

ԻՆՏ. - ՄԵԽ. ԱԼ. ՄԱՐԶԱՆՅԱՆ

ԿՈՄԲԱՅՆՆԵՐ

631.3
15-37

ՀՅՈՒՂԵՐԱՏ—ՅԵՐԵՎԱՆ 1935 թ.

8705 JUL 1 1978

6 JUN 2013

ՀԱՅԿԵՆԵՐ - ՄԵԽԱՆԻԿ ԱԼ. ՄԱՐԶԱՆՅԱՆ

30 JUL 2010

631.3
—
Լ-37 սր.

4084

ԿՈՄԲԱՅՆՆԵՐ

1010
—
11624
49911



ԳԵՂԱՐԱՆԱԿԱՆ

1935

ՅԵՐԵՎԱՆ

Մասն. խմբագիր՝ Ս. Սահակյան
 Տեխ. խմբագիր՝ Հ. Մուրադյան
 Լեզվ. խմբագիր և սրբագրիչ՝ Արր. Գրիգորյան

ՅԵՐԿՈՒ ԽՈՍԿ

Այս գիրքը՝ «Կումբայններ» վերնառությամբ բովանդակում է մի շարք ոգտակար ցուցմունքներ մեր խորհրդային արտադրության «Կումունար», «Սարկումբայն» յեղ «Ստալինեց» կումբայների մասին:

Մեր յերիտասարդ կումբայնավարները, մեխանիկները, ինչպես յեղ ՄՏԿ-ի յեղ խորհունտեությունների բոլոր աշխատողները կգտնեն այս գրքի մեջ իրենց անհրաժեշտ տեղեկություններ՝ կումբայնների կառուցվածքի, նրանց զանազան միխանիզմների կազմության մասին յեղ կումբայնի գործածության ու խնամքի վերաբերյալ բազմաթիվ անհրաժեշտ տեղեկություններ: Ուշի ուշով ուսումնառիելով այս գիրքը, կումբայնի յերիտասարդ աշխատավորները կարն ժամանակամիջոցում կյուրացնեն կումբայնի կոնստրուկցիայի յեղ աշխատանքի վերաբերյալ գիտելիքները, անպայման կապելով այն կումբայնն աշխատեցնելու պրակտիկայի հետ:

Գիրքը ծառայելու յեղ վորպես ձեռնարկ կումբայնավարների դպրոցի համար:

Գիրքը կազմելիս ոգտվել ենք մի շարք աշխատություններից՝ լրացնելով այն մեր սեփական փորձով յեղ դիտողություններով:

Մեր մասնագետներին, կումբայնավարներին յեղ այդ գծով աշխատող ընկերներին խնդրում ենք հաշտնել իրենց դիտողությունները: Բոլոր գործնական յեղ կարեն վոր դիտողությունները կընդունվեն մեծ շնորհակալությամբ:

Ի. ԲԵՐՔԱՎԱԿԸ ԿՈՄՔԱՅՆՆԵՐՈՎ ԿԱՏԱՐԵԼՈՒ ԱՌԱՎԵԼՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ

Գյուղատնտեսութեան մեջ բերքահավաքն ամենաբարդ գործերից մեկն է:

Մինչև վերջին ժամանակներս գործադրվող և հենց ներկայումս դեռևս լայնորեն տարածված բերքահավաքի մեքենաները մաս-մաս են կատարում բերքահավաքի աշխատանքները: Հնձող մեքենաները թեև ձեռքի հնձի հետ համեմատած՝ բավական բարձրացնում են աշխատանքի արտադրողականութիւնը, բայց բերքի մեծ կորուստ են տալիս. այդ մեքենաներով աշխատանքը կատարվում է բավական դժվար պայմաններում: Մինչև անգամ խրձկապ մեքենան, վերջ հնարավորութիւնն է տալիս խրձեր կապելու, պրոցեսը մեքենայացնելու, կորուստների դեմ պայքար մղելու տեսակետից չի տալիս բավարար արդյունք, չխոսելով այն մասին, վոր խրձկապի աշխատանքը կապված է բավական թանկ նստող լարանի (շպաղատի) գործածութեան հետ: Սրանով մենք յերբեք փորձ չենք անում բացասելու բերքահավաքի այդ մեքենաների ողտագործման ընդհանուր նշանակութիւնը, այլ համեմատութեան մեջ դրինք միայն կոմբայնի առավելութիւնը ցույց տալու համար:

Սակայն գաղտնիք չի, վոր բոլոր հնձող մեքենաները մաս-սայական գործածութեան առարկա չեն դարձել ՄՏԿ-ներում և կոլտնտեսութիւններում. քիչ չեն այնպիսի դեպքեր, յերբ աշխատանքի ձիշտ կազմակերպման ջնդրիւ այդ մեքենաների ողտագործումը տալիս է հսկայական արդյունք: Բայց փաստը մշտնում է փաստ, վոր միմիայն կոմբայնը կարող է լիակատար կերպով լուծել բերքահավաքի հարցը:

Բերքահավաքը կոմբայնով կատարելու հիմնական առավելութիւններն այլ մեքենաների նկատմամբ հետևյալներն են.

Կոմբայնը թեթևացնում է աշխատանքի պայմանները, իջեցնում է բերքահավաքի ինքնարժեքը, պակսեցնում է կորուստները և կրճատում է բերքահավաքի ժամկետը:

Կոմբայնը վերացնումն դաշտի և մթերակայանի բոլոր միջանկյալ աշխատանքները, հնարավորությունն և տալիս հացահատիկը դաշտից անմիջապես մթերակայան փոխադրել, հունձը կազմակերպել բոլորովին նոր ձևով, հողը մշակել կանոնավոր կերպով, ունելի՜ր հարթել, դաշտը մոլախոտերից ու քարերից մաքրել, կիրառել ագրոտեխնիկայի բոլոր կանոնները:

Հատկապես կարևոր և այն, վոր բերքահավաքը կոմբայնի միջոցով կատարելը բերքն ապահովում և վատ յեղանակի (քամի, անձրև և այլն) հետևիտնքով առաջացող կորստի վտանգից, մինչդեռ սովորական միջոցներով հնձված բերքը, հաճախ յերկար ժամանակ մնալով դաշտում, ավելի շատ և յինթակա այլ վտանգին: Կոմբայնը սոցիալիստական խոշոր տնտեսության մեքենայն է: Մանր, փոշիացած, անհատական տնտեսությունները յերեք չափերի կարողանային իրենց նեղ, բաժան-բաժան հողերի վրա գործադրել այնպիսի մի հզոր և բարձր արտադրություն ունեցող մեքենա, վորպիսին և կոմբայնը:

Քիչ չեն այնպիսի դեպքեր, յերբ աշխատողները կոմբայնի տեխնիկային տիրապետելու, նրա աշխատանքը յուրացնելու գործում յերևան են բերում ծայրաստիճանի դանդաղկոտություն: Նրա հետևանքով կոմբայնի ոգտագործումը հաճախ կատարվում և անկանոն յեղանակով, դուրի՜ լիակատար արդյունավետությունից:

Ինչ խոսք, վոր այս հանգամանքն ոգտագործվում և խորհրդային իշխանության թշնամիները կողմից՝ կոմբայնի նկատմամբ ընդհանուր անվստահություն և ուղղակի դիմադրություն ստեղծելու ուղղությամբ իրենց պրոփակացրին աշխատանքը ծավալելու համար:

Վնասարարական, ուղորտունիստական տարրերի բարբաջանքներն այն մասին, թե «կոմբայնը մեր պայմաններում անհրճալին և ոգտագործել», վոր գերանդին ոգտագործելն ավելի ձեռնատու յե, քան կոմբայնը և այլն,— ջախջախվում և ի չիք են դառնում Հայաստանի կոլտնտեսական դաշտերում կոմբայների կատարած, չնայած կարճատև, բայց արդյունավետ աշխատանքով: Կոմբայնի ճիշտ և լիակատար գործադրությունը հնարավոր և այն դեպքում, յերբ մենք մեր հողատար, խորը մտածված աշխատանքի միջոցով կզատարարակենք այնպիսի կազմեր, կկերտենք այնպիսի աղյուի հարվածայիններ, վորոնք վոչ միայն լրիվ չափով տիրապետած կլինեն կոմբայնի տեխնիկային՝ նեղ մաս-

նադիտական իմաստով, այլև իրենց քաղաքական ղզոնությամբ և կուլտուրական մակարդակով կանգնած կլինեն շատ բարձր աստիճանի վրա:

2. ԿՈՄԲԱՅՆՆԵՐԻ ԱՇԽԱՏԱՆԳԻ ՊԱՅՄԱՆՆԵՐԸ

Կոմբայնի աշխատանքն ավելի արդյունավետ կլինի՝ 1) յեթե հացահատիկի խոնավությունը սահմանված չափով լինի, 2) յեթե դաշտն ադտոտ չե, մոլախոտը քիչ և, կամ բոլորովին չկա, 3) յեթե հողը կանոնավոր և մշակված, այսինքն՝ դաշտի մակերեսը հարթ և, 4) յեթե բերքահավաքի ժամանակ հացահատիկը լավ վիճակի մեջ և և 5) յեթե բերքահավաքի աշխատանքներն ըստ հողամասերի հերթականության ճիշտ են կատարված:

Վորպեսզի կոմբայնն աշխատի առանց ընդմիջումների, անհրաժեշտ են՝ ողի չորություն, մասնակի տեղումներ, հողի ունելի՜ր պիտի լինի հավասար, հողը պիտի մշակված լինի համաչափ, հողակոշտեր, մեծ ակոսներ, քարեր, փոսեր չպիտի լինեն: Հնձվող հացը պիտի լինի միահավասար բարձրության, չպակած, իրարից բավականաչափ ազատ: Բերքը շուտ թափվող չպիտի լինի, լավագույն հացը միանգամայն հասուն և մաքուր հացահատիկն է:

Բերքահավաքի յեղանակները.— Բերքահավաքն անմիջապես կոմբայնով են կատարում այն դեպքում, յերբ հացահատիկը միանգամայն հասունացած և կամ առանձին դեպքերում, նայած կուլտուրաների տեսակներին և պայմաններին, բերքահավաքը կատարել կարելի յե քիչ վաղ՝ նախքան հացահատիկի լիովին հասունանալը:

Կոմբայնով կատարած բերքահավաքի պրակտիկան ցույց և տվել, վոր բերքահավաքի ուղղակի կոմբայնացման յեղանակը գործադրել կարելի յե այն ժամանակ, յերբ հացահատիկի խոնավությունը 15 տոկոսից բարձր չե: Յեթե հացահատիկի խոնավությունը 15 տոկոսից ավելի յե՝ անհրաժեշտ կլինի կալված հացահատիկը չորացնել: Սովորաբար կոմբայնի միջոցով կալված հացահատիկն անմիջապես ուղարկվում և մթերակայան: Այսպիսի դեպքերում հացահատիկի խոնավության բարձր աստիճանը մեծ նշանակություն ունի: Բերքահավաքից առաջ հարկավոր և վորոշակի պարզել, թե ինչպես, ինչ յեղանակով պիտի աշխատի կոմբայնը: Հացահատիկը մոլախոտով պատված լինելը կամ պա-

կած լինելը, խճճվածությունը և բերքի այլ հատկությունները՝ թափվող—չթափվող, տարբեր կուլտուրաների ցանքի և բերքահավաքի ժամկետները, կարող են պահանջ առաջադրել բերքահավաքը կատարել այս կամ այն յեղանակով, յերբ կոմբայնները կարող են ողտազործվել ինչպես վինդրուներներով, պիկապներով, այնպես և բերքահավաքի այլ մեքենաներով: Պիկապները կարող են աշխատել այն հողամասերում, վորտեղ նախապես քարերը հավաքած և դաշտը քարից մաքրված է:

3. «ԿՈՄԲԱՅՆԱՐ» ՅԵՎ «ՍԱՐԿՈՄԲԱՅՆ» ԿՈՄԲԱՅՆՆԵՐԻ ԿԱՌՈՒՑՎԱԾԲԸ

«Կոմբայնար», «Սարկոմբայն» և «Ստալինեց» կոմբայնները գործադրվում են հացահատիկային կուլտուրաների բերքահավաքի համար: Բայց հատուկ հարմարանքների կամ վերափոխումների միջոցով կատարում են նաև սոյայի, արևածաղկի, դափնազան խոտաբույսերի և այլ կուլտուրաների բերքահավաքը:

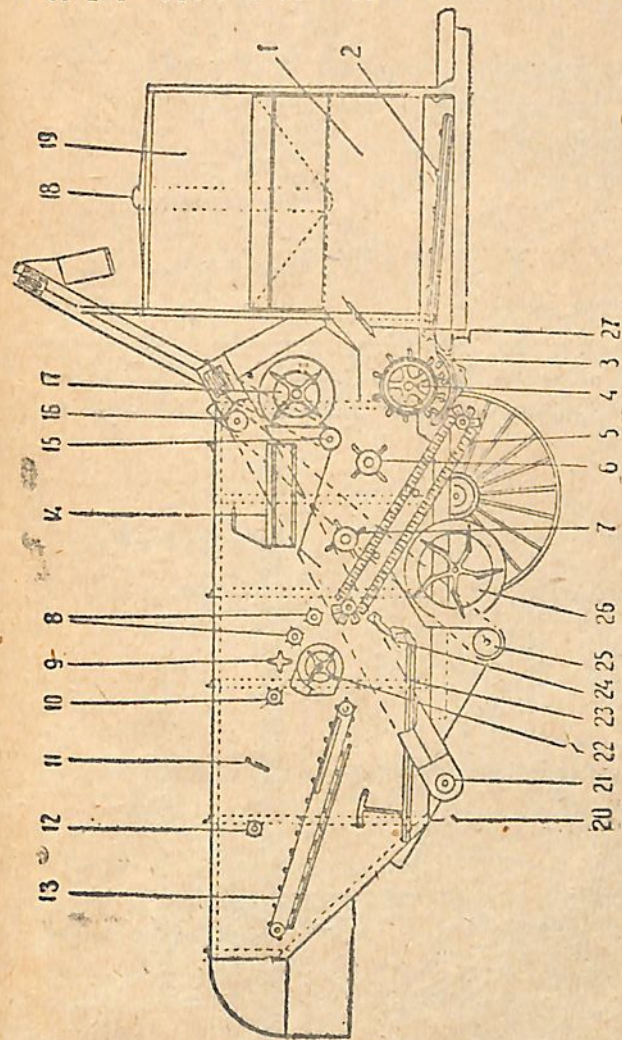
Կոմբայնը հավաքական մեքենա չէ. նրա մեջ վորպես մի ամբողջություն միացած են յերկու մեքենա՝ հնձող մեքենան, վորը կոչվում է Հեղեր և կալսիչը՝ նրա կազմի մեջ մտնող զտիչ և հացահատիկ մաքրող որդաններով: Շարժիչը, վորը տեղակայված է կալսիչի շրջանակի առջևի մասի վրա, շարժման մեջ է դնում կոմբայնի բոլոր մեխանիզմները:

Այս ամբողջման հետևանքով, ստացվել է մեկ մեքենա, վորը միաժամանակ կատարում է բույսի հատումը, կտրված բույսը մեքենայի կալսիչ ապարատին և հանձնում, կալսում և հացահատիկն ավելորդ խառնուրդներից մաքրում է:

«Ստալինեց» կոմբայնը մյուսներից տարբերվում է նրանով, վոր նրա վրա դրված է ՄՏԶ շարժիչ, վորի կարողությունը հավասար է 30 ձիաուժի, մինչդեռ «Կոմբայնար» ու «Սարկոմբայն» կոմբայններն աշխատում են «Փորդ-նատի» շարժիչներով: Բացի այդ, «Ստալինեց» կոմբայնի ընդգրկումն ավելի մեծ է, իսկ կալսիչի կառուցվածքի մեջ կան վորոշ փոքրիկ տարբերություններ, այն է՝ նա ունի մի լրացուցիչ փոքրիկ ծղոտի տրանսպորտոր, և բխերների թիվը տարբեր է: «Կոմբայնար» և «Սարկոմբայն» կոմբայնները չեն տարբերվում միմյանցից:

Կոմբայնի կառուցվածքն ու աշխատանքը մենք կնկարագրենք հիմք ընդունելով «Կոմբայնար» կոմբայնը:

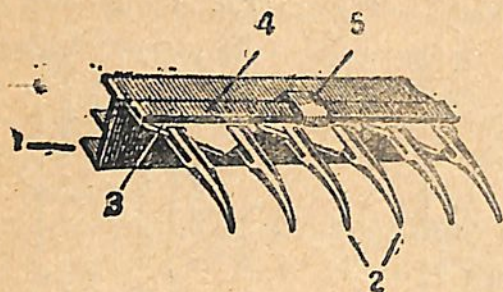
Հենց առաջին հայացքից կարելի չէ իսկույն նկատել «Կոմբայնար» կոմբայնի յերկու միմյանցից խիստ դանաղանվող, հիմնական մասերը: Նրանցից մեկը, վորը տեղավորված է մեքենայի ընթացքի լայնքի ուղղությամբ, հացահատիկը հնձելու հա-



«Կոմբայնար» կոմբայնի կալսիչի սխեման.— 1. Ընդունիչ առանձնարան 2. մատակարար 3. թերթատակ (դեկ) 4. թմբակ 5. հացահատիկի տրանսպորտոր 6 և 7. առաջին և յերկրորդ բխեր-թափանարիչներ 8. վերին և ներքին թափանարիչներ 9. քառանկյուն-բխեր 10. թափանարիչ 11. յերկնայուղ բխեր 12. վերջին թափանարիչ 13. ծղոտի տրանսպորտոր 14. յերկրորդ դոման մար 15. յերկրորդ դոման հացահատիկի ձևիկ 16. յերկրորդ դոման բաշխիչ ձևիկ 17. յերկրորդ միջնակցատոր դոման որպիսիք 18. բունիկերի դատարկման խողովակ 19. բունիկեր 20. հատիկ ձևիկի սահնակ տախտակ 21. հատիկ ձևիկ 22. ծղոտի տրանսպորտորի որպիսիք 23. առաջին դոման մար 24. թափանարան սահնակ տախտակ 25. առաջին դոման հացահատիկի ձևիկ 26. առաջին դոման որպիսիք 27. բխեր-մատակարար

մար է: Կոմբայնի այս մասը «հնձող ապարատ» կամ «Հեղեր» է. կոչվում է ծառայում է բույսի ցողունները կտրելու և զեպի կալսիչի առանձնարանը փոխադրելու համար: Հեղերի կտրիչ ապարատը տարբերվում է խրճկապի մեքենաների կտրիչ ապարատից:

տից նրանով, վոր մատնաշարի մեջ չունի հատուկ պողպատե թիթեղներ (նկ. 2) և, բացի այդ, մատների ծայրերը ծռված են դեպի ցած:

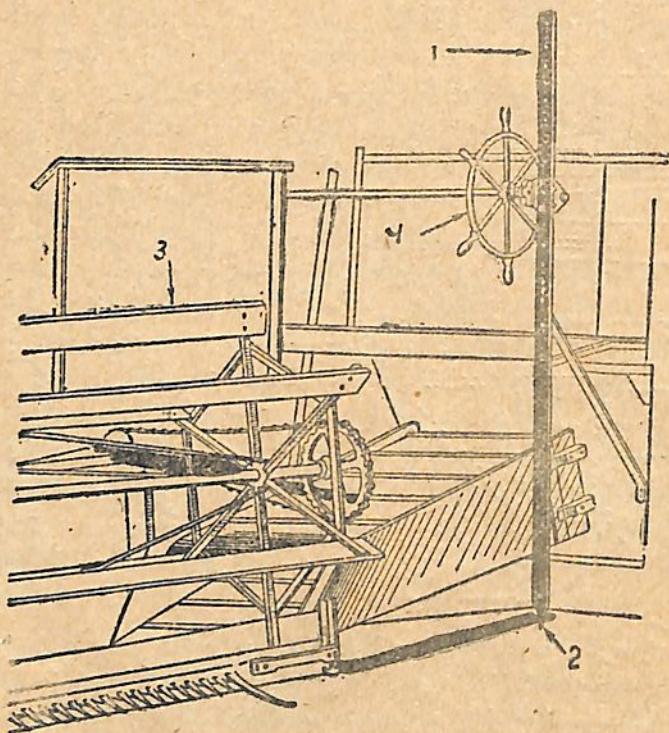


Նկ. 2 Կոմբայնի կտրող ապարատը

հնձվող ցողունները, վորոնք հատվելով դարսվում են Հեղերի քաթանի տրանսպորտորի վրա, հասկերը քամու, տախտակի կողմն ուղղած: Տրանսպորտորի միջոցով հացն այստե-

կոմբայնի մյուս մասը հասկեր կախելու և հայտահատիկը մաքրելու համար և ու կոչվում և «Կախիչ»:

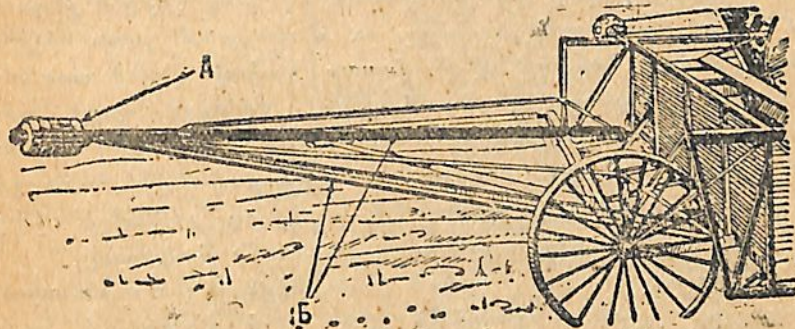
Մատնաշարի վերև դրված փելակը (նկ. 3. կետ 3.) իր ձողերի միջոցով կտրող ապարատին և մոտեցնում



Նկ. 3. Հարմարամբնի հացահատիկի հատման բարձրությամբ կարգավորելու համար

դից անցնում և կախիչի ընդունիչ տասնձնարանը: Հեղերը կախիչին ամրացվում և ծխնիածե, այսինքն այնպես, վոր Հեղերը հնարավորություն ունենա իջնել կամ բարձրանալ հողի անհարթություններից, յեթե վերջիններս մեծ չեն: Այս միջոցը հնարավորություն է տալիս կատարել բերքահավաք այն վայրերում, վորտեղ հողի ուղեկից հարթ-հավասար չէ: Ռեյնիֆի անհարթությունները խոշոր լինելու դեպքում, յերբ անհրաժեշտ է լինում աշխատանքը կատարել բլուրների կամ դարավանդների վրա, կոմբայնին հարմարեցնում են հատուկ հարմարանք, վորը հնարավորություն է տալիս կախիչի և Հեղերի միացման անկյունը փոխել:

Հեղերի ձախ մասում մի ճարմանդ կա, վորը Հեղերի հիմնական յերկտավը հեծանի ծայրին է դառնում: Այս ճարմանդի միջոցով Հեղերն ամրացվում և կախիչին, վորն այդ նպատակի համար իր հիմնական շրջանակի մեջ ականջիկ ունի: Բացի դրա-



Նկ. 4. Հեղերի համակշռող հարմարամբն

նից, Հեղերն առջևից կոմբայնի հարթակին գտնված դեկին միացված (դուղակցված) դեկի ձգանի (1) միջոցով կախվում և կախիչից (2): Հեղերի կառուցվածքն այնպես է, վոր հնարավորություն է տալիս կարգավորել կտրող ապարատը՝ վեր բարձրացնելու այն կամ ցած իջեցնելով: Այդ անհրաժեշտ ե նրա համար, վոր կարելի լինի փոխել հունձի բարձրությունը, ինչպես նաև ճանապարհին խոչնդոտների հանդիպելիս՝ Հեղերը բարձրացնել: Հնձի բարձրությունը կարելի յե փոփոխել վորոշ սահմաններում կտրող ապարատը վեր բարձրացնելով, կամ վայր իջեցնելով՝ վորի համար կախիչի հարթակի վրա սարքված և դեկանիվ (4), վորը միացված է բարձրացնող քանոնի (1) հետ: Կըտ-

բիշ ապարատի դրվածքը փոփոխում և Հեղերի ամբողջ սխառեմը՝ պատկերով այն առանցքի շուրջն, վորը համընկնում և դաշտային անիվի սանակին: Այս ուղեքան (գործողութունը) հեշտացնելու համար հարթակը հավասարակշռված և հավասարակշռող բեռիկներով (a), վորոնք կախված են շարինգեկներ (6) (նկ. 4.) ունեցող հեծանների ծայրերից: Ներկայումս արտադրվող կոմբայնների այդ հեծանները շինված են փայտից, իսկ բեռիկները չուգունից են:

Հեղերի հարթակի վրա յե տեղավորված փայտե ձողիկներ ունեցող քաթանի տրանսպորտորը—յերկու կողմից լիսեռներով ձգված:

Հարթակի յետևն ամրացված և քամու տախտակը (վահան), վորն ապահովում և հնձած հացը վիլակի կողմից ցրվ տալը:

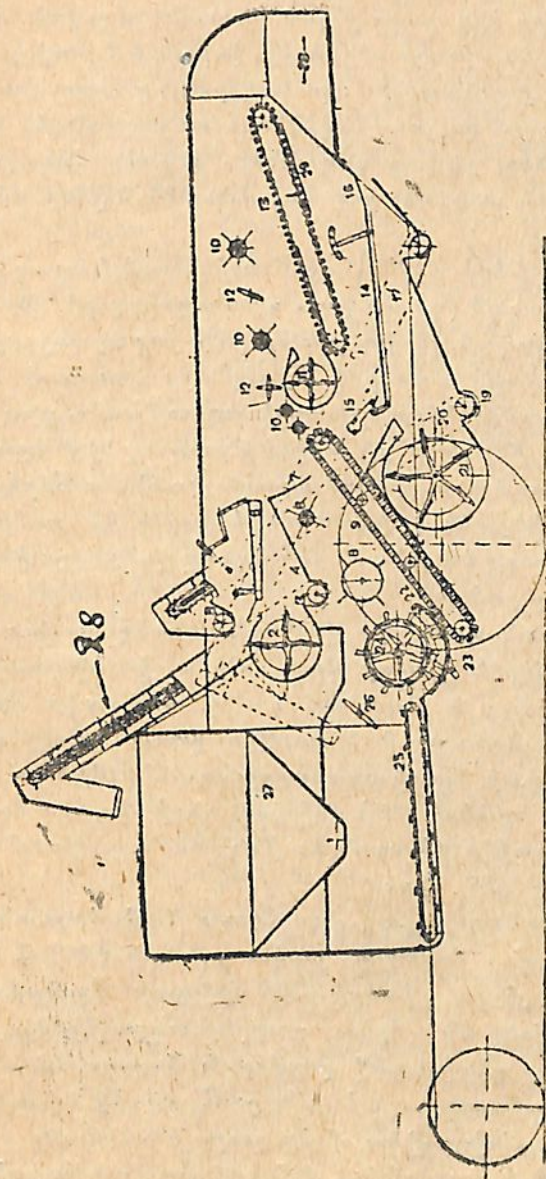
Հեղերի քաթանը հացը փոխադրում և սկզբում հորիզոնական հարթությամբ, իսկ հետո քաթանը, ընդունիչ առանձնարանն ավելի բարձր լինելու պատճառով, թեք դիրք և ընդունում և բարձրացնում և հացը ու մատուցում ընդունիչին: Վորպեսզի հացահատիկը միահավասար չափով ընկնի առանձնարան, և վորպեսզի քամու հոսանքի միջոցով հացը քաթանի վրայից փախցնելը կանխվի, տրանսպորտորի թեք մասում, վերևից նորից թեք ձևով, առաջին քաթանին համարյա զուգահեռ ուղղությամբ դրված և յերկրորդ քաթանը, վորը պտույտ և գալիս առաջին քաթանի պտույտին հակառակ:

Կտրող ապարատով հատված ցողուններն ընկնում են տրանսպորտորի գլխավոր քաթանի վրա, վորի միջոցով և հացը տրվում և ընդունիչ առանձնարանին (նկ. 5):

Վերջինում հացն ընկնում և ձողավոր տրանսպորտորի վրա (25), վորը շարժվում և Հեղերի տրանսպորտորի նկատմամբ ուղղահայաց. դրա շնորհիվ, հացն այստեղ նստում և ինքնամատուցի վրա՝ շարժման ուղղությամբ՝ հասկերը գեպի առաջ:

Հեղերի կտրող ապարատը, վիլակն ու տրանսպորտորները շարժումն ստանում են կախիչից՝ զուկի ծխնիներ ունեցող կարդային լիսեռի միջոցով: Շարժումը վերոնշյալ որդաններին փոխանցելու համար գոյութուն ունի փակ փոխանցման տուփ՝ յերկու կոնաձև առամանիկներով: Կոմբայնի յերկրորդ մասը՝ կախիչը քիչ բանով և տարբերվում սովորական բարդ կախիչից, նա ունի յերկու գտիչ և ձողավոր ծղոտահար:

Կախիչի թմբուկին (24) մոտենալիս, հացահատիկը բխերի

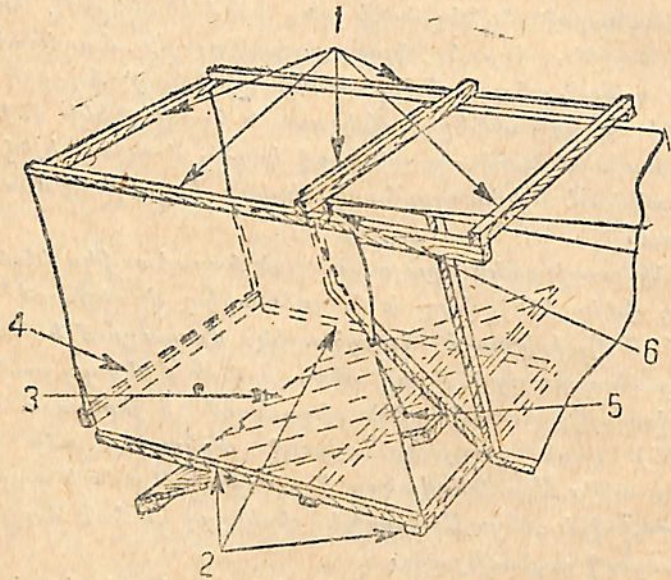


Նկ. 5. Կոմբայնի աշխատանքի սխեմա

ինչպես պետքն և կարգավորված և, հացահատիկի կորուստն աննշան և լինում, քան այդ տեղի ունի բերքահավաքն այլ յեղանակներով կատարելու ժամանակ:

Մեծ քանակությամբ մեխանիզմների և շարժումը սրանց փոխանցող ավելի կարևոր և պատասխանատու տեղերում դրված են նախապահիչ ագույցներ, վորոնք ավտոմատ կերպով դատարեցնում են շարժման փոխանցումը, յեթի մեխանիզմների դիմադրությունը նորմայից բարձրանում է:

Ծղոտի հավաքը հաջող կատարելու նպատակով՝ կոմբայնի յետևի մասում կախիչի յեղքի անցքի մոտ ծղոտհավաքիչ և դըրված (նկ. 6):



6. Մղատակալ.

Ծղոտհավաքիչը բաղկացած է շրջվող հարթակից, վորի վրա յե թափվում կախիչից դուրս յեկած ծղոտը: Հավաքված ծղոտը դուրս է թափվում կույտերով, ծղոտհավաքչի հատակը դեկը վալորի կողմից թոկի միջոցով թեքելու շնորհիվ:

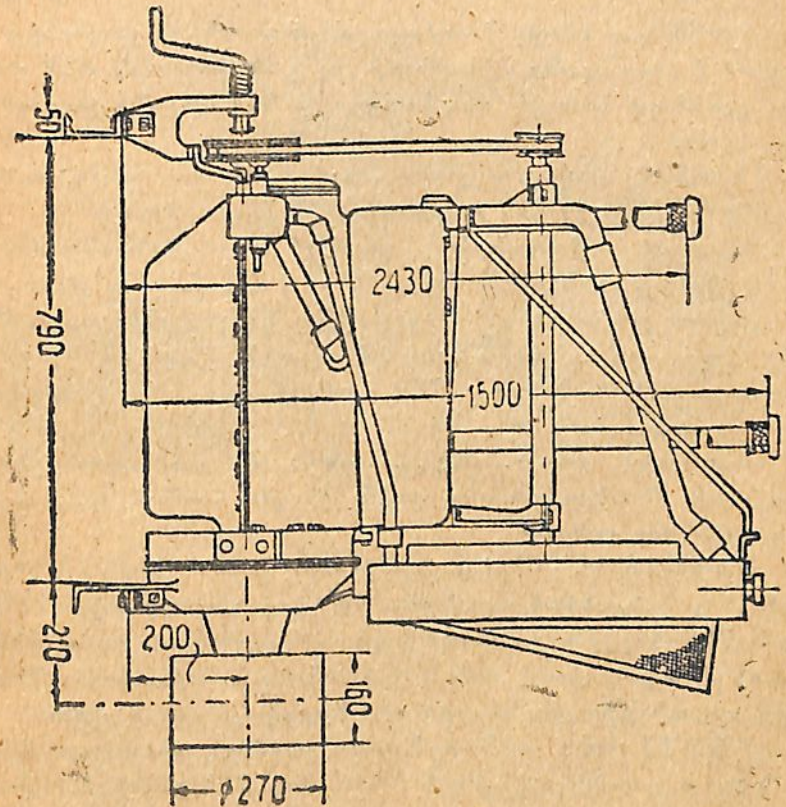
Ծղոտի կույտերի ծավալը մեծացնելու նպատակով, ծղոտակալի հատակի յետևից և կողքերից կախվում է յերեք քաթան՝ ուղղահայած ձևով: Ներկայումս բոլոր կոմբայններն ունեն ծղոտհավաքիչներ, վորպիսին միանգամայն պարտադիր է, վորովհետև ծղոտհավաքիչները, բացի ծղոտը հավաքելուց, պաշտպանում են

նաև ծղոտի տրանսպորտորի և դոման աշխատանքն այն դեպպում, յեթե քամին փչում է կախիչի յետևից:

Կոմբայնի ամբողջ ղեկավարությունը, վորը կայանում է Հեղերի բարձրությունը ղեկով կարգավորելու, շարժիչի միացման մոթակը միացնելու, դատարկման շնեկը միացնելու մեջ, կենտրոնացած է դեկը վարողի մոտ: Այստեղ է բերված նաև արգելակի լծակը և շարժիչի դրոսելյան կափարիչի լծակը:

4. ՅԱՐԺԻ 2

«Յորդ Նատի» շարժիչը «Գադ» ավտոմոբիլի շարժիչն է, վոր հարմարեցված է «Կոմունար» և «Սարկոմբայն» կոմբայններ:



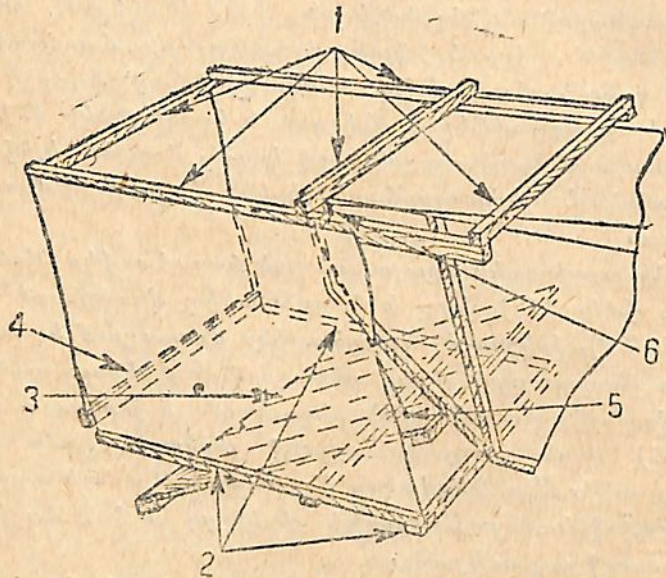
Նկ. 7. «Յորդ-Նատի» շարժիչը.

բի աշխատանքի պայմաններին: Առաջ այդ շարժիչների մասերը պատրաստվում էյին Գորկի ավտոմոբիլային գործարանում

ինչպես պետքն և կարգավորված և, հացահատիկի կորուստն աննշան և լինում, քան այդ տեղի ունի բերքահավաքն այլ յեղանակներով կատարելու ժամանակ:

Մեծ քանակությամբ մեխանիզմների և շարժումը սրանց փոխանցող ավելի կարևոր և պատասխանատու տեղերում դրված են նախապահիչ ազդեցություն, վորոնք ավտոմատ կերպով դատարեցնում են շարժման փոխանցումը, յեթե մեխանիզմների դիմադրությունը նորմայից բարձրանում և:

Ծղոտի հավաքը հաջող կատարելու նպատակով՝ կոմբայնի յետևի մասում կախիչի յեղքի անցքի մոտ ծղոտհավաքիչ և դըրված (նկ. 6):



6. Ծղոտակալ.

Ծղոտհավաքիչը բաղկացած է շրջվող հարթակից, վորի վրա յե թափվում կախիչից դուրս յեկած ծղոտը: Հավաքված ծղոտը դուրս է թափվում կույտերով, ծղոտհավաքիչի հատակը դեկը վառողի կողմից թոկի միջոցով թեքելու շնորհիվ:

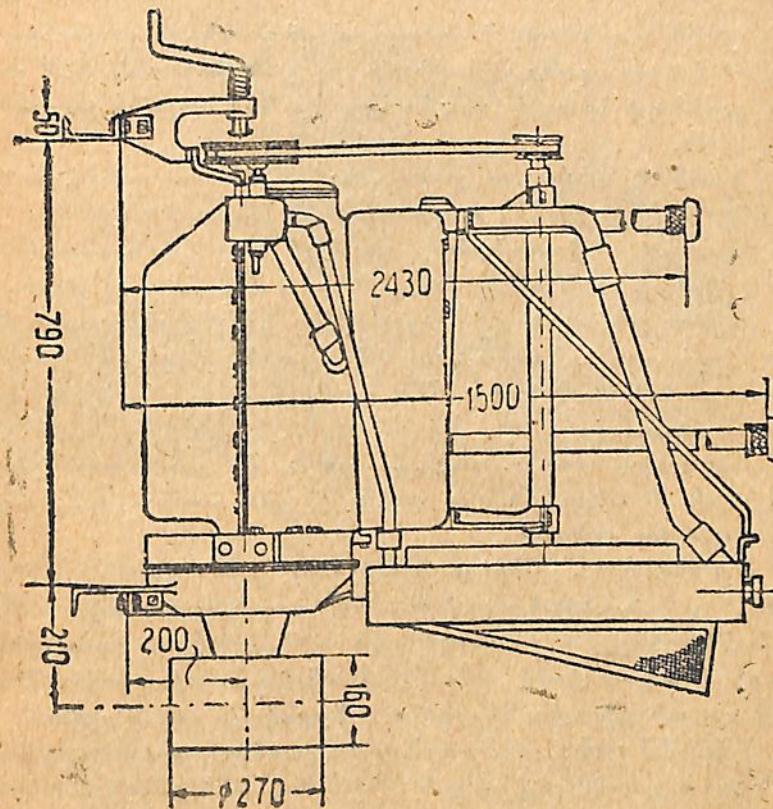
Ծղոտի կույտերի ծավալը մեծացնելու նպատակով, ծղոտակալի հատակի յետևից և կողքերից կախվում է յերեք քաթան՝ ուղղահայած ձևով: Ներկայումս բոլոր կոմբայններն ունեն ծղոտհավաքիչներ, վորպիսին միանգամայն պարտադիր է, վորովհետև ծղոտհավաքիչները, բացի ծղոտը հավաքելուց, պաշտպանում են

նաև ծղոտի արանսպորտորի և դոման աշխատանքն այն դեպքում, յեթե քամին փչում է կախիչի յետևից:

Կոմբայնի ամբողջ ղեկավարությունը, վորը կայանում է Հեղերի բարձրությունը ղեկով կարգավորելու, շարժիչի միացման մոթակը միացնելու, դատարկման շնեկը միացնելու մեջ, կենտրոնացած է դեկը վարողի մոտ: Այստեղ է բերված նաև արդեկալի լծակը և շարժիչի դրոսելյան կափարիչի լծակը:

4. ՅԱՐԺԻ 2

«Յորդ Նատի» շարժիչը «Գաղ» ավտոմոբիլի շարժիչն է, վոր հարմարեցված է «Կոմունար» և «Սարկոմբայն» կոմբայններ:



Նկ. 7. «Յորդ-Նատի» շարժիչը.

րի աշխատանքի պայմաններին: Առաջ այդ շարժիչները մասերը պատրաստվում էին Գորկի ավտոմոբիլային գործարանում

(«Գազ») և այդ մասերից Մոսկվայի «Կիմ» գործարանը հավաքում և պատրաստում եր «Փորդ-Նատի» շարժիչներ: 1935 թ. այդ շարժիչների ամբողջական արտադրությունը կազմակերպվում է հենց «Գազ»-ում: Հայաստանում աշխատող բոլոր կոմբայններն (բացի Լենինականի ջաքարի ձակնդեղի խորհրդային տնտեսություն 3 կոմբայնից, վորոնց վրա դրված են «Կիրով»-ի անվան գործարանի շարժիչներ) ունեն «Փորդ-Նատի» (նկ. 7) շարժիչներ: Հայաստանում աշխատում են «Կոմունար» կոմբայններ: «Ստալինեց» կոմբայնի վրա դրված են ՄՏԶ շարժիչներ:

ՇԱՐՇԻՋԻ ԳԼԽԱՎՈՐ ՄԱՍԵՐԸ

Գլանները.— «Փորդ-Նատի» շարժիչի գլանները չուգունից են ձուլված և չորս գլանը միասին մի բլոկ են կազմում: ՄՏԶ շարժիչի գլանները հանովի պարկուճներ ունեն, վորոնք չուգունից են շինված:

Գլանների գլխիկը.— Սրանք ձուլված են չուգունից, ունեն ջրային շապիկ և բլոկին ամրացվում են հեղյուսներով:

Մխոցներ.— «Փորդ-Նատի» շարժիչի մխոցներն ալյումինից են ձուլված: Մխոցն ունի սխմիչ ողեր և մեկ հատ ել յուղի ող: Մխոցն ըստ յերկարության յերկու թեք կտրվածքներ ունի, վորոնք պահպանվում են մխոցը քերվելուց՝ մինչև իսկ շարժիչի դեր-տաքացած ժամանակը: ՄՏԶ շարժիչի մխոցները չուգունից են պատրաստված:

Մխոցային մասեր.— «Փորդ-Նատի» և ՄՏԶ շարժիչների մխոցների մատերը բներից դուրս չգալու համար շինված են գսպանակավոր ողերով:

Շառժաքիվերը.— Յերկու շարժիչների շարժաթևերն ել յերկտավր հատված ունեն և շտամպված են հատուկ պողպատից: ՄՏԶ շարժաթևի ներքին առանցիկակալի մեջ դրված են պահանդներ, վորոնց վրա բարբիտ է լցված, իսկ «Փորդ-Նատի» շարժաթևում բարբիտն անմիջապես ներքին առանցքակալի մեջ է լցվում:

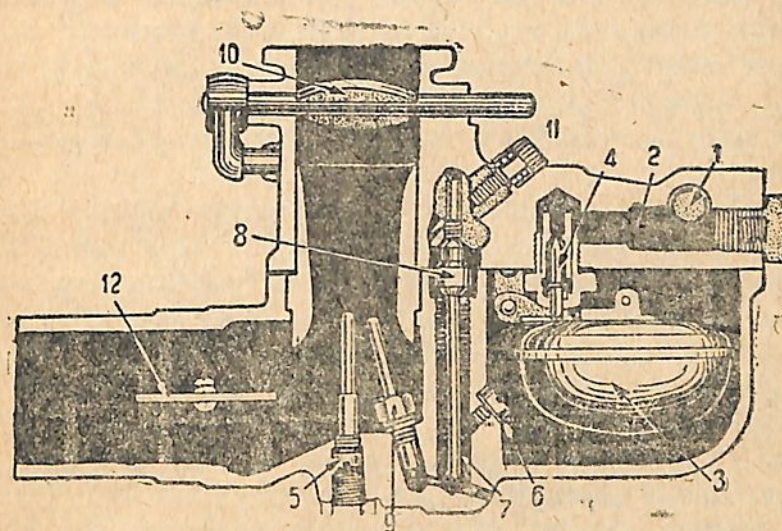
Ծնկածնիվ լիսեռ.— «Փորդ-Նատի» շարժիչի լիսեռը պտտվում է 3 սլկուն առանցքակալների մեջ: Իսկ ՄՏԶ շարժիչի ծնկածն լիսեռը պտտվում է յերկու գնդիկավոր առանցքակալների մեջ:

Գազաբաշխման մեխանիզմը.— «Փորդ-Նատի» շարժիչի փականները դրված են ներքևից, իսկ ՄՏԶ շարժիչի փականները կախված են վերևից:

Ողագծիչներ.— Ինչպես «Փորդ-Նատի»-ն, այնպես ել ՄՏԶ շարժիչների վրա «Պամոնա» տիպի ողագտիչներ են դրված:

Կարբյուրատոր.— Բանի վոր ՄՏԶ շարժիչի վրա դրված «Ենսայն» կարբյուրատորը հանրածանոթ է, ուստի և այստեղ կնկարագրենք միայն Փորդ-Նատի մոտորների վրա դրված Փորդ-Ջենիթ տիպի կարբյուրատորը:

«Փորդ-Ջենիթ» կարբյուրատոր.— Այս կարբյուրատորի (նկ. 8) հիմնական առավելությունն է նրա կառուցվածքի պարզությունը, նաև այն, վոր այս կարբյուրատորը չունի վառելանյութ մատակարարելու ձեռքի կարգավորում, իսկ դրա փոխարեն ունի լավ ավտոմատիկ կարգավորում:



Նկ. 8 «Փորդ-Նատի» կարբյուրատոր

«Փորդ-Ջենիթ» կարբյուրատորի ավտոմատ կարգավորումը կատարվում է հիմնական ցողիչի (жиклер) և լրացուցիչ համակշռող (կոմպենսատոր) ցողիչի համատեղ գործակցությամբ:

«Ջենիթ» կարբյուրատորի աշխատանքի սկզբունքը հետևյալն է՝ վառելանյութն ինքնահոսով վառելիքի բաքից, կարբյուրատորի վերին անցքից (1) մտնելով և անցնելով ֆիլտրի (2) միջով, գնում է լողանի (ПОПЛОВКАЯ) առանձնարան, վորտեղ լողանի (3) փակիչը, ասեղնավոր փականի (4) միջոցով, պահպանում է վորոշ, անփոփոխ բարձրության վրա: Բանի վոր խառնման առանձնարանը բաժանվում է ներծծման խողովակից դրո-

սելյան կափարիչով, իսկ վերջինս բացում և ներծծման խողովակի անցքը համապատասխան շարժիչի զարգացրած կարողությանը, ապա դրոսելյան կափարիչի բացվածքն այնքան մեծ և լինում, վորքան ավելի մեծ և շարժիչի զարգացրած հզորությունը:

Շարժիչի աշխատանքի միջոցով ներծծման խողովակի մեջ առաջ յեկած նոսրացման հետևանքով ողը՝ ողապտիչի միջով՝ և վառելանյութը, գլխավոր և կոմպենսատոր ժիկլորի միջոցով (փողակը, վոր տանում և վառելանյութը գլխավոր ցողիչին նկարի վրա չի յերևում), վորոնք կարգավորվում են մի խցանով (5), կձգտեն խառնման առանձնարան, վորտեղ վառելիքը հանդիպելով արագ հոսող ողի հետ՝ բաժանվում, ցրվում և ամենամանր մասնիկներ, և հենց այդտեղ, մշուշի ձևով, խառնվում և ողի հետ: Սակայն նոսրացումը մեծանալու դեպքում՝ վառելանյութի հոսանքը՝ գլխավոր ցողիչից՝ արագորեն կմեծանա և ավելի շատ կլինի, քան ողի հոսանքը և խառնուրդը հետզհետե ավելի շատ կլանա:

Շատ նոսրացման ժամանակ ևս խառնուրդի նորմալ կադմությունը պահպանելու համար, գոյություն ունի համակշռող ժիկլորը (8): Սրա միջոցով մատուցվում և վառելանյութի անփոփոխ մի քանակություն, վորը լողանի առանձնարանի վառելանյութի բարձրություն ճնշման հետևանքով, տրամաշափված անցքի (6) միջով անցնում և միջանցիկ առանձնարանը (7): Նկարում այդ փողանցքը ցույց չի տրված: Գլխավոր և համակըձող (կոմպենսացիոն) ցողիչների հետ գոյություն ունի նաև այսպես կոչված գործարկման ցողիչ (9):

Շարժիչի անդործարար քայլեր և շարժիչը գործի գցելու ժամանակ դրոսելյան կափարիչը (10) համարյա բոլորովին ծածկված և (փակված և) և խառնուրդի առանձնարանում նոսրացումն այնքան նվազ և, վոր վառելանյութը հիմնական ցողիչներից բոլորովին չի ներծծվում: Այդ ժամանակ շարժիչի մատուցումը կատարվում և գործարկման ցողիչի (9) միջոցով, վորն իր վերին ծայրով միացած և դրոսելյան կափարիչի յետևը տեղավորված փողանցքին (նկարի վրա 11 փողանցքը չի յերևում):

Այս փողանցքի մեջ, հակադրիչ կափարիչը ծածկված ժամանակ, խիստ նոսրացում և առաջանում, վորի շնորհիվ վառելանյութը գործարկման ցողիչի միջոցով անցնում և ծծման խողովակը:

Բացելով ասեղնավոր փակողակը (ВЕНТИЛЫ) (11) կարելի չի փոխել նոսրացման աստիճանը գործարկման ցողիչի շրթների վրայի տարածություն մեջ, այդ տարածությունը փողանցքի միջոցով ավելի կամ պակաս չափով հաղորդակից անելով դրսի ողին:

Շարժիչը բեռնվածություն անաշխատելու ժամանակ, յերբ կափարիչը բաց և, գործարկման ցողիչը չի աշխատում, վորովհետև վառելանյութն այդ ժամանակ հիմնական ցողիչներով հոսում և այլ ուղղությամբ: Կարբյուրատորը տեղակայված և շարժիչի ձախակողմը, վորը շատ անհարմար և, քանի վոր այդպիսով դժվարանում և կարբյուրատորին մոտենալը և դրանով իսկ կարբյուրատորի խնամքը դժվարանում և:

Դրոսելյան կափարիչին դուգնթաց, վորը շաղկապված և կանոնավորիչին, շարժիչը նվազ պտույտներով աշխատելու համար ունի նույնպես ձեռքի լծակ: Դրոսելյան կափարիչից դեպի կոմբայնի կամրջակն և անցկացրած մի ձգան, վորը ցած իջեցնելու միջոցով կարելի չի նվազեցնել շարժիչի պտույտների քանակը: Կոմբայնի առաջնթաց շարժումը դադարելու ժամանակ գործադրվում և այդ միջոցը: Յեթե ձգանը վեր քաշենք, ապա կափարիչը լիովին կբացվի և հետագա կարգավորումը կկատարվի ավտոմատիկ կերպով՝ յերկրորդ կափարիչի միջոցով:

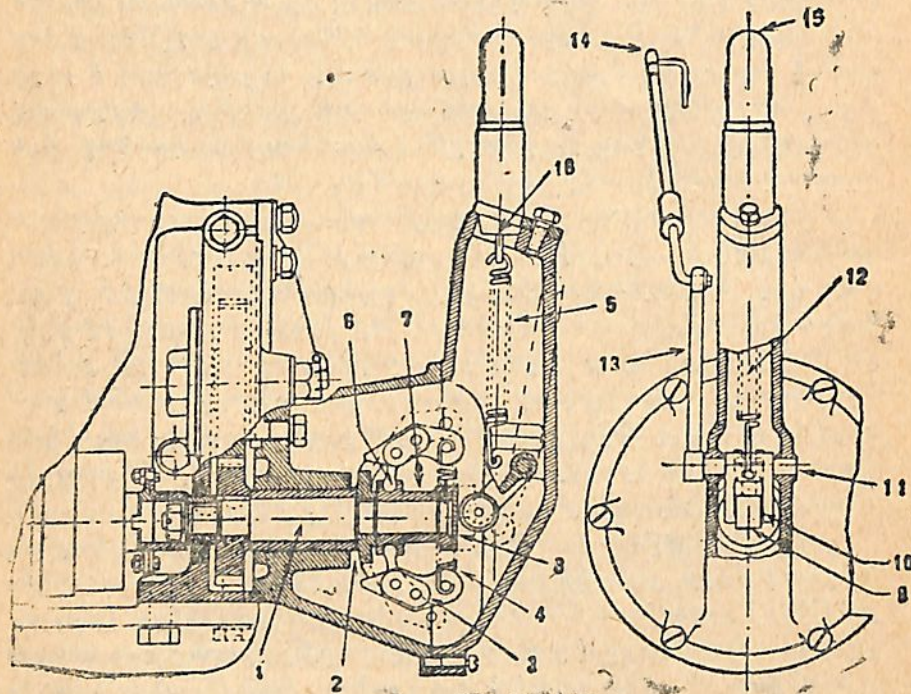
Կարգավորիչներ.— Կոմբայններն աշխատելիս խիստ կարևոր և պտույտների քանակի կայունությունը (անփոփոխ պտույտների թիվը) վորովհետև հիմնական գործարար որգանները (թմբուկը գտող որգանները), բավարար աշխատանք կատարելու համար, պահանջում են, վոր շարժիչի պտույտները կայուն, անփոփոխ լինեն, այդ պատճառով բոլոր շարժումներն ունեն ավտոմատ կարգավորիչներ:

«Ֆորդ-Նասի» կարգավորիչ.— «Ֆորդ-Նասի» շարժիչն, ավտոմոբիլի շարժիչից տարբերվելով, ունի տրակտորի տիպի կենտրոնախույս սկզբունքով աշխատող կարգավորիչ, վորի սխեման բերված և նկար 9-ում:

Լիսեռի վրա ամրացված և մութակ (2): Այս մութակի վերածուկի վրա գամիկներով ամրացված են փոքրիկ բեռիկներ (4), վորոնք իրար են ձգվում մի զսպանակով (5): Բեռիկների մատիկները մտած են մի վռանի ակոսի մեջ, վորն (վռան) ազատ տեղավորված և մութակի լիսեռի (7) վրա: Իր առջևի մասում մութակը կրոր, ջրանդած թիթեղիկ ունի (8): Այդ թիթեղիկը

հենվում է մի առիկի (անվակի) վրա (9), վորը գտնվում է կալունակի (кронштейн) (10) մեջ, սա եւ իր հերթին ամուր կերպով ամրացված է կարգավորիչի առջևի կողմն գտնված լիսեռնիկի (11) վրա:

Կալունակն (10) ունի մի փոքրիկ մատ, վորին ամրացված է կարգավորիչի զսպանակը (12): Գլանի (11) դրսի մասի ծայրին



Նկ. 9. «Փորդ-Նատի» շարժիչի կարգավորիչը:

ե դրված ծնկաձև լծակը (13): Լծակի յերկարավուն ծնկին (13) զ ամրացված կարբուրատորի դրոսեյան կափարիչից անցնող միացուցիչ ձգանը (14): Կարգավորիչի լիսեռնի պտույտի ժամանակ բեռիկները կհեռանան միմյանցից և իրենց մատիկներով մութակը դեպի աջ կշարժեն: Մութակի վրա կատարած ճնշման հետևանքով՝ կալունակը լիսեռնի (11) հետ միասին կսկսի պտույտվել: Կալունակի պտույտելու ժամանակ զսպանակը կձգվի (22) և լծակը (13) կքաշի իր յիստից միացուցիչ ձգանին (14) ու կծածկի դրոսեյան կափարիչը:

Շարժիչի բեռնվածությունն ավելանալով, յերբ պտույտները

նվազել կսկսեն, բեռիկները նրանց ձգող զսպանակներին ազդեցությամբ՝ կսկսեն իրար ձգվել իրար մոտենալով: Դրա հետ միաժամանակ զսպանակը (12) կալունակը կքաշանի հակառակ ուղղությամբ, առիկին սխմելով կարգավորիչի մութակին: Կալունակի հակադարձ պտույտն առաջ կբերի փոքրիկ լծակի (13) և նրա հետ կապված (միացած) ձգանի հակադարձ պտույտ, վորի հետևանքով կբացվի դրոսեյան կափարիչը և հնարավորություն կտա անվելի մեծ քանակությամբ խառնուրդ անցնելու դեպի գլանները, վորն արդեն բավական է բեռնվածությունը հաղթահարելու համար, առանց նվազեցնելու պտույտների քանակը: Կարգավորիչի կարգավորումը և տեղակայումը շարժիչի այս կամ այն քանակի պտույտները պահպանելու համար, կատարվում է կարգավորիչի զսպանակի (12) ձգվածությունը փոփոխելու միջոցով: Կարգավորիչի զսպանակի համար՝ կարգավորիչի դրսի կողմից կա մի գլխանոց (ծածկիչ (15))՝ վորի ներսն ամրացված-պտուտակված է զսպանակով միացած ձգանը (16): Ծածկիչը ներսում պտտելով ձգանը կքաշի դեպի իր ներսը, դրանով իսկ ուժեղացնելով զսպանակի ձգվածությունը: Ծածկիչը դուրս պտտելով հակառակ յերեվույթ կառաջանա: Վերին դրոսեյան կափարիչը դեկավարել կարելի չի վոչ միայն կարգավորիչով, այլ և ձեռքով: Դրոսեյան կափարիչի ձգանը բերված-հանված է կոմբայնի դեկի հենարանի վրա:

Մեր նկարագրած կարգավորիչը այնպես է կարգավորված, վոր շարժիչի պտույտների քանակը՝ դերադանց կարողության ժամանակ՝ (28 ձիու ուժ) հավասարվում է 1400 պտույտի՝ մեկ րոպեյում: Այս դրությամբ ծածկիչը նախապես գործարանում կնքվում է:

Բռնկում.—Բոլոր «Փորդ-Նատի» շարժիչներն ունեն ելեք-տրոգործարանի CC-4 տիպի բարձր լարվածության մագնետո:

Սառեցումը.—Կոմբայնի շարժիչները սառեցվում են հարկադրական միջոցով:

Ցուզումը.—Ցուզվում են շարժիչի հիմնական առանցակալները, շարժաթիվերի առանցքակալները, գլանների պտտերը, մխոցները, մխոցի մատները, ձողերը, բաշխիչ լիսեռնիկը, հրիչները, լծակները և բաշխիչ ատամանիքները:

Պատենատուփի մեջ լցնում են 5,25 կիլոգրամ՝ յուղ, վորը շրջապատում է յուղամխիչը:

Շարժիչն աշխատելիս՝ յուղամղիչը, վոր շարժվում է բաշխիչ

լիսեռնիկի միջոցով, յուզը մղում է դեպի փականային տուփը, վորտեղից ինքնահոսով յուզն անցնում է դեպի հիմնական առանցքակալները, բաշխիչ ատամնանիվները, ինչպես նաև պատենատուփի տաշտակների մեջ, իսկ մի մասն էլ դեպի յուզի մանուսները (խտաշափը):

Ծնկաձև լիսեռի շարժաթևերի վզիկներն յուզվում են շարժաթևերի առանցքակալների կափարիչների վրա գտնվող շերտփեղկների անցքերով անցնող յուզով:

Շարժաթևերը, աշխատանքի ժամանակ, շերտփեղկներով մղանում են յուզի տաշտակներին մեջ, հարվածում յուզի մակերեսին և յուզը ցրվում շարժիչի մեջ: Բացի այդ, յուզի ավելցուկը շարժաթևիկի յեղբերով, կենտրոնախույս ուժով նույնպես շաղ և տրվում ամբողջ պատենատուփով, յուզում գլանների պատերը և մնացած բոլոր շփվող մասերը՝ մատները, բռնցքիկները, բաշխիչ առանցքի լիսեռները և հրիչները: Անշարժ մասեր մտած յուզը նորից դեպի յետ, դեպի պատենատուփն է հոսում: Վորպեսզի յետ վերադարձող յուզը պատենատուփը չտանի իր հետ մետաղի մասնիկներ և այլ խառնուրդներ, գոյություն ունի ֆիլտր (քաժոց), վորի միջոցով և անցնում յուզը՝ պատենատուփի մասնիկուց առաջ: Շարժիչի յուզման սխտեմի ճնշումը կարգավորելու նպատակով, յուզամղիչը հատուկ փական ունի:

Կարգավորիչի ճնշումը պետք է կատարել այն ժամանակ, յերբ վստահ ենք, վոր յուզման ամբողջ սխտեմի յուզումը նորմալ է գնում, մասնավորապես այն ժամանակ, յերբ յուզելու համար թարմ յուզ է լցված, առանցքակալները կանոնավոր են ձգված, խողովակները կեղտոտված չեն և այլն:

Կցորդման մութակները.— Կցորդման մութակը շարժիչը միացնում է փոկանիվին, վորը շարժումը փոխանցում է կոմբայնի մեխանիզմներին: «Ֆորդ-Նատի» շարժիչի մութակն ունի հատուկ հարմարություն այն նպատակով, վոր մութակն անջատված դեպքում, կարողանա յերկար ժամանակ աշխատել:

ՇԱՐՇԻՉԸ ԳՈՐԾԻ ԳՑԵԼՈՒ ԵՄԵԱՍՏՐԱՍՏՈՒՅՈՒՆԸ

Կոմբայնի շարժիչը գործի գցելու նախապատրաստական աշխատանքն ընդհանուր առմամբ հետևյալն է.—

1. ջուր լցնել ուղիատորը, բերանից 8 մլլիմետր պակաս: Ուղիատորի մեջ պետք է լցնել «փափուկ» ջուր, այսինքն՝ այնպիսի ջուր, վորն ավելի քիչ կեր պարունակի:

2. յուզը լցնել շարժիչի պատենատուփի մեջ վորոշ բարձրությամբ: Այս բարձրությունը «Ֆորդ-Նատի» շարժիչներում պիտի ստուգել հատուկ ստուգիչ քանոնի միջոցով: Ստուգելու համար քանոնը դուրս են հանում իր բնից, սրբում են, նորից տեղը դնում և յերկրորդ անգամ հանում: Այս գործողության հետևումը, յուզի բարձրությունը քանոնի վրա հետք կթողնի, վորը ցույց կտա յուզի բարձրության աստիճանը:

3. տավոտամղիչով յուզել միացման մութակի, ողափոխիչի և ջրամղիչի յուզիչները:

4. ստուգել ողափոխիչի դրությունը՝ յեթե ողափոխիչը կեղտոտ է և յուզը փոխելու կարիք կա, ապա հարկավոր է լվանալ ամբողջ սխտերը և յուզ լցնել:

5. ստուգել ողափոխիչի փոկի ձգվածությունը:

6. ստուգել և համոզվել, վոր շարժիչի ամբողջական սարքավորումը ճիշտ է կատարված և փոկի ձգվածությունը կանոնավոր է:

7. ստուգել բոլոր արտաքին ամրությունների հեղույսները:

8. ստուգել և համոզվել, վոր կանոնավոր վիճակում են՝ կարբյուրատորի, բռնկման սխտեմի և միացման մութակի լծակները:

«Ֆորդ-Նատի» օարժիչը գործի գցելը.— ա) անջատել միացման մութակը:

բ) բանալ դեպի կարբյուրատոր տանող բենզինատար խողովակի ծորակը:

գ) միացնել մագնետոն՝ և բռնկման լծակը դնել «ուշացած» (այսինքն՝ մագնետոյի շարժման ընթացքի ուղղությամբ, հասցնելով վերջի դիրքին):

դ) բանալ խառնուրդը հարստացնելու աղեղը, յետ դարձնելով այն մեկ կիսաշրջան:

ե) կարբյուրատորի ողի փականը ձածկել, քաշելով կարգավորիչի տակից անցրած ձգանք:

զ) գործի դրող ձեռնակին հարմար դիրք տալով, վարից-վեր կատարված արագ շարժումով գործի գցել շարժիչը:

Յերբ արդեն շարժիչն աշխատում է, հարկավոր է բանալ ողի փականը և բռնկման այնպիսի առաջնթացություն (оперешении) ստեղծել, վորի ժամանակ շարժիչը կարողանա նորմալ կերպով աշխատել, առանց թխկոցի յեվ խառնուրդի լիակատար այրու-

մով: Կցորդման մոլթակը միացնելուց առաջ, պետք է բանալ ձեռքի դրոսեկյան կափարիչը:

ԻՆՉՊԵՍ ԴԱԴԱՐԵՑՆԷԼ ՇԱՐԺԻՉԸ

Շարժիչը դադարեցնելու համար անհրաժեշտ է՝

1. անջատել մոլթակը.

2. փակել դրոսեկյան կափարիչը, վորի լծակը ղեկի կամըրջակի վրա յե հանված.

3. փակել բենդինի ծորակը, յեթե շարժիչը մի ժամեց ավելի յե դադար տալու.

4. մագնետոն-մասսային միացնող լծակը, շարժիչը դադարեցնելու նպատակով, բացառիկ պայմաններում և գործադրվելու: Մա կատարվելու յե այն ժամակ, յերբ շարժիչը հանկարծակի պիտի կանգնեցվի:

«Փորդ-Նատի» շարժիչներում յերկար դադարների ժամանակ միացման մոլթակը չի կարելի պահել անջատ դրոսեկյան մեջ:

ԿԱՐԳԱՎՈՐՈՒՄԸ

Կափարիչների (փական) բացակի կարգավորումը.— Կափարիչի պոչի և հրիչի միջի բացակի կարգավորումը պիտի տեղի ունենա այն դեպքերում, յերբ խախտված է, կամ, նորոգման պատճառով քանդված է գաղաբաշխիչ սխառմը:

Այս գործողությունը կատարելու համար ծնկաձև լիսեռը հարկավոր է այնքան պտտել, քանի դեռ ստուգվող կափարիչը չի փակված և քանի կափարիչի հրիչը չի իջել մինչև իր ցածր դիրքին:

«Փորդ-Նատի» շարժիչները հրիչների վրա կարգավորիչ հարմարանքներ չունեն: Այս դեպքում, կափարիչների պոչերը մաշվելու դեպքում, պետք է փոխել այն կամ հարկավոր է ձգել, այսինքն՝ պոչերի արհեստական յերկարացում առաջ բերել, վորից հետո անհրաժեշտ բացակն ստանալ կարելի յե կափարիչների յետևը խարտելով: Բացակի մեծությունն ստուգելու համար հարկավոր է ոգտվել հատուկ շոշափիչով: Ծայրահեղ դեպքում բացակն ստուգում են 0,5 միլիմետր հաստություն չունեցող խավաքարտի և կամ ստվորական փոստ-քարտի միջոցով: Այդ բացակի մեծությունը ինչպես ներածող, այնպես և արտածող փականների համար պիտի լինի 0,35-ից մինչև 0,4 միլիմետր:

«Կարքյուրատոբներ» կարգավորումը.— «Փորդ-Նատի» շարժիչի կարքյուրատորն ունի՝ 1. ասեղնավոր կափարիչ, վոր կարգավորում է վառելանյութի մատուցման քանակը, ուրեմն և աշխատանքային խառնուրդի վորակը, 2. կարգավորիչ պտուտակ, վոր սահմանափակում է դրոսեկյան կափարիչի ծածկվելը, 3. պտուտակ՝ շարժիչի սակավ պտույտների ժամանակ աշխատանքային խառնուրդի մուտքը կարգավորելու համար և 4. ներքևից մի խցան՝ կարքյուրատորը մաքրելու համար:

Ցողիչից աշխատանքային խառնուրդը բաղադրելու համար մուծվող բենդինի քանակը կարգավորում է ձեռքով՝ ասեղնավոր փականին միացած կոճակը ներս ու դուրս պտտեցնելով: Բացի դրանից, կոճակը դուրս քաշելով կարգավորվում է խառնուրդի միջի ողի քանակը: Նախուրդի հորստացնող ասեղը պիտի բացված լինի մեկ կիսաշրջանով: Գլանները ներծծվող աշխատանքային խառնուրդի քանակը ավտոմատիկորեն կանոնավորել կարգավորիչով՝ դրոսեկյան կափարիչը շատ կամ քիչ չափով բանալու միջոցով: Շարժիչը սակավ հանդարտ պտույտների փոխանցելու համար, անկախ կարգավորիչից, կարքյուրատորն ունի ձգան ունեցող յերկրորդ կափարիչ, վոր անցնում է դեպի ղեկի կամըրջակը:

Մագնետոյի տեղակայումը.— Մագնետոն շարժիչի վրա տեղակայումը հիմնականում կայանում է մագնետոյի խարիսխը բանարկու լիսեռին միացնելու մեջ, այնպես վոր յերկրորդ փաթեթոցում (обметка) բարձր լարվածություն հոսանքի ստացման մոմենտը համընկնի այն մոմենտին, յերբ աշխատանքային խառնուրդը պիտի բոցավառվի: Վերջինս տեղի յե ունենում մագնետոյի լիսեռը ծնկաձև առանցքի նկատմամբ տեղադրելով մի վորոշակի դիրքով: Բացի դրանից, նկատի պիտի ունենալ, վոր շարժիչի գլանների մոմենտին բարձր լարվածություն հոսանքն անցնում է համապատասխան գլանների աշխատանքի կարգի, վորի համար անհրաժեշտ է բաշխիչի կափարիչից դեպի մոմենտ անցնող հաղորդիչները միացնել համապատասխան կերպով:

Մագնետոյի տեղակայման կարգը հետևյալն է.

1. իմանալ գլանների աշխատանքի կարգը, վորը «Փորդ-Նատի» շարժիչում 1-2-4-3 է իսկ ՄՏՁ շարժիչում՝ 1-3-4-2:

2. առաջի գլանի միացնել կանգնեցնել վերին մեայլ կետում սխման տակտի ժամանակ: Սխման տակտը վորոշում են փականների միջոցով: Անհրաժեշտ է հետևել առաջին գլանի ներակ-

ման փականի բացվելուն ու խփվելուն ներծծման փականը փակվելուց հետո գլանում սկսվում է սխման քայլքը և մխոցն անհրաժեշտ է հասցնել վերին մեռյալ կետին, զգուշորեն պտտեցնելով ծնկաձև լիսեռը շարժիչը գործարկող ձեռնակով այնպես, վոր մխոցը չանցնի վերին մեռյալ կետից: Մխոցի դիրքը վերին մեռյալ կետում սովորաբար վորոշում են մետաղալարով, վորն անց են կացնում մոմի անցքի միջով՝ մինչև մխոցի հատակը: Վերին մեռյալ կետում մխոցի դիրքը կարելի է վորոշել նաև շարժաթելի միջոցով, վորը խիստ ուղղաձիգ դիրք պիտի ունենա: Մխոցն այս, ձևով կանգնեցնելուց հետո գլանը պատրաստ կլինի աշխատանքային խառնուրդը բացավառող կայծն ընդունելու:

3. Ընդհատելի պահուսակը (обойма) յետ դարձնել մագնետի պտույտի ուղղությամբ, նրա կողմը՝ ալսինքն դնել լիակատար «ուղացման» դիրքում: Հետո հանել բաշխիչի ծածկոցը և մագնիսը պտտել այնքան ժամանակ, քանի մուրճիկը դեռ չի հեռացել ընդհատիչի զնդանից (սալից): Այս մոմենտը հեշտությամբ է վորոշվում, նախապես սխմելով ընդհատիչի կոնտակտների միջև բարակ թուղթ, վորն աղատվում է մուրճիկն աննշտն չափով զնդանից հեռանալու դեպքում: Կոնտակտներն անշատվելու դեպքում՝ բաշխիչի խողանակը պիտի գտնվի սեկմենտներից (բացահատի) մեկի վրա:

Վորպեսզի պայթումի մոմենտը (կայծի ստացման) անպայման համընկնի բաշխիչի վորեւ շրջամասում բաշխիչի խողանակի դիրքին, հարկավոր է բաշխիչի ատամնանիվը միացնել խարխիլի ատամնանիվին այնպես, վոր բաշխիչ ատամնանիվի վրա գտնված գիծը համընկնի խարխիլի ատամնանիվի նշանի հետ:

4. միացնել մագնետոն բանարկու լիսեռին: Յերբ շարժիչն ու մագնետոն պատրաստ են, զգուշորեն աշխատելով չխախտել տեղադրումը, մագնետոն իր տեղն են դնում և մագնիսը պտտող լիսեռի ծայրը միացնում են բանարկու լիսեռին: Սովորաբար միացումը կատարվում է յերկու շրջանաձև անցք ունեցող սկավառակների միջոցով: Սկավառակներից մեկը նստած է մագնիսի լիսեռիկին, մյուս սկավառակը դրվում է բանարկու լիսեռի ծայրին, և յերկու սկավառակները միացվում են յերկու հեղույսներով:

5. մագնետոյի պտտվող մագնիսի բանարկու լիսեռին միացնելուց հետո, կատարվում են վերջին գործողությունը՝ բաշխիչի ծածկոցի հաղորդալարերի միացումը մոմերին: Այդ բանի համար

հարկավոր է այն հաղորդալարը, վորի վերաբերյալ տեղակայված է մագնետոն-միացնել առաջին գլանի մոմի հետ, հետո՝ հաշվի առնելով բաշխիչի խողանակի շարժման ուղղությունը՝ մնացած շարժամասերի հաղորդալարերը միացնել մոմերին՝ համապատասխան շարժիչի գլանների աշխատանքի կարգի:

«Ֆորդ-Մոսի» բոցկլամն տեղակայվում է:

Բռնկման տեղակայման համար անհրաժեշտ է.

1. Առաջին գլանի մխոցը կանգնեցնել մեռյալ կետում սեղման քայլքից հետո, վորի համար՝ ա) բաշխիչ մեխանիզմի ծածկոցի վրա գտնված ձողիկը դուրս պտուտակել է) դնել այս ձողիկն իր յերկար ծայրով առաջացած անցքի մեջ, վորով ձողիկը կհենվի բաշխիչ ատամնանիվին, գ) ձեռքով սխմելով ձողիկի վրա՝ ձեռնակով դանդաղորեն պտտել ծնկաձև լիսեռն այնքան, մինչև ձողիկը կմտնի բաշխիչ ատամնանիվի վրա յեղած փոսիկի մեջ: Դրանից հետո ձողիկն իր տեղը պտուտակել:

2. Ընդհատիչի գոտեկապը պտտել մագնիսի պտույտաշարժի կողմը:

3. Ընդհատիչը կանգնեցնել «ընդհատվելու» պատրաստ:

4. Մագնետոն շարժիչին միացնել:

5. Բաշխիչի սխմիչի հաղորդալարը միացնել առաջին գլանի մոմին: Բաշխիչի մյուս հաղորդալարերը միացնել մոմերին, համապատասխան գլանների աշխատանքի կարգի՝ 1-2-4-3 հերթականությամբ:

«Ֆորդ-Մոսի»-ի մուրալի կադավորումը.— Մութակի տեղապտույտ կարող է առաջ գալ զսպանակների վոչ բավարար չափի ճնշումից, ինչպես և սկավառակին ամրացրած ֆերրադոնի յուղոմելուց կամ մաշվելուց:

Միացքը ձգել-ամրացնելու համար, հարկավոր է յետ-պտտել այն 6 պտուտակի հակադարձողակաները, վորոնք ամրացնում են միացքը, և յետ դարձնել պտուտակներն ամեն անգամ, բայց վոչ ավելի, մեկ կիսաշրջանից: Պտուտակներից յուրաքանչյուրը պետք է պտտել միշտ միևնույն քանակի կիսաշրջանով: Կարգավորումը կատարելուց հետո, անհրաժեշտ է ստուգել հակապնդողակների ձգվածությունը:

Բաճարիկի փոխի ձգումը.— Դրա համար հարկավոր է թուլացնել այն չորս հեղուսները, վորոնք շարժիչն ամրացնում-միացնում են կոմբայնի շրջանակին, և շարժիչը յերկու կարգավորիչ պտուտակներով շարժել դեպի առաջ: Յերկու կողմն էլ պետք է

հավասար կերպով ձգելը: Յերբ արդեն փոկի կանոնավոր ձգվածությունն ապահովված է, հարկավոր է ամրացնել սխմիչ հեղույսները:

ՇԱՐՓԻՋԻ ԱՆԿԱՆՈՆՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ

Ա. Շարժիչը գործի գցելիս չի սեպցվում վոչ մի բռնկում, յերև՝

I. Կարբյուրատորի մեջ բեցզին չկա

1. բաքի մեջ բենզին չկա.
2. բաքի ծորակը փակ է.
3. ֆիլտրը կեղտոտված է.
4. բենզինատար խողովակը կեղտոտ է:

II. խիստ աղիմոս խառնուրդ

Այսպիսի խառնուրդ է ստացվում, յերբ՝

1. գործարկման ժիկլորի կարգավորումը խանգարված է.
 2. ձգված չէ կարբյուրատորի ֆլանցը.
 3. ֆիլտրը կամ վառելանյութի խողովակները կեղտով բռնված են.
 4. կոմպենսացիոն (համակշռող) աչքը կեղտոտված է:
- Բոլոր նման դեպքերում գլանների բանկման մոմերի անցքերի միջով, գլաններն ողահարելուց հետո, դարձյալ բռնկումներ չեն յեղել: Մոմերի անցքերի միջով գլանի մեջ բենզին լցնելիս էլ շարժիչը մի քանի բռնկում կտա և կանգ կառնի:

III. խիստ հառաւս խառնուրդ

Սա ստացվում է այն դեպքում, յերբ՝

1. ողային ֆիլտրը կեղտոտված է.
 2. կարբյուրատորին ողը մատուցող խողովակում բենզին է հավաքված, վառելանյութ շատ է ձծել (գործի գցելիս).
 3. լողանի առանձնարանի ասեղնավոր փականը կեղտոտված է.
 4. լողանը փչացած է և նրա կարգավորումը խախտված:
- Մոմի անցքերով բենզինն ուղղակի գլանի մեջ լցնելու դեպքում նույնպես վոչ մի բռնկում չի առաջանում:

IV. Թույլ կոմպրեսիա

1. Փականները ծորանք են առաջացնում (բաց են թողնում) ա) յերբ նրանք այրվել են յերկար ժամանակ աղքատ խառնուրդով (արտածող փականները) կամ ուշ բանկմամբ աշխատելով, բ) Գեր-տաքությունից ֆլասիվել ու փչացել են արտածող փականները՝ սակավ բեռնվածությամբ և հարուստ խառնուրդով աշխատելու պատճառով: գ) Փականի պոչի և հրիչի միջև բացակը փոքր է կամ շատ մեծ. դ) փականի յեղրերը մաշվել են և փականների նստվածքն անկանոն է:

2. Մաշված են և կամ կորցրել են առաձգականությունը մխոցային ողերը:

3. Մաշվել են մխոցները—գլանները և մխոցային ողերը. ա) ողային ֆիլտրն անկանոն է. բ) բենզինը լավ չի այրվում:

4. Կարբյուրատորը վատ է փոշիացնում վառելանյութը, փչացած կամ աղտոտված է ժիկլորը:

Շարժիչը կարող է աշխատել միայն մեծ թվով պտույտներ կատարելով, բայց կտա կարողության խոշոր կորուստ:

V Մոմերի մեջ կայծ չի սեպցվում, յերբ՝

1. Մագնետոն անջատված է.
 2. Ընդհատիչը չի աշխատում. ընդհատման մոմենտին բացակը շատ փոքր է կամ շատ մեծ.
 3. զանգվածը (մասսան) կոնտակտ չունի. անուխիկը մաշված է կամ յուղոտված:
 4. բաշխիչի կամ կոլեկտորի անուխիկները մաշված են կամ յուղոտված:
 5. մոմերը այրվածքով ծածկված են կամ յուղոտված:
- Այս դեպքերում, քանի դեռ չեն վերացվել խանգարիչ պատճառները, շարժիչը վոչ մի բռնկում չի առաջացնի:

VI Կայծը բույլ է, յերբ՝

1. արագացուցիչը չի աշխատում, յերբ արագացուցիչի դսպանակը կտրվել է, շնիկները չեն պահվում, ծայրերը բներից դուրս են ընկնում.

2. Ընդհատիչի կոնտակտների հեռավորությունը խախտված

ե, ընդհատելի բռնցքիկը մաշված է, կամ կարգավորել հեղույսները թուլացել են.

3. կոնդենսատորը (խտարարը) փչացած է.

4. ընդհատելը կեղտոտ է:

Թույլ կայծի ժամանակ և շարժիչի բալական ուժեղ պտույտների դեպքում, շարժիչը կարող է աշխատել, և հետագայում՝ տաքանալով, հեշտությամբ գործի կնկնի, իսկ յեթե սառչի, մեծ դժվարությամբ նորից գործի կնկնի:

Բ. Ծարձիչը չի պսպուում կամ ցած դժվար է պսպուում, յերբ

Մխոցները կերված են այսինքն, յերբ՝

1. Նախընթաց աշխատանքի վերջում յուղը պակաս է յեղել: Յուղը պետք լցնել մոմի անցքերի միջով:

2. յուղատար ցանցը կեղտոտված է, այսինքն, յերբ ա) ֆիլտրի ցանցը փչացած է, բ) յուղի մեջ ջրի խառնուրդ կա:

3. յուղի պոմպը փչացած է:

4. յուղը յերկար ժամանակ չի փոխված:

Գ. Ծարձիչն աշխատում է կարբյուրատի մեջ—սեղի յեմ ունենում պայքումներ

Պայքումներ են սեղի ունենում, յերբ՝

1. Ներծծման վազանները ծորանք են առջացնում (բաց են թողնում):

2. խառնուրդն աղքատ է, ա) ժիկլյորը և վառելիքի խողովակները կեղտոտված են, գտիչը կեղտով բռնված է և վառելանյութի մեջ ջուր կա:

Դ. Ծարձիչն աշխատում է յեմ խլացուցիչի մեջ պայքումներ են առաջանում, յերբ՝

1. Արածող կափարիչները ծորանք են տալիս (բաց են թողնում).

2. խառնուրդը հարուստ է և

3. շարժիչն աշխատում է ընդհատումներով:

Ե. Դլաններից մեկը չի աշխատում

Սա լինում է այն դեպքում, յերբ՝

1. մոմն անկանոն վիճակումն է ա) յուղոտված է, բ) այրու-

քով ծածկված է, գ) ճենապակին ճաքած է, դ) միացել կամ կոտրվել են կոնտակտները.

2. մոմի հաղորդալարն անկանոն է, ա) մեկուսացուցիչը ձևաված է, բ) մոմից կամ մագնետոյից զատված, կտրված է:

Ձ. Ծարձիչը չի առաջացնում լիակատար հզորություն, յերբ՝

1. Դրոսելյան կափարիչը լրիվ չի բացվում.

2. կարգավորիչ լծակների սխտեմն անկանոն է հավաքված, ա) անկանոն է կատարված քարշերի յերկարությունը, բ) լծակները միջաձողերի վրա շուռ են յեկած.

3. ծխնիները կերված ունեն ա) սոնակները ծաված են, բ) ծխնիները կեղտոտված.

4. կոմպրեսիան թույլ է.

5. խառնուրդն աղքատ է.

6. գլխավոր ժիկլյորը կեղտոտված է.

7. վառոցը ուղացումով է կատարվում. ա) վառոցքի ձեռնակն անկանոն է դրված, բ) մագնետոն ճիշտ չի տեղակայված:

Ե. Ծարձիչի բխկոցը

1. Ծարձիչի թխկոցն առաջանում է շարժիչի գերծանրաբեռնվածությունից.

2. Հափաղանց վաղ բռնկումից,

3. բռնկման ձեռնալծակն անկանոն դրվելուց,

4. դետոնացիայից,

5. սեղման առանձնարանում այրուք գոյանալուց և

6. շարժիչի ծայրահեղ տաքանալուց:

Ը. Պատեմատուփը ծուխ է տալիս

Սա կատարվում է այն ժամանակ, յերբ՝

1. մխոցի ողերն այրված գազերի ծորանք են տալիս: ա) ողերը մաշված են, բ) կոտրվել են, գ) շառ են տաքացել և առաձգականությունը կորցրել.

2. շարժիչի մեջ վատ յուղ է լցված.

3. շարժիչը ծայրահեղորեն տաքացել է.

4. առանցքակալների ծայրահեղ տաքացում. ա) շարժաթեվերը հավաքելիս, առանցքակալներն ուժեղ ձգված են և բ) յուղը պակաս է:

«Յորդ-Նատի» շարժիչի տեխնիկական խնամքը կատարում են կոմբայնի աշխատակիցներն ամեն որ աշխատանքից առաջ:

Պետք է խնամել, մաքրել մեքենայի հետևյալ մասերը.

1. Շարժիչի տրամփին մասերը.—Խնամքով պետք է մաքրել կեղտից և յուղից շարժիչի դրսի մասերը, իսկ ռադիատորը՝ մղելից: Հարկավոր է ստուգել կոմբայնի շրջանակի շարժիչի միացումը, ամրությունը, ինչպես նաև ռադիատորի, ողաղտիչի, արտածող խողովակի, բանարկու փոկանիվի, շարժիչը կարգավորող լծակների ամրվածքները: Պետք է ստուգել նաև, թե՛ ողաղտիչը լավ միացված է կարբյուրատորին:

Այս աշխատանքը կատարում են կոմբայնավարը և դեկ վարողը:

2. Շարժիչի կառքերը.—Ստուգել շարժիչի կարտերի յուղի բարձրությունը նորմալ աստիճանի հասցեներով (այսինքն մինչև յուղի չափիչ ձողի վերին նշանը):

3. Ողաղտիչի անոթի յուղը փոխել: Յուղը հարկավոր է լցնել անոթի մեջ մինչև բարձրության գիծը:

4. Ողափոխիչի լավ ջրամղիչի յուղաբնեւը.—Ողափոխիչի ու ջրի պոմպի յուղիչները տավոտ լցնել:

Այս աշխատանքները կատարում են կոմբայնավարը և դեկ վարողը:

5. Վառելանյութի բաժր.—Շարժիչը վառելանյութով և ջրով կարգավորել (заправлять): Անհրաժեշտ է վառելանյութը—ջուրն ու յուղը—ապահովել քամուց, թափվելուց ու կեղտոտվելուց: Կարգավորումը կատարել ցանցիկներ ունեցող ձագարներով և անպայման մաքուր անոթներով: Կարգավորումը կատարելու ժամանակ քամուց, փոշուց պաշտպանելու համար համապատասխան հարմարանք պիտի սարքել:

Աշխատանքը կատարում են կոմբայնավարն ու դեկ վարողը:

6. Կարբյուրատորն ու վառելիքի խողովակները.—Լողանի առանձնարանի հատակի ջուրն ու աղտը պետք է մաքրել: Այդ աշխատանքը կատարելու համար հարկավոր է բանալ գլխավոր ժեկկոորի տակի խցանը:

Վառելանյութի անոթի ջուրը թափել և կեղտը մաքրել այսինքն՝ ֆիլտրը լվանալ: Ստուգել թե՛ վառելանյութի խողովակ-

ները կեղտոտ չեն արդյոք, խողովակների միացման տեղերը ծոր չեն տալիս:

Այս աշխատանքը կատարում են կոմբայնավարները:

7. Բռնկման սխեմա.—Ստուգել հաղորդալարերի վիճակը (մեկուսիչը, միացման տեղերը): Այս աշխատանքը նույնպես պետք է կոմբայնավարը կատարի:

8. Շարժիչի գործարկումը.—Շարժիչը գործարկել, ստուգել և կարգավորել:

Շարժիչի կարգավորումը ձիջտ կատարված լինելու դեպքում՝ շարժիչի աշխատանքը սահուն կլինի, այսինքն՝ առանց ընդհատումների և թխկոցի: Շարժիչի պտույտները—քանակի տատանումները, շարժիչի պտույտները նորմալ քանակի 10⁰/օ-ից ավելին չպետքի լինեն:

Շարժիչը գործի գցելու ոպերացիաների հաջորդականությունը հետևյալն է՝

ա) միացման մուխակն անջատել.

բ) բանալ բենդինը կարբյուրատոր տանող ծորակը.

գ) մագնետոն մասսայից անջատել և վառոցքի լծակը դնել «ուշացած» դրուժյամա՝ իր ամենաբարձր դիրքում:

դ) կարգավորիչ ասեղը բանալ, կատարելով 1—2 պտույտ.

յ) կարգավորիչի տակից անցնող ձգանի միջոցով ձախ ձեռքով փակել ողի կափարիչը:

զ) շարժիչը գործի գցել և, յերբ շարժիչը գործել կսկսի, ողի կափարիչը բանալ ու խառնուրդի մատուցումը կարգավորել:

է) պտույտների քանակի աճմանը համապատասխան վառոցքը «ուշացած» վիճակից» «վաղ» վիճակի գցել:

ը) «լսել» շարժիչը և շարժիչի աշխատանքի մեջ աննորմալ յերևույթներ նկատվելու դեպքում, միջոցներ ձեռք առնել և աննորմալ վիճակը վերացնել:

Այս բոլոր աշխատանքները կատարում են կոմբայնավարը և դեկ վարողը:

ՇԱՐԺԻՁԻ ՄԵԽԱՏՄԱՆ ԺԱՄԱՆԱԿ ՏԱՐՎԵԼԻՔ ԽՆԱՄՔԸ

1. Կարգավորիչ.—Հետևել, վոր կարգավորիչի աշխատանքը կանոնավոր լինի և շարժիչի պտույտները՝ նորմալ: Այս խնամքը պետք է կատարի կոմբայնավարը:

2. Ողաղտար.—Հետևել ռադիատորի մեջ գտնված ջրի բար-

ձրութեանը, ստուգելի խողովակի մաքրութեանը և, ըստ հարկին (որական 4—5 անգամ), ավելացնել աղբատորի ջուրը:

3. Վառելանյութի բաժիր. — Հետևել, Վոր բաժնրի մեջ վառելանյութը պակաս չլինի և որական 2—3 անգամ վառելանյութն ավելացնել:

4. Շարժիչի պատենասուփը. — Պատենասուփի յուղի բարձրութեանը ստուգելիս կոմբայնի տեղը հարթ պիտի լինի (կոմբայնը հարթ տեղ պիտի կանգնած լինի): Ստուգել պատենասուփի միջի յուղի բարձրութեան աստիճանը (որական 2—3 անգամ) և, ըստ հարկին, յուղն ավելացնել, յուղի բարձրութեանը հասցնել նորմալ աստիճանի: Այս աշխատանքները կատարում են կոմբայնավարն ու ղեկ վարողը:

Այս աշխատանքները պետք է կատարել ամեն օր շարժիչն աշխատելու ժամանակ, ամեն 2,5—3 ժամը մեկ անգամ:

1. Կանգնեցնել շարժիչը և յերրորդ սերիայի շարժիչների առանձնարանից յուղի ավելցուկը դուրս հանել (թափել) կարգավորիչի իրանի խողովակները յետ պտտելով: Ռադիատորի միջուկը (սրտիկը) մաքրել մղեղից և ավելացնել աղբատորի ջուրը, յեթե կարիք կա:

Այս աշխատանքը կատարել ամեն օր, աշխատանքն սկսվելուց 5—6 ժամ հետո:

1. Շարժիչի պատենասուփը. — Շարժիչի պատենասուփի յուղի բարձրութեան աստիճանն ստուգել և, յեթե հարկավոր է, թարմ յուղ լցնել, հասցնելով այն յուղատուփի վերին նշանին: Յուղի բարձրութեանն ստուգելիս կոմբայնը հարթ տեղ պիտի կանգնած լինի:

2. Ողազիչ. — Ողազիչի տականի յուղը փոխել: Յեթե կարիք կա բաքի մեջ վառելանյութ ավելացնել:

3. Կարբուրատորն ու վառելատար խողովակները. — Լողակային լողանցի առանձնարանի հատակին նստող կեղտն ու ջուրը մաքրելու համար՝ հարկավոր է գլխավոր ժեկլյորի տակի խցանը բանալ և մի փոքր վառելանյութ բաց թողնել:

Վառելանյութի տականի ջուրն ու կեղտը մաքրել և ֆիլտրը լվանալ: Ստուգել, թե արդյոք կեղտոտված չեն վառելատար խողովակները (ծոր չի տալիս արդյոք, միացման տեղերն ամուր են) և կարգավորել:

4. Վառոցի սխեսմը. — Ստուգել հաղորդալարերի վիճակը (զատիչը, միացքները):

5. Շարժիչի գործարկելը. — Շարժիչը դործի գցել «Լսել» դրութեամբ և կարգավորել: Կարգավորումը լավ կատարված լինելու դեպքում, շարժիչը կաշխատի սահուն, առանց թխկոցի և առանց ընդհատումների, իսկ խառնուրդը կայրվի լիակատար չափով:

Այս աշխատանքը կատարում է կոմբայնավարը:

Կատարել ամեն անգամ յուրաքանչյուր 50 ժամվա աշխատանքից հետո:

Բացի շարժիչի գործարկումից, մնացած բոլոր ոպերացիաները պիտի կատարել համաձայն «ամեն օր աշխատանքից առաջ կատարվելիք» գլխում մատնանշված աշխատանքից:

Դրան զուգնթաց կատարել նաև հետևյալ ոպերացիաները.

1. Շարժիչի պատենասուփը. — Բանաշխատ յուղը դատարկել հատուկ ամանի մեջ: Յուղը պիտի դատարկել շարժիչը կանգնեցնելուց անմիջապես, քանի յուղը տաք է: Յուղը լցնելու ցանցիկը լվանալուց հետո թարմ յուղ լցնել վորը կատարում է ղեկ վարողը:

2. Մոմեր. — Դուրս հանել մոմերը, լվանալ և ստուգել մոմերի կենտրոնական և կողերի ելեկտրոդների միջև յեղած բացակը: Մոմերի կայծային տարածութեանը հավասար պիտի լինի 0,35—0,4 մմ-ի:

Այս աշխատանքը կատարում է կոմբայնավարը:

3. Մագնետ. — Մագնետայի բաշխիչի ելեկտրոդները մաքրել կտորով (լավ է կաշիով): Կատարում են հրահանգիչը, բրիգադիրը, կոմբայնավարը: Յուղել հատուկ յուղով (վառելայուղ, վոլտմի յուղ և այլն):

Սաջնի յուղաբնի մեջ լցնել մոտավորապես 30 կաթիլ, իսկ յետևի յուղաբունում՝ 12 կաթիլ: Այս աշխատանքը կատարում է կոմբայնավարը:

Մագնետն յեկ հաղորդալարերը. — Ստուգել մագնետայի ամբրվածքը և ձգել թուլացած պտտտակները: Ստուգել իզոլեացիան և հաղորդալարերի միացքների ամրվածքները:

Այս աշխատանքները կատարում են կոմբայնի բրիգադիրը:

5. Հենման առանցքակալի յուղաբունը. — Միացման մութակի պատենասուփի իջանցքի (մտոցի) միջոցով ավտով լցնել հենման առանցքակալի յուղաբունը: Այս աշխատանքը կատարում է կոմբայնավարը:

6. Ողազիչը յեկ վառելանյութի խողովակները. — Ողազիչի ֆիլտրը լվանալ, մաքրել յեռանցք խողովակը և սնման սխեսմի

խողովակները. մաքրել վառելանյութի ֆիլտրը: Այս աշխատանքը կատարում ե ղեկը վարողը:

7. Պետլսնեքի կարգավորիչը.—Ձններ, մաքրել պտույտների կարգավորիչը: Կատարում ե կոմբայնավարը:

8. Կարբյուրատոր.—Ժիկլյորը փչելով մաքրել, լողանային առանձնարանը մաքրել ե լվանալ բենզինով:

9. Ուլափոխիչի, ջրի պոմպի յեվ ռաբժարիվեի առանցքավալները.—Ստուգել ողակոխիչի լիսեւի առանցքակալների ե պոմպի վիճակը: Լծակի միջոցով ստուգել շարժաթևերի առանցքակալները, վերացնել նկատված անկանոնությունները: Շարժիչը գործի գցել, կարգավորել ե «լսել» վիճակի հասցնել: Այս աշխատանքները կատարում ե բրիգադիրը՝ ամեն անգամ յուրաքանչյուր 100 ժամ աշխատանքից հետո:

Այս ոպերացիաները «Կատարել ամեն անգամ յուրաքանչյուր 50 ժամվա աշխատանքից հետո» գլխի համաձայն: Բացի այդ, զրան գուղընթաց պետք ե կատարել նաե հետևյալ ոպերացիաները.

1. Փակեցնելը.—Հրիչների ե փականների միջի բացակն ստուգել ե, յեթե անհրաժեշտ ե, կարգավորել բացակը: Բացակի մեծությունը պիտի հավասար լինի 0,35 — 0,4 մմ-ի:

Այս աշխատանքը կատարում ե բրիգադիրը՝ կոմբայնավարի հետ միասին:

2. Վառելանյութի բաք.—Վառելանյութի բաքը լվանալ, կատարում ե ղեկը վարողը:

3. Շարժիչի պատենասուվը.—Շարժիչի պատենասուվը հարկավոր ե նավթով լվանալ ե լավ սրբել, չորացնել: Պատենասուվի միջնադիրների վիճակը հարկավոր ե ստուգել ե յեթե միջնադիրները կտրված, պոկված, փչացած են՝ հանել ու նոր դնել: Այս աշխատանքը կատարում են կոմբայնավարն ե բրիգադիրը:

4. Շարժարիվեի առանցքավալները.—Ստուգել շարժաթևերի առանցքակալների վիճակը ե, յեթե հարկավոր ե, առանցքակալները ձգել:

5. Կարբյուրատոր.—Ստուգել ե մաքրել կարբյուրատորը: Այս աշխատանքները կատարում են բրիգադիրը ե կոմբայնավարը:

6. Սնման յեվ յուղման սխեմները.—1. Ստուգել ե մաքրել սնման ե յուղման սխեմները: Այս աշխատանքները կատարում են բրիգադիրն ու կոմբայնավարը:

Շարժիչը ջրով, վառելանյութով ե յուղիչ նյութերով կար-

գավորել: Շարժիչը գործի գցել, կարգավորել ե «լսել»: Այս աշխատանքը կատարում ե ղեկ վարողը, կոմբայնավարը ե բրիգադիրը:

Կատարել ամեն անգամ յուրաքանչյուր 200 ժամվա աշխատանքից հետո՝ «Կատարել ամեն անգամ յուրաքանչյուր 100 ժամվա աշխատանքից հետո» գլխի համաձայն:

Կատարել նախատեսված ոպերացիաները, բացի դրանից, նաե հետևյալ ոպերացիաները.

1. Շարժարիվեի առանցքավալներն ու հիմնական առանցքավալները.—Շարժաթևերի առանցքակալների շալինները հանել, դուրս բերել մխոցները ե հանել գլանի գլխիկը:

2. Մխոցներն ու մխոցային ողերը.—Մխոցներն ու մխոցային ողերը մաքրել ալրուքից: Ստուգել մխոցի ողերն ու մատները ե, յեթե մաշված են, փոխել ե դնել նորերը:

Մխոցները գլանների մեջ հագցնել, Հոսուտներից (напльы) մաքրել բարիտի յուղատար փոսակները ե շարժաթևերի ու հիմնական առանցքակալների սառցարանները: Ստուգել բարբիտի վիճակը ե, յեթե հարկավոր կլինի, առանցքակալները բարբիտ լցնել: Այս աշխատանքները պիտի կատարեն բրիգադիրն ու արհեստանոցի մեխանիկը:

Ձգել ե շալինտավորել շարժաթևերի առանցքակալները, Ձգել հիմնական առանցքակալները:

Ստուգել ձգան հեղույսների վիճակը ե հեղույսների պարուրակները: Մաշված հեղույսները փոխարինել նորերով: Կատարում ե բրիգադիրը:

3. Գազաբառնումն մեխանիզմը.—Փականների բնի կափարիչը հանել, ստուգել փականներն ու նրանց բները, մաքրել ալրուքից ե լվանալ նավթով: Ստուգել ուղղություն տվող վառանների վիճակը:

Հղկել փականները, ստուգել ե կարգավորել բացակները: Այս աշխատանքները կատարում են կոմբայնավարն ու մեխանիկը:

4. Միջտղիները.—Փականի բնի կափարիչների միջնադիրներն ու գլանների գլխիկի միջնադիրն ստուգել ե, յեթե մաշված են, նորերով փոխարինել: Այս աշխատանքները կատարում են կոմբայնավարն ու մեխանիկը:

5. Վառելանյութի բաքն ու խողովակները.—Վառելանյութի բաքը հանել ե լվանալ: Կատարում են կոմբայնավարն ու ղեկը վարողը:

6. Միացման ԳԵՂՈՒԿԻՐ.— Միացման ագույցն ստուգել և կարգավորել: Կատարում և բերդադիրը:

7. Զրային ՇԱՊԻԿՐ ու ՈՒՊԻՏՈՐՐ.— Ստուգել թե անվնաս են արդյոք ջրային շապիկն ու ռադիատորը և, յեթե թերություններ կանկատվեն, կատարել պահանջվող վերանորոգությունը: Ռադիատորի բլին հազցված թեղանի միջոցով, մաքուր ջրով լվանալ ջրային շապիկը: Յեթե ջրային շապիկ ներքին պատերին կրաքար շատ և նստած, ապա ջրով լվանալուց առաջ, ջրային շապիկի մեջ պիտի լցնել սոդայի 4 տոկոսային լուծույթ և կամ աղաթըթված թույլ լուծույթ: Լուծույթը ջրային շապիկի միջից մի քանի ժամ հետո պիտի դուրս թափել և ապա նոր լվանալ ջրային շապիկը ջրով: Այս աշխատանքները կատարում և մեխանիկը՝ կոմբայնավարի հետ միասին:

8. ՇԱՐԺԻՆ ԽՐՏԱՖԻՆ մասերը.— Շարժիչը հավաքելուց հետո, հարկավոր և նրա արտաքին ամրվածքները խնամքով ստուգել և շարժիչը կարգավորել վառելանյութով, ջրով և յուղիչ նյութերով: Շարժիչը գործի գցել, կարգավորել և «լսել» անգործարար քայլքի ժամանակ: Այս աշխատանքը կատարում եմեխանիկը՝ կոմբայնավարի հետ միասին:

5. ԿՈՄԲԱՅՆԻ ՑԱՐԲԱՀԱՎԱԲԸ

«Կոմբայն», «Սարկոմբայն» և Ռոստսելմաշ» գործարաններն ուղարկում են կոմբայնը համարյա պատրաստի (հավաքված), այդ պատճառով և տնտեսության մեջ կոմբայնի սարքավորումը, կոմբայնը տնտեսություն փոխադրելը և այն աշխատանքային վիճակի մեջ դնելը մեծ դժվարություն չի ներկայացնում: Սակայն և այնպես, այդ աշխատանքը պահանջում է մեծ կազմակերպվածություն, վորովհետև կատարված սխալներն այստեղ, աշխատանքի ժամանակ, կարող են ավարիա առաջացնել, իսկ կոմբայնի սարքահավաքն անկանոն կատարելու դեպքում՝ անտեղի ծախսեր կլինեն:

ԿՈՄԲԱՅՆԸ ՏՆՏԵՍՈՒԹՅՈՒՆ ՓՈԽԱԴՐԵԼԸ

Յերբ կոմբայններն արդեն ստացված են, անհրաժեշտ է անմիջապես, անկախ նրանից, թե յերբ և կատարվելու բեռնաթափումը— ապահովել կոմբայնների խնամքն ու պահպանությունը:

Կոմբայններն ընդունող փակահագործների բրիգադը պիտի ունենա այն պետք յեղած գործիքները, վորոնք անհրաժեշտ են փոխադրող սայլակը հավաքելու, սարքավորելու համար: Անհրաժեշտ են տարբեր հաստության յերկաթալարեր, տավոտավիչները, խնչպես նաև մի աման յուղ:

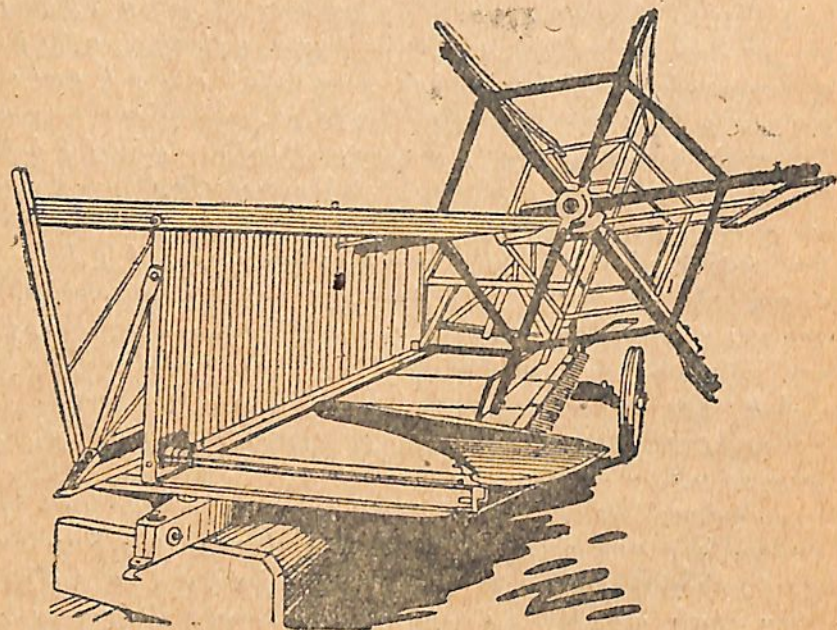
Յերկաթգծից կոմբայններն ընդունելը, վազոնից իջեցնելը, ինչպես նաև կոմբայնները տնտեսություն փոխադրելու նախապատրաստական աշխատանքներն անպայման պետք է պատասխանատու մեկի հանձնարարել: Վերջինիս անձնական պատասխանատվությամբ կատարել փոխադրությունը: Կոմբայնի հսկողությունը պիտի կատարեն փորձված կոմբայնավարները, վորոնք հմուտ են և լավ են ճանաչում մեքենան իր բոլոր մանրամասնություններով: Բավական չե ստուգել կտորներ թիվը և համեմատել բեռնադրում նշված թվին: Հարկավոր և հավաստիանալ, վոր բոլոր կտորներն անվնաս են, վորովհետև ամբողջ կալսիչը, վոր հիմնականում գործարանի մեջ լրիվ հավաքված— սարքավորված է, (վրան տեղադրված շարժիչով) նույնպես մի կտոր է: Իրա համար ել փորձված կոմբայնավարը միայն կարող և հասկանալ կալսիչի լրիվ և անվնաս լինելը:

Կոմբայններն իջեցնելու համար բարձրադիր հարթուկ և հարկավոր, հակառակ դեպքում՝ պետք է տախտակներից թեք հարթություն շինել կոմբայններն իջեցնելու համար կամ կոմբայնները պիտի ուղարկվեն մոտիկ կայարաններից մեկը, ուր կոմբայններն իջեցնելու համար համապատասխան հարմարություններ գոյություն ունին:

Առաջին հերթին յերկաթուղային պլատֆորմայի վրա պիտի իջեցնել և իսկույն հավաքել փոխադրիչ սայլակը (նկ. 10): Այդ նպատակով բռնկելից պիտի դուրս հանել անիվները և պլատֆորմից իջեցնել սայլակի առաջամասը, հետևալը և յերկայնակի չորսվիկները: Սայլակի հավաքումը դժվարություններ չի ներկայացնում: Անիվներն անցկացնելուց առաջ, սանիներն անպայման պիտի յուղել տավոտով:

Յերբ արդեն փոխադրիչ սայլակը լրիվ սարքավորված— հավաքված է, հարկավոր և զգուշութամբ հանել Հեղերի հարթակը (պլատֆորման) և դնել սայլակի վրա այնպես, վոր նրա ձախ ծայրը, վորին ամրացված է փոխանցումների տուփը, տեղավորվի սայլակի հետնակին (յտե՛ր): Հարթակի վրա, յերկտավը հեծանիի մոտ պիտի ամրացնել միացքը, վոր բաղկացած է Հեղերի հենող

խողովակից, վերակի լիսեռից, վերակի ձգանքներից, իսկ «Ստալի-
նեց» կոմբայնի համար նաև՝ Հեղերի հեծանի ձգանքից: Միացքի
կողքին պիտի ամրացնել համակշիռ չորսվիկները և դաշտային
անիվը: Քամու վահանի վրա, բացի ծղոտահավաքի տակնոցից և
սրա շրջանակից, վոչինչ դնել չի կարելի, վորպեսզի վահանը չծռվի:



Նկ. 10. Հեղերը՝ փոխադրիչ սայլակի վրա դրված:

Ներկայումս բոլոր գործարանների՝ «Կոմունար», «Ռոստսել-
մաշ», «Սարկոմբայն»՝ կոմբայնները խորհրդանշանաթյուններն ու
մեքենատրակտորային կայաններն են ուղարկվում նոր, միատե-
սակ ծրարումով (упаковка), վորը հեշտացնում և տնտեսությու-
նում կոմբայնների սարքահավաքը: Յուրաքանչյուր կոմբայն,
վոր ստանում են խորհրդանշանաթյուններն ու մեքենատրակտո-
րային կայանները, արդեն մեկ անգամ գործարանում սարքավոր-
ված և լինում, կարգավորումը կատարված և գործի դրած: Բոլոր
գործարանների կոմբայնների ծրարումները մի տեսակ են: Մա-
սերի անվանումները միատեսակ են և դրա համար ել կոմբայնը
սարքավորելու համար մասերը գտնելն ու իր տեղը դնելը հեշտ
և օրոքաքանչյուր գործարանի կոմբայնի միենույն անվանումն
ու՝ այդ մանրամասերի (դետալների) քանակը տարբեր և լինում

և նշված և լինում «քանակը» սյունակում: Հատուկ դեպքերում
բացատրություններ և արված մեքենային կցված ծանոթու-
թյան մեջ:

Մեքենայի ամբողջության և անվնաս պահպանված լինելու
առաջին նշումը պիտի կատարել բեռնաթերթիկում, վորը կցված
և լինում բեռնազրին (накладная): Այդ թերթիկում նշված են
կտորների քանակը, ծրարումի անունն ու բովանդակությունը և
ծրարումի տեսակը: Կոմբայնի սարքահավաքն սկսելուց առաջ,
ծրարելու թերթիկի միջոցով, պետք և հիշտ իմանալ կոմբայնի
այս կամ այն մասի փաթեթված լինելու տեղը: «Կոմբայնների
սլահեստի և փոփոխվող մասերի» արկղն առանց բանալու պետք
և հանձնել պահեստը: Արկղում և ընդունիչ առանձնարանում (հե-
ղույսներ և պնդողակներ) (гайки) վորոնքն աննպատակ և, վո-
րովհետև բոլոր պնդողակներն ու հեղույսները մասերի վրա յե-
ղանվում: Չպետք և մոռանալ, վոր կոմբայնի մասերը բանալու
ժամանակ կարող են գողացված լինել: Հարկավոր և հետևել, վոր
պակաս չլինեն: Կոմբայնի սարքահավաքը պետք և սկսել Հեղե-
րից, վոր տնտեսություն և հասնում ափիկի շատ քանդված վի-
ճակում:

ՇԵՂԵՐԻ ՍԱՐՔԱՆԱԿԱՐԸ

Հեղերի սարքահավաքն ամենից հեշտ և կատարել կոմբայնի
փոխադրիչ սայլակով: Սարքահավաքը պիտի կատարել հետևյալ
ձևով.

1. Հանել մեքենայի բոլոր այն մասերը, վորոնք փոխադրու-
թյան համար դրված են Հեղերի պլատֆորմայի վրա:
2. Փոխադրիչ սայլակը և վերջինիս վրա դրված Հեղերի հար-
թակով մոտեցնել կոմբայնի կալսիչի աջ կողմին, այնպես վոր
Հեղերի հիմնական, յերկտավր հեծանի ծայրը մոտենա կալսիչի
շրջանակին ամրացրած ականջիկին, վորով և ամբողջ Հեղերը դրվի
ուղիղ անկյունով կալսիչի կողքին, մատնաշարը դեպի առաջ:
3. Հեղերը կալսիչին միացնելու համար ծառայող ճարմանդը
հանել և այն ամրացնել հեղույսների մեջոցով Հեղերի հիմնական,
յերկտավր հեծանին: Սրա հետ միասին դնել այն ձողիկը, վոր
գնում և ճարմանդից դեպի հարթակի անկյունավոր պողպատե
ձողը:

4. Դրանից հետո տեղադրել Հեղերի քամու վահանը, վորը

փոխադրութեան ժամանակ դրվում է Հեղերի հարթակի վրա և իր հենքով ամրացված է պլատֆորմին: Վահանը հարթակին պիտի ամրացնել հեղույսներով, ուղիղ անկյունով, իսկ հետո թեք ձևով պիտի բարձրացնել վահանը պահող անկյունավոր պողպատե ձողերը և հեղույսներով ամրացնել հարթակի անկյունարդներին:

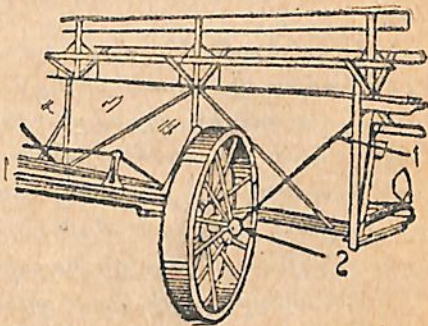
5. Վերակը տեղադրելու համար (նկ. 5) սկզբից հարկավոր է դնել կարգավորիչ կանգնակները (СТОЙКИ), ամրացնելով նրանց պահիչ անկյունարդներ և նեցուկներ: Պահիչ անկյունարդների վրա պիտի դնել վերակի լիսեռը՝ ատամնանիվը դեպի կալսիչն ուղղված և անկյունարդների վրա հեղույսներով ամրացնել լիսեռի առանցքակալները:

Դրանից հետո, պիտի իր տեղը դնել վերակի ձողերը և ձողերին ամրացնել յերկայնակի փայտե ձողեր: Վերակի ամրությունն ավելացնելու համար հարկավոր է տեղը դնել յերեք յերկաթե յերկայնաձիգ, վորոնք լավ պիտի ամրացված լինեն և ըստ հնարավորութեան հավասարաչափ ձգված, վորովհետև, հակառակ դեպքում՝ նրանք պահանջվող ամրությունը տալ չեն կարող: Միաժամանակ հարկավոր է ուշք դարձնել, վոր վերակի առանցքը նկատելի թեքվածք (ծռում) չտա: Պիտի տեղադրել կուլունակը, վորի վրա սարքավորվելու յե վերակի պտույտի ուղղածից, շղթայաձև փոխանցման վերին ատամնանիվը: Այս կուլունակը տեղավորվում է ձախ պահիչ չորսվիկի վրա:

6. Հագցնել դաշտային անիվը: Այս նպատակով հարկավոր է բարձրացնել Հեղերը, տավոտով յուղել սալին և հաղցնել անիվը: Սալին ծայրին դնել ականջիկ ունեցող թասակը (колпак):

7. Հեղերի աջ կողմն ամուր դարձնելու և այն բարձրանալիս հավասարաչափ պահելու համար, հարկավոր է թասակի ականջիկն ու վերակի աջ կողմի պահիչն ամրացնել ձգանով (1) (նկ. 11):

ձգանն ամրացնելուց հետո յերկու պնդողակը թասակի (2) ականջիկի վարի կողմը պիտի դնել:



Նկ. 11. Հեղերը դաշտային ամիվի կողմից

8. Պլատֆորմի վրա ամրացնել բարձրացող անկյունարդ, վորը ծառայում է Հեղերը բարձրացնելու և իջեցնելու համար:

9. Տեղադրել Հեղերի թեք տրանսպորտյորի իրանը: Դրա համար հարկավոր է քանդել Հեղերի ձախ կողմի յերկու ուղղություն տվող ոտիկներով լիսեռը, նախապես հանելով յերիթները: Հետո պետք է տեղադրել մեր մատնանշած տրանսպորտյորի կորպուսը, այնպես վեր նրա կողերի անցքերը գտնվեն լիսեռի համար նշանակված Հեղերի միջի անցքերի դեմ, հետո լիսեռն իր տեղը դնել: Ուղղություն տվող ոտիկներն անհրաժեշտ է յերիթներով ամրացնել լիսեռին:

10. Կալսիչի վրա դնել բարձրացող անկյունարդ, վորի կես մասն ըստ յերկարութեան պիտի ունենա անցքեր: Այս անկյունարդի միջոցով է միանում կալսիչը Հեղերի առջևի կողմի հետ: Անկյունարդը դնում են այն ժամանակ, յերբ առանցքի վրա տեղադրված կլինի դեկի անիվը: Բարձրացող անկյունարդը պիտի կապակցված լինի դեկի արտաքին մասի առջևի ծայրին նստած աստղիկին: Յերբ արդեն անկյունարդն իր տեղը դրված կլինի մղակի միջոցով, նրան իր տեղում պետք է տեղացնել և ստորին ծայրին ամրացնել մի ճարմանդ՝ միացնելու համար Հեղերը բարձրացող անկյունարդին:

Պետք է հետևել, վոր դեկի անիվը լիսեռին ամուր կապած լինի:

11. Տեղադրել կարդանային փոխանցումը, վոր ծառայում է Հեղերի մեխանիզմներն աշխատեցնելու համար:

12. Փոխադրել սայլակը կիս մոտ տանել կալսիչին, միաժամանակ կարդանային առանցքի ծայրն ուղղելով այնպես, վոր նա ընկնի մութակի անցքը:

13. Հեղերը, դրանից հետո, պետք է կալսիչին միացնել Հեղերի վրա գտնված ճարմանդի և կալսիչի ականջիկի միջոցով: Բարձրացնել Հեղերի ծայրը տակի մասից, յերկար լծակի միջոցով դուրս հանել փոխադրիչ սայլակի ամենամոտիկ անիվը և դանդաղորեն իջեցնել պլատֆորմը, աշխատելով միացնել Հեղերի ճարմանդը կալսիչի շրջանակի ականջիկին:

14. Հավասարակշռող չորսվիկները տեղադրել այնպես, վոր ավելի յերկար չորսվիկը կալսիչին մոտ գտնվի:

Հավասարակշռող չորսվիկը մի հեղույսի միջոցով ամրացվում է Հեղերի հարթակի յետևի անկյունարդին: Այստեղ էլ դրվում է մի զսպանակ, վորի դերն է իր վրա ընդունել այն բոլոր ցնցում-

ները, վորոնք առաջանում են մեքենան առաջ շարժվելիս հալա-
սարակչուող բեռների ձողումից:

Ծայրերի վրա ալիքան բեռներ պետք է դնել, վոր դեկը ձեռ-
քից բաց թողնելու ժամանակ հանդարտորեն վար իջնի:

15. Դաշտային տախտակը դնել Հեղերի աջ կողմից:

16. Քաթանը ձգել: Պետք է ձգել Հեղերի աջ կողմից քա-
թանը դնելով ձողերից դեպի վար և աջ կողմից մոտեցնելով կար-
գավորող ուղիկներին (նկ. 22): Քաթանը պիտի տեղը հազցնել
նրա այն ծայրով, վոր ավզանակներ չունի, վորպեսզի ավզանակ-
ները տրանսպորտի աշխատանքի ժամանակ արգելք չլինեն շարժ-
մանը: Այս քաթանը քաշելով ներքևի ձղառների (пасса) միջով,
տանել ամբողջ հարթակի վրայով և հետո Հեղերի ձախ ծայրին
գտնվող ուղիկի տակով: Հետո քաթանն անցկացնելով թեք տրանս-
պորտյորի և տանող լիսեռի վրայով յետ դարձնել քաթանը նո-
րից հասցնելով Հեղերի աջ ծայրին, վորտեղ և հարկավոր է ձգել
փոկերը: Փոկերը պետք է ամուր կերպով ձգել, վորովհետև քանն
սկզբում արագորեն յերկարանում է և, մեքենայի առաջին մի
քանի ժամվա աշխատանքից հետո, անհրաժեշտ է լինում վերստին
ձգել այն:

17. Նույն յեղանակով հարկավոր է ձգել նաև թեք տրանս-
պորտյորի քաթանը:

18. Հարթակի յերկու տրանսպորտյորները շարժման մեջ
դնող շղթան հազցնել: Այս շղթայի շարժումն առաջանում է շուռ-
տվիչի լիսեռի վրա, փոխանցող տուփի մոտ նստած ատամնանիվի
միջոցով: Նախապես տեղադրել այս շղթայի ձգման նպատակին
ծառայող դասանակի ծայրին նստած ձգող ուղիկը:

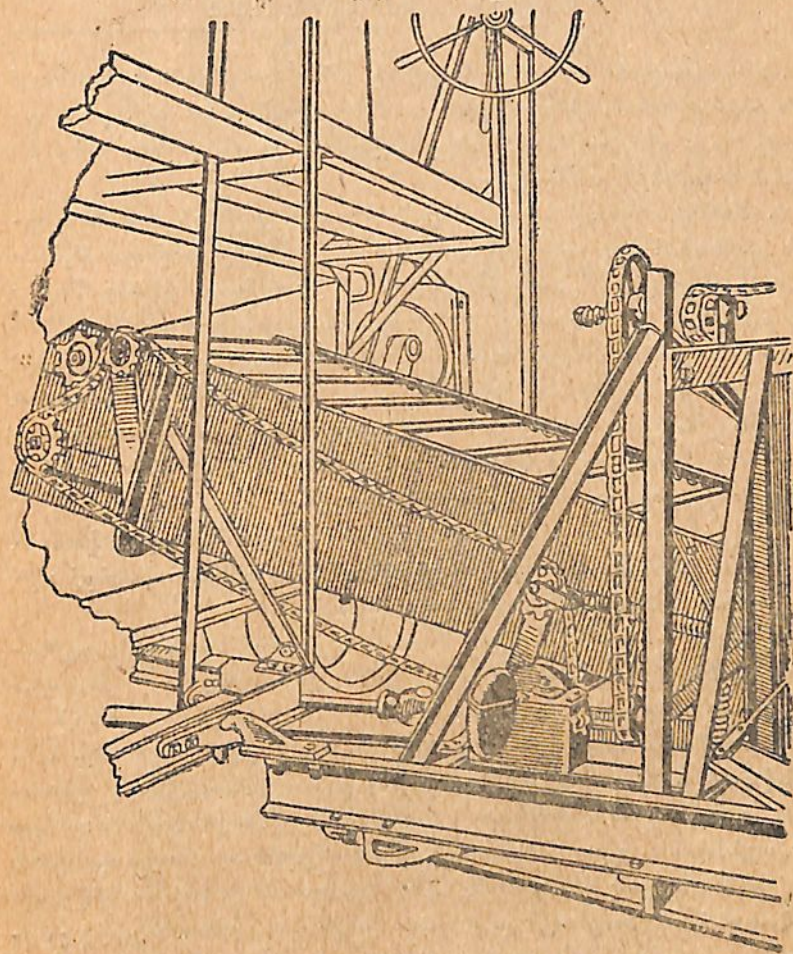
19. Հազցնել յերկու շղթա վելակի համար, մեկը փոխանցման
տուփի աջ ատամնանիվից դեպի կալուսակին նստած ատամնանի-
վին, մյուսը՝ կալուսակին նստած փոքր ատամնանիվից դեպի վել-
ակի լիսեռի ատամնանիվին (նկ. 12):

20. Շուռտվիչի լիսեռի ծայրին դնել արտակենտրոնը, վորը
դանակին յետ ու առաջ է շարժում: Հատկապես ուշադրութեան
պիտի դարձնել, վոր արտակենտրոնը կառանային հեղյուսներով
խնամքով ամրացված լինի:

21. Պետք է ստուգել, թե դանակի սխիմները խնամքով են
ամրացված արդյոք և դանակի հատվածները կանոնավոր նստում
են մատներին, վորովհետև մատնաշարի մեջ է մտցվում դանակը:

Ստուգել և համոզվել, թե դանակը միանգամայն աղատ շարժ-
վում է մատնաշարի մեջ:

22. Արտակենտրոնը դանակի հետ պիտի միացնել շարժա-
թևով: Հեղերի լրիվ սարքահավաքը կատարելուց հետո, նրա տա-



Նկ. 12. Հեղերի միացքը կոմբայնի կալսիչի հետ:

կից պիտի հեռացնել փոխադրել սայլակը, դգուշորեն առաջ քա-
շելով և դուրս հանելով այն:

23. Հեղերի սարքահավաքն ու միացումը կարելի է կատա-
րել, չդիմելով փոխադրել սայլակի ոգնութեան: Այդ նպատակով

Հեղերը դրվում են իշոտնակի կամ արկղերի վրա և սարքահավաքը կատարվում է սովորական յեղանակով, ինչպես նկարագրված է վերև: Մակայն ամենից հարմար է ոգտագործել փոխադրիչ սայլակը:

ԿՈՄԲԱՅՆԻ ԿԱԼՍԻՋԻ ՍԱՐՔԱՀԱՎԱՔԸ

Ինչպես արդեն ասինք, կալսիչը տնտեսությունն է հասնում արդեն հիմնականում հավաքված և այստեղ մնում է միայն սարքի գցել նրա մի քանի մասերը և շղթաները, վերոնք տեղ են հասնում առանձին ծրարումով:

1. Ամենից առաջ հարկավոր է տեղադրել թեղի տրանսպորտյորի քաթանը: Նոր տրանսպորտյորը սովորաբար դժվարությամբ է ձգվում, վորովհետև նա դեռ կոշտ է և չի աշխատեցված: Գործը հաջող տանելու համար լավ կլինի տրանսպորտյորի առաջից թռկ կապել ու պարանի ծայրը տալ մեկին, կանգնեցնելով նրան վերը՝ կալսիչի ներքև, յերկրորդ դաման մոտ, իսկ մի ուրիշ մարդու կանգնեցնել ներքև, կալսիչի տակը և զգուշորեն ու աստիճանաբար տրանսպորտյորը քաշել դեպի վեր, ապա քաթանը վաթաթելով լիսեռի շուրջը, ուղղել այն դեպի վար:

Ավելի հարմար է տրանսպորտյորի միացումը վարից կատարել, վորի ժամանակ կցորդի ծայրի ձողիկները, հեղույսների միջոցով, պիտի ամրացվեն կանգնած վիճակում:

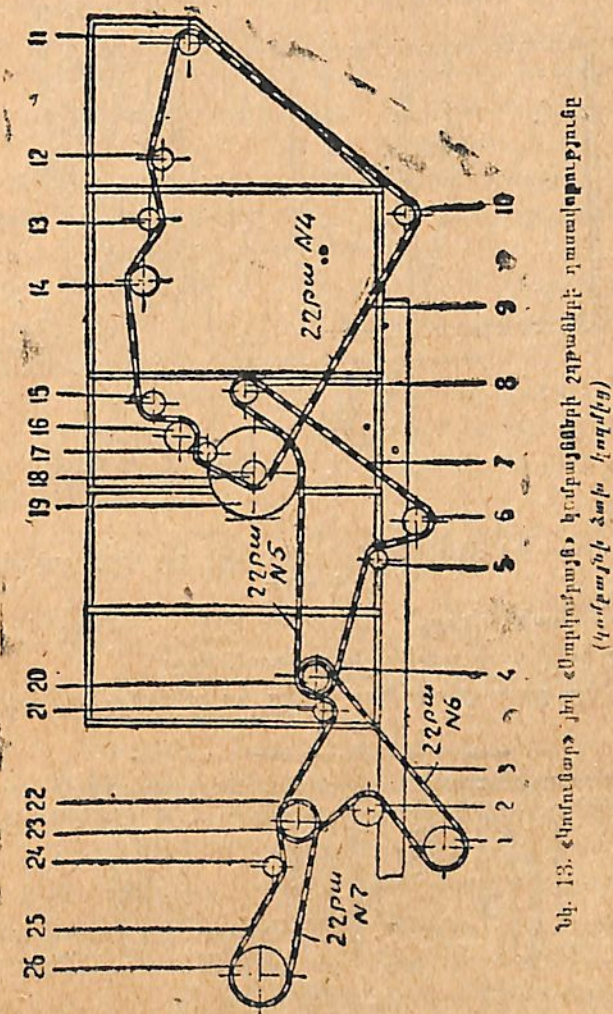
2. Հետո պետք է կալսիչի ատամնանիվներին հաղցնել շղթաները (նկ. 13, 14): Շղթայի ողակների ուղղությունն այնպես պիտի լինի, վոր ոգի ճարմանդի բաց կողմը վերև ընկնի և շղթայի շարժման ուղղությունը ճարմանդի կողմը լինի (նկ. 15):

Նկատի ունենալով այն, վոր բոլոր ատամնանիվների վերաբերյալ շաղկապման համար գոյություն ունեցող սխեմաները պիտի աշխատեն, դրա համար ել այդ կանոնին համապատասխան պիտի լինեն տվյալ հանգույցի կարևորագույն ատամնանիվները:

Հազցնելով Գալիայի շղթան, վորը թմբուկի առանցքից շարժումը փոխանցում է գլխավոր բլտերի առանցքին՝ աջ կողից, հարկավոր է ոգտվել շղթայի յերթներ ունեցող հատուկ միացուցիչ ողակներով:

3. Փոկը հազցնել շարժիչի և թմբուկի փոկանիվներին: Փոկը ձգում են՝ շարժիչը տեղափոխելով կարգավորող հեղույսների ձգման միջոցով:

Շարժիչն առաջ տանելիս (շարժելիս) անհրաժեշտ է, վոր շարժիչի սահլիչների յերկու կողմերն ևս առաջ տարվեն հավասար չափով, հակառակ դեպքում փոկը կարող է դուրս ընկնել:

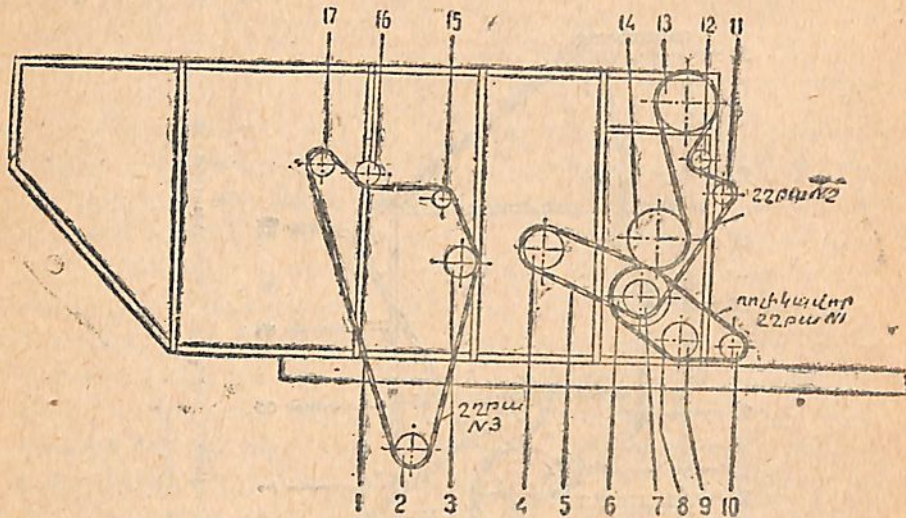


Նկ. 13. «Վոմեմար» լի «Սոփիսթաթ» կոմբայնների շղթաների դասավորությունը (կոմբայնի ձախ կողմից)

Փոկանիվին փոկի հպումն ուժեղացնելու նպատակով, չպետք է վորևե նյութի, որինակ կանիֆոլի ոգնություն դիմել: Ցեթե փոկը սլկվում է, ապա կամ փոկն է չափազանց յերկար և կամ կալսիչի բոլոր ողգանները դիմադրությունը չափից ավելի մեծ է:

4. Տեղադրել, շնեկով միասին, հատիկը դատարկող խողո-

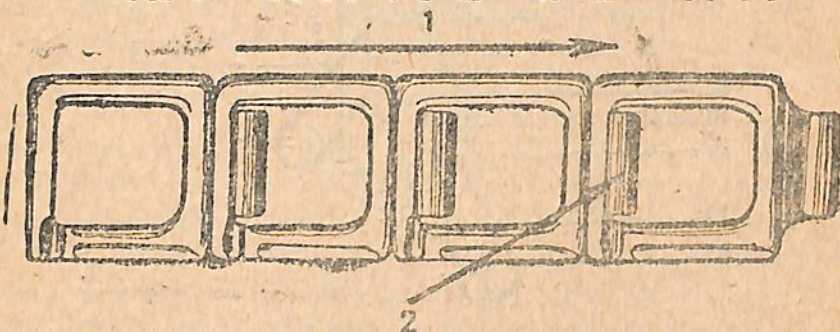
վակը, վորը ծառայում է հացահատիկը բռնակերից դատարկելուն, դրա համար ել հատիկը դատարկող խողովակի շնեկի առանցքի ծայրը պետք է մոտեցնել բռնակերի ստորին մասի վրա գտնված



Նկ. 14. «Կոմունար» յեղ «Սարկոմբայն» կոմբայների շարանների դատարկարարությունը աջ կողմից:

համապատասխան անցքին (Նկ. 28): Զգել և ամրացնել հատիկը դատարկող խողովակ պահպանող ձգումները:

Հատիկը դատարկող խողովակը հազցնելիս, հարկավոր է հե-



Նկ. 15. Սլաք 1-ը ցույց է տալիս շարանի աշխատանքային ընթացքի ուղղությունը, իսկ սլաք 2-ը շարանի մարմնակից է, վորը դրվում է առամեծակի վրա՝ մարմնակիցի բացվածքը դեպի դուրս:

տեղի, վոր դատարկող խողովակի շնեկը համընկնի բռնակերի մեջ գտնվող կարճ շնեկին:

5. Տեղադրել ծղոտահավաքիչը: Դրա համար հարկավոր է

նախապես հավաքել տակի տախտակամածը և ամրացնել մեխ-րովի Հետո պետք է հավաքել նաև կողերի քաթանի պատերը, վորի համար անհրաժեշտ է մեխերով քաթանն ամրացնել համապատասխան փայտե ձողիկներին: Կողերի պատերը տեղադրել, նախապես կոմբայնի տանիքի վրա գնելով յերկայնակի չորսվիկ-ները: Դնել յետևի պատը և, վերջապես, տախտակամածը: Ծղոտա-հավաքիչը դատարկող թուկի ծայրը պիտի հասցնել կոմբայնա-վարին:

Ծանոթություններ.— 1. Կոմբայնն ուղարկելիս գործա-րանում յերեք քաթաններն ու ծղոտահավաքիչի թուկը դնում են կալսիչի ընդունարանի մեջ:

2. Ծղոտահավաքիչի վերին (11) և ներքին (2) շրջա-նակները տախտակամածի հետ միասեղ դրվում են հարթակի վրա, կալսիչին զուգնված:

3. Սարքահավաքն սկսելուց առաջ քաթանն ամրաց-նելու համար դրված վերին և ներքին շրջանակների ձողիկ-ները պիտի դուրս հանել և նրանց մեջոցով ամրացնել կո-ղերի քաթանները:

4. Ցետեի քաթանը վերի մասով պիտի ամրացնել վե-րին շրջանակի յետևի լայնակի հեծանիին:

5. Ներքևի շրջանակից հանել յերկու չորսվիկը և ամ-րացնել յետևի քաթանի (1) ներքևի մասին:

6. Ցետեի քաթանի ստորին ծայրը շրջանակին չի խփվում, այլ թողնվում է ազատ:

7. Կալսիչին ամրացնել ծղոտահավաքիչը և ամրացնել չորս (3/8.110 մմ) հեղույսներով:

8. Թուկի մի ծայրն ամրացնել ծղոտահավաքիչի (3) հատակի ականջին (5), թուկն անցկացնել կալսիչի վերին շրջանակի յերկրորդ հեծանիին (ամրացրած աղիկի մեջով) և թուկը հասցնել դեկը վարողին:

6. ԿՈՄԲԱՅՆՆԵՐԻ ՓՈՐՁԱՐԿՈՒՄԸ

Մեքենա-տրակտորային կայանի կամ խորհրտախոսության տեխնիկական մասի դիրեկտորը պարտավոր է կազմակերպել կոմբայնների փորձարկումը: Փորձարկումը պիտի կատարել կոմ-բայնների մեխանիկ-հրահանգչից, կոմբայնն ընդունող տրակտո-րային բրիգադից և ամրացված կոմբայնավարից կազմված

հանձնատիրոջ միջոցով: Փորձարկման պիտի յենթարկել ինչպես նոր ստացված, այնպես և վերանորոգված կոմբայնները:

Կոմբայնի փորձարկելու նպատակը պիտի լինի կոնստրուկցիայի մեքենայի սարքահավաքը և մեխանիզմների կանոնավոր աշխատանքը: Բացի այդ, ստուգել նոր պատրաստված կոմբայնավարների հմտությունը՝ մեքենայի մասերի աշխատանքի և նրանց ճիշտ տեղադրված լինելու կապակցությամբ:

Փորձարկումից առաջ՝ կոմբայնավարը շարժիչը պիտի կանոնավորի վառելանյութով, յուղով ու ջրով, ինչպես նաև յուղի ամբողջ կոմբայնը:

Նոր կամ վերանորոգված կոմբայնի փորձարկումը պիտի կատարել ռուսեր և հիշված յեղանակով:

Շ Ա Ր Ժ Ի Չ Ը

1. Փորձարկումը տևում է 5 ժամ:

2. Առաջին ժամվա ընթացքում շարժիչն աշխատում է չծանրաբեռնված, տարբեր քանակի պտույտներով, այսինքն՝ առաջին 30 րոպեյի ընթացքում նորմալ պտույտների կիսի չափով, յերկրորդ 30 րոպեյում նորմալ պտույտների ³/₄-ով:

3. Մնացած 4 ժամվա ընթացքում շարժիչն աշխատում է իր նորմալ պտույտներով: Այստեղ անհրաժեշտ է հատկապես ուշադրություն դարձնել շարժիչի աշխատանքին և, յեթե թիկոց լավի և կամ անբնական աղմուկ, շարժիչը պիտի կանգնեցնել և վերացնել աննորմալ յերևույթների պատճառները:

Ծանոթություն.— Շարժիչի 10 ժամյա աշխատանքից հետո, պատենատուփի յուղն ամբողջովին պիտի փոխել: Բացի այդ, հարկավոր է ստորին խցանի միջով, մինչ յուղի փոխելը, մի քանի անգամ դուրս հանել կեղտոտ յուղի մի մասը և նոր, թափ յուղ լցնել:

4. Շարժիչի փորձարկումն ավարտելուց հետո, հարկավոր է ճշտել նրա առանձին մասերի (յուղման սխտեմի, վառքի, հովացման և այլն) աշխատանքի կանոնավոր լինելը և, յեթե թեթևություններ կանգնում են, պիտի միջոցներ ձեռք առնել այն վերացնելու համար:

Շարժիչը լրիվ քանակի պտույտ տալով հանդերձ, անհրաժեշտ է կատարել կոմբայնի փորձնական գործարկումը: Կոմբայնը գործի դրելուց առաջ, հարկավոր է պահպանել հետևյալ հիմնական կանոնները.

1. Խնամքով ստուգել մեքենայի բոլոր մասերի սարքահավաքը:

2. հատուկ ուշադրություն դարձնել կառանային հեղույթաների և պնդողակների ձգողությունը ստուգելու վրա:

3. Բանալ կափարիչները և ստուգել ներսում յեղած բոլոր ելեվատորները:

4. Զարգանքներ տեղադրելուց առաջ, պիտի ստուգել ձողատները (ռազա), վորոնց միջով շարժվում են տրանսպորտորի ձողիկների ծայրերը:

5. ստուգել շղթայի ձգվածություն կանոնավորությունը և բոլոր գործակից ատամնանիվների մի մակերեսի վրա գտնվելը:

6. Թափուկ ձեռքով պտտեցնելով, ստուգել թափուկի և դեկի ատամների դրվածքը, պիտի միահավասար լինի ատամների կողերի միջի տարածությունը, ստուգել նաև կոմբայնի բոլոր մեխանիզմների շարժման թեթևությունը:

7. կոմբայնը գործարկելուց առաջ, պիտի կատարել մեքենայի ընդհանուր ստուգատես: Հատկապես պիտի զգուշանալ Հեդերի տրանսպորտորում և կամ ինքնամատույցի առանձնարանում գործիք կամ վորակ իր թողնելուց, վոր կարող է ավարտառաջացնել:

8. կոմբայնն աշխատեցնելիս պիտի հետևել նրա առանձին մեխանիզմների կանոնավոր գործունեությունը և մասնավորապես այն բանին, վոր՝

ա) դանակը մատնաշարում շարժի թեթև կերպով, աղատորեն:

բ) տրանսպորտորն աշխատի նորմալ և առանց թեքվելու:

գ) լրիվ պտույտի ժամանակ թափուկն աշխատի առանց դողդողալու և առանց ցնցումների:

դ) հացահատիկի տրանսպորտորը և ծղոտի տրանսպորտորն աշխատեն առանց թեքվելու և չսահեն (սլքվեն) լիսեռներով վրայով:

ե) բիտեր—թափահարիչներն պիտի պինդ ամրացված լինեն կառաններով և ատամներով (մատներով) և միմիանց ճկալեն:

դ) դառնանք մադերը շարժվելիս չկաշն կախիչի կողի շրջանակի պատերին:

Կոմբայնն առանց բեռնվածության աշխատեցնելիս (անգործարար քայլով աշխատելիս), յուրաքանչյուր 20—30 րոպե մեկ անգամ կոմբայնի շարժիչը պիտի անջատել և ստուգել, թե արդյոք չէ՞ն տաքացել կոմբայնի առանցքակալները (թմբուկի, ողափոխիչի և այլն). ստուգել նաև կոմբայնի բոլոր մեխանիզմների դրուծյունը:

Կոմբայնի մեխանիզմների փորձարկումը պիտի տևի 4 ժամ: Մտացիոնար փորձարկումն ավարտելուց հետո, մեքենան կանգնեցվում է և խնամքով ստուգվում առանձին գործող մեխանիզմների դրուծյունը, թե չկա՞ն արդյոք թուլացած ամրվածքներ կամ կոտրված մասեր, չափից ավելի տաքացած առանցքակալներ, հանգույցներ և այլն: Թերություններ հայտարեքելու դեպքում, պիտի վերացնել այն և միջոցներ ձեռք առնել, վոր աշխատանքի ժամանակ նման թերություններ չլինեն:

Յերբ կոմբայնը տեղում անգործարար աշխատելու ժամանակ նրա մեխանիզմների աշխատանքը նորմալ է կատարվում, ապա պետք է կոմբայնը դաշտը տանել և այնտեղ շարունակել փորձարկը: Փորձարկի համար ընտրված հողամասը պիտի կոմբայնի աշխատանքի համար բարեհաջող լինի, այսինքն՝ դաշտը հարթ պիտի լինի, քարեր, մուխոտներ չպիտի լինեն և այլն: Համաձայն կոմբայնների տեխնիկական խնամքին վերաբերող հրահանգների, դաշտ դուրս գալուց առաջ, կոմբայնը լիովին պիտի ստուգել և յուզել:

Դաշտում փորձարկը պիտի կատարվի մեկ աշխատանքային որվա ընթացքում, տրակտորի նվազ արագությամբ և Հեղերի բեռնվածությունը աստիճանաբար բարձրացնելով:

Ինչպես տեղում, այնպես և դաշտում կոմբայնի փորձարկը պիտի լրիվ կերպով ոգտագործել, այսինքն՝ կոմբայնավալներին և դեկը վարողներին սովորեցնել ու ծանոթացնել կոմբայնի աշխատանքներին (կոմբայնի մեխանիզմների կարգավորումը, կոմբայնի վարելը և այլն):

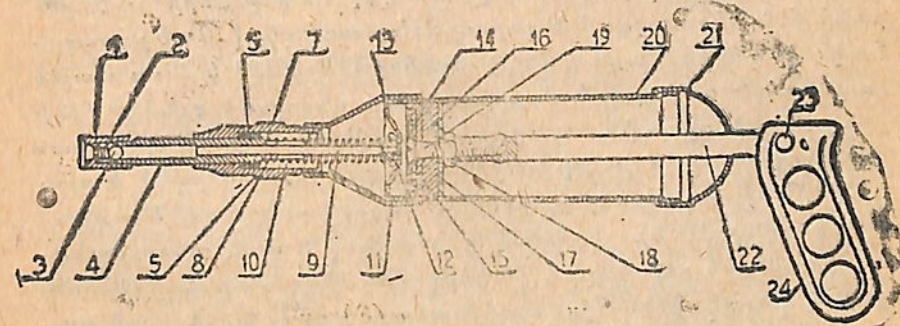
Միայն այն ժամանակ, յերբ կոմբայնի լրիվ փորձարկն ավարտված է (ինչպես անգործարարի դեպքում, այնպես և դաշտում) կոմբայնը կարելի է շահագործման հանձնել:

Փորձարկված և կանոնավոր վիճակում գտնվող կոմբայնը գործարկման դրվելը հաստատվում է համապատասխան արձա-

նագրությամբ (այդ արձանագրությունը մտցվում է նաև կոմբայնի անցագրում), վորը ստորագրում է բրիգադիրը և կոմբայնին ամրացված կոմբայնավարը. վերջինս պատասխանատու է կոմբայնի լիակատար ոգտագործման և պահպանման համար: Հետագայում կոմբայնն աշխատացնելիս, պետք է անշեղորեն դեկավարվել տեխնիկական խնամքի կանոններով մատնանշված ցուցումներով:

7. ՅՈՒՂՈՒՄԸ

Կոմբայնները կանոնավոր յուզելու վրա մեծ ուշադրություն պետք է դարձնել, վորովհետև մեքենան ունի շատ պտտվող մասեր, վորոնք խոշոր եներգիա են կլանում: Կոմբայնը վոչ-ժամանակին և կամ անկանոն յուզելը կարող է մեքենայի պարապողներին պատճառ դառնալ: Այդ նպատակով կոմբայնները պիտի



Նկ. 14 Տավոտամղիչը

յուզել ստիպողական կերպով, ճնշման ազդեցությամբ կատարվող յուզման յեղանակով: Դրա համար բոլոր առանցքակալների մեջ պտտեղանկված են հատուկ յուզուղներ (նիպիլներ), վորոնք իրենց ներսում գնդիկներ ունեն, և հատուկ զսպանակներ միջոցով փակում են անցքը: Յուղի մղումը կատարվում է տավոտամղիչի միջոցով, ճնշման ազդեցությամբ, թանձր յուղով յուղում են տրակտորներին, կոմբայններին և այլ մեքենաների շփվող մակերեսները (առանցքակալները, վառները և այլն):

Տավոտամղիչը բաղկացած է հետևյալ մասերից.

Իրանից (20) (տես նկ. 16), վորն ունի 40 մմ տրամագիծ

և 140 մմ յերկարություն. դա պողպատե մի գլանն է, վորի ստորին ծայրին ամրացված է պողպատից շինված ստորին կախարիչը (11), վորը տափոտամղիչի ներքևի ծայրին է սեղմում-կաշնում վեց կլոր անցքերով յեղած սխմիչ տափողակը (13): Իրանի մեջ տեղափոխված է բռնակի սանին (22), վորի ստորին ծայրի մեջ անցք է փորված: Բռնակի սանիի մեջ կա պտուտակված պողպատե մի պտուտակ (19), վորի վրա նախապես անց են կացված յերկաթե ողակավոր մի տափողակ (14), կաշվի մանժետ (բազկա-կաշ (5), տափոտամղիչի մխոցը (16) և վերին յերկաթե տափողակը (17): Այդ բոլորը պտուտակին ամրացված են մի պնդողակով (17): Բռնակի առանցքի վերի ծայրի միջով հազցնում են պողպատե կիսազնդաձև ծածկոցը (21) և պտտեցնելով՝ ամրացնում իրանի պատին: Կոթառն առանցքի ծայրին է հագցրած և դամբկով պնդացրած:

Իրանի ներքևի կախարիչին է հազցրած ուղղություն տվող գլանաձև վռանը (5): Ուղղություն տվող վռանի վերի լայն բերանի մեջ տեղափոխված է պարուրաձև զսպանակը (10): Այս զսպանակն իր վերին ծայրով ճնշիչ տափողակին (13) և հուպ տալիս զսպանակին ամրացված փոքրիկ մխոցի պողպատե գլխիկը (12):

Մխոցի գլխիկին ամրացված է իր վերին ծայրով՝ պողպատե մի մխոցիկ (9), վորն իր ստորին ծայրով տեղափոխված է գլանի (4) մեջ: Դրան (4) իր վերին ծայրով անցնում է ուղղություն տվող վռանի ներքևի նեղ բերանով և մտնում պարուրաձև զսպանակի մեջ, վորտեղ և յերկաթե մի տափողակով (8) հենվում է զսպանակին: Այս տափողակը (8) զսպանակի դրծողության ազդեցության շնորհիվ հենվում է ընթերացանցի (7) տափողակին, վորի տակ փաթաթված է կաննիփի ընթերացանցը (6):

Զսպանակի (10) միջով անցնող գլանի ծայրի կողերին յերկու կլոր անցք կա, վորով յուզը զսպանակի փաթեթոցներից անցնելով մտնում է զսպանակի բերանը:

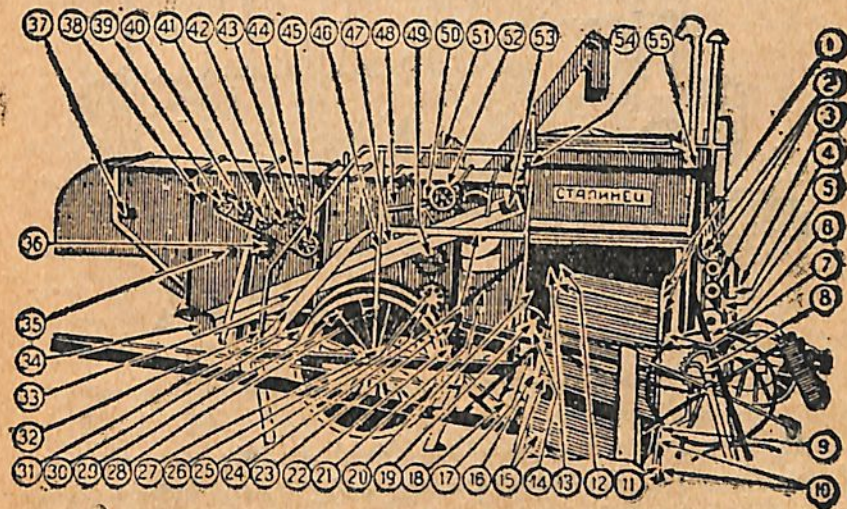
Դրանի ստորին ծայրի վրա յե պտուտակված ծայրապանակը (1), վորի մեջ տեղափոխված է ծայրապանակի փոքրիկ զսպանակը (2). սա գլանի յիջի անցքին է դիպչնում պողպատե գլանիկը (3), իսկ ստորին ծայրով հենվում է ծայրապանակի ներքևի մասի ցցուկին:

Կոթառն սխմիչիս, յերբ տափոտամղիչի իրանը լիքն է յուզով, մխոցի ճնշման ազդեցության շնորհիվ յուզն անցնում է սխմիչ տափողակի (13) անցքերի միջով և մտնում ներքևի կախարիչի

և ուղղություն տվող վռանի (5) վերին բերանը, իսկ ապա գլանի (4) յերկու անցքի միջով յուզը մտնում է գլանի մեջ:

Յերբ ծայրապանակները ճնշում են յուզաբնին, գլանը (4) սխմելով զսպանակը (10) մտնում է ուղղություն տվող վռանի մեջ (15), իսկ փոքրիկ մխոցը (9) խորասուզվելով գլանի մեջ՝ փակում է գլանի կողի վրա դառնված անցքերը և յուզը մղում է գնդիկի վրա (3): Յուզի ճնշման ազդեցությամբ գնդիկը ճնշում է ծայրապանակի զսպանակը (2) և յուզն անց է կացնում ծայրապանակի բերանը, վորտեղից յուզաբնի միջով անցնելով՝ յուզը մտնում է առանցքակալը:

Տափոտամղիչը մեծ ճնշում է առաջ բերում, վորի շնորհիվ յուզը միանգամից լցվում է առանցքակալի բոլոր մասերը: Մի անգամ սխմելով 0,4 Կ. սմ յուզ է դուրս գալիս: Տափոտամղիչի տարողությունն է 200 սմ (խոր. սանտ.): Առանցքակալներից մեկն ու մեկը յուղելու համար, հարկավոր է տափոտամղիչի ծայրը դնել յուղաբնի վրա և հավասարաչափ սխմել տափոտամղիչի բռնակը:



Նկ. 17. «Ստալին» կամրայնի յուզման սխման՝ աջ կողմից

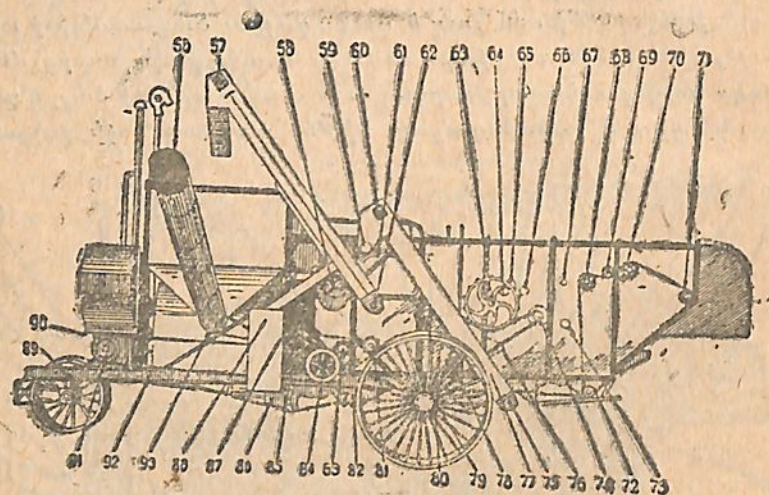
Այդ ժամանակ տափոտամղիչից դուրս է գալիս յուզի մի բարակ հոսանք, վորը մտնելով անցքի մեջ ճնշում է գնդիկին, հաղթահարում է զսպանակի դիմադրությունը և դրանով իսկ ճանապարհ բացելով մտնում է առանցքակալի մեջ:

Յուղումը ճիշտ կատարելու համար՝ անհրաժեշտ է պահպանել հետևյալ կանոնները.

1. Յուղման համար գործադրել միայն սղիկով և կամ բարձրորակ տավրու:

2. Հետևել, վոր յուղը մաքուր լինի և մաքուր մնա, վորովհետև դաշտային աշխատանքի պայմաններում յուղը հեշտությամբ և կեղտոտվում փոշով, հարդի մղեղով: Կեղտոտված տավրուով յուղը հաճախ անհնարին է դառնում, վորովհետև յերբ տավրուումը լցված և աղտոտ յուղով, նա սովորաբար խսկույն դադարում և աշխատելուց:

Դրա համար ել հարկավոր է միշտ խնամքով ծածկած պահել յուղը:



Նկ. 17 ա. «Սառլինց» կոմբայնի յուղման սխեման՝ ձախ կողմից

3. Յուղելուց առաջ խնամքով պիտի մաքրել յուղաբուներ:

4. Յուղելու ժամանակ տափոտամղիչն անընդհատ պիտի սխմել մինչև տափոտը յերևա լիսեռի վզիկի մոտ:

5. Առանցքակալներից մի քանիսը դժվար մատչելի յեն, ուստի և մինչև վերջ յուղումը պիտի կատարել զգուշությամբ և ուշադրությամբ, վոր չլինի թե առանցքակալներից մեկն ու մեկն առանց յուղի մնա:

Կոմբայնի մասերի (դետալների) յուղման սխեմաները (նկ. 17 և 17 ա.) և աղյուսակը տրված են գրքի վերջում:

Ց. ԱՌԱՆՁԻՆ ՄԵԽԱՆԻԶՄՆԵՐԻ ԿԱՐԳԱՎՈՐՈՒՄԸ ՅԵՎ ՆՐԱՆՑ ԽՆԱՄԲԸ

Բարդ մեքենայով, ինչպիսին կոմբայնն է, աշխատելիս՝ հաճախ մի աննշան անզգուշությունը պատճառ է դառնում մեքենայի յերկարատև պարապուրդների և հետևաբար բերքահավաքի ժամկետի հետաձգմանը: Թերությունները ժամանակին ուղղելն ու հատկապես կանխելը ավելի հեշտ է, քան դրանց հետևանքով առաջացած կոտրվածքներն ու ֆուսվածքներն ուղղելը: Կրքի վերջում բերված են «Կոմունար» և «Սարկոմբայն» կոմբայնների առանձին մեխանիզմների կարգավորման և նրանց կանոնավոր խնամքի կանոնները:

Ն Ե Դ Ե Ր

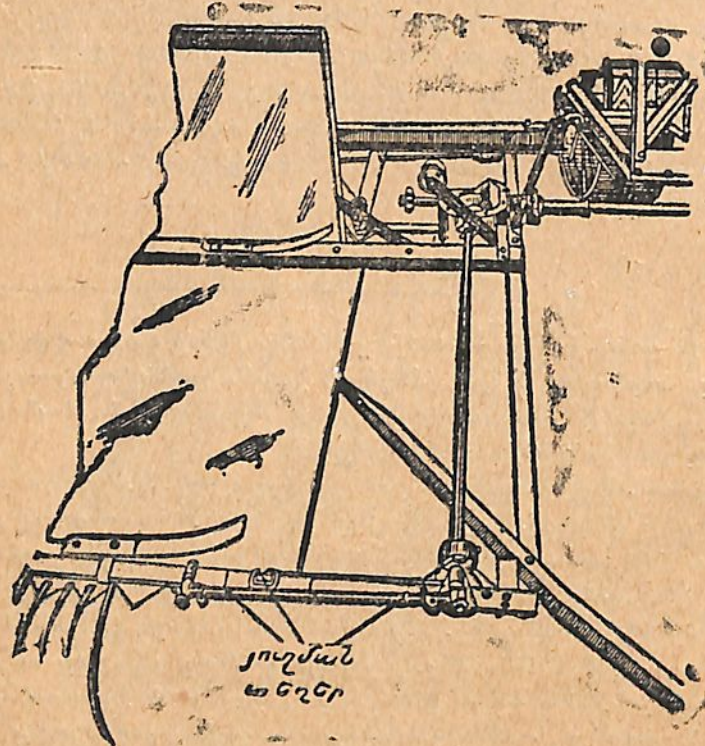
Նախ քան Հեղերի առանձին մեխանիզմների կարգավորմանն անցնելը, հարկավոր է նրա (Հեղերի) հարթակը հավասարակշռել, վոր դեկը վարողի համար դժվար չլինի աշխատանքի ժամանակ հարթակը բարձրացնելն ու իջեցնելը:

Աշխատանքից առաջ անհրաժեշտ է ստուգել Հեղերի դանակի ճշտությունը (կանոնավորությունը) և հատուկ ուշադրություն դարձնել, վոր դանակը մատների ձողի մեջ լիովին ազատ շարժվի:

Անհրաժեշտ է ստուգել շուռվալիկի դրվածքի ճշտությունը շարժաթևի նկատմամբ (նկ. 18): Կանոնավոր, ճիշտ դրված վիճակում շուռվալիկի լիսեռն ու շարժաթևը փոխադարձաբար ուղղահայաց պիտի լինեն: Շուռվալիկն ու շարժաթևը փոխադարձաբար անկանոն դրվածք ունենալու դեպքում, փոխանցող տուփը պիտի առաջ շարժել: Կանոնավոր դրվածքի ժամանակ դանակը ու շարժաթևը պիտի մեկ ուղիղ գծի վրա գտնվեն: Շարժաթևը թեքվելիս, աշխատանքը ծանրանում է, առաջ է գալիս տաքացում, շարժաթևի առանցքակալների վաղոժամ մաշում: Հեղերի կտրող մասի մատները պիտի դասավորված լինեն մեկ հավասար մակերեսի վրա: Անհրաժեշտ է հետևել, վոր դանակի սխմիչները չթուլանան:

Հեղերի հարթակն իջեցված դիրքով հարցահատիկի ցածր հունձ կատարելիս, ուշադրությամբ պիտի հետևել Հեղերի հարթակի ճիշտ դրվածքին, հետևել նաև, վոր կտրող ապարատը չկպչի հողի խորդ ու բորդ կտորների, քարերի և այլն, վորովհետև դրա-

նից վոչ միայն դանակի հատվածները կարող են բխանալ կամ կոտրվել, այլ և դանակը կարող է կոտրվել։ Հատվածները միշտ սուր պիտի լինեն, յերբ թերահնձում (չհնձված, վրիպած հասկերը) կա, այդ նշանակում է, վոք դանակները բխացել են կամ դանակի հատվածները կոտրված են։



Նկ. 18. Յուսավիկ մեխանիզմը

Անհրաժեշտ է հաճախ ստուգել և մաքրել դանակը, դնել շարժաթևը և ստուգել արտակենտրոնի լիսեռի ամրվածքը, ձգելով ձգան հեղույսը և ժամանակին յուղում կատարելով։ Յեթե շարժաթևի գլխիկների անցքերը սաստիկ մաշված են՝ աշխատանքը պիտի դադարեցնել, վորովհետև այդ դեպքում կարող են վնասվածքներ առաջանալ։ Այդպիսի մաշվածքներ հայտաբերելու դեպքում շարժաթևերը պետք է փոխել։

Վիլակը.—Վիլակի դերը հացահատիկը կտրող ապարատին մոտեցնելն է և կտրված հասկերը հարթակի տրանսպորտորի վրա

հավաքել-դարսելն է։ Վիլակի դրվածքը կարելի յե փոփոխել ինչպես ուղղահայաց (բարձրացած կամ իջեցրած), այնպես և հորիզոնական (առաջ դուրս բերած, կամ յետ տարած) ուղղությամբ։

Դանակի նկատմամբ վիլակի դիրքի բարձրությունը վորոշելիս, անհրաժեշտ է նկատի ունենալ, վոր վիլակն իր ձողիկներով չծեծի հասկերին։ Վորքան բարձր են հասկերը, վիլակն այնքան բարձր պիտի դրված լինի և, ընդհակառակը, վորքան հասկերը ցածր են, վիլակն այնքան վար պիտի իջնի։ Սակայն յերկու դեպքումն էլ վիլակի ձողերը պիտի ընդգրկեն հնձող հասկերի բարձրության կեսից քիչ պակաս, լիովին թեքելով հնձվող հասկերը դանակի կողմը։ Պիտի հետևել, վոր հասկերը քամու տախտակից մեքենայի յետևն ու վիլակի առաջը չթափվեն։ Յերբեմն հնձվելիք հացահատիկը բավական կարճ է լինում, հասկերը պատկած են լինում և կամ քամու շնորհիվ խառնված, խճճված։ Նման դեպքերում պետք է վիլակի պտույտն արագացնել, փոխելով վիլակի բանարկու առաջնանիվը և վիլակը բավականաչափ առաջ տանել։ Այս պայմաններում յեթե հասկերի շատ կորուստ կլինի, վիլակի ձողերի ստորին մասերի վրա պիտի կպցնել հաստ քաթանից կամ թաղիքից ժապավեններ, վորոնք դամվելու յեն ձողերին՝ ձողերի կեսի չափով կամ ամբողջ յերկարությամբ։ Լրացուցիչ այս քաթանները կամ թաղիքները պիտի ամրացվեն ձողերի ներսի կողմից այնպես, վոր նրանք պտույտի ժամանակ ձողերից առաջ կպչեն (չփվեն) կտրվող ցողուններին։ Քաթանի և թաղիքի ժապավենների լայնությունը պիտի լինի 18 սանտիմետր (աես նկ. 30)։

Վիլակի տեղադրումը.—Հացահատիկը կարող է լինել տարբեր վորակի։ Հացահատիկի դրությունը վորոշել կարելի յե մի շարք ցուցանիշներով։

1. Բարձրությամբ՝ կարճ՝ մինչև 40 սանտիմետր
միջակ՝ » 40—65
բարձր՝ 65 » բարձր.
2. Դիրքով՝ . . . ուղղաձիգ. լիակատար կամ մասնակի պատկած, խճճված, հասկերը կռացած (հունձն ուշացնելու հետևանքով)։
3. Խտությամբ՝ . . . նոսր, միջակ և խիտ։ Միջակ խտություն է համարվում, յերբ քառակուսի մետրի վրա 400 հասկ կա։
4. Ըստ հարկերի՝ հարթ, յերկու կամ յերեք հարկանի։

5. Ըստ մաքրութեան՝ մոլախոտերից ազատ, կամ շատ քիչ առատ:
6. Ըստ հասունանալու ժամանակի՝ համատարած, առանձին մասերով և հասկերով:

Յեթե հացահատիկը՝

1. կարճ և և նոսր՝ վերակն իջեցնել ցածր և դանակի դծից մի քիչ ավելի առաջ դնել.
2. կարճ և և խիտ՝ իջեցնել ցած և վերակի լիսեւը մոտեցնել դանակի դծին.
3. բարձր և և ուղղաձիգ՝ վերակն այնքան վեր բարձրացնել, վոր նրա (վերակի) ձողերը ցածրացողուն հասկերից 15—20 սմ ցածր լինեն, վերակը քիչ տեղափոխել դեպի առաջ.
4. պտուկած՝ կոմբայնի ընթացք ուղղութեամբ՝ վերակն իջեցնել ամենից ցածր (հացահատիկի բարձրութեան համապատասխան).
5. պտուկած՝ կոմբայնի ընթացքի հակառակ ուղղութեամբ՝ վերակը ցածր դիրքով՝ դանակի դծին համասար.
6. կոմբայնի ընթացքը հացահատիկի նստվածքի լայնութեան ուղղութեամբ՝ վերակի նորմալ դրվածք, յենելով հացի փաստական բարձրութեանից.
7. խճճված հացահատիկ՝ վերակը դնել ըստ նախադրւոյն ցածր, դանակին մոտ:

Յեթե հասկերը կարճ են և նոսր, ցանկալի յե վերակի ձողերի քանակը յերկու անգամ ավելացնել, վորի հետեւանքով հասկերը լավ կկտրվեն, կընկնեն տրանսպորտորի վրա և կորուստը քիչ կլինի:

Բերքահավաքի ժամանակ հացահատիկի վերնիշխալ բոլոր դրութեաններն եւ կարող են պատահել, հետեւեալը Հեղերի կտրող մասն ու վերակը պետք է հարմարեցնել ամեն մի հողամասի, կոմբայնի աշխատանքի և մասնավորապէս նրա կտրող մասի ու վերակի դրվածքի վրա ազդում են դանագան հանգամանքները: Քամին պառկեցնելով հացահատիկը դժվարացնում է հունձը և պահանջում է վերակի և կտրող ապարատի հատուկ կարգավորում:

Յերբ դաշտը հարթ չէ՝ հողակույտեր, քարեր, փոսեր, առուներ, մարգոտներ կան՝ վերակի դրվածքը ցածրացողուն հացահատիկի հնձին համապատասխան պիտի լինի. այս դեպքում Հեղերը պիտի այնքան բարձրացնել, վոր դանակը հողի կամ քարի չդիպչի:

Հունձի նվազագույն և առավելագույն քանակը, բացի դուռ տնտեսական պայմաններից, կախումն ունի նաև կոմբայնի կոնստրուկցիայից:

Սահմանները	«Կոմունար» «Սարկոմբայն»	«Ստալինեց»
	Ոռդանի բարձրութեանը միլիմետրերով	
Նվազագույն	75	75
Առավելագույն	915	915

Դաշտն անհարթ լինելու դեպքում 75 մմ բարձրութեամբ հնձել չի լինում. այս դեպքում պիտի հնձել ավելի բարձր:

Ինչ վոր առանձնապէս կոմբայնավարի և ղեկ վարողի ուշադրութեան առարկան պիտի լինի, դա քաթանն տրանսպորտորներն են: Հեղերի տրանսպորտորի գործը կտրված հասկերն ընդունիչ առանձնաբանին մատուցելն է: Վորքան ավելի խիտ են հասկերը, այնքան ավելի պիտի ձգել քաթանները: Յեթե քաթանն ի վիճակի չէ դանակը հասկերից մաքրելու, ապա կարելի չէ մեծացնել լիսերները տրամագիծը, պարկեր կամ կաշի հագցնելով: Այս դեպքում պետք է հետեւել, վոր քաթանները չկպչեն հարթակի հատակին: Քաթաններն յերկու կողմից միահավասար չափով պիտի ձգված լինեն, հակառակ դեպքում քաթանը կարող է թեքվել և նույնիսկ պատռվել:

Քաթանների շատ ձգելը նույնպէս ֆնասակար է. նա դժվարացնում, ծանրացնում է շարժումը, հետո քաթանները ժամանակից վաղ մաշվում են (նույնն է լինում յերբ քաթանները խիտ թույլ են ձգված):

Կոմբայնով աշխատելիս, հացահատիկի կորստի ամենամեծ բաժինն ընկնում է Հեղերին: Հեղերի պատճառով առաջացած կորուստը կազմում է ամբողջ կորստի 80—85%—ը, իսկ կորուստի ֆնացած մասն ընկնում է կոմբայնի մյուս մասերի (սրանց հետ նաև կախիչի) վրա, յեթե կոմբայնի ամբողջ կորուստը ընդունենք 100%: Այստեղից պարզ է, թե ինչ մեծ նշանակութուն ունի Հեղերի մեխանիզմների առանձին մասերի ճիշտ կարգավորումը:

Հեղերի տրանսպորտորի աշխատանքն առանց ընդմիջումների հնարավոր է միմիայն այն դեպքում, յերբ Հեղերի քաթանը լիսեւներին բավականաչափ ձիգ է հպված: Քաթանի հաճախակի կանգնելը (սլքված) նպաստում է վնաս միայն նրա արագ մաշվե-

լուն, այլ և հացահատիկը քաթանի վրա կուտակվելուն, վորը կարող է վիլակի ձողերի կոտրվելուն և հացահատիկն անհավասար չափով կախիչին մատակարարելուն պատճառ դառնալը Աշխատանքի առաջին որբերին, յեբբ քաթանը ու նրա կողերի փոկի յեզրերը դեռ մաշված չեն և բավարար չափով չեն ձգված, հաճախ ուշադիր կերպով պիտի հետևել, վոր քաթանի ձգվածքը նորմալ լինի: Քաթանի ծայրերը միահավասար չափով ձգված պիտի լինեն, հակառակ դեպքում ձողիկները կթեքվեն և կկոտրվեն: Ձգած փոկերի ծայրերը, քաթանը ձգելուց հետո, պիտի մտցնել ձողիկների և քաթանի մեջ լոնակոնած փոկով փոկերի ծայրերը քաթանի ձողերին կապելով: Քաթանների ձգվածութունը կարգավորվում են ձգան հեղույսներով, վորոնք տեղավորված են Հեղերի աջ կողմը:

Յերբ քաթանն այնքան թուլացած է, վոր կարգավորել պտուտակներով քաթանը ձգելն այլևս անհնարին է, ապա հարկավոր է ձգել փոկերի միջոցով: Քաթանի աշխատունակութունը կավելանա, յեթե գիշերները նրա ձողութունը թուլացնենք և գիշերային ցողից այն աղատ պահելու համար ծածկենք ծղոտով: Վատ յեղանակներին (անձրև, խիստ յեղյամ), յերբ մեքենան չի աշխատում, քաթանը պիտի հանել, փաթաթել և խոնավութունից աղատ պահել: Կոտրված ձողերը պիտի անմիջապես նորերով փոխարինել (պիտի ունենալ պահեստի ձողեր և դամբեր): Պիտի հետևել, վոր դաշտային լիսեռի վրա չփաթաթվեն հնձված հասկերը, փաթաթելու դեպքում հասկերը պիտի հեռացնել:

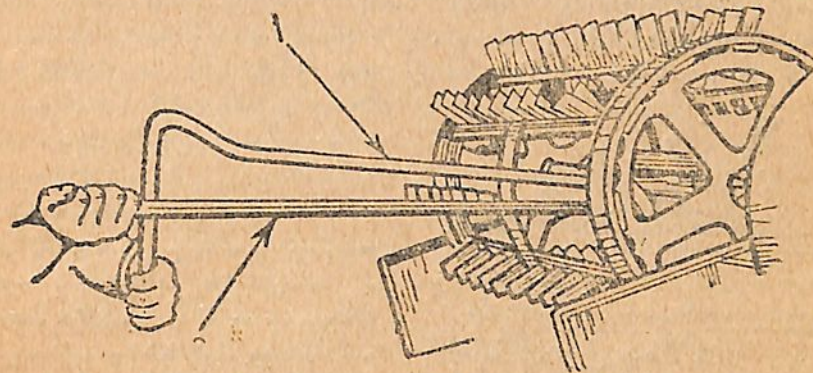
ՅՄԱՌԻԿԸ ՈՒ ՅՄԲԿԱՏԱԿԸ (ԴԵԿԱ)

Կախիչի ամենակարևոր մասերից մեկն է թմբուկը: Նշանակալից չափով թմբուկի կանոնավոր աշխատանքից է կախված ամբողջ մեքենայի աշխատանքի վորակը: Մեքենան գործի դրելուց առաջ պիտի ստուգել թմբուկը և ատամների ամրվածքը: Կանոնավոր ձգված ատամը պարզ ձայն է հանում, յերբ մետաղով թեթևակի խփում են: Թմբուկի և թմբկատակի ծոված ատամները պիտի ուղղել ատամների համադրիչով (նկ. 19), միաժամանակ ձգելով նրանց ամրվածքի պնդողակները: Յերբ արդեն համոզված ենք, վոր թմբուկի առանձին մասերը լավ են ամրացված, հարկավոր է կարգավորել նրա պտույտների քանակը, յեկակեռ ունենալով հնձվող հացահատիկի տեսակը: Տարբեր տեսակի հացահա-

տիկ ձեծելիս, թմբուկի պտույտների քանակը սահմանելու համար պիտի դեկավարվել հետևյալ տվյալներով:

ցորենի և վարսակի համար մի րոպեյում	900—1000 պտույտ
հաճարի համար	» » 800—900 »

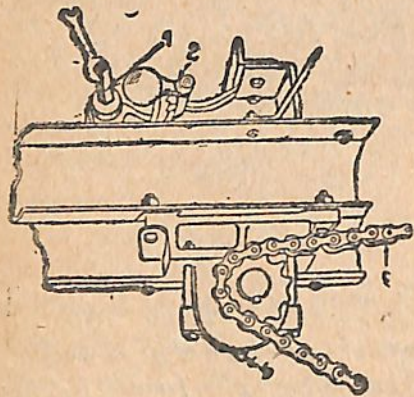
Մեր մատնանշած պտույտների քանակը մոտավոր է, իրականության մեջ թմբուկի պտույտների քանակը տարբեր կարող է լի-



Նկ. 19. Թմբուկի ատամների պնդելը յեկ ուղղելը

նել: Գա կախում ունի հացահատիկի դրությունից, տեսակից, հասունությունից, խոնավությունից և ցանքի խտությունից: Պրակտիկայից հայտնի չէ, վոր պտույտների քանակը նորմայից պակասեցնելիս թերակալում է առաջանում, իսկ ավելացնելիս՝ հատիկի ջարդվածք: Այդ պատճառով էլ անհրաժեշտ է աշխատանքից առաջ սահմանել պտույտների նորմալ քանակը: Հնձվող հացահատիկի դրությունից և գլխավորապես տեսակից, հասունությունից ու խոնավությունից է կախված թմբուկի վերաբերմամբ թմբկատակի դիրքի կարգավորումը: Դժվար կալսվող, չհասած ու խոնավ հացահատիկը հնձելիս թմբկատակը հարկավոր է բարձրացնել թմբուկի մոտ և ընդհակառակը, հասուն ու չոր հացահատիկի հնձի ժամանակ թմբկատակը շատ կամ քիչ չափով ցած պիտի իջեցնել: Առավոտներն ու յերեկոներն աշխատելիս, յեբբ հնձվող հացահատիկը համեմատաբար խոնավ է, թմբկատակը հարկավոր է ձգել, իսկ պարզ ու չոր յեղանակներին, ընդհակառակը, թմբկատակը պիտի իջեցնել: Թմբկատակը բարձրացնելու կամ իջեցնելու համար թմբուկի տակ, առաջին լիսեռի վրա (նկ. 20) ատամնավոր հատված կա, վոր մղլակով ամրացված է: Լիսեռը հատվածի հետ միասին ժամացույցի սլաքի

ուղղությամբ բանալիով պատեցնելով և ձեռքով մղելով հասնող
 ծի ստորին ատամներին դնելով, թմբկատակն իջեցնում են և տե-
 ղափոխելով հակառակ կողմը, հատվածի վերին ատամների վրա,
 թմբկատակը մոտեցնում են թմբուկին: Նորմալ պայմաններում
 աշխատելիս թմբկատակը կարգավորող մղակը պիտի տեղավորել
 հատվածի 3-րդ կամ 4-րդ ատամի վրա: Հունձն սկսելիս թմբկա-
 տակը պիտի իջեցնել մինչև իր ստորին դերձը, ստուգելով ծեծած
 հացահատիկը: Յեթե կնկատվի, վոր ծղոտի մեջ չծեծված հասկեր
 կան, անհրաժեշտ է թմբկատակը ձգել մինչև այն աստիճան, վոր



Նկ. 26 Դեկի կարգավորման մեխանիզմ

փոխել, տեղափոխելով ճաղացանցը բնիկի փորակների մեջ: Թմբ-
 կատակի ամեն մի տեղափոխումից և թմբկատակը բարձրացնե-
 լուց կամ իջեցնելուց հետո, անհրաժեշտ է անպայման ձեռքով
 շուռ տալ թմբուկը, համոզվելու համար թե թմբուկի ընթացքն
 անխափան է: Վոչ մի դեպքում չի կարելի տեղափոխել թմբկա-
 տակը, քանի դեռ կալսիչի մեխանիզմները լիովին գաղարած չեն
 լինի շարժվելուց:

Թմբուկի աշխատանքի վորակը վորոշվում է չծեծված հաս-
 կերի և ջարդված հատիկների քանակով: Թմբուկը լավ, նորմալ
 աշխատելիս հասկերն ամբողջովին պիտի ծեծված լինեն (չծեծված
 հասկ չպիտի լինի) և մանրացած (կոտրված). ջարդված հացահա-
 տիկի քանակը շատ աննշան պիտի լինի: Յեթե ծեծված-կալած
 հացահատիկի մեջ մեծ քանակությամբ չջարդված հատիկներ և

հարդի մեջ չծեծված հասկեր են նկատվում, այդ նշան է, վոր
 թմբուկն անկանոն է աշխատում:

Ջարդված հատիկների շատանալը հետևանք է՝ ա) թմբուկի
 պտույտների քանակի խիստ շատ լինելուն, բ) նոր և դեռևս չբա-
 նած ատամների առկայություն, գ) թմբուկի կամ թմբկատակի
 ծռված լինելուն, դ) թմբուկը սնակից մի կողմ տեղափոխված
 լինելուն, վորից առաջանում է թմբկատակի ատամների կողերի և
 թմբուկի ատամների կողերի տարածություն անհավասարություն,
 ե) թմբկատակը թմբուկի նկատմամբ բարձր լինելուն, զ) թմբկա-
 տակի ատամների թիվը չափից ավելի լինելուն, է) հասկերի ելե-
 վատորի թմբուկին մատակարարվող հատիկի շատություն:

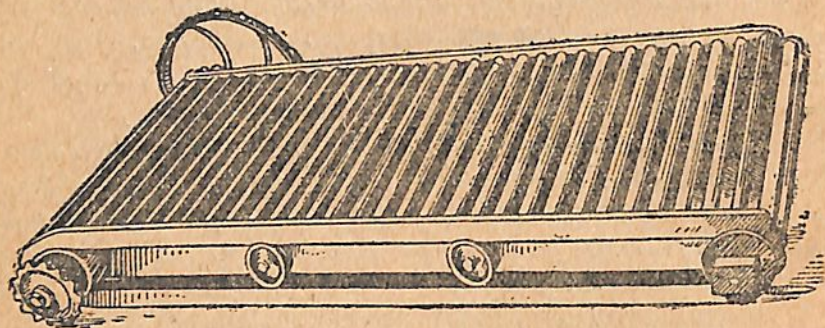
Թերակալման պատճառներն են՝ ա) թմբուկի պտույտների
 նվազ քանակը, բ) թմբկատակը չափից ավելի ցածր իջեցնելը,
 գ) թմբուկի և թմբկատակի ատամների ծռված լինելը, դ) թմբու-
 կի առանցքի ուղղությունը մի կողմ թեքվելը, ե) թմբուկի ատամ-
 ների մաշված լինելը:

Յետ աստիճաններն են՝ 1. հացահատիկի տրանսպոր-
 տորի թույլ ձգվածությունը. յերբ քաթանը չի պտտվում, պիտի
 ձգել այն, 2. հասկի ելեվատորը մեծ քանակությամբ հասկ ու
 ծղոտ է տալիս. թմբկատակի դերձը փոխելով պիտի աշխատել,
 վոր թմբուկի մեջ ծղոտը շատ չմանրվի, 3. մատուցչի շղթաների
 թույլ ձգված լինելը, 4. ընդունիչ բխտերի կառանների թուլու-
 թյունը, վորի հետևանքով մատուցիչն անկանոն է աշխատում.
 հարկավոր է բխտերի վրայի կառանները ձգել, 5. թմբուկի ատամ-
 ների սաստիկ մաշվածությունը. մաշված ատամները պիտի փոխել
 և նորերը դնել, 6. գլխավոր բխտերի կառանների թուլությունը,
 վոր խոչնդոտ է հանդիսանում ծղոտը հացահատիկի տրանսպոր-
 տորով առաջ շարժվելուն. պիտի ձգել տրանսպորտորի գլխավոր
 բխտերի կառանները:

Հասիկի սրմնապորտոր.— Հատիկի (Նկ. 21) տրանսպորտորի
 գործն է՝ կալսիչ ապարատից (թմբուկից) անցրած ամբողջ ծեծված
 մասսան ընդունել և հանձնել կալսիչի գոտի որդաններին՝ հատիկն
 ու զանազան խառնուրդներն իրարից զատելու համար: Միաժա-
 մանակ նա հիմնականում հատիկը պիտի զտի ծղոտից, Հատիկա-
 յին տրանսպորտորը պիտի բավական ձգված լինի և լիսեռների
 վրա չսլքվի:

Միևնույն ժամանակ տրանսպորտորի չափից ավելի ձգվա-
 ծությունը քաշում և մաշեցնում է փոկերը: Տրանսպորտորի

կարգավորումը կատարվում է յերկու ձգան հեղույսաների միջոցով՝ վորոնք ձգում են ուղիկները փայտե առանցքակալները: Յերկու առանցքակալն էլ յերկու կողմից հավասարաչափ պիտի ձգված լինեն, հակառակ դեպքում ձողիկները կարող են ծովել և տրանսպորտորը կարող և կոտրվել: Այն ժամանակ, յերբ մեքենան (կոմբայնը) չի աշխատում և կանգնած է գուրսը բաց ողի մեջ՝



Նկ 21 Թեղի(հացահատիկի) տրանսպորտոր

կոմբայնի ծածկող թիթեղը—յեկրորդ մաքրման ծածկոցը—պիտի ծածկված լինի, վորովհետև անձրևի ջուրը կարող և լցվել հատիկային տրանսպորտորի բջիջների մեջ և ձողիկները կարող են խոնավությունից ծավել և պոկվել:

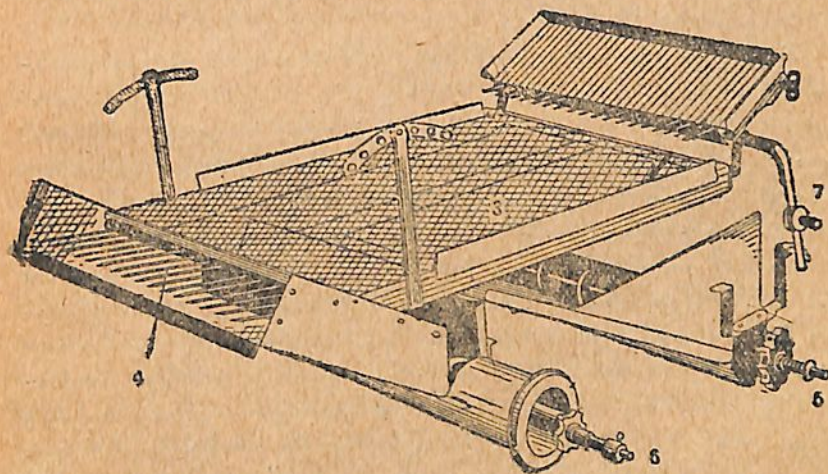
Բիսեր-քափառիչներ.—Բիտերների գործն է ծղոտն առաջ մղել, թեթևակի թափահարել ու թույլ չտալ վոր ծղոտը փաթաթվի թմբուկին: Անհրաժեշտ և ամեն ուր նայել բիտերները, ուղղել ծաված ատամները, մայները, հակառակ դեպքում ծաված ատամները ծղոտը կկծկեն թմբուկի վրա և կսլչելով հարևան բիտերի ատամներին, կշարդեն այն: Չարդված ատամները պիտի փոխարինել նորերով: Հարկավոր է հետևել, վոր բիտեր-թափահարիչները կառաններով, հեղույսաներով և յերթներով լավ ամրացված լինեն լիսեռներին: Հատկապես պիտի հետևել, վոր բիտերները, կառանային հեղույսաները թուլանալու պատճառով, չծավեն և չկոտրվեն: Աղաոտված և ծղոտաշատ հացահատիկը ձեռնելիս, պիտի հետևել, վոր բիտերին չփաթաթվի ծղոտ և մոլախոտ: Այդպիսի դեպքերում կոմբայնի աշխատանքները պիտի դադարեցնել և խնամքով մաքրել բիտերները:

Ծղոտի տրանսպորտորը.—Ծղոտի տրանսպորտորի դերն է

ծղոտ ունեցող մասերը փոխադրելը և թափահարման միջոցով հատիկները ձողիկների միջանցներով անցկացնել—դառնալ: Տրանսպորտորի ձգվածությունը յերկու կողմերից էլ հավասարաչափ պիտի լինի, հակառակ դեպքում ձողիկները կծուլեն և աշխատելիս կկոտրվեն: Ծղոտի տրանսպորտորը ձգվում է տանող լիսեռի վրայի յերկու հեղույսաներով: Ծղոտի տրանսպորտորը ձգելուց առաջ, նրա տանող շղթան պետք է թուլացնել, վոր լիսեռը չծուլի: Ծղոտի տրանսպորտորն այնքան պիտի ձգված լինի, վոր այն հնարավոր լինի սահող տախտակի վերը, մեջտեղում, 5 սանտիմետր վեր բարձրացնել: Պիտի հետևել, վոր շղթայի ձողիկները լավ ամրացված լինեն. թուլացած ձողիկները պիտի ամրացնել, իսկ փափածներն ու ընկածները պիտի նորերով փոխարինել:

ԱՌԱՋԻՆ ՋՏՈՒՄ

Առաջին գտման ճիշտ կարգավորումը մեծ հափերով աղդում և ստացված հացահատիկի վորակի վրա: Առաջին գտման անկանոն կարգավորումը վատացնում է յերկրորդ գտման աշխատանքը:



Նկ. 22. Առաջին գտման խախալը—3. մաղը. 4. հոսիկ ստեղծ. 5. հատիկային շենկը. 6. հատիկ շենկը. 7. մաղի շառավիղը:

Առաջին գտման (Նկ. 22) կարգավորումը մեծ փորձ և պահանջում, և հաճախ կարգավորումն անկանոն կատարելուց հացահատիկի խոշոր կորուստ է առաջ գալիս, այդ պատճառով էլ առա-

լին գտման կարգավորումը պիտի կատարել մեծ ուշադրութեամբ: Պետք է կարգավորել մադերի ընտրութիւնը՝ նախելով հնձվող հացահատիկի տեսակին, փոփոխել մադերի ճոճման տատանումը, վորոշել մադերի թեքման անկյունն մեծութիւնը, ողափոխել և ոգի հոսանքի ուժը, ուղղութիւնն փոխելը և կարգավորելը:

Աշխատանքի ժամանակ պիտի հետեւել, վոր մադի անցքերը չբռնվեն հարդով, հասկով և դանադան ազոտութիւններով: Մադն ազոտովելու դեպքում հարկավոր է մաքրել այն յետևի կողմից և կոմբայնի կողերի փոքրիկ պատուհաններով: Առաջին գտման ժամանակ մադի ճոճումներն թափը, կարգավորման միջոցով, վորոշ փոփոխութեան կարող է յենթարկվել: Ճոճումներն թափը փոփոխելուց, փոխվում է նաև մադի շարժման արագութիւնը. յերբ մադի ճոճումները բավարար չեն, այսինքն, յերբ մադի շարժումը թերի յե (թույլ է), հացահատիկը (հացի զանգվածքը) վատ և դանդաղ է շարժվում մադի մեջ, հացահատիկը կուտակվում է և այլ խառնուրդներից այն դժարութեամբ է դատվում, բաժանվում: Մադի շարժման չափից ավելի արագութիւնը նույն հետևանքի յե հասցնում: Հացահատիկի կորուստն այդ դեպքում ևս կավելանա:

Յեղևելով տվյալ պայմաններից ամեն անգամ պիտի վորոշել մադի դիրքը (դրվածքը) և հետեւել, թե ինչպես և աշխատում մադը ու ինչպես է դուրս գալիս նրա վրայից մաքուր հացահատիկը: Առաջին գտման ժամանակ մադի ճոճումների շարժման թափը փոփոխում են (ուժեղացնում ու թուլացնում) տատանիչի մատը ճոճան լիսեռի դրսի նկատմամբ վեր կամ վար շարժելով: Աշխատանքի սկզբում տատանիչի մատը՝ նրա վերին դիրքից ցած է դրվում (իջեցվում): Այս դրութիւնը միջին դրութիւնն է համարվում: Յեթե անհրաժեշտ է ավելի ուժեղ թափահարութիւն, տատանիչի մատը վեր են բարձրացնում և, ընդհակառակը՝ դանդաղ թափահարութիւն և նվազ թափ ունենալու համար տատանիչի մատը վար են իջեցնում: Մադի թեքման կարգավորումը կատարվում է նրա յետևի մասում, կախանները յերեք տարբեր դիրքի հարմարեցնելով: Աշխատանքի ժամանակ ավելի հաճախ ոգտվում են միջին դիրքից: Առաջին գտման մադերն ավելի արագ ճոճելու համար, կախանները դրվում են առջևի բնի մեջ:

Այսպես են անում բարձր բերքի հացահատիկը հնձելիս: Բերքը ցածր լինելու դեպքում, յերբ հացահատիկի թեղն աննշան է, առաջին գտման մադի ճոճումները (տատանումները) պիտի

նվազեցվեն: Դրա համար մադն անհրաժեշտ է դնել յետևի բների մեջ: Կախանների հեղույսները պիտի լավ ամրացված լինեն, հակառակ դեպքում աշխատանքի ժամանակ, ցնցումից մադի թեքվածքը կարող է փոխվել: Ողափոխիչ հոսանքի ուժը շատ կարեւոր նշանակութիւն ունի թեղի միջից հացահատիկը դուրս տալու տեսակետից: Վորքան ավելի թեղ է անցնում մադի միջով, այնքան ավելի ուժեղ պիտի լինի ողափոխիչ հոսանքը և, ընդհակառակը, յերբ թեղն աննշան է՝ մանր և փուլ հացահատիկով՝ ողափոխիչ հոսանքի ուժը պիտի բավականաչափ պակասեցվի: Ողափոխիչի հոսանքի ուժը կարելի յե փոփոխել:

1. տատանանիշները փոխելու միջոցով, ողափոխիչի պտույտների քանակը շատացնելով, 2. ողափոխիչի հակադրիչ կախարիչները (заслонки) կանոնավորելով (տեղադրելով):

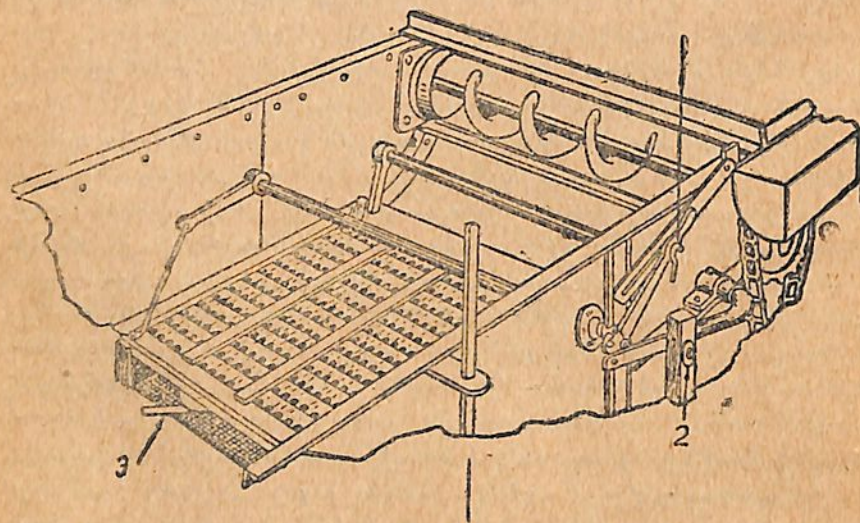
Առաջին միջոցին դիմում են, յերբ հարկավոր է հոսանքը սաստիկ ուժեղացնել կամ սաստիկ թուլացնել: Յերկրորդ միջոցին՝ ողափոխիչի հոսանքի ուժն ավելի փոքր սահմաններում փափոխութեան յենթարկելու համար: Աշխատանքի ողորական պայմաններում ոգտվում են միմիայն յերկրորդ յեղանակով: Վորքան ավելի բարձր կլինի դրված կախարիչների լծակը, այնքան ավելի խիստ կլինի ողափոխիչի հոսանքի ուժը: Լծակն իջեցնելով, կախարիչները մոտենում են իրար և ողափոխիչի հոսանքի ուժը թուլանում է: Ողափոխիչի հոսանքի ուժն ուղղված պիտի լինի հացահատակութիւն ունի: Հոսանքի ուժն ուղղված պիտի լինի հացահատիկի թեղի հիմնական զանգվածքին, վորը սովորաբար հավաքված է լինում խախալի առաջին մասում: Հոսանքի ուղղութիւնը կարգավորող կարգավորիչը տեղավորված է կոմբայնի շարժման ճախ կողմը՝ ստորին մասում (նկար 24-ում ցույց է տրված պլանով): Վորքան ավելի ցածր լինի իջեցրած կարգավորիչի լծակը, այնքան ավելի հոսանքի ընթացքն ուղղված կլինի խախալի առջևի մասին: Պիտի հետեւել, վոր հասկի ջնեկը մաքուր հացահատիկ չլցվի: Նման յերեւոյթ նկատվելու դեպքում, հարկավոր է ողափոխիչի հոսանքը թուլացնել և առաջին գտման մադի ճոճումների փոխիչի հոսանքը թուլացնել: Առաջին գտման բոլոր կարգավորումները թափը պակասեցնել: Առաջին գտման բոլոր թեղ դուրս յեկող մղեղի մեջ հացահատիկ մնում է, թե վոչ: Ծիշտ կարգավորման հետեւյալնքով հացահատիկի կորուստը պետք է վերանա:

Առաջին գտման ճիշտ կարգավորումն ու կանոնավոր աշխատանքը պարզելու համար, հարկավոր է շարունակ ստուգել կոմ-

բայնի կալսիչի յետևում կորստի մատնված հացահատիկի քանակը: Պիտի հետևել, վոր հացահատիկը և չձեծված հասկերը շատ չթափվեն հասկերի շնեկի տուփի մեջ և նորից յետ չդառնան կալսելու համար, հակառակ դեպքում ջարդած հատիկի տուփսը մեծ կլինի:

ԱՌԱՋԻՆ ԶՏՄԱՆ ԺԱՄԱՆԱԿ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ԿՈՐՍԻ
ՊԱՏՃԱՌՆԵՐԸ

Ուժեղ թափահարումներից և քամու ուժեղ հոսանքից հացահատիկը քշվում-տարվում է մղեղի հետ միասին: Դրա առաջն առնելու նպատակով հարկավոր է թափահարությունը և քամու հոսանքի ուժը թուլացնել: Իսկ, ընդհակառակը, յեթե թափահարությունը սաստիկ թուլլ է և քամու ուժը՝ նվազ, հացահատիկը մղեղից չգատվելով սանրի ատամների արանքով հասկի շնեկը և մասամբ դուրս է թափվում: Պիտի ուժեղացնել ողափոխիչի հոսանքը և թափահարությունը: Յեթե մաղն աղտոտված է, հարկավոր է մաքրել: Յեթե ծղոտի արանսպորտյորի կողիկները լրիվ չեն, պակաս են, մաղի վրա շատ հարդ է թափվում, վորը ծանրաբեռնելով



Նկ. 23 Յերկրորդ գոման կարգավորումը

այն թուլլ չի տալիս, վոր հացահատիկը մղեղից գատվի, վորի հետևանքով հացահատիկի մի մասը դուրս է թափվում: Այդ բա-

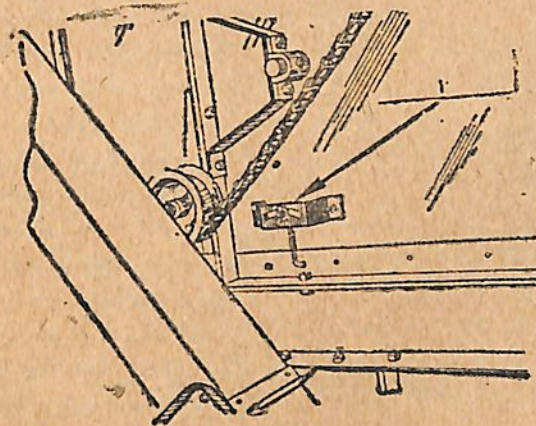
նի առաջն առնելու համար հարկավոր է ծղոտի արանսպորտյորի վրա ձողիկներ դնել:

Յերկրորդ գոման.— Յերկրորդ գոման (նկ. 23) առաջինից տարբերվում է նրանով, վոր ունի յերկու մաղով իրան: Վերի մաղը շերտափեղկ ունի, իսկ ներքինը՝ ստորեկ ծակոտկեններ ունի, հանովի յե: Նայած հնձվող հացահատիկի տեսակին մանր անցքերով յեղած ստորին մաղը կարելի յե փոխել ու դնել խոշոր անցքերով մաղ և կամ ընդհակառակը:

Շերտափեղկով մաղի անցքերը (ծակոտիկները) փոխում են մաղի շրջանակի յետևի մասում տեղավորված լծակի միջոցով:

Յերկրորդ գոման ժամանակ կարգավորման յենթակա յեն՝ 1. մաղերի ճոճման (տատանումների) ամպլիտուտը (թափը, չափը), 2. մաղերի թեքվածքը:

Ճաղավոր իրանի ճոճումների կարգավորումը կատարվում է նույն յեղանակով, ինչպես առաջին գոման մաղի կարգավորումը: Ճոճումների թափն ուժեղացնելու համար, նայած կոմբայնի ընթացքին, նատանիչի մատը պիտի առաջ բերել: Թափը նվազեցնելու համար տատանիչի մատը յետ պիտի տանել: Ճաղավոր



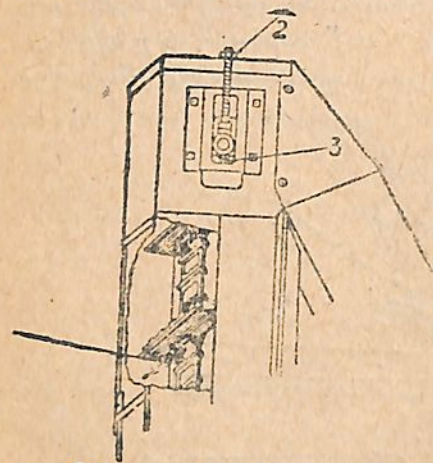
Նկ. 24 Բամա հոսանքի կարգավորումը

իրանի թափահարությունը միշտ այնքան ուժեղ պիտի լինի, վոր կալսվող հացահատիկի շարժումը մաղերի մեջ ապահովված լինի (վոր հացահատիկն անխափան մաղից-մաղ անցնի), բայց թափահարման ուժն այնքան չպիտի լինի, վոր հացահատիկը հարդի հետ գնա: Ճաղավոր իրանի թեքվածքը կարելի յե փոփոխել նրա յետևի լիսեղ պտտեցնելով: Ճաղավոր իրանի թեքվածքը կփոքրանա, յերբ մեքենայի ընթացքի (շարժման) ուղղությամբ լծակն առաջ շարժենք: Յե-

Թե ցանկանում ենք թեքվածքը մեծացնել՝ լծակը պիտի յետ պտտենք և պարուրած բռնակով ամրացնենք լծակը ձողիկի վրա տարրեր դիրքերում՝ ըստ պահանջի։ Ուղափոխիչի հոսանքի ուժը կարգավորվում է միմիայն ատամնանիվը փոխելով։ Յեթև հացահատիկը բաշխիչ շնեկից անկանոն է թափվում մաղի վրա, ապա պիտի ծաել (թեքել) շնեկի տուփի ներքևի մասը, վորպեսզի հացահատիկը մաղի մեջ թափվի մաղի ամբողջ լայնքով։

ԵԼԵԿՏՐՈՆԵՐՆ ՈՒ ՇՆԵԿՆԵՐԸ

Ելեատորի քերիչներ ունեցող շղթաները պիտի նորմալ չափով ձգված լինեն։ Այս շղթաների ձգվածությունը կարգավորիչ հեղույսների միջոցով ե կատարվում (նկ. 25)։ Ելեատորը ղնուում, ստուգում են ցուցիչ իջանցքների (կախարիչի) միջոցով։



նախապահիչ փոխարինիչ

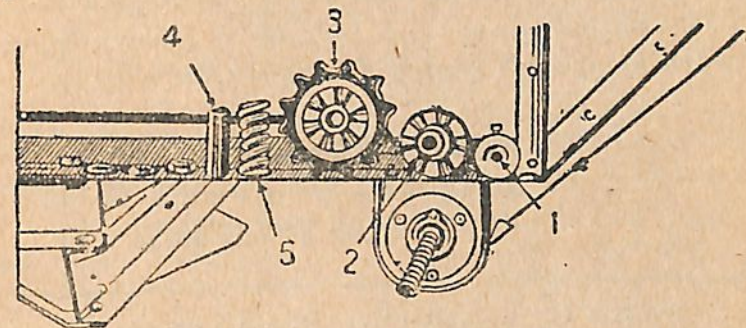
Նկ. 25 Ելեատորի կարգավորման մեխանիզմ

ստուգել շնեկի աշխատանքը, հատկապես հասկի շնեկինը։ Յեթև առաջին դտման կարգավորումն անկանոն է կատարվել և հացի հեռ խառն շատ կանաչուտ կա, ապա շնեկի պտուտակը կարող է պոկվել։

Նախապահիչ մուրախներ. — Կոմբայնի առջևի մեխանիզմների գործարար լիսեռների վրա նախապահիչ մուրախներ (նկ. 26) կան, վորոնց դերը՝ պատահական, աննորմալ դիմադրությունները կան-

Պիտի հետևել, վոր ելեատորի տանող ատամնանիվները լավ ամրացված լինեն կառանային հեղույսներով, վորովհետև յեթև ատամնանիվները թույլ լինեն, նրանք կպտտվեն լիսեռների վրա, ապա դրանից ելեատորները կլցվեն, շղթաները կարող են կտրվել և շնեկը կարող է ջարդվել։ Ելեատորների ստորին կախարիչները պիտի ամուր փակված լինեն, վորովհետև կախարիչներն ամուր փակված չլինելու դեպքում, բաց անցքերից հացահատիկի կորուստ կառաջանա։ Ժամանակ առ ժամանակ պիտի

խելն եւ Այս մուրախները շատ կարևոր նշանակություն ունեն կոմբայնի կանոնավոր աշխատանքի համար։ Մուրախները լավ ոգտագործելուց ե կախված կոմբայնի արտադրողականություն ու նրա աշխատունակության յերկարատևությունը։



Նկ. 26. Նախապահիչ մուրախ. 1. արտաքին տախազակը, 2. ալիքավոր կողեր ունեցող տախազակը, 3. ալիքավոր կողեր ունեցող ատամնանիվը, 4. վաճը, 5. զսպանակը։

Նախապահիչ այս մուրախները տեղավորված են լիսեռների ծայրերի վրա և ունեն հետևյալ կառուցվածքը։

Լիսեռի վրա շղթայավոր փոխանցման ատամնանիվից առաջ ամրացված է չուգունե տափողակ, վորի դեպի ատամնանիվը դարձրած կողմի մակերեսն ալիքավոր ե կենտրոնից նույն հեռավորության վրա աստղիկի (ատամնանիվի) մակերեսը նույնպես ալիքավոր ե և յերը աստղիկը հենված ե տափողակին, աստղիկի ցցուկները ընկնում են տափողակի փորակների մեջ։ Լիսեռի ծայրը, հագցրած և տափողակով ու պտուտակով ամրացված զսպանակի ոգնությունը, աստղիկը սեղմվում ե տափողակին և վորովհետև աստղիկը ազատ ե նստած լիսեռի վրա, նրա ճնշումը լիսեռին փոխանցվում ե միմիայն ալիքաձև մակերեսների միջև խտուտված շփման հետևանքով։ Շփումն այնքան ավելի կլինի, վորքան զսպանակն ավելի յե ձգված։ Զսպանակի ձգվածությունը միշտ այնչափով պիտի լինի, վոր հնարավորություն տա աշխատանքը կատարել միմիայն նորմալ դիմադրությունների ժամանակ։ Դիմադրություններն ուժեղանալու դեպքում զսպանակը յետ ե մղվում և աստղիկը լիսեռին ամրացված տափողակի դեմաց լիսեռի վրա կսկսի պտտվել։ Այդ ժամանակ առաջանում են թխկոցներ, վորը ցույց ե տալիս, թե բեռնվածությունն աննորմալ ե։ Այդպիսի դեպքերում անհրաժեշտ ե տնօրինական կանգնեցնել մեքենան և պարզել դիմադրությունն ուժեղացնելու պատճառները։

Շղթաները.—Շղթաների կանոնավոր աշխատանքն ու նրանց աշխատունակությունն առհասարակ կախված է աշխատանքի ժամանակ շղթաների նորմալ ձգվածությունից: Յեթե շղթաները շատ ուժեղ և կամ սաստիկ թուլ կն ձգված, ապա աշխատանքն անկանոն է լինում և շղթաները ժամանակից վաղ մաշվում են: Շղթայի ձգվածությունը նորմալ է համարվում, յերբ շղթան շատ քիչ չափով իր բնական դիրքից մի կողմն և ձգվում:

9. ԿՈՄՔԱՅՆԻ ԱՇԽԱՏԱՆԿԻ ԱՆԿԱՆՈՆՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐՆ ՈՒ ԱՅՆ ՎԵՐԱՅՆԵԼՈՒ ՄԻՋՈՑՆԵՐԸ

Հանգույց	Անկանոնություն	Անկանոնության պատճառը	Անկանոնությունը վերացնելու միջոցները
Կտրող ապարատ	Կտրող ապարատը լցվում է ցողուններով և հասկերով ու ծռվում	1. Կտրող ապարատի մասերը ծռված են կամ անկանոն դրված. դանակի հատվածների (ոսկմանների) և մատների միջև բացակայում է:	1. Բոլոր մասերը տեղավորել մեկ հավասար հարթության վրա. մուրճի թեթև հարվածներով ծռված մասերը շտկել. Դանակի հատվածների և մատների միջև բացակայությունը (ճշտել, ուղղել): Հատվածն իր ներքին մակերեսով թեթևակի պլտի շփվի մատի հատող մակերեսի հետ:
		2. Բխացած կամ կոտրված են դանակի հատվածների բերանները:	2. Դուրս հանել դանակի բխացած ձողը կամ կոտրված սեղմանները փոխարինել նորերով:
		3. Դանակի ձողի սխմիչները թուլացել և յետ են դնացել:	3. Ստուգել և ամրացնել սխմիչները:
		4. Առանցքի շուռտվելի պտույտների քանակն անբավարար է:	4. Առանցքի շուռտվելի պտույտների քանակն ավելացնել, հեղեղի կարգանային խիտանցման առանցքի առամանի վր փոխելու միջոցով:

Հանգույց	Անկանոնություն	Անկանոնության պատճառը	Անկանոնությունը վերացնելու միջոցները
		5. Վերակը չափից ավելի յե վեր բարձրացած և մատի ձողը մոււմ է չմաքրված:	5. Վերակն իջեցնել կտրող ապարատի մոտ:
		6. Հացահատիկը խոնավացել և աղառա է:	6. Հեղերն ըստ հնարավորին ախպես վեր բարձրացնել, վոր աշխատանքի վորակը չվատանա:
Հեղերի ներքևի ելեվատորային քաթանը	Քաթանը սլքվում (սահում) է և կանգ է առնում (դանդաղում է աղխատել): Քաթանի ձողիկները կոտրված են և փոխվում բացված, կտրված:	1. Քաթանը լավ չի ձգված: 2. Հեղերի տրանսպորային քաթանի (դրսի) տաղվող լիսեռի վրա մոլախոտ է փաթաթված: 3. Քաթանի յերկու մասերն անհավասար չափով են ձգված (թեքված են): 4. Քաթանների ձողիկները մաշված են:	1. Ձգած հեղույաների միջոցով քաթանը քաշել (ձգել): 2. Քաթանը հանել և լիսեռը մոլախոտերից մաքրել: 3. Ձգան հեղույաներով կարգավորելու միջոցով թեքվածքը վերացնել: 4. Ձողիկների ամրացվածքն ըստուգել, թուլացած դամերը ծեծել—ամրացնել և կտրված ձողիկները փոխել:
Վերակ	Հեղերի քաթանին կտրված ցողունների վատ դարսվածքը:	1. Վերակն անկանոն է տեղադրված:	1. Վերակն ախպես տեղադրել, վոր վերակի ձողերը հնձվող բույսին կաշին հատվող ցողունների մեջտեղից բարձր (վեր) վերակի լիսեռը դտնվի մատի ձողի վերը և դուգահեռ լինի ձողին:
Աման առանձնաբանի ինքնամատուցիչը	Ինքնամատուցիչի ձողիկները կտրված, ձողիկները կոտրվել:	1. Ինքնամատուցիչի ձողիկները թուլ կն ձգված: 2. Տրանսպորային ձողիկները անհավասար չափ ձգվածություն ունեն:	1. Տրանսպորային ձողիկները ախպես ձգել, վոր բացվելը տրանսպորային ձողիկների և տնման առանձնաբանի հատակի մինչև ձողիկը կհնտրոնում վեր բարձրացնելիս հավասար լինի 5—7 սանտիմետրի: 2. Ստուգել և համաչափորեն ձգել տրանսպորային յերկու ձողիկներն էա:

Հան- դույց	Անկանոնու- թյուն	Անկանոնություն պատճառը	Անկանոնությունը վերացնելու միջոցները
		3. Յերիթ չկա, յե- րիթը կորել է, տը- րանսպորտայրի առ- նող լիսեռի առամ- նանիվները մեկի կառանը չկա, կամ թուլացել է:	3. Տրանսպորտայրի առնող լի- սեռի առամնանիվների աճը- վածքներն ուղղել և նկատված անկանոնությունները վերացնել:
		4. Տանող առամնա- նիվների առամներն իրար նկատմամբ աեղադարձված են:	4. Ստուգել սղոցարկների դըր- վածքի ճշտությունը:
		5. Տրանսպորտայրի շղթային ամրաց- ված ձողիկների ամ- րվածքները մաշվել են:	5. Ստուգել և ամրացնել տրանս- պորտայրի ձողիկները:
		6. Մասուցիչի լի- սեռները և առամնա- նիվները մաշված են:	6. Մաշված մասերը փոխարինել նորերով:
		7. Մնման առանձնարանի հա- տակը ծոված է:	7. Հատակը հանել, ծովածքն ուղղել նորմալ վիճակում ձողիկ- ները մնման առանձնարանի հա- տակին թեթեակի պիտի չփվեն:
Թմբուկն ու թմբ- կատակը	Թմբուկը լըց- ված է (լը- ված)	1. Թմբուկի պտույտներն ան- բավարար են:	1. Թմբուկի լիսեռի պտույտների քանակը նորմալ դարձնել (1000 պտույտ մեկ րոպեյում): Ստուգել բանարկու փոկի ձեղ- վածությունը:
		2. Հուռնը շատ ցած է, հացահատիկն աղ- տաղված է և խո- նավացած:	2. Հեղերը բարձրացնել և թմ- բուկն ընթացող հացի քանակը նվազեցնել: Մայրահեղ դեպքում ավազ մեխանիկի դիտությամբ Հեղերն աշխատեցնել փոշ լրիվ բեռնվածությամբ:
		3. Թմբկատակը բարձր է դրված:	3. Թմբկատակն իջեցնել այնքան, վոր աշխատանքի վորակը (Թե- րակալում) չընկնի:

Հան- դույց	Անկանոնու- թյուն	Անկանոնության պատճառը	Անկանոնությունը վերաց- նելու միջոցները
Հատիկի էլե- վատոր.	Հատիկի տրանսպոր- տայրի սղջվել լուել:	Հատիկի տրանս- պորտայրի ձգվածու- թյունն անբավարար է: Նա թեքված է:	Հատիկների տրանսպորտայրի ձգվածությունն ստուգել և թեքվածքը շտկել ձեռն հե- ղույաների միջոցով:
Ծղոտի տրանս- պորտայր	Ծղոտի տրանսպոր- տայրը լցված է: Նրա ձու- ղիկները կո- տրված են և կամ շղթանե- րը կտրված:	Ծղոտի տրանսպոր- տայրը ստույկ ծան- րեռնված է և հացա- հատիկն աղտոտ է:	1. Բույսը կտրել ըստ հնարա- վորին բարձր, այնքան բարձր, վոր չանդրադառնա աշխատանքի վորակի վրա: Ծղոտի տրանսպոր- տայրը պարբերաբար մաքրել:
		2. Ծղոտի տրանս- պորտայրի շղթանե- րի ձգվածությունն անհամաչափ է:	2. Ծղոտի տրանսպորտայրի շղ- թաների ձգվածությունը համա- չափ դարձնել:
Պիկկեր- ները	Պիկկերները փաթեթված են ծղոտով և մոլախոտով:	1. Պիկկերը առամ- ները ծոված են:	1. Ծոված առամներն ուղղել:
		2. Պիկկերը լիսեռին ամրացնող հեղույա- ները չկան (կորել են):	2. Նոր հեղույաներ դնել:
Առաջին շառույթ	Առաջին դտը- ման մաղը լցված է:	1. Մաղը լցված է հարգով, հացահա- տիկը չոր է:	1. Թմբուկի թմբկատակն իջեց- նել այնքան, վոր թերակալում չլինի:
		2. Մաղի անբավա- րար ձեռնում: Մաղի անբավարար թեքվա- ծությունն և առա- ջին դտման ողափո- խիչ հոսանքի թու- լություն:	2. Ուժեղացնել ողի հոսանքը. մեծացնել թեքվածքի անկյունը: Ուժեղացնել առաջին դտման մաղի ձեռնումների թափը:
		3. Մոլախոտոտ հա- ցահատիկներ:	3. Յերը հացահատիկն աղտոտ է բույսի հուռն ըստ հնարա- վորին բարձր կատարել:

Հան- գույց	Անկանոնու- թյուն	Անկանոնության պատճառը	Անկանոնությունները վերաց- նելու միջոցները
Հասկի հենկը և եղիվա- տորը	Ծնեկն ու հասկի եղիվա- տորը ներքին մասը լցվում են և բռնվում:	1. Թմբուկը շատ ուժեղ և ջարդում ծաղալը 2. Առաջին դոման մաղը լցված և մո- լախոտերով: 3. Մաղի հասկի սան- րի մատները չկան և կամ ծոված են 4. Առաջին դոման ողախոխիչի հոսան- քն ուժեղ և և կամ անկանոն ուղղու- թյուն ունի: 5. Աղտոտված մո- լախոտ հացահա- տիկի հունձը ցածր և կատարվում:	1. Թմբկատակը քիչ վար իջեցնել: 2. Առաջին դոման մաղի լցվելու առաջն առնել: 3. Հասկի սանր չլինելը կամ ծոված մատները նորերով փո- խարինել: 4. Ողի հոսանքի ուժը նվազեց- նել և ուղղությունը փոխել—հո- սանքն ուղղելով մաղի տակի առաջին կողմը: 5. Հացը մոլախոտառ լինելու դեպ- քում Հեղբերը վեր բարձրացնել:
Լիսեան ու առանցքա- կալները	Առանցքա- կալների սաստիկ տա- քանալն ու արագ կեր- պով մաշվելը:	1. Անբավարար և անժամանակ (ուշ- ուշ) յուղումը: 2. Շղթաների չափից ավելի ձգվածու- թյունը:	1. Առանցքակալները ժամանա- կին յուղել և առանցքակալները յուղման վորակին ստուգել: 2. Շղթաների ձգվածութունն ստուգել և սաստիկ ձգված ջրղ- թաները թուլացնել:
Ատամ- նանիվնե- րն ու շղթաները	Ատամնանիվ- ների արագ մաշվելն ու կոտրվելը: Շղթաների կոտրվելը:	1. Ատամնանիվները չեն դառնվում մի հարթության վրա: 2. Կոմբայնի առան- ձին մատերի չափից ավելի ծանրաբեռ- նվածությունն ու լցվելը 3. Շղթաներն ան- կանոն են հազցված 4. Նախապահիչ մուխակների զբո- ւյանակները սաստիկ ձգված են:	1. Բոլոր մեկ շղթայով միացած ատամնանիվները միևնույն մա- կարդակի վրա տեղադրել: 2. Ուշադիր կերպով հետևել մե- քնայն աշխատանքին, պարբե- րաբար ստուգելով բոլոր մեխա- նիզմները: 3. Ստուգել շղթաների դրվածքի կանոնավոր վիճակը: Յեթն ջրղ- թան հիշտ և հազցված ա) ատամնանիվը տանող առամբ պիտի հենված լինի շղթայի ճարձանդիկի յետևի մասին. բ) շղթայի ճարձանդիկի բաց- վածքը պիտի լինի արտաքին կողմից: 4. Որոտ ձգված գոսպանակները թուլացնել: 1. Զոսպանակների ձգողությունը թուլացնել. կարգավորել խողո- վակները՝ դնելով իրենց տեղերը
Նախա- պահիչ մուխակ- ները	Մեխանիզմ- ները լցվելու և կամ նրանց կոտրատվելու դեպքում նա- խապահիչ մուխակների անջատված չլինելը:	1. Կարգավորիչ խո- ղովակների բացա- կայություն հետեան- քով, նախապահիչ մուխակների զբո- ւյանակները սաս- տիկ ձգված են:	

ԿՈՄԲԱՅՆԻ ՏԵԽՆԻԲԱԿԱՆ ԽՆԱՄԲԸ ԱՇԽԱՏԱՆԻ ԺԱՄԱՆԱԿ

Կոմբայնավարն իրեն անմիջապես յենթակա դեկը վարողի հետ միասին պարտավոր է ամեն օր, կոմբայնն աշխատանքի դնելուց առաջ, կատարել կոմբայնի խնամքն ապահովող հետե-
յալ ուղեբացիաները.

Հեղեղի նկատմամբ.— 1. ստուգել ամրվածքները փոխանց-
ման տուփի մեջ՝ յուղի քանակը, և առանցքակալների յուղումը՝
ստիլդոլով.

2. Շղթայի ձգած աղիկների պնդողակները ձգել և ստիլդո-
լով յուղել:

3. Թեք տրանսպորտյորի լիսեռի ներքևի առանցքակալը
յուղել ստիլդոլով.

4. յուղել ստիլդոլով ատամնանիվի վիլակին փոխանցող
առանցքակալը.

5. յուղել կարգանային առանցքի առանցքակալը.

6. Թեք տրանսպորտյորի և վիլակի փոխանցման շղթայի ձգվա-
ծությունը ստուգել և յուղել բանաշխատ ավտոլով.

7. Ավտոլով յուղել Թեք տրանսպորտյորի յետևի վերին
(փայտե) առանցքակալը.

8. ավտոլով յուղել Հեղեղի տրանսպորտյորի առանցքի յե-
տևի (փայտե) առանցքակալը.

9. բանաշխատ ավտոլով յուղել Գուլի փոխանցող ծխնիները.

10. ստիլդոլով յուղել դաշտային անիվի առանցքա-
կալը.

11. մաքրել և յուղել Հեղեղի տրանսպորտյորի արտաքին
(դրսի) լիսեռը.

12. ստուգել Հեղեղի տրանսպորտյորը, փոկերի ձգվածու-
թյունը և պարզել, Թե արդյոք չկան քաթանի վրա կոտրված
ձողիկներ.

13. մատնաշարի և կտրող ապարատի միջոցով ստուգել
մատների դրվածքն ու ամրվածքը, սեզմենտների կանոնավորու-
թյունը ու մաքրել մոլախոտերից մատներն և սեզմենտները.

14. ստուգել վիլակի ձողիկները և ձգանները ամրվածքները.

15. ստիլդոլով յուղել վիլակի լիսեռի առանցքակալները.

16. ստիլդոլով յուղել Թեք տրանսպորտյորի առևի ստորին

լիսեռի առանցքակալը.

17. յուզել շարժաթիւր յերկու յուզարներէց և ստուգել ամբ-
վածքները: Դանակի ուղղիչն ավտոլով յուզել.

18. արտակենտրոնի լիսեռի առանցքակալը յուզել սոլի-
դոլով:

19. ստուգել վիլակի ձգած շղթաները, ատամնանիվային
հեղյուսները, ամրվածքը և յուզել բանաշխատ ավտոլով.

20. ստուգել թիք տրանսպորտորի ձգվածութիւնը ու ձո-
ղիկները ամբողջութեամբ.

21. ավտոլով յուզել թիք տրանսպորտորի լիսեռի առջևի
վերին, փայտե առանցքակալը.

22. ավտոլով յուզել Հեղերի տրանսպորտորի լիսեռի առ-
ջևի (փայտե) առանցքակալը՝ վիլակի աջ կողմի կալսիչի աջ
կողմի նկատմամբ.

23. սարքել ընդունիչ առանձնարանը և ստուգել ինքնամա-
տուցչի տրանսպորտորի ձգվածութիւնը: Ստուգել նույնպէս
ատամնանիվների կառանային հեղյուսները ամրվածքները.

24. ստուգել թմբուկի ատամները ամրվածքը և թմբուկա-
տակի ատամները ու թմբուկի միջև ընկած բացակը.

25. ստուգել բիտերի կառանային հեղյուսները և ընդունիչ
առանձնարանի ամրվածքները:

26. ստուգել թմբկատակի ատամները, ամրվածքը.

27. ստուգել հացահատիկի տրանսպորտորի միացումները.

28. ընդունիչ առանձնարանի տրանսպորտորի փայտե
առանցքակալը յուզել ավտոլով.

29. բանաշխատ ավտոլով յուզել կոմբայնի առջամասի
դարձնող կլոր շրջանակը.

30. սոլիդոլով յուզել առջամասի անիվի առանցքակալը.

Կալսիչի ձախ կողմի նկատմամբ. — 31. ավտոլով յուզել ըն-
դունիչ առանձնարանի տրանսպորտորի փայտե առանցքակալը.

32. դատարկման շնեկի ներքևի ատամնանիվի վաճանները
յուզել ավտոլով.

33. սոլիդոլով յուզել բեռնաթափիչ շնեկի ներքևի առանց-
քակալը.

34. բեռնաթափիչ շնեկի Դուկի ծխնին յուզել բանաշխատ
ավտոլով.

35. ստուգել շղթայի ձգվածութիւնը բեռնաթափիչ շնեկի
նկատմամբ և յուզել բանաշխատ յուզով.

36. ստուգել կառանային հեղյուսների ամրվածքները.

37. սոլիդոլով յուզել շղթայի ձգան առիկը.

38. ստուգել բունկերի ամրվածքը.

39. սոլիդոլով յուզել ընդունիչ առանձնարանի բիտերի
առանցքակալը.

40. ընդունիչ առանձնարանի տրանսպորտորի առանցքա-
կալը սոլիդոլով յուզել և ստուգել նախապահիչ մութակը:

41. սոլիդոլով յուզել Հեղերի փոխանցող լիսեռի առանցքա-
կալը.

42. ստուգել Հեղերի փոխանցող նախապահիչ մութակի լի-
սեռի զսպանակների ձգվածութիւնը.

43. սոլիդոլով յուզել թմբուկի լիսեռի առանցքակալը.

44. ստուգել շղթայի ձգվածութիւնը և շղթան յուզել ավ-
տոլով.

45. սոլիդոլով յուզել շղթայի ձգան առիկը.

46. սոլիդոլով յուզել առաջին (գլխավոր) բիտերի լիսեռի
առանցքակալը.

47. ստուգել առաջին, գլխավոր բիտերի ատամնանիվի կառ-
նային հեղյուսները ամրվածքը.

48. ավտոլով յուզել հացահատիկի տրանսպորտորի ստորին
լիսեռի (փայտե) առանցքակալը.

49. սոլիդոլով յուզել ձգան առիկը.

50. սոլիդոլով յուզել մաքուր հացահատիկի շնեկի լիսեռի
առանցքակալը.

51. սոլիդոլով յուզել յերկրորդ գտման ողափոխիչի լիսեռի
առանցքակալը.

52. ստուգել յերկրորդ գտման ողափոխիչի կառանային հեղ-
յուսների ու պնդողակները ամրվածքները.

53. սոլիդոլով յուզել յերկրորդ գտման բաշխիչ շնեկի առանց-
քակալը.

54. սոլիդոլով յուզել յերկրորդ գտման ճաղավոր իրանի
առանցքակալը.

55. սոլիդոլով յուզել յերկրորդ գտման ելեվատորի լիսեռի
առանցքակալը.

56. ստուգել մաքուր հացահատիկի ելեվատորի շղթայի
ձգվածութիւնը.

57. սոլիդոլով յուզել տանող անիվի լիսեռի առանցքակալը.

58. սոլիդոլով յուզել առաջին գտման ողափոխիչի լիսեռի
առանցքակալը.

59. ստուգել առաջին դտման ողափոխիչի հեղյուսաների և պնդողականների ամբլածքները.
60. սոլիդոլով յուզել առաջին դտման շնեկի առանցքակալը.
61. ստուգել առաջին դտման ելելատորի շըթայի դրու-
թյունը.
62. ծղոտի տրանսպորտորի ողափոխիչի առանցքակալը սո-
լիդոլով յուզել և ստուգել ողափոխիչի կառանային հեղյուսաների
ամբլածքը.
63. սոլիդոլով յուզել յերկրորդ բիտերի առանձքակալը.
64. սոլիդոլով յուզել հացահատիկի տրանսպորտորի վերին
լիսեռի առանցքակալը.
65. սոլիդոլով յուզել յերկրորդ և չորրորդ բիտերների և
միջանցիկ ուղիկի առանցքակալները.
66. ստուգել շղթայի ձգվածությունը ու շղթան յուզել
բանաշխատ ավտոլով:
67. մաքրել առաջին դտման մաղերը և առանցքակալը յու-
զել սոլիդոլով.
68. սոլիդոլով յուզել հինգերորդ (քառաճիպոտ) բիտերի
առանցքակալը.
69. սոլիդոլով յուզել ծղոտի առանցքակալի ներքին լիսե-
ռի առանցքակալը.
70. սոլիդոլով յուզել վեցերորդ բիտերի առանցքակալը.
71. սոլիդոլով յուզել յերկճիպոտ բիտերի առանցքակալը.
72. սոլիդոլով յուզել ութերորդ բիտերի առանցքակալը.
73. սոլիդոլով յուզել ձգան ուղիկը.
74. սոլիդոլով յուզել ծղոտի տրանսպորտորի վերին լիսեռի
առանցքակալը.
75. ստուգել ծղոտի տրանսպորտորի վերին լիսեռի ատամ-
նանիվի նախապահիչ զսպանակների ձգվածությունը.
76. սոլիդոլով յուզել հասկի շնեկի առանցքակալը:
77. Կալսիչի նկատմամբ (տջ կոդմի).—Սոլիդոլով յուզել ըն-
դունիչ առանձնարանի ինքնամատուցի առանցքակալը.
78. սոլիդոլով յուզել ընդունիչ առանձնարանի բիտերի
առանցքակալը.
79. սոլիդոլով յուզել հացահատիկի տրանսպորտորի փայտե
(ստորին) առանցքակալը.
80. սոլիդոլով յուզել թմբուկի լիսեռի առանցքակալը.
81. սոլիդոլով յուզել ձգան ատամնանիվի առանցքակալը.

82. ստուգել Գալիայի շղթայի միացման տեղերը և յուզել
բանաշխատ ավտոլով.
83. սոլիդոլով յուզել առաջին գլխավոր բիտերի առանցքակալը.
84. սոլիդոլով յուզել մաքուր հացահատիկի շնեկի առանց-
քակալը.
85. ստուգել մաքուր հացահատիկի շնեկի ատամնանիվի նա-
խապահիչ զսպանակների ձգվածությունը.
86. սոլիդոլով յուզել առաջին դտման ողափոխիչի առանց-
քակալը.
87. ստուգել առաջին դտման ողափոխիչի կառանային հեղ-
յուսաների և պնդողականների ամբլածքները:
88. սոլիդոլով յուզել ձգան ուղիկը.
89. ստուգել շղթայի ձգվածությունը, յուզել բանաշխատ
ավտոլով.
90. սոլիդոլով յուզել տանող անիվի սոնակի առանցքակալը.
91. սոլիդոլով յուզել ծղոտի տրանսպորտորի վերին լիսեռի
առանցքակալը
92. սոլիդոլով յուզել ութերորդ բիտերի առանցքակալը.
93. սոլիդոլով յուզել յոթերորդ (յերկճիպոտ) բիտերի
առանցքակալը.
94. սոլիդոլով յուզել հասկի շնեկի առանցքակալը.
95. ստուգել հասկի շնեկի նախապահիչ մութակի ձգվածու-
թյունը.
96. ստուգել և մաքրել հասկի ելելատորի շղթան.
97. սոլիդոլով յուզել ծղոտի տրանսպորտորի ստորին
առանցքակալը.
98. սոլիդոլով յուզել ձգան ուղիկի առանցքակալը.
99. սոլիդոլով յուզել ձգան ուղիկի առանցքակալը.
100. ստուգելով, յուզել ծղոտի տրանսպորտորի ողափոխիչի
առանցքակալը և ստուգել ողափոխիչի կառանային հեղյուսաների
ամբլածքները.
101. սոլիդոլով յուզել հինգերորդ (քառաճիպոտ) բիտերի
առանցքակալը.
102. սոլիդոլով յուզել յերկրորդ և չորրորդ բիտերների
առանցքակալները.
103. սոլիդոլով յուզել տրանսպորտորի վերին առանցքի
առանցքակալը.
104. սոլիդոլով յուզել յերկրորդ բիտերի առանցքակալը

105. սուրիդոլով յուղել առաջին դաման շուռովիկի առանցքակալը.

106. սուրիդոլով յուղել առաջին դաման շնեկի առանցքակալը.

107. ստուգել առաջին դաման նախապահիչ մուծակի զըսպանակների ձգվածությունը.

108. ստուգել շղթայի ձգվածությունը և յուղել շղթան բանախատ ավտոլով.

109. սուրիդոլով յուղել առաջին դաման ողափոխիչի լեսեռի առանցքակալը.

110. սուրիդոլով յուղել յերկրորդ դաման շուռովիկի առանցքակալը.

111. սուրիդոլով յուղել յերկրորդ դաման շնեկի առանցքակալը.

112. սուրիդոլով յուղել յերկրորդ դաման ելեվատորի վերին առանցքակալը

113. սուրիդոլով յուղել բուռնիքի ելեվատորի առանցքակալը.

114. սուրիդոլով յուղել ղեկի առանցքակալը.

115. սուրիդոլով յուղել հասկի ելեվատորի վերին առանցքակալը.

116. ստուգել դատարկման խողովակի ձգանքների ամրվածքները.

117. սուրիդոլով յուղել բեռնաթափիչ շնեկի վերին առանցքակալը.

118. Յուրաքանչյուր 3-4 ժամ աշխատանքից հետո պիտի կրկնել հետևյալ սպերացիաները՝ 6,7,8,9,10,11,13,17,19,21,22,24,28,31,42,44,48,56,61,66,79,80,82,89,108, իսկ հետևյալ կետերի նկատմամբ սպերացիաները պետք է կրկնվեն ամեն մի 8—10 ժամ աշխատանքից հետո 2,3,4,5,6,7,8,9,10,11,12,13,14,15,16,17,18,19,20,21,22,23,24,25,26,27,28,29,30,31,33,34,35,38,39,43,44,46,47,48,51,56,57,58,61,62,63,64,66,69,70,79,80,83,86,89,90,91,96,97,100,103,104,105,108,109,112,113,117:

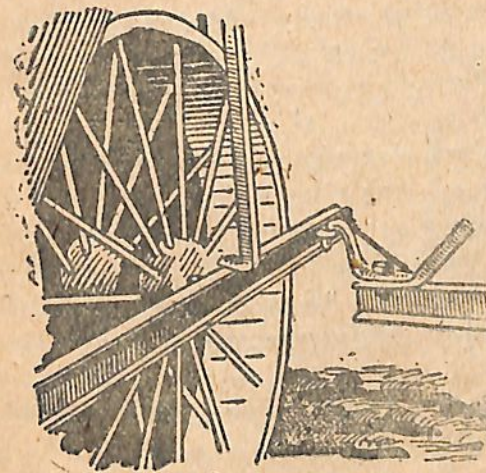
II. ԿՈՄԲԱՅՆՆԵՐԻ ՀԵԴԵՐՆ ԻՋԵՑՆԵԼԸ ՅԵՎ ՀԱՐՄԱՐԱՆԲԸ

Այս հարմարանքը ծառայում է Հեղերի տանող մասն իջեցնելու նպատակին՝ կարճ ու պակաս հասկերը ցածրից կտրելու համար:

Հեղերն իջեցնում են հետևյալ յեղանակով.

Կոմբայնի ընթացքի ուղղությամբ աջ կողմից Հեղերի յետևի մասն վրա յեն դնում յերկտավր հեծանի մի կտոր 28 սանտիմետր յերկարությամբ և 2 սանտիմետր բարձրությամբ: Հեծանի կտորը Հեղերի հիմնական հեծանուն է ամրացվում յերկու հեղյուսով: Հեղերի անվիլ սնակը հանում են իր տեղից և ամրացնում հեծանի կտորին այնպես, ինչպես առաջ ամրացված էր: Կոմբայնի ընթացքի ձախ կողմից Հեղերի նույն հիմնական հեծանի վրա յեն դնում պլիսպի ճարմանդն այն հաշվով, վոր իջեցումը յերկու կողմից էլ հավասար լինի, այսինքն ամեն կողմից 12 սանտիմետր իջնի: Ծարմանդն ամրապնդում են այնպես, ինչպես սովորաբար ամրացնում են ճարմանդները:

Այդ յեղանակով Հեղերը սովորականից 12 սանտիմետր իջնում է ցած, վորի հետևանքով Հեղերի հարթակի նկատմամբ թեքվածքի անկյունները սովորական 10—16°-ից իջնում են և կազմում 6° իսկ հունձը կատարվում է ավելի ցածրից, դրա համար հարկավոր է՝ (մինչև 1935 թ. արտադրվող կոմբայնների համար) ա) 28 սանտիմետր յերկարության յերկտավր հեծանի մի կտոր. բ) «Կոմունար» գործարանի պլիսպի ճարմանդ: Այդպիսի ճարմանդ չլինելու դեպքում, ոգտագործում են կոմբայնի սովորական ճարմանդը, վորի տակ դնում են յերկտավր հեծանի մի կտոր, նույն չափի, ինչ վոր գործադրում են դաշտային անվիլի կիսասնակի համար, գ) 5/8 դույմանոց չորս հեղյուս:



Նկ. 27. Հեղերն իջեցնելու հարմարանք

Հեղերն իջեցնելու հարմարանքն (նկ. 27) այնքան պարզ կառուցվածք ունի, վոր այն պատրաստել կարելի է ամեն մի խորհրդատեսությամբ և մեքենատրակտորային կայանում: Այդ հարմարանքի նպատակահարմարությունն ու ոգտավետությունն մեր պայմաններին համափորձված է ստուգված են Լենինականի ՄՏԿայանում 1934 թ. բերքահավաքի ժամանակ:

Հիմա գործարանն ինքն է ուղարկում այդ հարմարանքը կոմբայնի հետ միասին:

Կոմբայնի դաշտային աշխատանքի ժամանակաշրջանը Հա-
փազանց կարճ է:

Կոմբայնի ստացիոնար աշխատանքն ավելացնում է կոմ-
բայնի տարեկան բեռնվածությունը 2—3 անգամ և ավելի. բացի
դրանից, վորոշ Հափով հնարավորություն է տալիս տնտեսու-
թյանը համեմատաբար քիչ թվով կալսիչներ աշխատեցնել: Կոմ-
բայնը կալսելու նպատակներով դործադրելու մի քանի յեղա-
նակներ կան:

Հնձող մեքենաներով կամ գերանդիով հնձած հացահատիկը
դաշտում խրճեր են կաղում և ապա կոմբայնը մեկ խրճից մյու-
սին անցնելով կալսում է այն:

Յեթե հնարավորություն կա, խրճերը նախապես պիտի
հավաքել և դեզ կաղմել (դեզել), վոր կոմբայնը հնարավորու-
թյուն ունենա լավ աշխատելու: Յեթե խրճերը խոշոր են, ապա
քիչ են կոմբայնի դադարները. կոմբայնի կալսիչ մասն ավելի յե
լրիվ ծանրաբեռնված:

Ստացիոնար կալսման ժամանակ Հեդերի դանակն ու վրա-
կը դուրս են հանվում, իսկ մի քանի դեզերում հանվում է և
ամբողջ Հեդերը: Ստացիոնար աշխատանքի նախապատրաստու-
թյունը տարվում է յերկու ուղղությամբ. առաջինը և ամենից
գլխավորը, դա կալսելոյ մասսան թմբուկին հավասարաչափ տալն
ապահովելն է: Կոմբայնը կանգնած տեղում մեծ քանակի հացա-
հատիկ կալսելու համար, Հեդերն ամբողջովին քանդում և հեռաց-
նում են կալսիչից, իսկ աշխատանքը կատարվում է սովորական
կալսիչի աշխատանքի նման:

Հեդերը հանված ժամանակ թմբուկի սնման առանձնարա-
նին դնում են բարձր կողեր ունեցող մի սեղան (կողերի յերկա-
րությունը յերկու մետր), վորի վրա դրվում են խրճերը, ըստ-
վորում անհրաժեշտ է նկատի ունենալ, վոր կոմբայնը փոխանց-
ման կարգավորիչ չունենալու պատճառով անհրաժեշտ է հատկա-
պես հացահատիկի մատուցումը հավասարաչափ կերպով կա-
տարել:

Խրճկապ մեքենայի հավաքած հացահատիկը կալսելուց առաջ,
խրճերի կապը պետք է քանդել:

Վորպես որենք պիտի իմանալ, վոր

1. Վոչ մի դեպքում լարանները կտրող դանակները Հափաք և
թողնել սեղանին: Նկատված է, վոր այդպիսի դեպքում դանակներից
շատերն անողայման ընկնում են թմբուկի մեջ և հաճախ կոմ-
բայնի ֆնասվելուն պատճառ դառնում:

2. Վոչ մի դեպքում թուշլատերելի չե և արգելվում է խրճե-
րը յերկաթի յեղաններով մատուցելը:

Անհրաժեշտ է հիշել, վոր կոմբայնի ստացիոնար աշխատան-
քը համեմատաբար ավելի անբարենաջող պայմաններում է տեղի
ունենում, քան կոմբայնի աշխատանքը դաշտում: Ամենից առաջ
տեղի յե ունենում խրճերի անհամաչափ մատուցում, վոր յերբեմն-
յերբեմն բարձրացնում է բեռնվածությունը և թմբուկը բոլորովին
լցվում է: Ստացիոնար կալսումը Հեդերով կատարելիս՝ մատուց-
ման համաչափությունը դալիորեն ավելի յե կարգավորում, քան
այն դեպքում, յերբ մատուցումը կատարվում է հատուկ սեղա-
նից: Սա առաջանում է նրանից, վոր Հկալսված հացահատիկը
Հեդերի քաթանի վրա յեն լցնում միաժամանակ մի քանի հողի:

Բացի, դրանից անհրաժեշտ է հիշել, վոր կոմբայնի կալսիչ-
ները հարմարեցրած լինելով հատկապես կարճ հացը կալսելուն,
իրենց արտադրողականությամբ սովորական կալսիչներից նշա-
նակալից Հափով յետ են մնում, վորպիսի հանգամանքը հարկա-
դրում է մեզ ուշադրություն դարձնել թմբուկի մատուցումը
հավասարաչափ կատարելու վրա: Մատուցման հավասարաչափու-
թյան աստիճանը ավելացնելու և կոմբայնի արտադրողականու-
թյունը բարձրացնելու նպատակով՝ առաջարկվում է Հեդերի քա-
թանի վրա դնել հատուկ փայտե (помост) բարձրադիր տախտակ,
վորը մոտավորապես հավասար լինի Հեդերի յերկարություն մի
յերբորդին: Դրա բարձրությունն այնքան պիտի լինի, վոր Հե-
դերի քաթանի ձողիկները Հկալսեն բարձրադիր տախտակներին:

Հետագա աշխատանքը կատարվում է հետևյալ կարգով.
Յեղանների միջոցով սեղանից բարձրադիր փայտե տախտակի
վրա յեն լցնում Հկալսված հացահատիկը, ըստ վորում, այս դեպ-
քում, ամենեվին անհրաժեշտ չե, վոր սպասարկող անձնակազմը
նախապես վարժված ու փորձված լինի այդ աշխատանքում:
Փայտե բարձրադիր տախտակի վրայից փորձված մատակարար-
ներից մեկը Հեդերի շարժական քաթանին է լցնում, ըստ հա-
րավորին, հավասարաչափ բաժիններ, և այսպիսով նշանակալից
Հափով լավանում է մատակարարման հավասարաչափությունը,

իսկ արտադրողականութիւնը աճում և մեկուկես կամ յերկու անգամ:

Կոմբայնի ստացիոնար աշխատանքի անբարենաջող պայմանները հարկադրում են մեզ առանձնահատուկ ուշադրութիւն դարձնել այն բոլոր անհրաժեշտ կարգավորումների և ստուգումների վերաբերմամբ, վորոնք հիշատակված են այս գրքի հիմնական կարգավորումների բաժնում:

Անհրաժեշտ և առանձին մանրամասների ձգվածութիւնը և ամրվածքներն ստուգել և կատարել իր ժամանակին, մաշված և կոտրված մասերը ժամանակին նորերով փոխարինել և կարևոր մասերը խնամքով յուզել:

Յերկրորդ կարևոր հանգամանքը, վորն անհրաժեշտ և հաշվի առնել, կոմբայնի ստացիոնար կալուստը կազմակերպելիս, դա ծղոտը փոխադրելն է: Յերը կոմբայնը փոքր դեղեր և կալսում, ծղոտի փոխադրութեան հարցը կարևոր նշանակութիւն չի ստանում, վորովհետև ստացված ծղոտն աննշան չափի յե լինում:

Խորհրդային Ռուսաստանի բազմաթիվ խորհրդատեսութիւններում ծղոտի փոխադրութիւնները հաջողութեամբ են կատարում «Серп и Молот» գործարանի ծղոտի հատուկ տրանսպորտորները:

13. ԱՐԵՎԱՆՍԱՂԿԻ ՅԵՎ ԱՅԼ

ԿՈՒԼՏՈՒՐԱՆԵՐԻ ԲԵՐԲԱՅԱՎԱԲԸ

ԿՈՄԲԱՅՆԻ ՄԻՋՈՑՈՎ

«Կոմունար» և «Ստալինեց» կոմբայնները, բացի հացահատիկային կուլտուրաներից, գործադրվում են նաև արևածաղկի, վոսպի, սորգոյի, սոյայի, տարբեր խտաբույսերի, բրինձի և ուրիշ բույսերի բերքահավաքը կատարելու նպատակով, ըստ վորում յուրաքանչյուր կուլտուրայի բերքահավաքը կատարելիս, կոմբայնն ունենում և այդ կուլտուրայի բերքահավաքին հարմարեցրված առանձին հարմարութիւններ:

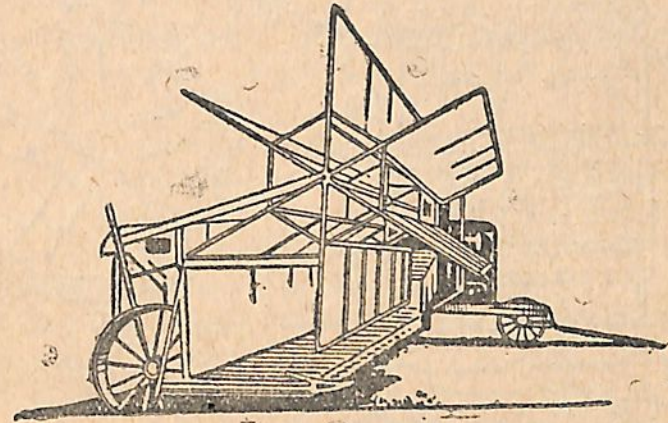
Սոյայի, սիսեռի և լոբազգիները բերքահավաքը կոմբայնով կատարելիս, ոգտվում են լիֆտերներով-թեյիք ունեցող յերկար մատներով, վորոնք, աշխատանքի ժամանակ բարձրացնում են գետինն պակած ցողունները և թույլ են տալիս կտրել բույսը պատիճն անփնաս պահելով:

Կոմբայնն արեւածաղկի բերքահավաքին հարմարեցնելու համար անհրաժեշտ և կատարել հետևյալ փոփոխութիւնները.

1. Կտրող ապարատի վերաբեմամբ.— 1. նորմալ վիճակը փոխարինվում և հատուկ դեկտի վիճակով (նկ. 28):

2. 22 ատամ ունեցող վիճակի լիսեռի ստամանիվը փոխարինվում և 30 ատամ ունեցող սղոցարդով:

3. վիճակի լիսեռին ЖМ 115 աստղանիֆն ամրացնելու նպատակով, գայլիկոնով ծակում են 10 միլիմետրանոց 2 անցք, դոյութիւն ունեցող անցքերի աջ ու ձախ կողմը:



Նկ. 28. Կոմբայնով արեւածաղկի հավաքելիս վիճակի սկսվողակներ են ամրացնում

4. քամու վահանակի արտաքին և ներքին նեցուկները փոխարինվում են նոր, յերկարավուն նեցուկներով, վորի համար վահանի վերին անկյունների մեջ նրա յեղրերին փորում են հորիզոնական դարակներ, վորոնց լայնութիւնը (յեղրից սկսած) 45—50 միլիմետր և:

5. փոքր քաթանը պետք և հանել:

6. վիճակը բարձրացնող կարգավորիչ անկյունարդները հանվում և փոխարինվում են նորերով, յերկարավուն անկյունարդներով:

7. վիճակի շարենգիները փոխարինվում են յերկարավուն շարենգիներով:

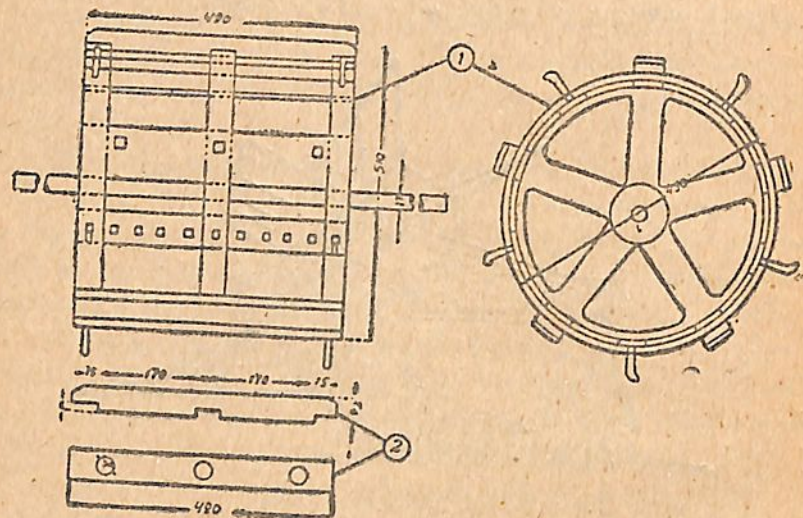
Կալսիչի վերաբեմամբ.— 1. մատուցչի տրանսպորտորի ձողիկները նորմալ քանակն ալիւցնում և յերկու անգամ:

2. Թմբուկի ստամանը հանուժ են և նրանց փոխարեն Թմբուկի ձողերին կապում են փայտե հեծաններ (նկ. 29).

3. դեկերը (թմբկատակերը) փոխարինվում են նոր ատամ-
ներ հունեցող դեկերով:

4. առջևի դեկի դիմապանակը (КОЗЫРЕК) փոխարինում են
հատուկ դիմապանակով:

5. թմբուկի մատուցիչ բխերի շրջանակը պատում են
թիթեղով:



Նկ. 29. Կոմբայնով արվածագիլ հավաքելու նպատակով հանում են բարակի
ատամների խիտ շարքերը յնվ նրանց փոխարեն մույն ձողերի վրա փայտե հեծաններ
են ամրացնում:

6. թմբուկի լիսեռի վրա դնում են 490 մմ. տրամագիծ ու-
նեցող փոկանիվ, իսկ 11 ատամ ունեցող ատամնանիվը փոխա-
րինում են 22 ատամ ունեցող ատամնանիվով:

7. ծղոտի տրանսպորտորի ողափոխիչը դուրս են հանում,
պատերի միջի պատուհանները գոցում են հատուկ վերադիր
ծածկոցների միջոցով:

8. ողափոխիչի լիսեռի փոխարեն վերադիր ծածկոցների վրա
ամրացված են МЖ 182 ռոլիկներ, վորոնց վրա յե դրվում յեր-
կարավուն, ավելացրած ձողերով ծղոտի տրանսպորտորը:

9. թափահարիչները դուրս են հանում. թողնում են մի-
այն առաջին յերկուսը՝ հացահատիկի տրանսպորտորի մոտ:

10. ծղոտի տրանսպորտորի ողափոխիչի լիսեռի (մեքենա-
յի ընթացքի ուղղությամբ) ձախ առանցքակալի փոխարեն, մի-

ենույն անցքերի վրա դրվում են հատուկ ռոլիկ: Ռոլիկը դնում են
շղթայի ընթացքը պահպանելու համար:

11. հասկի շնեկի սահիչ տախտակը նորով են փոխարինվում:

12. առաջին դոման մաղը հանվում են և փոխարենը դըր-
վում են յերկար, թիթեղե անցք ունեցող մաղ:

13. յերկրորդ դոման վերին մաղը մնում են նույնը, իսկ
ստորինը փոխարինվում են թիթեղե անցքներ ունեցող մաղով
(12 մմ. տրամագիծ ունեցող):

14. հասկի ելեվատորը վեր են բարձրացվում, ելեվատորի
թեղնոցը փոխարինվում են նորով, վորն ուղղված պիտի լինի յեր-
կրորդ դոման մաղի կողմը:

15. կալսիչի տանիքի յերրորդ անկյունարդը փոխարինվում
են նոր, յերկարավուն անկյունարդով: Այս անկյունարդին են
պտուտակվում յերկու նոր, ուղղահայաց անկյունարդներ, վորոնց
և ամրացվում են հասկի ելեվատորը, վորն ունի մի անցք՝ ելեվա-
տորն իր տեղն ամրացնելու համար:

16. թմբուկի տուփի կափարիչի մեջ հասկի ելեվատորի
թեղնոցի անցքը գոցում են թիթեղով:

17. շարժիչի վրայի փոկանիվը փոխարինվում են նորով,
վորը պիտի ունենա 200 մմ. տրամագիծ:

18. Գալիայի շղթան յերկարացում են, ավելացնելով շղթա-
յին վեց ողակ:

14. ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՏԵԽՆԻԿԱՆ

Կոմբայնի շատ մասեր պետք են պաշտպանված լինեն նա
խապահիչ հարմարանքներով: Շղթաներն ու ատամնանիվները
վտանգավոր են դեկը վարողի և կոմբայնավարի համար: Վորեն
ամենափոքր անզուգուղեթյուն և ահա կոմբայնի վրա աշխատողը
կարող են հաշմանդամ դառնալ:

Շարժիչի արտածող խողովակը բենզինի բաքին շատ մոտ են
գտնվում և, դեռևս չստանա շարժիչը կարգավորելիս, բենզինի ցայ-
տերից առաջացած բռնկումները կարող են վտանգավոր լինել:

Նպատակահարմար են արտածող խողովակը փաթաթել ա-
պետի թերթով, վերջինս նախապես ջրի մեջ թըջելով, վորից
հետո խողովակը պիտի փաթաթել վառարանի համար դործադրե-
վող մետաղալարով: Այս միջոցառումն ապահովում են կոմբայնա-
վարի ձեռքերն այրվածքներ ստանալուց:

Կոմբայնի շարժման ժամանակ, յերբ կոմբայնին և միաց-
ված նաև տրակտորը, արգելում և Հեղերի առջևով վազել,
անցնել:

Կոմբայնի վրա աշխատելիս, մեծ նշանակութուն ունի ղեկը
վարողի և կոմբայնավարի վերնահագուստը: Կին-կոմբայնավար-
ները նստելիս, պետք և մասնահագուստ ունենան: Ամենից լավ
կլինիք հագնել «կոմբինիզոն», այսինքն՝ բաձկոնն ու անդրվար-
տիկն իրարից չբաժանված, այլ կարմիր վորպես մի ամբողջու-
թյուն և թեվերն ամուր կոճկված:

Հրամարն անպայման պիտի միշտ կոմբայնի վրա պահել.
կոմբայնավարն ու ղեկ վարողը պիտի հրամարը լավ ճանաչեն
և նրա հետ վարվելու կերպն իմանան:

Աշխատանքից առաջ պիտի ստուգեն թե արդյոք լցված և
սարքի յե հրամարը: Կոմբայնով աշխատելիս, տրակտորների ար-
տածող խողովակի վրա պիտի դնել կայծկալներ: Կոմբայնի վրա
աշխատողները, կոմբայնին սպասարկելու ժամանակ, պիտի շար-
ժվեն վորոշ կանոններով և պահպանեն այդ կանոնները:

Այդ կանոնների ճշտիվ պահպանման նպատակն և կանխել
դժբախտ պատահարները:

Ստորև տալիս ենք կոմբայնով աշխատելու ժամանակ ան-
վտանգության համար անհրաժեշտ կանոնները, վորոնց հետ
անհրաժեշտ և ծանոթացնել բոլոր այն աշխատողներին, վորոնք
սպասարկում են կոմբայնին՝ բերքահավաքի ժամանակ: Այդ կա-
նոնների համաձայն.

1. յեթե հարկավոր կլինի կարգավորում կատարել մեքե-
նայի մեջ, ապա պետք և անպայման կոմբայնը կանգնեցնել և
հետո միայն կարգավորել:

2. շարժիչն աշխատելու ժամանակ վոչ մի դեպքում չի կա-
րել մաքրել լցված թմբուկը: Թմբուկը մաքրելու ժամանակ
անհրաժեշտ և նախապես դադարեցնել շարժիչը և հետևել, վոր
չլինի թե վորևե մեկը պատահաբար դործի գցի այն.

3. մեքենան այս կամ այն պատճառով դադարեցնելուց հե-
տո, առաջ՝ նախքան հարկավոր կլինի կոմբայնն աշխատեցնել,
անհրաժեշտ և զգուշացնել սուլիչով, աղղանշանի և կամ բարձր
ձայնով կանչել՝ «զգուշ մեքենան գործի յեմ գցում»:

4. հատկապես զգուշ պետք և լինել այն դեպքում, յերբ
այս կամ այն պատճառով դադարեցնում ենք մեքենան և մտնում
կալիչի մեջ կամ կալիչի տակ:

պիտի հետևել, վոր այդ ժամանակ տրակտորիստը հանկարծ
չաշխատեցնի տրակտորը: Ավելի լավ կլինի, վոր նման դեպքե-
րում տրակտորիստն իջնի տրակտորի վրայից, կանգնի կոմբայ-
նի մոտ և ոգնի կոմբայնավարին.

5. պետք և զգուշութուն պահպանել մեքենան աշխատելու
ժամանակ տեղի ունեցող յերկրորդ դոման կարգավորումները
կատարելիս.

6. պետք և զգուշ լինել այն դեպքում, յերբ հարկավոր և
լինում կտրիչ ապարատը մաքրել: Այդպիսի դեպքերում կտրիչ
ապարատից հեռու պետք և կանգնել:

7. աշխատողներին իրենց աչքերին պետք և ունենալ պաշտ-
պանող ակնոցներ, հակառակ դեպքում փոշին ու կեղտը կարող
են ընկնել աչքը, վերք առաջացնել և մնասել:

8. վոչ մի դեպքում չպետք և վայր ցատկել ղեկի կամրջա-
կից կամ շարժիչն աշխատելիս կամրջակին բարձրանալ Հեղերի
առևի կողմից. չպետք և ցատկել մանավանդ Հեղերի տրանս-
պորտյորն աշխատելու ժամանակ:

Ղեկի կամրջակին բարձրանալ կամ կամրջակից իջնել կա-
րելի յե միմիայն աջ կողմից:

9. չի թույլատրվում կոմբայնի շարժման ժամանակ կալիչի
տանիքի վրա գտնվել:

10. հացահատիկի արկղից հատիկը դուրս հանելիս, վորքով
հացահատիկն առաջ մղել կամ դուրս թափել չի կարելի, վորով-
հետև շնեկի շարժվող պտուտակը հանկարծ կարող և վտար բռնել:

11. կոմբայնն աշխատելիս, նրա առանձին մեխանիզմները
տավտամղիչով յուղելուց պիտի խուսափել: Յուղի սրսկում կա-
տարելու ամեն մի առանձին դեպքում կոմբայնի շարժիչն ան-
հրաժեշտ և կանգնեցնել, հակառակ դեպքում աշխատողն իր
ձեռքն կարող և գցել շարժվող մեխանիզմի մեջ:

Շղթաները յուղել կարելի յե կոմբայնի շարժիչի հանդարտ
պտույտների ժամանակ:

12. շարժիչը գործի գցելիս, կոթն անհրաժեշտ և բռնել բուլթ
մատը դուրս թողնելով: Շարժիչը նորից գործի գցելիս, բռնակը
չպիտի պտտեցնել շրջանաձև, վորովհետև շարժիչի յետընթաց
շարժման հետևանքով բռնակն աշխատողին շատ լուրջ վնասվածք-
ներ կարող և պատճառել:

15. ՀԱՎԱՀՐԴԵՀԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑԱՌՈՒՄՆԵՐ

Բերքահավաքի շրջանում՝ կոմբայնները աշխատանքի վայրում՝ կուտակված են մեծ քանակությամբ հեշտ բանկվող-այրվող նյութեր՝ վառելանյութ, յուղիչ նյութեր, հարդ, հացահատիկ և այլն։ Այդ պատճառով ելբերքահավաքի ժամանակ տրակտորային ամեն մի բրիգադ պիտի ձեռք առնի հետևյալ հակահրդեհային միջոցառումները.

1. Դաշտում բերքահավաքի ժամանակ չի թույլատրվում ծխել. կարելի է միմիայն հատկապես ծխելու համար նշանակված տեղերում ծխել։

2. Կոմբայնի յուրաքանչյուր ագրեգատի վրա հրամար պիտի լինի դրված։ Հրամարները վորակը ստուգված պիտի լինի։

3. Ուղավորման (заправочная) սայլերը ու կայանները նույնպես պիտի ապահովված լինեն հրամարներով։

4. Ուղավորման կայանների շրջապատը պիտի վարել, 3—4 մետր լայնությամբ ակոսներ բանալով։

5. Հրամարից բացի, յուրաքանչյուր ագրեգատը պիտի ունենա բահ և մի քանի պարի։ Պարիներ ու բահերն պիտի լինեն նաև ուղավորման բաղադրում և փոխադրության կետում։

6. Կոմբայնների և տրակտորների գիշեր ժամանակ կանգնեցնելու տեղերը նույնպես պիտի շրջավարել (опахаты).

7. Գիշերատեղում կոմբայններից ամեն մեկը մյուսից հեռու պիտի կանգնած լինի 20 մետրի վրա։

8. Բերքահավաքը կատարելուց առաջ, արտածող խողովակները, խլացուցիչները, ավտոնների, տրակտորների ու կոմբայնների կայծմարիչները այրուքից պիտի մաքրել։

9. Յուրաքանչյուր 3 որը մեկ անգամ պիտի մաքրել բոլոր այն շարժիչները, վորոնք աշխատում են բերքահավաքի ժամանակ։

10. Արտածող խողովակից և ավտոմեքենայի խլացուցիչից ծղոտի բռնկումն ապահովելու համար, յուրաքանչյուր ավտոմեքենայի խլացուցիչի տակ յերկաթե վահան պիտի լինի դրված, վորն ապահովելու է արտածող խողովակն ու խլացուցիչը ծղոտի հետ շփվելուց։ Բացի այդ, ուշադրություն պիտի դարձնել, վոր խլացուցիչը լավ ամրացված լինի արտածման խողովակին. վատ

ամրացված և կամ բոլորովին չտեղադրված խլացուցիչը կարող է հրդեհի պատճառ դառնալ։

Խլացուցիչի վրա պետք է դնել կայծ-մարիչներ։

11. Արգելվում է գիշեր ժամանակ մեքենաներ կարգավորելը։

12. Դաշտում կարգավորման բաղադրում պիտի ունենալ մեքենադաշտի սարքի, մի թիթե գուլթան։

13. Յուրաքանչյուր բրիգադում մեկը պատասխանատու պիտի լինի հակահրդեհային բոլոր այն միջոցառումները ժամանակին և ճշտիվ կյանքում կիրառելու համար։

14. Բերքահավաքից առաջ, բոլոր բրիգադները աշխատողներին պիտի ծանոթացնել ձեռք առնված բոլոր միջոցառումներին և այդ միջոցառումներն ողտագործելու յեղանակին՝ հրդեհի դեմ պայքարելու գործում։

Բանվորների արտադրական խորհրդակցություններում և ընդհանուր ժողովներում պիտի սրել բերքահավաքի ժամանակ հրդեհի վտանգի հարցը և պարզել հակահրդեհային բոլոր միջոցառումների ճշտիվ պահպանման և գործադրման անհրաժեշտությունը։

Անհրաժեշտ է նաև հասարակական վերահսկողության կետեր սահմանել բոլոր հակահրդեհային միջոցառումները կյանքում կիրառելու նպատակով և հասարակական դատեր կազմակերպել բոլոր այն մարդկանց նկատմամբ, վորոնք կխուսափեն հակահրդեհային միջոցառումներից։

15. Ազդեցություններ.— Բերքահավաք կոմբայններով կատարելիս, աշխատանքը հաջող կատարելու գործում՝ շատ կարևոր է ազդանշանների դերը։

Կանոնավոր կատարվող ազդանշանները նվազեցնում են պարապետները և նշանակալից չափով արագացնում, հեշտացնում են ագրեգատների կապը կարգավորման և վերանորոգման բաղաների վարչատնիսիկական պերսոնալի հետ, ինչպես և կոմբայնավարի կապը տրակտորիստների հետ։

Ազդանշանները կազմակերպվում են այսպես.

1. ազդանշանները դրանք պայմանական ազդանշաններն ու պայմանական նշաններն են, վոր պիտի հարմարեցված լինեն որվա տարբեր ժամերին (ցերեկը և գիշերը) և պիտի գործեն անվերապ թե փոքր և թե մեծ տարածություն վրա.

2. ազդանշանի սխառեմը պիտի հենված լինի փոխադարձ

նշաններ տալու վրա, այսինքն՝ ազդանշանն իմացողը պիտի պատասխանի ազդանշանով:

3. ազդանշանների սխառմը պիտի լինի պարզ և մատչելի, վոր դաշտի բոլոր աշխատողները հեշտությամբ հասկանան և յուրացնեն այն:

4. ցերեկվա ազդանշանների համար գործադրում են փոքրիկ դրոշակներ: Գիշերային ազդանշանները կատարում են գունավոր «թաշող մուկ» լապտերի միջոցով և տրակտորի ֆարի ոգնությամբ:

Այստեղ, վորպես որինակ, բերում ենք Մուրեթենակի հացահատիկային խորհրտնտեսության մեջ ընդունված և գործածվող ազդանշանները:

ա. կոմբայնավարի կանչը տրակտորիստին՝ յերկար սուլուց.
բ. կոմբայնավարի կանչը ղեկ վարողին՝ յերկու կարճ սուլուց.
գ. բրիգադիւրին կամ նրա ոգնականին կանչում են դրոշով, վերջինս գլխից բարձր բռնելով:

դ. դժբախտ դեպքերի ժամանակ ըժշկական ոգնություն կանչելու համար դրոշը գլխից բարձր բռնելով՝ թափահարել: Փոխադրող սայլակը կամ ավտոմեքենան կանչելու համար յերկու դրոշն ել պահում են գլխից բարձր:

յե. կորզավորումը կատարողին՝ ջուր բերելու նպատակով կանչելու համար՝ դրոշակը մի կողմ տանել հորիզոնական ուղղությամբ, ձեռքը պարզված:

զ. կարգավորումը կատարողին՝ յուղ բերելու նպատակով կանչելու համար դրոշները ձեռքում՝ ձեռքերը պարզած հորիզոնական ուղղությամբ:

է. փականագործ մանույրի կանչը՝ դրոշը թափահարել:

Բացի դրանից, ազդանշաններ կարելի չեն անել նաև ավտոմոբիլի սովորական ուժգին սուլուցի յեղանակով, ոգտվելով այդ նպատակով շարժիչի արտածող խողովակից դուրս յեկնող գազերից սարքած հատուկ հարմարանքով: Պարանի մի ծայրն ամրացվում է ծածկին, վոր դուրս մղվող գազերին հնարավորություն է տալիս ուղղվել սուլիչի ծորակի կողմը: պարանի մյուս ծայրն ամրացվում է կոմբայնավարն կանգնելու տեղին: Իրեն ձգելով պարանը, կոմբայնավարն անմիջապես տեղեկացնում է տրակտորիստին տրակտորը կանգնեցնելու, տրակտորի ընթացքը դանդաղեցնելու կամ ուղղությունը փոխելու անհրաժեշտության մասին: Այս նույն ազդանշանով կարող է ոգտվել նաև տրակտորիստը:

16. ՊԱՅԲԱՐ ԿՈՐՈՒՍՏՆԵՐԻ ԴԵՄ

Կոմբայնի միջոցով կատարված բերքահավաքի ժամանակ հացահատիկի կորուստ է առաջանում հետևյալ պայմաններում:

1. կորուստ Հեղեղում.— ա) հացահատիկը վիակի ձողերի միջոցով թափվելուց. բ) յերբ դանակը չկտրված հասկեր է բաց թողնում. գ) հատված, բայց հարթակից վայր թափված հասկեր կան. դ) վիակի միջոցով Հեղերի հարթակից դուրս շարտված հասկերի կորուստ կա:

2. Կորուստը կտսիւնում.— ա) հատիկների ջարդվելը, բ) հասկը չկտրված մնալը, գ) հացահատիկի ծղոտի մեջ մնալը, դ) հացահատիկն առաջին դաման մղեղում մնալը, ե) առաջին դաման ողափոխիչի հոսանքով հացահատիկի դուրս շարտվելը. զ) ելեվատորի դիտողական իջանցքների անցքերի միջոցով հացահատիկի թափվելը. է) կուրուս քամուց.— յեթե քամի կա, կորուստ հատիկի տրանսպորտյերի միջոցով:

3. կորուստ հացամասիկը փոխադրելու ժամանակ.— հացահատիկի կորուստ կարող է տեղի ունենալ ըռնկերը դատարկելիս, սայլը բառնալու ժամանակ, դաշտից պահեստ և պահեստից մթերակայան հացահատիկ տեղափոխելիս:

ՊԱՅԲԱՐ ՇԵԴԵՐՈՒՄ ԱՌԱՋԱՅՍՏ ԿՈՐՈՒՍՏՆԵՐԻ ԴԵՄ

Վիակի ձողիկների հասվածներից քավվող հացամասիկի կորուստը.— թափվելուց առաջացող կորուստի դեմն առնելու համար, անհրաժեշտ է վիակի պտույտի արագությունը պակասեցնել: Վիակի պտույտի արագությունը պակասեցնելու համար հարկավոր է փոխել վիակի լիսեռի ատամնանիվը (դնել մեծ ատամնանիվ):

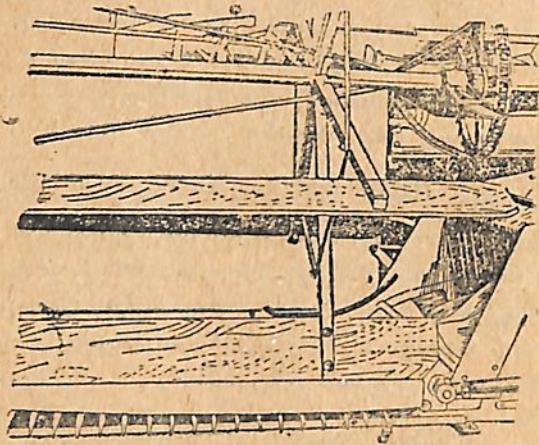
2. Կորուստ դամակից (հասվելուց) վրիպած հասկերի.— Հասկերը չկտրվելուց առաջացած կորուստ է տեղի ունենում դանակի ատամները բթացած կամ կտրտված լինելուց, կարճահասակ հացահատիկ հնձելիս, յերբ Հեղերի հարթակը հնարավոր չի լինում իջեցնել և հասցնել հունձը կատարելու համար անհրաժեշտ բարձրությանը, հողի մշակումն անկանոն կատարված լինելու պատճառով, դաշտը քարքարոտ լինելու կամ յերբ հասկերը պառկած են կամ կտրող ապարատի անբավարար աշխատանքի հետևյալով:

Զինձված հասկերի պատճառով առաջացած հացի կորուստը պակասեցնելու համար, անհրաժեշտ է դանակի բթածաց և կո-

տրված ատամները փոխել և ուղղորդություն դարձնել, վոր հողի մշակումը կատարված լինի կանոնավոր (վար, փոցիս, ցանք): Դաշտը պիտի քարերից մաքրված լինի: Հասկերը պառկած լինելու դեպքում՝ պիտի գործադրել հասկ բարձրացնողներ՝ լիֆտերներ, և հետևել, վոր կտրող ապարատը ճիշտ տեղակայված լինի:

3. Հնձված հասկերը Հեղերի հաքրակի վրա չրնկնելու հետևանքով առաջացած կորուստը.— Սա առաջանում է նրանից, վոր կարճ հացահատիկը հնձելիս կոմբայնի դանակի ապարատը կտրում է ցողունը հենց նրա գոտուց և այդ կարճ ցողուններին վիլակի ձողիկները չեն ընդգրկում, չեն բռնում (հավաքում), վորի հետևանքով ցողուններն ընկնում են գետին և կամ բռնվում-մնում են մատնաշարի մեջ (դանակը լցվում է):

Կտրված հասկերի կորստի դեմն առնելու համար, անհրաժեշտ է ներսի ամբողջ յերկարությամբ վիլակի ձողիկներին ամրացնել քաթանե ժապավեններ, կաշի, ռեզին, բրեզենտ (նկ. 30):

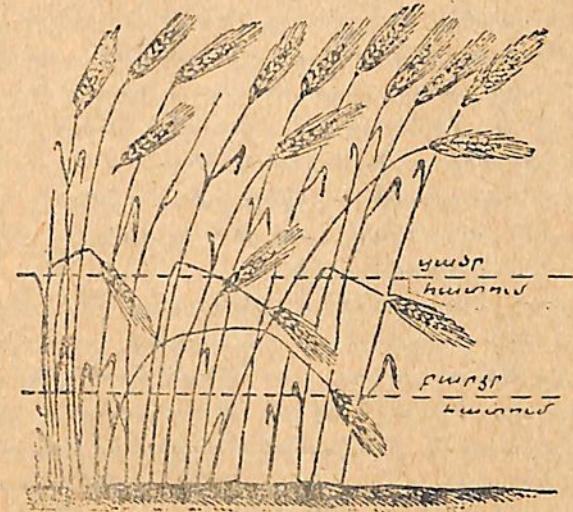


Նկ. 30. Վիլակի ձողերի վրա ժապավեններ են խփված:

Հասկը տարբեր բարձրության լինելու դեպքում, վորպես որենք, Հեղերը հարմարեցնում են կարճահասակ հասկերին, վորի շնորհիվ կտրված բարձր հասկերն իրենց ծանրության պատճառով վիլակի ձողերի վրա շուռ են դալիս և ընկնում գետին, այսինքն՝ Հեղերի առաջ և յերբեմն ել վիլակի ձողը բարձրացնում է հասկը և քամու վահանի վրայով դնում է Հեղերի յետևը:

Մատնանշված կորուստներն նվազեցնելու և վերացնելու նպատակով, պետք է վիլակի ձողիկները լայնացնել, քաթան կամ բրեզենտ խփելով փայտե ձողերին:

Յեթե հացը խճճված և կամ պառկած է, անհրաժեշտ է լիֆտերներ դնել, յեթե հացը բարձր է, թեքված, հասկերը գետինն խոնարհված, ապա խոնարհված հասկերն ամենևին չեն կտրվում և կամ հատվելով գետին կընկնեն և կկորչեն (նկ. 31):



Նկ. 31. Բարձր յեվ ցածր հատման պատճառով յեղած կորուստը

5. Վիլակի միջոցով Հեղերի հաքրակից դուրս օդրսվող հասկերի կորուստը.— Վիլակի միջոցով Հեղերի հաքրակից դուրս մղվող հասկերի կորուստը հետևանք է Հեղերի անկանոն կարգավորմանը: Վիլակը պիտի կարգավորել ըստ հացահատիկի բարձրության: Բարձրահասակ հացահատիկը հնձելու ժամանակ վիլակը պիտի առաջ բերել և վեր բարձրացնել: Կարճահասակ հացի բերքահավաքը կատարելիս, վիլակն իջեցնել և մոտեցնել մատի ձողին: Հացահատիկը պառկած լինելու դեպքում՝ վիլակն ըստ հնարավորին վար իջեցնել և առաջ տանել:

Վիլակը վար իջեցրած դեպքում՝ վիլակի ձողերը մատի ձողին դուգահեռ չպիտի լինեն. վիլակի լիսեւը կարգավորում են լիսեւը թեքելով դեպի դաշտային անիվը:

ՊԱՅՔԱՐ՝ ԿԱԼՍԻՉՈՒՄ ՏԵՂԻ ՈՒՆԵՑՈՂ ԿՈՐՈՒՍՆԵՐԻ ԴԵՄ

1. Կորուստ՝ հացահատիկի ջարդվելուց.— Ջարդված հացահատիկի կորուստն առաջանում է գլխավորապես թմբուկի և թմբկատակի (դեկի) անկանոն տեղակայումից: Թմբուկի ատամները ճիշտ (ուղիղ) պիտի տեղադրված լինեն թմբկատակի ատամների միջև:

Յեթե թմբուկի և թմբկատակի ատամները արանքը մի կողմում ավելի յե մյուսից, թմբուկը կսկսի ջարդել նեղ արանքով անցող հատիկները և դուրս թափել մյուս լայն արանքի միջով չկալաված հասկերը։ Ատամները պիտի դրված լինեն այնպես, ինչպես այդ ցույց և արված նկար 32-ում։

Յեթե ատամները կանոնավոր են տեղադրված և նորից հատիկը շարունակում և ջարդվել, այդ դեպքում անհրաժեշտ և ստուգել թմբուկի պտույտների քանակը և պտույտները նորմալ քանակի հասցնել։ Յեթե այդ ել չի ոգնի, ապա հարկավոր և թմբկատակն իջեցնել ցած։ Վերջինս ձեռք առնելուց հետո յեթե յեթե հատիկը կշարունակի ջարդվել, այն ժամանակ անհրաժեշտ և հանել վերջին ատամնավոր սեկցիան և դնել ատամներ չունեցող սեկցիա (խուլ թմբկատակ)։

2. Կորուս բերականում հետեվումով.— Յեթե թմբկատակի աշխատանքը կանոնավոր և և պտույտների քանակը՝ նորմալ, սակայն հասկը թերակալվում և, այսինքն՝ հասկի մեջ հատիկներ են մնում չկալված, ապա հասկերի թերակալումը վերացնելու համար, անհրաժեշտ և թմբկատակը մոտեցնել թմբուկին. յեթե այդ ել չի ոգնի, ապա հարկավոր և թմբկատակի ատամները թիֆն ավելացնել (յեթե հենված են), կամ խուլ սեկցիայի փոխարեն դնել ատամնավոր սեկցիա։ Թմբուկի և թմբկատակի մաշված ատամները պիտի փոխել։

Հացահատիկի տրանսպորտորի միջոցով յեղած կորուստի դեպքում՝ տրանսպորտորի տակ դնել հատիկակալներ կամ կախել պարկածն կտոր։

3. Հացահատիկի ծղոսի մեջ մնալու հետեվումով առաջացած կորուստ.— Ծղոսի մեջ մնացող հացահատիկի կորուստը մեծ և լինում, յերբ հացահատիկը խիտ և, յերբ փոքրիկ վիլակները (պիկերներն ու բիտերները) ծանրաբեռնվում են մեծ քանակությամբ ծղոսով և հնարավորություն չեն ունենում միջից դուրս հանելու ամբողջ հացահատիկը։ Կացի այդ, պատահում և, վոր քամհարի հեղուկներն են թուլացած լինում, քամհարը չի պատվում, կամ թե յերկրորդ զտման մաղից մեծ քանակությամբ հատիկ և անցնում դեպի ծղոսի տրանսպորտորը։

Կորուսի դեմն առնելու համար հացահատիկը պիտի հնձել ըստ հնարավորին բարձրից, տրակտորն աշխատեցնել ավելի նվազ արագությամբ և յերկրորդ զտման քամհարը կարգավորել այնպես, վոր մաղերի թեքվածքն ու ճոճումը վերացնեն հացահա-

տիկի անցնելը դեպի ծղոսի տրանսպորտորը։ Այլ կերպ ասած հարկավոր և բարձրացնել մաղի յետևի ծայրը, մեծացնել կարգավորիչ մաղերի բացվածքը և քամու հոսանքը պակասեցնել։

4. Կորուս՝ առաջին զտման մաղից հացահատիկը չմաղվելու պատճառով.— Առաջին զտման ընթացքում հացահատիկի կորուստ և առաջանում առաջին զտման հանգույցը լցված և ծանրաբեռնված լինելու պատճառով։ Այս կորուստների դեմն առնելու համար անհրաժեշտ և ճոճումը մեծացնել և մաղի անցքերը կարգավորել, յեթե մաղը կարգավորվող և, կամ փոխել մաղը, յեթե այն շատ ծակոտիներ ունի։ Յեթե մատնանշված միջոցառումները չեն ոգնի, հարկավոր և հոսանքն ուժեղացնել, յեթե այդ ել չի ոգնի, ապա անհրաժեշտ և, ըստ հնարավորին, հացահատիկը վերից հնձել։

5. Առաջին զտման ողափոխիչի հոսանքից առաջացած կորուստ.— Առաջին զտման աշխատանքը կանոնավոր կատարելու տեսակետից մեծ նշանակություն ունեն ողափոխիչն ու ողի քանակը կարգավորող պատուհանների դիրքը։ Ողափոխիչի պատուհանները շատ և անհամաչափ բացված լինելուց ողի ճնշումը միակողմանի և բարձր և լինում, վորից և ավելանում և հացահատիկի կորուստը։ Կորուստը պակասեցնելու համար անհրաժեշտ և հետևել ողի հոսանքի ուժին, ուղղությունը և համապատասխան կերպով կատարել պատուհանների բացվածքը։ Հոսանքը պիտի ուղղել մաղի առջևի կողմը, իսկ հոսանքի ուժը թուլացնելու համար պիտի ողափոխիչի պատուհանը փականի միջոցով փոքրացնել։

Յեթե այդ չի ոգնի, ապա ողափոխիչի ատամնանիվը պիտի փոխել և փոխարենը դնել մեծ ատամնանիվ։

Կարգավորումը կատարելու համար ճիշտ ցուցումներ տալը դժվար և, վորովհետև աշխատանքի պրոցեսում կարգավորումը կախումն ունի շատ ու շատ պատճառներից, վորոնք փոխվում են մինչև անգամ միևնույն դաշտում (հացի վորակը, մոլախոտը և այլն)։ Անհրաժեշտ և նկատի առնել, վոր ներքևի քամհարի դերը շատ խոշոր և՛ մանր խառնուրդներից մաքրված և ըստ հնարավորին քիչ կորուստով հացահատիկ տալու տեսակետից։

6. Ելեվատորների սուղիչ իջանցներից բաղկով հացահատիկի կորուստ.— Յեթե կոմբայնի աշխատանքի ժամանակ ելատորի սուղիչ իջանցներից նկատելի յե հացահատիկի կորուստ, ապա դեմն առնելու նպատակով անհրաժեշտ և իջանցքը պինդ ամրացնել, վորպեսզի բացվածքներ չմնան։

Հացահատիկի կորուստն ուժեղ փամուց.— Քամու ժամանակ այն

կոմբայններն են հացահատիկի կորուստ տալիս, վորոնց հացահատիկի ելեատորի խոռոչը բռնկելից և բեռնաթափիչ շնեկը ավտոմեքենայի և կամ սայլակի կողից բարձր են գտնվում: Այս կորուստները վերացնելու համար անհրաժեշտ է յերկու դեպքումն էլ հացահատիկի ելեատորի խոռոչի և բեռնաթափիչ շնեկի վերևի մասերին բրեդենտի թենոցներ հաղցներ:

Սաստիկ քամի լինելիս հարկավոր է հաշվի առնել քամու ուղղութիւնը: Եթե կոմբայնը քամու ուղղութիւնի հակառակ է առաջ գնում, ապա մինչև իսկ կարճահասակ հացահատիկը հնձվում է լիովին (առանց մնացորդի) և հատված հասկերի կորուստը մեծ չի լինում, վորովհետև քամին ցողունները թեքում է կտրիչ աղաբատի կողմը և ցողունները կտրելով թափվում են դանակի ծայրերից հեռու, ընկնելով տրանսպորտորի միջին մասի վրա:

Բոլորովին հակառակն է տեղի ունենում, յերբ կոմբայնը շարժվում է քամու ընթացքի ուղղութիւնը: Այս դեպքում հասկերից շատերը չեն հատվում և նույնիսկ կտրված հասկերի մի մասը կորչում է, ընկնելով տրանսպորտորի յեզրին: Այդ պատճառով ել անհրաժեշտ է կոմբայնի ընթացքը հարմարեցնել քամու ուղղութիւնը և կոմբայնն առաջ տանել այնպես, վոր նա, ըստ հնարավորին, խուսափի քամու ուղղութիւնը ընթանալուց:

Հացահատիկի փոխադրութեան ժամանակ տեղադրած կոմբայնները.— հացահատիկը կոմբայնի բռնկելից դատարկելիս և ավտոմեքենաներին կամ սայլակներին բարձելու, հետագա փոխադրութիւնների և վերջնական բեռնաթափման ժամանակ հացահատիկի խոշոր կորուստ է առաջանում: Այս կորուստների դեմ պայքարելու համար անհրաժեշտ է կողերի կցվածքներին քաթան խփել բարակ տախտակներ դնել, իսկ կողերին իջանցքներ սարքել, ավտոմեքենան կամ բեռնատար սայլակը մոտեցնել հացահատիկի շնեկին, վոր բեռնաթափման ժամանակ հացահատիկը չթափվի և կորուստ չլինի: Փոխադրութիւնի կայաններում թափված հացահատիկն ամբողջովին պիտի ավելի ու հավաքել:

17. ԿՈՄԲԱՅՆՆԵՐԻ ՈԳՏԱԳՈՐԾՈՒՄԸ

Խորհտնտեսութիւնների և մեքենատրակտորային կայանների փորձն ու պրակտիկան ցույց են տվել, վոր աշխատանքի լավագույն ձևը աշխատանքի կազմակերպման բրիգադային յեղանակն է՝ մշտական տրակտորային բրիգադների սխտեմով, Բրիգադների կազմակերպման հիմքը կազմում է տնտեսաշարի:

Կոմբայնով բերքահավաք կատարելուն նախապատրաստվում են գարնանացանը կատարելուց անմիջապես հետո՝ հերկի կամ պանիային ղուգլընթաց: Ժամանակին պիտի վերանորոգված լինի ամբողջ ինվենտարը, իսկ կադրը պատրաստված լինի: Կոմբայնով բերքահավաք կատարելու նախապատրաստական աշխատանքի և բերքահավաքի պլաններն ըստ բրիգադների կազմված և պատրաստ պիտի լինեն:

Բրիգադի աշխատանքային պլանի մէջ հաշվի պիտի առնված լինեն աշխատողների կազմը, մեքենաները և բերքահավաքի յեղանակները:

1. ԿՈՄԲԱՅՆՆԵՐՆ ԱՇԽԱՏԱՆՔԻ ՀԱՄԱՐ ՆԱԽԱՊԱՏՐԱՍՏԵԼԸ

Բերքահավաքից վոչ ուշ, քան տասն ուր առաջ, կոմբայնները բաժանվում են ջրիգադների և աշխատանքի տեղերն են տարվում բերքահավաքից գոնե 6—8 ուր առաջ: Դրանից առաջ գլուղատնտեսն անձամբ պիտի ստուգի բերքահավաքի դաշտերը և վորոշի թե վորտեղից պետք է սկսել ու կատարել բերքահավաքը, այսինքն պիտի սահմանի բերքահավաքի հերթականութիւնը: Առաջին հերթին բերքահավաքի համար նշանակված տեղերը վորոշելիս հաշվի յեն առնվում հացահատիկի հասունութիւնը, տեսակը, թափվելը, մեքենաների ոգտագործումը կոմբայնի հետ միասին և այլն:

Դրա հետ միաժամանակ սահմանվում է բերքահավաքի հողաբաժինների սխտեմը, հողաբաժինների բերքահավաքի հերթականութիւնն ու նախապատրաստութիւնը:

Յուրաքանչյուր կոմբայնը դաշտային աշխատանքի հանելուց առաջ անպայման պիտի ստուգվի սկզբում տեղում և ապա գործի գցելով անգործարար քայլքով՝ մի քանի ժամ տեղութիւնը: Անգործարար քայլքով աշխատեցնելուց հետո կոմբայնը տեղափոխվում է դաշտը, փորձարկման համար հատկացված հողակտորները:

2. ԿՈՄԲԱՅՆԻՆ ՀԱՏԿԱՅՎԱԾ ՀՈՂԱՄԱՍԵՐԻ ՆԱԽԱՊԱՏՐԱՍՏՈՒՄԸ

Կոմբայնը ճիշտ ոգտագործելու տեսակետից շատ մեծ նշանակութիւն ունի կոմբայնների ճիշտ բաշխումն ըստ հողամասերի և նրանց շարժումը համաչափ և ճիշտ կազմակերպելը: Կոմբայնով բերքահավաք կատարելու համար ընտրված հողաբաժինը

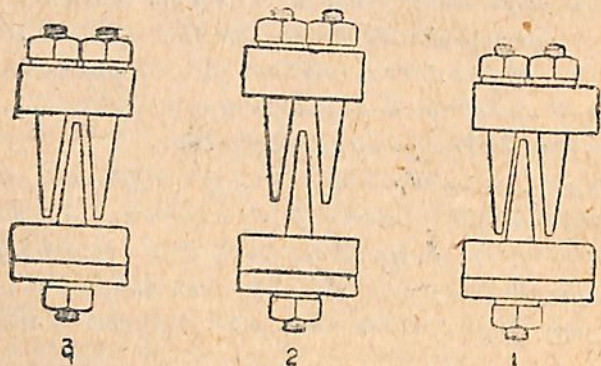
աշխատիս պիտի լինի, վոր հնարավորութուն տա կազմակերպել կոմբայնների կազմակերպչական-տեխնիկական սպասարկումը:

Բերքահավաքի հողաբաժինն ընտրելիս, բացի դրանից, պիտի նկատի ունենալ նաև հետևյալ մոմենտները՝ 1. տեղի ռելիեֆը, 2. բերքատվությունը, 3. դաշտի անմաքուր լինելու աստիճանը, 4. մասսիվի մեծությունը, 5. մեքենաների արտադրողականությունը և 6. հացահատիկի տեսակները—ամուր, փափուկ, թափվող:

Կոմբայնով աշխատելու համար վորոշված հողաբաժնի նախապատրաստական աշխատանքներում պիտի ապահովված լինեն կարգավորման բաղաների, բեռնաթափման պուլսկտերի անխափան աշխատանքը: Աշխատանքի վայրն ապահովված պիտի լինի ջրով և հարմար ճանապարհներով:

18. ԿՈՄԲԱՅՆԻ ԱՇԽԱՏԱՆՔԸ ԼԵՌՆԱՅԻՆ ԴԱՅՄԱՆՆԵՐՈՒՄ

Կոմբայնը շատ լավ է աշխատում այն հարթ դաշտավայրերում, վորոնք ազատ են խորդ ու բորդ տեղերից, բայց այդ դեպքի նշանակում, վոր կոմբայնը չի կարող աշխատել նաև մեր լեռնային պայմաններում:

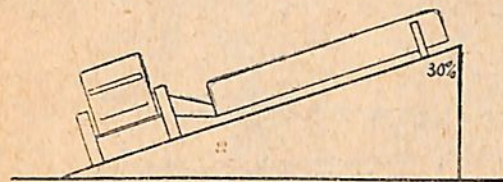


Նկ. 32. Թմբուկի տատման կարգավորումը 1. սխալ և կարգավորված. 2. քմբկատակը՝ ցածր և դրված. 3. ճիշտ կարգավորված տատմանը

Ինչպես հայտնի է, Խորհրդային Ռուսաստանում յեղած հացահատիկային խորհրդապետությունների և ՄՏԿ-ների հողամասերը մեծ մասամբ հարթ տարածություններ են, ուստի և այնտեղ բացակայում է մեր լեռնային պայմանների համար պահանջվող կոմ-

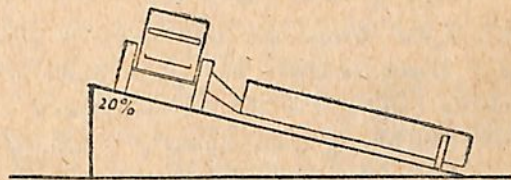
բայնների ոգտագործման յուրահատուկ փորձը: Կոմբայնը լեռնային պայմաններում ոգտագործելու համար հարկավոր է նկատի առնել Ամերիկայի Միացյալ Նահանգների 35—40 տարվա փորձը: Այնտեղ մեծ հաջողությամբ կոմբայնն աշխատում է նաև լեռնային շրջաններում: Ամերիկայում արտադրություն մեջ ընդունված է, վոր 16—20 ֆուտ աշխատանքային յերկարության Հեդեր ունեցող կոմբայնները կարող են աշխատել հետևյալ պայմաններում.

1. յերբ Հեդերն առաջ է շարժվում սարի լանջի բարձր մասով (Նկ. 33), այս դեպքում Հեդերի թեքությունը հասցնել մինչև 30°-ի:



Նկ. 33. Կոմբայնը քեֆ վայրում աշխատելիս, յերբ Հեդերը բարձր կողմով է գնում,—քեֆությունը 30°-ից ավելի չպիտի լինի

Հեդերն այս սահմաններից ավելի թեք լին արդեն նպատակահարմար չէ, վորովհետև առաջին դեպքում յեթի լանջի թեքությունն ավելի յե 30°-ից, կոմբայնի կախիչի դիրքն այնքան է թեքվում, վոր կախիչի գոնչ ապարատի մեջ հացահատիկը հավաքվում է մադի թեքվածքի ստորին կողմը և դրանով խանգարվում է կոմբայնի հանգույցների նորմալ գործողությունը: Առաջ է գալիս մեքենայի դողդողոց և նրա դանազան հանգույցներում թխկոցներ:

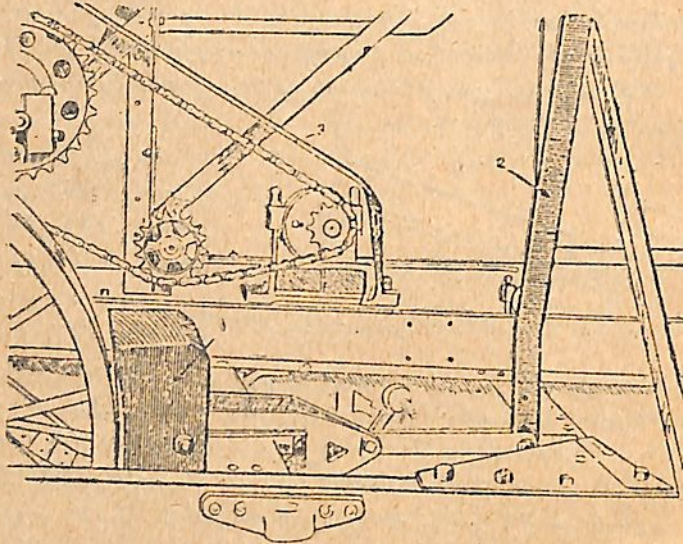


Նկ. 34 Կոմբայնը քեֆ վայրում աշխատելիս, յերբ Հեդերը ցածր կողմով է գնում—քեֆությունը 20°-ից ավելի չպիտի լինի

Յերկրորդ դեպքում էլ, յեթե կոմբայնը 20°-ից ավելի թեքությամբ վրա յե աշխատում, ապա Հեդերի քաթանի տրանսպորտորը չի կարող հնձած հացատիկը կանոնավոր կերպով կախիչին մատակարարել և, բացի այդ, ընդունիչ առանձնարանի մեջ լցված հացահատիկը կսկսի ներքև թափվել: «Կոմունար» և «Մարկոմբայն» կոմբայնների Հեդերն ունի 16 ֆուտ ծանրություն,

խիկ «Ստալինեց» կոմբայնի Հեղերը՝ 20 ֆուտ, ուստի և այս յերեք տիպի կոմբայններն ել կարող են աշխատել վերոհիշյալ պայմաններում:

Փոքր Հեղեր ունեցող կոմբայնները կարող են աշխատել 30—40% և ավելի թեքություն ունեցող վայրերում:



Նկ. 35. Արգելակը. 1. արգելակի կոճաք, 2. լծակը

Այժմ Ռոստովի Սելմաշում և Լենինգրադում փորձնական վարձ Հեղեր ունեցող այնպիսի կոմբայններ են պատրաստում, վերոնք կարող են մեծ հաջողություն ունենալ հատկապես մեզ մոտ, Խորհրդային Հայաստանի լեռնային շրջաններում:

Կոմբայնը սարալանջերին աշխատելու համար ունի արգելակ (նկ. 35):

19. ԿՈՄԲԻՆԱՏԻ ՊԼԱՊԱՆՈՒՄԸ

(ԽՍՀՄ-ի Հողփողկոմատի վերանորոգման-շահագործման վարչության հրահանգից)

Աշխատանքն ավարտելուց հետո կոմբայններն անհրաժեշտ է պահել ծածկի տակ, վրրը լավ հարմարություններ չունենալու դեպքում, կոմբայնները բրեկներով ծածկել ու դնել ծածկոցների տակ, հարթ տեղում, վորպեսզի կոմբայնի շրջանակը չծալի:

Շարժիչ.— Ձմեռային պահպանություն հանձնելուց առաջ, կոմբայնն ավագ մեխանիկի անձնակազմի պատասխանատվության տակ դնելուց անմիջապես հետո, կոմբայնի շարժիչի սառեցման սխտեմի ամբողջ ջուրը դուրս պիտի թափել, վորովհետև ջուրն այնտեղ մնալու և սառչելու դեպքում շարժիչի բոկը կարող է ձաքել: Անհրաժեշտ է շարժիչը պտտել և ստուգել, թե ամբողջ ջուրն արդյոք դուրս թափված է սառեցման սխտեմից, չլինի թե այնտեղ ջուր է մնացել: Վառելանյութը նույնպես պետք է դուրս հանել մատուցման սխտեմից (բաքերից), կարբյուրատորից և այլն:

2. Շարժիչի պատենատուփի միջից պետք է դուրս հանել ամբողջ հին յուղը և թարմ յուղով նոր կարգավորում կատարել, վորի համար բավական է, պտտելով շարժիչի բռնակը, 2—3 ջերտ յուղ լցնել:

3. Կոմբայնը ձմեռային պահպանության հանձնելիս շարժիչից պիտի հանել մոմերը, մագնետոն, կարբյուրատորը, ինչպես նաև ողավիտիչի փոկը: Դուրս հանված և խնամքով մաքրված մագնետոն, կարբյուրատորը և մոմերը պիտի պահվեն փակ հարկի տակ, ուր դարակների մեջ պիտի դրվեն կոմբայնի այս կարևոր մասնամասերը:

Մոմերի անցքերի միջով շարժիչի գլանի մեջ է լցվում կես բաժակ ամուր, վորից հետո շարժիչը ձեռքով պետք է պտտել, վորպեսզի յուղը հավասարաչափ բաշխվի գլանի պատերին: Այս ձևով շարժիչի ներսը կարելի է ազատել ժանգից:

Շարժիչի բոլոր մետաղե չնեքված մասերը պիտի յուղել քոլիդոլով: Հանված մասերի փոխարեն անպատճառ պիտի դնել համապատասխան չափի խցաններ: Արտածող և ներծծող խողովակները նույնպես փակվում են, վորպեսզի նրանց մեջ խոնավություն չծծվի և փոշի չլցվի:

4. Շարժիչն ստուգելիս հարկավոր է հայտարարած մաշված մասերի ցուցակ կազմել: Այս ցուցակի համաձայն ժամանակին պիտի դուրս գրել և ստանալ պահեստի մասեր ու կատարել անհրաժեշտ վերանորոգումը:

5. Կոմբայնը բրեկներով ծածկելիս հատկապես պետք է լավ փաթաթել շարժիչը:

Հեղեք.— 1. Կոմբայնի դանակը հանելուց հետո անհրաժեշտ

ե այն նախընտրելով լվանալ, յուզել և հանձնել փակ հարկեր պահպանությանը:

2. Հեղերի տրանսպորտորի քաթանները պիտի հանել, կեղտից մաքրել, չորացնել և պահել չոր, կրծողներից ապահով տեղում, դնելով ուղղահայաց դիրքով:

Հետագայում անհրաժեշտ ե հաճախակի ստուգել քաթանների վիճակը, վորպեսզի բորբոսով չծածկվեն: Քաթանները բորբոսից ապահով պահելու համար, անպայման պիտի դնել դարակների վրա և վոչ թե հատակին:

3. Վերակի առանցքակալները պիտի դուրս պտուտակել, իսկ վերակը, վորքան հնարավոր ե, յետ տանել, այնպես վոր վերակի ձողերից մեկն անցնի Հեղերի յետևի վահանի կողմը:

Կալսիչ.—1. Շարժահարդր փոկը շարժիչից պետք ե հանել, փոշոտել տալկով և դնել մուծ տեղ, վորպեսզի ռեդինը լույսի և տաքության ազդեցությունից չփչանա:

2. Կոմբայնի ձմեռային պահպանության ամբողջ ընթացքում պիտի հանված լինեն բոլոր խախալները, հատիկի և ծղոտի տրանսպորտորը: Խախալներն ու տրանսպորտորները ցեխից, փոշուց և հատիկների մնացորդներից մաքրելուց հետո պիտի դարակել դարակների վրա:

ԱՄՐՈՂՋ ԿՈՄԲԱՅՆԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ

1. Կոմբայնի բոլոր շղթաները պիտի հանել, նախ ժնջ լվանալ ու ապա յուղելուց հետո (ողտակալ կլինեն շղթաները տաք, դանային յուղի մեջ դնել) դասավորել կոմպլեկտ առ կոմպլեկտ:

2. Պետք ե լավ և առատ յուղել բոլոր առանցքակալները, վորովհետեւ այդ դեպքում ամբողջ հին յուղը, վորն իր մեջ փոշի և կեղտ ե պարունակում, դուրս ե հոսեցվում, վորի հետեւանքով առանցքակալներն աղատվում են ժանգոտվելուց:

3. Կոմբայնի կողերի և տրանսպորտորների բոլոր իջանցքները պիտի փակել հեղույսային ամրվածքների ձգաններով: Բեռնաթափիչ շնեկը դուրս հանել և դնել դեկը վարող կոմբայնի վրա:

4. Կոմբայնի առանձին մասերն ու մանրամասերը դուրս հանելու և մաքրելու ժամանակ յերևան են գալիս աշխատանքի ընթացքում մաշված ու կոտրված մասեր, վորոնք պիտի հաշվի առնել՝ իր ժամանակին հարկավոր վերանորոգում կատարելու նպատակով:

5. Կոմբայնի ստուգելիս թուլացած բոլոր հեղույսներն ու պնդողակներն անպայման պիտի ձգել:

6. Կոմբայնի ձմեռային պահպանության նպատակով հանված բոլոր մասերի վրա նշաններ են փակցվում, վորոնց վրա նշվում են համարներն այն կոմբայնների և մոտորների, վորոնցից հանված են մասերը: Դա կատարվում ե հետագայում այդ մասերը համապատասխան կոմբայնների վրա դնելու նպատակով:

7. Կոմբայնի ձմեռային պահպանության ընթացքում մեքենաների պարկի վարիչին պիտի պարտավորեցնել պարբերաբար ստուգել կոմբայնի հանված մասերի ու ամբողջ կոմբայնի դրուժյունը, ինչպես նաեւ պահպանության կայանում կոմբայնի հորիզոնական դրվածքը:

20. ԿՈՄԲԱՅՆԻ ԱՐՏԱԴՐՈՂԱԿԱՆՈՒԹՅՈՒՆԸ

Կոմբայնի արտադրողականությունը կախում ունի տրակտորի արագությունից և Հեղերի ընդգրկման լայնությունից: Բացի այդ յերկու հիմնական ֆակտորներից, կոմբայնի արտադրողականության վրա ազդում են բազմաթիվ ուրիշ ֆակտորներ, այն ե՝ տրակտորի և կոմբայնի տեխնիկական դրությունը, աշխատողի ձեռնահասությունը, կոմբայնավարի, դեկը վարողի և տրակտորիստի փոխհարաբերությունը, կոմբայնի դաշտային-տեխնիկական խնամքի կազմակերպումը, հատկի դատարկող ու տեղափոխող տրանսպորտը, հացի դրությունը, դաշտի ռելիեֆը, թմբեր ու քարեր լինելը և այլն:

Ցեթե հաշվենք, վոր վատագույն դեպքում կոմբայնի զուտ աշխատանքային ժամանակը հավասար ե 60 տոկոսի (ընդհանուր ժամանակի, Հեղերի ընդգրկման լայնությունը ոգտադրվում ե 93 տոկոսով, տրակտորների տեղապուլյոտները հավասար են ՍՏՁ և ԽՏՁ-ի համար 50%, իսկ ՉՏՁ-ի համար—1 տոկոս, ապա ուրեմն կոմբայնի մաքուր աշխատանքը հետեւյալ պատկերը կունենա:

ԿՈՄԲԱՅՆ	Հեղերի աշխատանքային ընդգրկումը	ՍՏՁ տրակտորով		ՉՏՁ տրակտորով		ՍՏՁ տրակտորի յետևից 2 կոմբ.	
		I արագությունը	II արագությունը	I արագությունը	II արագությունը	I արագությունը	II արագությունը
		թյունը	թյունը	թյունը	թյունը	թյունը	թյունը
«Ստալինեց»	6,1	1,07	—	0,95	1,31	1,88	2,58
«Կոմունար» և «Սարկիզ-բայն»	4,6	0,81	1,2	—	—	1,41	1,93

Կոմբայնավարը, ղեկը վարողը և տրակտորիստն իրենց խեղացի, շնորհալի կազմակերպված աշխատանքով, մեքենան լավ խնամելով, կարողանալով հարմարվել բերքահավաքի պայմաններին, կարող են արագորեն վերացնել մեքենայի ամեն տեսակի խափանումները, զգալիորեն բարձրացնել իրենց ագրեգատի արտատաղբրողականությունը: Այս խնդրում մեծ դերը ունի կատարելու սոցմբցումը և հարվածայնությունը՝ ինչպես առանձին-առանձին ագրեգատների միջև, այնպես եւ առանձին անհատներու:

ՀԱՎԵԼՎԱԾ

Խմբագիր՝ Սմբ. Սահակյան յեվ Հ. Զեանգուլյան
Մասն. Խմբագիր՝ Սմբ. Սահակյան
Տեխ. Խմբագիր՝ Հ. Մուրադյան
Վոճաբան՝ Արթ. Գրիգորյան
Սրբագրիչ՝ Արթ. Գրիգորյան յեվ Թ. Ախայան

Հրատ. № 250, Գլավիլիտի լիազոր Գ. 130

Պատվեր № 491, տիրաժ 2000

Հանձնվել է արտադրության 1935 թվի ոկոտոսի 1-ին

Ստորագրվել է տպագրելու 1935 թվի ոգոտոսի 29-ին

Գլուղհրատի տպարան, Յերեւան, Նալբանդյան № 11.

Վարկեր ավարտ (Փորդ-Նախ) յեվ (ՍՏՁ) օտարիների մասին

№		«Փորդ-Նախ»	«ՍՏՁ»
1	Գլանների թիվը	4	4
2	Գլանների տրամագիծը	98,4 մմ	114,3 մմ
3	Միացի քայլը	114,3 մմ	152,4 »
4	Շարժիչի կարողությունը . . .	28 ձիու ուժ	30 ձիու ուժ
5	Լիսեռի պտույտների թիվը . .	1400	1050
6	Մադանա	CC-4	CC-4
7	Կարբյուրատոր	«Փորդ-Չենիթ»	«Մնայն»
8	Ստեղծման սխեման	Կոմբինացիոն	Տերմոֆոնային
9	Ստեղծման սխեման տարողու- թյունը	14 լիտր	45,4 լիտր
10	Պատենատուի յուղի տարողու- թյունը	5,25 »	9,25 լիտր
11	Ողակալիչը	Պոմոնա	Պոմոնա
12	Յուղիչ սխեման	Ցրվելու միջոցով	Նույնը
13	Վառելանյութը	Բենզին 2-րդ տեսակի	Նավթ
14	Վառելանյութի բաքի տարողու- թյունը	65 լիտր	65 լիտր
15	Փոկանիվի տրամագիծը	270 մմ	360 մմ
16	Փոկանիվի լայնությունը . . .	160 »	155 »
17	Շարժիչի յերկարությունը . . .	1500 »	1700 »
18	Շարժիչի լայնությունը	700 »	830 »
19	Շարժիչի բարձրությունը . . .	1006 »	1240 »
20	Շարժիչի քաշը	370 կգ	850 կգ
21	Գլանների աշխատանքի կարգը	1—2—4—3	1—3—4—2

ԿամբայցճճԵՐԻ ԻԻՄՃԱԿԱՆ ՕՎՅԱԼՆԵՐԸ

	«Կոմունար» «Սարկոմբայն»	«Ստալինեց»
Հեղեր՝		
Նորմալ հեղերի հարթակի յերկարու- թյունը	4600 մմ	6100 մմ
Բաժանի լայնությունը	1020 »	1020 »
Հատման (հունձ) նվազագույն բարձ- րությունը	70 »	70 »
Հատման (հունձ) առավելագույն բարձրությունը	900 »	900 »
Վերակի աբամազիծն	1440 »	1440 »
Կալսի՝		
Թմբուկի յերկարությունը	572 »	651 »
Թմբուկի տբամազիծը առամների ծայրերից հաշված	572 »	522 »
Թմբուկի առամների թիվը	85 հատ	115 հատ
Թմբուկի ձողերի թիվը	10 »	10 »
Թմբուկի նորմալ պտույտների թիվը մի բույեյում	1000 պ/բ	1000 պ/բ
Թմբկատակի առամների թիվը	28 հատ	39 հատ
Թմբկատակերի թիվը (ընդամենը)	3 »	3 »
1-ին դտման ողափոխիչի տբամազիծը	640 »	670 »
2-րդ » » »	510 »	520 »
Հատիկային բունկերի տարողութ.	15 ց	19,5 ց
Առաջին դտման մազի լայնությունը	760 մմ	890 մմ
» » » յերկարութ.	1300 »	1350 »
Յերկրորդ դտման մազի լայնութ.	760 »	890 »
» » » յերկարութ.	—	—
Անիվները		
Գլխավոր անիվի գոտեկապի տբա- մազիծն ու լայնությունը	1870×300 մմ	1270×305 մմ
Առաջի անիվի գոտեկապի տբամա- զիծն ու լայնությունը	762×250 »	850×305 »
Հեղերի անիվի գոտեկապի տբամա- զիծն ու լայնությունը	900×175 »	900×175 »

	«Կոմունար» «Սարկոմբայն»	«Ստալինեց»
Դարարիտային չափերն աշխատանքա- յին դրությամբ դեպքում		
Ընդհանուր յերկարությունը	14140 մմ	17080 մմ
» լայնությունը	2436 »	2700 »
» բարձրությունը	3556 »	4015 »
Ընդհանուր ցուցանիշներ		
Կոմբայնի տեղափոխման համար ան- հրաժեշտ ձգողական ուժը	800—900 կգ	900—1100 կգ
Տրակտորի ճարմանդի վրայի ան- հրաժեշտ կարողությունը, վորն ան- հրաժեշտ է կոմբայնով աշխատելու համար	15 ձիու ուժ	15—20 ձիու ուժ
Կոմբայնի արտադրողականությունը մի ժամում (մատավոր հաշվաբերով)	1,5—2 հեկտար	1,8—2,3 հեկտար
Տարեկան բեռնվածությունը	350 »	450 »
Կոմբայնի բաշն առանց շարժիչի . .	3929 կգ	5025 կգ
Դիրը	6,225 հուբլի	7,500 հուբլի

«Ստալինեց» կամբայնի մեխանիզմների արագությամբ փոփոխման
աղյուսակը

Աստղանիվի աեղը	Սիջին արա- գությունը		Ավելացրած արա- գությունը		Նվազեցրած արա- գությունը	
	Աստղա- նիվի №	Առամների թիվը	Աստղա- նիվի №	Առամների թիվը	Աստղա- նիվի №	Առամների թիվը
Հեղեր	Ad-51	16	12,5	125924	14	11,1
Վերակ (կոնաձև առամ- անիվի լիսեռի վրայի աստղանիվը)	121583	22	22	121320	18	8,5
Հեղերի բաժանը	124696	8	20	129784	10	12,5
Կալսի՝	—	—	—	—	—	—
Թմբուկի լիսեռ	121961	11	9	121370	12	—
Բիտերի լիսեռ	121610	36	—	—	14	218410
Առաջին դտման ողա- փոխիչ	129087	10	11	129091	9	18
Յերկրորդ դտման ողա- փոխիչ	109703	8	14	121960	7	11
						Ad-457
						122404
						121960
						—
						—
						218410
						Ad-455
						129786
						9

**«Կամուճար» յնվ «Սարկամբայն» կամբայնների միխանիզմների
արագության փոփոխման աղյուսակը**

Աստղանիվի անդր	Միջին արա- գությունը		Ավելացրած արա- գությունը		Նվազեցրած արա- գությունը	
	Աստղա- նիվի №	Աստղանիվի թիվը	Տոկոսներով	Աստղա- նիվի №	Աստղանիվի թիվը	Տոկոսներով
Հեղեր	ЖМ—18	14	17	ЖМС-952	12	—
Վերակ	ЖМ—106	22	22	ЖМС-959	18	8,5
Վերակ (կոնաձև առաջ- նանիվի լիսեռի վրայի աստղանիվը)	ЖМ—104	8	—	—	—	12
Կալսիչ թմբուկի լիսեռ	ЖМ—478	11	9	ЖМС-1288	12	—
		—	18	ЖМС-1289	13	—
		—	100	ЖМС-1290	22	—
Բիտերի լիսեռ	ЖМ—65	15	—	—	20	ЖМС-995
	ЖМ—146	36	—	—	14	ЖМС-950
Առաջին դաման ողա- փոխիչը	ЖМ—182	9	12	ЖМС-104	8	10
Յերկրող դաման ողա- փոխիչը	ЖМ—104	8	14	ЖМС-959	7	11

«Սառիկներ» կամբայնի հետ արվող ամհրածես գործիքները

№	Գործիքի անունը	Բա- նակը
1	Պտուտակիչ	1
2	Հատիչ	1
3	Ծակիչ (бородок)	1
4	Մուրճ	1
5	Տափակերան	1
6	Լինդ	1
7	Ուղեկոճղ բանալի M—110	1
8	Թմբուկի հոտուկ բանալի M—1052	1
9	Պնդողակային բանալի 11—120	1
10	»	1
11	Բացվող բանալի	1
12	Տավոտամղիչ	1
13	2 լիտրանոց յուղաման	1
14	Փոքր յուղաման	1

**«Կամուճար» յնվ «Սարկամբայն» կամբայնների հետ արվող ամհրածես
գործիքները**

№	Մարկան	Գործիքի անունը	Բա- նակը
1		Պտուտակիչ	1
2		Հատիչ	1
3		Ծակիչ	1
4		Մուրճ	1
5		Տափակերան	1
6		Լինդ	1
7	ЖМ 254	Բանալի	1
8	ЖМ 255	»	1
9	ЖМ 256	»	1
10	ЖМ 256	»	1
11	ЖМ 1380	Գնդիկավոր առանցքակալների բանալի	1
12	ЖМ 1598	Գնդիկավոր առանցքակալների բանալի	1
13	ЖМ 1603	Ուղեկոճղ բանալի	1
14	ЖМ 1691	Կառանային հեղույսների բանալի	1
15	ЖМ 1757	Թմբուկի աստիճանը շտկելու բանալի	1
16	ЖМ 1978	Ուղեկոճղ բանալի	1
17		Բացվող բանալի	1
18		Տավոտամղիչ	1
19		2 լիտրանոց յուղաման	1
20		Փոքրիկ յուղաման	1

Կամբայնի հետ արվող ամհրածես նյութեր յնվ ստրագավորանք

№	Անունը	Բա- նակը
	Նյութեր	
1	Պնձապատ կամ ցինկապատ դամիկներ	200 գր
2	Տարբեր դամիկներ	300 »
3	Հեղույսներ և սնդուղակներ	30 հատ
4	Կառանային հեղույսներ	10 »
5	Սև տափողակներ	10 »
6	Գրավերի տափողակներ	10 »
7	Հատուկ տափողակներ	10 »
8	Մեխեր	50 գր
9	Փափուկ յերկաթալար	2 մ
10	Բաթանները կարելու փոկեր	1 »
11	Աղբեստային թել	1 »

№	Ա ն ու ն ր	Բանակը
	Մարմարում	
1	Վառելանյութը հափելու բանոն . . .	1 հաս
2	Յուղի բաք	1 >
3	Ջրի բաք	1 >
4	Դանակ	1 >
5	Յերկաթալարից պատրաստված ճար- մանգ մաքրելու համար	1 >
6	Ջրի դուլ	1 >
7	Յանցալար ձաղար	1 >
8	Հրամար	1 >
9	Յերկաթե բահ	1 >
10	Գործիքների արկղ	1 >
11	Գանեստի մասերի և նյութերի արկղ .	1 >
12	Գարկեր	2-4 >

Կամբայնի՝ փայտից պատրաստվող մասերը

Մասերի անունը	Փայտի տեսակը		Խոնավու- թյան տոկոսը
	Հիմնա- կանը	Կարելի չի փոխարինել	
Վելակի և ողափսիչների թիկերը	Սոճի	Հորե, բարդի	Ճինչ 16
Հարթակի և ելեկատորի ախտակները . .	>	>	16-18
Փեղի արանսպորտոր	Հացի	Աճառ, թիկի	14
Արդելակների կոճղերը, բենդինի բաքի և չնեկների տակդերները	Սոճի	Հորե, յեղենի	12-18
Գաթանի և բիտերների լիսեաները	>	>	14
Ցառանիչներ	Հացի	Բոխի	12
Փայտե առանցքակալներ	Աճառ	—	12-14
Առաջին զտման մաղի ձողեր	Հացի	Թիկի	16
Ծղուտի արանսպորտորի և բաթանի կողեր	Հացի	>	12-14
Փոխադրական սայլակի հեծաններ	Սոճի	Բարդի, ուռենի	20
Հակակշիռ հեծանները (հիմնական)	Սոճի	—	16

«Մալիճեց» կամբայնի յուղման աղյուսակը (նկ. 17 և 17 ա.)

Վնձակի տոմ թվ. հոյակաց	Մեքենայի մասի անունը	Յուղի տեսակը	Մեքենայի մասի անունը	Յուղի տեսակը	Վնձակի տոմ թվ. հոյակաց	Մեքենայի մասի անունը	Յուղի տեսակը	Վնձակի տոմ թվ. հոյակաց	Մեքենայի մասի անունը	Յուղի տեսակը
1	Հեղեղի քաթանի ուղիները	Անգործարար առամանակի . .	13	Անգործարար առամանակի . .	1	Հեղեղի քաթանի ուղիները	Անգործարար առամանակի . .	13	Անգործարար առամանակի . .	1
2	Շարժիչի ողափսիչի լիսեռ	Ինքնամատույթին ուղղութիւն ափող լիսեռ	14	Ինքնամատույթին ուղղութիւն ափող լիսեռ	1	Շարժիչի ողափսիչի լիսեռ	Ինքնամատույթին ուղղութիւն ափող լիսեռ	14	Ինքնամատույթին ուղղութիւն ափող լիսեռ	1
3	Ողափսիչի	Փաթանի անգործարար ուղի- ները պատնակները	15	Փաթանի անգործարար ուղի- ները պատնակները	4	Ողափսիչի	Փաթանի անգործարար ուղի- ները պատնակները	15	Փաթանի անգործարար ուղի- ները պատնակները	2
4	Շարժիչի պատնակներ	Առամանակի	16	Առամանակի	1	Շարժիչի պատնակներ	Առամանակի	16	Առամանակի	1
5	Փնչի	Հեղեղի տանող լիսեռ	17	Հեղեղի տանող լիսեռ	1	Փնչի	Հեղեղի տանող լիսեռ	17	Հեղեղի տանող լիսեռ	1
6	Մաքնետ	Առամանակի քաթանի տուփ	18	Առամանակի քաթանի տուփ	1	Մաքնետ	Առամանակի քաթանի տուփ	18	Առամանակի քաթանի տուփ	1
7	Ինքնամատույթի առաջի լիսեռ	Վելակի բանարիւղ լիսեռ	19	Վելակի բանարիւղ լիսեռ	2	Ինքնամատույթի առաջի լիսեռ	Վելակի բանարիւղ լիսեռ	19	Վելակի բանարիւղ լիսեռ	2
8	Վելակի լիսեռ	Ընդունելի լիսեռ	20	Ընդունելի լիսեռ	1	Վելակի լիսեռ	Ընդունելի լիսեռ	20	Ընդունելի լիսեռ	1
9	Դանակի բանարիւղ լիսեռ	Փնչի	21	Փնչի	1	Դանակի բանարիւղ լիսեռ	Փնչի	21	Փնչի	1
10	Դանակի շարժակ	Հաթանափակի արանսպորտորի նեղքի լիսեռ	22	Հաթանափակի արանսպորտորի նեղքի լիսեռ	1	Դանակի շարժակ	Հաթանափակի արանսպորտորի նեղքի լիսեռ	22	Հաթանափակի արանսպորտորի նեղքի լիսեռ	1
11	Դանակին ուղղութիւն տալու մալ	Անգործարար առամանակի	23	Անգործարար առամանակի	1	Դանակին ուղղութիւն տալու մալ	Անգործարար առամանակի	23	Անգործարար առամանակի	1

Յուզման համար	Մեքենայի մասի անունը	Մեքենայի մասի անունը	Յուզման համար	Յուզման համար	Յուզման համար	Յուզման համար
Յուզման համար	Մեքենայի մասի անունը	Մեքենայի մասի անունը	Յուզման համար	Յուզման համար	Յուզման համար	Յուզման համար
24	Զտիչի ողափորիկներ	Կլիտանիդ, տավրտ	39	Բիտեր	Բիտեր	1
25	Մաղի տատանիչ	Գլանային յուղ	40	Առջևի ծղոտի տրանսպորտորներ լինելու	Առջևի ծղոտի տրանսպորտորներ անգործարար լինելու	1
26	Առաջին բիտեր	Կլիտանիդ, տավրտ	41	Անգործարար	Անգործարար	1
27	Անլի	Յուզման	42	Առջևի ծղոտի տրանսպորտորներ անգործարար լինելու	Առջևի ծղոտի տրանսպորտորներ անգործարար լինելու	1
28	Անգործարար տատանանիկ	Յուզման	43	Յուզման	Յուզման	1
29	Զտման ողափորիկներ	Յուզման	44	Մաղի տատանիչ	Մաղի տատանիչ	1
30	Հացահատիկի շնեկ	Մաղի տատանիչ	45	Հացահատիկի տրանսպորտորներ տանող լինելու	Հացահատիկի տրանսպորտորներ տանող լինելու	1
31	Մաղի տատանիչ	Գլանային յուղ	46	Յուզման	Յուզման	1
32	Անգործարար տատանանիկ	Մաղի տատանիչ	47	Մաղի տատանիչ	Մաղի տատանիչ	1
33	Մաղի տատանիչ	Յուզման	48	Հացահատիկի շնեկ	Հացահատիկի շնեկ	1
34	Հացահատիկի շնեկ	Մաղի տատանիչ	49	Մաղի տատանիչ	Մաղի տատանիչ	1
35	Մղոտի տրանսպորտորներ անգործարար լինելու	Մաղի տատանիչ	50	Մաղի տատանիչ	Մաղի տատանիչ	1
36	Մղոտի տրանսպորտորներ անգործարար լինելու	Մաղի տատանիչ	51	Մաղի տատանիչ	Մաղի տատանիչ	1
37	Մղոտի տրանսպորտորներ անգործարար լինելու	Մաղի տատանիչ	52	Մաղի տատանիչ	Մաղի տատանիչ	1
38	Բիտեր	Մաղի տատանիչ				

53	Հացահատիկի շնեկ	Մաղի տատանիչ	68	Բիտեր	Բիտեր	1
54	Մաղի տատանիչ	Մաղի տատանիչ	69	Մաղի տատանիչ	Մաղի տատանիչ	1
55	Հացահատիկի շնեկ	Մաղի տատանիչ	70	Մաղի տատանիչ	Մաղի տատանիչ	1
56	Մաղի տատանիչ	Մաղի տատանիչ	71	Մաղի տատանիչ	Մաղի տատանիչ	1
57	Մաղի տատանիչ	Մաղի տատանիչ	72	Մաղի տատանիչ	Մաղի տատանիչ	1
58	Մաղի տատանիչ	Մաղի տատանիչ	73	Մաղի տատանիչ	Մաղի տատանիչ	1
59	Մաղի տատանիչ	Մաղի տատանիչ	74	Մաղի տատանիչ	Մաղի տատանիչ	1
60	Մաղի տատանիչ	Մաղի տատանիչ	75	Մաղի տատանիչ	Մաղի տատանիչ	1
61	Մաղի տատանիչ	Մաղի տատանիչ	76	Մաղի տատանիչ	Մաղի տատանիչ	1
62	Մաղի տատանիչ	Մաղի տատանիչ	77	Մաղի տատանիչ	Մաղի տատանիչ	1
63	Մաղի տատանիչ	Մաղի տատանիչ	78	Մաղի տատանիչ	Մաղի տատանիչ	1
64	Մաղի տատանիչ	Մաղի տատանիչ	79	Մաղի տատանիչ	Մաղի տատանիչ	1
65	Մաղի տատանիչ	Մաղի տատանիչ	80	Մաղի տատանիչ	Մաղի տատանիչ	1
66	Մաղի տատանիչ	Մաղի տատանիչ	81	Մաղի տատանիչ	Մաղի տատանիչ	1
67	Մաղի տատանիչ	Մաղի տատանիչ	82	Մաղի տատանիչ	Մաղի տատանիչ	1
			83	Մաղի տատանիչ	Մաղի տատանիչ	1
			84	Մաղի տատանիչ	Մաղի տատանիչ	1

Յուզի տեսակը	Յուզի տեսակը	Մեքենայի մասի անունը	Վնասի տիպը	Յուզի տեսակը	Վնասի տիպը	Մեքենայի մասի անունը	Յուզի տեսակը
Յուզի տեսակը	Յուզի տեսակը	Մեքենայի մասի անունը	Վնասի տիպը	Յուզի տեսակը	Վնասի տիպը	Մեքենայի մասի անունը	Յուզի տեսակը
1	Մուլթակի անջատման խամուրը	90	տալուտ	1	Ինքնամատուցելի բանարկու	95	տալուտ
1	Շարժիչի բանարկու փոխանիվը	91	նույնը	1	Հեղեղի տանող լինեռ	96	կիսահեղ. տալուտ
1	Ինքնամատուցելի առջևի լինեռ	92	նույնը	2	Հնդուհիլի բեռների լինեռը և բեռնաթափման շնեկի մուլթակը	97	զվանային յուզ
2	Դատարկման շնեկ	93	նույնը	1	Անդործադար առկի	98	կիսահեղ. տալուտ
	Բոլոր շղթաները		նույնը	1	Առջևի անիվ	99	բանաշխատ գլանային յուզ
	Հեղեղի անիվը		նույնը	1			կիսահեղ. տալուտ
2	Փաթանի դրոնի առիվը		նույնը				տալուտ

ՆԱԼՈՐՈՒԹՅՈՒՆ. — 1. Հնամանարը և Մարկոմբայն կոմբայնները նույն սխեմայով են յուզվում, բայց նրանք չունեն միայն փոքր ծղտնի տրանսպորտը և նրա բեռները և նրա բեռները և հետևապես այդ մասերի յուզումը գոյություն չունի:

2. Փոխադրի մեջ առնված թվերը վերաբերում են Մոսկվային կոմբայնին:

ԲՈՎԱՆԻԱԿՈՒԹՅՈՒՆ

Ցերկու խոսք

1. Բերքահավաքը կոմբայններով կատարելու առավելությունները 5
2. Կոմբայնների աշխատանքի պայմանները 7
3. «Կոմունար» և «Սարկոմբայն» կոմբայնների կառուցվածքը 8
4. Շարժիչ 17
 - Շարժիչի գլխավոր մասերը 18
 - Շարժիչը գործի գցելու նախապատրաստությունը 24
 - Ինչպես դադարեցնել շարժիչը 26
 - Կարգավորումը 26
 - Շարժիչի անկանոնությունները 30
 - «Փորդ-նատի»-4 շարժիչի տեխնիկական խնամքը 34
5. Կոմբայնի սարքահավաքը 40
6. Կոմբայնի փորձարկումը 51
7. Ցուղումը 55
8. Առանձին մեխանիզմների կարգավորումը և սրանց խնամքը 59
9. Կոմբայնի աշխատանքի անկանոնությունները և այն վերացնելու միջոցները 76
10. Կոմբայնի տեխնիկական խնամքը աշխատանքի ժամանակ 81
11. Կոմբայնների Հեղերն իջեցնելը և հաքմարանքը 86
12. Ստացիոնար կալումը կոմբայնով 88
13. Արևածաղկի և այլ կուլտուրաների բերքահավաքը կոմբայնի միջոցով 90
14. Անվտանգություն տեխնիկա 93
15. Հակահրդեհային միջոցառումներ 96
16. Պայքար կորուստների դեմ 99
17. Կոմբայնների ոգտագործումը 104
18. Կոմբայնի աշխատանքը լեռնային պայմաններում 106
19. Կոմբայնի պահպանումը 108
20. Կոմբայնի արտադրողականությունը 111
21. Հավելված 113



Խմբագիր՝ Սմբ. Սահակյան յեղ շ. Զեանգույան
Մասն. Խմբագիր՝ Սմբ. Սահակյան
Տեխ. Խմբագիր՝ շ. Մուրադյան
Վաճառան՝ Արթ. Գրիգորյան
Սրբագրիչ՝ Արթ. Գրիգորյան յեղ Բ. Ախայան

Հրատ. № 250, Գլավիտի լիազոր Գ. 130

Պատվեր № 491, տիրաժ 2000

Հանձնվել է արտադրության 1935 թ.ի ուղղատուի 1-ին

Ստորագրվել է տպագրելու 1935 թ.ի ուղղատուի 29-ին

Գլուհերատի տպարան, Յերեան, Նալբանդյան № 11.



ՀՀ Ազգային գրադարան



NL0295083

16198

1979, 3 R.

ИНЖ.—МЕХ. АН. ШАРДЖАНИ

КОМБАЙНЫ

Сельхозгиз, Ереван 1985

