

ՏՐԱԿՏՈՐՆԵՐ

ԴԱՄԱԳԻՐԷ

II ՄԱՍ

ՓՈԽԱՆՑՈՒՄՆԵՐԻ, ՂԵԿԻ ՍԻՍՏԵՄԻ ՅԵՎ, ԸՆԹԱՑՈՂ,
ՄԱՍԵՐԻ ՄԵԽԱՆԻԶՄՆԵՐՆ ԵՆՎ, ՏՐԱԿՏՈՐԻ
ԵԼԵԿՏՐՈՍԱՐԳԱՎՈՐՈՒՄԸ

629.113

15-37

ԳՅՈՒՂԶՐԱՏ

1936

ՅԵՐԵՒԱՆ

14.401

26 JUN 2013

ՀԱՅԿԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿՐԹԱՅԻՆ ԳԱՐԾԱԴՐԱԾՈՒԹՅԱՆ ՄԻՋՈՒԹՅԱՆ ԳԵՂԱՐԿՈՒԹՅԱՆ ԿԵՆՏՐԱԼԻԶԱԿԱՆ ԿԱԶՄԱՆԻԿԱՆ ԿԵՆՏՐԱՆ

629.113

այ

Լ-37

ՏՐԱԿՏՈՐՆԵՐ

ՍՏԶ, ԽՏԶ, ՉՏԶ, «ՈՒՆԻՎԵՐՍԱԼ 1»

ՓՈԽԱՆՑՈՒՄՆԵՐԻ, ՂԵԿԻ ՍԻՍՏԵՄԻ ՅԵՎ ԲՆԹԱՅՈՂ ՄԱՍԻՐԻ
ՄԵԽԱՆԻԶՄՆԵՐ ՅԵՎ ԱՅԼՆ. ՏՐԱԿՏՈՐԻ ԵԼԵԿՏՐՈՍԱՐԲԱՎՈՐՈՒՄԸ

II ՄԱՍ.

Անհրաժեշտ լրացումներով կազմեց յեվ խմբագրեց
Ինժ.-մեխ. Ա.Լ. ՄԱՐԶԱՆՅԱՆ



ԳՅՈՒՂԱՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ՀՐԱՏԱՐԱԿԶՈՒԹՅՈՒՆ
ՅԵՐԵՎԱՆ 1935

ՅԵՐԿՈՒ ԽՈՍԲ

Այս գիրքը շարունակութիւնն է «Տրակտորներ» ձեռնարկի 1-ին մասի, վորը լույս է տեսած 1935 թվի սկզբին:

Յերկրորդ մասն ընդգրկում է տրակտորի փոխանցման մասը (տրանսմիսիա), շրջանակը, ընթացող մասը, տրակտորի լքրացուցիչ սարքավորումը, լուսավորութիւնը, խնամքը, տրակտորի հիմնական անկանոնութիւնները, ղեկավարութիւնն ու աշխատանքը, և տրակտորի աշխատանքը կցված մեքենաներով:

Հրատարակչութիւնս հույս ունի, վոր ինչպես 1-ին, նույնպես և 2-րդ մասում նկատված թերութիւնների նկատմամբ մասնագետ ընկերներն իրենց ղիտողութիւններն ու ցուցմունքները կուղարկեն մեզ՝ գրքի հետագա հրատարակութիւններում այդ թերութիւնները վերացնելու համար:

ԳՅՈՒՂՀՐԱՏ

ՏՐԱՆՍՏՈՐԻ ՓՈԽԱՆՑՈՂ ՄԱՍԸ (տրանսֆորմացիա)

Տրանսֆորման ծառայում և շարժիչի ուժը տրակտորին կամ թրթուրներին — անիվներին փոխանցելու համար, Տրանսֆորման չորս հիմնական մեխանիզմներից և բաղկացած.

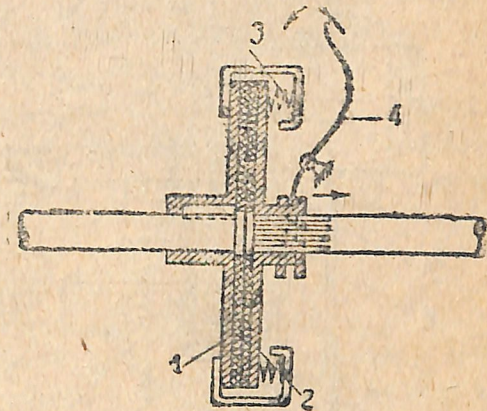
1. Միացման մեխանիզմ.
2. Փոխանցման մեխանիզմ.
3. Դիֆֆերենցիալ.

4. Անիվների կամ թրթուրների վերջնական փոխանցման մեխանիզմ:

1. Միացման մեխանիզմը.

Միացման մեխանիզմը ծառայում և շարժիչի լիսեռնը փոխանցումների տուփի լիսեռնին միացնելու համար: Միացման մեխանիզմը սովորաբար տեղադրված և լինում շարժիչի թափանցիկ վրա: Նրա աշխատանքի սկզբունքը հետևյալն է (տես նկար 1):

Յերկու լիսեռնների փորակված ծայրերին նրանց միացման մեջտեղում յերկու սկավառակ են նստեցվում, մեկը՝ մի առանցքի ծայրին — անշարժ (1), իսկ մյուսը՝ յերկրորդ առանցքի ծայրին — (2) շարժական:



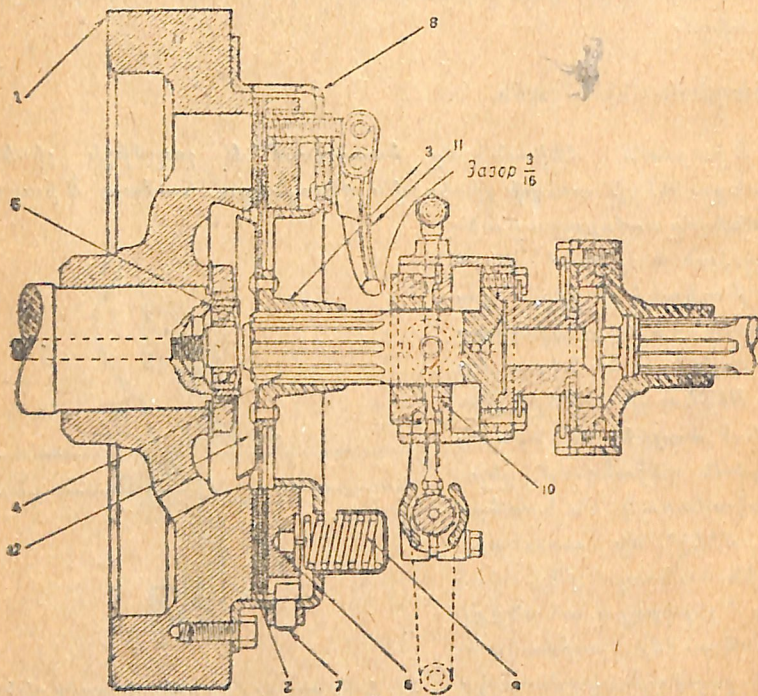
Նկ. 1. Միացման մեխանիզմի պարզ սխեմա:

Ստեղծված անշարժ սկավառակին և ամուր սեղմենք, ապա նրանց մակերեսների միջև առաջացած շփման հետևանքով շարժուն սավառակն իրեն հետ կքաշի անշարժ սկավառակին, և մի լիսեռնի շարժումը մյուս

լիսեռնին կփոխանցվի: Սկավառակներն իրար են սեղմված զըս-
պանակներով (3) և հարկը պահանջած դեպքում անջատվում են
իրարից, հատկապես զրա համար շինված անջատիչ լծակով (4):
Սկավառակները միջև փոխադարձ շփումն ավելացնելու համար՝
ներանց յերեսները կարվում են ողակակապով, վորը պատրաստ-
ված և հատուկ ֆերրադո կոչված նյութից: Ֆերրադոն կազմված
է աղբեստի թելերից և պղնձի լարերից: Տրակտորներում վոր-
պես միացման մեխանիզմի անշարժ սկավառակ ծառայում է
սովորաբար թափանիվը:

ՄՏՁ յեվ ԽՏՁ տրակտորների միացման-մեխանիզմի
կառուցվածքը

ՄՏՁ և ԽՏՁ տրակտորներն ունեն միացման մի սկավառակ
մութակ (նկ. 2):



Նկ. 2. ՄՏՁ և ԽՏՁ տրակտորի միացման մութակը (մուֆտը):

Շարժիչ ծնկաձև լիսեռնի յետևը ծայրին նստած է թա-
փանիվը, (1) վորի զրսի յերեսը ծառայում է վորպես միացման

մեխանիզմի շփման մակերես: Արագությունների տուփի
սկզբնական լիսեռնի վերջավորությունը կցորդիչ մութակի (15)
ոգնությամբ միացված է միացման մութակի կարճ առանցքին,
վորն իր մի ծայրով մտնում է գնդակավոր առանցքակալի մեջ,
վոր տեղավորված է ծնկաձև լիսեռնի ծայրի խաբատված փոսի
մեջ:

Այս փոխանցող լիսեռնի վրա վռանի (3) ոգնությամբ հաս-
տատված է տարվող սկավառակը, վորը յերկու կողմից կարված
է ֆերրադո ողակակապով:

Այս սկավառակը վռանին (3) և միացած վեց բևեռիկներով:
Վռանը նստած է միացման լիսեռնի փորակների վրա, վորով
հնարավորություն է տրվում սկավառակին պտտվել լիսեռնի հետ
միասին և միաժամանակ շարժվել ըստ յերկարության:
Տարվող սկավառակը սեղմիչ սկավառակի (6) միջոցով
տասներկու պարուրած և զսպանակներով, վորոնք տեղավոր-
ված են փոսավոր պատյանի (8) շուրջը և ղրված հատուկ
շտամպած բաժակների (9) մեջ, սեղմված է թափանիվի զրսի
յերեսին:

Փոսավոր պատյանը (8) թափանիվին է ամրացված վեց հեղույս-
ներով: Սեղմիչ սկավառակը (6) պատյանի ներսում պտտվելուց
ապահովված է յերեք մասներով, վորոնք պատյանի զրսի յերե-
սին տեղավորված բռնակների (державка) (7) մեջ են ամրաց-
ված: Շնորհիվ զրա սկավառակը շարժվել կարող է միմիայն ա-
ռանցքի ուղղությամբ:

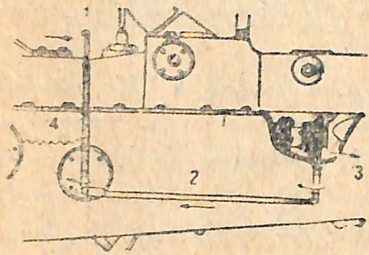
Այսպիսով տարվող սկավառակը սեղմված է թափանիվի
և սեղմիչ սկավառակի միջև: Սկավառակը փակելու (սեղմելու
համար) ծառայում են յերեք անջատիչ լծակները (11), վորոնք
տատանվում են յեղանիկների միջոցով, միացման մեխանիզմի
պատյանին ամրացված մասերի վրա: Անջատիչ լծակի կարճ
ծայրը միացած է ծխնիավոր հեղույսին: Ծխնիավոր հեղույսներն
անցնում են սեղմիչ սկավառակի կտրվածքների միջով և տար-
վող սկավառակի թեքված կողմի վրա ունեն պնդողակներ, վոր-
ոնք տարվող սկավառակի բացվելու դեպքում ձգում են սեղմիչ
սկավառակը: Միացման լիսեռնի (4) վրա յն տեղավորված սեղ-
միչ տափողակը, վոր անջատիչ մութակի խամութի մեջ է
փակված:

Անջատիչ խամութը, յերկու համաչափ դասավորված դարձ-
յակների միջոցով միացած է սեղմիչ յեղանին, վորն իր հերթին

միացած և վոտնաշարժի (պեդալի) լծակին: Անշատիչ խամուժը սեղմիչ տափողակի հետ միասին կարող և սահել միացման միջանցուկ լիսեռնի յերկայնությամբ: Միացման մուժակն անշատելիս սեղմիչ յեղանիկը հետ և դարձվում և խամուժը սեղմիչ տափողակի (10) հետ միասին տեղափոխում:

Սեղմիչ տափողակն այդ ժամանակ սեղմում և անշատիչ լծակները (11) յերկար ծայրերի վրա, վորոնք ծխնիավոր հեղույաների և ձգան պնդողակների միջոցով մեկուսացնելով զըսպանակների (9) ուժը՝ քաշում են սեղմիչ սկավառակը (6) և ազատում սկավառակը: Սեղմիչ տափողակի գլանաձև առանցքակայները յուզելու համար գոյություն ունի ձկուն թեղան (շլանգ) վերջերս թեղանը փոխարինված և հատուկ շատուֆերյան յուզաբնով:

Միջանցուկ միացման լիսեռնի ծայրի գնդակավոր առանցքակալը (5) յուզում են լիսեռնի վրայի հատուկ անցքի մեջ տեղավորված պատրուկի միջոցով, շարժիչի պատենաառուփից ստացվող յուզով: Սկավառակը՝ պատենաառուփից հոսող յուզի ցայտերից ապահովելու նպատակով գոյություն ունի յուզից պաշտպանող ափսե, վոր ամրացված և սկավառակի վառնին: Թափանվի պտտվելուց առաջացած կենտրոնախույս ուժի հետևանքով պաշտպանիչ ափսեյի մեջ անցած յուզը շարժվում և թափանվի ներքին պատին և այնտեղից թափանվի թեք անցքով նորից դեպի պատենաառուփ և հոսում:

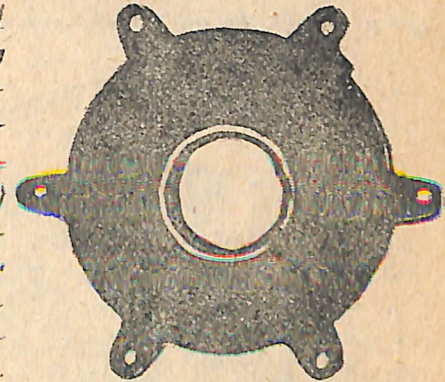


Նկ. 3. Միացման մուժակի կարգավորումը:

յեղած բացակը հափասար պիտի լինի 5 միլիմետրի: 2S2 («Ստալինեց 60») արակտորի միացման մեխանիզմի կառուցվածք

«Ստալինեց 60» արակտորն ունի սկավառակային միացման մուժակ, սկավառակների քանակով «Ստալինեց 60» արակտորի

միացման մուժակը միասկավառակ և: Աշխատանքի ձևին նայելով «Ստալինեց 60» արակտորի մուժակը չոր մուժակների խմբին և պատկանում, այնպիսի մուժակների, վորոնք աշխատում են առանց յուզվելու: Մուժակն ունի յերեք սկավառակ, վորոնցից մեկը տանող և, մյուս յերկուսը (դրսի կողմից) տարվող: Մուժակի տանող սկավառակը (նկ. 4) վեց ականջ (ռենկ) ունի: Ականջները տեղավորված են (դասավորված են) մուժակի շերջադի վրա. այդ ականջներով տարվող մուժակը ունի մեկ զույգ ողերի միջոցով ամրացված և թափանվին, թափանվի վրա գտնված վեց մատնիկներ: Միացման մուժակի (նկ. 5) յերկու արտաքին տարվող սկավառակները տեղավորված են տանող սկավառակի յերկու կողմից: Այսպիսով տանող սկավառակը գտնվում և տարվող սկավառակների մեջտեղը և կոչվում



Նկ. 4. Միացման մուժակի տանող սկավառակը

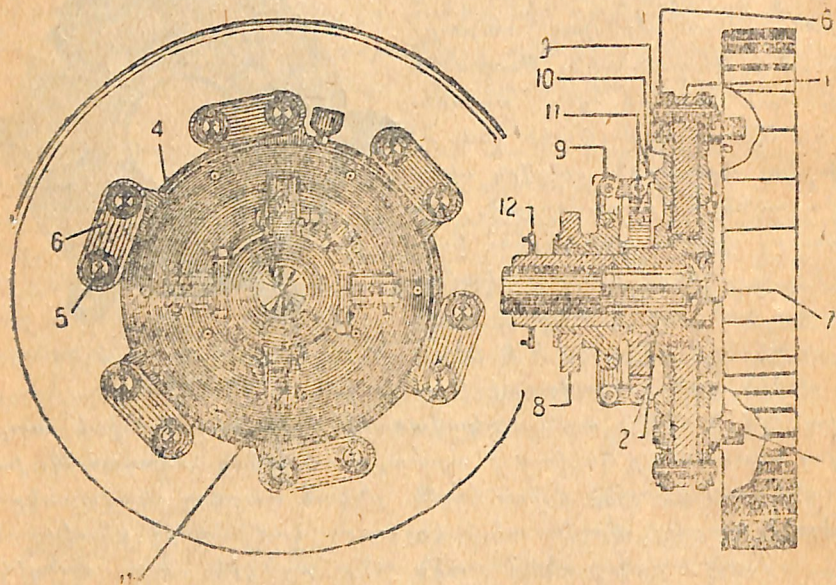
և միջին տանող սկավառակի միջև տեղավորված տարվող սկավառակը կոչվում և արտաքին տարվող սկավառակ, իսկ տանող սկավառակի մյուս կողմն ընկած տարվող սկավառակը՝ յետևի տարվող սկավառակ և կոչվում, կամ սեղմիչ սկավառակ:

Դրսի տարվող սկավառակն ունի սանդիկ, այս սանդիկի միջոցով նա (սկավառակը) փոխանցման տուփի վերին սանակը կազմող առանցքի ծայրի փորվածքների մեջ և նստեցված:

Ցետեի տարվող սկավառակն (3) ունի քստակուսի անցք՝ կենտրոնում: Ռետինե ողերով տանող սկավառակն ամրացնելը թույլ և տալիս սահուն միացում կատարել և սկավառակներին հնարավորություն և տալիս առանցքի ուղղությամբ աջ կամ ձախ շարժվել: Վարպեսդի ողակները առանցքին չմոտենան, նրանց միջև, թափանվի մատները վրա, դրվում են վառներ: Թափանվի մատները ողերը ամրացվում են տափողակներով և շարժվում են տափողակներով և նույնպես շարժվում: Արտաքին տարվող սկավառակի սանդիկի յետևի ծայրը անշատիչ վռանին և հենվում, իսկ առջևի ծայրը հենվում և կանթին, վորն ամրացված և հեղույսով և թույլ չի տալիս, վոր սանդիկը շարժվի:

Արտաքին տարվող սկավառակի սանդիկը ազատ մտնում է միջին տանող սկավառակի կենտրոնական անցքի մեջ: Յետևի տարվող սկավառակն ազատ նստում է արտաքին տարվող սկավառակի սանդիկին: Այս սանդիկի յետևի ծայրին է նստեցրած և հեղույսով ամրացված խաչմերուկը (11):

Սաչմերուկը չորս սանդիկ ունի, վորոնց միջև սանակների վրա նստած են լծակներ՝ սեղմիչ բռնցքիկներով: Ֆորաքանչյուր լծակի ծայրին ծխնիաձև միացված են յերկուսական ողակ-



Նկ. 5. 282 տրակտորի միացման մոթակը (մոթար):

ներ (9), վորոնք իրենց մյուս ծայրերով միացված են կցող ներփակիչ սանդիկներին: Կցող ողակը միացված է քաշող խամութին (8), վորը կարող է սահել առանցքի ուղղությամբ՝ մինչև խողովակը: Սամութն (8) ունի յերկու սանդիկ՝ մոթակի կցման յեղանը միացնելու համար: Մոթակը կցելիս՝ յեղանը դեպի աջ է դարձնում միացնող (կցող) ողակը: մոթակն անջատելիս՝ յեղանը՝ միացնող ողակը՝ դարձնում է դեպի ձախ: Այդ ժամանակ միացնող ողակը աղբելով ծխնիաձև միացած ողակների վրա և սեղմիչ բռնցքիկներ ունեցող լծակների վրա, մոտեցնում կամ հեռացնում է նրանց միմիանցից: Մոտենալիս բռնցքիկները ճնշում են յետևի սկավառակը, վոր իր հերթին, յերկու տարվող սկավառակների միջև գտնվող միջին տանող սկավառակին է

ճնշում: Այսպիսով կցման մոթակը կմիացվի և շարժիչի թափանիվի պտույտը, սեղմված սկավառակների միջոցով, փոխանցման տուփի վերին լիսեռնին կհաղորդվի: Սկավառակները լավ միացնելու նպատակով, տարվող սկավառակներին ֆերրադոյից պատրաստված ողակներ են գամված:

Յեթև սկավառակները ամուր չեն սեղմված, նրանք կարող են տեղապատույտ տալ: Այդպիսի դեպքում մոթակը պետք է կարգավորել «Ստալինից 60» տրակտորի միացման մոթակի կարգավորումը կատարվում է այսպես: Մոթակն անջատում են և արագությունների լծակը չեզոքացնում: Դրանից հետո խաչմերուկը պտտցնում են այնքան, մինչև վոր խաչմերուկի (кредитовина) սեղմիչ պտուտակին պտտելու հարմարություն կստեղծվի: Սեղմիչ հեղույսի պնդողակը թուլացնելով՝ խաչմերուկը ձեռքով դեպի աջ են շրջում—յեթև հարկավոր և սկավառակները միացնելու սեղմումն ուժեղացնելով—կամ դեպի ձախ՝ յեթև սեղմումը թուլացնել և հարկավոր: Մյուս ձեռքով անհրաժեշտ է կասեցնել սեղմիչ սկավառակի շարժումը, վորովհետև սեղմիչ սկավառակին այդ յեթև շարժելնք նա կարող է խաչմերուկի հետ միասին պտույտ գալ: Սկավառակները չափաի շատ սեղմված լինեն, վորովհետև այդ դեպքում տրակտորիստը մեծ ուժ պիտի գործադրի մոթակն անջատելու և միացնելու համար: Մոթակի միայն տարվող սկավառակի առանցքակալն ու անջատիչ խամուտն և հարկավոր յուղել: Մոթակի ֆերրադոն անյուղ (չոր) պիտի աշխատի: Յուղելու համար յերկու յուղարուն կա, մեկը տանող սկավառակի առանցքակալը յուղելու համար է, մյուսը՝ սեղմող խամութը յուղելու համար:

Յուղելու համար սուիդով են գործադրում:

2. Փոխանցման սուփ:

Փոխանցման տուփի միջոցով տրակտորը տարբեր արագությամբ կարող է շարժվել, անփոփոխ պահելով պտույտների քանակը, վորովհետև տրակտորի շարժման արագությունը նրա (տրակտորի) քարշիչ ուժին հակադարձ համեմատական է, այսինքն վորքան ավելի յե շարժման արագությունը, այնքան պակաս է քարշիչ ուժը, և ընդհակառակը շարժման արագությունը պակասելով, քարշիչ ուժն ավելանում է: Ապա արագության տուփի միջոցով մենք կարող ենք փոխել նաև տրակտորի քարշիչ ուժը:

Առանձին մարկայի տրակտորային շարժիչների ծնկաձև

լիսեանի պտույտները նորմալ քանակը մի րոպեյում տարբեր է, 650-ից 1000-ի սահմաններում և կարող է լինել ավելի:

Սմեն մի շարժիչի պտույտների քանակը պիտք է պահպանվի անփոփոխ պտույտների կարգավորիչի միջոցով:

Վորպեսզի տրակտորի վորոշ մասերի պտույտների քանակը փոփոխենք և նրան (տրակտորին) շարժման տարբեր արագություն տանք, 1 ժամում 6—8 կիլոմետր, տրակտորն ունի փոխանցման մեխանիզմ, վորն այդ նպատակին հասնելու դյուրին հնարավորություն և տալիս:

Շարժիչից պտտվող մասերին փոխանցվող պտույտների քանակը փոփոխելու համար է ծառայում տրակտորի փոխանցման տուփը, կամ ինչպես առաջ էյին անվանում՝ արագության տուփը:

Դրանից բացի փոխանցման տուփը տրակտորին հնարավորություն և տալիս նաև հետ շարժվել (դեպի հետ գնալ), վորը շատ անհրաժեշտ է հատկապես տրակտորի՝ կցվող գործիքին մոտենալու ժամանակ և կամ յերբ տրակտորը ծածկատուն կամ արհեստանոց պիտի մտնի:

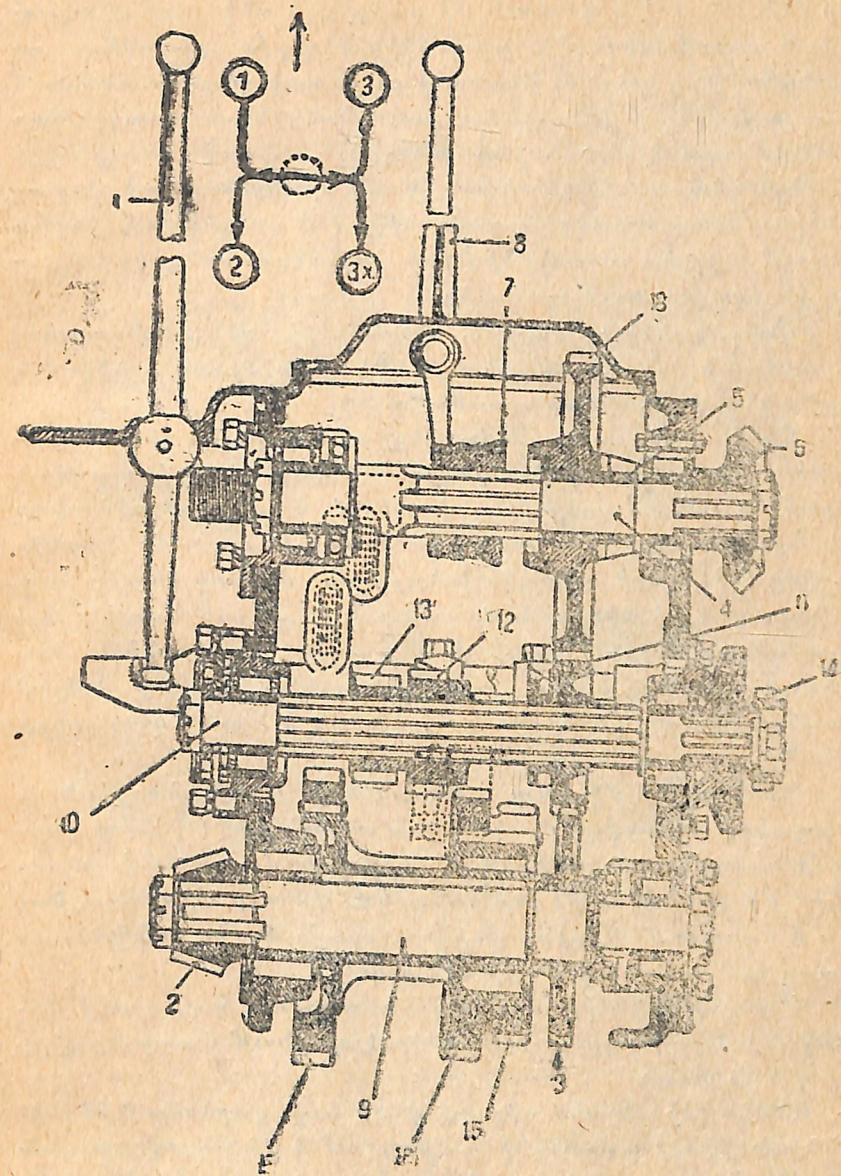
ՍՏՁ յեվ ԽՏՁ տրակտորների փոխանցման տուփը մի մեխանիզմ է, վոր տեղավորված է առանձին պայտյանի մեջ: Այդ հնարավորություն է տալիս դյուրությամբ հանել (բջեջնել) փոխանցման պայտյանը տրակտորի վրայից և նրա (փոխանցման պայտյանի) քանգեին ու հավաքելը հեշտացնում է:

Փոխանցման տուփը 3 լիսեան ունի, վերին, միջին և ստորին: Շարժումը, շարժիչից, միացման մեխանիզմի լիսեանի, ատամնավոր մութակի (նկ. 6) միջոցով միջին լիսեանին և փոխանցվում:

Միջին լիսեանը պտտվում և յերկու ուղիկավոր առանցքակալների վրա և իր ամբողջ յերկարությամբ ունի 6 խարամված փորակներ, վորոնց վրայով ազատ սահում են յերկու սայլակներ, և առանցքի յերկայնությամբ ադատորեն տեղափոխվող ատամնանիվներ, վոր շարժվում են արագության միացուցիչ լծակների միջոցով: Սայլակներից մեկը, վորը տեղավորված է միջին լիսեանի վրա, կազմված է յերկու ատամնանիվից, վոր նստած են մեկ ընդհանուր սանդիկի վրա: Փոքր ատամնանիվը՝ տառիկն արագության, մեծը՝ յերկրորդ արագության համար:

Յերկրորդ սայլակն ունի մեկ ատամնանիվ յերրորդ արագության համար: Այս ատամնանիվների միջոցով միջին լիսեանից շարժումը ներքին և վերին լիսեաներին է փոխանցվում: Մտորին

լիսեանը հաջորդ փոխանցումների միջոցով՝ դիֆերենցիալի ոգնությամբ շարժումը հաղորդում է հեռեի անիվներին, վորին



Նկ. 6. «ՍՏՁ» և «ԽՏՁ» տրակտորների փոխանցման տուփը:

լիսեանը մի զույգ հոնաձև ատամնանիվների միջոցով շարժումը փոխանցում է բանարկու փոկանվին:

Ստորին լիսեռներ պառկած և յերկու ուղիղաձուր առանցքա-
կալներ զրա: Նա իր վրա ունի յերեք աշխատող ատամնանիվ-
ներ (17, 16, 15) ընդհանուր մի սանդիկ և մեկ ուրիշ, ազատ
նստած ատամնանիվ (3), վորը միջին և վերին լիսեռների ա-
տամնանիվները յուղելու համար յուղ մատակարարելու համար և
ծառայում: Յերեք բանվորական ատամնանիվների պսակիկները
գամակներով ամրացված են սանդիկին, վորով պսակիկների
մաշվելու դեպքում հնարավոր և լինում նրանց նորերով փոխա-
րինելու: Ազատ պտտվող ատամնանիվի (3) սանդիկը մի կողմով
հենվում և յերեք ատամնանիվների ընդհանուր սանդիկին, մյու-
սով զնդիկավոր առանցքակալին:

Ստորին լիսեռնի ծայրին, փորակների վրա, պնդողակով
ամրացված և կոնաձև ատամնանիվ (2), վորը մշտապես կցված և
վերջնական փոխանցման ատամնանիվին:

Վերին լիսեռնը նույնպես յերկու ուղիղաձուր առանցքա-
կալների վրա յե պառկած: Այս լիսեռնի միջին մասը խարտոված
փորակներ ունի, վորոնց վրայով սահում և բանցքավոր մուֆտը
(7): Այս առանցքի վրա յեղ ազատ նստած և զլանաձև ատամ-
նանիվը (18), վորի պանդիկը բուցքավոր մուֆտի կողմից այդ
մուֆտի բուցքիկներին համապատասխան փորակներ ունի: Այս
ատամնանիվը միջին լիսեռնի վրա նստած ատամնանիվի հետ
մշտապես կապված և: Այսպիսով բուցքավոր մուֆտը կցելիս՝
ատամնանիվներից (18) կմիանա լիսեռնին և նրան կհաղկադրի
պտտվել:

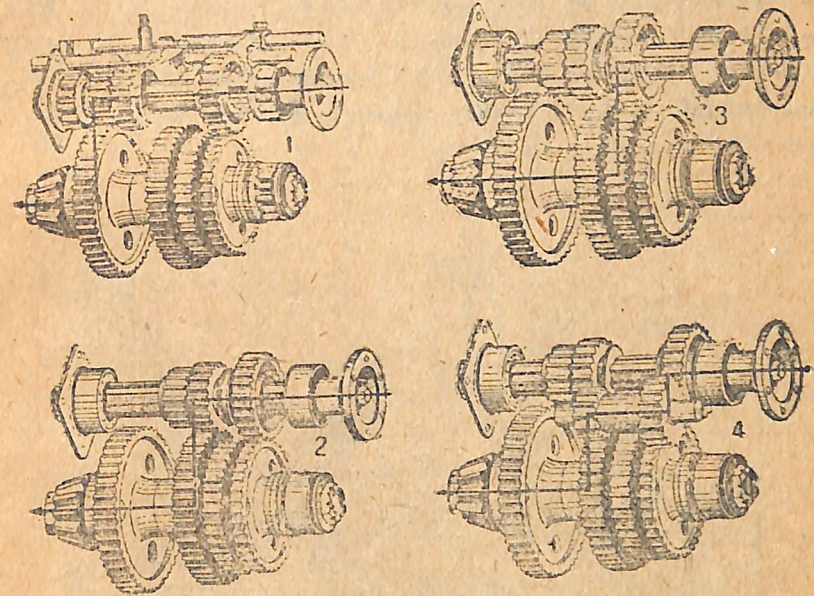
Այս լիսեռնի մի ծայրին փորակներն մեջ և հաղցված և
պնդողակով ամրացված մի կոնական ատամնանիվ (6), վոր շար-
ժումը բանարկու փոկանիվին և փոխանցում: Լիսեռնի մյուս
ծայրը մի փորակ ունի, վոր բանարկու լիսեռնը միացնելու հա-
մար և ծառայում: Վերին լիսեռնի միացումն ու անջատումը
կատարվում և հատուկ լծակի միջոցով:

Արագությունների միացումը կատարվում և մի լծակի մի-
ջոցով (1): Այդ լծակը պտտվելով իր կլոր ընում 5 տարբեր դիրք
կարող և ունենալ:

Լծակն (1) անշարժ գերքից դեպի ձախ դարձնելով 13 (նի-
շով նշանակված) ատամնանիվը միացվում և 17 (նիշով) ատամ-
նանիվին և ստանում և առաջին արագություն: Լծակը ձախ
դեպի հետ շարժելով 12 (նիշով) ատամնանիվը միացնում ենք
16 (նիշով) ատամնանիվին և ստանում յերկրորդ արագություն:

Լծակը աջ՝ դեպի առաջ շարժելով միացնում ենք 11 (նիշով) ա-
տամնանիվը 15 (նիշով) ատամնանիվին և ստանում յերրորդ ա-
րագություն:

Տրակտորը դեպի հետ շարժելու համար ծառայում և փո-
խանցման տուփի կողքի լիսեռնը (նկ. 7): Այս լիսեռնի վրա
յերկու ատամնանիվ կա, վորոնցից մեկը մշտապես կցված և 16
(նիշով) ատամնանիվին, իսկ մյուսը միայն հետընթաց շարժում
առաջ բերելու դեպքում միացվում և 11 (նիշով) ատամնանիվին
(տես նկ. 6):



Նկ. 7. «ՍՏ2» և «ԽՏ2» տրակտորների տարբեր փոխանցումները՝ 1. առաջին
արագություն 2. յերկրորդ 3. յերրորդ արագություն և 4. հետընթաց
շարժում:

Լծակը աջ դեպի հետ շարժելիս 11 (նիշով) ատամնանիվը
կողքի առանցքին նստած ատամնանիվին և միանում, նրան և
փոխանցում շարժումը, իսկ այնտեղից, 16 (նիշով) ատամնանի-
վին մշտապես միացված յերկրորդ ատամնանիվի միջոցով հե-
տադարձ շարժումը փոխանցվում և ստորին լիսեռնին և ստա-
նում ենք հետընթաց շարժում:

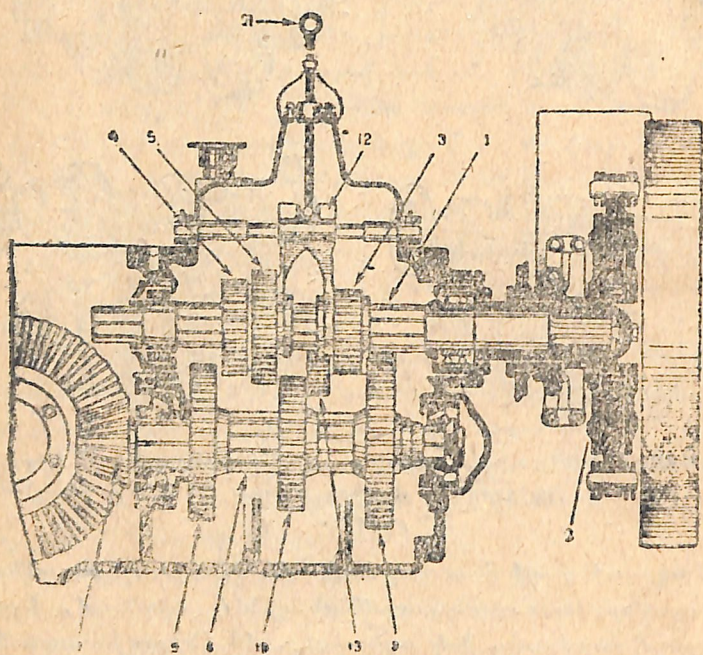
Փոխանցումների տուփի ատամնանիվների յուղումը կա-
տարվում և արանամխիայի տուփի մեջ լցված յուղով:

Ինչպես վերն ասիւց, յուղը վերին և միջին լիսեռներն հասցնելու համար դոյուլթյուն ունի 3 (նիշով) ատամնանիվը:

Շարժումը փոխանցումների տուփի ստորին լիսեռնից մի զույգ կոնավոր ատամնանիվների միջոցով փոխանցվում է լայնակի լիսեռներն, վերը վերջնակետ փոխանցման և դիֆերենցիալի միջոցով տրակտորի հետևի անիվներին պատվել է հարկադրում:

282 («Սալիսնց 60») տրակտորի փոխանցումների տուփը

282 տրակտորի փոխանցման տուփը բաղկացած է յերեք լիսեռներից և սրանց հետևյալ ատամնանիվներից,— 1. վերին տանող ատամնանիվ. 2. Ստորին տարվող ատամնանիվ. 3. փոքր ատամնանիվ, վորի միջոցով տրակտորը կարողանում է հետընթաց շարժում կատարել:



Նկ. 8. «282» տրակտորի փոխանցման տուփը:

Փոխանցման տուփի վերին լիսեռնը 1 (նկ. 8), յերկու անոնցքակալների վրա յե պառկած, առջևի (դրսի) անոնցքակալը գնդակավոր է, յետևին՝ ուլիկավոր: Առջևի լիսեռնի (շարժիչի կողմից) փոքրակիված ծայրին է ամրացված միացման մասիակի

վարող սկավառակը լիսեռնի յետևի ծայրից, կոնաձև փոխանցման միջոցով շարժումը հաղորդվում է փոկանիվին:

Այս լիսեռնի վրա յեն դրված յերեք՝ առաջին (3), յերկրորդ (4) և յերրորդ (5) արագության ատամնանիվները: Այս ատամնանիվների տեղափոխությունը կատարվում է ատամնանիվների ողակավոր փորակների մեջ մտած յեղանների (22) միջոցով:

Փոխանցիչ տուփի ստորին տարվող լիսեռնը պառկած է յերկու ուլիկավոր անոնցքակալների վրա: Այս լիսեռնի յետևի ծայրին՝ նստած է մի կոնաձև ատամնանիվ (7): Այս ատամնանիվի շարժումը փոխանցում է հետևի կամրջակին: Հենց նույն լիսեռնի վրա ամուր դրված կան յերեք ատամնանիվ (8, 9 և 10) տանող լիսեռնի ատամնանիվները տեղափոխելով մենք հերթով միացնում ենք նրանց տարվող լիսեռնի ատամնանիվներին և ստանում մեզ անհրաժեշտ տրակտորի ընթացքի արագությունը:

Տրակտորի հետընթաց շարժում առաջ բերելու համար փոխանցիչ տուփի ձախ կողմը (մի) լիսեռն կա, վորի վրա յեն նստած փոքր և մեծ, միաձույլ ատամնանիվները:

Հետընթաց շարժման փոքր ատամնանիվը մշտապես միացած է առաջին արագության տանող (8) ատամնանիվին, մեծ ատամնանիվը—լծակը նախապես համապատասխան զիրքի մեջ դնելով՝ տանող լիսեռնի վրա նստած ատամնանիվին է միանում:

Արագությունների միացումը կատարվում է այսպես (տես նկ. 8): Լծակն անշարժ դիրքից դեպի աջ և հետ դարձնելով՝ մենք յեղանին ստիպում ենք առաջ գնալ և դրանով իսկ 3 (նիշով) ատամնանիվը 8 (նիշով) ատամնանիվին միացնել: Վերով հետև 3 (նիշով) ատամնանիվը քիչ քանակությամբ ատամներ ունի, իսկ 8 (նիշով) ատամնանիվը համեմատաբար ավելի, այդ պատճառով ստանում ենք տրակտորի առաջին արագությունը: Լծակը դեպի ձախ և առաջ դարձնելով այս լիսեռնի ստորին ծայրը անցնում է յեղանին, վորը միացած է յերկրորդ և յերրորդ արագության ատամնանիվներին: 4 (նիշով) ատամնանիվը միանում է 9 (նիշով) ատամնանիվին, և ստանում ենք տրակտորի յերկրորդ արագությունը:

Լծակը դեպի ձախ և հետ դարձնելով՝ 5 (նիշով) ատամնանիվը միանում է 10 (նիշով) ատամնանիվին, ստացվում է յերրորդ արագությունը, յերկրորդ զեպի ձախ, և առաջ դարձնելով՝ մենք 5 (նիշով) ատամնանիվին հարկադրում ենք, վերին լիսեռնի ատամնանիվին (13) միանալ: Յեով վորովհետև

1007
34045 3976

հետընթաց շարժման լիսեռնի մյուս ատամնանիվը մշտական միացման մեջ է գտնվում առաջին արագության (8) ատամնանիվի հետ ստանում ենք արակտորի հետընթաց շարժում:

3. Վերջնական փոխանցումը յեվ դիֆերենցիալ (ՍՏՁ, ԽՏՁ)

Վերջնական փոխանցում: Փոխանցման առաջին շարժումը դիֆերենցիալի միջոցով վերջնական փոխանցումով հաղորդվում է ընթացող մասերին (անիվներ): Վերջնական փոխանցման հիմնական խնդիրը շարժիչից թնդացող մասերին անցնող փոխանցումների քանակի վերջնական կրճատումն է, այսինքն հետևի անիվների պտույտների հարկավոր քանակ ստանալը (մոտավորապես 15—30 պտույտ մի րոպեյում): Վերջնական փոխանցումներն լինում են յեքեք տեսակ. — 1. ատամնանիվային (ՍՏՁ, ԽՏՁ) 2. շղթայավոր «Ջանդիր» «7-կյս» և 3. վորթնային կամ վորթնաձև (ՅՊ):

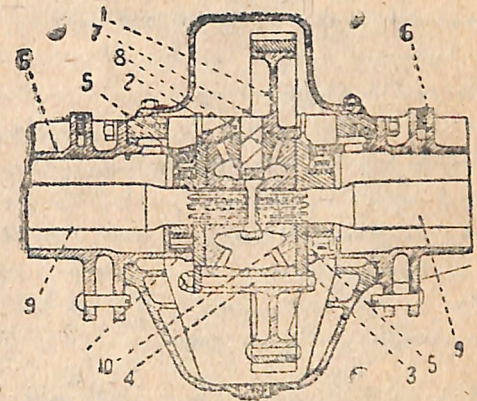
Դիֆերենցիալ մեխանիզմը. — Տրակտորի դարձի ժամանակ նրա անիվները միահավասար չափով ճանապարհ չեն կտրում: Արտաքին անիվները, գտնվելով դարձի կենտրոնից հեռու՝ ավելի ճանապարհ են կտրում, իսկ ներքին դարձի կենտրոնի մոտ գտնված անիվը — փոքր ճանապարհ է կտրում: Շրջան կատարելիս, արակտորի շրջանի կենտրոնի մոտ գտնված անիվը ավելի քիչ առաժնայություն կանցնի, քան կենտրոնից հեռու գտնված անիվը: Յեթե յետևի անիվներն ամուր ամբողջված լինեն մեկ ընդհանուր լիսեռնի վրա, ապա դարձի ժամանակ (դարձ կատարելիս) ներքին անիվը կսկսի տեղապտույտ տալ: Ներքին անիվի կտրած ճանապարհը հավասար է ներքին և արտաքին անիվների ունեցած ճանապարհի շրջադժերի տարբերությանը:

Յեթե անիվները ուժեղ են կցվում հողին տեղապտույտի վրա ծախված ուժը լինում է բավական զգալի: Այդ ուժը ազդում է ղեկի սիստեմի մեխանիզմին և արակտորը կառավարելը դժվարացնում է, նմանապես և ղեկի սիստեմի ու արանամխիսային վաղաժամ մաշվածք է առաջացնում: Այս յեքեքը չեղարացվում է տրանսմիսիայի մեջ գտնված հատուկ մեխանիզմով, վորի միջոցով ընթացող անիվները կարող են շարժվել անկախ մեխանիզմից:

Ընթացող անիվների անկախ շարժումն առաջ բերող մեխանիզմը դիֆերենցիալ է կոչվում: Դիֆերենցիալի աշխատանքի հիմունքները այս են. — (տես նկ. 9). արակտորի ընթացող անիվները նստած են կիսատոնիների (9) ծայրին: Կիսատոնիներ

րի մյուս ծայրերին ամուր ամրացված են կոնավոր ատամնանիվներ (10): Այս կիսատոնիներն իրար են միանում փոքրիկ ատամնանիվների միջոցով (8), վորոնք նստած են խաչմերուկի (7) ծայրերին և միացած կիսատոնիների վրա նստած ատամնանիվներին:

Ատամնանիվներն աղատորեն պտտվում են խաչմերուկի ծայրերին և ուղեկիցներ (սատելիտ) են կոչվում: Դիֆերենցիալի մեխանիզմն աշխատում է այսպես: Յեթե աջ և ձախ անիվների վրա ճնշումը միահավասար է, այն ժամանակ դիֆերենցիալի ուղեկիցների ատամները կրս կըսեն սեղմել կիսատոնիների ատամները վրա՝ աջ և ձախ կողմից հավասար ուժով և իրենց յետևից կտանեն յեքեք կիսատոնիները կոնավոր ատամնանիվների յետև: Այդ ժամանակ արդեն աջ և ձախ կիսատոնու շարժումը հավասարաչափ կլինի — միաքանակ պտույտներով, իսկ ուղեկիցները կգործածեն վորպես սեպիկներ՝ պտտվելով միայն դիֆերենցիալի ամբողջ մեխանիզմի հետ միասին:



Նկ. 9 Դիֆերենցիալի սխեման:

Անիվների վրա ճնշումը տարբեր լինելու դեպքում — յեքեք տրակտորը շրջանաձև շարժում կամ դարձ է կատարում, շրջանի կենտրոնի մոտ գտնված անիվն արգելակվում է. այդ ժամանակ կիսատոնիների ատամնանիվների վրա ուղեկիցների աջ և ձախ կողմից կատարված ճնշումը փոխվում է և ուղեկիցները (սատելիտներն) սկսում են պտույտ գալ խաչմերուկի վրա: Այդ ժամանակ ողակապի վրա նվազ ճնշում ունեցող անիվը դիֆերենցիալի ատամնանիվի պտույտներին հավասար քանակով պտույտներ կառաջացնի: Այդ պտույտների վրա կավելանան նաև թավալող ուղեկիցների պտույտներից առաջացած, կիսատոնու արգելակված ատամնանիվի շուրջը կատարվող լրացուցիչ պտույտները: Այդ պատճառով ատամնանիվներից մեկի պտույտների քանակը մյուսի արգելակման դեպքում կլինի քիչ ավելի. անիվներից մեկի լիակատար արգելակման դեպքում, մյուս անիվը նորմալից յեքեք անգամ ավելի արագ կպտտվի: Դիֆե-

բենցիալի ամբողջ մեխանիզմը մի պատվող պատյանի մեջ է առնված, վորտեղ խաչմերուկի ծայրերն ամրացված են ուղեկիցներին և վորտեղ պտնվում են կիսատունիների առամնանիվները:

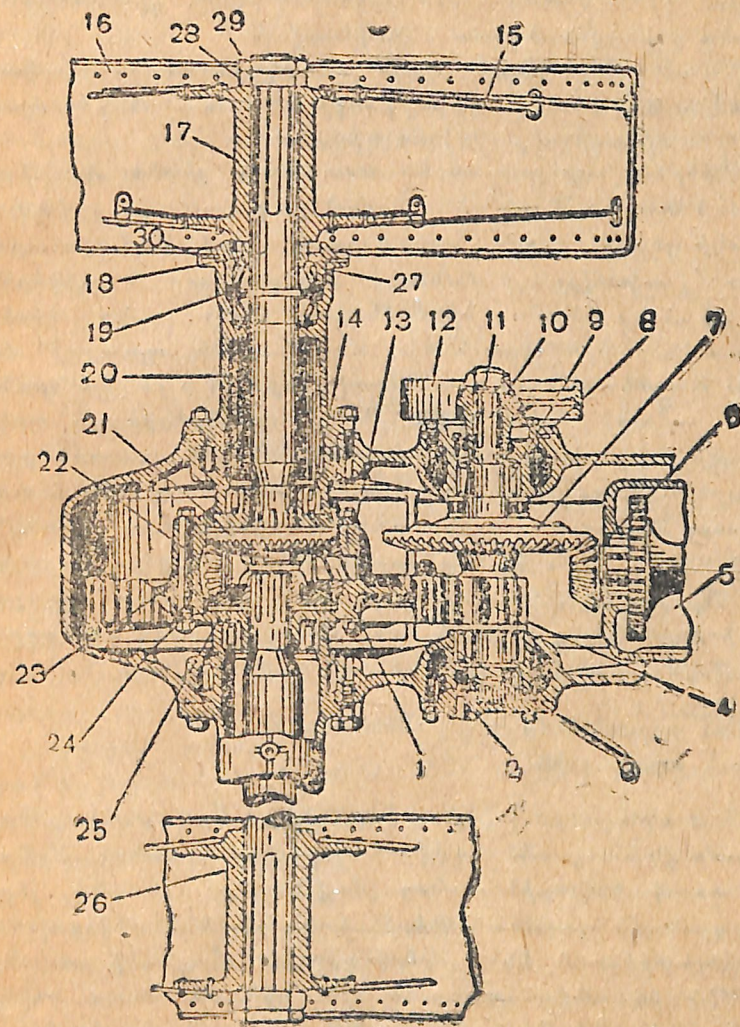
Դիֆերենցիալի պոկասուլթունն այն է, վոր յերբ ընթացող անիվներից մեկը թեւեւ ղեմադրություն ունեցող հողի յի հանդիպում և կամ տրակտորի անիվներից մեկը ղեմանից բարձրանում և—տրակտորը կանգ և առնում, այդ ժամանակ ամուր ղեմանի (հողի) վրա կանգնած անիվը անշարժ կմնա, իսկ մյուսը կսկսի նորմալ պայմաններում սովորականից յերկու անգամ ավելի արագ շարժվել: Այսպիսի գեպերին համար ոգտակար կլինեն ունենալ մեխանիզմ, վոր կփակեր ղեֆերենցիալը, այգպիսով կիսատունիները կպտտեցնէր վորպէս մեկ և ընդհանուր սանր: մի քանի տրակտորներ (ՎՅԼ-ՊՈՒԼՃ Վ. Դ.) այդ մեխանիզմն ունենա: Այդ մեխանիզմը շրջափակի մեխանիզմ և կոչվում:

ՄՏՁ յով ԽՏՁ տրակտորների վերջնակէս փխսանցումը յով դիֆերենցիալը

Դիֆերենցիալի մեխանիզմը շարժումն ստանում և փոխանցումների տուփի ստորին լիսեռնից միջանցային լայնակի լիսեռնի միջոցով (նկ. 10): Փոխանցումների տուփի (6) ստորին լիսեռնի վերջին առամնանիվը միացված և միջանցային լիսեռնի առամնանիվին (7) և շարժման մեջ և դնում վերջինիս: Միջանցային լիսեռնի յերիթի (շարժակայի) վրա նստած և զլանաձև, փոքր, տանող առամնանիվը (4), վորը միացված և դիֆերենցիալի արկղի մեջ ամրացված մեծ գլանաձև առամնանիվին (23): Մեխանիզմը բաղկացած և գլանաձև արկղից (13), յերկու կողմի Ֆլյանցներից (21) և կոնաձև առամնանիվներից, վորոնք տեղավորված են դիֆերենցիալի արկղի ներսը—յերկու կիսատունիների կոնաձև առամնանիվներից (21) և շրտ ուղեկիցներից (22): Ուղեկիցները (22) նստած են խաչմերուկի խաչաձև դասավորված մատներին (1), և դանվում են դիֆերենցիալի պատյանի մեջ ու մշտական միացման մեջ են կիսատունիների կոնաձև առամնանիվներին (21), վորոնք նստած են կիսատունիների (18) փորակված ծայրերին:

Դիֆերենցիալի ամբողջ մեխանիզմը տրակտորի հետեւի կամրջակի պատյանի մեջ և տեղավորված յերկու ուղիկավոր առանցքակալների վրա (14), վորոնք տեղավորված են կիսատունի-

ներին (20) պատյանների մեջ: Կիսատունիների պատյանները 6 հեղույաներով փակցրված են տրանսմիսիայի ընդհանուր պատյանին, վորը կազմում և տրակտորի շրջանակի մասը:



Նկ. 10 «ՄՏՁ» և «ԽՏՁ» տրակտորի դիֆերենցիալի ու հետին կամրջակը

Կիսատունու ըստ յերկու բուլվյան շարժումը կանխելու համար նրա վրա կա կողիկ, վոր տեղավորված և յերկու կոնաձև ուղիկավոր առանցքակալների միջև: Արտաքին ուղիկավոր առանցքակալն ամրացրած և 27 (նիշով) ֆլանցի մեջ, վորը վեց հեղույաներով պտուտակված—ամրացված և կիսատունու պատ-

յանին: Յուրաքանչյուր կիսասունու արտաքին փորակված ծայրի վրա յեն հազգվում ենիվները (16), վորոնք ամրացված են պնդողակներով (28) և հակա-պնդողակներով (29), դիֆերենցիալի պատյանը վերևից ծածկված է կախարիչով:

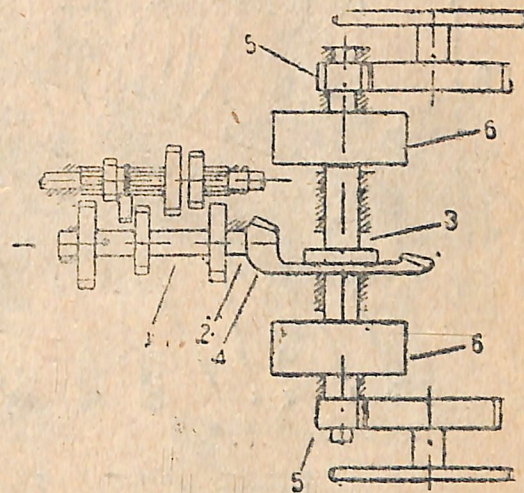
Կիսասունները կարգավորելու սահակային խողը (լուսփուր) վերացնելու նպատակով, դրսի Ֆլանցի և կիսասունների պատյանի միջև միջադիրներ (30) են դրված:

Դիֆերենցիալը յուղում են տրակտորի յետևի կամրջակի պատյանի ստորին մասի մեջ գտնված յուղով: Յուղը լցվում է պատյանի յետևի կողմը տեղավորված բերանի հավասարությամբ: Այսպիսով յուղի վանայի մեջ գտնվում է դիֆերենցիալի մի մասը միայն: Դիֆերենցիալի բոլոր շփվող մասերը յուղվում են դիֆերենցիալի մեծ ատամնանիվի պտույտի ժամանակ: Ատամնանիվի իր ատամներով վերցնում է յուղը և նրանով յուղում ամբողջ մեխանիզմը: Յուղի՝ դիֆերենցիալի արկղի ներսը թափանցելու և բոլոր ատամնանիվներն ու առանցքակները յուղելու համար խաչմերուկի ատամների մեջ, ուղեկիցներում կիսաառանցքային ատամնանիվներում ու Ֆլանցներին մեջ կան յուղելու համար փորակներ ու անցքեր: Յուղը փոխելու նպատակով հին յուղը դուրս բերելու համար պատյանի ներքևի մասը իջուցիկ խցան ունի: Յուղելու համար զործադրում են վիսկողեն, տրակտորային նիզոր, կամ մեքենայի № 6 յուղ:

Նախնական փոխանցումը 289 («Առաքինեց 60»)
տրակտորի բրգուցներին

282 տրակտորը չունի դիֆերենցիալ: Այս տրակտորներում շարժումը փոխանցման տուփից հաղորդվում է տանող թրթուրների ատամնանիվներին տանող մուխակների լիսեռնի յերկու գույգ զլանաձև ատամնանիվներին (տես նկ. 11) միջոցով, վորոնք փոխարինում են դիֆերենցիալին: Լայնակի առանցքի վրա (նկ. 12), մեջտեղը նստած է կոնաձև՝ 43 ատամ ունեցող ատամնանիվը (2): Այս ատամնանիվի միջոցով շարժումը փոխանցման տուփի հաղորդիչ լիսեռնի փոքր կոնաձև ատամնանիվից լայնակի լիսեռնին և փոխանցվում: Կոնաձև ատամնանիվը (2) 8 հեղույսներով լայնակի լիսեռնի վրա գտնված Ֆլանցին և ամրացվում: Լայնակի լիսեռնը տեղավորված է հատուկ տուփերում (3) գտնվող յերկու կոնաձև և ռոլիկավոր առանցքակներին (22) վրա: Տուփերն առանցքակների հետ միասին տեղավորված են յերկու պատերի մեջ, վորոնք տրակտորի յետևի

կամուրջի պատյանի ստորին կողմով և նրանց վրա գտնված կիսավանդակներ կախարիչով միասին (23) կազմում են ամուր փակված մի բուն պատենատուփի յուղը լցնելու և կոնավոր փոխանցումը յուղելու համար: Տուփը պատենատուփի ներսի կողմից պատին և փակցրած մեկ հատուկ պնդողակով (1), վոր ծառայում է նաև աղբիկավոր առանցքակները կարգավորելու համար: Այս պնդողակը հետ պտտվելուց ապահովված է մեկ փականքով (24), վորն իր ծայրով պնդողակի շրջապատին յեղած ատամիկների մեջ է մտնում: Լայնակի լիսեռնի փորակված վերջավորությունների վրա, յերկու կողմից նստած են դեկի բաղմանակավառակ մուխակները, վորոնք լայնակի լիսեռնը միացնում են փոքր ատամնանիվների վերջին գույգ փոխանցումների կոնաձև, պոչավոր ատամնանիվներին:

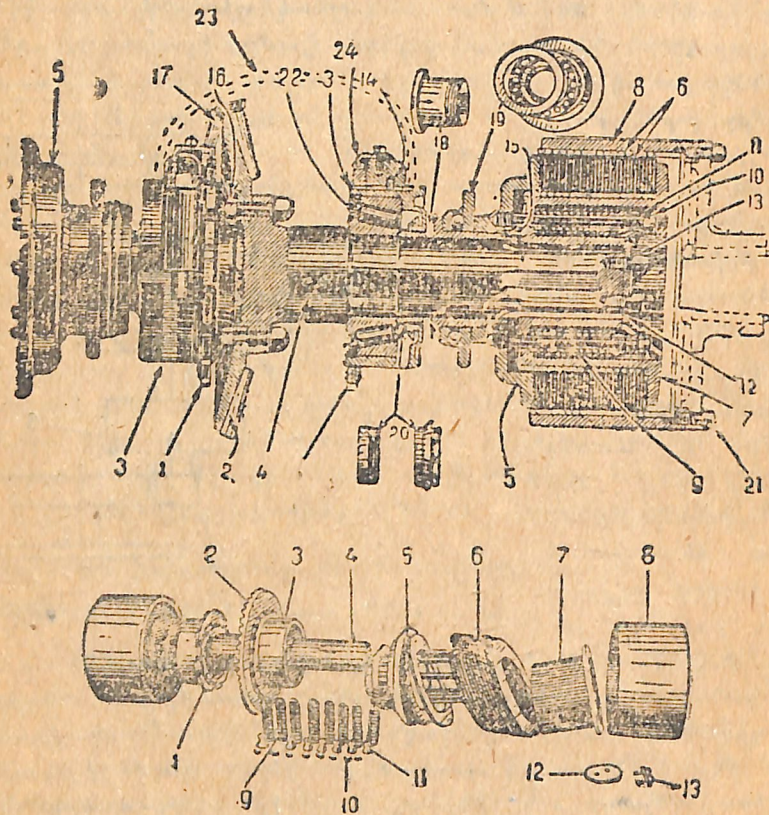


Վարպիս մուխակի տանող մաս ծառայում է տանող թմբուկը (7), վորը մեկ ապիոդակով և (2) յերկու հեղույսների (3) միջոցով ամրացված է լայնակի լիսեռնի փորակված վերջավորությանը: Տանող թմբուկի արտաքին պլանաձև յերեսին կան յերկայնակի ատամիկներ, վորոնց վրա դրված են 16 տանող սկավառակներ: Տանող սկավառակները շինված են բարակ պողպատից և յերկու կողմերից ունեն ալյուրտալի վերադիրներ (ֆերրալո): Վերջին սկավառակը, վորը կից է տանող թմբուկի կողին, տանող սկավառակներին հարող կողմից ունի ալյուրտալից միայն մեկ վերադիր: Տանող սկավառակները ներսից ատամներ ունեն, այդ ատամներով նրանք մտնում են տանող թմբուկի յերկայնակի փորտոնների մեջ:

Մուխակի տարվող մասն և զլանաձև տարվող թմբուկը (8) (տես նկ. 12), վոր 12 հեղույսներով (21) ամրացված է փոքր ատամնանիվի կոնավոր պոչին նստած Ֆլանցին:

Նկ. 11 «282» տրակտորի փոխանցման սխեման:

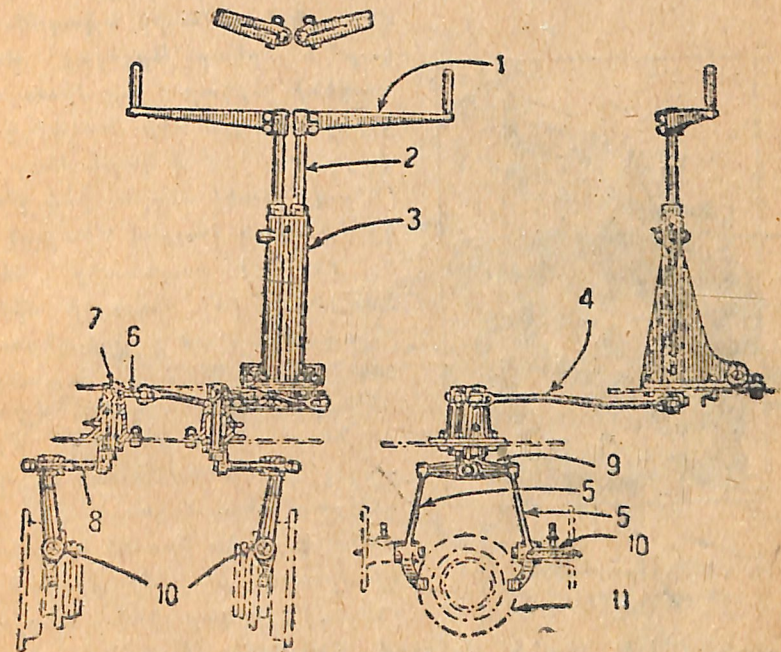
Տարվող թմբուկի յերկայնությամբ, նրա ներսից դասավորված են ատամներ, փորոնք պահպանում են 16 տարվող սկավառակները: Տարվող սկավառակները շինված են բարակ պողպատից և իրենց դրսի շրջապատին ունեն ատամներ, փորոնք մտնում են տարվող թմբուկի փորատների մեջ: Տարվող սկավառակները չունեն սայրեստից վերադիրներ, բացառությամբ միայն դրսի, ամենավերջին սկավառակի, վրը մի կողմից ունի վերադիր:



Նկ. 12 Լայնակի մոնիթ և դեկի մուխար:

Տանող թմբուկը տարվող թմբուկի մեջ է մտնում, և սկավառակները նրանց միջև նստած են հաջորդաբար: Սկավառակները սեղմված են մեկ ափսեյով (5), վրը կարող և տեղափոխվել յերկայնակի լիսեռնի առանցքի յերկայնությամբ: Ափսեն (5) հարած և սկավառակներին և սեղմում և սկավառակները 8 զսպանակներով (9), վրոնք նստած են ափսեյի հատակին՝

սլաքաձևով և ութ ձողիկներով (шпильки): Զսպանակները մի ծայրով տանող սկավառակի հատակին են հենված, մյուսով հեղույսի վրա տեղափոխված և փականքի (10) միջոցով, ամրացված տափողակին (11): Զսպանակները ձողիկներին հագցված լինելով և զտնվելով սեղմված վիճակում՝ ձգտում են բացվել և դրանով ճնշում են սկավառակներին: Այսպիսով մուխար մըշտապես միացված վիճակումն է գտնվում: Մուխարի անջատում և կատարվում այն ժամանակ, յերբ անհրաժեշտ է, վոր սրակալը շրջադարձ կատարի: Այդ դեպքում մի շարք լծակների միջոցով կոթառը հետ դարձնելով՝ սեղմիչ ափսեն մի կողմ է տարվում,



Նկ. 13 «282» տրակտորի դեկի—մուխարի սխեմա:

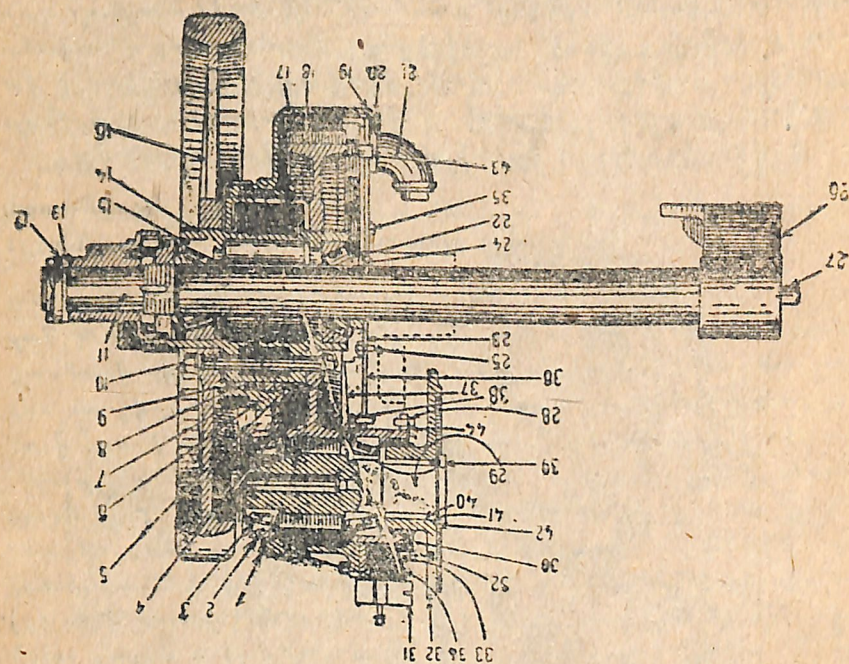
սկավառակներն ազատվում են սեղմված վիճակից և անջատում են մուխարը: Դեկի սխեմայի մուխակների անջատման մեխանիզմը մի շարք ծխնիաձև լծակներից է կազմված, ինչպես այդ յերևում է 13 նկարի վրա: Տրակտորների պատաճորմի վրա սյունիկ է դրված (3): Սյունիկն ունի յերկու ուղղածիվ անցք, վրոնց միջով անցնում են յերկու լիսեռներ: Ամեն մի լիսեռնի վրա վերի կողմից կոթառ է հագցրված: Անջատիչ լծակները նստած են փոխանցումների պատյանի պատերին՝ ամրացված դարձյակների (уагфа) վրա:

[illegible]

(14) ասորիկից:

[illegible]

Վերադարձի 9 քանդակաւ ժողկուցքդ Ի. Կ. Ն.

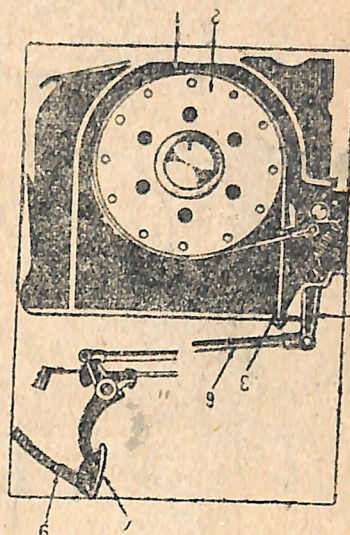


Դ ըտնուվր իսննճվր վիտըւսք վիզի միվտուցտտտ մժսփ
 : Իճ, մճգր—բտտտ ՇԻ վոչս ղիվտուցտտտ մժսփ : Ճգր վնիմտես
 ւզ րեսիլան ժոյսմսի : Եվմգրիվտուցտտտտ ոչտուլտն ասիմզ գ ըտն
 տիտմ մրտնդտոփ տգիտըճմզի աստտ մտնչոտտտտտ
 : (Լգիտտղի)

Եղիմատի դ Լամոտի մարգարոյի ուղարկուովսի քրտմեղն Կոտտի
-ուս (մեղարքիւնեմտ տետ դ միւղարք ուղարկույր Կոտտիւտ Նոտ
-ու դ տեղարմեղն Կոտտարք ուղարկուեմտ Կոտտարմեղն քտի դ
պիւղարքեղնեղնի Խաննիւր վմարքեղնեմտ մմարմեղն անմարմեղն
Կոտի վմար քարմեղնեղն մարմեղնեղն դ Կոտարքեղնեղն քրտմ

[illegible]

Եւ զ զտխնամքս ուզմաի թմի վկ
 շտպսս զ զտտուց մկազի կվմմափ
 (խնմիւ) ք տակ րամնոց րաճեաղե
 տակզգլի զտխտոնցն ուկտեղեմա
 տմի վկամքով մմիմ մմգուղդի
 տետար Լոգնտաւթ զ ողլաւնի վկ
 շտպտետնց ուզմաւն վփաւս վմդո
 րաւնուղմափ զ զտխնամքս խննճ
 աւցլր վմաւնեղս (Ե) մկտուղտետն
 աղս վկտուղտետն (խնմիւ) Ե
 զ զտետմր խմմազ րաւր մվ մի
 տը կիմ ուզմա վկազ (խնմիւ)
 ք մոտր ցմտի կիմ (Ե) ուզմմտի
 տի վփաւս վկազգլի վկտուղտա զ
 զտխնամքս մոտր մտիմզ վկգրտա
 տը վկտուղեմո մտիմզ ու ցմտի
 զտխննտի զ մմոտր տիմզ մկգր



-տուտք վիժակեմը (51 հոգ) եվտայս ուկրամբթ ղվթուտմո վի
 -տթյայս վիգե սեռմմգեց դ ճտիհմարտ մոմդ ու վմսի 'դ ուգիտուտ
 վր դտտոտեստ միտակեմո մգդիտակեմո վգրս ումստիտմց

[illegible]

կաշնեբի վրա (15 և 22): Մյուս կողմից 14 (նիշով) սանդիկը նույն ինը հեղույաներով ամրացված և թրթուրի տանող սղոցարդներին (16):

Վերադառնալի յուզը յուզարկից (յուզամանից) ինչպես դեպի լայնակի լիսեռնի պատյանը, վերանց տեղափոխված են դեկի մուխակները, աշխատանքի և դեպի դուրս չնոսի—կան ընդերացանցեր: Սղոցարդի ընդերացանցը (44) առանցքակալի պատյանի մեջ պատկանում ֆլանցի (28) միջոցով սեղմում և թաղիքի լիցքը առանցքակալի (2) պատյանին և դեկի մուխակի (32) տանող թմբիկի ֆլանցյա սանդիկին:

Առանձնավոր ֆլանցը հետ շրջվելուց (գառնալուց) ապահովելու համար պոլսթյուն ունի հատուկ լեզվակ: Ընդերացանցն (8) ունի քառանկյունի ֆլանց (5), վերը չորս հեղույաների միջոցով փակցված և կախարկելն (17): Վերջնակեա փոխանցումը յուզելու նպատակով յուզամանը յուզով լցնելու համար կա մի ծունկ (21): Յուզը լցվում և միջին ծունկի վերին ծայրը: Յուզը լցվում և կռնածն փոխանցման տուփը փոխանցումների պատյանի հետևի պատին լեզված անցքի միջոցով և աշխատանքի և լցվում: վոր համար ներքին, այդ առանցքի տակ դնված բերանին: Պատյանի մեջ դեկի մուխակների տակ անցք կա, վորը նրա համար և, վոր պատահաբար աշխատել անցած յուզը դուրս հոսի: Այդ անցքը բաց պիտի պահեն:

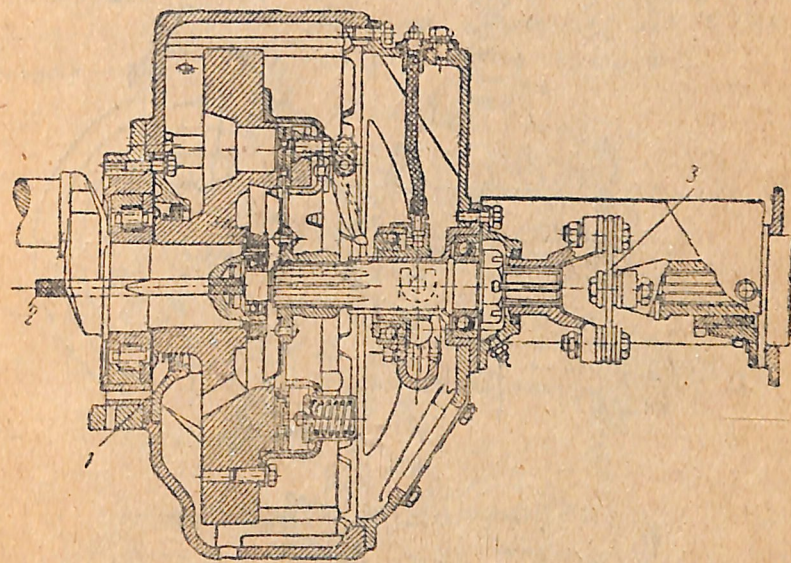
«Ունիվերսալ 1» տրակտորի միացման մեխանիզմի կառուցվածք

Միացման մուխակը միակառուցակ և, չոր (նկ. 16): Մուխակի տանող սկավառակի յերկու կողմերը պատած են հալոնալի վերադիրներով: Մուխակի միացումը կատարվում և ներքին, արակտորի ձախ կողմում տեղափոխված պեղալի միջոցով: Միացման մուխակը իրար են միացնում ծնկածն լիսեռնն ու փոխանցման տուփի լիսեռնը՝ կապակցող (զուգող) մուխակի միջոցով, վորը կապված և յերկու յեղանիկներից, պողպատե թիթեղներից ու պետինն ապիողակներով կոնավոր հեղույաներից:

Միացման մուխակի կանոնավոր գործունեությունը համար անհրաժեշտ և, վոր միացման պեղալը 25—30 մմ. ազատ քայլք վայրեջք ունենա: Կարգավորումը կատարվում և՛ պեղալը անշատիչ լծակին միացնող քարշի յերկարությունը փոխելով:

Յեթե թափանցի պատյանի մեջ շարժիչից յուզ և անցնում

և սկավառակների վրա զնալով, միացման մուխակի տեղապատւյտ և առաջացնում—ապա հարկավոր և շարժիչը վերանորոգել, ամրացնելով թափանցին 1 (նիշով) ընդերացանցը (նկ. 16) և առանցքակալը յուզով ծնկածն լիսեռնի միջին 2 (նիշով) պատյանի ստուգել: Յեթե ծնկածն լիսեռնում պատույզը թուլացել և, անհրաժեշտ և պատույզը փոխել:



Նկ. 16. «Ունիվերսալ 1» տրակտորի միացման մուխակը (մուխակ)

Յեթե յուզառվելու հետևանքով միացման մուխակը կսկսի տեղապատւյտ անել, հարկավոր և թափանցի պատյանի վարի կողմի միջանցքը (մուղը) բաց անել և միացման մուխակն անջատելով՝ սկավառակները բերելնով լվանալ:

«Ունիվերսալ 1» տրակտորի փոխանցման տուփը

Տուփի փոխանցումների քանակը չորս և, յերեքը առաջ, մեկը հետ: Փոխանցման տուփի իրանը (կորպուս), վոր գորշ չուգունից և թափված, ամրացված և արակտորի շրջանակին (նկ. 17) իրանի մեջ իր բարձրությամբ միջին լիսեռնը, վորի վրա շարժականներով ամրացված են 1, 2 և 3-րդ փոխանցման տուփանիվները—առնող լիսեռն և: Տանող լիսեռնի տղևի ծայրը (վերջավորությունը) կապակցող մուխակի միջոցով միանում և միացման մուխակի լիսեռնին: 1, 2 և 3-րդ արագությունները

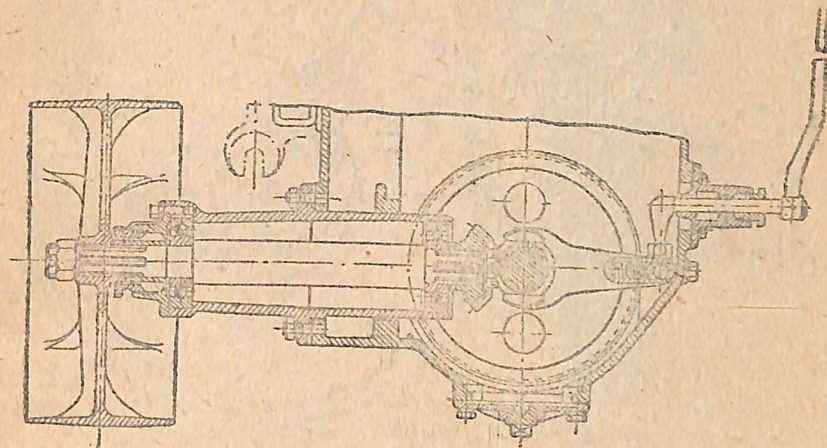
խանցումների տուփի մեջ սաստիկ աղմուկ առաջանալու դեպքում, տուփը վերանորոգել և հարկավոր Աղմուկը գնդիկավոր առանցքակալների մաշվելուց կարող և առաջանալ Չափազանց մաշված գնդակավոր առանցքակալներով աշխատելը փոխանցման տուփի մեխանիզմն արագորեն կքայքայի: Յերբեմն — յերբեմն ստուգել և հարկավոր, թե վերջին ձևուն և միացած փոխանցման տուփը շարժիչի հետ: Փորակների վրայի յեղանների սաստիկ մաշված լինելու դեպքում յեղանները փոխել և հարկավոր: Ամեն անգամ շարժիչը կամ փոխանցման տուփը արակտորի շրջանա-
կին տեղավորելիս, ստուգել և հարկավոր, թե ճիշտ համընկ-
նում են արդյոք միացվող լիսեռների առանցքները: Այդ ստու-
գելու համար՝ առանց տեղադրելու միացնող 3 (նկ. 16) թիթեղ-
ները (նկ. 16)՝ հարկավոր և փոխանցող լիսեռի յեղանն առաջ
տանել և (մոտեցնելով փոխանցման յեղանին) աջնակս գասա-
վորել (հարժարեցնել) նրանց, վոր նրանց մակարդակները ա-
մուր կերպով իրար սեղմվեն (կցվեն) և թաթերի արտաքին
դիմադծերը համատեղվեն: Իրանից հետո շարժիչն ու փոխանց-
ման տուփի լիսեռը դանդաղ դարձնել (սլասել) և հարկավոր:
Ընթե սանակների դրվածքը ճիշտ է, ապա լրիվ պտույտի ըն-
թացքում յերկու թաթերի վրա մակերեսն առաջիկա նման
պիտի ամուր համատեղվեն — միանան, իսկ թաթերի արտաքին
դիմադծերը մեկը մյուսի դեմ չպիտի բնկնեն:

Յնթե առանցքները չեն համատեղվում, ապա շարժիչը
շրջանակի վրայով առաջ տանելով (շարժելով) վորքան թույլ
կտան գնդերիթները կամ թաթերի տակ բարակ տակդիրներ
անցնելով սանակների լրիվ համատեղել և հարկավոր:

Մեծ, կոնավոր (թաղիկով) ատամնանիվի միացումը փո-
խանցման տուփի վերին լիսեռին պետք է աջնակս կարգավոր-
ված լինի, վոր ատամնանիվներն ազատ պտտվել կարողանան,
ոակայն բացակը նրանց միջև հաղիվ նկատելի պիտի լինի:
Ատամնանիվների տեղադրումն աջնակս պիտի կատարվի, վոր
փորք ու մեծ կոնավոր ատամնանիվների ատամները ծոծրակներն
իրար համատեղվեն: Փորք ատամնանիվի տեղադրումը պիտի
կատարել փոխանցման տուփի իրանի և վերին լիսեռն — առանց-
քակալի բնի միջադիրների թիվը պակասեցնելով: Ատամնանիվ-
ները ատամների ծոծրակներին տեղավորելուց հետո — հարկավոր
և բացակն ատամների միջև կարգավորել — թաղիկով ատամնա-

նիվը դիֆերենցիալի կորպուսի հետ միասին առաջ տանելով,
վորի համար հարկավոր և ամբոցնել առանցքակալների բների
հատուկ պնդողակները:

Շարժիչի կարողութունը կապակցվող գործիքներին փո-
խանցող լիսեռնի և բանարկու լիսեռնի միացումը կատարվում և
ստորադան յեղանակով: սկզբում միացնել և հարկավոր միացման
մութակը (նկ. 18), ապա 1 (նկ. 20) լծակը ամենաառաջին դիրքում
դնել և հարկավոր: Փոկային բանարկուի կոնավոր ատամնանիվ-



Նկ. 18. «Ունիվերսալ 1» արակտորի բանարկու փոկանիվի սխեմա:

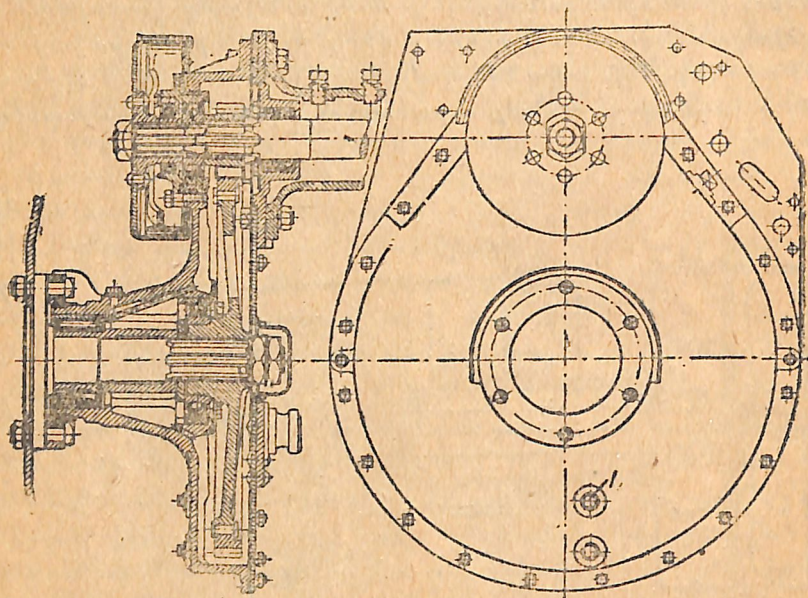
ների միացման բացակը պիտի աջնակս կարգավորված լինի,
վորպեսզի, քանի վոր փոխանցման տուփի ստորին լիսեռնն ան-
ջատված է՝ փոկանիվն ազատորեն պտտվել կարողանա և ատա-
մների միջև մեծ բացակ չառաջանա:

Միացումը կարգավորվում է՝ փոխանցման տուփի ստորին
լիսեռնն առաջ տանելով, փոխանցման տուփի և առանցքակալի
բնի միջև յեղած միջադիրների քանակութունը փոփոխելով,
նույնպես փոփոխելով բանարկու-փոկանիվի պտույտնի և փո-
խանցման տուփի միջև յեղած միջադիրների քանակը:

«Ունիվերսալ 1» տակտորի դիֆերենցիալն ու
վերջնակես փոխանցումը

Դիֆերենցիալը կազմված է յերկու պողպատե թասերից,
խաչմերուկից, կիսաառանցքների յերկու կոնավոր ատամնանիվնե-
րից և չորս ուղեկիցներից:

Դիֆերենցիալի թասերը փոխանցման տուփի հատուկ վերածուլիչներին մեջ փակված յերկու գնդիկավոր առանցքակալների վրա յեն հաստատված: Յետևի կամրջակի կիսասառնիկների պատյանը ձուլված է պողպատից:



Նկ. 19. «Ունիվերսալ 1» արտիտորի կողային փոխանցումը:

Կողային փոխանցումը (նկ. 19) կատարվում է գլանաձև ատամնանիվների միջոցով:

Փոքր ատամնանիվը, վոր նստած է կիսասառնու և յետևի տնիվների առանցքին նստած մեծ ատամնանիվների հետ, մշտական միացման մեջ է գտնվում—յետևի կամրջակի կիսասառնուց փոխանցումը հաղորդում է տանող անիվի սառնակին:

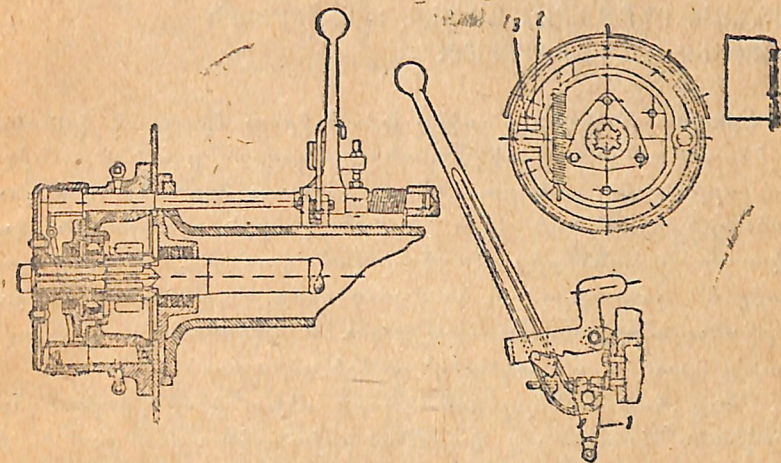
Կողային փոխանցման ատամնանիվները քրոմանիկելային պողպատից են պատրաստված և ցեմենտացած (պողպատի մաքր-կան է 3115 A):

Յետևի կամրջակի կիսասառնու արգելակները յերկկրունկ են լինում: Ձառիվայրում տրակտորը դարձ կատարելիս՝ արգելակները գործում են ավտոմատիկ կերպով՝ արգելակելով աջ կամ ձախ կիսասառնիկները:

Տրակտորն արգելակման միջոցով հարկը պահանջված դեղքում կանգնեցնելու համար, կա մի լծակ, վորն ազդում է մի-

միայն ձախ լծակի վրա: Կողի (շուրթի) փոխանցման մեջ յուղը լցնել պետք է այնքան՝ մինչև վոր նա հասանի վերին ստուգիչ 1 (նիւով) խողովակին (նկ. 19):

Ամեն ոք հարկավոր է ստուգել կողի փոխանցման մեջ յուղի քանակը—ստուգել խցանների միջոցով: Յուղի բարձրությունը վերին խցանին պիտի հասնի:



Նկ. 20. «Ունիվերսալ 1» տրակտորի արգելակը:

Յեթե արգելակների կրունկների ֆերրադոնները մաշված են, հարկավոր է արգելակման կրունկների թշերի և վերածուլիչների (3, նկ. 20) միջև անցկացնել պողպատե բարակ միջադիրներ, այսպիսով հնարավոր կլինի ֆերրադոն ողտադործել, մինչև վոր նա բոլորովին մաշվի: Մաշված ֆերրադոն նորով փոխարինելու գեպքում միջադիրները հարկավոր է հանել: Յեթե արգելակները յուղոտվեն, հարկավոր է հանել արգելակման թմբուկը և ընդե-րացանցը կանոնավորել:

ՇՐՋԱՆԱԿ, ԸՆԹԱՑՈՂ ՄԱՍ ՅԵՎ ՏՐԱԿՏՈՐՆԵՐԻ ԼՐԱՑՈՒՑԻՉ ՍԱՐՔԱՎՈՐՈՒՄԸ.

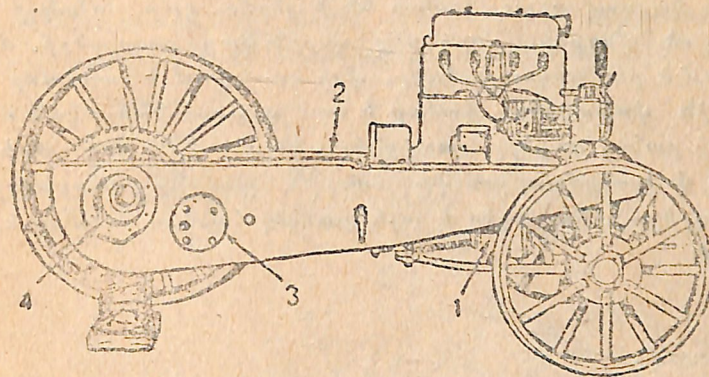
Տրակտորի բոլոր մասերը պիտի իրար միացվեն կանոնա-
վոր կերպով— վորպես մեկ ընդհանուր, կարգավորված մեխանիզմ։
Տրակտորի բոլոր մասերը փոխադարձաբար իրար են միացվում
տրակտորի շրջանակի վրա։ Շրջանակները՝ շվեյերային կամ
յերկտավր հեծաններից են կազմված, կամ թրթուրավոր պող-
պատից են շտամպված, և կամ չուգունից են թափված։ Չուգուն-
նե շրջանակները՝ ամուր միացվելու և սկզբնական կարգավոր-
վորումը պահելու տեսակետից՝ ավելի գերադասելի չեն։

Բայց հարվածները տրակտորի մեխանիզմին փոխանցելու
տեսակետից հեծաններից կազմված շրջանակն ավելի լավ է, վո-
րովհետև զամված շրջանակն այդ հարվածներն իր վրա առնե-
լով, միացումների (միացած կետերը) թուլացում չի առաջ բե-
րում, ինչպես այդ տեղի յե ունենում չուգունն շրջանակների
ժամանակ։

1. Տրակտորի օրջանակը.

ՄՏԶ և ԽՏԶ տրակտորները շրջանակը չուգունից է թափ-
ված, տաշտաձև և և առջևի մասում նեղացրված (նկ. 21)։ Շարժիչն
ամրացվում է շրջանակի առջևի մասին։ Շրջանակի միջին մա-
սում տեղավորվում է փոխանցման տուփը։ Իսկ յետևի մասի մեջ
հավաքվում-սարքվում է միջանցային հաղորդիչը (փոխանցումը)
և դիֆերենցիալը։ Շրջանակի միջին մասն առջևի մասից բաժան-
վում է միջնորմով։ Այսպիսով միջին և յետևի մասերը միասին
մի արկղ են կազմում, վորի մեջ է տեղավորված յուզը տրանս-
միսիան յուզելու համար։ Շրջանակի յետևի մասի յերկու կող-
մերն յերկուական անցքեր կան։ Փոքր տրամագծով անցքերը (1)
լայնակի լիսեռնի առանցքակալներն ամրացնելու համար են։
Մեծ արամագծով անցքերի (2) մեջ են ամրացվում տրակ-

տորների կիսաառնակային թևերը, վորոնց միջով են անցնում և
ամրացվում կիսաառնակները։ Շրջանակի վերին մասը՝ դիֆե-
րենցիալից վեր՝ ծածկված է կափարիչով։ Փոխանցման տուփը
շրջանակին է ամրացվում 6 հեղույսներով և ունի իր առանձին



Նկ. 21. ՄՏԶ և ԽՏԶ տրակտորների շրջանակը.

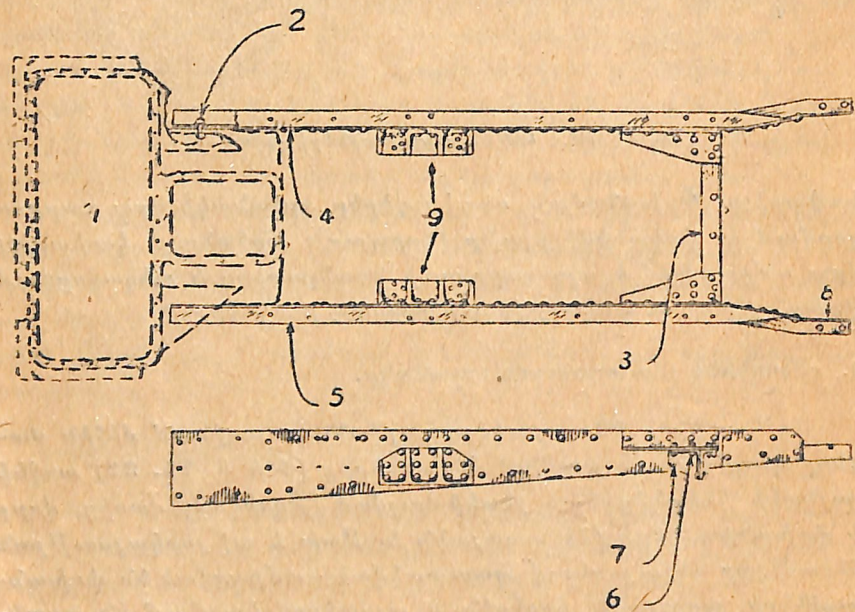
կափարիչը։ Փոխանցման տուփի վերևը, շրջանակի վրա սարքա-
վորվում է փոկանիվի իրանը (կորպուս)։ Շրջանակի կափարիչի
վրա ամրացվում է տրակտորիստի նստելատեղը և տեղավորվում
փոխանցման ու փոկանիվի անշառման լծակները։

2. «Սետլինց 60» տրակտորի օրջանակը.

«Ստալինց 60» տրակտորի շրջանակի առջևում միջին մա-
սերը կազմված են զամված հեծաններից (4 և 5, նկ. 22) առջևի
լայնակի հեծանից (3) և յետևի ձուլված (թափված) մասից, վորը
և փոխանցումները (1) պատյանն է։ Ձախ և աջ յերկայնության
հեծանները հեղույսներով պտուտակված—ամրացված են փոխա-
նցումների պատյանի կողերին և այդպիսով կազմում են տրակ-
տորի ընդհանուր շրջանակը։

Շրջանակի առջևի մասի (յերկու թափերի վրա) և
առջևի լայնակի հեծանի վրա յե տեղավորվում շարժիչը, իսկ
(շրջանակի) դուրս ցցված վերջավորությունների վրա տեղավոր-
ված է ռադիատորը։ Ներսից շրջանակի մեջտեղը յերկայնակի
հեծաններին են զամված կալունակներ (9), վորոնց վրա փակ-
ցված են յերկու լայնակի հեծաններ։ Շրջանակի յետևի մասում,
վոր փոխանցումների տուփն է, կան չորս առանցքակալներ, վո-

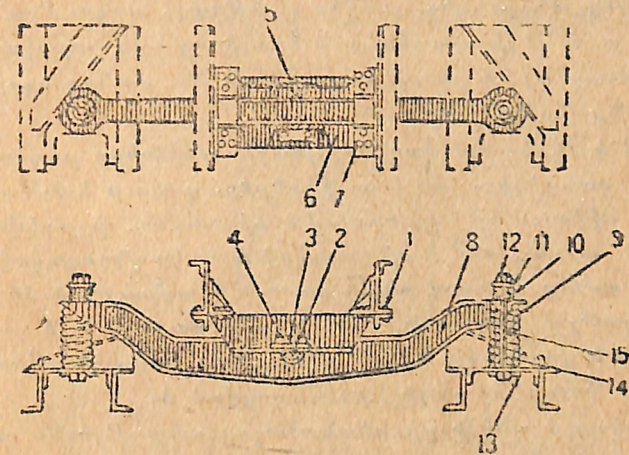
բոնց մեջ են ամրացված թրթուրի տանող սղոցարդների կիսա-սառնակները: Պատյանի տուփի պատերի մեջ ամեն մեկում մի անցք կա, վորոնցից անցնելով՝ դուրս են գալիս վերջին փոխանցման տանող ատամնանիվները: Յետևի պատի կողքերին կան յերկու ուղղանկյուն անցքեր, վորոնք արդելակները հավաքելու և կարգավորելու համար են և յերկու կլոր, մեջտեղը տեղավորված անցքեր, վորոնցից վերին կլոր բացվածքի միջով անցնում և բանարկու-լիսեռնը, վոր ծառայում և շարժումը փոխանիվին փոխանցելու համար և կամ գյուղատնտեսական մեքենաների բանող մասերը պտտեցնելու նպատակին: Իսկ վարի կլոր անցքը փոխանցման տուփի ստորին լիսեռնը սարքավորելու (տեղադրելու), նույնպես և այն քանդել հանելու համար և ծառայում:



Նկ. 22. ՉՏՁ տրակտորի շրջանակը

Շրջանակի յետևի ձուլածո մասը լայնակի միջնորմով յերկու առանձին տուփերի յե բաժանված: Առջևի փոքր տուփի մեջ տեղավորված և փոխանցման պատենատուփը, իսկ յետևին մեջ տեղավորված են դեկի սխտեմի մուխակների կոնավոր փոխանցումը և արգելակները: Յետևի տուփը ներսում ունի յերկայնակի փոքրիկ պատեր, վորոնք տուփի լայնակի պատերի

հետ միասին կապում են փոխանցման կոնավոր զույգի առանձին պատենատուփը (յուղարկող): Տրակտորի ամբողջ շրջանակին իր միջին մասով և կիսաստեններով պառկած և թրթուրների սայլակի վրա: Շրջանակի միջին մասը լայնակի հեծանին ամրացման տեղում մի հատուկ մատի (2) միջոցով (նկ. 23) հենված և առջևի սառնակին (8): Առջևի սառնակ (8) իր վերջավորութուններով պառկած և պտտականավոր զապանակների (9) վրա, վոր



Նկ. 23. «ՉՏՁ» տրակտորի առջևի սռնին

րոնք հազցված են հեղույսների վրա (15) և հենված թրթուրների սայլակի շրջանակին: Հատուկ առանցքը (2) հնարավորութուն և տալիս սռնակին առանց ազդելու շրջանակի դրության վրա թեք շեղ դիրքեր ընդունելու, իսկ զապանակները մեղմացնում և թուլացնում են թեք վայրերի աննպաստ ազդեցութունը մեխանիզմների հանդույցների և տրակտորի դետալների (մասերի) վրա:

3. «Ունիվերսալ 1» սրուկսորի ԵՏԶԱՄԱԿԻՐ.

Տրակտորի շրջանակը կապված և յերկու հեծաններից, վորոնք վերջին մասերով ամրացված են տրանսմիսսիայի պատենատուփին, իսկ առաջին մասերով ամրացված են առջևի առանցքի կալունակներին և ուղղաձիգ ձողին: Շրջանակին են ամրացված առդիստորը, շարժիչը, միացման մուխակը փոխանցման տուփը և այլն:

4. ՄՏՁ յեվ ԽՏՁ օրակառնների բնթացող մասը.

Տրակտորի ընթացող մասը նրա համար է, վեր տրակտորը գետնի վրայով առաջ շարժվի: ՄՏՁ, ԽՏՁ և «Ունիվերսալ 1» տրակտորները, ընթացող մասի կառուցվածքի տիպով անվավոր տրակտորներ են: «Մտալինեց 60»-ը Թրեկուրավոր տրակտոր է, ՄՏՁ և ԽՏՁ տրակտորների ընթացող մասը բաղկացած է յետևի տանող անիվներից, առջևի (ընթացք, ուղղութիւն յուսն տվող) անիվներից և ղեկի սխտեմից: «Մտալինեց 60» տրակտորի ընթացող մասը Թրեկուրների սայլակներն են, տանող սղոցարդները և իրենք Թրեկուրները:

ՄՏՁ և ԽՏՁ տրակտորների յետևի անիվները բաղկացած են չուգունե սանդիկից, 16 հատ ճաղերից, գոտուց և խթաններից: Սանդիկի միջոցով անիվը նստում է կիսասառնու փորակված ծայքի վրա և ամրացվում է պնդողակով և հակապնդողակով: Անիվի սանդիկն ամուր կերպով անիվի գոտուն է ամրացված 16 շերտավոր յերկաթյա ճաղերով: Գոտին պատրաստված է շերտավոր յերկաթից և փորպնդի ավելի դիմացկուն լինի, շուրթերին ունի կողիկներ: Գոտու կցուրդը (СЪІК) զոգված է:

Տրակտորի անիվների գեանահաղորդակցութիւնն ուժեղացնելու (փորպնդի տրակտորի անիվները ձիգ կաշեն գետնին) և զրանով իսկ տրակտորի տեղապտույտը նվազեցնելու համար, անիվի գոտուն հեղույանների միջոցով ամրացված են խթաններ:

Գոտու վրա խթանները տեղավորված են շախմատային կարգով: ՄՏՁ և ԽՏՁ տրակտորների խթանները սեպաձև են լինում:

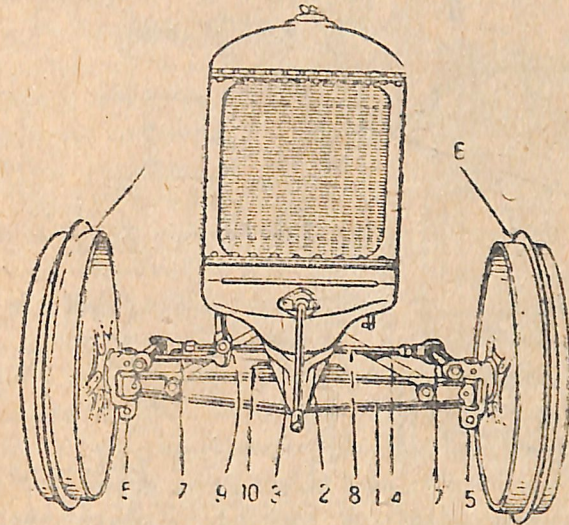
5. ՄՏՁ յեվ ԽՏՁ օրակառնների առջևի առնակներ և առջևի ստնակներ.

Առջևի անիվը կազմված է սանդիկից, ճաղերից, գոտուց և ընթացք, ուղղութիւն յուսն տվող ուղղորդից (6): Առջևի անիվը յետևի անիվից ավելի փոքր է և ունի 12 ճաղ: Անիվը տեղավորված է յերկու կոնաձև դարձյակին նստած ուղիկավոր առանցքակալների վրա (11 և 18, նկ. 25):

Առանցքակալները փոշուց ազատ պահելու համար, անիվը տեղավորելուց առաջ դարձյակին հազցնում են ընդերացանցի տափողակ (9), վորը ծածկված է ընդերացանցի բնով (10): Անիվը ամրացված է տափողակով (17), տափողակի ցցուկով (16) և մի պնդողակով (14), վորը ուղիկավոր առանցքակալները հպում

է սանդիկի ներքին ողակաղերին: Այս ողակաղերի միջոցով անիվը պահվում է դարձյակի վրա: Անիվին ամրացնելուց հետո յեղքը փակում են գլխանոցով (կախարիչով) (13), վորն ամուր ձգված է պտուտակներով: Ռոլիկավոր առանցքակալները յուղում են սղիգորով, յուղն անիվի սանդիկի յուղարնի մեջ լցնելով:

Առջևի անիվի դարձյակը յերկու ուղղաձիգ անցքերի միջոցով հազցվում է տրակտորի առջևի ստնակին և պահպանվում ստնակի վրա 13 դարձյակի մատի միջոցով, վորը կառանված է ամրացնող պնդողակով:

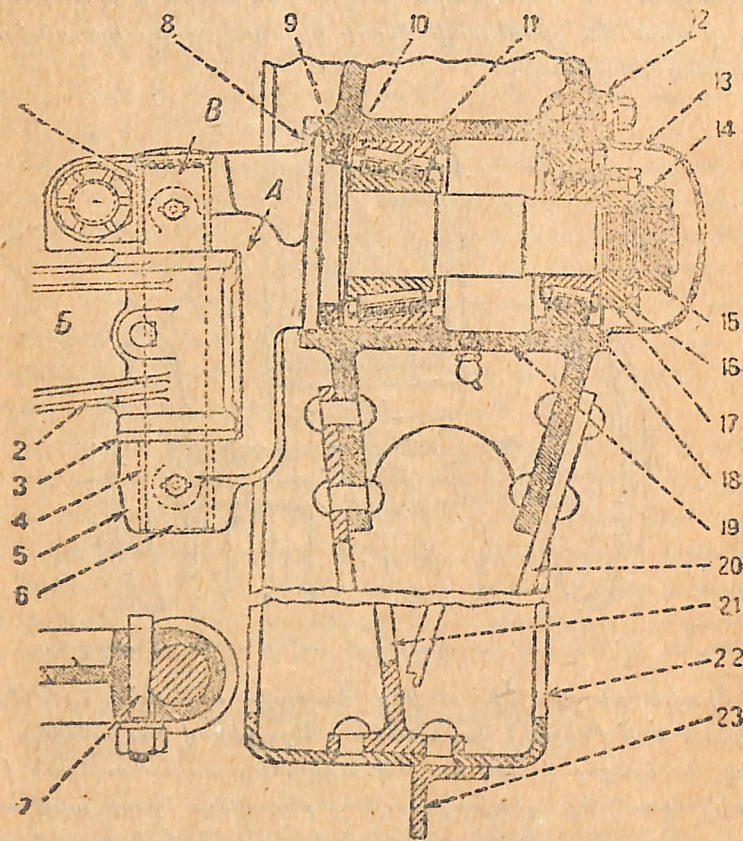


Նկ. 24. ՄՏՁ և ԽՏՁ տրակտորների առջևի ստնին ու անիվները

Տրակտորի առջևի անիվը հատուկ ստնակի (7) միջոցով միացված է 8 (նիշով) կալունակին: Այդպիսով նա ստնակի վրա կարող է ճոճվել (գնալ-գալ) և ուղղաձիգ տարածության (մակերեսի) վրա թեք դիրքավորումներ ընդունել: Բացի այդ, առջևի ստնակը հենման ձգանով միացված է փոխանցման տուփի ստորին մասին: Արդելիչ ձգանը ստնակին ամրացված է յերկու ձգանի ծայրերին պտուտակված պնդողակներով: Գնդիկավոր մատը կրկնատակին ազատ նստած է, և ստնակը թեք դիրք ընդունելիս կարող է պտտվել նրա մեջ: Ստնակը սաստիկ թեքված լինելու ժամանակ, վորպնդի կալունակը նրա խիստ հարվածներից ազատ մնա, ստնակի յերկու կողմերից ամորտիզացիոն զսպանակներ են դրվում:

6. ՄՏՁ յեւ ԽՏՁ տրակտորների դեկի սխեման
ու սարքավորումը.

Վերևում մենք հիշեցինք, վոր առջևի անիվները հագցրած են
դարձյալների (A) վրա (նկ. 25) և դարձյալներն իրենց հերթին
միացած են տրակտորի առջևի սանալի հետ: Դարձյալների վե-
րևի անցքերը վերածուլիչներ ունեն, վորոնց ամրացված են



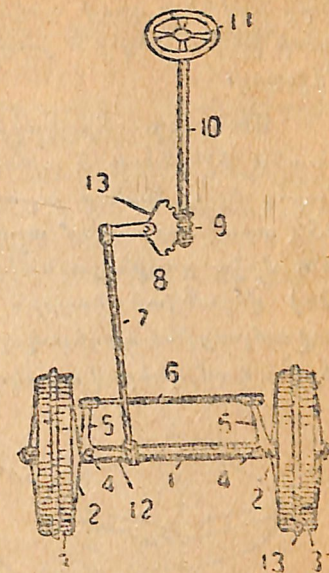
Նկ. 25. ՄՏՁ և ԽՏՁ տրակտորի առաջին անիվի ամրացման ձևը

դեկի լծակները (5) (նկ. 24), իսկ լծակները ձգանով իրար են
միացած: Ղեկի (նկ. 26) առաջին լծակը յերկու շտամպած ծունկ
ունի, վորոնցից 5 (նիշով) ծունկը միացած է 6 (նիշով) ձգանին:
12 (նիշով) ծունկը ձգանի (7) միջոցով միացած է վորդնաձև
ատամնանիվի (13) լիսեռնի լծակին: 13 (նիշով) վորդնաձև ատամ-
նանիվը դեկի առանցքի (10) ծայրին նստած փոքրիկ վորդնաձև

անիվին (9) է միացած: Այս առանցքի
մյուս ծայրին է ամրացված դեկի անիվը
(11): Ղեկի անիվը պտտելիս 9 (նիշով)
փոքրիկ անիվի հետ է պտտեցնում
13 (նիշով) վորդնաձև ատամնանիվին,
վորն իր հերթին 7 (նիշով) լծակի մի-
ջոցով հետ կամ առաջ է դարձնում
12 (նիշով) լծակի ծունկը: Վերջինս
խուփ-միացած լինելով դարձյալին,
շուռ կտա դարձյալը, իսկ դարձյալի
հետ միասին 5 (նիշով) ծունկ և 6 (նի-
շով) ձգանի միջոցով կպտտեցնի
առաջի յերկու անիվները:

Տրակտորի շրջադարձը հեշտա-
նելու համար անիվներից յուրաքան-
չյուրն իր շրջադարձի շառավիղին
հավասար անկյունով է շրջվում, վորը
հնարավոր է դառնում 5 և 6 (նիշե-
րով) ձգանների յերկարության հա-
մապատասխան ընտրությամբ:

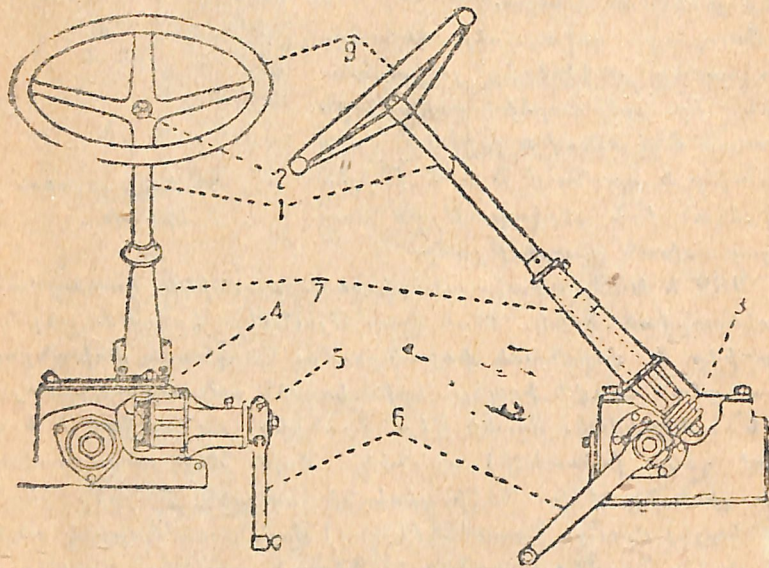
ՄՏՁ և ԽՏՁ տրակտորների դեկի սյուռնիկի կառուցվածքը
պատկերացված է նկ. 27-ի վրա: Սյուռնիկը կրում է յուր վրա
դեկանիվը և վորդնաձև փոխանցումը: Վորդնաձև փոխանցումը
փոխանցման տուփի իրանի վերին կողմին ամրացված պտայանի
մեջ է ամփոփված: Տուփի թեք Ֆլանցին ամրացված է 4 դա-
միկով դեկի (սխեմայի) սյուռնիկը, վորի մեջ տեղավորված է
դեկի լիսեռնը (1): Ղեկի լիսեռնի ստորին ծայրին յերթի
(շպոնկայի) վրա յե նստած 3 (նիշով) վորդնաձև փոքրիկ անիվը
արա յերկու կողմից հագցված են նեցուկ ողակներ, վորոնք գա-
միկներով ամրացված են դեկի լիսեռնին, դեկի լիսեռնի վերե-
վի ծայրին նստած է դեկի անիվը (9), վոր յերթիվով միացված
է լիսեռնին և ամրացված պնդողակով (2): Ղեկի սխեմայի փո-
քրիկ անիվը (3) կապակցված է վորդնաձև, պողպատե ատամնա-
նիվին: Վերջինս տուփի մեջ պահված է պոչավոր առանցքով,
վորը տեղավորված է վորդնաձև ատամնանիվի լիսեռնի առանց-
քակալում: Պոչավոր առանցքի աղտոտ քառակողմ ծայրին նստած
է վորդնաձև ատամնանիվի (6) լիսեռնի լծակը, վորն ամրացված
է սեղմիչ գամբիկով: Լծակն (6) իր ծայրի վրա գնդիկավոր մատ-
ուռնի, վորի միջոցով նա միանում է դեկի յերկայնակի ձգանին:



Նկ. 26. Ղեկի սխեմայի
սխեման

վորը ձգված և դեպի առջևի անխնայորէ դարձյալները: Դեկի սխա-
տեմի շփվող տեղերն յուզվում են սուրբուղով, յերեք յուզաբների
միջոցով:

Արգելակը.—Տրակտորն արագ կանգնեցնելու, սարից ան-
վաճառելու իջեցնելու և տրակտորը ստացիոնար աշխատանքի հար-
մարեցնելու համար տրակտորի վրա դրված և արգելակ: ՄՏԶ և
ԽՏԶ տրակտորներում արգելակը տեղավորված և տրանսմիսիա-
յին, միջանցային լայնակի լիսեռնի վրա: Միջանցային լիսեռնի
(10) վորակված ծայրին (նկ. 10) և տեղավորված և պնդողա-
կով ամրացված արգելակող փականիվը (նկ. 28), նրան պոզընթաց
յերկու գամիկներով տրակտորի շրջանակին և ամրացված արգելա-



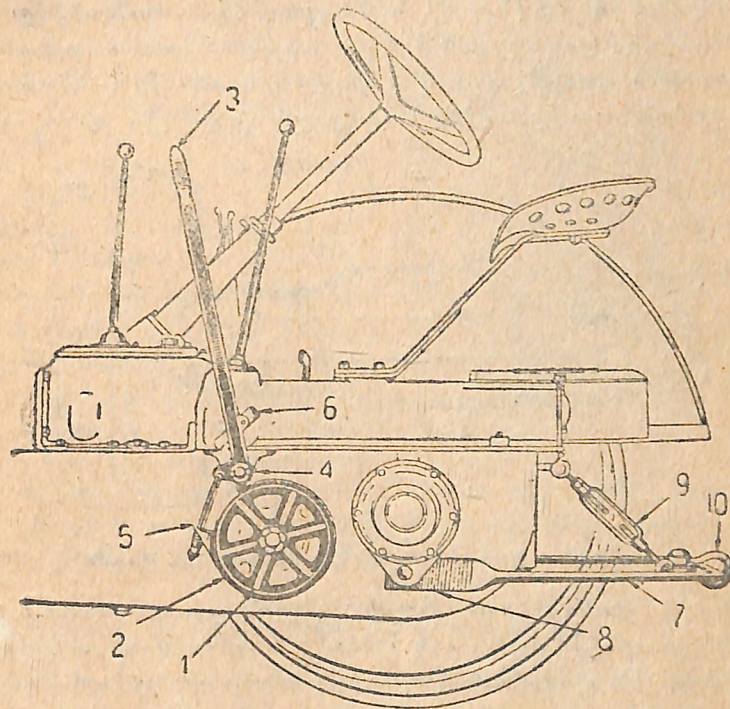
Նկ. 27. Ղեկի սխառիմի սխեման

կող կալուռնակը (4), վորի մասին և հազցված արգելակի ձեռնալծակը: Պողպատե ժապավենը, վորի վրա գամված և ֆերրադոն, գրկում և փոկանիվին: Ժապավենի մի ծայրը լծակի ստորին ծայրի վերջավորության հետ և միացած, իսկ ժապավենի մյուս ծայրը կարգավորիչ ձողի միջոցով միացած և լծակի կողի ունկին: Կարգավորիչ ձողի վրա կա զսպանակ, վորը մի ծայրով արգելակող ժապավենի ծայրին գամված անկյունավոր ողին և հենված, իսկ մյուս ծայրով կարգավորիչ պնդողակին: Այս պնդողակները միջոցով կարգավորվում և արգելակի ժապավենի ձգումը:

Արգելակի լծակին (3) մղակ (защелка) կա, Վորն լծակն որ-
գակակիչ գրռւթյան մեջ է պահուած:

«Ստալինից 60» տրակտորի արգելափման կառուցվածքը
 նկարագրված է մոլթակների սխեմայի բաժնում:

Բաճառելու փնկանիվ.— Տրակտորի կարողութունը ստացիո-
նար մեքենաներին (կալսիչ, սիլոսահատ և այլն) փոխանցելու
համար տրակտորը ունի բանարկիւս փոկանիվ (նկ. 29): Տրակ-
տորի կարողութունն այդ մեքենաներին ե հաղորդվում փոկա-
յոր փոխանցման միջոցով:

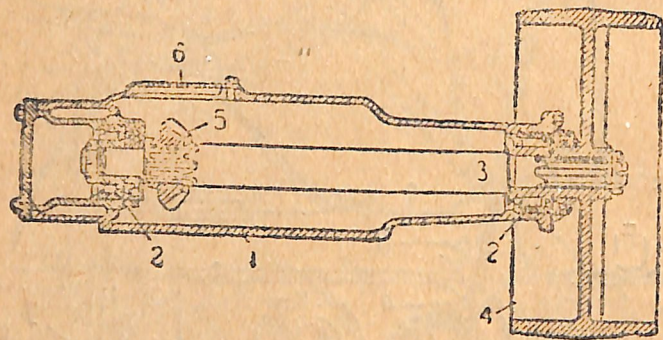


Նկ. 28. ՍՏԶ և ՊՏԶ տրակտորների արգելակի փոկանիվը
և կցման հարմարանքը

ՍՏԶ և ԽՏԶ տրակտորների փոկանիվը և փոկանվի փոխան-
ցող մեխանիզմը բարդ չե՝ Տրակտորին շրջանակի լայնքով միաց-
ման մուխակի և փոխանցման առուփի առջևի պատի միջև դրված և
չուղուհն առուփ (1): Այս առուփը հեղույաներով ամրացված և փո-
խանցման առուփի պատերին և նրա մեջ, յերկու ռոլիկավոր առանց-
քակալների վրա (2) դրված և փոկանվի լիսեռնը (3): Լիսեռնի մի

ծայրին փորակներն վրա ամրացված են չուգունե փոկանիվը (4), մյուս ծայրին դրված են կոնավոր ատամնանիվը (5): Շարժման փոխանցումը շարժիչից փոկանիվին և հաղորդվում հետևյալ ձևով: Փոխանցման տուփի վերևը մի լիսեռն (4, նկ. 6) կա, վրը պառկած են ռոլիկավոր առանցքակալներն վրա: Հենց այս լիսեռնն է, վրը շարժումը փոկանիվին և փոխանցում:

Այդ լիսեռնի առջևի ծայրին ամուր ամրացված են կոնավոր 6 (նիշով) ատամնանիվը (նկ. 30), վրը մշտապես կապակցված են լիսեռնի փոկանիվի ատամնանիվին, ապա վերին լիսեռնի վրա տեղավորված են 18 (նիշով) մեծ զլանաձև ատամնանիվը: Այս ատամնանիվը կապակցված են 3-րդ արագության ատամնանիվին և ազատորեն պտտվել կարող են վերին լիսեռնի վրա: Հետևապես փոխանցման տուփի միջին առանցքը — պտտվելիս պտտվում են



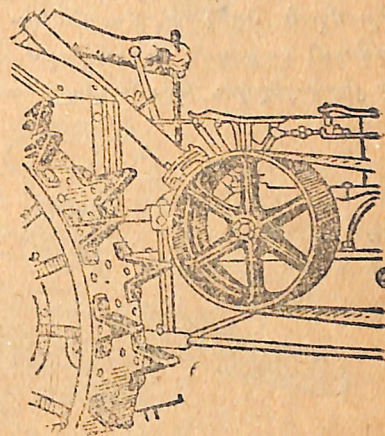
Նկ. 29. ՄՏՁ և ԽՏՁ տրակտորների փոխանցման փոկանիվը

նաև վերին լիսեռնի ատամնանիվը, վրն ազատ նստած են նրա (վերին լիսեռնի) վրա, իսկ լիսեռնը և նրա վրա ամրացված փոկանիվը չեն պտտվում: Փոկանիվը գործի յն զցվում այսպես. վերին լիսեռնի փորակների վրա նստած են 7 (նիշով) մուխակը, վրը 8 (նիշով) լծակի միջոցով կարող են տեղափոխություն կատարել լիսեռնի յերկայնությամբ: Փոկանիվը միացնելու նպատակով լծակը հարկավոր են դեպի իրան քաշել (նկ. 30), այն ժամանակ լծակի ստորին ծայրը մուխակն առաջ կտանի և նա (մուխակը) իր ցցուկներով կշղթայվի (կկապակցվի) վերին լիսեռնի ատամնանիվին: Ատամնանիվի շարժումը կփոխանցվի վերին լիսեռնին, իսկ վերին լիսեռնից, կոնավոր ատամնանիվներն միջոցով կփոխանցվի փոկանիվի լիսեռնին:

ՄՏՁ տրակտորում կարողության փոխանցումը փոկանիվի

միջոցով կատարվում են այսպես — փոկանիվի պատյանը ֆլանցներն ուղնությամբ ամրացված են կոնաձև ատամնանիվների տուփի հետևի կախարչին, այս պատյանում յերկու ուղղահայաց առանցքներ կան — կոնաձև ատամնանիվներին միացած: Լայնակի լիսեռնի ծայրին նստած են փոկանիվը, յերկայնակի լիսեռնի ծայրն ամուր փակցրած մուխակի միջոցով միացած են փոխանցման տուփի վերև տանող լիսեռնի ծայրի հետ: Փոխանցման տուփի տանող լիսեռնի պտտվելու ժամանակ պտտվում են նաև լայնակի լիսեռնը, և վրովհետև լայնակի լիսեռնը յերկայնակի լիսեռնի հետ միացած են կոնավոր ատամնանիվներով, հետևապես և կպտտվի այս լիսեռնի վրա ամուր փակցրած փոկանիվը: Փոխանցման մեխանիզմի ատամնանիվներն յուզում են վրկողինով:

Յուզը մի անցքով, վրը խցանով փակված են, լցվում են փոխանցման տուփի մեջ: Խցանը ցույց են տալիս հարկավոր բարձրության աստիճանը: Փոկանիվը տեղադրելիս յուզը պատյանի ձախ կողմը գտնված ֆլանցի անցքով են լցվում, փոկանիվը գործի յն դրվում միացման գլխավոր մուխակի հետ միաժամանակ, արագությունն անջատելով:



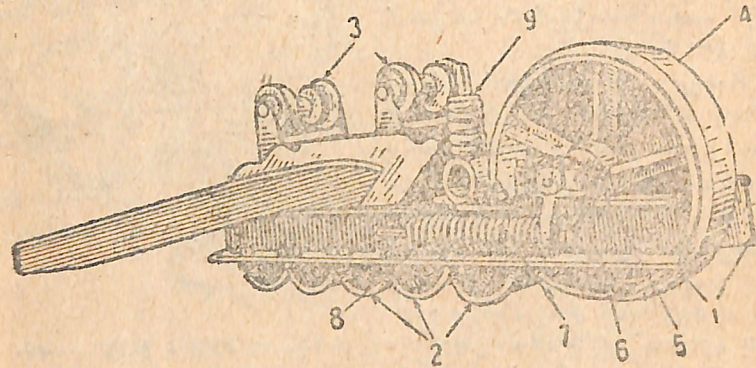
Նկ. 30. ՄՏՁ և ԽՏՁ տրակտորի փոկանիվի միացումը

7. ՄՏՁ («Ասալինեց 60») տրակտորի բնագող մասը.

ՄՏՁ տրակտորի ընթացող մասը բաղկացած են 2 սայլակներից և թրթուրավոր ժապավեններից:

Յուրաքանչյուր սայլակն ունի 2 հեծան (շվեկեր) (1, նկ. 31): Հեծանները իրար կապված են մի յերրորդ շվեկերային հեծանով: Յերրորդ միացուցիչ հեծանը նեղ ձողավոր պողպատների միջոցով ամրացված են հիմնական հեծաններին: Այս շրջանակը 5 ուղիկներն (2) միջոցով դրված են թրթուրավոր ժապավենի վրա: Ուղիկներն առնակները հիմնական հեծաններին են միացված մետաղե ականջների (կոթերի) միջոցով: Այս շրջանակին են միացված նաև 2 կալունակներ, վրոնց վրա առանցքակալներն մեջ պտտվում են պահիչ ուղիկները (3):

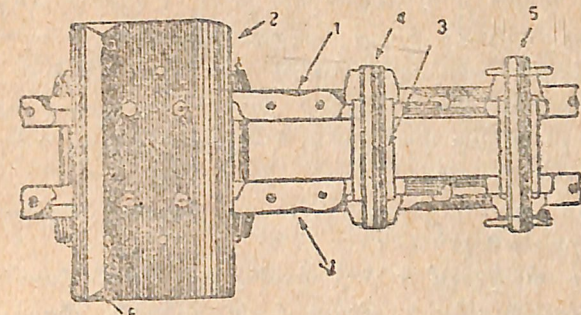
Սայլակի շրջանակի առջևի ծայրերին կան ուղղութիւն տվող անիվներ. նրանց սահակները տեղավորված են շրջանակի հեծանների վրա զտնված առանցքակալների մեջ: Սյդ սահակի առանցքակալին չորս հեղույսներով ամրացված է կալունակը: Պետք է նկատել, վոր կալունակն այնպես է ամրացված, վոր անիվը կարողանա տեղափոխութիւն կատարել ընթացք տվող հեծանի ուղղութիւնով: Առանցքակալների մեջ յերկու բութերային զսպանակներ կան, վորոնք թույլ չեն տալիս, վոր նրանք (առանցքակալները) սաստիկ սեղմվին հեծաններին: Առանցքակալները կալունակների հետ միասին շարժվել կարող են հեծանի յերկարութիւնով և ձգել թրթուրները: Թրթուրները հետևյալ կերպով են ձգվում. շարժուն և անշարժ կալունակների միջև տեղավորված են յերկ-յերկու ձգան զսպանակներ: Զսպանակի առջևի ծայրերն



Նկ 31. 282 տրակտորի թրթուրի սայլակը

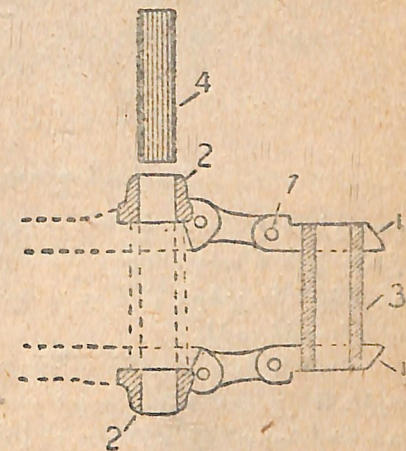
անիվների առանցքակալների հետ հենված են շարժուն կալունակներին իսկ հետևի ծայրերը, հեղույսներով պտուտակված պնդողակների միջոցով հենված են անշարժ կալունակներին: Հեղույսներին հաջորդած են փակիչ վառներ, վորոնք թույլ չեն տալիս, վոր զսպանակը կողքի վրա դառնա: Ձգան զսպանակի հեղույսը պտուտակված — անցրած է կալունակի մեջ, վորն ամրացված է շրջանակի հեծանին: Վորպեսզի ձգան հեղույսն ինքն իրեն չբացվի — նա ամրակալված է փոքրիկ հեղույսով: Ձգան հեղույսը ձախից աջ պտտելով մենք զսպանակը սեղմում ենք, և այդպիսով իսկ ուղղութիւն տվող անիվը հետ ենք տանում, հետևաբար ուրեմն թուլացնում ենք թրթուրի ձգվածութիւնը: Ձգան հեղույսն աջից ձախ պտտելով մենք հարկադրում ենք զսպանակին սեղմվել և դրանով իսկ ձգում ենք թրթուրը:

Թրթուրը մի յերկայն ժապավեն է, վոր բաղկացած է 33 ողակներից (նկ. 32): Ֆուրաքանչյուր ողակը բաղկացած է սեղանից (1) և սրանց ամրացված չմուշկներից (2): Ողակի յուրաքանչյուր դույզ սեղը միացված է վառնով (3): Ռեւսերի



Նկ 32. տրակտորի թրթուրը

մյուս ծայրերն առաջինների համեմատութիւնով իրարից հեռու յեն գտնվում և ունեն անցքեր ունեցող (2) վառնիկներ (նկ. 33), վորոնց միջև ողակն ողակին ներանցնելուց հետո ամուր սեղմված է (запрессован) 4 (նիշով) մատը: Վառնիկը (3) մատի (4) վրա նստած է ազատ, վորի հետևանքով և թրթուրի ողակները ծխնիաձև իրար են կապված: Թրթուրը հեշտութիւնով միացնելու և անջատելու համար (յերբ թրթուրը հանված է տրակտորի անիվներից) մատներից մեկը (5, նկ. 32) թույլ է տեղադրված և յերկու կողմից ունի շալկնուներ: Տանող սղոցարդն իր առամներով կաշում է թրթուրի վառնիկներին և պտտելիս առաջ է տանում տրակտորը թրթուրի վրայով: Թրթուրի ողակների ծխնիավոր միացումները վոչ մի դեպքում յուզել պետք չի, վորովհետև յուզը փոշու հետ խառնվելով առաջ է բերում դմենիտի



Նկ 33. Թրթուրի միացման սխեման

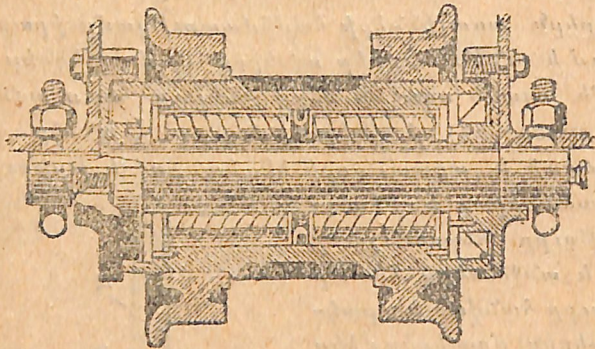
(наждак) հատկութիւն և արագացնում է թրթուրի ողակների ծխնիավոր միացումների մաշումը:

Տրակտորներ—4

Տրակտորի թրթուրի հենման ուղիներն իրենց սահակներով (նկ. 34) յերկու աղեղներով ամրացվում են թրթուրի շրջանակին: Սահակի ուղիկավոր առանցքակալները վրա նստած են սանդիկը, վերի վրա դրված են յերկու անիվներ: Ռոլիկի սանդիկի յերկու կողմն ընդերացանցեր կան: Ընդերացանցը կազմված է յերկու կոնաձև իրար հազցված խցանային ողակներից և յերկու յերկաթե տափողակներից: Այս կոնաձև խցանի ողակները պահպանում են սանդիկի յուղը: Այսպիսով ուղիկավոր առանցքակալն ամուր փակված է, և ախտեղ կեցող, ավազ և ջուր թափանցել չեն կարող:

Յուղում են սուղորոյով և յուղը հասուկ մղիչով ուղիկի սահակի անցքն են լցնում:

Անցքը փակվում է փորակավոր պողպատե խցանով: Վորպեսզի թրթուրի վերին մասը կախ չընկնի, յերկու նեցուկ



Նկ. 34. Տրակտորի հենման ուղիկը

(պահիչ) ուղիկներ կան: Ռոլիկներն ամրացված են սայլակի շրջանակին և տեղավորված են խաչաձև կալունակի վրա: Ռոլիկի սանդիկի ծայրերը յերկու կողմերից փակված են կափարիչներով (խուփերով):

Կցման հարմարանք.—Տրակտորը գյուղատնտեսական մեքենային է կցվում տրակտորի ստորին մասում տեղավորված կլցման հարմարանքի միջոցով: ՍՏՁ և ԽՏՁ տրակտորների կցման հարմարանքը (նկ. 28) բաղկացած է շերտավոր պողպատից պատրաստված կցող կամրջակից (7) և կարգավորիչից (9): Միացնող կամրջակն իր յերկու ծայրերով ամրացված է կիսասանիների պատյանների վրա տեղավորված ականջներին (8): Կարգավորիչը բաղկացած է յերկու պտուտակներից՝ մեկը աջ, մյուսը ձախ պարուրակով, և մի պնդողակից:

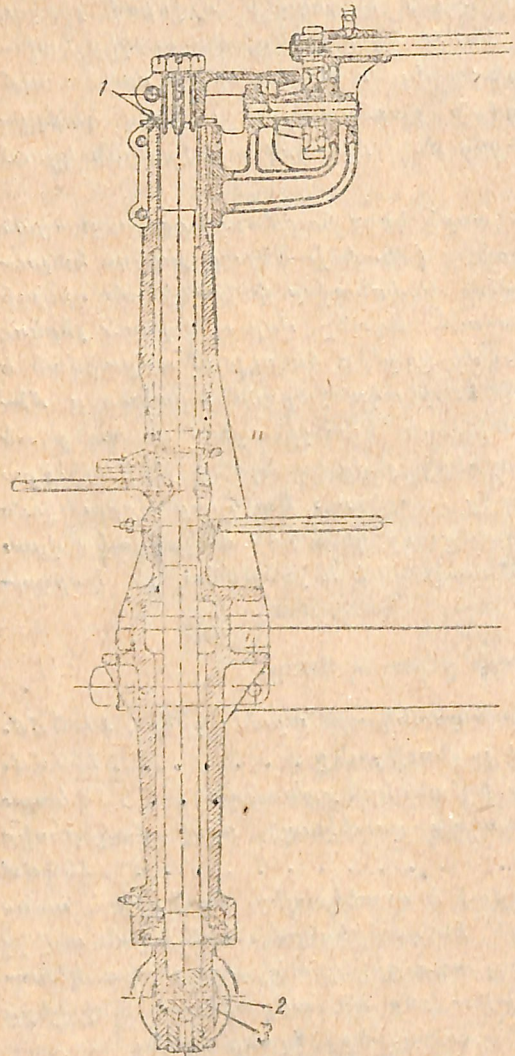
Ձախ պարուրակի ունեցող պտուտակը վերին կալունակին է ամրացված, իսկ կալունակն ինքն ամրացված է փոխանցման մեխանիզմի կափարիչի ֆլանցին: Աջ պարուրակի ունեցող պտուտակը, մեքենա (պետր) և մատի միջոցով ամրացված է կցող կամրջակի միջին մասին: Ձգան պնդողակի միջոցով յերկու պտուտակները միացնում են, և կցող կամրջակը տակից կախվում է վորոշ դրուժյուն ընդունելով: Կարգավորիչը սահմանում է կցվող մեքենայի միացման բարձրությունը: Կցող կամրջակին ունի 5 անցք, վորտեցից մեկի միջոցով տրակտորին կցում են մեքենան:

«Մտալինեց 60» տրակտորի կցող հարմարանքը բաղկացած է պողպատե շերտից և ձգանից (նկ. 43): Շերտը յերկու կալունակների միջոցով ամրացված է կոնավոր փոխանցման զույգի պտտենատուփի ստորին մասում: Ձգանը, վոր պողպատե յերկու շերտիկներից է կազմված, մի կողմից հեղույսով ամրացված է թիթեղին, իսկ մյուս կողմն ունի ականջառուն՝ տրակտորը մեքենային կցելու համար: Թիթեղի վրա շրջագծով դասավորված են հինգ անցքեր: Այս անցքերի շնորհիվ ձգանը թիթեղի վրա ամրանալ կարող է 5 տարբեր դիրքերով: Սա հնարավորություն է տալիս կարգավորելու կցումը հորիզոնական մակարդակի վրա: Ձգանի բարձրությունը մշտական է և յենթակա չէ կարգավորման:

7. «ՌԻՆԻՎԵՐՍԱԼ 1» տրակտորի բնրացող մասը.

Ցետեի անիվի հիմնական գոտեկապի տրամագիծը . 1020 մմ.
 Հիմնական գոտեկապի լայնությունը 150 մմ.
 Հիմնական գոտեկապի խժանների քանակը 18 հատ:
 Բարձրությունը—հիմնական գոտեկապի դրսի մակերեսից մինչև խժանի գագաթը 120 մմ.
 Ցետեի անիվը կազմված է գոտեկապից, ձաղերից և սանդիկից, վորոնք ամրացված են գամիկներով: Հիմնական անիվի ունի հանդի խժաններ: Կայնացուցիչ գոտեկապը յերկու կիսամաս ունի, վ որոնց վրա խժաններ են ամրացված: Անիվները սանդիկներով ամրացված են սահակների ֆլանցներին:
 Անիվների հաջորդի լայնացուցիչ գոտեկապով տրամագիծը 1040 մմ է, լայնացուցիչ գոտեկապի լայնքը՝ 200 մմ, լայնացուցիչ գոտեկապի խժաններ, քանակը՝ 24 հատ:
 Ցետեի անիվը, սահակը, ձաղը պտուտակներին ամրացված է:

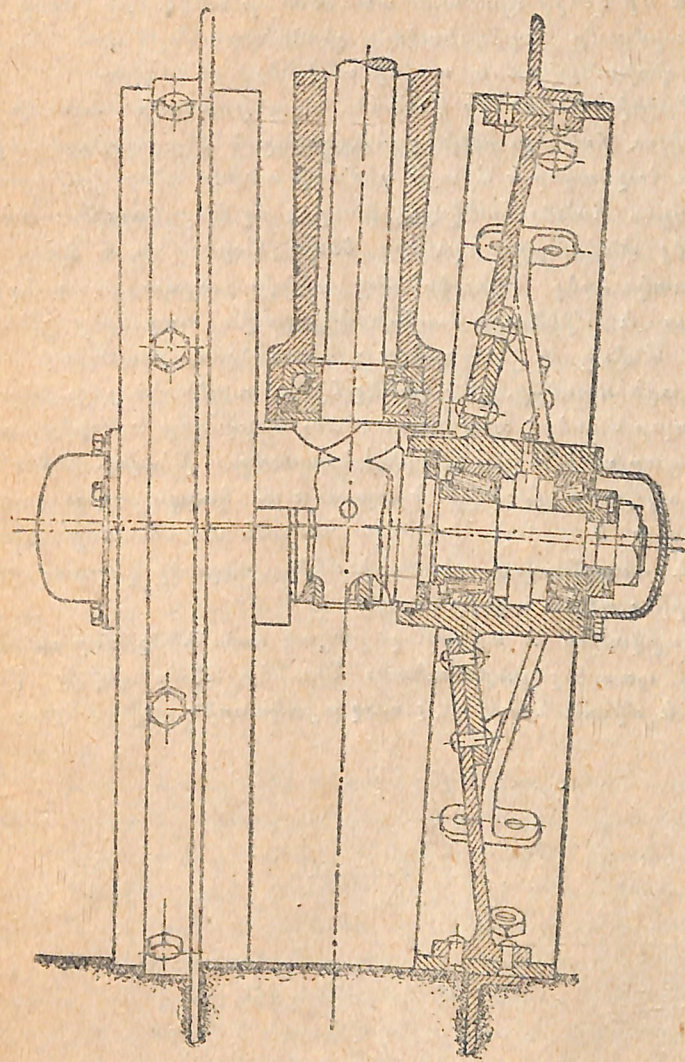
թյունն ամեն որ անհրաժեշտ է ստուգել: Նայած աշխատանքի պայմաններին, հիմնական գոտեկապի խթանները կարելի չէ հանել և սրանց փոխարեն հագցնել խթաններ ունեցող լայնացուցիչ ողակապեր: Լայնացուցիչ գոտեկապի մասերից յուրաքանչյուրն ամրացված պիտի լինի 4 հեղույսով: Տրակտորը միջարքերին հարմարեցնելու համար, լայնացուցիչ գոտեկապերը կարող են առաջ բերվել անվի կողով՝ մեկ կամ մյուս կողմի ուղղությամբ: Խթանները ձգող հեղույսները ու լայնացուցիչ գոտեկապերը պիտի լավ ձգված, պրկված լինեն: Կցման հառվառանգ.—



Նկ. 35. «Ունիվերսալ 1» տրակտորի գեկի սխեման

Կապակցվող գործիքները կցել պետք է միմեյան միացուցիչ կամրջակին և, ըստ հնարավորության՝ կամրջակի մեջտեղից: Նայած թե ինչ գործիք ենք միացնում, միացուցիչ կամրջակի բարձրու-

թյունը կարելի չէ փոխել—կամրջակը դարձյալներին շուրջը դարձնելով և ձգանները կամրջակի համապատասխան անցքերի մեջ ամրացնելով:



Նկ. 36. «Ունիվերսալ 1» տրակտորի առաջին անիվներն ու ոռնակը

Ղեկի սխեմաը յեվ առջևի անիվները.— «Ունիվերսալ 1»-ի տրակտորի առջևի անիվները հագցված են ուղղահայաց սռնակի

դորձակներին (նկ. 35)՝ Սահակը պատվում և տրակտորի շրջա-
նակի ածրացված փողովակավոր կանգնակի մեջ՝ Ռեզդահայաց
սահակի վրա նստած ատամնավոր սեկտորի, կոնավոր ատամնա-
նիվի և մի գույզ գլանաձև ատամնավոր անիվների (ձողի) միջո-
ցով շարժումը հորիզոնական լիսեռնից—վորի վրա նստած և
ղեկը—փոխանցվում և առջևի անիվների սահակին:

Առջևի անիվների կոնաձև առանցքավալի ձգումը կար-
գավորելու համար, անիվը հարկավոր և վեր բարձրացնել: Դրա
համար հարկավոր և միայն ղիմացի անիվը գնել փայտյա տակ-
դիրի վրա, հանել ծածկոցը, թուլացնել կարանային տափոզակը
և հանել փականքը: Դրանից հետո հարկավոր և կարգավորիչ
պտուտակը ձգել այնպես, վոր անիվը ազատ պտտվել կա-
րողանա և միևնույն ժամանակ կողային տարուբերումներ չու-
նենա: Անիվը կարգավորելուց հետո նրա վրա պիտի հագցնել
բոլոր այն մասերը, վոր հանել ելինք անվի վրայից: Յերը ար-
դեն բոլոր մասերը աեղադրված են, հարկավոր և նորից ստուգել,
թե արդյոք անիվը լավ (թեթև) և պտտվում, թե վոչ. յեթե անիվը
գծվարությամբ (ծանր) և պտտվում, կարգավորիչ պտուտակը
հարկավոր և քիչ թուլացնել: Կոնաձև ատամնանվի ատամնիկ-
ների և ատամնավոր սեկտորի միջի բացակը կարգավորվում և
սեկտորի տակի սակղիբներով:

Հարկավոր և միևնույն բացակ սահմանել վոր սահակներն
ազատ պտտվել կարողանան: Դրանից հետո անիվը (նկ. 36)
շուգել և միայն նոր թույլ տալ տրակտորին աշխատելու:

1. ՏՐԱԿՏՈՐՆԵՐԻ ԼՈՒՍՑՎՈՐՈՒԹՅՈՒՆԸ.

Վորպեսզի տրակտորն աշխատի ցերեկը լուսով, ինչպես և
գիշերը մութ ժամանակ, բոլոր ՄՏՁ, ԽՏՁ, ՉՏՁ և «Ունիվերսալ
1» տրակտորներն ունեն կլեկտրական լույս մատակարարող
սարքավորում, վորը բաղկացած և հետևյալ հիմնական մասերից:

1. Դինամո մեքենաներ, վորոնք ելեկտրական հոսանք են
արտադրում կլեկտրական լամպիկների թելերը շիկացնելու հա-
մար:

2. Ֆարեր (կլեկտրալապտերներ), վորոնք հավաքում են
լամպիկների լույսը և այն (լույսը) տարածում վորոշ ուղղու-
թյամբ:

3. Լույսի անջատող, վոր հնարավորություն և տալիս լույս
տալ (լույսը միացնել) այս կամ մյուս ֆարին, կամ կցված մե-
քենաներին:

4. Նրանացային սուփ (շտեպսելներ և սուփ), վորին միաց-
վում են կցվող մեքենաների լամպիկները հաղորդալարերի մի-
ջոցով և

5. Հաղորդալարեր, վորոնցով վերոհիշյալ սարքավորում-
ներն իրար են միացվում՝ լույս ստանալու նպատակով:

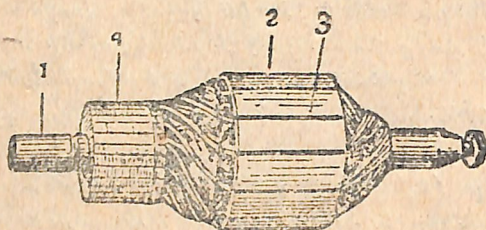
Դինամո-մեքենաներում կլեկտրական հոսանք և առաջա-
նում հաղորդալարի փաթեթավածքների մազնխային դաշտում
պտտվելուց (այնպես, ինչպես այդ կատարվում և մազնխություն):

Փաթեթավածքների կողքը մազնխական ուժաղծների հետ
հատվելիս՝ նրանց մեջ կլեկտրական հոսանք և առաջանում: Հո-
սանքը մոտենում և հատվածավոր ողակի կոլեկտորի առանձին
մասերին, վորին (կոլեկտորին) միացրած են փաթեթավածքների
ծալերը:

Փաթեթավածքների հետ միասին պատվող կալեկտորից հո-
սանքն անցնում և կոլեկտորի քսվող անշարժ խողանակներին,
վերջիններից էլ հաղորդալարերի միջոցով հոսանքն անցնում և
լամպիկներին:

Միջուկը (2, նկ. 37) բաղկացած է մի ամբողջ շարք թիթեղներից, վորոնք տեղավորված են լիսեռնի վրա և ունեն փորակներ (3): Հենց այս լիսեռնի վրա էլ հավաքված է կոլեկտորը (4), վորին միացված են փորակների (3) մեջն անցրած փաթաթված քային լարերի ծայրերը: Լիսեռնը հաղորդալարի փաթաթվածքների և կոլեկտորի հետ միասին կաղմում է գինամոյի խարխալը: Այս խարխալը պտտվում է մագնիսական դաշտում:

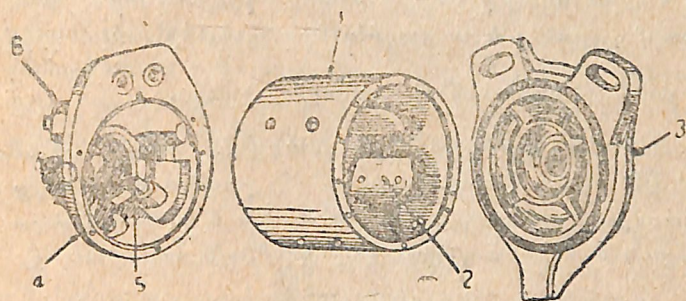
Դինամո-մեքենաներում մագնիսական դաշտ առաջացնելու համար դործադրվում են ելեկտրոմագնիսներ, վորոնց փաթաթ-



Նկ. 37. Դինամոմեքենայի խարխալը

ները սնվում են դինամոյի խարխալի մեջ առաջացած հոսանքից: Այս նպատակով ելեկտրոմագնիսների փաթեթոցների ծայրերը (մագնիսական դաշտ առաջացնող փաթեթոցները) միացվում են խարխալի կոլեկտորի հոսանքը հավաքող խողանակներին (քլավաններին): Ելեկտրական հոսանք առաջացնող փաթեթոցները փաթաթված են կոլ ձև ունեցող բևեռային ծայրակալների (եյեկտրոմագնիսի միջուկների) վրա, վորոնք ներսի կողմից ամրացված են դինամոյի իրանին (նկ. 38): Բևեռային ծայրակալները յերկու կամ չորս հատ են լինում. փաթաթանները կծկված են նրանց վրա տարբեր ուղղությամբ, այնպես, վոր բևեռային ծայրակալների բևեռականությունը լինում է հերթական (հյուսիսային բևեռային ծայրակալի մոտ տեղավորված է հարավայինը և այլն): Յերբ խարխալը պտտվում է բևեռային ծայրակալների մեջն առաջացած մագնիսական դաշտում, նրա փաթաթվածքների մեջ ելեկտրական հոսանք է առաջանում: Հոսանքն անցնում է կոլեկտորին, վորից հոսանքը ընդունում են պլնձածխային փոշուց պատրաստված խողանակները: Խողանակներն ամրացված են հատուկ խողանակակալների մեջ, վորոնք տեղավորված են դինամոյի իրանի վերին կափարջի վրա:

Դինամոյի արտադրած հոսանքի լարումն անմիջական կախումն ունի դինամոյի խարխալի պտույտների քանակից: Պտույտների քանակի ավելանալով լարումն այնքան է ուժեղանում, վոր կարող է այրել ելեկտրական լամպիկները, պտույտների քանակի պակասելով լամպիկները, ընդհանառակը, աղոտ լույս կտան:



Նկ. 38. Դինամոյի իրանի իր կափարջներով

Սարսխի տարբեր պտույտների ժամանակ լարումն անփոփոխ պահպանելու համար տրակտորի դինամոներն ունեն հատուկ հարմարանք, վորը լարման կարգավորիչ է կոչվում: Այս կարգավորիչը խարխալի պտույտների քանակի շատանալու դեպքում ավտոմատորեն զրգռիչ փաթեթոցների շղթային ներարկում է մի վորոշ մեծություն ընդդիմություն, վորն արգելադրում է հոսանքի անցումը ելեկտրոմագնիսի հյուսվածքների մեջ և դինամոյի խարխալից ելեկտրոմագնիսի փաթաթանների մեջ և անցնում ավելի թույլ հոսանք: Մագնիսական դաշտը, վորի մեջ պտտվում է խարխալը, համապատասխան չափով թուլանում է, և դինամոն ավտոմատորեն նվազեցնում է իր լարումը՝ այն հասցնելով նորմալ աստիճանի:

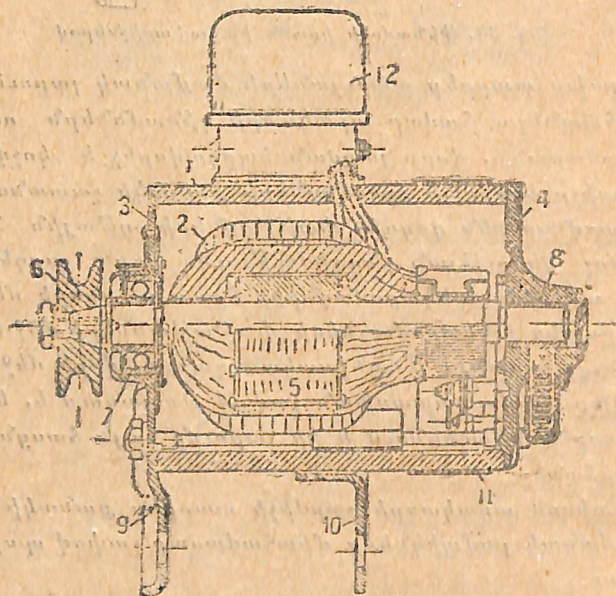
Այսպիսով տրակտորի շարժիչի տարբեր քանակի պտույտների ժամանակ լամպիկները միահավասար չափով պայծառ լույս են տալիս:

Ելեկտրական լամպիկները տեղավորված են ֆարերի (լապտերների) մեջ, վորոնք լամպիկների լույսը տարածում են վորոշ ուղղությամբ, նույնպես և մեխանիկական վնասվածքներից ազատ են պահում լամպիկները: Ֆարը բաղկացած է թերթավոր պողպատից շտամպած պատյանից, լամպիկները պատյանի մեջ հաղցնելու կոթաններից, հոսանքը հաղորդող լարերից, սեֆերիկտորից, վորը լամպիկի լույսն ուղղում է մի վորոշ ուղղությամբ և մի հատուկ լուսացիր ապակույց: Կոթաւը վորի մեջ է հաղցվում

լամպիկը—կարող է առաջ շարժվել, յեթե պատենք ֆարի իրանի (կորպուսի) հետևի մասին գտնված պտուտակը: Այդ դեպքում ֆարից (լապտերից) ստացվող լույսը կամ նեղ շողի ձև կունենա, կամ լայնացրելով մինչև ձև կստանա: Տրակտորի ֆարերը (լապտերները) տեղափոխված են հատուկ կալառնակների վրա, Վորոնք հնարավորություն են տալիս լապտերներն այս կամ մյուս կողմ դարձնել և ամրացնել նրանց անհրաժեշտ դիրքով:

2. ՄՏՁ յեվ ԽՏՁ քրակտորների լուսավորությունը.

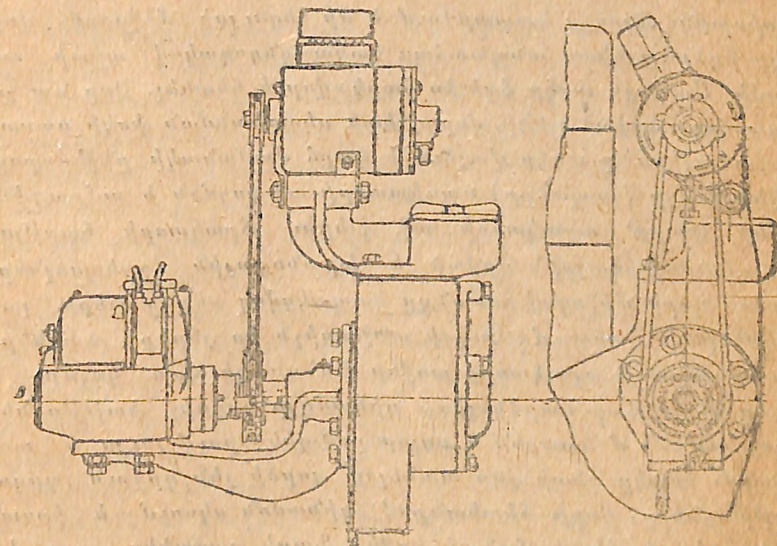
ՄՏՁ և ԽՏՁ արակտորների վրա ԴԵՏ տիպի զինամո յե զրվում՝ ԵՐ տիպի կարգավորիչով: Մի բոպելում 1100-ից մինչև 2300 պտույտ կատարող զինամոն առկա է 6,0—0,8 վոլտ լարվածություն և 60—65 վատտ կարողության հար հոսանք:



Նկ. 39. արակտորների զինամոյի կարվածքը:

Դինամոյի իրանը փափուկ պողպատից պատրաստված մի զլան է: Դինամոյի ներսի կողմից պտուտակված—ամրացված են յերկու ծայրապանակներ, Վորոնց վրա հաղցված են գրգռիչ փաթթոցները (2): Դինամոյի (Նկ. 39) իրանի (1) կողքից ձգող հեղույսները միջոցով նրա կողերին են ամրացված 3 և 4 (նիշերով) կախարիչները, Վորոնց վրա գտնվում են խալսիի հենակները (5): Առջևի կախարիչի վրա է տեղափոխված ստանցքակալը (7),

Վորել վրա հենվում է 6 (նիշով) վոտկանիվ ունեցող լինսեւի ծայրը: Լինսեւի հետևի ծայրը պտտվում է հատուկ պղնձա-գրաֆիտային առանցքակալի (8) մեջ: Դինամոյի առջևի կախարիչը մի քիչ յերկարացված է, և նրա վրա յե գտնվում մեկն այն ականջներից (9), Վորոնք զինամոն արակտորի վրա տեղադրելու նպատակին են ծառայում: Յերկրորդ ականջն (10) ամրացված է զինամոյի մեջտեղը, անմիջապես նրա իրանին: Դինամոյի խողանակներին և կոբեկտորին հեղուկթյամբ մոտենալու համար, նրա (զինամոյի) իրանի վրա անցքեր կան, Վորոնք աշխատանքի ժամանակ ծածկվում են ծաղավենով (11):



Նկ. 40 Վենիկերալ 12 արակտորի զինամոյի տեղադրությունը

Կորպուսի վերևն ամրացված է լարման կարգավորիչը (12), Վոր պտույտների քանակի ավելանալու դեպքում լարման փաթթոցների մեջ է անցկացնում կարգավորիչի իրանի ստորին մասում գտնվող նիկելե լարը: Յեթե կարգավորիչը հարկավոր է լինում հանել, այն նորից իր տեղը տեղադրելու համար անհրաժեշտ է հետևել, Վոր զինամոյի իրանից ձգվող յերկու սև հաղորդալարերը (մեկը խողանակից, մյուսը՝ գրգռիչ փաթթոցից) միացված լինեն S₁ և S₂ կոնտակտներին, Վորոնք տեղափոխված են կարգավորիչի իրանի կողերին. իսկ գրգռիչ փաթթոցի վերջի ձգվող կարմիր հաղորդալարը հարմարեցված լինի կարգավորիչի իրանի ստորին մասի վրա գտնված S պտուտակին: Բացի զբանից, հար-

կազմեր և հետևել, վոր կարգավորելիք փոքրիկ պնդողա-
կի (վորը տրակտորը գործարանից դուրս թողնելիս անա-
գած և լինում տրակտորին) գիրքը խախտված չլինի: Այս փոք-
րիկ պնդողակի անկանոն լինելու դեպքում գինամոն կարող է
բարձր կամ ցածր լարում առաջացնել և լամպիկների շիկահա-
տում կամ այրումն առաջացնել:

Պատվարը գինամոնի խարսխին և փոխանցվում մազնետոյի
առանցքից մի սեղանանման (տրակտորի) ձևին և փոխի միջոցով:
Սեղանանման կտրվածքով այդ փոկը սեղանաձև ակոսներ ունեցող
փոխանիվների վրա յե գցված և տպահովում է շարժման կա-
նոնավոր, համարյա առանց սահումի փոխանցումը գինամոնի
խարսխին: Ձգումը կատարվում է մի հեղույսի միջոցով, վորը
փոկը ձգելուց հետո անպատճառ հակա-պնդողակով պլտի ամ-
բայցվի: Սակայն փոկը ձգելիս հորկավոր է հետևել, վոր նա չա-
փից ավելի ձգված չլինի, վորովհետև սեղանանման փոկի սաստիկ
լարվածությունը փոկը մաշում է կարճ ժամանակի ընթացքում:
Առջևի Ֆարը (լապտերը) ռադիատորի աջ կողմին է ամրացված,
հետևի Ֆարը՝ տրակտորի աջ թևին: Տրակտորի հարթակի
(площадка) ծայրին դրված է խրանոցային (շտեպսիկների)
տուփը, վորի միջոցով հոսանքը կապակցվող մեքենաների լամ-
պիկներին է հասնում: Լույսի անջատիչն իր յերեք լծակներով
տեղավորված է տրակտորի առջևի վահանակի ձախ կողմը: Աջ
լծակը դեպի վար դարձնելիս, գինամոնի գրգռիչ փաթթոցները
միացվում են մասսային և բոլոր լամպիկներում լույս է առա-
ջանում: Լծակը դեպի վեր տանելով՝ գործի յեն գրվում գրգռիչ
փաթթոցները, վորի հետևանքով գինամոն սկսում է հոսանք
արտադրել, և միաժամանակ առջևի Ֆարի լամպիկը լուսավոր-
վում է: Մյուս յերկու լծակները հնարավորություն են տալիս
լույսը վառելու և մարելու հետևի Ֆարի մեջ (միջին լծակ) և
կցվող մեքենաներում (ձախ լծակ): Աշխատանքի ժամանակ
անհրաժեշտ է պահպանել հետևյալ կանոնները.

1. Տրակտորը ցերեկով աշխատելիս հարկավոր և թուլաց-
նել բանարկու փոկը և այն հեռացնել գինամոնի փոխանի
վրայից, վորով հնարավոր է լինի գինամոն և փոկը յերկար ժա-
մանակ աշխատեցնել:

2. Դինամոնի և Ֆարերի (լապտերների) վրա նստած փոխի
ու կեղտն ամեն ոք սրբել — մաքրել և հարկավոր:

3. Դինամոնի առանցքակալի մեջ բանարկուի կողմից, 10

կաթիլ ավտոլ լցնել տրակտորի 120—150 ժամ աշխատանքից
հետո, ամեն անգամ:

4. Առանցքակալի մեջ, կոլեկտորի կողմից, 15—20 կաթիլ
ավտոլ լցնել, տրակտորի 50—60 ժամ աշխատանքից հետո ամեն
անգամ:

5. Հետևել, վոր յուղաբնների կափարիչները միշտ մաքուր
լինեն և լավ փակված — ծածկված:

6. Դինամոն ջանդել ու տեղադրել կարող է վորակավորված
մեխանիկը միայն:

3. ՉՏՁ տրակտորի լուսավորությունը.

ՉՏՁ տրակտորների վրա ԴԱՄ տիպի գինամոն յե գրվում
նույն ВП տիպի կարգավորիչով: Մի բոպելում 900—1000
պտույտ առաջացնող գինամոն 6,5—7,0 վոլտ լարում և 100
վատտ կարողություն հոսանք և արտադրում: Այս կարողություն-
ներ բավական լավ լուսավորում է այն ճանապարհը, վորով առաջ
և շարժվում տրակտորը, նույնպես և տրակտորին կցվող մեքե-
նաներին անհրաժեշտ լուսավորությունն ապահովում է:

ԴԱՄ գինամոնի կառուցվածքը վերը նկարագրվածից քիչ
ավելի բարդ է: ԴԱՄ գինամոն ունի 4 բևեռային ծայրադանակ-
ներ և յերկու ել գրգռիչ փաթթոցներ (զուգահեռ և հաջորդա-
կան), վորոնք փաթթված են գինամոնի բոլոր չորս բևեռներին:
Դինամոնի իրանից (կորպուսից) ևս դուրս են գալիս յերեք հա-
ղորդալարեր, վորոնցից սեր (հաստը) միանում է կարգավորիչի
S₁ սեղմակին (РАЕММ), մյուս սեր և բարակը միանում է կար-
գավորիչի S₂ սեղմակին, և վերջապես կարմիրը, վորը կարգավո-
րիչի S սեղմակին է միացած: Դինամոն տեղավորված է տրակ-
տորի բաշխիչ առամնանիվների տուփի կափարիչին, իրանի կա-
փարիչի առջևի մասի յերեք անցք ունեցող Ֆլանցի միջոցով:

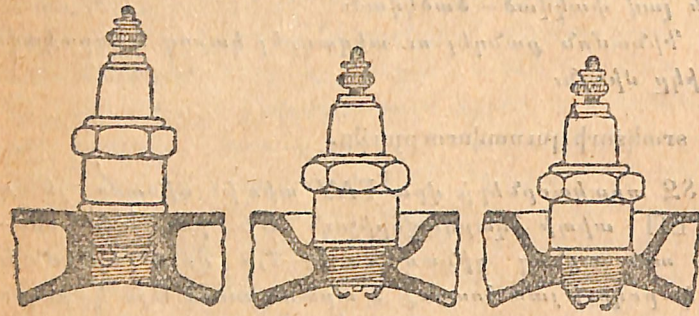
Դինամոն գործի յե գցվում մազնետոյի առանցքի ծայրին
նստած առամնանիվի և գինամոնի խարսխին կապակցվող առամ-
նանիվին միացվող միջանցային առամնանիվի միջոցով: Այս դի-
նամոն պետք է խնամել այնպես, ինչպես վերը նկարագրված
տիպի գինամոն:

4. «Ունիվերսալ 1» տրակտորի լուսավորությունը.

«Ունիվերսալ 1» տրակտորի լուսավորության համաք
տրակտորն ունի գինամոն, լարման կարգավորիչով: Դինամոն

շարժման մեջ և գրվում մադնետոյի լիսեռնից՝ սեղանանման կտրք-
վածք ունեցող փոկի միջոցով:

Դինամոյի (նկ. 40) լիսեռնի պտույտների քանակը մի րո-
պեյում 2255 է, յերբ ծնկաձև լիսեռնի պտույտաթիվը մի րոպե-
յում 1200 է: Դինամոյի վոլտաժը 6,5 վոլտ է, ամպերաժը՝ 70
ամպեր: Դինամոյի կարողութունը 6,5 վատտ է: Ունի յերկու



փորակը կարծե
Նիշտե
փորակը յերկարե

Նկ. 41. Մոմի տեղադրումը դրանի մեջ

Փար, մեկը՝ առջևի, մյուսը՝ հետևի: Բացի գրանից, զինամոյի թե-
վի վրա շտեպսեղային տուփ կա՝ կցվող մեքենաները լուսավորե-
լու համար: Յուրաքանչյուր Փարն ունի մեկ լամպիկ՝ 21 վատտի:
Դինամոյի բանարկուի սեղանանման փոկի ձգվածութունը կար-
գավորվում է գինամոյի իրանին հենված և շարժիչի կողմում
տեղավորված մի գնդերիթի միջոցով: Սեղանանման փոկը չպետք
է սաստիկ ձգված լինի, վերովհետև դրանից փոկը շուտով կարող
է մաշվել: Հարկավոր է հետևել, վոր բոլոր հաղորդալարն ու
էլեկտրոսարքավորումները կարգին լինեն, կանոնավոր վիճակում
գտնվեն: Նոր կամ յերկար ժամանակ չաշխատած տրակտորի
դինամոյի յուղաբները յուղ պետք է լցնել: Յուղը թանձր չպետք
է լինի, այլ «շրալի» ինչպես վոսկրայուղն է, կամ լիսեռնիկի
յուղը, վորպիսիք և կարելի չի գործածել: Նայած կարիքին, հար-
ժարում յանը՝ Փարերը տեղավորել կարելի չէ տարբեր դիրքերով:
Դինամո-մեքենան խնամելու կարգը հետևյալն է. յուրաքանչյուր
100 ժամ լա աշխատանքից հետո հարկավոր է խողանակներն
ստուգել: Պետք է դուրս հանել պաշտպանական (защитная)
ժապավենը և ստուգել, թե կոկիկոորն ու խողանակները մա-
քմը են արդյոք, և երկրորդում և խողանակներն է գիճակի
յին արատ աշխատելու: Յեթե խողանակները կեղտոտված են,
հարկավոր է հանել և բնագինով թրջած լաթի կտորով լավ մաք-

րել: Խողանակները դռնիտի թղթով մաքրել չի թույլատրվում:
Յեթե խողանակները մաշված են, հարկավոր է փոխարինել նո-
րերով. կեղտոտված կոկիկոորը բնագինի մեջ թրջած լաթի
կտորով սրբել և հարկավոր: Վոչ մի դեպքում կոկիկոորը գնդերիտի
թղթով չպետք է մաքրել, վորովհետև դրանից կոկիկոորը կարող
է փչանալ, ֆլասվել: Յեթե դինամոն ֆլասված է, պետք է առ-
ժանապետի վերանորոգելու և սարքավորելու համար:

**ՏՐԱԿՏՈՐԻ ԽԵՍՄՓԸ, ՂԵԿԱՎԱՐՈՒԹՅՈՒՆՆ
ՈՒ ԱՇԽԱՏԱՆՓԸ.**

1. Տրակտորը գործի գցելն ու աշխատեցնելը.

Տրակտորի աշխատունակությունը յերկարատե ու նրա արդյունավետ ոգտագործումն անխափան դարձնելն առաջին հերթին կախված է տրակտորի ճիշտ և կանոնավոր խնամքից: Տրակտորը լավ խնամելու համար հարկավոր է մաքուր պահել: Պետք է տրակտորն ու նրա առանձին մեխանիզմները, տրակտորի բոլոր արտաքին միացումներն ստուգել և կանոնավոր վիճակում պահպանել, մաշված մասերն իր ժամանակին նորերով փոխարինել: Նախ քան տրակտորը գործի գցելը հարկավոր է.

1. Տրակտորը նախապատրաստել, 2. Նախապատրաստել շարժիչը, 3. Շարժիչը գործի գցել ճիշտ կերպով, 4. Լավ ուսումնասիրել տրակտորի աշխատանքի բոլոր կանոնները:

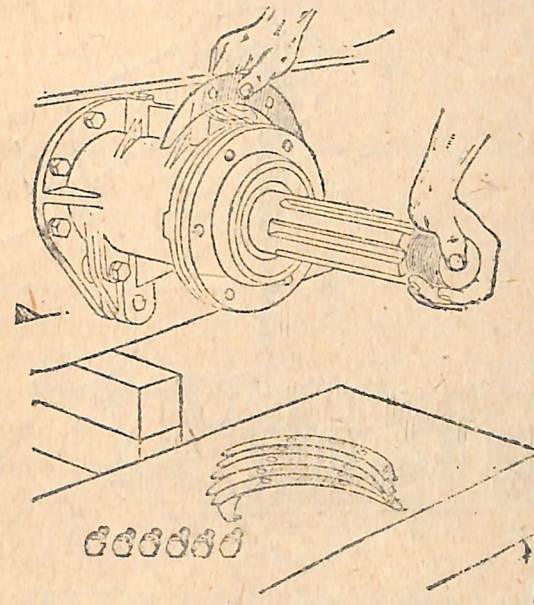
Տրակտորն աշխատանքի նախապատրաստելու համար հարկավոր է. 1) տրակտորն ու նրա առանձին մեխանիզմները մաքրել փոշուց ու կեղտից, 2) զգուշորեն ու խնամքով ստուգել արտաքին միացումները—շարժիչի միացումը շրջանակին, մագնետային—կալունակին ու կարգավորիչի առանցքին, ղեկի (սխտեմի) սյունիկի միացումը փոխանցման տուփի իրանի կափարիչին, առդիատորի միացումը հիմնական շրջանակին, վալրիշոցի կոթառի Փլանցի միացումը հիմնական շրջանակին: Ստուգել ղեկի սխտեմի ձգանքը, սոշևի սանակը, ըծակների միացումն առջևի սանակին, խթաններին ու յուղաբներին, ստուգել ողափոխիչի միացումն իր կալունակին, ողաղտիչի միացումը խողովակի Փլանցին և սրա ու կարբյուրատորի կանոնավոր միացումը:

3. Զգուշորեն ու խնամքով ստուգել առանցքակալների առջևի սանակի մոտի և առջևի անիվների կարգավորումը: Ծիշտ կարգավորված անիվները կողի բացակ չպիտի ունենան:

Առջևի անիվները կարգավորվում են նրանց առանցքակալներն իրար մոտեցնելով: Մոտեցնել պետք է պնդողակները ձը-

դելով: Առանցքակալները ձգելիս անիվն անհրաժեշտ է պտտել: Պնդողակներն ամուր ամրացնել և հարկավոր, վորից հետո ^{1/16} հետապտույտ անել և հակապնդողակել:

4. Զգուշորեն և խնամքով ստուգել հետևի անիվների առանցքակալների վիճակը: Կողային բացակ հայտարերելու դեպքում անհրաժեշտ է առանցքակալները կարգավորել: Առանցքակալները կարգավորելու համար անհրաժեշտ է (նկ. 41 ա.) կիսաստնակից հանել հետևի անիվը, հանել կիսաստնու պատյանի խուփը և, նայած բացակին, հանել մեկ կամ յերկու միջադիր: Այս աշխատանքը կատարվում է մեխանիկի ոգնությամբ:



Նկ. 41 ա. Կիսաստնիների առանցքակալների կարգավորումը

5. Իջանցքներից զգուշորեն և խնամքով ստուգել միտցի մատի միացումը և շարժաթևերի առանցքակալների հեղույսների չալքնաավորումը:

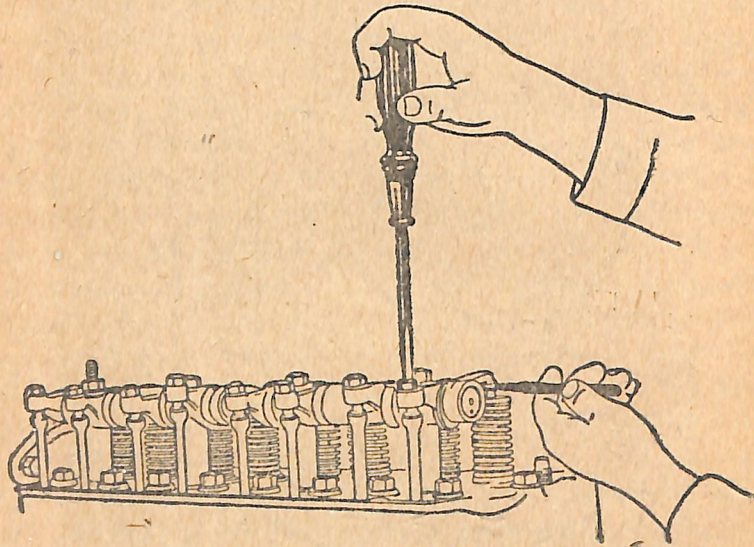
6. Ստուգել փականների կարգավորումը և, յեթե անհրաժեշտ է, կարգավորել (նկ. 41 բ.) սահմանելով ամեն տրակտորին առանձնապես հատուկ նորմալ բացակ:

7. Ստուգել պատենատուփի վալրիշոցի խցանների,

փոխանցման տուփի, դիֆերենցիալի և յուղի ստուգիչ ծորակների կանոնավորութունը և հետևել, վոր նրանք ամուր փակված լինեն:

8. Ստուգել ու լվանալ ֆիլտրն ու վառելանյութի տականը (ОТСТОЙНИК):

9. Յուղել տրակտորն ու նրա առանձին մեխանիզմները (յուղումը համաձայն ստորև բերված յուղակատարման աղյուսակի), փոխել ոգազտիչի յուղը, տրակտորը ջրով ու վառելանյութով ապահովել և շարժիչի պատենատուփի յուղի վորակն ու յուղի մակերևութի բարձրութունն ստուգել: Տրակտորի վա-



Նկ. 41 բ. Փականների բացակների կարգավորումը

ռելանյութի, յուղի և ջրի մատակարարումը կատարելիս ստուգել այդ նյութերի մաքրութունն ու վորակը և հետևել, վոր նրանք համապատասխան լինեն տրակտորի պահանջներին:

10. Ստուգել կապակցվող մեքենաների և մեքենաները կապող կցորդիչների տեխնիկական վիճակը. յուղել և կարգավորել նրանց:

Նախապատասխանությամբ՝ քաղաքի գործի գցելու համար.

Տրակտորն աշխատանքի հանելու նախապատրաստական աշխատանքներին հետևում են տրակտորն անմիջապես գործի գցելու համար անհրաժեշտ նախապատրաստական աշխատանքները:

Յուրաքանչյուր տրակտոր ունի տրակտորը ղեկավարելու, կարգավորելու և ստուգիչ որգաններ:

Ղեկավարման սխեմայի որգաններն են.

1. Միացման մուծակի պեղալը—լծակը:

2. Փոխանցման լծակը:

3. Բանարկու փոխանվի լծակը:

4. Արգելակի լծակը—արգելակի պեղալ:

5. Ղեկանիվը կամ թրթուրավոր տրակտորներում դեկի սխեմայի ձեռնակները:

Շարժիչի կարգավորման որգանները հետևյալներն են.

1. Բանկման անջատիչները կամ բանկումն արագացնող լծակները:

2. Գազի խուփի (ЗАСЛОНКА) լծակը:

3. Ոգային խուփի փոփ:

Շարժիչի աշխատանքի ստուգիչ որգաններն են.

1. Յուղի մանոմետրը (ՄՏՁ և «Ունի/խրսալ 1» տրակտոր):

2. Յուղի մանոմետր և պատենատուփի միջի յուղի բարձրության ցուցիչը (ՉՏՁ—տրակտոր):

Շարժիչը գործի գցելու նախապատրաստական աշխատանքը հենց ղեկավարման սխեմայի, որգանների ու կարգավորող սարքի ուղիղ և ձիւտ տեղադրումն է:

Շարժիչը գործի գցելու համար անհրաժեշտ է.

1. Փոխանցման լծակը պահել չեզոք վիճակում (մեկուսացնել):

2. Միացնել վառքը—տրակտորի վահանիկում կամ դեկի սխեմայի սյունիկի մեջ գտնված անջատիչը հետ պտտելով: Տրակտորի վրա փոփոխական արագութ ուն ունեցող մագնետոդինիս, արագության լծակը դնել հատվածի (սեկտորի) չորրորդ ատամին (հաշվելով վարից):

3. Հակադեղի խուփի գազի լծակը սեկտորի մեջտեղը դնել:

4. Ոգային խուփը փակել՝ ոգային խուփի ձգանը դեպի իրեն քաշելով:

5. Բենզինի բաքի ծորակը բանալ և կարբուրատորի լողանային առանձնարանը լցնել բենզինով, նախապես այնտեղից դատարկելով կերոսինը մի ամանի մեջ, կերոսինի կամ լիզրոնի բաքի ծորակն այդ ժամանակ փակ պիտի լինի:

6. Կարբուրատորի սրակիչի (ժիկլոր) խողովակն առաջ ամուր փակել, հետո բանալ $1\frac{1}{2}$ -ից մինչև յերկու պտույտ:

7. ՄՏՁ և ԽՏՁ տրակտորները հանդարտ քայլի պտուտակը բանալ 2 և կես պտուտի չափով, իսկ «Ստալինեց 60» տրակտորինը բանալ կես պտուտաչափ:

8. Ամուր փակել ջրի ասեղնավոր փականը (ՄՏՁ—տրակտոր):

9. Կոմպրեսիոն (ճնշիչ) ծորակները բանալ, ձգանը դեպի հետ՝ իրեն քաշելով («Ստալինեց 60» տրակտոր):

10. Յեթե շարժիչը սառն է, յուրաքանչյուր գլանի մեջ գաիչ ծորակները միջոցով յերկ-յերկու հացի գդալի չափով բենդին/լցնել:

ՄՏՁ յեվ ԽՏՁ, քակտորների շարժիչը գործի գցելը.

1. Գործի դնող ձեռնակը միացնել շարժիչի լիսեռնին՝ կոթը դեպի շարժիչի կողմը սեղմելով:

2. Գործի դնող ձեռնակը ձեռքով բռնել և կոթն առաջ դարձնել (պտտել), այսպիսով ծնկաձև լիսեռնը խիստ և ուժեղ թափով վարից դեպի վեր տանել: Տրակտորը մի այլ տրակտորով քաշելու միջոցով գործի գցելն արգելվում է:

«ՄՍԱԼԻՆԵՑ 60» քակտորի շարժիչը գործի գցելը.

Վերցնել գործի դնող լինդը, կառնել ձախ թրթուրի վրա, ձախ ձեռքի ափով կիսով չափ փակել ողադտիչի խողովակի վերին անցքը: Լինդի ծայրը մտցնել թափանջի բնի մեջ և կամաց-կամաց պտտել շարժիչի լիսեռնը, ամեն անգամ լինդը տեղափոխելով՝ նոր բնի մեջ՝ մտցնելով այնքան, մինչև վոր շարժիչի գլաններից մեկի մեջ սեղմում առաջանա, այդ ժամանակ լինդը մեկեն դեպի իրեն քաշել:

Հենց վոր շարժիչը գործի ընկավ.

1. Ողաջին խուփը լրիվ պիտի բանալ:

2. Ծնշիչ ծորակները («Ստալինեց 60» տրակտորում) փակել:

3. Մեծաքանակ պտույտների ժամանակ մանուկների միջոցով ստուգել՝ կանոնավոր և արդյոք շարժիչի յուղման սխառմը: Յուղման սխառմը կանոնավոր լինելու դեպքում մանուկների անցքերի մեջ կարմիր գույն չպետք է յերևա:

4. Մի քանի բուլե թույլ տալ, վոր շարժիչը տաքանա, վորից հետո փակել բենդինի ծորակը և բանալ կերոսինի ծորակը (ՄՏՁ, ԽՏՁ «Ունիվերսալ 1») և ՉՏՁ տրակտորում լիզրոինի ծորակը բանալ:

5. Կարբուրատորը կարգավորել՝ խառնուրդը խնայողարար ծախսելու համար. կարգավորումը կատարել այնպես, ինչպես ցույց է տրված «կարբուրատորի խնամքը» բաժնում:

6. Ստուգել, թե շարժիչի պատենտառևի ստուգիչ իջանցքները վորքան ամուր են փակված:

7. Ուշադրությամբ լսել շարժիչը: Յեթե աննորմալ թխկոցներ կան, այդ մասին անմիջապես հայտնել բրիգադիրին, կամ մեխանիկին:

Տրակտորն ընթացի (շարժման) մեջ
գնելու համար հարկավոր է.

1. Տրակտորիսան իր տեղը նստելով՝ աջ վոտքով («Ունիվերսալ 1» տրակտորում՝ ձախ վոտքով) մինչև վերջ հանդարտ պիտի սեղմի միացման մութակի պեղալը (ՄՏՁ և ԽՏՁ—տրակտորներում). «Ստալինեց 60» տրակտորի մութակի լծակը առաջ շարժել և հարկավոր:

2. Անհրաժեշտ և արագություն տալ այնպես, վոր փոխանցման ժամանակ թխկոցներ տեղի չունենան:

3. Յեթե արգելակը սեղմված է, թուլացնել:

4. Հակազդիչ կափարիչի լծակն ամբողջովին բանալ (տրակտորի բեռնվածության ժամանակ):

5. Բռնկման արագությունն ավելացնել, յեթե տրակտորը փոփոխական արագության մագնետո ունի:

6. Զգուշությամբ միացնել միացման մութակը, պեղալի վրա վոտքի ճնշումը (տես ՄՏՁ և ԽՏՁ «Ունիվերսալ 1») մեկեն չվերցնել, այլ հետզհետե: «Ստալինեց 60» տրակտորի լծակը հետզհետե լրիվ դեպի իրեն քաշել: Հարկավոր է հիշել, վոր միացման մութակն շտապ միացնելիս, տրակտորի մեխանիզմները փչանում են, և այդպիսի դեպքերում տրակտորի վրա խոշոր ջարդվածքներ կարող են առաջանալ:

Տրակտորն ու շարժիչը կանգնեցնելու համար հարկավոր է.

1. Անջատել միացման մութակը. ՄՏՁ և ԽՏՁ և «Ունիվերսալ 1» տրակտորների վոտնաշարժ պեղալը լրիվ սեղմել: «Ստալինեց 60» տրակտորի մութակի լծակն առաջ տանել:

2. Փոխանցման լծակը չեզոք վիճակի մեջ դնել:

3. Միացման մութակը զգուշորեն, դանդաղ, բաց թողնել:

4. Հակազդիչ խուփը ծածկել լծակը դեպի վար տանելով:

5. Շարժիչը կանգնեցնելու համար փակել կերտի մոտիկը և թույլ տալ վոր շարժիչը կարողանա տրոսով յեղած ամբողջ կերտինը ծախսի (բանեցնի):

6. Տրակտորը բարձրանալիս, կամ բարձր տեղից վայր իջնելիս՝ նրան կանգնեցնելու համար անհրաժեշտ և արգելակել տրակտորը, ՍՏՁ, ՆՏՁ, և «Ունիվերսալ 1» տրակտորները արգելակիչ լծակները քաշել: «Մտալինեց 60» տրակտորի ծախ արգելակով պեղալը սեղմել և ատամնավոր աղեղը (կեղը) հարթակի պլատֆորմի շնիկին շղթայել (կցել):

ՍՏՁ և ՆՏՁ տրակտորները փոկանիով կամ տառեր-թեյկ-ոֆֆը միացնելու և անջատելու համար հարկավոր է.

1. Միացման մոլթակն ամբողջովին սեղմել

2. Միացնելու ժամանակ փոկանի լծակը դեպի հետ տանել, անջատելիս լծակն առաջ տանել:

3. Միացման մոլթակի պեղալը հանդարտ և զգուշորեն ազատ թողնել:

Աշխատանքի ժամանակ խիստ պահպանել հետևյալ կանոնները:

1. Մանոմետրի միջոցով շարժիչի յուղիչ սխտեմը պարբերաբար ստուգել, մանոմետրի անցքերում կտրմիր գոլջն յերևալու դեպքում շարժիչն անմիջապես կանգնեցնել և պարզել յուղն իջնելու պատճառը:

2. Ուշադրութեամբ հետևել տրակտորի ամեն մի թխկոցին ու աղմուկին, աննորմալ թխկոցներ առաջանալիս պետք է կանգնեցնել տրակտորը, և թխկոց կամ աղմուկ առաջացնող պատճառը վերացնել:

3. Հետևել վոր տրակտորը չծանրաբեռնվի և շարժիչը շատ չտաքանա:

4. Յեթե տրակտորը ծանրաբեռնված է, աշխատել առաջին արագութեամբ:

5. Տրակտորը կցվող մեքենային ամրացնել հետընթաց շարժմամբ և քիչ գազով:

6. Տրակտորը կցված մեքենայով տեղից չշարժել, մինչև կցված մեքենայի վրա աշխատողն ազդանշան չտա:

7. Կտրուկ շրջադարձի չանել, հատկապես՝ յերբ տրակտորին կցված է մեքենա, կամ գործիք:

8. Յեթե տրակտորին մեքենա, կամ գործիք և կցված, տրակտորը հետ չտալ:

9. Առանց նախապես տրակտորն արգելակելու, բարձրանալիս կամ բարձր տեղից իջնելիս փոխանցումներ չկատարել:

10. Անիմներն արգելակելու ժամանակ տեղապտույտ տալիս տրակտորը փոխանցել առաջին արագութեամբ: Յերբ տեղապտույտից անիմները թաղվել են, հարկավոր է կցված մեքենան անջատել, փոխից դուրս գալ ու ապա մեքենան փոկով (պարանով) կամ շղթայով քաշել:

11. Յերկաթգիծն անցնել առաջին արագութեամբ՝ նախապես ստուգելով, թե չկա արգիք դնացք:

12. Անծանոթ ձանապարհով զգուշ և ուշադրութեամբ առաջ գնալ:

13. Խուսափել տրակտորը խճուղի հանելուց:

14. Տրակտորը լրիվ բեռնվածութեամբ աշխատելու ժամանակ հակադիչ լծակն ամբողջովին բարձրացրած պիտի լինի, արագութեամբ լծակը նույնպես սեկտորի ուղղութեամբ, ըստ հնարավորին, շատ բարձր պիտի լինի: Յեթե շատ տաքանալու հետևանքով շարժիչում թխկոց լավի, խառնուրդին ջուր պետք է ավելացնել՝ բաց անելով ջրային ասեղնավոր փականը և բաց պահել ափսոս, մինչև վոր թխկոցները վերանան (տրակտոր ՍՏՁ):

15. Անընդհատ հետևել կցված մեքենայի աշխատանքին՝ կապ պահպանելով նրա վրա աշխատողի հետ:

16. Բոլոր լծակներն աշխատեցնել՝ դործի դնել զգուշորեն, հանգիստ և համաչափ:

17. Տրակտորը ժամանակավորապես դադարեցնելու ժամանակ պտույտներն անմիջապես պակսեցնել՝ հակադիչ կափարիչի լծակը փակելով:

Տրակտորի աշխատանքի ժամանակ տրակտորիստը պարտավոր է ժամանակին ջուր ավելացնել ռադիատորի մեջ, ավելացնել վառելանյութը, ստուգել պատենատուփի յուղի մակերեւոյթի բարձրութեանը և տրակտորի վիճակը՝ ընդհանրապես վերը հիշած անկանոնութեաններին՝ թխկոցի, ճառցի դեպքում, մինչև չպարզվեն և չվերացվեն դրանց պատճառները, տրակտորն աշխատեցնել չի կարելի: Պարբերաբար 100—150 ժամ աշխատանքից հետո, ամեն անգամ պիտի քաշել՝ ձգել շարժաթևերի առանցքակալները՝ ստուգելով պահանդների վիճակը՝ բարձր դրութեանը և յուղատար փոքակների ու սառնարանների մաքրութեանը:

Ստուգել հարկավոր է նույնպես շարժաթևերի ու կառանա-

յին հեղույսներն վիճակը, հիմնական առանցքակալները, առջևի անհիմքերն ուղիկավոր առանցքակալը հարկավոր ե լվանալ, կարգավորել և յուզել:

Ամեն անգամ, տրակտորը 240. ժամ աշխատեցնելուց հետո, գլանների գլուխները, մխոցային փողակները, մխոցներն ու փականային առանձնարանները պիտի մաքրել ալյուրով: Մխոցի վերին ճնշիչ ողերը պիտի հանել և մխոցի փողակը մաքրել, բացակը հղիկ և կարգավորել, միացման մոթակի կարգավորում (ձկուռ) և թեղանի վիճակն ստուգել (հին տրակտորներում, իսկ նոր տրակտորների շտաուֆերյան յուզարները սղիզով լցնել):

Յերկարատե դադարների ժամանակ (յերբ տրակտորն աշխատանքը դադարած է) անհրաժեշտ է մաքրել տրակտորը, ստուգել տրակտորի բոլոր միացումները և տրակտորը պահել անպայման ծածկի տակ—շենքի մեջ:

2. Տրակտորի տուռնին մեխանիզմների խնամքը՝ սննդավորումն սխեսմի խնամքը:

Մաման սխեսմը տրակտորի պատասխանատու և բարդ բաժիններից է: Մաման սխեսմի խնամքից է կախված շարժիչի ծախսած վառելանյութի քանակը և տրակտորի՝ հաճախ բավական մեծ չափերի հասնող՝ պարապրեդները: Այս պատճառով՝ և՛ վառելիքը խնայողությամբ ծախսելու նպատակով, և՛ պտրպուրդներն առաջ բերող պատճառները վերացնելու համար, տրակտորիստը պիտի հետևի տրակտորի մաման սխեսմի խնամելուն և պիտի պահպանի հետևյալ անհրաժեշտ կանոնները:

1. Մաման ամրող սխեսմն առանձնապես մաքուր պահել, յուրաքանչյուր հերթավախժույցից անմիջապես հետո պետք է շորով մաքրել կարբուրատորը, յուզատար խողովակներն ու բակերը:

2. Տրակտորին հարկավոր վառելանյութի մատակարարումը պիտի կատարել մաքուր ամաններով—սպասարկման գույլերն ու ձագարները անպայման պիտի ունենան մանրածակ ցանցիկներ:

3. Բաքերի մեջ լցնել միմիայն մաքուր կերոսին, մաքուր բենզին և մաքուր ջուր:

4. Պարբերաբար, վոչ ավելի ուշ, քան ամեն մի 6 աշխատանքային օրը մեկ անգամ (աշխատանքային 24 ժամ՝ գիշերը ու

ցերեկ) լվանալ ու մաքրել կարբուրատորի վառելանյութի և (ջրի լողանային առանձնարանների ֆիլտրները, ինչպես նաև վառելանյութի խողովակների տականի ֆիլտրը:

5. Վառելանյութի խողովակները միացնող բոլոր պնդողակները պիտի ամուր ձգված լինեն և միացման տեղերում կաթոց կամ հոսանք (течь) չպիտի ունենան: Պնդողակներն ամրացնել կարելի չե այդ նպատակի համար հատկացրած բանալու միջոցով: միայն պնդողակներն ամրացնելիս պիտի ուշադիր լինել և հետևել, վոր խողովակի ֆլանցը լավ համատեղվի. յեռաբաշի (тройник) ծայրերի պնդողակներն պտուղնությամբ հարկավոր է ձգել, վորպեսզի չլինի թե պարուրակները փասվեն:

6. Կարբուրատորի ողադրիչին և ներծծիչ խողովակին միացնող տեղերը լավ փակված պիտի լինեն, վոր դրսից ող չանցնի նրանց մեջ:

7. Կարբուրատորի կարգավորումը պետք է կատարել շարժիչի տաք ժամանակ, շարժիչն աշխատելիս: Տարվա ցուրտ յեղանակներին, շարժիչը գործի գցելիս, շարժիչը տաքացնելու համար, ռադիատորը պետք է պտտել ծածկաշորով (штор), իսկ անհրաժեշտության դեպքում ծածկաշորով ծածկել պետք է մինչև իսկ աշխատելու ժամանակ:

8. ՄՏՁ և ՍՏՁ տրակտորները գործի գցելիս, կարբուրատորի կարգավորիչ խողովակը մինչև մեկ և կես պտույտ պիտի դուրս պտուտակել: Հանդարտ քայլի կարգավորիչ պտուտակը հարկավոր է 2 և կես պտույտ հետ պտուտակել: Յերբ շարժիչը տաքանա, վառքը լրիվ առաջ պիտի գցել և հակադրիչ խուփն ամրողջովին բանալ: Դրանից հետո կարբուրատորի կարգավորիչ խողովակը դանդաղորեն պիտի փակել—հետգհետե, առամ առ առամ, մինչև շարժիչի պտույտներն սկսեն նվազել: Այդ ժամանակ հարկավոր է կամաց-կամաց 2—3 առամ հետ պտտել խողովակը, մինչև վոր շարժիչի պտույտների քանակը նորից նորմալ չափի հասնի: Դրանով արդեն կարգավորումը վերջացած կարելի չե համարել:

«Մտալինեց 60» տրակտորի շարժիչը գործի գցելիս՝ կարգավորիչ կախարիչը մեկ և կես պտույտ պիտի հետ պտուտակել, շարժիչի տաքանալուց հետո հակադրիչ կախարիչի լծակն ամրողջովին պիտի բանալ և ասեղն աստիճանաբար պիտի պտտել այնքան, մինչև վոր շարժիչի պտույտները քանակն սկսի նվազել: Ապա ասեղն աստիճանաբար բանալով՝ շարժիչի պտույտները հետգհետե նորմալ են դառնում: Կարբուրատորի կողին գտնված

հանդարտ քայլի պտուտակը սովորաբար դուրս պտուտակված և լինում էին պտույտ, պտուտակը դուրս պտուտակելով՝ խառնուրդն աղքատանում է, ներս պտուտակելով հարստանում է։ Անգործարար քայլի ամենանվազ քանակությունը պտույտներ ստանալ կարելի է հատուկ պոդոսակի միջոցով։ Ժամացույցի սլաքի ուղղությունը այդ պոդոսակը հետ դարձնելիս (տանելով) պտույտների քանակն ավելանում է, նույն ուղղությամբ պտուտակն առաջ տանելիս պտույտների քանակը նվազում է։

Յեթե շարժիչի պարապ քայլի ժամանակ մեծ քանակությամբ պտույտներ է առաջանում, հարկավոր է հակադրիչ կափարիչը ծածկել (փակել) և հանդարտ քայլի պտուտակը մի քիչ դուրս պտուտակել (բանալ)։ Ընդհակառակը՝ յեթե շարժիչի պարապ քայլի ժամանակ քիչ քանակությամբ պտույտներ են առաջանում, հանդարտ քայլի պտուտակը հարկավոր է ներս պտուտակել (փակել)։

Յեթե կարբուրատորը ճիշտ է կարգավորված, բանեցրած գազերն անգույն են լինում, տրակտորի աշխատանքը լինում է ճիշտ և անխափան, և տրակտորը կանոնավոր ու անխափան է աշխատում։ Հարուստ խառնուրդը, բացի այն, վոր մեծ քանակությամբ վառելանյութ է գերաժախտում (մինչև 30⁰/₁₀), գլանների պատերի վրա այրուք է դնում (առաջացնում), պատենատուփի միջի յուղը ջրկացնում է և շարժիչը գերատաքացնում (перегрев)։

Բռնկման սխեմի խնամք.

Բռնկումը նույնպես շարժիչի աշխատանքի կարևոր մոմենտներից մեկն է, այս պատճառով ել նորմալ աշխատանք և լրիվ կարողությունն առաջ բերելը հնարավոր չէ, յեթե բռնկման սխեմի խնամքը կանոնավոր չի կատարվում։

Բռնկման սխեմի կանոնավոր խնամքը պահանջում է.

1. Մոմերի և հաղորդալարերի խնամք.
2. Մագնետոյի խնամք։

Մոմերի յեվ հաղորդալարերի խնամք.

Մոմերի խնամքի հիմնական կողմը կոնտակտների միջև չեղած բացահենների ճիշտ կանոնավորման (բացակա 0,5—0,75 մմ. պիտի լինի) և մոմերն անհրաժեշտ չափով մաքուր պահելու մեջ և կայանում։ Աշխատանքի ընթացքում կոնտակտների այր-

վելու հետևանքով բացակա հեղհետե մեծանում է, այդ պատճառով անհրաժեշտ է պարբերաբար, վոչ ուշ քան ամեն 6 աշխատանքային րոը (сѣтка) մեկ անգամ կոնտակտների միջի բացահենները կարգավորել և մոմերը այրուքից մաքրել, լվանալ։ Բացահենների և մոմերի վիճակն ստուգում է մեխանիկը, տրակտորիստի ոգնությունը։

Մոմը ներս կամ դուրս պտուտակելու համար պիտի գործադրել այդ նպատակի համար նախատեսված հատուկ բանալին։ Մոմը դուրս հանելուց առաջ, նրա շուրջը, դուրսը և արանքներում հավաքված փոշին պիտի մաքրել, վոր փոշին մոմի անցքի միջով հետադառնալով չանցնի գլանի մեջ։ Մոմերի հաղորդալարերի սեղմիչները մաքուր պիտի պահվեն, ոքսիդացման վոչ մի հետք նրանց վրա չպիտի նկատվի։ Պիտի հետևել, վոր մոմի վրա շատ այրուք չնստի։ Այրուքը հեռացնելու նպատակով մոմը բենզինով լվանում և մաքրում են։ Այրուքը լավ մաքրվում է անուշադրի սպիրտով, վորի համար մոմը միառժամանակ (2—3 րոպե) դնում են անուշադրի սպիրտի մեջ, վորից հետո մոմը դուրս հանելով սպիրտի միջոց՝ այրուքը հեղուկությամբ մաքրում են։

Մոմը մաքրելիս պիտի զգուշ լինել, վոր մոմի ձևնապակե վառնի վրայի եմալը չփչանա, վորովհետև յեթե եմալը (փայլաներկը) մնասվում է, ապա մոմի վրա հեղուկությամբ է նստում այրուքը։

Մոմը գլանի գլուխը պիտի հազցնել այնպես ամուր, վոր միացման տեղով զազ չանցնի գլաններից։ Մոմերն ու միջուկները պիտի փոխել ամեն 900—1200 ժամ աշխատանքից հետո։ Հաղորդալարերը մնասված չպիտի լինեն և լավ չեղոքացված պիտի լինեն։

Հաղորդալարերի բացված տեղերն անմիջապես պիտի փաթաթել մեկուսիչ ժապավեններով։ Հաղորդալարերը կտրվելու գեպքում նրանց ծայրերն անագով միացնում են և փաթաթում մեկուսիչ ժապավեններով։ Հաղորդալարերի ծայրապտուտակներն ոքսիդացումից և կեղտից պիտի ազատ լինեն և մաքուր։ Ոքսիդացած տեղերը պիտի բենզինով լվանալ, սրբել—չորացնել և մաքրել զմռնիտի թղթով կամ դանակով։ Հաղորդալարերը փոխելիս բոլորը միանգամից չպետք է հանել, վոր չըխառնվին։ Հաղորդալարերի զրուծյունն ստուգել հարկավոր է յուրաքանչյուր հերթափոխություն ժամանակ։

Մագնետոյի հիմնական խնամք մագնետոն մաքուր պահ-

յու մեջ ե կայանում, մագնետոն հարկավոր ե ժամանակին յու-
ղեկ ե կարգավորել: Մագնետոյի խնամքը մեծ ուշադրություն ե
պահանջում, վորովհետեւ մագնետոն բարդ ե թանգարժեք
ե: Ամեն հերթավորության ժամանակ տրակտորիստը մագնետոն
կեղտից ե փոշուց պիտի մաքրի ե ապա հանձնի փոխարինողին:

Մագնետոյի կարգավորումը կատարվում ե կոնտակտների
ընդհատիչի միջն յեղած բացակի ճշտությունը պահպանելով: Այդ
բացակը նորմալ կլինի, յեթե հովասար ե 0,4—0,56 մմ: Բա-
ցակն ստուգվում ե հատուկ շոշափիչի միջոցով, վորը գտնվում ե
մեխանիկի մոտ: Աշխատանքի պրոցեսում կոնտակտները քայ-
քայվում են, վորի հետևանքով ե նրանց միջի տարածությունը
հետզհետեւ մեծանում ե. այդ դեպքում անջատիչի կոնտակտներն
անհրաժեշտ ե թափշ խարտոցով պոկելու ժամը մաքրել (խար-
տեկ) ե ապա կրկին կարգավորել: Կոնտակտներն ստուգում,
մաքրում ե կարգավորում ե միայն մեխանիկը. տրակտորիստին
արգելվում ե կատարել մագնետոյի կարգավորումը: Ստուգումը
կատարվում ե նոր մագնետոն գնելիս 50 ժամ աշխատեցնելուց
հետո. հետագա ստուգումները կատարվում են ամեն անգամ
150—200 ժամվա աշխատանքից հետո: Բաշխիչի կարգավորիչն
ամեն 200 ժամ աշխատանքից հետո մաքրել—սրել ե հարկավոր
բենզինի մեջ թրջած մաքուր շորով: Այսպիսով կափարիչի յե-
րեսին գտնված յուղն ու մուրն աշխտեղից հեռացվում, ե կափա-
րիչը մաքրվում ե կեղտից: Դրա հետ միասին, ստուգվում ե նաև
ածուխիկների դրուժյունը, վորոնք նորմալ վիճակում կլինեն
այն ժամանակ, յեթե ամուր են սեղմված իրենց կոնտակտներին
ե ազատ շարժվում են իրենց բների մեջ,

Մագնետոյի բոլոր միացումները հաղորդակարերի հետ պետք
ե լինեն յուղից ու կեղտից ազատ—մաքուր: Մագնետոն յուղել
ե հարկավոր յուրաքանչյուր 120 ժամ աշխատանքից հետո՝ նրա
մեջ լցնելով 2—3 կաթիլ ամենալավ տեսակի վոսկրայուղ կամ
լիսեանիկի յուղ: Յուղը ածում են մագնետոյի յերկու կողմը
գտնված հատուկ յուղարների մեջ: Մագնետոյի մեջ չափից ափելի
յուղ լցնել հարկավոր չե, վորովհետեւ դրանից կոնտակտները
յուղոտվում են: Դաշտում գտնված ժամանակ մագնետոն քանդել
չի թույլատրվում:

Սառեցման սխեմի խնամք.

Սառեցման սխեմի կանոնավոր խնամքը մեծ նշանակու-
թյուն ունի շարժիչի կանոնավոր աշխատանքի, նրա կարողությունը

լրիվ պահպանելու ե վառելանյութը խնայողաբար ծախսելու տեսա-
կետից: Այս պատճառով ել, յեթե ցանկանում ենք, վոր շարժիչը
լրիվ կարողություն առաջացնի ե լավ աշխատի, անհրաժեշտ ե,
ինչպես հարկն ե, հոգալ շարժիչի հովացման սխեմի խնամքով
պահպանելու մասին:

Ռադիատորի ծակված, փնասված խողովակները, յեթե ծակ-
վածքի անագելը չի հաջողվում (դժվար ե լինում), գոցել ե հար-
կավոր՝ փակելով խողովակի յերկու ծայրերը: Ռադիատորի բոլոր
խողովակների 10⁰/₁₀-ից ափելին գոցված չպիտի լինի. յեթե գոցված
խողովակների թիվը 10⁰/₁₀-ից անցնում ե, ռադիատորի միջու-
կը կամ վերանորոգել պիտի տալ, կամ պիտի փոխել ե նորը
դնել:

Ստուգումից հետո հովացման սխեմի մեջ ջուր պիտի
լցնել աշնքան, մինչև ջուրը հասնի ստուգիչ խողովակին: Ջուրը
ռադիատորի մեջ պակաս չպիտի լինի, գտնվելով ռադիատորի
վերին ջրամբարի հատակից 5 սմ. ներքև: Շարժիչը գործի գցե-
լիս, յեթե ջուրն առաջուց ե լցրած ռադիատորի մեջ, անհրաժեշտ
ե ստուգել ջրի բարձրության աստիճանը ռադիատորում:

Հովացման համար պիտի գործադրել անձրևաջուր կամ գե-
տի ջուր, պայմանով, վոր ջուրը «նստի» ե ցանցիկի միջո-
ցով Ֆիլարի յենթարկվի, նախքան ռադիատորի մեջ այն լցնելը:
Շարժիչի հովացման համար ջրհորի ջուր գործադրելն անսպա-
տակահարմար ե անթույլատրելի յե, վորովհետեւ ջրհորի ջուրը
պարունակում ե մեծ քանակությամբ իր մեջ լուծված հանքա-
յին աղեր, վորոնք նստում են հովացող շարժիչի պատերին ե կաթ-
սաքար են առաջացնում:

Այդ կաթսաքարը թուլացնում, վատացնում ե գլանների
պատերի ջերմահաղորդությունը ե դժվարացնում ջրի շրջնաա-
ռությունը: Այս պատճառով ել ամեն անգամ, 600 ժամ աշխա-
տանքից հետո, այդ կաթսաքարն անհրաժեշտ ե մաքրել, հեռաց-
նել: Կաթսաքարը մաքրում հեռացնում են յերկու յեղանակով.
առաջին՝ կազմում են մեկ մաս աղաթթվուտի ե 7 մաս ջրի լու-
ծույթ: Այս լուծույթը լցնում են ռադիատորի մեջ ե պահում 36
ժամ, վորից հետո լուծույթը դուրս են թափում ե հովացման
սխեմի խնամքով լվանում մաքուր ջրով: Կաթսաքարը
մաքրելու մյուս յեղանակը հետևյալն ե: Կազմում են լուծույթ՝
մի դուլ յեռացրած ջրի մեջ լցնելով 1¹/₂ կիլոգրամ սոդա: Այս
լուծույթով լիքը լցնում են հովացման սխեմի, ապա շարժիչը
2—3 ժամ աշխատեցնում են, վորից հետո ամբողջ լուծույթը

դուրս են թափում, հովացման սխառմը լվանում—մաքրում են մաքուր ջրով:

Հովացման սխառմում հովացնող ջրի ջերմաստիճանը ՄՏՁ և ԽՏՁ տրակտորների համար 90 աստիճան պիտի լինի, իսկ «Ստալինեց 60» տրակտորներինը 80 աստիճան է, այսինքն՝ ջուրը յեռացման աստիճանին մոտ պիտի լինի. յեթե տեմպերատուրը նորմալ է, ձեռքը աղիքատորի վրա յերկար պահել դժվար կլինի:

ՄՏՁ և ԽՏՁ տրակտորի փոկը և «Ստալինեց 60» տրակտորի սկավառակների միջև յեղած ողափոխիչի թևերն աշխատանքի ժամանակ սաստիկ տեղապտույտ չպիտի ունենան: Ծածկաշորը (ՄՏՁ և ԽՏՁ տրակտորներ) նայած դրսի ողի ու աղիքատորի միջի ջրի ջերմությանը՝ պիտի ցած իջեցնել, կամ բարձր պահել: Յեթե դրսի ողի ջերմությունը պլուս 5 աստիճան է, աղիքատորը յուր միջուկի քառորդ մասի չափով պետք է ծածկել ծածկաշորով, յեթե ջերմության աստիճանը 0 աստիճանի յե հավասար, պետք է ծածկել միջուկի $\frac{1}{3}$ -ի չափով, իսկ 5 աստիճանի ժամանակ հարկավոր է ծածկել աղիքատորը մինչև միջուկի կեսը:

Ռադիատորի ջուր լցնելու անցքը կափարիչով ամուր գոցված պիտի լինի, կափարիչի տակ անպայման տակդիր պիտի լինի դրված: Անհրաժեշտ է հետևել, վոր աղիքատորի սառեզիչ խողովակը կեղտոտ չլինի:

Ամեն անգամ աշխատելիս պիտի հետևել, վոր աղիքատորի միջի ջուրը չսառչի, վորովհետև ջուրը սառչելով և սառույց դառնալով լայնանում է և աղիքատորի խողովակները կարող է պայթեցնել: Այս պատճառով ել շարժիչի տեական դադարների ժամանակ հովացման սխառմի ջուրը հարկավոր է դատարկել: Ձմեռը լավ կլինի գործածել ջրի, սպիրտի և գլիցերինի լուծույթներ, վորոնք չեն սառչում:

Խառնուրդի բաղադրությունը կախված է դրսի ողի ջերմաստիճանից. ողի տարբեր ջերմաստիճանի ժամանակ տարբեր բաղադրություններ են վերցնում, համաձայն հետևյալ աղյուսակի:

Ռադիատորի մեջ լցվող լուծույթների տարբեր բաղադրություններ՝ դրսի ողի տարբեր ջերմաստիճանի ժամանակ:

Ցածր ջերմաստիճանը, յերբ հեղուկը չի սառչում	Հովացնող լուծույթի բաղադրությունները տոկոսներով		
	Ջուր	Դենատուր սպիրտ	Գլիցերին
—3 աստիճան	90	10	—
—8 աստիճան	85	7,5	7,5
—10 աստիճան	80	10	10
—12 աստիճան	70	—	30
—20 աստիճան	60	40	—

Աշխատանքի ընթացքում սպիրտն աստիճանաբար գոլորշիանում է, այս պատճառով ել հարկավոր է պարբերաբար սպիրտ ավելացնել:

Ձմեռը շարժիչը հովացնելու համար հատկացված ջուրը նախքան շարժիչի մեջ լցնելը պետք է տաքացնել: Տաք ջուրն ուշ է սառչում և, բայց այդ, հեշտացնում է շարժիչը գործի գցելը: Աշխատանքը վերջացնելուց հետո ջուրն ամբողջովին և անպայման դուրս պիտի հանել հովացման սխառմից: Այդ անելու համար «Ստալինեց 60» տրակտորի ջուրը դուրս թափող յերկու խողովակները ևս անհրաժեշտ է բանալ և թափանիլով մի քանի անգամ պտտել, վորով մենք ջրամղիչը կողատենք այնտեղ յեղած ջրից: Ռադիատորի միջի բանեցրած ջուրը վոչ մի դեպքում չպիտի թափել, վորովհետև նրա մեջ կրային խառնուրդներն ավելի պակաս են, քան թափման ջրի մեջ: Բանեցրած այդ ջրի մեջ կրային խառնուրդներն առանձնացել և նստել են տակը, այս պատճառով ել այդ ջուրը պետք է լցնել մաքուր ամանի մեջ, վոր հետևյալ անգամին լցանք աղիքատորի մեջ:

Յուղման սխառմի խմամբ.

Ինչպես հայտնի յե, տրակտորի մեխանիզմներն աշխատելիս նրա մետաղե դետալները միջև չփում է առաջանում: Դետալների շփումից նրանք տաքանում են և շուտ մաշվում: Բացի դրանից, չփումը նվաղեցնում է շարժիչի կարողութունը: Տրակտորի շփվող դետալները տաքանալուց և վաղաժամ մաշվելուց ապահովելու և չփումից առաջացող կարողության կորուստը նվա-

դեցնելու համար տրակտորի բոլոր մեխանիզմները յուղում են: Նայած շփումն առաջ բերող պայմաններին և շփման յեղանակին՝ գործադրում են տարբեր տեսակի յուղեր:

Յուղելու տեղը	Տարվա յեղանակը	Յուղի բաղադրությունը	Յուղի գույնը	Յուղի մածկանութ յունը (կաշտնութ յունը)
Շարժիչ	Ձմեռը	Ավտոլ	Բաց դարչնագույն	Ավտոլ. յուղերից ամենաջրալին
	Ամառը	Ավտոլ «Т»	Համարյա սև	Ավտոլավոր յուղերից ամենալարձը
	Գարնանն ու աշնանը	Ավտոլ «М»	Մուգ դարչնագույն	Ավտոլ «Л» և ավտոլ «Т» միջին խառնվածք
	Ձմեռը	Վիսկոզին 3	Սև	Թանձր
	Ամառը	Վիսկոզին 5	»	Խիստ թանձր
Տրանսմիսի	Գարնանն ու աշնանը	Վիսկոզին 3	»	Թանձր
Առջևի անիվները	Ձմեռը	Մոլիդոլ «Л»	Դեղին	Համեմատաբար հեշտ հալչող յուղ
	Ամառը	Մոլիդոլ «Т»	»	Համեմատաբար դժվար հալչող յուղ
Դարձյակներ և այլն	Գարնանն ու աշնանը	Մոլիդոլ «Т»	»	Նույնը
Մազնետ	Տարվա բոլոր յեղանակներին	Լիսեռնիկի սեպարատորի և վոսկրայուղ	Դեղին սպիտակ	Նվազ թանձրութ. » » »

Տրակտորի յուղային սխեմայի լավ խնամքին զուգընթաց, անհրաժեշտ է հետևել նաև, վոր յուղը լավորակ լինի:

Յուղելու նպատակով գործադրվող յուղերի հիմնական հատկութ յուններն այս են. յուղը լավ պիտի կաշի—քսվի շփվող յերեսներին (մակարդակներին), շարժիչի բեռնվածութ յան ժամանակ լիցքը շատ լինելիս չպիտի դուրս մղվի և չպիտի լրացուցիչ դիմադրութ յուն ցույց տա:

Բարձր աստիճանի տաքութ յուն սենցող մասերը յուղելիս յուղը չպիտի այրվի, դրա համար ել նրա (յուղի) բռնկման տեմպերատուրը (ջերմաստիճանը) Յելս. 200 աստիճանից պակաս չպիտի լինի: Յյուղի այն մասը, վոր տաքանում է, բռնկելիս պիտի ամբողջովին այրվի և այրուք չպիտի առաջացնի: Յածր

ջերմաստիճանին յուղը չպիտի սառչի (յուղի սառելու աստիճանը Յելս. 5 աստիճան է):

Յուղը միանգամայն ազատ պիտի լինի մեխանիկական խառնուրդներից (կեղտ, փոշի, ջուր, մետաղի մասնիկներ), քանի վոր այդպիսի խառնուրդներ ունեցող յուղը նպաստում է շփվող յերեսներին (մասերին) արագ փշտալուն, իսկ յեթե յուղի մեջ թթվութ ունեւ կան, ապա մետաղը քայքայվում—փշանում է:

Ողի յերմաստիճանն ազդում է յուղի թանձրութ յան վրա. այս պատճառով, նայած տարվա յեղանակին, այս կամ այն թանձրութ յան յուղ է գործադրվում:

Հեշտ է պարզել, թե յուղի մեջ կան արդյոք մեխանիկական խառնուրդներ (ավաղ—փոշի): Դրա համար հարկավոր է յուղը վերցնել և մատներին մեջ արորել կամ յուղի նմուշը լուծել բենզոլին մեջ: Այս նպատակով հարկավոր է վերցնել մի ապակյա անոթ, նրա մեջ ծավալի ¹/₃-ով յուղ լցնել, ²/₃-ով բենզոլին, լավ խառնել և թողնել այդպես մի ամբողջ որ (24 ժամ), վոր խառնուրդը «նստի»: Յեթե յուղի մեջ մեխանիկական խառնուրդներ կան, ապա նրանք կնստեն անոթի տակին, նստվածք կկազմեն: Այսպիսի յուղը, վոր մեխանիկական խառնուրդներ է պարունակում, հարկավոր է տաքացնել և մանրամաղ ցանցիկի միջոցով ֆիլտրել:

Իմանալու համար, թե յուղի մեջ թթվութ ունեւ կան արդյոք, վերցնում են պղնձի լավ մաքրած թիթեղիկ, դնում յուղի մեջ և յերկու որ (48 ժամ) պահում: Յեթե յուղի մեջ թթվութ ունեւ, պղնձի թիթեղը կանաչ գույն կստանա:

Յուղը բենզոլինի մեջ լուծելով և լուծույթն ափսեյի մեջ տաքացնելով պարզում են նույնպես, թե յուղի մեջ չայրվող մասնիկներ կան արդյոք: Նայած թե տաքացնելուց ինչպիսի կորկ է առաջանում ափսեյի մեջ, հասկանում են, թե յուղն այրուք կտալացնի արդյոք, թե վոչ:

Մոլիդոլի վորակը պարզելու համար մի կտոր դնում են ստվերի մեջ, կամ մի սենյակում, վորի ջերմաստիճանը Յելս. 15 աստիճան է, յեթե սոլիդոլն արագ հալվի, կամ թանձր յուղ նրանից գատվի, ասել է՝ սոլիդոլը լավորակ չէ:

Յուղման սխեմայի գիտավոր խնամքը ներանում է կայանում, վոր տրակտորի դետալներն իր ժամանակին լավորակ յուղով յուղեն:

Տրակտորն աշխատանքի դնելուց առաջ անհրաժեշտ է ստու-

գել շարժիչի պատենատուփի մեջ, տրանսմիսիայում և այլ տեղերում յեղած յուղի քանակն ու վորակը: Անհրաժեշտ և ստուգել նաև պատենատուփի վայրիջողի խցանների, փոխանցման տուփի, դիֆերենցիալի և յուղի ստուգիչ խողովակների վիճակը և պարզել թե չկան արդյոք յուղը դուրս ծորող ծակեր: Յուղի ստուգիչ խողովակի անցքերը բարակ մետաղալարով պիտի մաքրել:

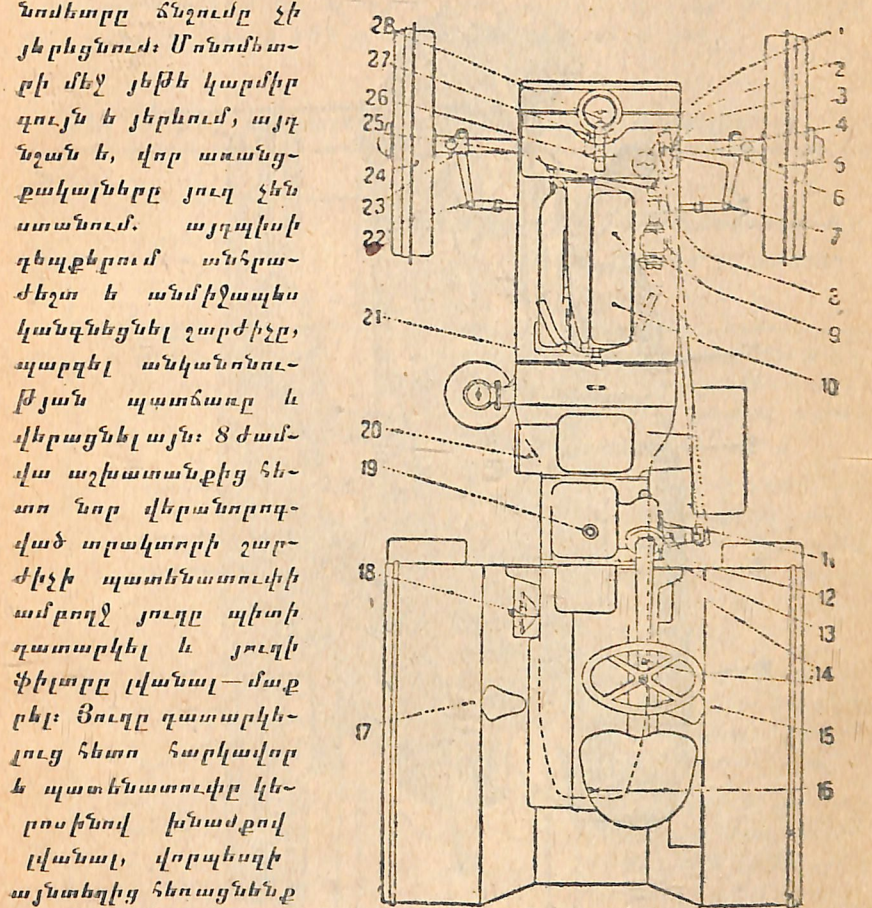
Ամեն մի 10 ժամվա աշխատանքից հետո պատենատուփի միջի յուղը պիտի դատարկել այնքան, վոր յուղը հասնի մինչև միջին ծորակը, ապա թարմ յուղ պիտի լցնել, մինչև յուղը բարձրանա և հասնի վերին ծորակին: Ամեն մի 60 ժամվա աշխատանքից հետո պատենատուփի ամբողջ յուղը պիտի դատարկվի, պատենատուփը լվացվի կերոսինով և ապա նոր ու թարմ յուղ լցվի նրա մեջ: Ամեն 120 ժամ աշխատանքից հետո, պարբերաբար անհրաժեշտ և ստուգել տրանսմիսիայի պատենատուփի մեջ յուղի բարձրութունն ու վորակը: Յեթե տրանսմիսիայի փոխանցման ատամնանիվները մաշված են, ապա հարկավոր և դործադրել № 7 վիսկոզին: Տրանսմիսիայի յուղը փոխում են և նոր յուղ են լցնում, ամեն անգամ տրակտորը 600 ժամ աշխատելուց հետո: Յուղը փոխելուց առաջ հարկավոր և տրանսմիսիայի փոխանցման յուղարկող կերոսինով մաքրել—վանալ, վորից հետո միայն պետք և նրա մեջ լցնել թարմ յուղ: հետևել և հարկավոր նաև փոխանցման աուփի միջի յուղի ջերմաստիճանին՝ պահպանելով անհրաժեշտ տեմպերատուրը:

Յուրտ յեղանակներին, տրակտորի յերկարատև գազարների ժամանակ շարժիչի պատենատուփի յուղը պիտի դատարկել, վորովհետև յուղն այնտեղ կարող և սառչել, և շարժիչը գործի գցելիս դժվարացնել շարժիչի լիսեռնի պտույտը, ինչպես նաև աշխատանքի ժամանակ կարող և մի քանի դետալների կանոնավոր յուղումը խանգարել և բաբխող հալեցնել: Յուրտ յեղանակներին շարժիչը գործի գցելուց առաջ նախապես շարժիչի պատենատուփի մեջ տաքացրած յուղ պիտի լցնել:

Առջևի անիվները, ծխնիները, ելիկներն ու շվիկոդ նման այլ մասերը սղիդոլով պիտի յուղել: Յուղելիս սղիդոլը լցնում են (գետալներին) հատուկ յուղաքների մեջ (ՄՏԶ, ԽՏԶ և Ունիվերսալ 1» տրակտորներ)։ Սղիդոլով յուղումը կատարում են տարբեր կառուցվածքի մղիչների միջոցով:

Աշխատանքի ժամանակ հատկապես հետևել և հարկավոր,

յուղի մղիչի կանոնավոր աշխատանքն ստուգող յուղային մանոմետրի ցուցումներին: Յեթե շարժիչը տաք և, ապա մանոմետրի անցքերի մեջ կարմիր գույն չպիտի յերևա, յեթե յուղը նրա մեջ խառնած կերոսինի պատճառով շատ և ջրկացած և կամ յուղամղիչը (ԿԱՐՈՑ) անկանոն վիճակում և գտնվում, ապա մանոմետրը ճնշումը չի յերեցնում: Մոմոմետրի մեջ յեթե կարմիր գույն և յերևում, այդ նշան և, վոր առանցքակալները յուղ չեն ստանում. այդպիսի դեպքերում անհրաժեշտ և անմիջապես կանգնեցնել շարժիչը, պարզել անկանոնության պատճառը և վերացնել այն: Տժամվա աշխատանքից հետո նոր վերանորոգված տրակտորի շարժիչի պատենատուփի ամբողջ յուղը պիտի դատարկել և յուղի ֆիլտրը լվանալ—մաքրել: Յուղը դատարկելուց հետո հարկավոր և պատենատուփը կերոսինով խնամքով լվանալ, վորպեսզի այնտեղից հեռացնենք մետաղի փոշին, վոր առաջացել և շվիկոդ մասերի մաշվելուց:

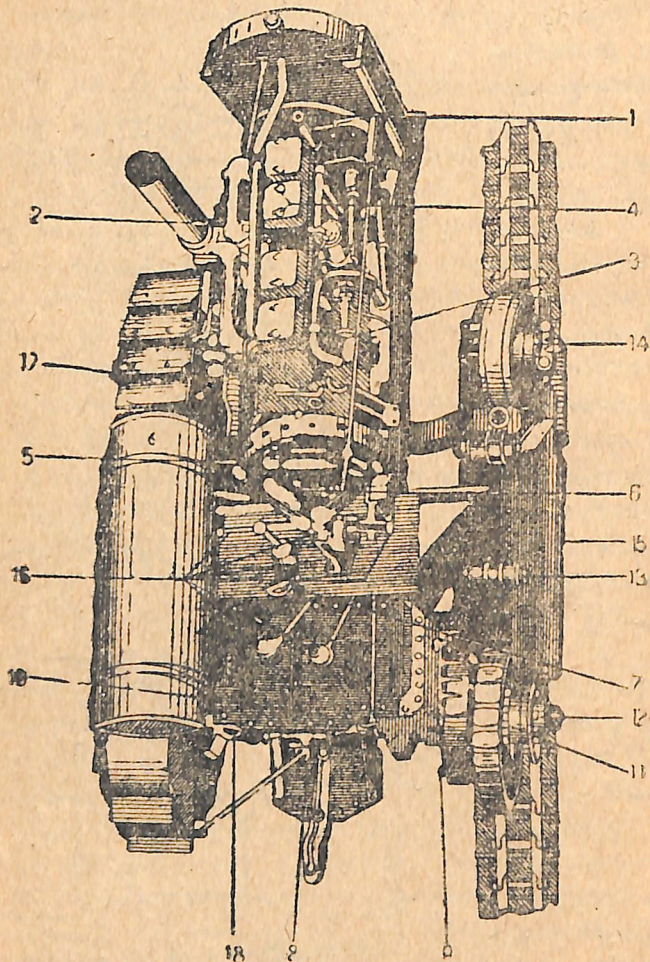


Նկ. 42. «ՄՏԶ» և «ԽՏԶ» տրակտորների յուղման սխեման

Բանեցրած յուղը հարկավոր և հավաքել (բոլոր դետալներին) և լցնել հատուկ ամանի մեջ:

Յուղի սխտեմի խնամքը կանոնավոր կատարելու համար, անհրաժեշտ և ուշադրությամբ ուսումնասիրել և կատարել մեր հրահանգները (Նկ. 42, 43) (տես նաև յուղման աղյուսակը:

Ողազտիչը խնամքով պահպանելու, այն լավ խնամելու համար անհրաժեշտ է ամեն ուր ստուգել ողազտիչի յուզամբարի յուզի վիճակը և ողազտիչի ֆիլտրը պարբերաբար կերտսխնով լվանալ—մաք-



Նկ. 43. «282» տրակտորի յուզման սխեման

րել: Ողազտիչի կարգավորումը պիտի կատարել շարժիչի պատենա-տուփի բանեցրած յուզով: Յուզը յուզամբարի մեջ պիտի լցնել այն-չափ, մինչև վոր հասնի յուզամբարի ողակավոր նիշին: Յուզը փոխել և հարկավոր ամեն մի 10 ժամ աշխատանքից հետո, այսինքն

ամեն անգամ նոր հերթափոխի աշխատանքի անցնելուց առաջ: Պարբերաբար, նախած աշխատանքի պայմաններին՝ ամեն մի 200—300 ժամյա աշխատանքից հետո, անհրաժեշտ է անպատճառ ողազտիչի ֆիլտրը կերտսխնով լվանալ—մաքրել: Ողազտիչը կերտսխնով լվա-նալուց հետո նրա մեջ պետք է լցնել 2 բաժակ յուղ. թողնելով վոր ցանցիկը յուղը ծծի և ապա ցանցիկը տեղը դնել:

ՍՏՁ յեվ ԽՏՁ տրակտորների յուզման աղյուսակներ (նկ. 42).

Նշանակում	Յուզելու տեղը	Ինչ յուղով պիտի յուղել և յերբ	Յուզման ժամանակամիջոցը և յուղի քանակը
1	Շարժիչի պատենա-տուփը	Վաղ գարնանը, աշնան վերջերին, յուրտ յեղանակներին—ավտոլ „Մ“, գարնան վերջերին, ամառը և վաղ աշնանը—ավտոլ „Դ“, ձմեռը, նախած յեղանակի ջերմաստիճանին. ավտոլ «Ա», կամ „Մ“:	Յուզն ամբողջովին փոխել և հարկավոր, ամեն անգամ՝ շարժիչի 60 ժամ աշխատանքից հետո: Յուզը պիտի լցնել՝ այն հասցնելով վերին ստուգիչի ծորակին: Յուղ պիտի ավելացնել ամեն անգամ՝ շարժիչի 10 ժամ աշխատանքից հետո: Յուզը պիտի դատարկվի՝ հասցնելով միջին ծորակին, իսկ ավելացնելու հասցնել մինչև վերին ծորակը:
8 և 25	Կարգավորիչի յեղնող ձգանի ծխիները	Ավտոլ „Ա“, „Մ“, և „Դ“, նախած տարվա յեղանակներին:	Ամեն անգամ, 10 ժամ աշխատանքից հետո, յուղաբները 2—3 կաթիլ յուղ լցնել:
10	Փականների լծակները յուզելու տաշտակ	Ավտոլ „Ա“, „Մ“, և „Դ“, նախած տարվա յեղանակին:	Ամեն մի 10 ժամ աշխատանքից հետո, մոտավորապես 100 կաթիլ (մեկ հացի դդալի չափով) յուղ լցնել յուղիչ ամանով:
18	Սրգելակի լեզվակը	Ավտոլ „Ա“, „Մ“, կամ „Դ“, նախած տարվա յեղանակին (տես կեսա 1-ին):	Ամեն անգամ, 10 ժամ աշխատանքից հետո, լցնել 5—6 կաթիլ՝ յուղիչ-ամանով:

Ամսական համար	Յուզելու տեղը	Ինչ յուզող պիտի յուզել և յերբ	Յուզման ժամանակամիջոցը և յուզի քանակը
19 և 16	Փոխանցումները տուփի և արանսմիտան	Վաղ գարնանը և աշնան վերջերքին՝ վերջերքին № 3 (կամ նիգրոլ): Գարնան վերջերքին, ամառը և վաղ աշնանը՝ վերջերքին № 5 (կամ նիգրոլ): Ձմեռը, նայած որվա յեղանակին՝ վերջերքին № 3 կամ ավտոլ «T» (կամ նիգրոլ):	Յուզն ամբողջովին փոխել ամեն անգամ, 600 ժամ աշխատանքից հետո: 60 ժամը մեկ անգամ յուզն ավելացնել՝ հաջորդելով այն մինչև № 16 զլանը:
2	Կարգավորելի լիսեռնը	Վաղ գարնանը, ուշ աշնանը և ձմեռը, յերբ ցուրտ լինի՝ սուլիդոլ «A»: Գարնան վերջերքին, ամառը և վաղ աշնանը, յերբ յեղանակը տաք լինի՝ սուլիդոլ «T»:	Ամեն անգամ, 10 ժամվա աշխատանքից հետո, յուզ լցնել մզիչով՝ մզիչի բռնակն ամուր սեղմելով 2—3 անգամ
3 և 11	Ղեկի ձգանի ծխնինները:	Նույնը	Նույնը
4	Կարգավորելի լիսեռնն ու մազնետոն.	Նույնը	Նույնը
5 և 24	Առջևի անիմների սանդիկները.	Նույնը	Յուզ լցնել ամեն անգամ, 10 ժամ աշխատանքից հետո, մզիչի բռնակը 2—3 անգամ լավ սեղմելով, մինչև վոր կեղտոտ սուլիդոլը դուրս մզվի:
6 և 23	Առջևի անիմների դարձյակները սոռնակները.	Նույնը	Նույնը՝ մզիչը լրիվ սեղմել 5-անգամ:
7 և 12	Առջևի սոռնակի միացման ձգանի ծխնինները	Նույնը	Նույնը՝ մզիչը 2 լրիվ սեղմում
12	Ղեկի սխտեմի վորդնաձև ատամնանվի լիսեռնի առանցքակալները.	Նույնը	Նույնը՝ լղչի 3 սեղմում:

Ամսական համար	Յուզելու տեղը	Ինչ յուզող պիտի յուզել և յերբ	Յուզման ժամանակամիջոցը և յուզի քանակը
13	Ղեկի սխտեմի վորդնաձև մեխանիզմի տուփը.	Նույնը	Նույնը՝ մզիչի 3 լրիվ սեղմում:
14	Ղեկանի վի առանցքի առանցքակալը.	Նույնը	Նույնը՝ մզիչի յերկու լրիվ սեղմում:
15	Հետևի կիսասոռնիների սուլիկավոր առանցքակալները.	Նույնը	Նույնը՝ մզիչի 5 լրիվ սեղմում:
17	Միացման մութակի սեղմիչ առանցքակալը.	Նույնը	Նույնը — սրակիչի յերկու լրիվ սեղմում:
20	Միացման մութակի սեղմիչ առանցքակալը.	Նույնը	Նույնը — սրակիչի յերկու լրիվ սեղմում:
21	Առջևի սոռնակի գնդիկավոր ծխնին.	Նույնը	Ամեն 10 ժամվա աշխատանքից հետո, սուլիդոլ լցնել բավական քանակով յամբ
26	Ողավալի լիսեռնակի սոռնակը.	Նույնը	Ամեն անգամ, 30 ժամվա աշխատանքից հետո, մզիչի 5 լրիվ սեղմում:
27	Կարգավորելի փոկանվի սոռնակը.	Նույնը	Ամեն անգամ, 20 ժամ աշխատանքից հետո, մզիչի 5 լրիվ սեղմում:
28	Առջևի լիսեռնի հետադարձ-մատը.	Նույնը	Նույնը, ամեն անգամ 10 ժամ աշխատանքից հետո:
29	Մազնետոյի առանցքակալն ու արագացուցիչը.	Գարնանը, ամառն ու ձմեռը՝ վոսկրայուղ, կամ լիսեռնի կի յուզ	Ամեն անգամ, 30 ժամ աշխատանքից հետո, լցնել 2—3 կաթիլ յուզ, վոր ձեղի:
1	Դիմամոյի առանցքակալները	Ավտոլ «A» յուզիչի միջոցով:	Ամեն անգամ, 120 ժամ աշխատանքից հետո, յուզը լցնել փոկի կողմից առանցքակալի մեջ՝ 10 կաթիլ, կոլեկտորի կողմից առանցքակալի մեջ՝ 15—20 կաթիլ:

№ սխեմայի	Յուղելու տեղը	Յուղման կետի վրա	Յուղի տեսակը	Յուղման ժամանակամիջոցն ու յուղի քանակը
1	Պատենատուփը	1	Ավտոլ «Ա» ձմեռը ափտոլ «Մ» դար- նանն ու աշնանը:	Ամեն անգամ, 60 ժամ աշխատանքից հետո, յուղն ամբողջովին փոխել, նորը լցնել:
	Պատենատուփի ջերմանցքը (սաղոն փշիշ)		Ավտոլ «Դ» շոգ յեղանակներին:	Յուղի բարձրության աս- տիճանն ստուգել, համա- ձայն ցուցիչի. հարկավոր դեպքում յուղ ավելացնել:
				Յուղը փոխելիս պիտի հանեն և լվանան յուղի ֆիլտրի ցանցիկը:
				Ամեն անգամ, 300 ժամ աշխատանքից հետո, ֆիլտ- րը կերոսինով լվանալ: Ֆիլտրի մեջ լցնել մի բա- ժակ (0,1 լիտր) յուղ, թող- նել ներծծի, ապա ֆիլտրը տեղը դնել:
2	Ողաղտիշ	2	Պատենատուփի բանեցրած յուղը	Ամեն 10 ժամը մեկ ան- գամ ավելացնել յուղը: Յուղն ամբողջովին փոխել ամեն 60 ժամ աշխատան- քից հետո, պատենատուփի յուղը փոխելու ժամանակ: Լցնել յուղը մինչև հասնի ոգի՝ նիշի բարձրությանը:
				Ամեն 300 ժամ աշխա- տանքից հետո ֆիլտրը լը- վանալ՝ հանելով և կերոսին- ով կամ բենզինի մեջ զը- նելով այն (ֆիլտրը):
				Լվանալուց հետո ֆիլտրի մեջ լցնել յուղ՝ 2 բաժա- կի չափ (0,2 լիտր) վոր (հազենա) ցանցը ծծի:

№ սխեմայի	Յուղելու տեղը	Յուղման կետի վրա	Յուղի տեսակը	Յուղման ժամանակամիջոցն ու յուղի քանակը
3	CC 4 տիպի մագնիտոն:	1	Լինեոնիկի յուղ կամ վոսկրայուղ	Շաբաթը 2 անգամ (ձեռ- քի) յուղիչով յուղ լցնել յուրաքանչյուր առանցքա- կալի մեջ 2—3 կաթիլ:
4	Փակոնների լծակ- ները:	8	Ավտոլ «Ա», «Մ» և «Դ», նայած տար- վա յեղանակին:	Ամեն անգամ, 10 ժամ աշխատանքից հետո յու- ղաբները լիքը լցնել:
5	Գլխավոր մեաց- ման մութակի ափ- սեյի առանցքակալը:	1	Սոլիդոլ:	Ամեն օր, 10 ժամը մեկ անգամ, յուրաքանչյուր հեր- թափոխության ժամանակ, յուղ լցնել՝ շտաուֆերի յուղաբնի փականի մեկ պտույտ կատարելով:
6	Գլխավոր մութա- կի խամուտը:	1	Սոլիդոլ:	Որական 2 անգամ, հեր- թափոխությանից առաջ, յուղ լցնել՝ շտաուֆերի յու- ղաբնի փականի 2 պտույտ կատարելով:
7	Փոխանցման տուփ	1	Վաղ-դարնանն ու աշնան վերջերին վի- սկոդին № 3. ամա- ռը դարնան վերջե- րին և վաղ աշնանը՝ վիսկոդին № 5.	Յուղի բարձրության առ- տիճանն ստուգել ամեն օր: Տուփը լիքը յուղը լցնել մինչև ստուգիչ խցանին հասնելը՝ ամեն 20 ժամը մեկ անգամ: Ամեն 600 ժա- մա աշխատանքից հետո յուղը դատարկել, տու- փը լվանալ կերոսինով և նոր—թարմ յուղ լցնել:
8	Կոնավոր տառա- նանիքների տուփը:	—	Ավտոլ «Ա», «Մ» և «Դ», նայած տարվա յեղանակին:	Ամեն օր ստուգել յուղի բարձրության աստիճանը: Տուփը յուղ լցնել, մինչև յուղը հասնի վայրիջոցի խցանի բարձրությանը: Յուրաքանչյուր 600 ժամ աշխատանքից հետո յուղը փոխել և նոր յուղ լցնել. փոխանցման տուփը լվա- նալ:

№ սխմայի	Յուզեիու տեղը	Յուզման կե- տեղի թիվը	Յուզի տեսակը	Յուզման ժամանակա- միջոցն ու յուզի քանակը
9	Վերջին դույզ փո- խանցման տուփ.	2	Նայած տարվա յեղանակին՝ փո- կողին № 3, կամ № 5	Ամեն որ ստուգել յուզի բարձրութեան աստիճանը՝ առաջը յուզ լցնել այն- քան, մինչև յուզը հասնի խողովակի ծակի միջև յու- զացուցիչին: Ամեն անգամ 600 ժամ աշխատանքից հե- տո յուզը փոխել և նորը լցնել:
10	Ղեկի ֆրիկցիոն մութակների սեղմիչ առանցքակալներ.	—	Ավտոլ «Ա»՝ ձմեռը, ավտոլ «М»՝ ամառը, ավտոլ «Т»՝ շոգ յե- ղանակներին.	Յուզել 10 ժամը մեկ անգամ: Յուզարները յուզ լցնել այն ժամանակ, յերբ տրակտորը կանգնած է, չի աշխատում: Նախքան շար- ժիչը դորժի գցելը, յուզը յուզարներէից ներս հոսած պիտի լինի:
11	Տանոյ սղոցարդի փոտի առանցքա- կալը.	2	Տավոտ կամ ու- լիդոլ.	Ամեն անգամ, 20 ժամ աշխատանքից հետո, յուզ լցնել առանցքակալները մեջ:
12	Թրթուրի սայլա- կի առանցքակալ- ները.	4	Ն ու յ ն ը.	Ն ու յ ն ը.
13	Պահպանիչ ուղիկ- ների առանցքակալ- ները.	4	Ն ու յ ն ը.	Ն ու յ ն ը.
14	Թրթուրին ըն- թացք տվող առջևի անիվները.	2	Ն ու յ ն ը.	Ն ու յ ն ը.
15	Թրթուրի պահիչ աղիկները.	10	Տավոտ կամ ու- լիդոլ.	Առանցքակալները լցնել ամեն անգամ, 20 ժամ աշխատանքից հետո:

№ սխմայի	Յուզեիու տեղը	Յուզման կե- տեղի թիվը	Յուզի տեսակը	Յուզման ժամանակա- միջոցն ու յուզի քանակը
16	Գլխավոր միաց- ման մութակի, ղեկի մութակների և ար- դեւակի լծակներն ու ձգանները.	—	Ն ու յ ն ը.	Որական յերկու ան- գամ, հերթափոխութեանց առաջ:
17	Յուզային մանո- մետր.	—	Ն ու յ ն ը.	Ճշման հանկարծակի անկումը նշան է, վոր առանցքակալները յուզ չեն ստանում: Յեթե ճնշումը պակա- սել է, շարժիչն անմիջա- պէս պիտի կանգնեցնել: Նորմալ ճնշում կլինի այն ժամանակ, յերբ մանոմետ- րի անցքերում կարմ- գույն չի յերևա:
18	Ղեկի մութակի առանցքի յեղանիկը.	—	Ն ու յ ն ը.	Ամեն անգամ, 100 ժամ աշխատանքից հետո, տա- վոտ մղիչի ձեռնարկի 2-3 սեղմում:
	Բոլոր այն տեղե- րը, վորոնք յուզա- րուն չունեն (բոլոր ծխիները, գլխավոր միացման մատները և այլն):	—	Ավտոլ.	Յուզել մեկ անգամ, միշտ 100 ժամ աշխատանքից հետո:

«УСУЛЫНБ 60» արկայնի դեկի (սխմայի)
մուրախների խմամբը.

Ղեկի սխտեմի մութակների խմամբը նրանում է կայա-
նում, վոր նրանց սկավառակների վրա կոնավոր փոխանցման
և վերջին փոխանցման տուփերից յուզ չթափվի: Մութակ-
ները մեջ յուզ անցնել կարող է թույլ փակված ընդերացան-
ցերի միջով:

Մութակների սկավառակներին թափված յուզը սկավառակների տեղապատույտ և առաջացնում: Այսպիսի դեպքերում դեկի սխտեմի մութակներն անհրաժեշտ և կերտախնով լվանալ: Լվանալուց առաջ անհրաժեշտ և կոնավոր փոխանցման և վերջին փոխանցման տուփերի միջի յուզը դատարկել: Յուզն անպայման պիտի դատարկվի, վորովհետև, հակառակ դեպքում, կերտախնն ընդերացանցերի և բացակի միջով կարող և անցնել լայնակի լիսեռնի և կանոնավորիչ ողակի արանքը:

ՏՐԱԿՏՈՐԻ ՀԻՄՆԱԿԱՆ ԱՆԿԱՆՈՆՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ.

Տրակտորների աշխատանքների թերությունները մեծ չափերով արդյունք են տրակտորի համեմատաբար ավելի բարդ և պատասխանատու մասի՝ շարժիչի խաղաքուսնների:

Շարժիչի անկանոնություններն առաջ են գալիս տրակտորն ընդհանրապես անկանոն խնամելուց — հատկապես շարժիչի և նրա մասերի անկանոն խնամքից. յեթե տրակտորը լավ խնամենք, շարժիչն ել լավ կաշխատի:

Տրակտորի աշխատելու ժամանակ առաջացած վորեւ անկանոնություն յերբեմն պատճառ և դառնում տրակտորի յերկարատև պարապուրդին: Այսպիսի դեպքերում մենք շատ հաճախ մեծ ժամանակ ենք վատնում անկանոնության պատճառը հայտաբերելու և այն վերացնելու համար: Յեթե մենք լավ ենք ուսումնասիրել տրակտորը և լավ ծանոթ ենք նրա թերություններին, մենք խսկույն կվերացնենք առաջացած թերությունը և զուր ժամանակ չենք կորցնի:

Հիմա տեսնենք, թե շարժիչն ի՞նչ թերություններ ունի, վորո՞նք են այդ թերություններն առաջացնող պատճառները, ի՞նչպես հայտաբերել այդ թերությունները և ի՞նչ միջոցներով արագ և առանց ժամանակ վատնելու վերացնել այն:

1. Շարժիչի գլանների բույլ կոմպրեսիան (սեղմումը).

Թույլ կոմպրեսիան հայտաբերել կարելի յե շարժիչի լիսեռնը պտտեցնելով: Շարժիչի գլանների մեջ առաջացած թույլ կոմպրեսիան հնարավորություն չի տալիս շարժիչին լրիվ կորողություն զարգացնելու, վորովհետև բանող գազերի մի մասը դուրս և գալիս (փախչում և) գլաններից և միտցի վրա ազդում և նրանց (գազերի) ճնշումի մի մասը միայն: Մրա պատճառներն են.

1. Գլանների պատերի մաշվածությունը, կամ պատերի վրա գտնվող քերվածքները:

2. Գլանի պատերի և մխոցի միջև ընկած բացակի մեծությունը:

3. Մխոցների ողերի մաշվածությունը:

4. Մխոցների ողակները խրավանդների մաշվածությունը:

5. Մխոցների ողակների վերի մասերի մաշվածքը:

6. Մխոցների ողակների կցորդների անկանոն դասավորությունը:

7. Փականների վոչ ամուր փակված լինելը:

8. Փականների դասանակների թուլությունը:

9. Մխոցների ողակների ալոկելը:

10. Մխոցների ողակների կոտրվելը:

11. Գլանների կափարիչի և շարժիչի բլոկի թուլ միացումը:

12. Վառիչ մոմերի գազ բաց թողնելը:

Վորպեսզի պարզվի, թե վոչ գլանն և թուլ կոմպրեսիա առաջացնում՝ վարվում են այսպես. շարժիչի բոլոր գլանների մոմերը, մեկի, որինակ՝ առաջին գլանի մոմի բացառությամբ, դուրս են հանում, վորից հետո ծնկաձև լիսեռնը պատելով պարզում են առաջին գլանի սեղմումը (կոմպրեսիան). ապա հանում են առաջին գլանի մոմը և հազցնում 2-րդ գլանին. նորից են պատում շարժիչի ծնկաձև լիսեռնը և այս անգամ ստուգում են յերկրորդ գլանի սեղմումը:

Նույն կարգով ստուգման են յենթարկում նաև մյուս գլանների սեղմումը (կոմպրեսիան): Յեթե ստուգվող գլանի սեղմումի ժամանակ ծնկաձև լիսեռնը գործի զցող ձեռնակի միջոցով հեշտությամբ պտտվում և, ապա այդ ցույց և տալիս, վոր տվյալ գլանի սեղմումը թուլ և: Յերբ արդեն հայտարարում, պարզում են, թե վոչ գլանի սեղմումն և թուլ, պարզում են կոմպրեսիայի կորստի պատճառը և այն վերացնելու համար միջոցներ են ձեռք առնում: Վերն արդեն պարզեցինք, թե ինչ պատճառներից կարող են առաջանալ գլանների թուլ կոմպրեսիաները:

Գլանների պատերն աննորմալ կերպով են մաշվում, հետևելիք պատճառներով.

1. Մխոցների ողերի չափազանց շատ շփումից:

2. Յուղումը պակասավոր լինելու պատճառով:

3. Շարժիչը շատ տաքանալուց.

Անհրաժեշտ և նշել, վոր գլանների պատերի աննորմալ մաշվելուց գլանը ձվաձև (ելիպս) և դառնում: Գլանի ելիպսն ու կո-

նաձևությունը 0,02—0,03-ից ավելի չպիտի լինեն: Յեթե գլանի ելիպսը մատնանշած նորմայից ավելի յե, և գլանը հազցնովի պարկուճ ունի, այն պետք և փոխել, կամ յեթե գլանը միաձուլ և, գլանը պետք և խարատել, փոխելով միաժամանակ գլանի մխոցն ու ողը:

Մխոցն այնպես պիտի հավաքել, սարքել, վոր մխոցի ու գլանի միջև մխոցի ստորին յեզրանցքի բացակը՝ գլանի տրամագծի յուրաքանչյուր 25 միլիմետրին՝ լինի 0,025 մմ: ՄՏՁ և ԽՏՁ տրակտորներում այդ բացակը 0,115 մմ. պիտի լինի. «ՄՏՁ-Լինեն 60» տրակտորում՝ 0,165 մմ, «Ունիվերսալ 1» տրակտորում՝ 0,1: Մխոցի վերին մասի բացակն ավելի մեծ պիտի լինի, վորովհետև մխոցի վերին մասը տաքանալուց ավելի յե լայնանում:

Այդ բացակը ՄՏՁ և ԽՏՁ տրակտորներում հավասար պիտի լինի 0,382 մմ, իսկ «ՄՏԱԼինեն 60» տրակտորինը՝ 0,548 մմ:

Շարժիչի գլանում նորմալ կոմպրեսիա առաջացնելու (ուռնեանալու) տեսակետից մեծ նշանակություն ունի մխոցի վրա ողերի կանոնավոր և ճիշտ դասավորությունը: Մխոցի ողերն իրենց փականներով (կցորդներով) շախմատաձև դասավորություն պիտի ունենան: Մխոցի վրա գտնված փորակների բացակները չպիտի ավելի լինեն 0,03 միլիմետրից (ստորին ողակ) և 0,06 մմ. (վերին ողակ):

Մխոցի փորակների (խրավանդների) պատերի և ողակների մեջ բացակները չափից ավելի մեծ լինելու դեպքում դարձյալ կոմպրեսիայի նվազում և առաջանում, և նորից ընկնում և շարժիչի կարողությունը: Բացի այդ, մխոցի խրավանդներն արագ մաշվում են այդ դեպքում: Ողերի կցորդների բացակները՝ ներքին ողինը 0,2 մմ, վերինինը 0,3-ից—0,4 մմ ավելի չպիտի լինեն: Մխոցի վրա ողերի անկանոն (անձիշտ) դասավորությունը և մխոցի ողակների ու մխոցի խրավանդների պատերի միջև ընկած բացակների աննորմալությունը հայտարարել կարելի յե պատենատուփի ջերմանցքի միջից դուրս յեկող ծխից:

Շատ հաճախ թուլ կոմպրեսիայի պատճառ լինում և փականների անկանոն, վոչ ճիշտ կարգավորումը: Ճիշտ կարգավորված փականներում փականի սռնակի և հրիչի միջև յեղած բացակը ՄՏՁ և ԽՏՁ տրակտորներում պիտի լինի մինչև 0,3 մմ իսկ «ՄՏԱԼինեն 60» տրակտորում մինչև 0,7 մմ: Յեթե բացակն այդ չափի լինի, այն ժամանակ փականների պոչերը (կոթերը),

այրվող գաղերի բարձր ջերմության ազդեցությունից կերկարենա, և փականներն ամուր գոցված չեն լինի իրենց բների մեջ, ու բները չեն փակի:

Փականների թույլ գոցվածքի հետևանքն այն է լինում, վոր գաղը դուրս է անցնում (փախչում է), այրվող գաղերից շարժիչի գլանները լավ չեն մաքրվում, խառնուրդը լավ չի ներծծվում:

Այրված փականային սռնակը կարող է կոտրվել և նրա պոկված (անջատված) գլուխը կարող է գլանի ներսն ընկնել, վորի հետևանքով և շարժիչը կարող է ֆեասվել: Վորովհետև արտածող փականը դուրս թողնվող գաղերի ջերմությանն ավելի յեյենթակա (նա լայնանում է ավելի, քան ներմուծող փականը) նրա բացակը մի քիչ ավելի մեծ պիտի լինի, քան արտածող փականի բացակը: Յեթե բացակը շատ մեծ է, փականը լրիվ չի բացվում, վորն առաջացնում է տաքացած խառնուրդի լարումի թուլություն, հետևապես թուլանում է նաև շարժիչի կարողությունը:

Փականների թույլ զսպանակները նույնպես պատճառ կարող են դառնալ գլաններում թույլ սեղմվածություն առաջանալուն, վորովհետև սեղմումի (կոմպրեսիայի) ընթացքում թույլ զսպանակը ժամանակին չի փակի փականը, վորից և խառնուրդի մի մասը կարող է հետ դուրս գալ: Արտածող փականը չի կարող ժամանակին փակել բաց թողնող անցքերը, վորի հետևանքով աշխատած գաղերը ներծծման ժամանակ, թարմ խառնուրդի հետ միասին, կարող են գլանն անցնել և նվազեցնել շարժիչի կարողությունը: Խիստ առաձիգ փականային զսպանակները փականների թխկոցներ են առաջացնում, վորից փականների բները, այլև սռնակների ու հրիչների ծայրերը կարող են արագ մաշվել: Ինչպես խիստ առաձիգ, այնպես և թույլ զսպանակները հարկավոր է փոխել և նրանց տեղը նորմալ առաձգականություն ունեցող զսպանակներ դնել:

Շարժիչն աշխատելու ժամանակ գլանի պատերին, մխոցների և փականների վրա այրուք է նստում: Փականների պոչերի վրա նստած այրուքը նրանց ուղղիչ վռանում գտնվող մասերը կարող է կերցնել (մաշեցնել), վորի հետևանքով փականը կարող է և չփակվել: Այսպիսի դեպքերում ուղղիչ վռանի մեջ մի քիչ կերոսին են լցնում և փականը սեղմում: Յեթե մի քանի անգամ սեղմելուց հետո փականը հետ չի դառնա, ապա գլանների գլուխները պետք է հանել, այրուքը մաքրել և կեր-

սինով լվանալ: Մխոցների վրայի այրուքը նպաստում է, վոր մխոցների ողերը լովեն (վովեն) խրախնդնեցնում:

Լաված մխոցային ողերը կորցնում են իրենց առաձգականությունը: Այդպիսի դեպքում հարկավոր է ողերը հանել և այրուքից մաքրել:

Գլանների կափարիչը բլուկին թույլ միացած լինելը և մոմերի թուլությունը—անցքեր ունենալը նույնպես պատճառ է դառնում շարժիչի գլաններում պակաս կոմպրեսիա առաջացնելուն: Նրանց միացման տեղերին այդպիսի դեպքերում կարելի չի յուղ քսել և այդպիսով ստուգել: Յեթե այդպիսի դեպքերում յուղի միջով պղպշակներ են բարձրանում, այդ նշան է, վոր միացման տեղերն ամուր հպված չեն: Այդպիսի դեպքում անհրաժեշտ է ձգել գլանի գլուխը բլուկին միացնող պնդողակները, ինչպես և մոմերի միջի ամրացնող պնդողակը, կամ մոմերն ամրացնել իրենց բներում: Յեթե այդ չի օգնի, նոր միջադիրներ դնել:

2. Շարժիչի թխկոցները.

Շարժիչի թխկոցներն առաջանում են հետևյալ պատճառներից. գլանների, մխոցների, մխոցային մատերի, հիմնական և շարժաթևային առանցքակալների, փականային ձողերի մաշվելուց, ինչպես և շարժիչի մեխանիզմների անհիշտ կարգավորումից: Թխկոցների պատճառների հայտարարումը հատուկ հմտություն է պահանջում: Շարժիչի թխկոցները հետևյալներն են.

1. Մխոցի թխկոց. —Այդ թխկոցը մի տեսակ «չրխկ» ձայն է հանում, բնորոշ և նման է պողպատե բարակ ձողի՝ սալին կատարած հաճախակի զարկերի ձայնին: Մխոցի թխկոցը լավ լրսվում է հակաղղիչ խուփը սաստկությամբ բանալիս ու փակելիս: Մխոցի թխկոցն առաջանում է մխոցի ու գլանի պատերի միջև բացակի չափից ավելի մեծ լինելուց և կամ մխոցի ողակի կոտրվելուց: Այդպիսի դեպքերում անհրաժեշտ է մխոցները կամ ողակը փոխել:

2. Մխոցի մատի թխկոցը բնորոշ է իր սուր, մետաղի ձայնով, լավ լսելի յե շարժիչի բլուկի վերին մասում՝ շարժիչի նվազ պտույտների ժամանակ: Մխոցի մատի թխկոցն առաջ է գալիս գլանի գլխի կամ մխոցի մատի, կամ թե վերաձուլիկի մաշվելուց: Մխոցի մատի թխկոցը կարելի չի վերացնել հին մատը նոր՝ ավելի մեծ չափի մատով փոխարինելով: Յեթե վռանն է մաշված, անհրաժեշտ է նոր վռան դնել, հինը փոխել:

3. Շարժաթևերի առանցքակալների թխկոցը հետևանք է թույլ կոմպրեսիայի, կամ ծնկաձև լիսեռնի վզիկի վրա գտնված առանցքակալներին մաշվելուն: Թխկոցի ձայնը նման է պողպատե տափակ շերեփի վրա տեղացող մուրճի հարվածի ձայնին: Շարժաթևի առանցքակալների թխկոցը լավ (պարզ) վորոշել կախվել է շարժիչի նվազ քանակի պտույտների ժամանակ: Թխկոցը վերացնելու համար առանցքակալները ձգել է հարկավոր՝ շարժաթևերի ստորին գլխի (2) ամեն կողմից մի քանի միջադիր դուրս հանելով: Յեթե այդ միջոցը չօգնի, այն ժամանակ պահանջները պիտի փոխել և նոր պահանջներ դնել (ՍՏՁ, ԽՏՁ և «ՈՒՆԻՎԵՐՍԱԼ 1») կամ նորից բարեփոխել: Վարպետի հայտաբերենք, թե շարժաթևի առանցքակալներից վերը մեծ բացակ ունի, հարկավոր է առանձին-առանձին, հերթով անջատել յուրաքանչյուր գլանի բռնկասարքը (վառք): Այս դեպքում շարժաթևի այն գլանում, վորի բռնկումն անջատված է, թխկոցը նորմալ պայմաններում պիտի խիստ թուլանա:

4. Հիմնական առանցքակալների թխկոցն առանցքակալների թույլ խտացումից, կոմպրեսիայից կամ նրանց մաշվածությունից է առաջ գալիս: Հիմնական առանցքակալների թխկոցը հայտաբերում են շարժիչի ընդի ստորին մասում տեղի ունեցող թույլ զարկերից (հարվածիւլուց): Այս թխկոցը վերացնում են այն յեղանակով, ինչպես շարժաթևի առանցքակալների թխկոցը, այսինքն՝ ձգելով, կամ բարեփոխելով (ՏՏՁ տրակտոր), կամ հին առանցքակալը նորով փոխարինելով:

Շարժաթևի առանցքակալների կամ հիմնական առանցքակալների բացակը հայտաբերում են նույնպես շարժիչը յերկաթե լծակով կամ նիզով կանգնեցնելու միջոցով:

Այս նպատակով բանում են պատենտավոր միջանցքների կափարիչները, շրջանակի վրա յեն դնում փայտի մի չորսվիկ (брус), չորսվիկին հենում են յերկաթե նիզը (ձող): Չորսվիկի մի ծայրը մոտեցնում են շարժաթևի գլխի գնդերիթի տակին, յեթե շարժաթևի առանցքակալումն է թխկոցը, կամ լիսեռնի ծնկի տակին, իսկ չորսվիկի մյուս ծայրը ձեռքով սեղմում են: Յեթե այդ ժամանակ մեր ձախ ձեռքի մատը դնենք առանցքակալի կամ լիսեռնի վրա (հիմնական առանցքակալի թխկոցը պարզելու ժամանակ), և յեթե առանցքակալը մաշված է, բացակի մեծությունը մենք կզգանք:

5. Այրման առանձնարանի թխկոցը հայտաբերել կարելի

է շարժիչի վերին մասի խուլ հարվածներից: Թխկոցն առաջանում է շարժիչի խիստ ծանրաբեռնվածությունից, կամ շարժիչի սաստիկ տաքանալուց:

Թխկոցի ձայնը պարզ լավում է, յերբ գաղաչին կափարիչը հանկարծակի շարժում ենք կափարիչի բացվելու ուղղությամբ: Թխկոցը հետևանք է (սեղմումի ժամանակ այրման առանձնարանում և մխոցի հատակին գտնվող այրուքի կեծացած մասնիկների պատճառով առաջացած) խառնուրդի վաղաժամ այրվելու: Այրուքի մասնիկները տաքանալուց կեծանում (շրկանում) են այն աստիճան, վոր գլանների մեջ առաջացնում են բարձր տեմպերատուր, վոր պատճառ է դառնում շարժիչի գերտաքանալուն:

Այդ թխկոցները վերացնելու համար անհրաժեշտ է գլանների գլուխները քանգել (հանել) և այրման առանձնարանի ու մխոցի հատակի այրուքը մաքրել, այլև թույլ չտալ, վոր շարժիչը ծանրաբեռնված լինի և տաքանա:

6. Բռնկման խիստ առաջ ընկնելու ժամանակ հայտնված թխկոցը հետևանք է մխոցի սեղմումի, վորը շարունակվում է խառնուրդի բոցավառվելու ժամանակ ևս: Այդ ժամանակ առաջանում է մխոցի շարժմանը հակառակ հարված: Թխկոցը լինում է խուլ, ընդհատ-ընդհատ, շատ նման այրուքից առաջացած թխկոցին: Թխկոցը վերացնելու համար հարկավոր է բռնկումը կանգնեցնել, պարզել բռնկման լծակի վիճակը և կարգավորել մագնետոն:

3. Շարժիչի աշխատանքի բնութագրումները.

Շարժիչի աշխատանքի ընդհատումներն առաջ են գալիս.

1. Յերբ բաքի մեջ վառելանյութը պակասում է:

2. Յերբ կարբուրատորին քիչ վառելանյութ է մատակարարվում:

3. Յերբ կարբուրատորին չափից ավելի վառելանյութ է մատակարարված, վորի հետևանքով և կարբուրատորի լողանային առանձնարանը լիքը լցվում է վառելանյութով:

4. Կարբուրատորի անճիշտ, անկանոն կարգավորումից, ցողիչի ասեղի չափից ավելի լայն կամ նեղ բացված լինելուց:

5. Յերբ կարբուրատորի մեջ ջուր կա:

6. Յերբ խառնուրդը չափազանց խոնավ է:

7. Յերբ գլանի ներսը չափից ավելի յուղ է մտած:

8. Բռնկման սխառմի անկանոնություններից:

Շարժիչի ընդհատումները հայտարարվում են բանեցրած գաղեր բաց թողնելու մոմենտին առաջացած ձայնից, խլացուցիչի մեջ առաջացած պայթյունից, ինչպես նաև կարբուրատորում առաջացած պայթյունից:

Շատ հաճախ շարժիչի աշխատանքի ընդհատումներն անկանոն բռնկման հետևանք են: Բռնկման անկանոն լինելու պատճառով շարժիչն աշխատում է 3 կամ 5 երկու գլանով միայն:

Շարժիչի 5 երկու կամ 5 երեք գլանով աշխատանքը հեշտությամբ նկատելի չէ, նայած թե յուրաքանչյուր գլանի միջից գազն ինչպես է դուրս փչում: Շարժիչի աշխատանքը 5 երկու կամ 5 երեք գլանով վոչ մի դեպքում թուլատրելի է, վորովհետև, բացի այն, վոր անտեղի վառելիք է սպառվում, միաժամանակ զգալի կերպով իջնում, նվազում է շարժիչի կարողությունը: Աշխատանքային խառնուրդը գլանի մեջ ընկնելով և գլանի սառը պատերին շփվելով հեղուկանում է (հեղուկ է դառնում), ներս է թափանցում շարժիչի պատենատուփը և այնտեղի յուղը ջրիացնում:

4. Յուղման սխեմի անկանոնություններ.

Վատորակ յուղը տրակտորի անկանոնությունների պատճառ կարող է դառնալ: Յեթե յուղի մեջ մեխանիկական խառնուրդներ կան, ապա այդ կարող է պատճառ դառնալ տրակտորի դետալների արագ մաշվելուն ու յուղատար խողովակների խրամվածքների կեղտոտվելուն, վորի հետևանքով յուղը չի հասնում շարժիչի յուղելու յենթակա տեղերին, վորով և շարժիչի վորոշ մասերը կարող են արագորեն մաշվել: Շարժիչի չափից ավելի յուղելը և վատորակ յուղը՝ վառոցքի առանձնարանի մեջ ու միոցի հատակի վրա այրուք է դնում: Առաջացած այրուքը միոցի ողերը սվաղում—փակում է և կոմպրեսիան նվազեցնում: Յեթե յուղումը թերի չէ կատարված, այդ նույնպես կարող է պատճառ դառնալ շարժիչի տաքանալուն:

Յուղի սխտեմի պակասություններից են նաև յուղատար խողովակների ծորումը, վոր հետևանք է խողովակների լավ միացված չլինելուն, կամ կեղտոտված լինելուն, յուղի ֆիլտրի կեղտոտվելուն և ֆնսպվելուն: Յուղատար խողովակների ծորումը (յուղը դուրս տալը) հայտարարվում է նրանով, վոր մանոմետրը նվազ ճնշում է ցույց տալիս: Բոլոր վերոհիշյալ անկանոնությունները պիտի հայտարարել և պատճառները պարզելով:

Վերացնել: Յուղման թերությունների պատճառով առաջացած անկանոնությունները կարելի չէ կանխել տրակտորի և յուղի սխտեմի համապատասխան խնամքով:

5. Հովացման սխեմի անկանոնություններ.

Հովացման սխտեմի անկանոնությունները հայտարարում են գլխավորապես ռադիատորի մեջ գտնված ջրի ջերմաստիճանով (տեմպերատուրա): Յեթե աշխատանքի ժամանակ ջուրը ռադիատորում չեռում է, այդ ցույց է տալիս, վոր հովացումն անկանոն է կատարվում: Հովացման սխտեմի անկանոնություններն առաջանում են ռադիոխիչի վատ աշխատելուց, —վորը փոխի թույլ ձգված լինելու կամ նրա (փոխի) տեղապույտի հետեվանք է, —շարժիչի շապկի մեջ և ռադիատորում մեծ քանակությամբ գոյացած կաթսաքարից, ջրի պակասություն պատճառով նրա անբավարար շրջանառությունից: Ռադիոխիչի պտույտների քանակն ավելացնելու համար անհրաժեշտ է նրա փոխը ձգել: Յեթե անկանոնությունը շարժիչի շապկի մեջ և ռադիատորում մեծ քանակությամբ կուտակված տակուցքից է առաջացել, ապա տակուցքը հարկավոր է մաքրել ջրախառն աղաթթվի լուծույթով: Յեթե տերմոսի-ֆոնային հովացման սխտեմ ունեցող տրակտորների հովացման սխտեմների մեջ ջրի քանակն անբավարար է, ապա դրա հետևանքը լինում է այն, վոր ջրի շրջանառությունը դադարում է, կանգ է առնում:

Բոլոր վերոհիշյալ անկանոնությունները շարժիչի դերտաքացման պատճառ են դառնում: Ռադիատորի անկանոնություններն են նաև խողովակների ծորումը, խողովակներում կեղտի կուտակումը, խողովակների մեջ ջրի սառչելը, ջրամբարների միացման տեղերում և ռադիատորների միացման խողովակներում առաջացած ծորումը՝ միացման տեղերի ծակերի, անցքերի պատճառով և այլն: Այսպիսի անկանոնությունները տրակտորը լավ չխնամելու հետևանք են: Այդ պատճառով և այդ անկանոնությունները վերացնելու համար չափեք և մոռանալ, վոր հովացման սխտեմի խնամքը հարկավոր է կատարել ժամանակին և կանոնավոր կերպով:

6. Սնման սխեմի անկանոնություններ.

1. Կարբուրատորի մեջ առաջացած անկանոնությունները մեծ մասամբ հետևանք են կարբուրատորի անկանոն (անճիշտ) կարգավորման և կարբուրատորի նկատմամբ տրակտորիստի ա-

նուշաղիր վերաբերմունքի: Կարբուրատորը պիտի կարգավորել այն ժամանակ, յերբ շարժիչը լավ տաքացած է: Պետք է ուրեմն տեղյակ ու վստահ լինել, վոր մագնետոն նորմալ կայծ է տալիս, վոր մոմերը սարքի յեն, և վոր, վերջապես, վառելիքը կանոնավոր է և առանց ընդհատումների կարբուրատոր և հոսում: Յեթե այս պայմանները կատարված են և կարբուրատորի կարգավորումը ճիշտ է, և յեթե այդ դեպքում, այնուամենայնիվ, նրա (կարբուրատորի) մեջ «փոշոտոց» և նկատվում և շարժիչը գերտաքանում է ու կարողութուն չի առաջացնում, ապա այդ նշանն է, վոր շարժիչի գլանների մեջ մտնում է աղքատ խառնուրդ:

Աղքատ խառնուրդը կարող է առաջանալ ցողիչի մասնակի կեղտոտվելուց, ֆիլտրի կեղտոտվելուց և լողանի անկանոնությունից: Բացի դրանից, կարբուրատորի մեջ առաջացած պայթյունները կարող են հրդեհ բռնկել, այդ պատճառով և պայթումներ առաջանալիս անհրաժեշտ է տրակտորն ամիջապես կանգնեցնել և մանրակրկիտ ու խնամքով ստուգման յենթարկել սնման ամբողջ սխեմամբ:

Հարուստ խառնուրդը նպաստում է մխոցների վրա և վառոցքի առանձնարանում այրուք առաջանալուն, վորը թույլ չի տալիս շարժիչին զարգացնել կարողությունը, նպաստում է շարժիչի տաքանալուն և շարժիչի աշխատանքի ընդհատումներն է առաջ բերում: Շարժիչի հարուստ խառնուրդով աշխատելը հայտաբերվում է արտածող խողովակից դուրս յեկող գազերի գույնից: Յեթե խառնուրդը հարուստ է, գազի գույնը սև է լինում: Հարուստ խառնուրդ առաջանալ կարող է ողի քանակության պակասությունից, կարբուրատորի ցողիչի չափից ավելի բացված լինելուց, կամ ցողիչի անցքերի մաշվելուց, կամ նույնպես լողանային առանձնարանը շատ քանակությամբ վառելանյութ լցնելուց: Լողանային առանձնարանը շատ մեծ քանակությամբ վառելանյութով կարող է լցվել, յերբ վառելանյութը ներս թողնող անցքի ասեղնավոր փականը լավ չի փակվում, կամ լողանն անկանոն է գործում:

Լողանների անկանոնություններն են՝ լողանի լաքած չլինելը (յեթե նա խցանից է), նրա ծակված լինելը (յեթե լողանը մետաղից է): Թե առաջին և թե մյուս դեպքում լողանը չի լողում և լողանային առանձնարանի մեջ վառելանյութի մշտական նորմալ բարձրություն չի պահպանում: Ոցանի լողանը կանոնավորելու համար, լողանն ամենից առաջ պետք է չորացնել, ապա «վաղել» պատել դոժիթով (шеллак): Յեթե լողանը մետաղից է,

պետք է վորոնել և գտնել ծորող անցքը և նրա (լողանի) մեջ անցած վառելանյութը նախապես գոլորաշխացնելուց հետո անցքն անաղել:

7. Ողափոխիչի անկանոնություններ.

Յերբ ողափոխիչը վատ է աշխատում, ողի հետ միասին շարժիչի գլանում անցած ավազն ու փոշին նպաստում են գլանների մխոցի ողակների արագ մաշվելուն: Հիմնականում ողափոխիչի անկանոնություններն առաջանում են նրանից, վոր տրակտորիստը լավ չի խնամում ողափոխիչը: Փոշու մեջ աշխատանք կատարելիս գլանի իրանի (կորպուսի) մեջ գտնված մաղախն ֆիլտրը կարող է կեղտոտվել և նորմալ տաքության խառնուրդ ունենալու համար բավարար քանակությամբ ու բաց չթողնել: Դրա հետևանքն այն կլինի, վոր շարժիչը կսկսի հարուստ խառնուրդով աշխատել: Հետևապես, շարժիչը մեծ քանակությամբ վառելանյութ կծախսի: Այս պատճառով, և վորպեսզի վառելանյութը խնայողությամբ ծախսվի, տրակտորիստն առհասարակ մեծ ուշադրություն պիտի դարձնի, վոր ողափոխիչը կանոնավոր և լավ խնամվի:

8. Բռնկման սխեմի անկանոնություններ.

Բռնկման սխեման կազմված է հետևյալ յերեք առանձին մասերից. մագնետո, հաղորդալարեր և մոմեր: Մագնետոյի հետ կապված հիմնական անկանոնությունները հայտաբերվում են կայծատման բացակայությամբ կամ կայծատման թուլանալով, վորի պատճառները կարող են լինել.

1. Հոսանքի կարգավորիչի լավ կարգավորված չլինելը.
2. » » կոնտակտների այրվելը.
3. » » կոնտակտների կեղտոտվելը.
4. » » ֆիբրի կրունկի մաշվելը.
5. » » զսպանակի թուլանալը.
6. Մագնետոյի ելեկտրոնավաքի (կոնդենսատորի) վնասվելը:
7. Հոսանքի բաշխիչի կեղտոտվելը—CC—4 տիպի մագնետոյի

ընդհատիչների ուղիղ (ճիշտ) կարգավորված կոնտակտների բացակալը—բաց ժամանակ պիտի լինի 0,4 մմ-ից 0,5 մմ: Բացակն ստուգում են շոշափիչի միջոցով:

Այրված կոնտակտներն անհրաժեշտ է մաքրել բարակ թավշյա խարտոցով, կամ զմռնիտի թղթով: Աղտոտված կոն-

տակտները հարկավոր ե բենդինով մաքրել: Յեթե հոսանքի ընդհատիչի կրողները սաստիկ մաշված ե ե հնարավոր չե նրանով կոնտակտները կարգավորել, կրողները պիտի փոխել: Թուլացած գսպանակը նույնպես անհրաժեշտ ե փոխել: Ելեկտրահավաքի (կոնդենսատոր) վնասվելու մասին յեղրակացնել կարելի չե, նա-յած, թե ինչպես ե աշխատում հոսանքի ընդհատիչը, վոր սկսում ե ուժգին կայծատել, յեթե կոնդենսատորը վնասված ե: Այդպիսի դեպքում մազնետոն անհրաժեշտ ե հանել ե արհեստանոց ուղարկել՝ ստուգելու ե ուղղելու (կանոնավորելու) համար: Շար-ժիչի աշխատանքի ընդհատման պատճառներից մեկն ե հոսանքի բաշխիչի կեղտոտվելն ե: Յեթե հոսանքի բաշխիչը կեղտոտված ե, անհրաժեշտ ե բաշխիչի մակերեսը մաքրել խողանակով, լավ ե՝ առամի խողանակով, բենդինի միջոցով (խողանակը բենդինով թրջելով), ե մաքրելուց հետո բաշխիչի մակերեսը չորացնել: Հո-սանքի բաշխիչի աշխատանքի անկանոնությունը հետևանք ե կամ մազնետոն չափից ավելի յուղելու, կամ կենտրոնական ա-ծուխիկի կոտրվելու: Մազնետոյի չափից ավելի յուղումը բաշխիչի կոնտակտների յուղոտումն ե առաջացնում, վորից ե շարժիչի աշխատանքի ընդհատումներ են առաջանում: Յեթե նկատվում ե, վոր մազնետոն յուղված ե չափից ավելի, ապա հարկավոր ե բաշխիչը բենդինով լվանալ ե ապա չորացնել, իսկ յեթե ֆլաս-ված ե ածուխիկը, պիտի փոխել ե փոխարենը նորը դնել:

Մազնետոյի անկանոնությունները կարող են առաջանալ նաև մազնետոն տրակտորի շարժիչի վրա անկանոն, անճիշտ կեր-պով տեղադրելուց: Մազնետոն շարժիչին պիտի տեղադրել հա-մաձայն այն ցուցումների, վոր բերված են վերը:

Հաղորդալարերի անկանոնություններն են.

1. Կտրելի կտրվելը.
2. Մեկուսացման ֆլասվելը.
3. Սեղմակների թուլանալը.
4. Սեղմակների աղտոտվելը:

Հաղորդալարերի կտրվելու հետևանքով հաղորդալարերի մի-ջոցով մոմերին հաղորդվող հոսանքն ընդհատվում ե: Խղումը լի-նում ե ներքին՝ մեկուսացման տակ ե արտաքին՝ յերը ամ-բողջ հաղորդալարը կտրված ե: Խղված հաղորդալարը հեշտու-թյամբ կարող ե կանոնավորվել: Դրա համար հարկավոր ե հա-ղորդալարի ծայրերը 3—4 սմ. հեռավորության վրա մեկուսացումից մաքրել, ծայրերն անագել ե միացման տեղերը մեկուսացման յեռակի շերտով փաթաթել: Յեթե հաղորդալարի մեկուսացումը

ֆլասված ե, ապա ֆլասված հաղորդալարը տրակտորի դետալնե-րին շփվելիս կարճ միացում ե առաջացնում, վորի հետևանքով ե հոսանքը դադարում ե մտնել մոմի մեջ: Սեղմակների թուլա-նալն ու կեղտոտվելը կարող են պատճառ դառնալ շարժիչի աշ-խատանքի ընդհատվելուն, այս պատճառով ել անհրաժեշտ ե հե-տևել, վոր հաղորդալարերը մաքուր լինեն ե սեղմակներում ամուր սեղմված: Շատ հաճախ բռնկման սխտեմի թերություն-սեքը հետևանք են բռնկման մոմերի անկանոնության, վորի պատճառները կարող են լինել.

1. Բռնկման մոմերի աղտոտվելը.
2. Մոմի ելեկտրոդների բացակի անճշտությունը.
3. ձենապակու ձեղքվածքը.
4. Մոմի անկանոն տեղադրված լինելը:

Շարժիչի շփվող մասերի չափից ավելի յուղումից, այլև շար-ժիչի հարուստ խառնուրդով աշխատելու ժամանակ այրուք ե գոյանում, վորը նստում ե մոմի ելեկտրոդներին ե թուլացնում կամ իսպառ դադարեցնում ե ելեկտրոդների միջև կայծի առաջա-նալը: Այսպիսի դեպքերում մոմերն այրուքից անհրաժեշտ ե մաքրել կարծր խողանակով ե լվանալ բենդինով: Մոմերը մաք-րելու համար լավ կլինի գործադրել հատուկ գործիք, վորը հեշ-տությամբ հնարավոր ե պատրաստել ամեն մի տրակտորային արհեստանոցում: Գործիքը բաղկացած ե միծայր փակված մե-տաղե խողովակից: Խողովակի մյուս ծայրը մոմի փորակին համապատասխան փորակ ունի: Խողովակի մեջ բենդին ե լց-ված ե պողպատի ասեղիկներ են տեղավորված. մոմը պտուտակ-վում, ամրացվում ե խողովակի բերանին, վորից հետո խողովակը թափահարում, ցնցում են: Խողովակը լցնելիս ասեղիկները փշրում են կեղտը, իսկ բենդինը ձյութն ու յուղը լուծում ե: Մոմը մե-տաղե գործիքով ե զմռնիտի թղթով մաքրել չե կարելի, վորովհե-տե մետաղը ձենապակու (ֆարֆոր) մակերեսի վրա մետաղի փոշի յե գնում, վոր կարող ե կարճ միացում առաջացնել. իսկ զմռնիտի թուղթը հղիւմ ե քերծվածքներ ե առաջացնում ձե-նապակու վրա: Մոմերի ելեկտրոդների միջև նորմալ բացակը հավասար պիտի լինի 0,50-ից 0,75 մմ:

ձենապակին կարող ե ձեղքվել, ջերմաստիճանի հանկար-ծակի ե խիստ փոփոխությունից, պատահական հարվածից, ձե-նապակու վառնը պնդողակով սաստիկ ամրացնելուց ե վաղաժամ բռնկման հետևանքով դադի չափազանց ճնշումից: Այսպիսի դեպ-

քերուս ճաքած (ճեղքված) ճենապակին անհրաժեշտ է նորոգի փոխարինել:

Գլանի մեջ ճիշտ տեղադրում կատարված կլինի այն ժամանակ, յերբ իրանի ստորին մասը համապատասխան է գլանների կափարիչի պատերի ներքին մակերեսին: Մոմի իրանը կարճ լինելիս դատարկ տեղ և առաջանում, վորը նպաստում է ժոճերի կեղտոտվելուն, իսկ յեթե մոմի իրանը յերկար է, ելեկատքոսները կարող են այրվել: Մոմի այսպիսի դրուժյունը պիտի համարել անկանոն:

Մոմի ամբողջ սխտեմի աշխատանքի ճշտությունն այսպես է ստուգվում:

Բոլոր մոմերը գլաններից հանվում և դարսվում են շարժիչի իրանի վրա, վորից հետո շարժիչը գործի գցելու ձեռնակը պատում են: Յեթե այդ դեպքում ժոճերի ելեկտրոդների միջև ստատիկ կայծ և թռչում, նշանակում է մոմը սարքի յեւ ինչպես հիշեցինք, շարժիչի աշխատանքի ընդհատվելու դեպքերը հետեանք են գլխավորապես բանկման անկանոնության: Պատահում է, վոր շարժիչը չորս գլանով աշխատելու փոխարեն աշխատում է յերեք կամ ավելի պակաս գլանով: Վորպեսզի պարզվի, թե գլաններից վորն արդյոք չի աշխատում, վարվում են այսպես. վերցնում են պտուտակիչը, վոր անպայման փայտի կոթ պիտի ունենա, և նրա մետաղե ծայրը կցում—միացնում են, նախ՝ շարժիչի իրանին, և ապա՝ մոմի կոնտակտին: Յեթե այդ ժամանակ շարժիչը չի ուժեղացնի ընդհատումները, ապա նշանակում է այդ գլանը չի աշխատում:

9. Տրանսմիսիայի անկանոնություններ.

Միացման մուծակի հաճախակի տեղապատույտ և առաջանում սկավառակների մաշվելուց, սկավառակները՝ մեկը մյուսին սեղմող զսպանակների կոտրվելուց կամ թուլանալուց և սկավառակի վրա յուր թավելուց: Այդ ժամանակ տրակտորը թույլ է քաշում, չնայած, վոր մոտորը լրիվ կարողություն և զարգացնում: Յեթե զսպանակները թուլացած են, հարկավոր է ձգել: Կոտրված զսպանակներն անհրաժեշտ է փոխարինել նորերով:

Բիչ մաշված սկավառակները կարելի չի հղկել, իսկ չափազանց մաշվածները փոխել և հարկավոր: Յեթե զսպանակները շատ ուժեղ են՝ կցումը կանոնավոր չի կատարվում, այդպիսի զսպանակները փոխել և հարկավոր: Մաշված ֆերագոն հարկա-

վոր է փոխել: Իսկ կեղտոտված և յուղոտված ֆերագոն պետք է բենդինով լվանալ և չորացնել:

Փոխանցման տուփի անկանոնությունները մեծ մասամբ հետևանք են փոխանցումը անշնորհք միացնելու, կամ ատամներե արանքը կարծր նյութեր ընկնելու: Այս անկանոնությունը հայտարերել կարելի չի փոխանցման տուփի մեջ առաջացած աղմուկից, վորն անհետանում է, յերբ տրակտորի աշխատանքը մի ալլ արագության ենք փոխանցում: Փոխանցման ատամնանիվների անշնորհք, անկանոն միացումից ատամնանիվները կարող են վաղաժամ մաշվել: Վատ—անկանոն յուղումը, ինչպես և խիստ թանձր յուղը, կարող են պատճառ դառնալ ատամնանիվների արագ մաշվելուն: Այն ատամնանիվները, վորոնց ատամները կոտրվել կամ մաշվել են, պետք է փոխվեն, և նրանց տեղը նորերը դրվեն: Տուփի առանցքակալներում (ի) փոխանցման անցքերի կերվելը (заедание) հայտարերվում է փոխանցման տուփի աղմուկով և թխկոցներով: Մոված լիսեռներն առանցքակալների վաղաժամ մաշվածք են առաջացնում: Փոխանցման տուփի մեջ աղմուկ կամ թխկոց նկատվելիս տուփը հարկավոր է քանդել, նայել, պարզել անկանոնության պատճառը և վերացնել, ծոված լիսեռներն ուղղել, կամ նորերով փոխարինել:

Իրիֆերենցիալում կարող են առաջանալ հետևյալ անկանոնությունները.

1. Ուղեկիցներ (սատելիթ) կերվելը.
2. Խաշմերուկի կոտրվելը.
3. Ատամնանիվի ատամների կոտրվելը:

Վերադերներ միջի ուղեկիցների կերվելն առաջանալ կարող է դիֆերենցիալը վատ, անկանոն յուղելուց: Այս անկանոնությունը կարելի չի հայտարերել տրակտորի հետեի կամըջակը բարձրացնելով այնպես, վոր յերկու անիվներն ել հնարավոր լինի աղատ պատել: Յեթե սկսենք մեկ անիվը պտտել, և յեթե դիֆերենցիալն ամբողջովին սարքի յե, յերկրորդ անիվը (այդ դեպքում) պիտի պտտվի նույն արագությամբ, ինչ՝ առաջինը, բայց հակառակ ուղղությամբ: Իսկ յեթե մյուս անիվը հավասար չի պտտվում՝ դիֆերենցիալն անհրաժեշտ է քանդել և խաշմերուկի այն մասերը՝ վորոնց ուղեկիցները կերված են, հղկել:

Յեթե տրակտորը շատ է ծանրաբեռնված, կամ տրակտորը լավ չեն դեկավարում, խաշմերուկը սաստիկ մաշվում է և կարող է կոտրվել, այդ ժամանակ դիֆերենցիալը դադարում է աշխատել, և տրակտորը կանգ է առնում, առաջ չի գնում:

Դիֆերենցիալի ատամները ջարդվելը (կոտրվելը) հայտա-
բերվում է դիֆերենցիալում տեղի ունեցած հայթուևով (տրա-
քոցով): Այդպիսի դեպքերում կոտրված ատամներով ատամնա-
նիքները հարկավոր է փոխել և նորերը դնել:

ՏՐՈՒՍՈՐԻ ԱՇԽԱՏԱՆՔԸ ԿՑՎԱԾ ՄԵՓԵՆԱՆԵՐՈՎ,
ՅԵՎ ԴՈՐԾԻՔՆԵՐՈՎ.

1. Տրակտորի աշխատանքը զուրանով.

ՄՏՁ և ԽՏՁ տրակտորներն ամուր հողի մեջ 14—15 սմ. խո-
րուլթյամբ վար կատարելիս աշխատում են չորս կորպուսյան (քա-
ռակորպուս) գութանով և մեկ ատամնավոր փոցխով: 18—20 սմ.
խորուլթյամբ վարն ամուր հողի մեջ կատարվում է յերկխոփանի
(գուլյգ կորպուս) գութանով, փափուկ հողի մեջ՝ յերեք խոփա-
նի գութանով: Գութանը տրակտորին միացնելիս (կցելիս) հար-
կավոր է ուղադրուլթյուն դարձնել, վոր կցումը ճիշտ կառարված
լինի: Գութանը կցում են ալնպես, վոր. 1) խոփերը հողի շերտը
կտրեն բանվածքի ամբողջ լայնքով, վորի համար անհրաժեշտ է
վոր ահոսի անիվը ահոսի պատից մոտ 4—5 սմ. հեռավորության
վրա շարժվի. 2) տրակտորի քարշի կենտրոնական գիծը գու-
ղադիպի խոփի քարշի գծին: Յերկխոփանի գութանի խոփի
կենտրոնական գիծն անցնում է առաջին և յերկրորդ խոփերի
(կորպուսների) մեջտեղով, յերեք խոփանի գութանի խոփինը
յերկրորդ կորպուսի դաշտային տախտակի վրայով, չորս խոփանի
գութանի խոփինը՝ յերկրորդ և յերրորդ կորպուսների միջով:

ՄՏՁ և ԽՏՁ տրակտորների արտադրողականությունը վարի
ժամանակ 10 ժամյա աշխատանքի ընթացքում հետևյալն է.

1. Յերեք խոփանի գութանով ամուր հողերի մեջ 14—16 սմ.
խորուլթյամբ վար կատարել կարելի յե՝ որական վարելով ընդա-
մենը 2,9 հեկտար մեկ հեկտարի վրա միջին թվով 25,5 կգ. կերո-
սին ծախսելով: Այս թիվն ավելանալ կարող է, նայած հողային
պայմաններին:

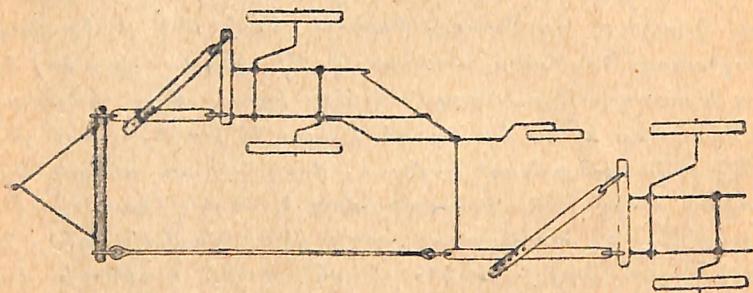
2. Չորս խոփանի գութանով նույն խորուլթյամբ վար 10
ժամվա հերթափոխության ընթացքում հնարավոր է կատարել
3,5 հեկտար. կերոսին կծախսվի միջին թվով 20,5 կգ. և ավելի,
նայած հողային պայմաններին:

3. Յերեք խոփանի գուլթանով 18—20 սմ. խորությամբ, վար հնարավոր ե կատարել որական 2,7 հեկտար. կերոսին կծախսվի 21,7 կլգ. և ավելի՝ նայած հողային պայմաններին:

ՉՏՁ («Ստալինեց 60») տրակտորը փափուկ հողերի վար կատարելիս կարող ե քարշել 3 հատ չորս կորպուսյան գուլթան, իսկ ամուր հողերի վար կատարելիս՝ յերկու չորս կորպուսյան (խոփանի) գուլթան:

Գուլթաններն իրար են միացնում հատուկ կցուրդով (նկ. 45):

Յերկու գուլթանը տրակտորին կանոնավոր կերպով միացնելու համար անհրաժեշտ ե, վոր կցուրդի ձախ քարշը համապատասխան գա հետևի խոփի դիմադրության գծին, ըստ վորում կցուրդի ձաքմանը պիտի գտնվի տրակտորի քարշի և յերկու գուլթանների դիմադրության գծի վրա:



Նկ. 44. Գուլթանների կցուրդ

Յերեք խոփանի գուլթանը տրակտորին միացնելիս ձախ քարշերը յերկրորդ և յերրորդ խոփերը պիտի քաշեն նրանց դիմադրության գծի ուղղությամբ:

«ՍՏԱԼԻՆԵՑ 60» տրակտորի արտադրողականությունը 10 ժամյա հերթափոխության ընթացքում հավասար ե.

1. 3 հատ չորս խոփանի գուլթանով 16 սմ. խորությամբ վարինը՝ 9,3 հեկտար:

2. 2 հատ չորս խոփանի գուլթանով 18—20 սմ. խորությամբ վարինը՝ 6,2 հեկտար:

Դաւաճմանի կարգավորումը (տրակտորով աշխատելու ժամանակ):

Գուլթանների ճիշտ կարգավորումը և գուլթանների ճիշտ միացումը շատ խոշոր պրակտիկ նշանակություն ունի: Գուլթանի

անճիշտ կարգավորումն ու միացումը տրակտորին լավ արդյունք տալ չի կարող և գուլթանն աշխարհի դեպքում կարող ե արագ ժաշվել (փշանալ): Աշխատանքից առաջ նախապես հարկավոր ե ուտուգել և կարգավորել խոփի դրվածքը: Առաջին հերթին ճիշտ կարգավորել ե հարկավոր խոփի կցուրդի դրույթն ուղղահայաց (ըստ բարձրության) և հորիզոնական (ըստ լայնքի) ուղղությամբ:

Յեթե կցուրդի դրույթը հորիզոնական ուղղությամբ ճիշտ չի կատարված, ապա հետևի անիվը դեպի ձախ ե գնում—հեռանում ե, և դաշտային սկավառակներն ակոսի պատերը քանդում են, կամ պատահում ե, վոր հետևի անիվը քաշում ե ակոսի մեջ, և դաշտային տախտակները ակոսի պատերից հեռանում են: Յերկու դեպքում ել խոփն անհամաչափ ե առաջ շարժվում և աջ ու ձախ ե թեքվում: Խոփը կարգավորելու համար առաջին դեպքում կցուրդը դեպի աջ ե տարվում, իսկ յերբ հետևի կորպուսն ե ակոսից հեռանում (հեռու գնում), կցուրդը դեպի ձախ են տանում (ձախ կողմն են տեղափոխում): Գուլթանի վարի աշխույթյունը հավասարեցնում են՝ տեղափոխելով կցուրդը տրակտորի կոթի ըստարքի ուղղությամբ աշխատ, վոր գուլթանի վարի վողջ լայնության վրա աջ անիվն ակոսի պատից 4—5 սմ. հեռու մնա:

Յեթե գուլթանը ճիշտ չի կարգավորված ուղղաձիգ գծով (յեթե խոփի ուղղաձիգ գծի կարգավորությունը ճիշտ չի կատարած), և կցուրդը բարձր ե, գուլթանի կրունկն ակոսից հեռու ե մնում, իսկ հետևի կորպուսը փոքր խորության վար ե կատարում, քան առջևի կորպուսները: Աշխարհի դեպքերում գուլթանը պանդում ե վոչ թե խոփերի հենման մակերեսի վրա, այլ խոփերի քթերի վրա: Սրա հետևանքն այն ե լինում, վոր խոփերն ու նրանց քթերն արագ մաշվում են: Այսպիսի դեպքերում գուլթանի կցուրդը մի քիչ դեպի ցած պիտի բերել (փոխադրել): Յերբ կցուրդը դեպի ցած ե ընկած, գուլթանի առջևի մասը բարձրանում ե, հետևի անիվը խորը հետք ե առաջացնում. հետևի խոփերն ավելի խոր վար են կատարում քան առջևիները, իսկ ձախ անիվը համարյա կախվում ե ողի մեջ, և ավտոմատը դադարում ե աշխատելուց: Այսպիսի դեպքերում գուլթանի կցուրդը մի քիչ դեպի վեր պիտի տանել:

ՍՏՁ և ԽՏՁ տրակտորները կցուրդի բարձրությունը փոխելու համար հարմարանք ունեն: Այս հարմարանքի միջոցով

կարելի չե ճիշտ կարգավորել գույքանի միացումը տրակտորին ըստ բարձրութեան:

Կցուրդը վեր կամ վար տեղափոխելով այնպիսի դիրք պիտի ստեղծել, վորի ժամանակ գույքանի հետևի անիվը, կամ հետևի կորպուսի կրունկը չճնշեն ակոսի հատակի վրա (ճնշում չառաջացնեն ակոսի հատակի վրա) և ակոսի միջև 8—12 մմ լուսանցք լինի: Այդ և վարի ժամանակ միացումը կատարելու գործնական ճիշտ յեղանակը:

2. Տրակտորի փոցխերով յեկ կուլտիվացումներով աշխատելը:

Տրակտորի աշխատանք փոցխերով.— Մատնավոր փոցխերը, վորոնք ունեն լծակներ, մի քանիսը միասին են միացվում տրակտորին:

ՄՏԶ և ԽՏԶ տրակտորներին այս փոցխերից միացնում են 9—ողակ:

Այսպիսի մատնավոր փոցխերի միացրած տրակտորի արտադրողականութունը 10 ժամում 6 հեկտար է: Մի հեկտարի վրա ծախսվում է 1,9 կլգ. և ավելի (ըստ հողի պայմանների) կերոսին:

Զիզգազ փոցխը մի շարքով ՄՏԶ տրակտորը 12—15 հատ է քաշում:

Զիզգազ փոցխեր միացած տրակտորի արտադրողականութունը 10 ժամում մի շարքով հավասար է.

1. 12 փոցխ կցելու դեպքում՝ 28,0 հեկտարի, մի հեկտարի վրա ծախսվում է 2,2 կլգ. կերոսին և ավելի, ըստ հողային պայմանների:

2. 15 փոցխ կցելու դեպքում՝ 34 հեկտար, մի հեկտարի վրա ծախսվում է 2,0 կլգ. և ավելի, ըստ հողային պայմանների:

Սկավառակավոր փոցխերից ՄՏԶ կամ ԽՏԶ տրակտորները քաշում են կամ մեկ հատ 40 սկավառակավոր փոցխ, կամ մի հատ 32 սկավառականի փոցխ: Սրանք միացվում են անմիջապես տրակտորի ճարմանդին: 24 սկավառականի տափաններից տրակտորը քաշում է 2—հատ:

24 սկավառականի փոցխերը տրակտորին են միացնում կցուրդի միջոցով:

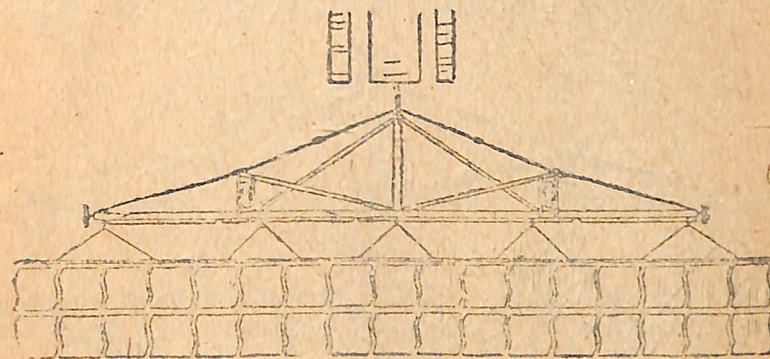
Սկավառակավոր փոցխերով աշխատելիս տրակտորի արտադրողականութունը 10 ժամում հավասար է.

1. 40 սկավառակ ունեցող փոցխով աշխատելիս՝ 10 հեկտարի մեկ հեկտարի վրա ծախսվում է 7,1 կլգ. կերոսին և ավելի, նայած հողային պայմաններին:

2. 32 սկավառականի տափանով աշխատելիս՝ 8,0 հեկտարի մեկ հեկտարի վրա ծախսվող կերոսինի քանակը՝ 8,9 կլգ. և ավելի, նայած հողային պայմաններին:

3. 2—24 սկավառականի փոցխերով աշխատելիս՝ 11,0 հեկտարի մի հեկտարի վրա 6,6 կլգ. կերոսին և ծախսվում է ավելի, նայած հողային պայմաններին:

«ՄՏԱԼԻՆՆՅ 60» տրակտորը, նայած հողի պայմաններին, յերկու շարքով մինչև 34 հատ լծակ ունեցող մատնավոր փոցխեր է քաշում (նկ. 46): Յերկու շարքով 34 փոցխ քաշելու ժամանակ 10 ժամվա ընթացքում «ՄՏԱԼԻՆՆՅ 60» տրակտորի արտադրողականութունը մոտավորապես 63 հեկտարի չե հասնում:



Նկ. 45. «ՄՏԶ» տրակտորի կցուրդը լծակավոր 34 փոցխերի համար

Նույն տրակտորը յերկու շարքով քաշում է 48 զիզգազ փոցխ: 10 ժամվա արտադրողականութունը հավասար է 56 հեկտարի:

40 սկավառականի տափաններից «ՄՏԱԼԻՆՆՅ 60» տրակտորը քաշում է 4 հատ: Արտադրողականութունը 10 ժամվա ընթացքում 31 հեկտար է:

Տրակտորին գյուղատնտեսական մեքենաներ կցելիս պետք է ուշադրություն դարձնել, վոր կցուրդը ճիշտ լծված լինի: Բարձր միացումն ազդում է փոցխի աշխատանքի վրա, վորովհետև այդ դեպքում փոցխերի կամ սկավառակների առջևի շարքի առամները կարող են վեր բարձրանալ: Փոցխի ողակները տրակտորի ճարմանդին միացնող կցուրդի յերկարութունն այնքան պիտի լինի, վոր դարձի ժամանակ տրակտորի տանող անիվներով չկպչի:

փոցխին: Հատկապես վտանգավոր են փոցխեր կցած տրակտորի դարձերն այն դեպքում, յերբ տրակտորի տանող անիվների վրա յերկար խթաններ են դրված (ՍՏՁ, ԽՏՁ): Յեթե վրացումը կարճ է, խթանները կարող են փոցխին կպչել և փոցխը շուռ բերել:

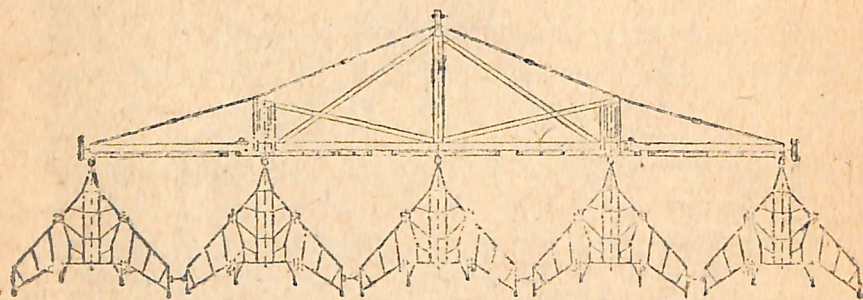
Տրակտորի առնասանքը կնւթիվաւորենրով:

Կուլտիվատորները կցումը տրակտորին կատարվում է անմիջապես՝ յուրաքանչյուր տրակտորային կուլտիվատորի վրա դառնալով կցվող հարմարանքով:

ՍՏՁ և ԽՏՁ տրակտորներին մեկական TK 17³ տիպի կուլտիվատոր են միացնում կամ կցում են 3—4 իննթաթանի կուլտիվատորներ:

ՍՏՁ և ԽՏՁ տրակտորներին արտադրողականությունը կուլտիվատորով աշխատելու ժամանակ մոտավորապես հավասար է:

1. TK 17³ կուլտիվատորով աշխատելիս՝ 12,0 հեկտարի:



Նկ. 46. Կուլտիվատորի կցուրդը «ՏՏՁ» տրակտորի համար

մի հեկտարի վրա ծախսվող կերոսինի քանակը 5,3 կլգ. է և ավելի, նայած հողային պայմաններին:

2. ПСЧ 9 տիպի 3 կուլտիվատորով աշխատելիս՝ 13,0 հեկտարի. կերոսին է ծախսվում մի հեկտարի համար 5,2 կլգ. և ավելի, նայած հողային պայմաններին:

3. ПСЧ 9 տիպի 4 կուլտիվատորով աշխատելիս՝ 15,0 հեկտարի. կերոսին ծախսվում է մեկ հեկտարի համար 4,3 կլգ. և ավելի, ըստ հողային պայմանների:

«ՍՏԱՎԻՆՑ 60» տրակտորին 4—5 կուլտիվատորի կցում (Նկ. 47) կամ TK 17³ տիպի 3 կուլտիվատոր և 12 փոցխ, «ՍՏԱՎԻՆՑ 60» տրակտորի արտադրողականությունը կուլտիվատորներով աշխատելիս 10 ժամում հավասար է:

1. TK 17³ տիպի 4 կուլտիվատորով աշխատելու ժամանակ՝ 36 հեկտարի:

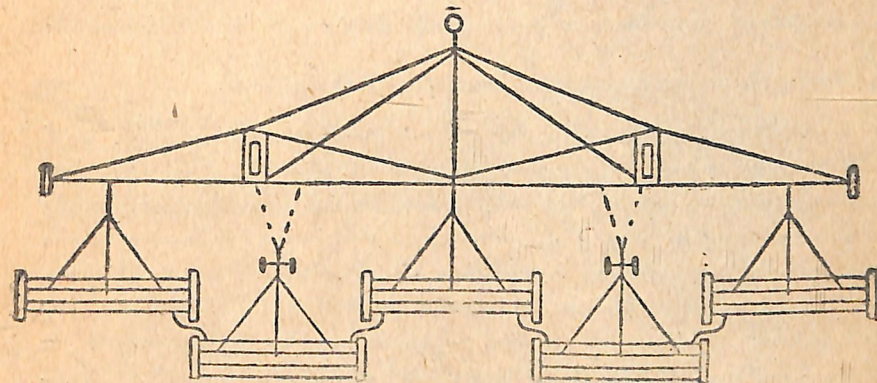
2. TK 17³ տիպի 5 կուլտիվատորով աշխատելիս՝ 43 հեկտարի:

3. TK 17³ տիպի 3 կուլտիվատորով և 12 փոցխով աշխատելիս՝ 26 հեկտարի:

3. Տրակտորի առնասանքը ցամաղ մեքենաներով:

Շարքացանը տրակտորի ճարմանդին կցելիս հարկավոր է ուշադրություն դարձնել, վոր տրակտորի և շարքացանի կցման կետի բարձրությունը միասակասար լինի, և շարքացանը աշխատանքի ժամանակ չափից ավելի առաջ կամ հետ լեքված չլինի: Միացման այսպիսի անկանոն վիճակը պատճառ է դառնում սերմերի ցանքը հավասար խորությամբ չկատարվելուն:

ՍՏՁ և ԽՏՁ տրակտորները, նայած տեղի և հողի պայմաններին՝ քաշում են մեկ կամ յերկու «Ռոստոխիմաշ» կամ «Կարմիր աստղ»



Նկ. 47. «ՏՏՁ» տրակտորի շարքացանների կցուրդի սխեման

գործարանների արտադրած՝ 24 շարքի շարքացան, կամ 19 շարքանի Պետրովսկու անվան գործարանի 2—3 շարքացան: Մի շարքացանով աշխատելիս, շարքացանը տրակտորին է կցվում անմիջապես: Մի քանի շարքացանով աշխատելիս՝ շարքացանները տրակտորին են միացնում կցուրդի միջոցով:

Կցուրդը բաղկացած է յերկայնակի ու լաջնակի չորսվիկներից: Լայնակի չորսվիկի ծայրին կան կապիչ գիւտեր և յերկու յերկայնաձիգներ, վորոնք կազմված են յերկու (աջ) և յերեք (ձախ) ողակներից: Այսպիսի յերկայնաձիգները հարմար են նրա համար, վոր ցնցումների և տրակտորի կտրուկ շրջադարձերի ժամանակ յերկայնաձիգները չեն ծալում և ծալիլուց կոտրվում: Կցուրդը հենված է 2—650—850 մմ. տրամագծով, և 50—100 մմ.

լայնք ունեցող գոտեկապով անիվներին վրա: Շարքացանները շարժական խամուռների միջոցով կցվում են լայնակի չորսվիկին:

ՍՏՁ և ԽՏՁ տրակտորների արտադրողականութունը 10 ժամվա ընթացքում մոտավորապես հավասար են:

1. Մեկ 24 շարքանի շարքացանով աշխատելու ժամանակ՝ 10,5 հեկտարի. կերոսին ծախսվում է մեկ հեկտարի համար 5,8 կլգ. և ավելի՝ նայած հողային պայմաններին:

2. Յերկու 24 շարքանի շարքացանով՝ 16,5 հեկտարի. մեկ հեկտարի վրա ծախսվում է 3,1 կլգ. կերոսին և ավելի, նայած հողային պայմաններին:

«ՍՏԱԼԻՆՆՅ 60» տրակտորը հատուկ կցուրդների միջոցով քաշում և «Կարմիր աստղ» գործարանի 5 շարքացան, կամ Պետրովսկու անվան գործարանի 6 շարքացան (նկ. 48):

«ՍՏԱԼԻՆՆՅ 60» տրակտորի արտադրողականութունը 10 ժամվա հերթավորության ընթացքում, հինգ հատ 24 շարքանի շարքացանով աշխատելու ժամանակ հավասար է 45 հեկտարի:

4 Տրակտորի աշխատանքը բերահամարի մեքենաներով.

Տրակտորի աշխատանքը խուրձկապ մեքենաներով.— ՍՏՁ կամ ԽՏՁ տրակտորներին՝ նայած տեղի մակերևույթի դրուժյանը, հողի պայմաններին և բերքին—կցում են մեկ կամ յերկու (հատ) 10 ֆուտանոց խուրձկապ մեքենա կամ մեկ հատ 10 ֆուտանոց և մեկ հատ ել 8 ֆուտանոց խուրձկապ մեքենաներ: Յերկու 10 ֆուտանոց խուրձկապ կցելու դեպքում յերկուսն ել շարժման մեջ են գրվում տրակտորի ուժով կարգանային փոխանցման և «Փաուեր-թեյք-ոֆֆ» (նկ. 48) լիսեռնի միջոցով: Յերկու՝ 10 ֆուտանոց և 8 ֆուտանոց խուրձկապներ կցելիս, դրանցից անմիջապես տրակտորի ուժով շարժման մեջ և գրվում միայն մեկը՝ 10 ֆուտանոցը, իսկ 8 ֆուտանոցը շարժվում է (առաջ ե գնում) խուրձկապ մեքենայի շարժիչ անվի միջոցով:

Առաջին խուրձկապը ծխնիաձև է կրվում տրակտորին:

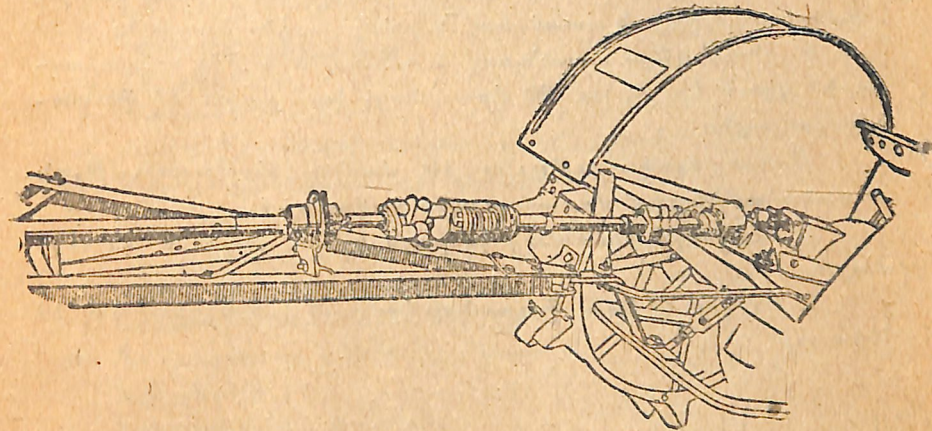
Կարգանայան փոխանցումը բաղկացած է պտտվող քառակուսի լիսեռնիկից, ֆրիկցիոն մուֆթից և գուկի չորս ծխնիներից:

Լիսեռնի ծալքը պարուրակ (փորակ) ունի և պտտաակված—ամրացված է տրակտորի փոխանցման տուփի վերին լիսեռնի պոչուկին: Լիսեռնը տրակտորի վրա յե ամրացված բռնիչի և անկյունադիրի միջոցով, բռնիչի մեջ է անցկացված մի ուղիկավոր առանցքակալով սռնակ:

Առանցքակալի յերկու կողմից տեղավորված են ծխնիները: Այս գալիս և կարգանայան լիսեռնի քառակուսի մասը, վորն աղատորեն պտույտ է գալիս ֆրիկցիոն կանխիչ մուֆթի (մուֆակի) մեջ:

Ֆրիկցիոն, կանխիչ մուֆակը ծառայում է խուրձկապի և բանեցնող առանցքի կցումը ափսոմատորեն անշատելու համար այն դեպքում, յիբր դանակի դիմադրութունն ուժեղ բարձրացած է: Ֆրիկցիոն մուֆակի յետևը տեղավորված է յերրորդ ծխնին, իսկ ծխնիից հետո՝ յերկրորդ ուղիկավոր առանցքակալը:

ՍՏՁ և ԽՏՁ տրակտորների արտադրողականութունը, խուրձկապ մեքենաներով, բերքահավաքի ժամանակ՝ 10 ժամյա հերթավորության ընթացքում մոտավորապես հավասար են:



Նկ. 48. «Փաուեր-թեյք-ոֆֆ»

1. Տրակտորի՝ յերկու խուրձկապով (10 ֆուտանոց և 8 ֆուտանոց) աշխատելու ժամանակ՝ 11,5 հեկտարի. մի հեկտարի վրա ծախսվող կերոսինի քանակն է 4,9 կլգ. և ավելի՝ նայած հողային պայմաններին:

2. Յերկու 10 և 8 ֆուտանոց խուրձկապներով աշխատելիս՝ 10,0 հեկտարի. մի հեկտարի վրա կերոսին և ծախսվում 4,4 կլգ. և ավելի, նայած հողային պայմաններին:

3. Մեկ 10 ֆուտանոց խուրձկապով աշխատելիս՝ 6,5 հեկտարի. կերոսին և ծախսվում մի հեկտարի համար 7,5 կլգ.:

«ՍՏԱԼԻՆՆՅ 60» տրակտորին կարելի յե կցել մոտ 5 հատ 10 ֆուտանոց խուրձկապ, բայց այդպիսի կցումը տեխնիկապես անհարմար է: Մեկ խուրձկապում առաջացած անկանոնու-

թյուններն անդրադառնում են ամբողջ միացքի (ազդեցության) վրա: Այդ պատճառով և «ՄՏԱԼԻՆՆՅՑ 60» տրակտորը խուճկապնեղով բերքահավաքի նպատակով աշխատեցնելն ուղտակար չէ:

5. Տրակտորի աշխատանքը կոմբայնով.

ՄՏԶ կամ ԽՏԶ տրակտորը մեկ 15 ֆուտանոց կոմբայն է քաշում: Նորմալ արտադրողականությունը 10 ժամյա հերթափոխությամբ ժամանակամիջոցում 10 հեկտար է, կերօսին է ծախսվում մեկ հեկտարին՝ տրակտորի շարժիչի համար 6,5 կլգ., կոմբայնի շարժիչի համար՝ 6,5 կլգ., և ավելի, նայած բերքի և հողային պայմաններին:

«ՄՏԱԼԻՆՆՅՑ 60» տրակտորն իր կարողությամբ կարող է յերեք 20 ֆուտանոց կոմբայն քաշել, բայց կցումը բարդ լինելու և ծանրաշարժության պատճառով նորմալ դարձեր կատարել զբժվար է լինում: Այս պատճառով և «ՄՏԱԼԻՆՆՅՑ 60» մեկ տրակտորին կցում են յերկու 20 ֆուտանոց, կամ յերկու 15 ֆուտանոց կոմբայն:

Արտադրողականությունը 10 ժամյա հերթափոխությամբ ժամանակամիջոցում մոտավորապես հավասար է.

1. Յերկու 20 ֆուտանոց կոմբայն կցելու դեպքում՝ 21 հեկտարի:
2. Յերկու 15 հատ ֆուտանոց կոմբայն կցելու դեպքում՝ 18 հեկտարի:

ՄՏԶ, ԽՏԶ, ՉՏԶ ՅԵՎ «ՈՒՆԻՎԵՐՍԱԼ 1» ՏՐԱԿՏՈՐՆԵՐԻ ՆԻՄՆԱԿԱՆ ՏՎՅԱԼՆԵՐԸ.

Հիմնական սվյեչկեք—ՄՏԶ յեվ ԽՏԶ տրակտորների.

1. Շարժիչ Բառատակա:
2. Գլանների թիվը 4
3. Գլանի առաքման քանակը 115 մմ.
4. Մխոցի քայլը 152 մմ.
5. Սեղմումի աստիճանը 4,13
6. Շարժիչի գլանների աշխատանքի կարգը 1—3—4—2
7. Ծնկաձև լիսեռնի պտույտների քանակը
 - ա) նորմալ 1050
 - բ) մաքսիմալ 1100
8. Կարողութունը փոխանվի վրա 30 ձիու ուժ.
9. Կարողութունը ճարմանդի վրա 15 ձիու ուժ.
10. Կարբուրատոր «Նեսայն» տիպի
 - RW մոդելի
11. Դադարաշխման ֆազերը
 - Ներծծիչ փականի բացման սկիզբը 10 աստիճան վերին մեռյալ կետից.
 - Փականի փակման վերջը 40 աստիճ. ստորին մեռյալ կետից.
 - Փականի փակման սկիզբը 50 աստիճան մինչ ստոր. մեռ. կետը.
 - Արտածող փականի փակման վերջը 10 աստիճան վերին մեռյալ կետից.
12. Փականի սռնակի և լծակի միջև նորմալ բացակը 0,2—0,3
13. Մագնետո «Նեկկտրոդավոդ» CC—4 տիպի.
14. Մագնետոյի ընդհատիչի կոնտակտների միջև նորմալ բացակը 0,4—0,5
15. Մոմի չափը 22 մմ.

16. Մոմի ելեքորոգները միջև նորմալ
բացակա 0,5—0,75
17. Բռնկման նորմալ առաջացումը . . . 35 աստիճան.
18. ԲՄԵ տիպի դինամոմետրային կարո-
դուկությունը 65 վատտ.
նորմալ լարումը 6 վոլտ.
նորմալ պտույտները 2100 պտույտ մի
րոպեյում.
19. Կերոսինի բաքի տարողությունը . . . 70 լիտր (մոտ 58 կգ.).
20. Բենզինի բաքի տարողությունը . . . 3,5 լիտր (մոտ 2,6 կգ.).
21. Զրի բաքի տարողությունը 32 լիտր.
22. Շարժիչի պատենատուփի տարողուկ . . 10 լիտր (9,5 կգ.).
23. Տրանսմիսիայի » » 70 լիտր (մոտ 65 կգ.).
24. Հովացման սխեմայի տարողությունը . 46 լիտր.
25. Տրակտորի ընթացքի արագությունը
լստ հաշվումները.
- ա) առաջին արագություն 3,5 կլմ—ժամ.
բ) յերկրորդ » » 4,5 » »
գ) յերրորդ » » 7,4 » »
դ) հետընթաց շարժում 4,2 » »
26. միջին ձգողական ուժը.
Առաջին արագությամբ 1200 կգ.
Յերկրորդ արագությամբ 900—1000 կգ.
Յերրորդ արագությամբ 550 կգ.
27. Փոխանցման թվերը փոխանցման
տուփի մեջ. (յետևի անիվների վրա).
- ա) առաջին արագություն 3,20 71,0
բ) յերկրորդ » 2,50 55,5
գ) յերրորդ » 1,52 34,0
դ) հետընթաց շարժում 2,70 60,0
28. Տրակտորի ճարմանդի բարձրությունը
գետնից 345—545 մմ.
29. Ճարմանդի հորիզոնական քայլը . . . 400 մմ.
30. Փոկանվի տրամագիծը 428 մմ.
31. Փոկանվի լայնությունը 230 մմ.
32. Փոկանվի պտույտների քանակը . . . 625 պտույտ մի
րոպեյում.
33. Շարժիչ լիսեննի պտույտների քանակը
(«Փաուեր-թեյթ-ոֆֆ») 536 » »

34. Շարժիչի լիսեննի հեռավորությունը
գետնից 879 մմ.
35. Շարժիչի լիսեննի միացման մուկակի
տիպը (փորակ) 36 մմ.
36. Տրակտորի մաքսիմալ յերկարությունը 3486 մմ.
37. Տրակտորի մաքսիմալ լայնությունը . 1655 մմ.
38. Տրակտորի բարձրությունը 1778 մմ.
39. Տրակտորի բարձրությունը ռադիա-
տորի մոտ 1625 մմ.
40. Բարձրությունը մինչ ողակոխիչի խո-
ղովակի վերևը 2640 մմ.
41. Յետևի անիվների տրամագիծը 1270 մմ.
42. Յետևի անիվի ողակապի լայնությունը 310 մմ.
43. Լայնիչ ողակապերի տրամագիծը . . . 1270 մմ.
44. Լայնիչ ողակապերի լայնությունը . . 160 մմ.
45. Առջևի անիվների տրամագիծը 864 մմ.
46. Առջևի անիվների ողակապի լայնուկ . 158 մմ.
47. Հեռավորությունը առջևի և հետևի
տաանցքների միջև 2159 մմ.
48. Հեռավորությունը տաանող անիվների
կենտրոնների միջև 1350 մմ.
49. Հողից մինչև տրակտորների ստորին
կեանի միջև ընկած տարածությունը
(առանց խթանների) 267 մմ.
50. Տրակտորի շրջադարձի շառավիղը . . 3,7 մետր
51. Տրակտորի մաքուր քաշը 2630 կգ.
52. Տրակտորի լրիվ քաշը (աշխատանքի
ժամանակ առանց տրակտորիստի) . . 3000 կգ.
53. Յետևի անվի բեռնվածությունը 1800 կգ.
54. Յետևի անիվների հողի վրա կատարած
տեսակարար ճնշումը 7,3 կգ.
55. Տրակտորի հնարավոր վերելքը մաքսի-
մալ թեքվածքով 20°
56. Վառելանյութի նորմալ հովացումը ճար-
մանդային ուժամամուկ 410 գրամ.
57. Յուղի նորմալ ճնշումը 1,5 կգ խոր. սմ.
58. Ռադիատորի միջի ջրի նորմալ ջերմաստ. 95—աստիճան.
59. Տրանսմիսիայի պատենատուփի յուղի
մաքսիմալ ջերմաստիճանը 70—աստիճան.
60. Շարժիչի պատենատուփի յուղի մաք-
սիմալ ջերմաստիճանը 85—աստիճան.

1. Շարժիչ	Քառասուկտ.
2. Գլանների թիվը	4
3. Դրանների տրամագիծը	165
4. Մխոցի քայլը	216 մմ.
5. Շարժիչի լիտրաժը	18,464 լիտր.
6. Սեղմումի աստիճանը	3,96
7. Շարժիչի գլանների աշխատանքի կարգը	1—3—4—2
8. Ծնկաձև լիսեռնի պտույտների քանակը.	
ա) նորմալ	650 պտույտ.
բ) մաքսիմալ	725 »
գ) մինիմալ	300 »
9. Կարողությունը փոխանվի վրա	60
10. Կարողությունը ճարմանդի վրա	50
11. Կարբուրատորը	«Ենսայն АВУ» տիպի.
12. Վակուում-բաքը	«Ստյուարտ» տիպի.
13. Փակալնի սնակի և լծակի միջև նորմալ բացակը	0,6—0,7 մմ.
14. Մագնիստ	«Электроставод» «Ելեկտրոգործարանի» СС—4 տիպի
15. Ընդհատիչի կոնտակտների միջև նորմալ բացակը	0,4—0,5 մմ.
16. Մոմի կտրվածքը (հատվածը)	7/8 18 գիծ մեկ դույմի վրա.
17. Մոմի ելեկտրոդների միջև նորմալ բացակը	0,5—0,75 մմ.
18. Դինամոեքենա ТАУ տիպի	
ա) կարողությունը	100 վատտ.
բ) լարումը	6 վոլտ.
գ) Մինիմալ պտույտների քանակը	900 պտույտ մեկ րոպեյում.
19. Լիդրոինի բաքի տարողությունը	380 լիտր (մոտ 295 կգ)
20. Բենզինի բաքի տարողությունը	16 լիտր (մոտ 12 կգ)
21. Շարժիչի պատենատուփի տարողութ.	19 լիտր (մոտ 17,5 կգ)
22. Փոխանցման տուփի տարողությունը	18 լիտր (մոտ 16,9 կգ)
23. Կոնաձև փոխանցման զույգ տուփի տարողությունը	9,5 լիտր (մոտ 8,9 կգ)

24. Վերջնական փոխանցման յերկու տուփի տարողությունը	15 լիտր (մոտ 14,0 կգ)
25. Հովացման սխեմի տարողությունը	16,5 լիտր.
26. Տրակտորի շարժման արագությունները.	
ա) առաջին արագությունը	3,0 կմ. ժամ.
բ) յերկրորդ	4,2 » »
գ) յերրորդ	5,9 » »
դ) հետընթաց շարժում	2,2 » »
27. Զգողական ուժը.	
ա) առաջին արագությամբ	4,450 կգ.
բ) յերկրորդ	3,325 »
գ) յերրորդ	2,320 »
28. Փոխանցման թվերը փոխանց. տուփի մեջ	Ընդհանուր (տանող սղոցարդի վրա).
ա) առաջին արագությունը	2,28 35,49
բ) յերկրորդ	1,70 26,49
գ) յերրորդ	1,19 16,48
դ) հետընթաց շարժում	3,24 50,28
29. Տրակտորի ճարմանդի բարձրությունը գետնից	511 մմ.
30. Ճարմանդի հորիզոնական քայլը	535 մմ.
31. Շարժիչ փոխանվի տրամագիծը	406 մմ.
32. Փոխանվի լայնությունը	254 մմ.
33. Փոխանվի պտույտների քանակը	650 մմ.
34. Շարժիչ փոխանվի պտույտների քանակը («Փաուեր-թեյք-ոֆֆ»)	650 մմ.
35. Տրակտորի մաքսիմալ յերկարությունը	4092 մմ.
36. Տրակտորի մաքսիմալ լայնությունը	2294 մմ.
37. Բարձրությունը մինչ արտածող խողովակի վերին ծայրը	7770 մմ.
38. Բարձրությունը մինչ աղիատորի վերը	2028 մմ.
39. Հեռավորությունը թրթուրների սոնակների միջև	1823 մմ.
40. Ծայրապանակների լայնությունը	405 մմ.
41. Թրթուրների հողաշփման գծի յերկարությունը	2025 մմ.
42. Հեռավորությունը գետնի և տրակտորի ամենաստորին մասի միջև	500 մմ.
43. Տրակտորի մաքուր քաշը	9526 կգ.

44. Տրակտորի լրիվ քաշն աշխատանքի ժամանակ	10,006 կգ.
45. Տեսակարար ճնշումը հողի վրա	0,47 կգ./խ. սմ.
46. Արգելակումով դարձ կատարելիս՝ դարձի շառավիղը (մինիմում)	1,83 մետր.
47. Տրակտորի հնարավոր վերելքը մաքսի-մալ թեքվածքով	25 աստիճան.
48. Վառելանյութի սպառման չափը	360 գրամ մեկ ուժ— ժամում.
49. Յուզի ճնշումը.	
ա) նորմալ	1,5 կգ./խ. սմ.
բ) մինիմալ	1,3 կգ./խ. սմ.
գ) մաքսիմալ	1,8 կգ./խ. սմ.
50. Ռադիատորի ջրի նորմալ ջերմաստիճանը	95 աստիճան.
51. Տրանսմիսիայի տուփի յուղի մաքսի-մալ ջերմաստիճանը	70 աստիճան.
52. Գազաբաշխման ֆաղերը.	
ա) ներծծիչ փականի բացման սկիզբը	10 աստիճան վերին մեռյալ կետից հետո.
բ) ներծծիչ փականի փակման վերջը	42 աստիճան ստորին մեռ. կետից հետո.
գ) արտածող փականի բացման սկիզբը	35 աստիճան ստորին մեռ. կետից հետո.
դ) արտածող փականի փակման վերջը	10 աստ. վերին մե- ռյալ կետից հետո:

«ՌԵՆԻՎԵՐՍԱԼ 1» տրակտորի հիմնական սկզբնային.

1. Շարժիչ	Քառասակա.
2. Գլանների թիվը	4 հատ.
3. Գլանների արամագիծը	95 մմ.
4. Մխոցի քայլը	127 մմ.
5. Շարժիչի լիարածք	3,6 լիտր:
6. Սեղմումի աստիճանը	4,1
7. Շարժիչի գլանների աշխատանքի կարգը	1—3—4—2
8. Ծնկաձև լիսեռնի պտույտների քանակը.	
ա) նորմալ	1200 պտույտ.
բ) մինիմալ	1125 »
գ) մաքսիմալ	1325 »

9. Կարողութունը ծնկաձև լիսեռնի վրա	20 ձիու ուժ.
10. » փոկանվի վրա վոչ պակաս	18 » »
11. » ճարմանդի վրա	9 » »
12. Կարբուրատորը	«Ենամյն» տիպի.
13. Մարնետ «Электровоз»	СС—4 տիպի.
14. Դինամոմեքանա	ГБТ.
15. Դինամոյի կարողութունը	65 վատտ.
16. Դինամոյի լարումը	6,5 վոլտ:
17. Դինամոյի ամպիրաժը	10 ամպեր.
18. Դինամոյի լիսեռնի նորմալ պտույտները	2255
19. Փարերի քանակը	2
20. Ասեն մի ֆարի մեջ կա մի լապտեր	21 վատտ.
21. Վառելանյութը	կերոսին.
22. Կերոսինի բաքի տարողութունը	80 լիտր.
23. Բենզինի բաքի տարողութունը	3 լիտր.
23. Ողակառնի բնականոց փողանցքի բարձ-րութունը գեանից	2100 մմ.
25. Հովացման սխեման՝ ջերմաստիճանային	
26. Ողակառնի թևերի քանակը	4
27. Մխոցի ողերի քանակը	4
28. Տրակտորի մաքսիմալ յերկարութունը	3320 մմ.
29. Տրակտորի մաքսիմալ լայնութունը	1860 մմ.
30. Տրակտորի մաքսիմալ բարձրութունը	2123 մմ.
31. Հետևի անիվների մեջ ընկած տարա-ծութունը	1400 մմ.
32. Առջևի և հետևի անիվների առանցք-ների միջի հեռավորութունը	2170 մմ.
33. Տարածութունը գեանի և տրակտորի ամեննյութերին մասի միջև	730 մմ.
34. Տրակտորի շրջադարձի մինիմալ շա-ռավիղը	2450 մմ.
35. Տրակտորի արագութունները.	
ա) 1-ին արագութուն	3,4 կմ ժամ.
բ) 2-րդ »	4,8 » »
գ) 3-րդ »	7,2 » »
դ) հետընթաց շարժում	4,4 » »
36. Փոկանվի պտույտները	696 պտույտ մի րոպեյում.
37. Փոխանցման լիսեռնի պտույտները	536 պտույտ մի րոպեյում.

38. Փոկանվի տրամագիծը	360 մմ.
39. Փոկանվի լայնութիւնը	160 »
40. Հետևի անվի հիմնական գոտեկապի տրամագիծը	1020 »
41. Հիմնական գոտեկապի լայնութիւնը	150 »
42. Խթանների թիվը	18
43. Բարձրութիւնը հիմնական գոտեկապի դրսի մակերեսից մինչև խթանի զագաթը	128 մմ.
44. Անիջները հազցնողի լայնացուցիչ գոտեկապով տրամագիծը	1040 մմ.
45. Լայնացուցիչ գոտեկապի լայնքը	200 մմ.
46. Լայնացուցիչ գոտեկապի խթանների քանակը	24 մմ.

ԲՈՎԱՆԴԱԿՈՒԹՅՈՒՆ

ԳԼՈՒԽ ԱՌԱՋԻՆ

Տրակտորների փոխանցող մեխանիզմը	5
1. Միացման մեխանիզմը	5
ՍՏՁ և ԽՏՁ տրակտորների միացման մեխանիզմի կառուցվածքը	6
2. Փոխանցման տուփ	11
ՉՏՁ («Ստալինեց 60») տրակտորի փոխանցումների տուփը	16
3. Վերջնական փոխանցումը և դիֆերենցիալ (ՍՏՁ, ԽՏՁ) ՍՏՁ և ԽՏՁ տրակտորների վերջնական փոխանցումը և դիֆերենցիալը	20
Շարժման փոխանցումը ՉՏՁ («Ստալինեց 60») տրակտորի թրթուրներին	22
«Ունիվերսալ 1» տրակտորի միացման մեխանիզմի կառուցվածքը	28
«Ունիվերսալ 1» տրակտորի փոխանցման տուփը	29
«Ունիվերսալ 1» տրակտորի դիֆերենցիալն ու վերջնական փոխանցումը	33

ԳԼՈՒԽ ՅԵՐԿՐՈՐԴ

Շրջանակ, ընթացող մաս լեվ տրակտորների լրացուցիչ սարքավորումը	36
1. Տրակտորի շրջանակը	36
2. «Ստալինեց 60» տրակտորի շրջանակը	37
3. «Ունիվերսալ 1» տրակտորի շրջանակը	39
4. ՍՏՁ և ԽՏՁ տրակտորների ընթացող մասը	40
5. ՍՏՁ և ԽՏՁ տրակտորների առջևի անիջներն ու առջևի ստնակը	40
6. ՍՏՁ և ԽՏՁ տրակտորների ղեկի սխառնման ու կարգավորումը	42

7. ՉՏՁ («Ստալինեց 60») տրակտ. ընթացող մասը	47
«Ունիվերսալ 1» տրակտորի ընթացող մասը	51

ԳԼՈՒԽ ՅԵՐՐՈՐԴ

Տրակտորների լուսավորությունը	55
1. ՍՏՁ և ԽՏՁ տրակտորների լուսավորությունը	58
2. ՉՏՁ տրակտորների լուսավորությունը	61
3. «Ունիվերսալ 1» տրակտորի լուսավորությունը	61

ԳԼՈՒԽ ՉՈՐՐՈՐԴ

Տրակտորի խնամք, դեկավառությունն ու աշխատանքը	
1. Տրակտորի աշխատանքի գցելն ու աշխատեցնելը	64
Նախապատրաստություն՝ տրակտորը գործի գցելու համար	66
Շարժիչի ստուգիչ որգաններն են	67
ՍՏՁ և ԽՏՁ տրակտորների շարժիչը գործի գցելը	68
«Ստալինեց 60» տրակտորի շարժիչը գործի գցելը	68
Տրակտորն ընթացքի (շարժման) մեջ գնելու համար հարկավոր է	69
Տրակտորի առանձին մեխանիզմների խնամք՝ սննդավորման սխեմի խնամքը	72
Բռնկման սխեմի խնամքը	74
Մոմերի և հաղորդալարերի խնամքը	74
Սառեցման սխեմի խնամքը	76
Ցուղման սխեմի խնամքը	79
Ոգադարձի խնամքը	84
«Ստալինեց 60» տրակտորի զեկի (սխեմի) մուծակների խնամքը	91

ԳԼՈՒԽ ՀԻՆԳԵՐՈՐԴ

Տրակտորի հիմնական տեղանկությունները	93
1. Շարժիչի գլխիկների թույլ կոմպրեսիան (սեղմումը)	93
2. Շարժիչի թխկոցները	97
3. Շարժիչի աշխատանքի ընդհատումները	99
4. Ցուղման սխեմի անկանոնությունները	100
5. Հովացման սխեմի անկանոնությունները	101
6. Սնման սխեմի անկանոնությունները	101

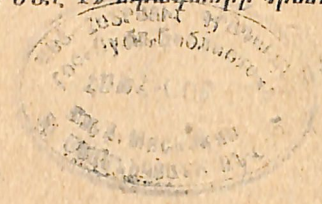
7. Ոգադարձի անկանոնությունները	103
8. Բռնկման սխեմի անկանոնությունները	103
9. Տրանսմիսիայի անկանոնությունները	106

ԳԼՈՒԽ ՎԵՑԵՐՈՐԴ

Տրակտորի աշխատանքը կցված մեքենաներով լիվ գործիքներով	
1. Տրակտորի աշխատանքը գոլթանով	109
2. Տրակտորի փոցներով և կուլախատորներով աշխատելը	112
3. Տրակտորի աշխատանքը ցանոց մեքենայով	115
4. Տրակտորի աշխատանքը բերքահավաքի մեքենաներով	116
5. Տրակտորի աշխատանքը կոմբայնով	117

ԳԼՈՒԽ ՅՈՒՆԵՐՈՐԴ

ՍՏՁ, ԽՏՁ, ՉՏՁ լիվ «Ունիվերսալ 1» տրակտորների հիմնական սվյալները	
Հիմնական տվյալներ—ՍՏՁ և ԽՏՁ տրակտորների	119
ՉՏՁ («Ստալինեց 60») տրակտորի հիմնական տվյալները	122
«Ունիվերսալ 1» տրակտորի հիմնական տվյալները	124



Լեզվ. խմբագիրը՝ Լ. Հակոբյանց

Տեխ. խմբագիր՝ Պ. Սարյան

Սրբագրեցին { Մինչև 48 հջը՝ Հ. Զրադացեղանյան
49 հջից մինչև վերջ՝ Գաբ. Հակոբյան

Թույլատրված է՝ Գլավլիտի լիազոր № 327

Հրատ. № 156

պատվեր № 742

տիրաժ 2500

Հանձնված է արտադրության 1934 թ. նոյեմբերի 21-ին

Ստորագրված է տպագրելու 1935 թ. փետրվարի 8-ին

Յերեվան. Գյուղհրատի տպարան, Նալբանդյան № 50

ՀՀ Ազգային գրադարան



NL0291161

9762 2 0.
46282 1 0.

14.401



ТРАКТОРЫ

УЧЕБНИК

ЧАСТЬ II

Передаточный, ведущий и направляющий
механизмы трактора.
Электрооборудование трактора.