

שיפור הביצועים וחיסכון בדלק

ש. שמואלי. ע"פ פרסומי אוניברסיטת מישיגן

מדי, היא לנסות להאיץ בבת אחת. אם המנוע מגיב יפה, הוא לא מאומץ מדי. לעומת זאת אם הוא לא מגיב מהר, סימן שהוא בעומס יתר.

* אם הטרקטור מפעיל ציוד במעביר הכוח, חשוב שמהירותו לא תפחת מן המומלץ.

* אם הטרקטור לא יפעל במשך 10 דקות או יותר, מוטב לדומם את המנוע. פעולת סרק ארוכה, מבזבזת דלק וגורמת להצטברות של פיה על המזרקים.

* חשוב לשמור על טיפול תקופתי נכון למסנני האוויר והדלק. התכנון שלהלן, יכול לעזור ולהביא לחיסכון נוסף בדלק:

* כדאי לחסוך בפעולות עיבוד שאינן הכרחיות, בהפעלת שילוב של כלים.

* להימנע מפעילויות שמשאירות קרקע מהודקת ופסי דריכה עמוקים, היות ואלה ידרשו בעתיד מאמצי עיבוד מופרזים.

* אין להפעיל כלי עיבוד בעומק רב מן הדרוש.

* טכנולוגיות הנחייה כמו GPS, מקטינות למינימום את החפיפה בין מעברי עיבוד, או ריסוס וכמותם, שנעשים ברוחב רב. חוקרים מאוניברסיטת "פרדיו" באינדיאנה, מצאו שבהנחה לוויינית טובה, אפשר לחסוך עד 6% בדלק.

החלקת הצמיגים, בנוסף לבלאי המיותר, היא הגורם העיקרי להקטנת היעילות ולבזבוז דלק. משקול נכון של הטרקטור, יביא להחלקת הצמיגים בתחום הנמוך שנדרש ליעילות מרבית, כלומר ספיקה גבוהה ותצרוכת דלק נמוכה.

את ההחלקה אפשר למדוד בכמה דרכים, בעזרת רדאר החלקה, או על ידי ספירת מספר סיבובי הגלגל המניע, עם וללא עומס וחשוב ההחלקה על פי שני נתונים אלה.

חשוב לזכור שליעילות מרבית, ההחלקה לטרקטורים בהינע של שני אופנים צריך להיות בתחום שבין 10 ל- 15 אחוז. לטרקטורים בעלי הינע עזר קדמי, או 4X4, מומלצת החלקה שבין 8 ל- 12 אחוז.

טרקטורים שפועלים קרוב לעומס המרבי, מנצלים את הדלק ביעילות רבה. אבל מכיוון שפעילויות רבות, אינן דורשות את מירב ההספק, אפשר להפעיל את הטרקטור בהילוך יותר גבוה ובסיבובי מנוע מופחתים. בצורה זו, אפשר לחסוך בין 13 ל- 20 אחוזים בדלק. כשפועלים בצורה זו, יש להקפיד על מספר פרטים חשובים:

* צריך לפעול בתחום הסיבובים המומלץ למנוע. מותר להפחית מ- 20 עד 30 אחוז מן הסיבובים המלאים.

* אסור לאמץ מדי את המנוע. אחת הדרכים לוודא שהמנוע אנו מאומץ