

**УДК 625.41**

## **ОБГРУНТУВАННЯ ПАРАМЕТРІВ ТЯГОВО-ДОВАНТАЖУВАЛЬНОГО ПРИБОРУ ДО ПРИЧЕПУ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ**

**Колеснік Ю.І., асистент**

*(Харківський національний технічний університет сільського господарства імені Петра Василенка)*

Витрати праці і коштів на транспортні технологічні операції складають близько 40% від загальних при вирощуванні сільськогосподарських культур. Питома вага перевезень тракторним транспортом становить 50...60% від загального обсягу внутрішньогосподарських перевезень.

Найбільшого поширення в порівнянні з сідельною та напівначіпною схемою компонування тракторних транспортних агрегатів отримала причіпна. Вона відрізняється простотою агрегування і не залежить від конструкції ходової і несучої частини транспортного засобу. Недоліком причіпної схеми агрегату є її низькі зчіпні властивості, що не дозволяють досягти високого ступеня завантаження енергетичної установки транспортного засобу. Це особливо помітно при постійному зростанні потужності двигунів енергетичних засобів, ступінь завантаження яких на транспортних роботах не перевищує 75%. Тому велике народногосподарське значення набуває підвищення ефективності використання причіпних транспортних агрегатів (ТТА), що потребує вдосконалення тягово-довантажувального пристрою (ТДП) і дослідження розподілу ваги агрегату, обладнаного вдосконаленим ТДП, за його опорними катками. Значний внесок у розвиток проблеми підвищення вантажопідйомності і поліпшення тягово-зчіпних властивостей транспортних засобів і сільськогосподарських машин зробили відомі вчені: Гребньов В.П., Ворохобін А.В., Щітов С.В., Охотніков Б.Л., Скурятін Н.Ф., Кутьков Г.М., Ксеневич І.П., Завалишин Ф.С., Горшков Ю.Г., Атаманов Ю.Є., Волощенко А.Є., Гуськов Ю.А., Евтюшенков Н.Є., Єгоров В.Н., Мацнев М.Г. та ін.

В результаті аналізу літературних джерел встановлено, що запропоновані технічні рішення по передачі частини ваги причепа на причіпний пристрій транспортного засобу малоефективні через що виникає небезпека погіршення керованості, необхідність зміни або включення додаткових вузлів до гідроначіпки трактора або дишла причепа, відсутність можливості регулювання перерозподілу частини ваги причепа на гідроначіпку трактора. Таким чином, усунення вищезазначених недоліків можливо при розробці нового технічного рішення з довантаження трактора з боку причепа, де сила опору перекошування причепа буде використовуватися в якості довантажувачів.

### **Список використаних джерел**

1. Лебедєв А.Т., Калінін Є.І., Шуляк М.Л. Опір перекошування колеса, що працює з буксуванням. Сільськогосподарські машини: зб. наук. праць ЛНТУ. – Луцьк: ЛНТУ, 2015. Вип. 32. С. 109-116.