

Мотоблок МТЗ-05 история моей эксплуатации (часть 1)



Хочу рассказать вам историю о мотоблоке МТЗ-05 и как он эксплуатировался у нас в семье. Мы его купили в 1989 году, на заказ привезли из Белоруссии, как в то время это можно было сделать только по знакомству. Почему на заказ и «по благу»? — а вы посмотрите какой год. В то время мне было всего 12 лет. В комплекте с мотоблоком, шли сразу плуг, борона, культиватор, сенокосилка

сегментная, окучник и тележка, да и ещё очень важное устройство сцепка универсальная. Сам мотоблок представлял из себя двигатель объединённый через переходную плиту и шестеренчатой коробкой передач (КПП), которая состояла из 6 ступеней - 4 передний и двух задних. К верхней крышки КПП была приварена штанга управления мотоблоком. На штанге имелись все необходимые для управления органы в том числе и рычаги переключения передач.

Итак рассмотрим более подробно двигатель УД-15 - он был производства Казахстан г. Петропавловск. По описанию многих знатоков УД-15 это тот же двигатель СК-12, только в дополнение ко всему оборудован регулятором оборотов номинальной мощности. То есть двигатель УД-15 должен был работать по идее на оборотах номинальной мощности, а именно 3000 об/мин. Режим холостого хода у двигателя УД-15 тоже был, но на малом газу двигатель даже при небольшой нагрузке работал не совсем устойчиво, может быть конечно это был дефект конкретно моего экземпляра. Почему минский тракторный завод решил использовать УД-15 а не СК-12 для меня также загадка. На самом деле не так был важен двигатель, который я в последствии я поменял на Briggs&Stratton Vanguard™ OHV 7.5 л.с. МОДЕЛЬ 138400. Но это чуть позже.

Сейчас я расскажу по пунктам, о навесном оборудовании для мотоблока МТЗ.

Начну с первого и самого неприятного — **сцепки универсальной модели СЦ-00**. Как показала практика её эксплуатации у неё не совсем правильная конструкция или недостаток. Дело в том, для того чтобы переставить одни орудия на другие требуется достаточно много усилий по выбиванию трубы квадратного сечения сцепки из трубы навесного орудия, будь то плуг или культиватор. А отчего такое происходит? Очень просто, мне кажется что при сильной фиксации болтом с гайкой орудия и сцепки универсальной происходит деформация трубы квадратного сечения. Далее стержень сцепки универсальной зажимается и без шаманства и аккуратного выбивания орудие невозможно демонтировать. В остальном сцепка показала себя достаточно надёжной. На ней расположена рукоятка регулировки с крупной резьбой, с помощью которой можно регулировать в процессе работы углы установки навесных орудий.

Плуг-выкопщик модели ПЛ. Может быть у меня почвы оказались тяжёлыми (вроде суглинок). Но через год эксплуатации плуг погнулся по раме — пришлось усилить, приварив куски арматуры на него, после этого проблема с надёжностью решилась. На плуге также был установлен нож, по инструкции с помощью данного устройства, можно было перепаживать целину. Но на самом деле немного не так, маловат вес у мотоблока.

Теперь собственно работа с плугом — мне она доставляла если не удовольствие, то удовлетворение. Глубина вспашки которую мне удавалось достигать при работе с плугом на тяжёлых суглинистых почвах 18-20 см. При этом соседи, работающие через ограду Лучом, Невоёй, пахут заметно выше мельче на 14-17 см. Ну на мотоблоке 100 (Луч) и 140 (МТЗ) кг уже есть разница в тяговом усилии. В любом случае если на огороде сыро на нем лучше не пахать, что Лучом, что более тяжёлым МТЗ — намучаетесь.

На самом деле намучатся можно и на достаточно лёгкой почве, отрегулировав неправильно или вообще не отрегулировав плуг. Первоначально необходимо отрегулировать захват плуга, путём установки угла на сцепке универсальной и её поворота в вертикальной плоскости, путём ослабления двух болтов. При этом необходимо, добиться так, чтобы плуг делал борозду, левое колесо при втором и последующих проходах шло по её гребню (невспаханному), а правое наоборот ехало по дну борозды, затем плуг как бы зарывает колею от правого колеса. Далее оператор не должен вытаскивать или наоборот углублять плуг, при «втыкании» в землю он должен идти ровно и легко. Угол установки плуга в горизонтальной оси регулируется опять на сцепке, ну уже ни как в первом случае двумя болтами, а регулировочной ручкой. И третья очень важная регулировка, про которую пользователи забывают и от неё бывают мозоли — установка правильной высоты ручек на рулевой штанге мотоблока. Правильно отрегулированным плугом можно работать целый день и не устать, а если не отрегулировать можно убится за 5-10 минут. Производительность вспашки МТЗ-05, которой достигал я 4-5 соток в час. Вспашку почвы я обычно выполняю на второй передаче, если принципиально сделать крупнокомковатую поверхность земли (вспашка осенью), то медленнее на первой передаче. Колеса при вспашке как правило металлические. Раньше на легких почвах справлялся и на резиновых колесах, теперь в связи с заменой двигателя на Briggs&Stratton мотоблок похудел на 10-12 кг и уже при вспашке легко не идет.

Да еще важно отметить, что плуг не является оборотным, поэтому я пашу либо в свал, либо в развал. Или если нет возможности так пахать пачусь аккуратно назад и делаю следующий проход.

Кроме функции перепашки производитель также рекомендует использовать плуг как выкопщик для различных корнеплодов. Честно говоря даже не решился использовать этот плуг для таких операций – купил отдельный выкопщик.



Культиватор для мотоблока достаточно простой, но хорошо показавший себя в плене надежности, единственное, что необходимо проверять это все болты. Культиватор легко рыхлит почвы на 8-12 см.

Борона КБ-1,6 – скажу честно, что не разу не пользовался. А зачем есть ведь культиватор, - на будущее владельцам покупайте что-то одно.



Прицеп П-05 – показав себя достаточно надежный. Под сиденьем есть ящик, куда я складываю всякие инструменты. Прицеп оборудован механическими тормозами, есть стояночный ножной тормоз. Перевозил на нем много чего и всего. Для перевозки сена пришлось нарастить борта, сделали с отцом из деревянных досок и толстых металлических пластин, получилось как будто сделано на заводе. Кроме того приварили спинку к сиденью, очень качалась.

Косилка сегментная КН – это самая неудачная конструкция навесного из всего спектра оборудования которая когда-то у меня эксплуатировалась, поработал 10 минут, протяни и законтрогай все болты. Если этого не сделать, то косилка разлетится, что собственно она у меня и сделала. Смотрел по различным Интернет форумам и объявлениям, видел множественные запросы по поводу запчастей для данной косилки, - хотел вначале её восстановить (интересно зачем). Потом решил этого не делать, т.к. запчастей просто нет, и купил травокосилку фирмы Хускварна, но это другая история.



Окучник навесной ОК — регулируется по высоте и по размаху крыльев. Конструкция по регулировке крыльев оказалась не совсем крепкой. Она представляла собой регулировочные планки с отверстиями, которые в тяжёлой почве могут погнуться. Кроме того фактически за один проход плуг может теоретически обработать сразу две грядки, и это получается, только подсыпает

под картошку он достаточно невысоко — поэтому приходится проходить по одной борозде 2-3 раза. Под окучивания картошке в легкой земле орудие идеальное, если его рассматривать как инструмент для первоначального нарезания грядок — у меня не получилось ничего хорошего. В нашей почве тяжело удержать ровно мотоблок при нарезании гряд.

Продолжение следует...