



ارزیابی و مقایسه عملکرد مزرعه ای دو سامانه کنترل کشش خودکار برای تراکتور MF 399

نوروز مرادصغریلو^۱، رضا علیمردانی^۲، سعید مینایی^۳، علیمحمد برقمی^۴

۱- عضو هیئت علمی دانشگاه آزاد اسلامی، واحد تبریز (مکاتبه کننده، (E-mail: noroozmoradi@yahoo.com)

۲- استاد گروه مکانیک ماشین‌های کشاورزی، دانشکده مهندسی بیوسیستم دانشگاه تهران

۳- استاد گروه مکانیک ماشین‌های کشاورزی، دانشکده کشاورزی دانشگاه تربیت مدرس

۴- استاد گروه مکانیک ماشین‌های کشاورزی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات تهران

چکیده

در این پژوهش عملکرد دو سامانه کنترل کشش مکانیکی و الکترونیکی خودکار در تراکتور مسی فرگوسن مدل ۳۹۹ در شرایط مزرعه ای ارزیابی و مقایسه شد. تاثیر دو نوع سامانه کنترل (سامانه کنترل مکانیکی موجود بر روی تراکتور و سامانه کنترل الکترونیکی) در چهار سرعت پیشروی و سه مقدار کشش تنظیمی بر درصد لغزش، مصرف سوخت، نیروی فشاری در ساق وسط و عمق کار با بکارگیری آزمایش فاکتوریل در قالب طرح بلوک‌های کامل تصادفی با سه تکرار در مزرعه شرکت تراکتور سازی تبریز با خاک شنی لومی بررسی گردید.

نتایج آزمون مزرعه ای نشان داد که میانگین درصد لغزش و مصرف سوخت در حالت کنترل الکترونیکی در مقایسه با حالت مکانیکی کاهش معنی دار داشت. نیروی فشاری در ساق وسط و عمق کار در سامانه الکترونیکی نسبت به سامانه مکانیکی کاهش یافت و این امر به کاهش درصد لغزش و مصرف سوخت منجر شد. به طور کلی با افزایش سرعت پیشروی و کاهش مقدار کشش تنظیمی، مصرف سوخت کاهش یافت. درصد لغزش چرخ‌های محرک برای سامانه الکترونیکی در تمامی تیمارها زیر ۲۰٪ بود در حالی که سامانه مکانیکی، درصد لغزش به ۳۹ درصد نیز رسید.

واژه‌های کلیدی: تراکتور، حسگر، کنترل الکترونیکی کشش، درصد لغزش، مصرف سوخت

مقدمه

پیشرفت در زمینه طراحی و تولید حسگرها، کاراندازها و میکروکنترلرهای ارزان قیمت باعث شده است تا استفاده از سامانه‌های الکترونیکی برای کنترل خودکار تراکتورها و ادوات کشاورزی با هدف بهبود بازده تولید، افزایش پیدا کند (Cowell & Milne, 1977; Jeyong Lee et al, 1998). تراکتورهای ساخت داخل کشور دارای سامانه کنترل کشش خودکار هیدرومکانیکی هستند. به دلیل پایین بودن دقت مکانیزم‌های اندازه‌گیری مکانیکی در مقایسه با مبدل‌های الکترونیکی و همچنین وجود تاخیر زمانی در اجرای فرمان کنترلی، عکس‌العمل سامانه‌های هیدرومکانیکی به موقع نبوده و این امر در اکثر موارد باعث بیش باری تراکتور می‌شود. لذا توسعه سامانه کنترل

کشش خودکار الکترونیکی با حساسیت مناسب، قیمت ارزان و سازگار با شرایط و امکانات تراکتورهای ساخت داخل حائز اهمیت است.

Kolator (۱۹۹۹) در تحقیقی از یک دستگاه تراکتور مجهز به سامانه کنترل الکترو هیدرولیکی شرکت بوش، استفاده کرد. آزمون های مزرعه ای در خاک غیر یکنواخت لومی شنی با یک دستگاه کولتیواتور سوار انجام شد. نتایج نشان داد که در سامانه مکانیکی نوسانات عمق کار و نیروی کششی به ترتیب ۱۶ سانتی متر و ۵/۴۹ کیلو نیوتن در حالیکه این مقادیر در سامانه الکترونیکی ۶/۷۴ سانتی متر و ۵/۷۶ کیلونیوتن بوده است. Schuber & Orbach (۲۰۰۰) و Wiegard & Hanks (۱۹۸۵) یک نوع سامانه کنترل ادوات سوار یا کشیدنی را ابداع کردند. در این سامانه ها از مبدل های نیرو در بازوهای پایینی و از پتانسیومتر برای اندازه گیری موقعیت محور گردنده هیدرولیک و سوپاپ های سولنوئیدی برای فرمان دادن به جک هیدرولیک تراکتور استفاده شد. Ayers et al. (۱۹۸۹) سامانه ی کنترل کشش الکترو هیدرولیکی طراحی کردند که در آن از دینامومتر حلقوی برای اندازه گیری نیروی کششی و شیر کنترل تناسبی سولنوئیدی برای فرمان دادن به وسیله خاک ورز استفاده گردید.

مقایسه عملکرد سامانه کنترل الکترونیکی خودکار و سامانه کنترل مکانیکی کشش تراکتور توسط Chancellor & Zhang (۱۹۸۹) در مزرعه نشان داد که در هنگام دیسک زنی استفاده از سامانه کنترل الکترونیکی، لغزش را ۲۱ درصد کاهش داد که این امر به هفت درصد کاهش در نیروی مالبندی، شش درصد افزایش در سرعت پیشروی و ۹ درصد کاهش در مصرف سوخت در واحد سطح منجر گردید. استفاده از سامانه کنترل الکترونیکی در هنگام شخم زنی با خاک ورز برگردان دار، لغزش را ۹ درصد کاهش داد. این امر منجر به سه درصد افزایش در سرعت پیشروی، ۱۱ درصد کاهش در عمق کار و کاهش شش درصدی مصرف سوخت در واحد سطح گردید.

Ismail et al (۱۹۸۳) در تحقیقی عملکرد سه نوع سامانه (کنترل مکانیکی کشش، کنترل الکترونیکی درصد لغزش و کنترل الکترونیکی ترکیبی درصد لغزش - کشش) را در مزرعه مورد ارزیابی قرار دادند. مقایسه مستقیم عملکرد سامانه ها برای چهار سطح رطوبت مختلف نشان داد که سامانه کنترل درصد لغزش در کنترل نیروی کششی ضعیف عمل می کند، ولی نیروی کششی توسط سامانه کنترل کشش و سامانه کنترل ترکیبی به خوبی کنترل می شود. میانگین درصد لغزش در هر دو سامانه کنترل لغزش و ترکیبی خیلی نزدیک به سطح تنظیمی نگه داشته شد و بالاترین درصد لغزش در هنگام بکارگیری سامانه کنترل کشش به وجود آمد. نتایج آزمون های مزرعه ای Naderloo et al (۲۰۰۹) و Al-Janobi & Al-Suhaibani (۱۹۹۸) در اندازه گیری مقاومت کششی ادوات خاک ورزی اولیه نشان داد که میزان مقاومت کششی ادوات خاک ورزی به طور معنی داری با افزایش سرعت، افزایش می یابد. همچنین رابطه بین عمق کار و مقاومت کششی ادوات معمولاً به طور خطی تغییر می کند. Abbaspour et al. (۲۰۰۶) گزارش کردند که با افزایش سرعت پیشروی، نیروی کششی افزایش و مصرف سوخت کاهش پیدا کرد. همچنین گزارش شده است که با افزایش عمق شخم، نیروی کششی، درصد لغزش چرخ ها و مصرف سوخت تراکتور افزایش می یابد (Soltani & Loghavi, 2008). همچنین گزارش کردند که اثر سرعت پیشروی بر روی نیروی کششی معنی دار نبود و با افزایش سرعت پیشروی درصد لغزش افزایش و مصرف سوخت کاهش پیدا کرد (Naghavi et al, 2007).

هدف از اجرای این تحقیق، ارزیابی بکارگیری سامانه کنترل الکترونیکی بر مصرف سوخت، درصد لغزش چرخ های محرک، عمق کار و نیروی فشاری در ساق وسط تراکتور و مقایسه آن با سامانه مکانیکی موجود بر روی تراکتور بود.

مواد و روش ها

سامانه کنترل کشش مکانیکی در تراکتور مسی فرگوسن مدل ۳۹۹ بر اساس اندازه گیری تغییر در مقاومت کششی ادوات از طریق حس کردن نیروی وارده به ساق وسط و تغییر در عمق کار آن به منظور ثابت نگه داشتن مقدار کشش تراکتور استوار است. به همین دلیل سامانه کنترل کشش الکترونیکی نیز بر اساس اندازه گیری نیروی وارده به ساق وسط و تغییر دادن عمق کار طراحی و ساخته شد. سامانه کنترل الکترونیکی شامل حسگر اندازه گیری عمق کار، حسگر اندازه گیری سرعت واقعی تراکتور، حسگر اندازه گیری سرعت نظری، مبدل نیروی ساق وسط، پردازشگر، صفحه کنترل و نمایش، موتور پله ای و درایور موتور پله ای می باشد. پردازشگر با مقایسه مقادیر نیروی تنظیمی و اندازه گیری شده در ساق وسط تراکتور خطای نیرو و با مقایسه عمق کار تنظیمی و عمق کار اندازه گیری شده خطای عمق کار تولید می کند. سیستم اتصال سه نقطه بر اساس ترکیب این دو خطا کنترل می شود.

در این پژوهش از پتانسیومتر زاویه ای برای اندازه گیری عمق کار وسیله و برای اندازه گیری سرعت واقعی از روش چرخ پنجم و حسگر چرخش سنچ ۱۰۰ پالسی محصول شرکت اتونیکس با نام تجاری (-E50S8-100-3) استفاده شد. سرعت تئوری نیز با بکارگیری حسگر چرخش سنچ ۵۰۰ پالسی با نام تجاری (-E50S8-T-24) استفاده شد. پردازشگر با مقایسه سیگنال های خروجی از حسگرهای چرخش سنچ درصد لغزش چرخ های محرک را محاسبه می کند. به منظور اندازه گیری نیرو در ساق وسط از کرنش سنچ استفاده شد و عضو میانی ساق وسط که سطح مقطع کوچکتری نسبت به دو قطعه انتهایی دارد، به عنوان عنصر ارتجاعی در نظر گرفته شد. حساسیت این مبدل ۰/۱۲۶ میلی ولت بر کیلونیوتن به دست آمد که پس از تقویت کردن از خروجی آن استفاده شد. نتایج واسنجی نشان داد که رابطه خطی با ضریب تبیین بالایی ($R^2=0/999$) بین نیرو های اعمال شده و خروجی مبدل نیرو وجود دارد. برای اندازه گیری سوخت مصرفی تراکتور در آزمون های مزرعه ای از یک مخزن استوانه ای مدرج و یک شیر کنترل جهت استفاده شد. پیش از هر مسیر آزمایش، استوانه مدرج با سوخت برگشتی موتور پر می شد. برای اندازه گیری سوخت مصرفی در طول هر کرت دو تیرک به فاصله ۵۰ متر از یکدیگر نصب شدند. با رسیدن چرخ عقب تراکتور به تیرک اول، مسیر ارسال سوخت از باک به پمپ انژکتور قطع و سوخت مصرفی از استوانه مدرج تامین شد. با عبور چرخ عقب تراکتور از مقابل تیرک دوم تراکتور خاموش می شد. اختلاف سطح سوخت قبل و بعد از مسیر آزمایش، مقدار سوخت مصرف شده را نشان می داد.

در سخت افزار سامانه الکترونیکی از میکروکنترلر ATM128 از خانواده AVR برای پردازش اطلاعات و صدور فرمان کنترل به عمل کننده، از یک صفحه نمایشگر برای نشان دادن وضعیت ورودی ها و حالت های مختلف کنترلی دستگاه، یک حافظه جانبی برای داده برداری از متغیرهای ورودی و خروجی استفاده شد. راننده در صفحه کنترل می تواند تنظیمات کنترلی از قبیل سرعت موتور پله ای و حساسیت بالاروی و پایین روی سامانه هیدرولیک را انجام دهد و مقادیر تنظیمی مربوط به نیرو و عمق کار وسیله را وارد نماید. یک موتور پله ای به عنوان عمل کننده به همراه دریوار آن جهت فرمان دادن به پمپ هیدرولیک تراکتور بکار برده شد. بدین صورت که موتور پله ای، اهرم

سوپاپ قرقره ای (اصلی) پمپ هیدرولیک را جابجا کرده و از این طریق دبی روغن ارسالی از پمپ به جک هیدرولیک کنترل می شود.

آزمون مزرعه ای

آزمون های مزرعه ای در مزرعه ی شرکت تراکتورسازی ایران- تبریز با خاک شنی لومی و میانگین رطوبت وزنی ۱۰ درصد بر مبنای وزن خشک انجام شد. برای انجام آزمون های مزرعه ای از یک تراکتور مسی فرگوسن مدل ۳۹۹ تک دیفرانسیل با توان ۹۸ اسب بخار مجهز به سامانه اندازه گیری و کنترل الکترونیکی طراحی شده و یک دستگاه خاک ورز برگردان دار سوار سه خیش یک طرفه با عرض کار موثر یک متر استفاده گردید. برای اجرای این پژوهش آزمایش فاکتوریل در قالب طرح بلوک های کامل تصادفی در سه تکرار بکار برده شد و ابعاد کرت های آزمایشی 2×50 متر مربع بود. تیمارها شامل دو نوع سامانه کنترل مکانیکی و سامانه کنترل الکترونیکی، سرعت پیشروی در چهار سطح (۲/۵، ۳، ۴/۵، ۵/۵ کیلومتر در ساعت) و مقدار کشش تنظیمی در سه سطح مختلف (کم-متوسط-زیاد) بود. در کلیه تیمارها سرعت موتور تراکتور در دور مشخصه (۲۰۰۰ دور در دقیقه) نگه داشته شد.

پارامترهای مورد ارزیابی شامل میزان درصد لغزش، مصرف سوخت، نیروی فشاری در ساق وسط و عمق کار بود. منظور از مقدار کشش تنظیمی در سامانه کنترل مکانیکی سه وضعیت تنظیمی اهرم کنترل کشش و در سامانه کنترل الکترونیکی سه سطح نیرو می باشد. به منظور انتخاب سطوح مختلف مقادیر کشش تنظیمی برای سامانه کنترل الکترونیکی، ابتدا آزمایش های مزرعه ای با سامانه کنترل مکانیکی در سه موقعیت مختلف اهرم کنترل کشش بر روی قطاع کوادرات انجام شد. سپس برای به دست آوردن مقدار نیروی فشاری در ساق وسط به منظور تحریک سامانه کنترل کشش مکانیکی تراکتور، ساق وسط در حالت افقی به یک ستون تکیه داده شد و همزمان با رانده شدن تراکتور به عقب، نیروی وارده به ساق وسط در لحظه تحریک سامانه کنترل مکانیکی از روی مبدل نیروی ساق وسط برای هر سه موقعیت تنظیمی اهرم کنترل کشش اندازه گیری و قرائت شد. نیروهای اندازه گیری شده برای سه موقعیت اهرم کنترل کشش، ۲/۵، ۴ و ۵ کیلو نیوتن بدست آمد. با توجه به اینکه در انجام این آزمایش ها با سامانه مکانیکی عمق شخم از صفر تا بیش از ۳۰ سانتی متر متغیر بود و حداکثر عمق کار گاواهن های برگردان دار ۳۰ سانتی متر می باشد، به همین دلیل برای سامانه الکترونیکی در تمامی آزمایش ها عمق شخم ۳۰ سانتی متر انتخاب شد.

برای تجزیه و تحلیل آماری داده ها و تهیه جداول تجزیه واریانس و مقایسه میانگین ها از نرم افزار SAS استفاده شد. برای رسم نمودارها از نرم افزار Excel استفاده گردید. در صورت معنی دار شدن هر عامل آزمایشی، میانگین ها با حداقل تفاوت معنی دار (LSD) در سطح احتمال پنج درصد مقایسه شدند.

نتایج و بحث

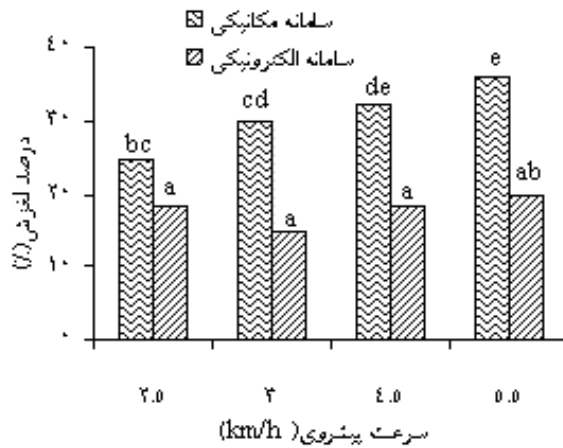
درصد لغزش چرخ های محرک

نتایج تجزیه واریانس نشان داد که اثر اصلی متغیرهای مستقل بر درصد لغزش در سطح احتمال ۱٪ معنی دار می باشد. بررسی اثر متقابل ها نیز نشان داد که اثر متقابل نوع سامانه و سرعت پیشروی در سطح احتمال ۵٪ و اثر متقابل سامانه و مقادیر کشش تنظیمی در سطح احتمال ۱٪ معنی دار می باشد (جدول ۱).

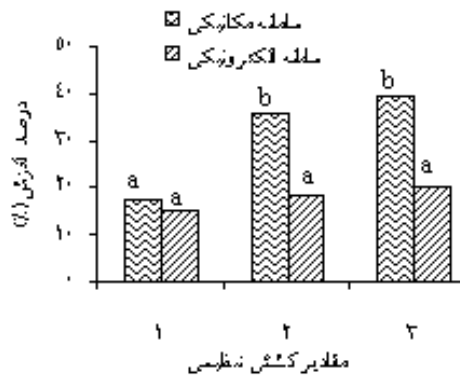
مقایسه میانگین های درصد لغزش برای دو سامانه کنترل و چهار سرعت پیشروی متفاوت در شکل ۴ نشان می دهد که بین مقادیر میانگین های این دو سامانه در تمامی سرعت های مشابه، اختلاف معنی داری وجود دارد و اختلاف میانگین ها بگونه ای است که در سامانه کنترل الکترونیکی در سرعت های ۲/۵، ۳، ۴/۵ و ۵/۵ کیلومتر در ساعت به ترتیب ۲۶ درصد، ۵۰/۹ درصد، ۴۲/۹ درصد و ۴۴/۷ درصد از مقدار درصد لغزش در مقایسه با سامانه کنترل مکانیکی کاسته شده است. این مطلب نشان می دهد که سامانه کنترل الکترونیکی میزان لغزش چرخ های محرک را به خوبی کنترل می کند. این یافته با نتایج دیگران در مورد عملکرد سامانه الکترونیکی مطابقت دارد (Ismail et al, 1983; Chancellor & Zhang, 1989). علت وجود اختلاف معنی دار در تیمارهای سامانه و سرعت را می توان در حساسیت سامانه های کنترل کشش دانست که به دلیل حساسیت کم سامانه مکانیکی، درصد لغزش این سامانه بیشتر است. درصد لغزش چرخ های محرک تراکتور در هنگام استفاده از سامانه کنترل مکانیکی بین ۲۵ تا ۳۵/۹ درصد می باشد. در حالی که با سامانه کنترل الکترونیکی در تمامی سرعت ها زیر ۲۰ درصد ننگه داشته شد. همچنین در هر دو سامانه، با افزایش سرعت پیشروی، درصد لغزش افزایش یافته است، چون با افزایش سرعت پیشروی تراکتور، مقاومت کششی ادوات نیز افزایش پیدا می کند. افزایش مقاومت کششی ابزار خاک ورز در اثر افزایش سرعت به دلیل شتاب بیشتری است که هر نوع خاک در صورت جابجایی سریعتر به خود می گیرد. افزایش مقاومت کشش نیز باعث افزایش درصد لغزش می شود (Naghavi et al, 2007). البته درصد لغزش سامانه الکترونیکی در سرعت ۲/۵ نسبت به سرعت ۳ کیلومتر در ساعت بیشتر است که ممکن است به دلیل نرم شدن ناگهانی بیش از حد خاک باشد.

بین میانگین های درصد لغزش دو سامانه به استثناء حداقل مقدار تنظیمی کشش در مقادیر کشش تنظیمی دیگر اختلاف معنی داری وجود دارد چون به دلیل ثابت بودن حساسیت بالاروی در سامانه مکانیکی با افزایش مقدار کشش تنظیمی، واکنش سامانه هیدرومکانیکی کاهش می یابد (شکل ۵). در هنگام بکارگیری سامانه الکترونیکی در مقادیر کشش تنظیمی ۱، ۲ و ۳ به ترتیب ۱۱، ۴۷ و ۴۹/۶ درصد در مقایسه با سامانه مکانیکی از درصد لغزش کاسته شده است. سامانه الکترونیکی به دلیل داشتن حساسیت بالاروی مناسب در مقایسه با سامانه مکانیکی به موقع در مقابل تغییرات نیروی کششی واکنش نشان داده و از افزایش درصد لغزش جلوگیری می کند. این یافته با نتیجه تحقیق Ismail et al. (۱۹۸۳) مطابقت دارد.

همچنین در شکل ۵ مشاهده می شود که با افزایش مقادیر کشش تنظیمی، صرف نظر از نوع سامانه کنترل، درصد لغزش افزایش یافته است و این افزایش در سامانه مکانیکی معنی دار ولی در سامانه الکترونیکی معنی دار نبوده است. این مساله بدین دلیل است که افزایش مقادیر کشش تنظیمی باعث افزایش عمق کار و متعاقباً مقاومت کششی گاوآهن می شود. در نتیجه افزایش مقاومت کششی باعث افزایش درصد لغزش چرخ های محرک می شود. همچنین گزارش شده است که با افزایش عمق شخم درصد لغزش افزایش می یابد (Soltani & Loghavi, 2008).



شکل ۴. مقایسه میانگین های درصد لغزش دو سامانه کنترل در سرعت پیشروی متفاوت



شکل ۵- تاثیر نوع سامانه و مقادیر تنظیمی بر درصد لغزش چرخ های محرک

جدول ۱- نتایج تجزیه واریانس سامانه های کنترل

F					منابع تغییرات
عمق کار	بیزی فشاری در ساق و وسط	سرخش مصرفی	درصد لغزش چرخ های محرک	درجه آزادی	
۰/۲۳۸ ^{ns}	۰/۹۴ ^{ns}	۱/۷۶ ^{ns}	۰/۵۴ ^{ns}	۲	تکرار
۴۱/۲۸ ^{**}	۴/۹۴ [*]	۲۵۱/۶۷ ^{**}	۸۴/۸۳ ^{**}	۱	سامانه
۱/۹ ^{ns}	۱/۵۹ ^{ns}	۷۱/۴۸ ^{**}	۳/۶۸ ^{**}	۳	سرعت
۱۴/۴ ^{**}	۱۲۰/۸۳ ^{**}	۹۶/۸۲ ^{**}	۳۳/۶۳ ^{**}	۲	مقادیر تنظیمی
۰/۴۲ ^{ns}	۰/۳۵ ^{ns}	۸/۵۷ ^{**}	۲/۹۹ [*]	۳	سامانه × سرعت
۲/۲۹ ^{ns}	۳۹/۲۴ ^{**}	۴۸/۷۶ ^{**}	۱۶/۶۸ ^{**}	۲	سامانه × مقادیر تنظیمی
۱/۱۹ ^{ns}	۰/۴۳ ^{ns}	۴/۲۶ ^{**}	۰/۸ ^{ns}	۶	سرعت × مقادیر تنظیمی
۲/۳۹۸ [*]	۲/۲ ^{ns}	۶/۵۹ ^{**}	۱/۱۷ ^{ns}	۶	سامانه × سرعت × مقادیر تنظیمی
				۴۶	خطا
					ضریب تغییرات
۸/۵۸	۱۱/۴۲	۹/۱۴	۲۴/۴۵		

** معنی دار در سطح احتمال ۱٪ * معنی دار در سطح احتمال ۵٪ ns معنی دار نمی باشد.

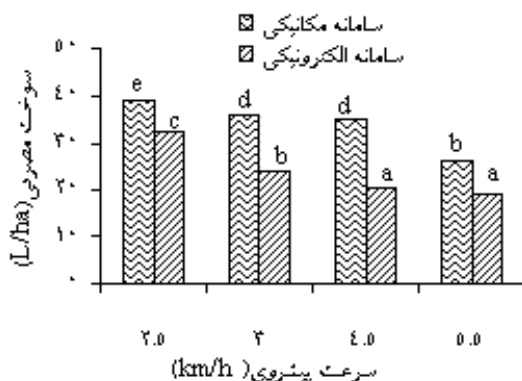
سوخت مصرفی

تجزیه واریانس داده های مصرف سوخت در سطوح مختلف نوع سامانه، سرعت پیشروی و مقادیر کشش تنظیمی در جدول ۱ نشان می دهد که تمامی فاکتورها و اثر متقابل دوگانه و سه گانه آن ها تاثیر معنی داری بر میزان سوخت مصرفی در سطح احتمال ۱٪ دارند.

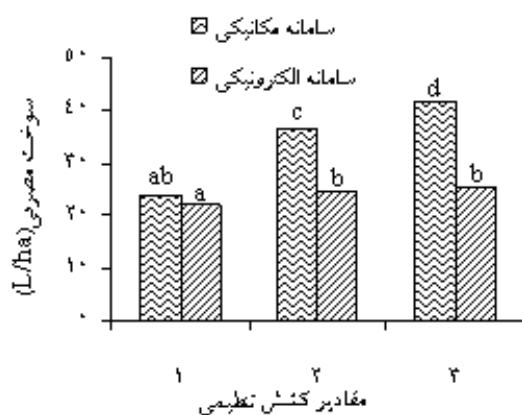
مقایسه میانگین های میزان سوخت مصرفی در تیمارهای مختلف سامانه و سرعت در شکل ۶ نشان می دهد که بین میانگین های سوخت مصرفی این دو سامانه در تمامی سرعت های مشابه اختلاف معنی داری وجود دارد و استفاده از سامانه الکترونیکی مصرف سوخت را در حداقل سرعت پیشروی به میزان ۱۶/۸ درصد و در حداکثر سرعت پیشروی ۲۷/۵ درصد کاهش داد. نتایج تحقیق Chancellor & Zhang (۱۹۸۹) نیز نشان داد که مصرف سوخت در سامانه کنترل الکترونیکی در مقایسه با سامانه کنترل مکانیکی به میزان قابل توجهی کاهش یافته است که با نتایج این پژوهش همخوانی دارد. بالا بودن مصرف سوخت در سامانه مکانیکی را می توان ناشی از پایین بودن حساسیت سامانه مکانیکی و بالا بودن میزان لغزش چرخ های محرک دانست. همانطور که در شکل ۶ مشاهده می شود با افزایش سرعت در هر سامانه مقدار سوخت مصرفی کاهش یافته است که با نتایج گزارش شده توسط دیگران مطابقت دارد (Abbaspour et al., 2006; Naghavi et al., 2007). دلیل این تاثیر را می توان این گونه بیان کرد که با افزایش سرعت پیشروی، در مدت زمان کمتری تراکتور واحد سطح مزرعه را طی می کند در نتیجه مقدار سوخت مصرفی در واحد سطح کاهش می یابد.

مقایسه میانگین های سوخت مصرفی سامانه ها در مقادیر کشش تنظیمی در شکل ۷ نشان می دهد که بین مقادیر سوخت مصرفی برای دو سامانه مکانیکی و الکترونیکی در مقادیر کشش تنظیمی ۲ و ۳ اختلاف معنی دار وجود دارد ولی در مقدار کشش تنظیمی ۱ اختلاف معنی دار نیست چون در مقدار کشش تنظیمی ۱ مقاومت کششی وسیله کمتر است و واکنش هر دو سامانه در مقابل تغییرات سفتی خاک مناسب است. سامانه الکترونیکی در مقایسه با سامانه مکانیکی به میزان ۳۲ و ۳۸/۷ درصد به ترتیب در مقادیر کشش تنظیمی ۲ و ۳، مصرف سوخت را کاهش داده است. علت وجود اختلاف معنی دار در سوخت مصرفی در مقادیر تنظیمی زیاد (در اجرای شخم عمیق) را می توان در حساسیت سامانه های کنترل کشش به نیروی مقاومت کششی دانست که با زیادتر شدن عمق شخم وزن گاوآهن زیاد می شود و سامانه مکانیکی به دلیل ثابت بودن حساسیت بالاروی آن نمی تواند به موقع در مقابل تغییرات مقاومت کششی ادوات واکنش نشان دهد و گاوآهن را بلند کند. سامانه های کنترل مکانیکی کشش تراکتورها براساس ترکیب نیرو و عمق شخم کار می کنند. آزمایش های مشاهده ای انجام شده در کارگاه و مزرعه نشان داد که در سامانه مکانیکی، این دو فاکتور با یکدیگر هماهنگ یا متناسب عمل نمی کنند به عبارت دیگر برای یک موقعیت ثابت اهرم کنترل کشش روی قطاع کوادرنات، عمق کار وسیله ثابت نیست. این دلیل در مواردی که حتی نیروی وارد به ساق وسط از حد تنظیمی کمتر است، باعث ایجاد مشکل می شود به عنوان مثال در نقاطی از مزرعه که خاک نرم تری دارد، خیش ها بیش از حد به درون خاک نفوذ می کنند که باعث ایجاد لغزش زیاد می شود و در این شرایط راننده مجبور است اهرم کنترل کشش را به طرف بالا آورده تا گاوآهن بالا بیاید و در اکثر موارد خیش ها کاملاً از خاک بیرون آورده می شوند. همچنین از شکل ۷ مشاهده می شود که با افزایش مقادیر کشش تنظیمی صرف نظر از نوع سامانه، میزان سوخت مصرفی افزایش یافته است که با نتایج گزارش شده توسط Soltani & Loghavi (۲۰۰۸)

و. و Abbaspour et al. (۲۰۰۶) مطابقت دارد. چون با افزایش مقدار تنظیمی کشش، نیروی کششی مورد نیاز افزایش و به تبع آن مقدار سوخت مصرفی نیز افزایش می یابد.



شکل ۶- مقایسه مصرف سوخت دو سامانه کنترل در سرعت پیشروی متفاوت

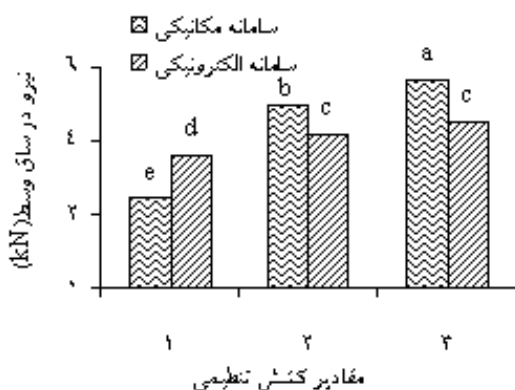


شکل ۷- تاثیر نوع سامانه کنترل و مقادیر تنظیمی کشش بر میانگین مصرف سوخت

نیروی فشاری در ساق وسط

نتایج حاصل از تجزیه واریانس اثرات سامانه کنترل، سرعت پیشروی و مقادیر کشش تنظیمی بر نیروی فشاری در ساق وسط سیستم اتصال سه نقطه در جدول ۱ نشان می دهد که اثرات نوع سامانه کنترل و مقادیر کشش تنظیمی و همچنین اثرات متقابل آن ها بر نیروی فشاری در ساق وسط، در سطح احتمال ۱٪ معنی دار است. سامانه کنترل کشش صرفنظر از نوع آن بر اساس بر اساس ترکیبی از نیرو و عمق کار عمل می کند و وظیفه آن ثابت نگه داشتن نیروی کششی وارده به تراکتور در هر شرایطی می باشد. چنانچه سامانه کنترل کشش حساسیت مطلوب داشته باشد، قادر به انجام این وظیفه خواهد شد. به همین دلیل در تحقیق حاضر اثر سرعت بر نیروی فشاری در ساق وسط، معنی دار مشاهده نمی شود و این به دلیل عملکرد صحیح سامانه های کنترل کشش می باشد. این نتایج با نتایج دیگران که در آزمایش های مزرعه ای به جای سامانه کنترل کشش از سامانه کنترل موقعیت استفاده کرده اند، مغایرت دارد زیرا در این حالت سامانه کنترل کشش فعال نیست تا نیروی وارده به تراکتور را کنترل نماید (Naderloo et al, 2009; Al-Janobi & Al-Suhaibani, 1998). لازم به ذکر است که در موقع شخم زدن حتما باید سامانه کنترل کشش بکار گرفته شود. این نتیجه با نتایج Naghavi et al. (۱۳۸۵) که در آزمون های مزرعه ای از سامانه کنترل کشش خودکار استفاده کرده اند، مطابقت دارد. مقایسه میانگین های نیروی فشاری در ساق وسط در تیمار های نوع سامانه و مقادیر کشش تنظیمی در شکل ۸ نشان می دهد که میانگین های دو سامانه در سطوح

تنظیمی ۲ و ۳ با هم اختلاف معنی داری دارند. دلیل معنی دار نبودن اختلاف میانگین ها در سطح تنظیمی ۱ این است که حساسیت بالاروی در سامانه مکانیکی ثابت است در نتیجه با افزایش مقدار کشش تنظیمی، واکنش سامانه هیدرومکانیکی کاهش می یابد. بکارگیری سامانه کنترل الکترونیکی منجر به کاهش ۱۶ درصدی نیروی فشاری در مقدار کشش تنظیمی ۲ و ۲۰ درصدی در مقدار کشش تنظیمی ۳ شده است که در اینجا دلیل پائین بودن درصد لغزش و مصرف سوخت سامانه الکترونیکی نسبت به سامانه کنترل مکانیکی آشکار می شود. چون با افزایش نیروی کششی، سرعت پیشروی پائین آمده و در نتیجه ی آن درصد لغزش چرخ های محرک افزایش می یابد. این امر منجر به افزایش مصرف سوخت تراکتور می شود. این روند با نتایج گزارش شده توسط دیگران مطابقت دارد (Ismail et al, 1983; Chancellor & Zhang, 1989).



شکل ۸- اثر نوع سامانه کنترل و مقادیر تنظیمی کشش بر نیروی فشاری در ساق وسط

عمق کار

تجزیه واریانس داده های عمق کار (بر حسب سانتی متر) در سطوح مختلف نوع سامانه، سرعت پیشروی و مقادیر کشش تنظیمی در جدول ۱ نشان می دهد که نوع سامانه و مقادیر تنظیمی تاثیر معنی داری در سطح احتمال ۱٪ بر عمق کار دارند. همچنین اثرات سه جانبه سامانه، سرعت و مقادیر کشش تنظیمی در سطح احتمال ۵٪ معنی دار است. مقایسه میانگین های عمق کار در جدول ۲ نشان می دهد که میانگین ها در سامانه کنترل الکترونیکی در حداکثر مقدار کشش تنظیمی و در تمامی سرعت های مشابه با میانگین های عمق کار سامانه مکانیکی اختلاف معنی داری ندارند. ولی در مقادیر تنظیمی ۱ و ۲ اختلاف معنی داری بین میانگین های این دو سامانه وجود دارد. ملاحظه می شود که عمق کار در سامانه کنترل الکترونیکی در مقایسه با سامانه مکانیکی مقدار کمتری دارد. البته بزرگترین اختلاف میانگین ها مربوط به سرعت ۳ کیلومتر در ساعت و مقدار تنظیمی کشش متوسط است که ۶/۸ سانتی متر است و در بقیه موارد اختلاف کمتر از ۵ سانتی متر می باشد که این مقدار در عملیات خاک ورزی اولیه زیاد نیست. کاهش جزئی عمق کار در سامانه الکترونیکی باعث کاهش درصد لغزش و سوخت مصرفی تراکتور شده است که در بخش های قبلی به آنها اشاره شد. این نتیجه با یافته های Ismail et al (۱۹۸۳) مطابقت دارد که آن ها گزارش دادند عمق کار در هنگام بکارگیری سامانه کنترل الکترونیکی نیرو در مقایسه با سامانه مکانیکی کاهش یافته است.

جدول ۲- مقایسه میانگین های عمق کار (برحسب سانتی متر) در تیمارهای مختلف

سرعت (km/h)	مقادیر کشتش تنظیمی	سامانه مکانیکی	سامانه الکترونیکی
	۱	۲۰/۴۲ ^{cdefg}	۱۶/۸ ^{ijk}
۲/۵	۲	۲۳/۸۸ ^a	۱۹/۴۲ ^{cdefghi}
	۳	۲۰/۸۴ ^{bcde}	۱۸/۹۳ ^{defghijk}
	۱	۱۷/۹۳ ^{ghijk}	۱۸/۵ ^{efghijk}
۳	۲	۲۳/۴۳ ^{ab}	۱۶/۶۱ ^{jk}
	۳	۲۱/۶۱ ^{abcd}	۲۰/۸۸ ^{bcde}
	۱	۲۱/۰۷ ^{bcde}	۱۷/۰۲ ^{ijk}
۴/۵	۲	۲۰/۸۱ ^{bcdef}	۲۰/۲۴ ^{cdefgh}
	۳	۲۱/۶۲ ^{abcd}	۱۹/۱۹ ^{defghij}
	۱	۱۷/۵۳ ^{hijk}	۱۶/۳۱ ^k
۵/۵	۲	۲۲/۰۴ ^{abc}	۱۸/۸۵ ^{efghijk}
	۳	۲۰/۴ ^{cdefg}	۱۸/۱ ^{fghijk}

* میانگین های دارای حروف مشترک از نظر آماری اختلاف معنی داری ندارند (LSD 5%).

نتیجه گیری

- ۱- به دلیل قابل تنظیم بودن حساسیت بالاروی و پایین روی بازوهای اتصال سه نقطه در سامانه الکترونیکی، عملکرد این سامانه در شرایط مزرعه ای رضایت بخش بود و کنترل عمق شخم گاوآهن در مقابل تغییرات شرایط خاک به موقع انجام گردید.
- ۲- در تمامی سرعت ها و مقادیر کشتش تنظیمی مشابه، سامانه کنترل مکانیکی در مقایسه با سامانه کنترل الکترونیکی مقادیر درصد لغزش و سوخت مصرفی بیشتری داشت. با افزایش سرعت پیشروی و مقادیر کشتش تنظیمی به دلیل پایین بودن حساسیت بالاروی سامانه مکانیکی، اختلاف این میانگین ها افزایش نشان داد.
- ۳- بکارگیری سامانه کنترل الکترونیکی منجر به کاهش ۱۶ درصدی نیروی فشاری در مقدار کشتش تنظیمی ۲ و ۲۰ درصدی در مقدار کشتش تنظیمی ۳ شد و در اینجا علت پائین بودن درصد لغزش و مصرف سوخت با سامانه الکترونیکی نسبت به سامانه مکانیکی آشکار می شود.
- ۴- عمق کار در سامانه الکترونیکی در مقایسه با سامانه مکانیکی مقدار کمتری دارد. البته اختلاف میانگین ها به استثناء یک مورد در بقیه موارد کمتر از ۵ سانتی متر می باشد. کاهش جزئی عمق کار در سامانه الکترونیکی باعث کاهش درصد لغزش و سوخت مصرفی تراکتور شده است.

1. Abbaspour-Gilandeh Y; Khalilian A; Alimardani R; Keyhani A R; Saadati S H (2005). A Comparison of uniform-depth and variable-depth tillage as affected by travel speed and soil moisture. *Journal of Iranian Agricultural Science*, 37(4): 473-483 (in Farsi with English Abstract).
2. Al-Janobi, A. A. & S.A. Al-Suhaibani. 1998. Draft of primary tillage implements in sandy loam soil. *Applied Engineering in Agriculture*, 14(4): 343-348.
3. Ayers. P.D., Varma, K.V. & Karim, M.N. 1989. Design and analysis of electro hydraulic draft control system. *Transaction of the ASAE* 32(6): 1853-1855.
4. Chancellor, W. & Zhang, N. 1989. Automatic Wheel-Slip Control for Tractors. *Transaction of the ASAE*, 32(1): 17-22.
5. Cowell, P. A. & M. J. Milne. 1977. An implement control system using pure draught sensing and modified linkage geometry. *Journal of Agriculture Engineering Research*, 22: 353-371.
6. Ismail. S. M., Singh, G. & Gee-Clough, D. 1983. Comparison of the field performance of three implements control systems for a tractor. *Journal of Agriculture Engineering Research*,(28): 521-536.
7. Ismail. S. M., Singh, G. & Gee-Clough, D. 1981. A preliminary Investigation of a Combined Slip and Draught Control for Tractors. *Journal of Agriculture Engineering Research*, 26: 293-306.
8. Jeyong. Lee., Yamazaki, M., Oida, A., Nakashima, H. & Shimizu, H. 1998. Electro-Hydraulic tillage depth control system for rotary implements mounted on agricultural tractor design and response experiments of control system. *Journal of Terramechanics*, 35: 229-238.
9. Kolator, B.1999. Mechatronic control of the implement linkage of agricultural tractors. Available at [www. Pan-ol.lublin](http://www.Pan-ol.lublin).
10. Naderloo, L., Alimadani, R., Akram, A., Javadikia, P. & Zeinali Khanghah, H. 2009. Tillage depth and forward speed effects on draft of three primary tillage implements in clay loam soil. *Journal of Food, Agriculture & Environment*, 7 (3&4): 132-135.
11. Naghavi, G., Khoshtaghaza, M. & Minaea, S. 2006. The effect of ground speed and ballasting on wheel slippage and fuel consumption of two wheel drive ITM 285 Tractor. *Journal of Agricultural Science*, 12(3): 694-701 (in Farsi).
12. Schuber, W.L. & Orbach, A. 2000. Control system for a hitched or trailed implement. US Patent No: 6,105,679, from [http:// www. uspto.gov](http://www.uspto.gov).
13. Soltani, A. & Loghavi, M. 2007. The effect of axle load and draft load on fuel consumption and tractive efficiency of two tractors with 4- bottom plow in tillage operation. *Environment and Agricultural Science*, 40(1): 125-135(in Farsi).
14. Wiegard, G.K. & Hanks, T.W. 1985. Vehicle with control system having operator-actuable switch for storing parameter signal value to control vehicle- connected implement raising and lowering structure. US Patent No: 4,508,176, from [http:// www. uspto.gov](http://www.uspto.gov).

Comparison of the field performance of two automatic draft control systems on a MF-399 tractor

Abstract

Performances of electronic and mechanical draft control systems on a MF399 tractor were evaluated and compared under field conditions. Hence, the effects of two draft control systems (mechanical and electronic draft control systems) under four ground speed levels and three set value of draft levels on rear wheel slippage, fuel consumption, compressive force in the top link and tillage depth in a sandy loam soil were assessed by conducting a randomized complete block design. Results of statistical analysis showed that there was a significant decrease in mean values of slippage and fuel consumption with the electronic control system compared to the mechanical system. It was found that the compressive force in the top link and mean depth value were significantly lower with the electronic control system that this resulted to a decrease in wheel slip and fuel consumption. The results also showed that fuel consumption decreased with increasing ground speed and decreasing set values of draft. The mean value of slippage in electronic control system for all of the treatments was less than 20%, while with the mechanical system it reached as high as 39%.

Key Words: Tractor, Sensor, Electronic draft control, Slippage, Fuel consumption.