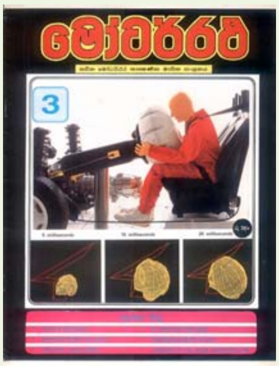
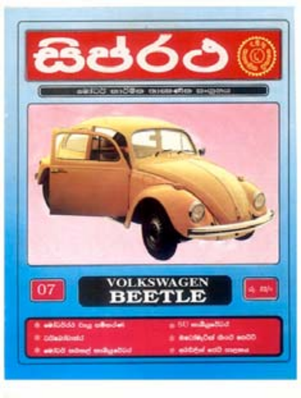
රියසකි



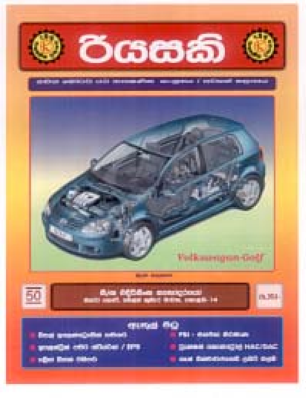
මෝටර්රථ ආදර්ශ කලාප දෙකක්

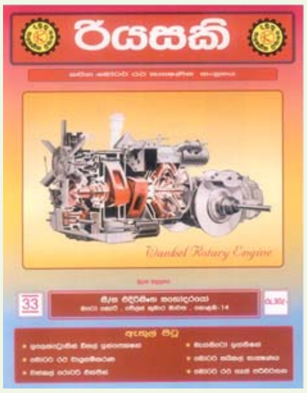
ශ්‍රී ලංකාවේ මුල්ම මෝටර් රථ තාක්ෂණ සඟරාව මෝටර්රථ නමින් 1995 ජනවාරි මස සිට ප්‍රකාශයට පත්වීම ආරම්භ වූ අතර කලාප 20 කින් අවසන් කරන ලදී. මෙය උසස් මෝටර් රථ තාක්ෂණය සඳහා වෙන් වූවකි.



සිප්රථ ආදර්ශ කලාප දෙකක්

උසස් මෝටර් රථ තාක්ෂණය සඳහා මෝටර්රථ සඟරාව නිකුත් වීමත් සමඟ පාඨක ඉල්ලීම මත සාමාන්‍ය මෝටර් රථ තාක්ෂණය සඳහාද සඟරාවක් 1996 මාර්තු මස සිට ප්‍රකාශයට පත් කරන ලදී එය නම් කෙරුණේ සිප්රථ නමිනි.





රියසකි ආදර්ශ කලාප දෙකක්

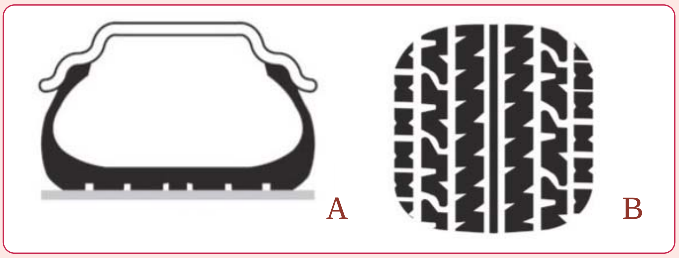
දමුතු තාක්ෂණ ප්‍රකාශන ආයතනය ලක්හඬ ගුවන් විදුලිය හා එක්ව ප්‍රකාශයට පත්කල ලක්හඬ රියසකි වැඩසටහන හා සම්බන්ධව රියසකි යන සඟරාව ප්‍රකාශයට පත් කෙරුනි. එය කලාප 50 කට පසු නතර කරනු ලැබුවේ මෙම වෙබ් අඩවිය සකස් කිරීම සඳහාය. ඉදිරියේදී නැවතත් මෙම සඟරාව වෙනත් ආරෙකින් මෙන්ම වෙනත් නමකින් නැවතත් ආරම්භ වනු ඇත.

මෙම වෙබ් පිටුව සකසා ඇත්තේ රියසකි මාසික සඟරාවේ පළවූ ට්‍රැක්ෂන් කොන්ට්‍රෝල් වර්ග පිළිබඳව වූ ලිපි පෙළ ඇසුරිනි.

ටයරයක හුලං පීඩනය වැදගත්වන අයුරු

මෝටර් රථයක එන්ජිමේ තෙල් මට්ටම පරීක්ෂාව, කූලන්ට් ලෙවල්, බ්‍රේක් ඔයිල් ලෙවල්, පවර් ස්ටියරින් ඔයිල් ලෙවල් වැනි කරුණු රැසක් රථයක රියදුරු විසින් පරීක්ෂා කර නියමිත අයුරු පවත්වා ගත යුතු අතර මෙයින් ඉතා වැදගත් වන්නේ ටයරයක හුලං පීඩනය නියමිත අගයෙන් පවත්වා ගැනුමයි. මෙය අඩුවීම හෝ වැඩිවීම ටයරයේ ඉක්මන් ගෙවීයාමට හේතු වනවා මෙන්ම එය වඩාත් උණුස්මි වී දුර ගමන් වලදී ටයර් පන්චි වීමෙන් භයානක රිය අනතුරුද සිදුවිය හැකිය. මේ නිසාම ටයර් ප්‍රෂර් මොනිටර් ක්‍රම නවීන රථවලට ආදේශ කර ඇති අතර බොහෝ රටවලට ආනයනය කරන රථ සඳහා එම පද්ධතිය අනිවාර්ය කර තිබෙයි. ටයරයක නියමිත හුලං පීඩනය පවත්වා නොගැනීමෙන් සිදුවන හානි පිලිබඳව අපි මෙම ලිපියෙන් දැනුවත් වෙමු.

■ ටයර් පීඩනය නියමිත අගයෙන් ඇති විට



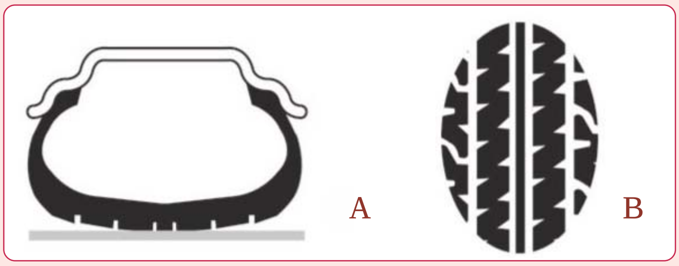
නියමිත පීඩනයෙන් හුලං පිරවූ ටයරයක් මාර්ගය හා හොඳින් සම්බන්ධ වන අයුරු

මෙහි දක්වා ඇත්තේ නියමිත පීඩන අගයෙන් පුරවන ලද ටයරයක් පොළව හොඳින් බදා සිටින අයුරුයි. මෙහිදී ටයරයේ කට්ට (treads) හොඳින් මාර්ගය බද සිටින අයුරු සටහන් දෙක මගින්ම දක්වා තිබේ. ඒ අනුව ටයරයේ කට්ට ගෙවීයාම සැම තැනම එකම ආකාරයෙන් බෙදී යයි. ටරයර වැඩි කි.මීටර ගණනක් ධාවනය කිරීමටද මෙහිදී හැකිවෙයි. එයට හේතුව රථයේ බර සෑම කට්ටයකටම සමසේ බෙදී යාමයි.

ඉහත ආකාරයට නියමිත අගයෙන් හුලං පිරවුනු ටයරයක් මාර්ගය හොඳින් බදා සිටීම නිසා රථය වංගු වලදී ලෙස්සායාම සිදු නොවන බැවින් වැඩි වේගයකින් වුවද වංගු ගැනීමට හැකිව තිබේ. බ්‍රේක් යෙදීමේදී වුවද ටයරයේ වැඩි පෘෂ්ඨයක පොලව මත ස්පර්ශ වීම යටතේ අඩු දුරකින් රථය නවත්වා ගත හැකිවේ. එමෙන්ම රියදුරු අපේක්ෂා කරන පථය හරහා ඒ අයුරින්ම රථය ධාවනය සිදුවෙයි. එය රථය හැසිරවීම පහසු කරන අතරම ආරක්ෂාවද වැඩි කරයි. එමෙන්ම දිගු කාලයක් ටයරය භාවිතා කල හැකිවෙයි.

■ ටයර් පීඩනය නියමිත අගයට වඩා වැඩි වූවිට

ටයරයක හුලං පීඩනය නියමිත අගයට වඩා වැඩිවීමද සුදුසු නොවෙයි. රථයකට කොතරම් හොඳ සස්පෙන්ෂන් පද්ධතියක් තිබුනත් ධාවනයේදී කුඩා ගැස්සීම් මූලික ලෙස උරා ගන්නේ මෙම ටයර් වලිනි. ඒ සඳහා අවශ්‍ය කුෂන් ගතිය මෙම ටයර් වල පවතින්නේ නියමිත පීඩනයෙන් හුලං යෙදූවිට පමණක් වන අතර එම පීඩනය වැඩි වූ විට ගලක් මෙන් පවතින ටයරය කුඩා ගැස්සීම් උරා නොගෙන එය සෘජුවම රථයේ බොඩියට සන්නයනය කරයි. එහෙත් හුලං පීඩනය වැඩි වීමෙන් මෙයට වඩා හානි ඇතිවන අතර ඉන් කිහිපයක් පහත සටහන මගින් දක්වා තිබෙයි.

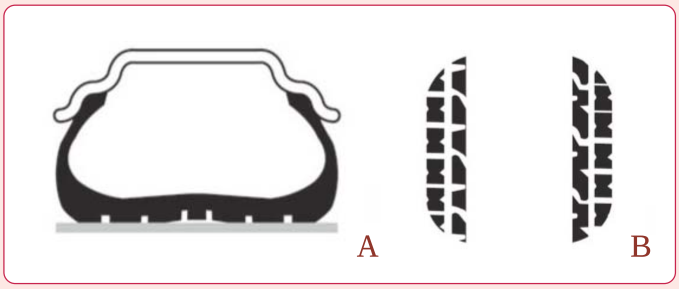


ටයරයක තුල පීඩනය වැඩිවූ විට මාර්ගය හා සම්බන්ධය අඩුවන අයුරු

මෙහි දක්වා ඇත්තේ නියමිත පීඩනය ඉක්මවූ ටයරයක් පොළව හා සම්බන්ධ වන අයුරුයි. එහිදී මාර්ගය හා සම්බන්ධ වන්නේ ටයරයේ මධ්‍ය කොටස පමණක් වන අතර එය ඉක්මනින් ටයරය ගෙවීයාමට හේතුවේ. බ්‍රේක් යෙදීමේදී ටයරය පොළව හා සම්බන්ධව ඇත්තේ සුළු ඉඩ ප්‍රමාණයකින් බැවින් රථය ඇදියන දුරද වැඩි වෙයි. එමෙන්ම වංගු වලදීද පොළව හා සම්බන්ධය අඩු බැවින් අනතුරු ඇතිවෙයි.

■ ටයර් පීඩනය නියමිත අගයට වඩා අඩු වූ විට

ටයරයක හුලං පීඩනය අඩු වූ විට එහි කුෂන් ගතිය වැඩිවීම නිසා දෝලන පද්ධතියට වැඩි සහනයක් ලැබුනද එය අන්තරාදායක වෙයි. පහත සටහනෙන් එය දක්වා තිබෙයි.



ටයරයක් තුල පීඩනය අඩු වූ විට මාර්ගය හා සම්බන්ධය අඩුවන අයුරු

ටයර් පීඩනය අඩුවූ විට ඉහත සටහන අයුරු ටයරයේ මධ්‍යය මාර්ගය හා ස්පර්ශ නොවන අතර B සටහන අයුරු ගැටි දෙක පමණක් ස්පර්ශ වීමෙන් මාර්ගය හා ස්පර්ශ වන පෙදෙස අඩු වී මෙයට පෙර සඳහන් කල අයුරු බ්‍රේක් යෙදීමේදී සහ වංගු වලදී ගැටළු ඇති වෙයි. මාර්ගය හා බැඳීම දුර්වල හෙයින් ධාවනයටද එය බාධාවක් වෙයි.

ඉහත ආකාරයට ටයරයේ දෙපස කොන් පමණක් ධාවනයේදී මාර්ගය හා සම්බන්ධ වීමෙන් ඒවා තදින් උණුසුම් වන අතර එය ටයරයේ සැකිල්ලට ඇතුලතින් හානි ගෙන දෙයි. ඉන්පසු ටයරය නියමිත අගයට හුලං පිරවූවත් එහිදී සැකිල්ල දුර්වල හෙයින් ඉහළ වේගයෙන් ධාවනය කරන විට ටයර පුපුරා ගොස් තද බල අනතුරු ඇතිවීමද සිදුවෙයි. ටයරයේ අසාමාන්‍ය ගෙවී යාම නිසා අඩුකලකින් එය මාරු කිරීමටද සිදුවෙයි. තවද මෙහිදී මාර්ගය හා රථය අතර ඝර්ෂණය වැඩිවීමෙන් ඉන්ධන පරිභෝජනයද වැඩිවෙයි. මෙලෙස ටයරයක නියමිත පීඩනය පවත්වා ගැනුම ඉතා වැදගත් නිසා නවීන රථවල ටයර් ප්‍රෂර් මොනිටර් ක්‍රම යොදනු ලැබෙයි.

❋❋❋❋