

面向21世纪普通高等教育规划教材

汽车发动机原理 与汽车理论



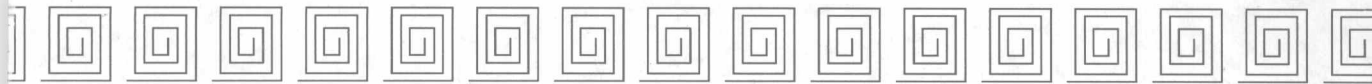
第2版

冯健璋 主编



机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS





面向 21 世纪

普通高等教育规划教材

汽车发动机原理 与汽车理论

第 2 版

主 编 冯健璋
副主编 盖玉先 侯树梅
参 编 李 才 凌永成 杨雪梅
主 审 房绍平



机械工业出版社

本书讲述了发动机的工作过程和汽车的基本理论。内容包括工程热力学基础、发动机的性能指标、换气过程、废气涡轮增压、燃料与燃烧热化学、柴油机燃烧过程、汽油机燃烧过程、发动机特性、发动机排放与噪声、汽车发动机新技术、汽车的动力性与燃油经济性、汽车动力装置参数的确定、汽车的制动性、汽车的操纵稳定性、汽车的平顺性和通过性等。

本书为汽车、内燃机制造与维修专业高等教育教材,也可供从事汽车、发动机的设计、制造和运用的工程技术人员、技术工人参考。

图书在版编目(CIP)数据

汽车发动机原理与汽车理论/冯健璋主编. —2版.

—北京:机械工业出版社,2005.1

面向21世纪普通高等教育规划教材

ISBN 7-111-07121-2

I. 汽... II. 冯... III. ①汽车—发动机—理论—高等学校—教材②汽车—理论—高等学校—教材 IV. U46

中国版本图书馆CIP数据核字(2004)第131910号

机械工业出版社(北京市百万庄大街22号 邮政编码100037)

策划编辑:邓海平

责任编辑:冷彬 版式设计:霍永明 责任校对:陈延翔

封面设计:王伟光 责任印制:施红

北京铭成印刷有限公司印刷·新华书店北京发行所发行

2005年2月第2版第1次印刷

787mm×1092mm¹/₁₆·24.75印张·608千字

定价:34.00元

凡购本书,如有缺页、倒页、脱页,由本社发行部调换
本社购书热线电话(010)68993821、88379646

68326294、68320718

封面无防伪标均为盗版

前 言

随着国民经济支柱产业的汽车和内燃机工业的迅速发展,急需汽车、内燃机制造与维修方面的专业高级技术人才。作为培养这方面人才的高等院校的汽车、内燃机制造与维修专业发展迅速,而该专业的教材又十分缺乏。为满足教学的需要,1997年由承德石油高等专科学校、哈尔滨工业大学汽车学院等院校的有关教师共同编写了《汽车发动机原理与汽车理论》(第1版)这本教材。

教材内容本着必需、够用为度,加强针对性和应用性的原则,紧跟汽车技术不断发展的形势,在教学内容现代化方面做了尝试,增添了诸如电控汽油喷射、柴油机电控和可变技术等方面的内容。为培养利用发动机的基本原理解决工程实际问题的能力,教材中安排了多篇文摘供读者借鉴。

在广大读者的支持下,本书第1版5年来连续印刷7次。

由于汽车工业日新月异的发展和教育事业的需要,我们在保持第1版的“基础理论够用,突出应用,跟踪汽车、发动机新技术”的基本编写原则及原书结构和内容基本不变的前提下,在第2版增添了一些学习发动机原理前必须掌握的基础知识以及汽车发动机的新技术、试验方法、汽车的驾驶性能、先进安全汽车、操纵稳定性的主动控制等内容,并对第1版中的错误加以修正。

第2版的主要内容有工程热力学基础、发动机的性能指标、发动机的换气过程、发动机废气涡轮增压、燃料与燃烧热化学、柴油机燃烧过程、汽油机燃烧过程、发动机特性、发动机排放与噪声、汽车发动机新技术、发动机试验、汽车的动力性、汽车的燃油经济性、汽车发动机装置参数的确定、汽车的制动性、汽车的操纵稳定性、汽车的平顺性和通过性。

第2版按授课学时数约80学时编写,其中发动机原理部分45学时,汽车理论部分35学时。教学时可根据专业的需要适当增、减学时。

本教材由承德石油高等专科学校的马健璋主编,并编写第3、4、8章,哈尔滨工业大学汽车学院的盖玉先编写第15、16、17章,承德石油高等专科学校的李才编写第1章,承德石油高等专科学校的侯树梅编写第5、7、10、11章,沈阳大学的凌永成编写第2、6、9章,南京工程学院的杨雪梅编写第12、13、14章。本教材由山西省机械厅的教授级高级工程师房绍平担任主审。

第2版在修订过程中还得到了上海铁道大学兼职教授、中国内燃机学会理事王景枯高级工程师的大力支持并提出了宝贵意见。本书引用了国内有关内燃机的刊物中的一些论文,在此也向论文作者一并表示感谢。

由于编者水平所限,疏漏、错误之处在所难免,敬请读者和专家批评指正。

编 者

本书常用符号表

拉丁字母

A/F ——空燃比

a ——加速度

B ——小时耗油量

b_e ——有效燃油消耗率

b_i ——指示燃油消耗率

Δb ——喷油泵循环供油量

c ——声速、比热容、土壤黏度系数、阻力系数

C_D ——空气阻力系数

C_m ——活塞平均速度

c_p ——比定压热容

c_v ——比定容热容

CA ——曲轴转角

D ——气缸直径、动力因数

E ——调速器起作用时作用在推力盘上的推力

A ——活塞面积

F_t ——汽车驱动力

F_i ——坡度阻力

F_j ——加速阻力

F_w ——空气阻力

F_{xb} ——地面制动力

F_z ——地面法向反作用力

F_μ ——制动器制动力

F_ϕ ——附着力

f ——频率、滚动阻力系数

H ——焓

h ——比焓

h_μ ——燃料低热值

I_z ——整车绕过质心铅垂轴的转动惯量

i ——气缸数

i_g ——变速箱传动比

i_0 ——主减速器传动比

i_s ——转向系统传动比

K ——适应性系数、稳定性因数、液力变矩器变矩比、悬架刚度、功率系数

k ——侧偏刚度

k_f ——前轮侧偏刚度

k_r ——外倾刚度后轮侧偏刚度

L ——轴距

L_0 ——理论空气量

Ma ——马赫数

m ——质量

$\dot{m}$ ——质量流量

M_1 ——新鲜充气量

M_2 ——燃烧产物量

M_r ——残余废气量

M_z ——回正力矩

m_1 ——非悬架质量

m_2 ——悬架质量

n ——发动机转速

N_e, N_r ——土壤承载能力系数

n_1 ——压缩多变系数

n_2 ——膨胀多变系数

n_b ——发动机标定转速

n_k ——增压器压气机转速

n_T ——增压器涡轮转速

p ——压力

p_a ——进气终了压力

p_b ——膨胀终了压力

p_g ——表压力

p_k ——增压压力

p_{me} ——平均有效压力

p_{mi} ——平均指示压力

p_0 ——环境压力

p_r ——残余废气压力

p_T ——涡轮前废气压力

p_w ——饱和蒸汽压力

p_z ——最高燃烧压力

p_γ ——真空度

P_L ——升功率

Q ——热量

q ——单位质量热量

q_m ——空气质量流量

Q_{mix} ——混合气热值

Q_s ——汽车百公里油耗

R ——气体常数、调速器推力盘运动时所受的摩擦

力、汽车转向半径

R_m ——通用气体常数

r ——车轮半径

S ——活塞行程、熵

s ——比熵、滑动率、拉普拉斯微分算子

T ——热力学温度

T_a ——进气终了温度

T_b ——膨胀终了温度

T_c ——压缩终点温度

T_k ——增压空气温度

t_n ——调速器稳定时间

T_0 ——环境温度

T_r ——残余废气温度

T_T ——涡轮前废气温度

T_t ——废气涡轮增压器的涡轮转矩

T_{tq} ——有效转矩

T_p ——废气涡轮增压器的泵轮转矩

T_z ——最高燃烧温度

T_μ ——制动器摩擦力矩

U ——内能

u ——汽车速度

u_{ch} ——特征车速

V ——容积、体积

v ——流速、质量体积、质心侧向速度、比体积

V_c ——压缩容积

V_s ——气缸工作容积

V_k ——燃烧室容积

W ——单位质量功

希腊字母

α ——过量空气系数、转角

γ ——残余废气系数、刚度比

κ ——等熵指数

δ ——后期膨胀比、旋转质量换算系数

δ_2 ——稳定调速率

ε ——压缩比、调速器灵敏度、悬架质量分配系数

η_{ad-k} ——压缩机绝热效率

η_{ad-T} ——废气涡轮绝热效率

η_e ——有效热效率

η_i ——指示热效率

η_m ——机械效率

η_T ——废气涡轮有效效率

η_{TK} ——增压器效率

η_v ——充气效率

θ ——点火或供油提前角

λ ——压升比、频率比

μ ——转矩储备系数、质量比

μ_n ——转速储备系数

μ_0 ——分子变更系数

ρ ——密度、预膨胀比

τ ——行程数、土壤切应力

τ_i ——着火延迟角

φ ——曲轴转角、附着系数

φ_b ——制动力系数

φ_i ——着火延迟角、侧向力系数

φ_0 ——同步附着系数

φ_s ——滑动附着系数

β ——制动器制动力分配系数、汽车质心侧偏角

ω_0 ——无阻尼圆频率

ξ ——阻尼比

目 录

前言

本书常用符号表

第一篇 汽车发动机原理

第一章 工程热力学基础..... 2

第一节 热功转换的基础知识 2

第二节 热力学第一定律 7

第三节 热力过程分析 12

第四节 热力学第二定律..... 18

思考题 22

第二章 发动机的性能指标 24

第一节 发动机的理论循环 24

第二节 四冲程发动机的实际循环 28

第三节 发动机的指示指标、有效指标和 强化指标 31

第四节 发动机的热平衡..... 34

第五节 发动机技术的现状与发展 35

思考题 37

第三章 发动机的换气过程 38

第一节 四冲程发动机的换气过程 38

第二节 四冲程发动机的充气效率 42

第三节 提高发动机充气效率的措施 44

第四节 二冲程发动机的换气过程 49

第五节 工程应用实例(文摘) 53

思考题 58

第四章 发动机废气涡轮增压 59

第一节 概述 59

第二节 废气涡轮增压器的基本结构 及原理 61

第三节 废气能量的利用..... 66

第四节 涡轮增压器与柴油机的匹配 69

第五节 工程应用实例(文摘) 74

思考题 76

第五章 燃料与燃烧热化学 77

第一节 发动机的燃料及使用特性 77

第二节 燃烧热化学 81

第三节 燃烧的基础知识..... 84

思考题 86

第六章 柴油机混合气的形成与燃烧 ... 87

第一节 燃料喷射与雾化..... 87

第二节 柴油机的燃烧过程 95

第三节 可燃混合气的形成与燃烧室 98

第四节 影响燃烧过程的运转因素分析 106

第五节 影响燃烧过程的结构因素 107

第六节 工程应用实例(文摘) 112

思考题 115

第七章 汽油机混合气的形成与燃烧 ... 116

第一节 化油器的工作原理 116

第二节 汽油机的燃烧过程 122

第三节 汽油机的燃烧室 128

第四节 工程应用实例(文摘) 131

思考题 135

第八章 发动机的特性..... 136

第一节 发动机工况、性能指标与工作过程 参数的关系 136

第二节 发动机的负荷特性 138

第三节 发动机的速度特性 140

第四节 柴油机的调速特性 145

第五节 发动机的万有特性 148

第六节 发动机有效功率和燃油消耗率 的大气修正 150

第七节 发动机与动力装置的匹配 153

思考题 155

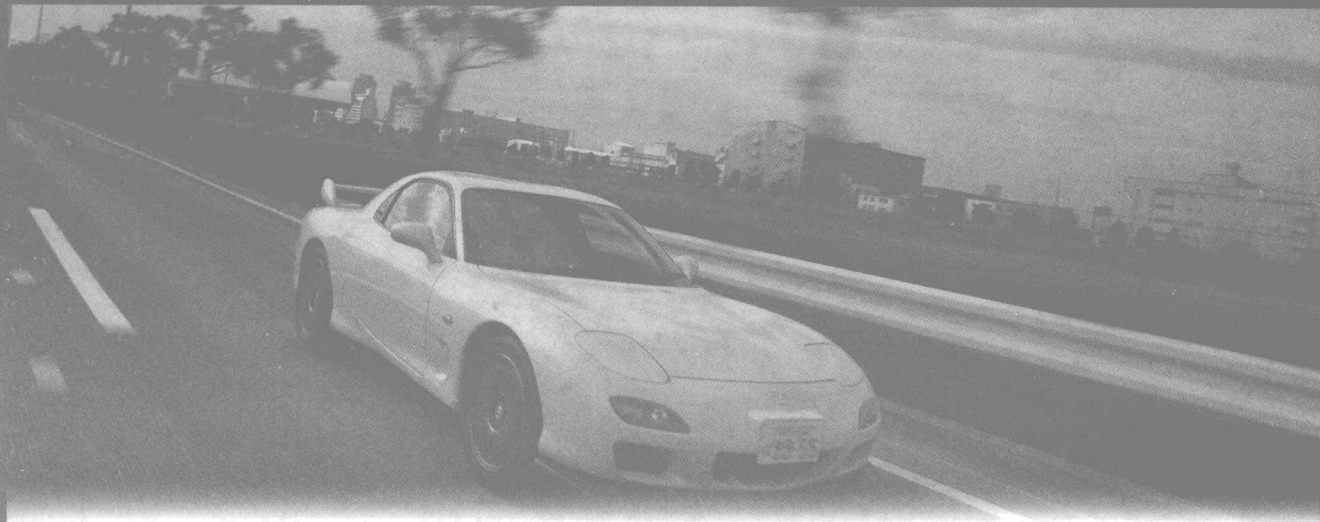
第九章 发动机的排放与噪声..... 156

第一节 排放物及危害 156

第二节 排放污染物的机内、机外 净化技术 160

第三节 排放法规及测试方法 171

第四节 柴油机的噪声	182	第一节 汽车燃油经济性的评价指标	303
第五节 工程应用实例(文摘)	187	第二节 汽车在各工况下的燃油消耗	304
思考题	188	第三节 影响汽车燃油经济性的因素	309
第十章 汽车发动机新技术	189	思考题	313
第一节 汽油机的新型燃烧室	189	第十四章 汽车动力装置参数的确定 ..	314
第二节 电控汽油喷射系统	197	第一节 发动机功率的选择	314
第三节 电控电子点火系统	210	第二节 传动比的选择	315
第四节 柴油机的电子控制	214	第三节 利用燃油经济性——加速时间曲线 确定动力装置参数	317
第五节 可变配气机构与可变进气管	219	思考题	320
第六节 工程应用实例一(文摘)	222	第十五章 汽车的制动性	321
第七节 电控气体燃料喷射系统	226	第一节 制动性的评价指标	321
第八节 工程应用实例二(文摘)	233	第二节 制动时车轮的受力分析	322
思考题	237	第三节 汽车的制动效能及其恒定性	326
第十一章 发动机试验	238	第四节 制动时汽车的方向稳定性	332
第一节 发动机试验的种类及有关标准	238	第五节 前后制动器制动力的比例关系	335
第二节 功率与燃油消耗率的测量	239	第六节 自动防抱死系统	342
第三节 发动机其他参数的测量	251	第七节 制动能量的回收	343
第四节 发动机台架试验	255	第八节 汽车行驶安全性发展动向	345
思考题	258	思考题	347
第二篇 汽车理论		第十六章 汽车的操纵稳定性	348
第十二章 汽车的动力性	260	第一节 概述	348
第一节 汽车的动力性指标	260	第二节 轮胎侧偏特性	351
第二节 汽车的驱动力	261	第三节 线性二自由度汽车模型对前轮角 输入的响应特性	356
第三节 汽车的行驶阻力	266	第四节 汽车操纵稳定性与悬架、转向系 的关系	361
第四节 汽车的动力方程	273	第五节 汽车操纵稳定性的道路试验	365
第五节 汽车行驶的驱动——附着条件	277	第六节 操纵稳定性的主动控制	369
第六节 汽车的驱动力——行驶阻力平衡图 与动力特性图	282	思考题	371
第七节 汽车的功率平衡	285	第十七章 汽车的平顺性及通过性	373
第八节 装有液力变矩器的动力特性	286	第一节 汽车的平顺性	373
第九节 影响汽车动力性的主要因素	291	第二节 汽车的通过性	377
第十节 汽车的驾驶性能	294	思考题	383
第十一节 汽车动力性试验	297	参考文献	384
思考题	302		
第十三章 汽车的燃油经济性	303		



第一篇

汽车发动机原理

发动机(本书中的发动机都是指汽车发动机)是汽车的动力来源,其质量的优劣,直接影响着汽车的性能、可靠程度和寿命。汽油机是汽车发动机的传统机型,由于其工作柔和、噪声低、运转平稳、升功率高、比质量轻,所以在轿车和轻型车上占优势。由于新技术的采用,汽油机在燃油经济性方面亦有较大的改善。车用柴油机是载货车的主要动力,其最大优点是经济性好,它的运行耗油率比汽油机低 30% ~ 40%。所以,近年来的趋势是发展柴油汽车,甚至在轿车领域柴油机的渗透量也在逐年增加。

内燃机的循环热效率高。现代高性能车用柴油机的循环热效率高达 40% 以上,车用汽油机的循环热效率也可达到 33% 左右。功率覆盖面大,转速范围宽,应用广泛是车用发动机的主要优点,而发动机排气对大气的污染、能源消耗日趋增高,又是内燃机工作者首先要解决的问题。

20 世纪 80 年代以来,发动机电子控制技术已有很大发展,其目标是使发动机运行参数始终保持最佳值,以求得发动机动力、经济、排放等性能指标的最佳化,并监视运行工况。

为了使汽车发动机最佳化运行,制造厂要设计、制造出高质量的产品,汽车的使用者还必须正确使用、经常维护。因此,从事发动机设计、制造、运用、维护、修理的技术人员要掌握发动机的基本理论,并能创造性地运用它。

汽车发动机原理是以提高发动机性能作为主要研究目标,深入到工作过程的各个阶段,分析影响性能指标的因素,研究提高性能指标的具体措施及努力方向。

汽车发动机原理的主要内容包括发动机的性能指标、特性、工作过程、增压技术、燃料与燃烧、排放、噪声及其防治、发动机电子控制等。



第一章

工程热力学基础

热力学是一门研究物质的能量、能量传递和转换以及能量与物质性质之间普遍关系的科学。工程热力学是热力学的工程分支，是在阐述热力学普遍原理的基础上，研究这些原理的技术应用的学科，它着重研究的是热能与其他形式能量（主要是机械能）之间的转换规律及其工程应用。工程热力学的研究内容主要包含三部分：

- 介绍构成工程热力学理论基础的两个基本定律——热力学第一定律和热力学第二定律；
- 介绍常用工质的热力性质；
- 根据热力学基本定律，结合工质的热力性质，分析计算实现热能和机械能相互转换的各种热力工程和热力循环，阐明提高转换效率的正确途径。

本章仅就工程热力学基础知识作一简要阐述，为学习汽车发动机原理提供必要的理论基础和分析计算方法。

第一节 热功转换的基础知识

一、能量与能源

世界由物质构成。一切物质都处于运动状态，能量是物质运动的度量。一切物质都具有能量，如果没有能量，世界就会永远处于静止状态，也就不会有生命。能量也是人类社会进步的动力。人类在日常生活和生产过程中需要各种形式的能量。随着人类社会的发展，人们对能量的认识和利用水平不断提高。到目前为止，人类所认识的能量主要有机械能、热能、电能、化学能、核能、辐射能等几种形式。能源是指能够直接或间接提供能量的物质资源。地球上存在各种形式的能源，通常人们按照开发的步骤将能源分为：

一次能源，即在自然界以自然形态存在可以直接开发利用的能源，如煤、石油、天然气、风能、水能、太阳能、地热能、海洋能等。

二次能源,即由一次能源直接或间接转化而来的能源,如电力、煤气、汽油、沼气、氢气、甲醇、酒精等。

热能利用有两种基本方式:一种是热利用,即将热能直接用于加热物体,以满足烧饭、采暖、烘干、熔炼等需要,这种利用方式已具有几千年的历史;另一种是动力利用,通常是指通过各种热力发动机(热机)将热能转换成机械能或者再通过发电机转换成电能,为人类的日常生活、工农业生产及交通运输提供动力。自从18世纪中叶发明蒸汽机以来,至今虽然只有200多年的历史,但却开创了热能动力利用的新纪元,使人类社会的生产力和科学技术的发展突飞猛进。然而,热能通过各种热机转换为机械能的有效利用程度(热效率)较低,早期蒸汽机的热效率只有1%~2%,现代燃气轮机装置的热效率约为37%~42%,蒸汽电站的热效率也只有40%左右。如何更有效地实现热能和机械能之间的转换,提高热机的热效率,是十分重要的课题。

二、工质的热力状态及其基本状态参数

工程热力学中,把实现热能与机械能相互转换的工作物质称为“工质”。热机的运转依靠气态工质在特定的条件下不断的改变它的热力状态(简称状态),执行某一具体的热工转换过程来实现的。汽车发动机的工质是气体(包括空气、燃气和烟气)。因为气体具有最好的流动性和膨胀性,便于快速引进热机,做功以后又能迅速排出热机,在相同压差或温差下,其膨胀比最大,因而能够更有效地做功。同时,由于气体的热力性质最简单,可以简化为理想气体,所以我们仅讨论气体的性质。

1. 热力系统

在热力学中,把某一宏观尺寸范围内的工质作为研究的具体对象,称为热力系统,简称系统。与该系统有相互作用的其他系统称为外界。包围系统的封闭表面就是系统与外界的分界面,称为边界(或界面)。边界可以是真实的,也可以是假想的。根据边界上物质和能量交换情况,热力系统分为下述几类:①开口系统,指与外界有物质交换的系统;②封闭系统,指与外界无物质交换的系统;③绝热系统,指与外界无热交换的系统;④孤立系统,指与外界既无物质交换,也无能量交换的系统。

2. 基本状态参数

标志气体热力状态的各个物理量叫做气体的状态参数。常用的状态参数主要有六个,即压力 p 、温度 T 、比体积 v 、内能 U 、焓 H 、熵 S 。其中 p 、 T 、 v 可以直接用仪表测量,且其物理意义易被理解,所以成为描述工质状态最常用的基本状态参数。

3. 压力 p

气体对单位面积容器壁所施加的垂直作用力称为压力 p 。按分子运动论,气体的压力是大量分子向容器壁面撞击的统计量。压力单位为Pa,被记做 N/m^2 ,工程上亦常用kPa和MPa。容器内压力的大小有两种不同的表示方法。一种是指明气体施于器壁上压力的实际数值,叫绝对压力,记做 p ;另一种是测量时压力计的读数压力,叫表压力,记做 p_g 。表压力是绝对压力高出于当时当地的大气压力 p_0 的数值,其关系式为

$$p = p_0 + p_g \quad (1-1)$$

如果容器内气体的绝对压力低于外界大气压力时,表压力为负数,仅取其数值,称之为真空度,记作 p_v ,即

$$p = p_0 - p_v \quad (1-2)$$

真空度的数值越大,说明越接近绝对真空。

表压力、真空度都只是相对于当时当地的大气压力而言的。显然,只有绝对压力才是真正说明气体状态的状态参数。

4. 温度 T

温度表示气体的冷热程度。按照分子运动论,气体的温度是气体内部分子不规则运动激烈程度的量度,是与气体分子平均速度有关的一个统计量。气体的温度越高,表明气体分子的平均动能越大。

热力学温度(旧称绝对温度) T 是国际单位制 SI 制中的基本温度,单位为 K。选取水的三相点温度为基本定点温度,规定其温度为 273.16K。1K 等于水的三相点热力学温度的 $1/273.16$ 。SI 允许使用摄氏温度 t ,并定义

$$t = T - T_0 \quad (1-3)$$

式中, $T_0 = 273.15\text{K}$,在一般工程计算中,把 T_0 取做 273K 已足够精确。摄氏温度每一度间隔与热力学温度每一度间隔相等,但摄氏温度的零点比热力学温度的零点高 273.15K。热力学温度不可能有负值。

必须指出,只有热力学温度才是状态参数。

5. 比体积 v

比体积是单位质量的物质所占的体积,单位为 m^3/kg ,即

$$v = \frac{V}{m} \quad V = mv \quad (1-4)$$

式中 v ——比体积;

V ——体积;

m ——质量。

比体积的倒数为密度 ρ ,密度是指单位体积的物质具有的质量,单位为 kg/m^3 ,即

$$\rho = \frac{m}{V} = \frac{1}{v} \quad (1-5)$$

6. 工质的平衡态

为了对系统中能量转换情况进行分析计算,系统中气体各部分的温度和压力必须均匀一致(即处于热平衡和机械平衡),且不随时间而变化,这样的状态称为热力学平衡状态(简称平衡态)。处于平衡态时,气体的所有状态参数都有确定的数值。只要知道两个独立的状态参数(如压力 p 和温度 T),就可以确定气体所处的状态及参数。

三、理想气体状态方程式

所谓理想气体就是假设气体内部分子不占有体积,分子间没有吸引力,这样的气体称为理想气体,在热力计算和分析中,常常把空气、燃气、烟气等气体近似的看作理想气体,因为气体分子间的平均距离要比固体和液体大得多,所以,气体分子本身的体积比气体所占的容积小得多,气体分子间的相互吸引力也很小。通常把实际气体近似地看作理想气体来进行各种热力计算,其结果极其相似。所以,对理想气体性质的研究在理论上和实际应用中都很重要。

根据分子运动论和理想气体的假定,结合试验所得的一些气体定律,并综合表示成理想气体状态方程式(或称克拉贝隆方程式)。对于 1kg 理想气体,其状态方程为

$$pv = RT \quad (1-6)$$

对于 $m \text{ kg}$ 理想气体, 其体积 $V = mv$
其状态方程为

$$pV = mRT \quad (1-7)$$

式中, R ——气体常数 $\text{J}/(\text{kg} \cdot \text{K})$, 它的数值决定于气体的种类。

对于 1 千摩尔 (kmol) 理想气体, 其质量为 $\mu \text{ kg}$ (μ 为其相对分子质量), 其体积为 $\mu v = V_m$ (m^3/kmol), 按式 (1-7) 可以得出 1 kmol 理想气体的状态方程为

$$p\mu v = \mu RT \quad (1-8)$$

设 $\mu R = R_m$,

即

$$pV_m = R_m T \quad (1-9)$$

根据上式可得

$$R_m = \mu R = \frac{pV_m}{T} \quad (1-10)$$

根据阿佛加德罗定律可得同温同压下, 相同体积的任何气体都具有相同数目的分子。因此, 在同温同压下任何气体的千摩尔体积相等。在物理标准状况 ($p_0 = 101325 \text{ Pa}$, $T_0 = 273.15 \text{ K}$) 条件下, 千摩尔体积气体的 V_m 的数值等于 $22.4 \text{ m}^3/\text{kmol}$, 故对于任何理想气体 R_m 的数值都相同, 因此将 R_m 称为通用气体常数, 将 p_0 、 T_0 及 V_m 值代入式 (1-9) 可得 $R_m = 8314.3 \text{ J}/(\text{kmol} \cdot \text{K})$

$$\text{或} \quad R = \frac{8314.3}{\mu} (\text{J}/(\text{kg} \cdot \text{K})) \quad (1-11)$$

理想气体状态方程式反映了理想气体三个基本状态参数间的内在联系: $f(p, v, T) = 0$, 只有知道其中两个参数就可以通过该方程求出第三个参数。

四、工质的比热容

在热力工程中, 热量计算常用到比热容。工质的比热容就是单位量的物质当单位温度变化时所吸收或放出的热量。用符号 c 表示比热容, 根据定义有

$$c = \frac{\delta q}{dT} \quad (1-12)$$

式中 δq ——某工质在某一状态下温度变化 dT 所吸收或放出的热量, kJ 或 J 。

(一) 比热容与物质单位的关系

因为工质的计量单位可用 kg 、 kmol 、 m^3 , 所以工质的比热容有如下三种:

比质量热容: c $\text{kJ}/(\text{kg} \cdot \text{K})$

比摩尔热容: c_m $\text{kJ}/(\text{kmol} \cdot \text{K})$

比容积热容: c' $\text{kJ}/(\text{m}^3 \cdot \text{K})$

(二) 比定压热容和比定容热容

气体在压力不变或体积不变的情况下被加热时的比热容, 分别叫比定压热容和比定容热容, 通常用脚标 p 和 V 来标注。如比定压热容记做 c_p ($\text{kJ}/(\text{kg} \cdot \text{K})$), 比定容热容为 c_v ($\text{kJ}/(\text{kg} \cdot \text{K})$), 而比定压千摩尔热容记做 $c_{p,m}$ ($\text{kJ}/(\text{kmol} \cdot \text{K})$), 比定容千摩尔热容为 $c_{v,m}$ ($\text{kJ}/(\text{kmol} \cdot \text{K})$) 等等。可以定义比热容比如下

$$\kappa = \frac{c_{p,m}}{c_{v,m}} = \frac{\mu c_p}{\mu c_v} \quad (1-13)$$

比热容比 κ 又称等熵指数, 它在工程热力学中有很重要的应用, 将在以后经常用到。

气体在定压下受热时, 由于在温度升高的同时, 还要克服外界抵抗力而膨胀做功, 所以同样升高 1°C , 比在定容下受热时需要更多的热量。实验表明, 理想气体的比定压热容值和比定容热容值的差是一个常数, 即梅耶公式

$$c_{p,m} - c_{v,m} = R_m \quad (1-14)$$

$$R_m = 8.3143 \text{ J}/(\text{kmol} \cdot \text{K}) \quad (1-15)$$

如果用 κ 和 R_m 来表示 $c_{p,m}$ 、 $c_{v,m}$, 由梅耶公式可得

$$c_{v,m} = \frac{1}{\kappa - 1} R_m \quad (1-16)$$

$$c_{p,m} = \frac{\kappa}{\kappa - 1} R_m \quad (1-17)$$

(三) 真实比热容和平均比热容

根据大量精确的试验数据和量子力学理论, 理想气体的比热容与压力无关, 而应是温度的函数, 可以表示成下式

$$c = a + bt + ct^2 + \dots \quad (\text{kJ}/(\text{kg} \cdot \text{K})) \quad (1-18)$$

式中, a , b , c 是常数, 它们的数值随气体的种类及加热过程的不同而异。

这种相应于某一温度下的气体比热容叫做真实比热容。

已知气体的真实比热容随温度变化的关系是 $c = f(t)$ 时, 气体由 t_1 升到 t_2 所需的热量可按式计算

$$q_{1,2} = \int_{t_1}^{t_2} c dt = \int_{t_1}^{t_2} (a + bt + ct^2 + \dots) dt \quad (1-19)$$

而

$$c_m \Big|_{t_1}^{t_2} = \frac{\int_{t_1}^{t_2} c dt}{t_2 - t_1} \quad (1-20)$$

$c_m \Big|_{t_1}^{t_2}$ 称为该气体在 t_1 到 t_2 温度范围内的“平均比热容”。根据真实比热容编制由 $0 \sim t^\circ\text{C}$ 的平均比热容 $c_m \Big|_{t_1}^{t_2}$ 的数据表, 将给比热容变化(因温度改变所引起)而导致的热量变化的计算带来方便。

(四) 定比热容

在实际应用中, 温度变化不大或不要求很精确的计算时, 常忽略温度的影响而把理想气体的比热容当做常量, 只按理想气体的原子数确定比热容, 称为定比热容, 如表 1-1 所示。

表 1-1 理想气体的定值比摩尔热容和比热容比

	单原子气体	双原子气体	多原子气体
$c_{v,m}$	$3/2 R_m$	$5/2 R_m$	$7/2 R_m$
$c_{p,m}$	$5/2 R_m$	$7/2 R_m$	$9/2 R_m$
κ	1.66	1.40	1.29

五、热力过程

热力过程是指热力系统从一个状态向另一个状态变化时所经历的全部状态总合。

热力系统从一个平衡(均匀)状态连续经历一系列(无数个)平衡的中间状态过度到另一个平衡状态,这样的过程称为内平衡过程;否则便是内不平衡过程。

在热力学中,常用两个彼此独立的状态参数构成坐标图。例如,以 p 为纵坐标, V 为横坐标组成的坐标图(简称压容图)来进行热力学分析,如图 1-1 所示。图中 1 点, 2 点分别代表 p 和 V 两个独立的状态参数所确定的两个平衡状态,曲线代表一个内平衡过程。如果工质由状态 1 变化到状态 2 所经历的不是一个内平衡过程,则该过程无法在 $p-V$ 图上表示,仅可标出 1、2 两个平衡态,其过程用虚线表示。

可逆过程:假设系统经历平衡过程 1—2,由状态 1 变化到状态 2,并对外做膨胀功 W ,如图 1-2 所示。如果外界给以同样大小的压缩功 W 使系统从状态 2 返回,循着原来的过程曲线经历完全相同的中间状态恢复到原来状态 1,而且外界也恢复到原来的状态,既没有得到功,也没有消耗功,这样的平衡过程称为可逆过程。

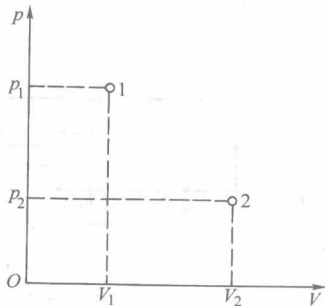


图 1-1

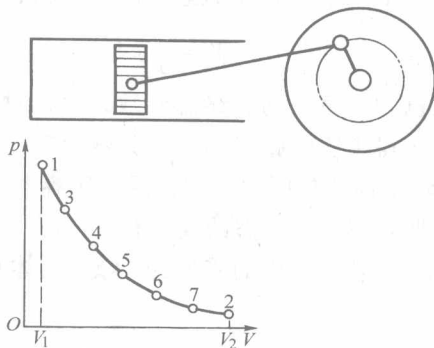


图 1-2

只有无摩擦、无温差传热的平衡过程才有可逆性,即可逆过程就是无摩擦、无温差的平衡过程。

可逆过程是没有任何损失的理想过程,实际的热力过程既不可能是绝对的平衡过程,又不可避免的会有摩擦。因此,可逆过程是实际过程的理想极限。后面章节讨论的主要是针对可逆过程的。

第二节 热力学第一定律

热力学第一定律的实质就是热力过程中的能量守恒和转换定律,它建立了热力过程中的能量平衡关系,是热力学宏观分析方法的主要依据之一。热力学第一定律可表述为:在热能与其他形式能的互相转换过程中,能的总量始终不变。

根据热力学第一定律,要想得到机械能就必须花费热能或其他能量,那种不花费任何能量就可以产生动力的机器只能是一种幻想而已。因此,热力学第一定律也可以表述为:不花费任何能量就可以产生功的第一类永动机是不可能被成功制造的。

热力学第一定律适用于一切热力系统和热力过程,不论是开口系统还是闭口系统,热力

学第一定律均可表达为

进入系统的能量 - 离开系统的能量 = 系统储存能量的变化

一、功、热量和内能

1. 工质的膨胀功 W

功是与系统的状态变化过程相联系的物理量。在力学中,功(或功量)定义为力和沿力作用方向的位移的乘积。例如,物体在力 F 的作用下沿力 F 的方向 x 产生了微小的位移 dx ,则该力所做的功为 $\delta W = Fdx$ 。

下面讨论工质在可逆过程中所做的功。图 1-3 表示质量为 m 的气态工质封闭在气缸内,进行一个可逆膨胀过程做功的情况。设活塞截面积为 A ,工质作用在活塞上的力为 pA ,活塞被推进一微小距离 dx ,在这期间,工质的膨胀极小,工质的压力几乎不变,因而工质对活塞做的功为

$$\delta W = pAdx = pdV \quad (1-21)$$

对可逆过程 1—2,工质由状态 1 膨胀到状态 2 的膨胀功为

$$W = \int_1^2 pdV \quad (1-22)$$

如果已知工质的初、终态参数,以及过程 1—2 的函数关系,则可求得工质的膨胀功 W ,其数值等于 p — V 图上过程曲线 $p=f(V)$ 下面所包围的面积,因此压容图也叫示功图。由图可见,膨胀功不仅同状态的改变有关,而且与状态变化所经历的过程有关。若气缸中的工质为 1kg,其体积为 V ,则膨胀功 w 为

$$\delta w = pdV \quad (1-23)$$

$$w = \int_1^2 pdV \quad (1-24)$$

当工质受到外界压缩时,则是外界对工质做功。这时 dV 为负值,由式(1-24)算出的功也是负值,负的膨胀功实际上表明工质接受了外界的压缩功。

2. 热量 Q

热力学中把热量定义为系统和外界之间仅仅由于温度不同而通过边界传递的能量。热量和功一样不是热力状态的参数,而是工质状态改变时对外的效应,即传递中的能量,没有能量的传递过程也就没有功和热量,因此说工质在某一状态下具有多少热量是毫无意义的。

热量和功又有不同之处:功是两物体间通过宏观的运动发生相互作用而传递的能量;热量则是两物体间通过微观的分子运动发生相互作用而传递的能量;传热过程中不出现能量形态的转化;功转变成热量是无条件的,而热量转变成功是有条件的。

按习惯,规定外界加给系统的热量为正,而系统放给外界的热量为负。国际单位制规定功 W 和热量 Q 的单位都用焦耳(J)。

3. 工质的内能

工质内部所具有的各种能量,总称为工质的能量。由于工程热力学主要讨论内能和机械能之间的相互转换,不考虑化学变化和原子核反应的热力过程,故可以认为这两部分能量保持不变,而认为工质的内能是分子热运动的动能和克服分子间作用力的分子位能的总和。分

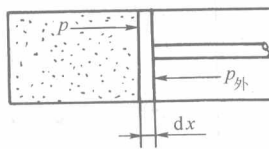
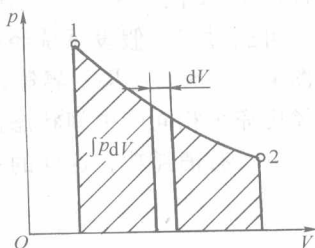


图 1-3 可逆过程的体积变化功

子动能是由分子直线运动动能、旋转运动动能、分子内原子振动能、原子内电子振动能组成, 由于工质内动能与内位能都与热能无关, 故也称工质内部的热能。分子运动动能是温度 T 的函数, 分子间的位能是比体积的函数。因此工质内能决定于工质的比体积和温度, 即与工质的热力状况有关。一旦工质的状态发生变化, 内能也跟着改变。单位质量工质的内能 u 也是一个状态参数, 其单位是 J/kg 或 kJ/kg 。 $m\text{kg}$ 工质的总内能 $U = mu$, 单位是 J 或 kJ 。

工质内能的变化值 $\Delta U = U_2 - U_1$ 只与工质的初、终态有关, 而与其所经历的过程无关。在热工计算中, 通常只需计算内能的变化值, 对内能在某一状态下的值不予考虑。

对于理想气体, 因假设其分子间没有引力, 故理想气体间的分子位能为零, 其内能仅是温度的单值函数。

二、封闭系统能量方程式

热力学第一定律应用到不同系统的能量转换过程中去, 可得到不同的能量平衡方程式。现在讨论最简单的封闭系统的能量转换情况。

封闭在气缸中的定量工质, 可作为封闭系统的典型例子。假定气缸中的工质为 1kg , 热力学第一定律可表达为

$$q = \Delta u + w \quad (1-25)$$

式中 q ——外界加给每 1kg 工质的热量 (J/kg);

w ——每 1kg 工质对外界所做的功 (J/kg);

Δu ——每 1kg 工质内能的增加 (J/kg)。

对于 $m\text{kg}$ 工质来说, 其总热量 Q 可表达为

$$Q = \Delta U + W \quad (1-26)$$

式(1-25)、(1-26)叫做热力学第一定律解析式或封闭系统能量方程式。式中各项可以是正数、零或负数。

在式(1-25)中若 q 为负, 表明工质对外界传出热量, w 为负表明工质接受了外界的压缩功, Δu 为负表明工质的内能减少。以上这些公式是从热力学第一定律直接用于封闭系统而导出的, 所以它们对于任何工质, 任何过程都适用。

式(1-25)清楚的表明热量和功的转换要通过工质来完成。如果让热机工质定期回到它们的初状态, 周而复始, 循环不休, 就可不断地使热量转换为功。此时每完成一个闭合的热力过程(热力循环)工质的内能不变, 即 $\oint du = 0$ 。根据式(1-25), 在该周期工质实际所得的热量将全部转为当量的功。这正是热机工作的根本道理。由此可见, 不消耗热量, 或少消耗热量而连续作出超额机械功的热机是不存在的。热力学第一定律直接否定了这创造能量的“第一类永动机”。

在上面讨论的封闭系统的能量平衡的方程中, 如果系统是经历比体积不变的等容过程, 则由式(1-23)得

$$\delta w = p dv = 0 \quad (1-27)$$

由式(1-25)得

$$\delta q = du + \delta w = du \quad (1-28)$$

即工质在等容过程中吸收或放出的热量, 全部变为工质的内能增加或减少。同时根据比定容热容的定义有