



# 前言

交通职业教育教学指导委员会交通工程机械学科委员会自 1985 年成立以来,对本学科港口机械、筑路机械两个专业的教材编写工作一直十分重视,把教材建设工作作为学科委员会工作的重中之重,在“八五”和“九五”期间,先后组织人员编写了十多种专业急需教材,供港口机械和筑路机械两个专业内部使用,解决了各学校专业教材短缺的困难。

随着港口和公路建设事业的不断发展,港口机械和公路施工机械的更新换代速度加快,各种新工艺、新技术、新设备不断出现,对本学科的人才培养提出了更高的要求。另外,根据目前职业教育的发展形势,多数重点中专学校已改制为高等职业技术学院,中专学校一般同时招收中专和高职学生,本学科教材使用对象的主体已经发生了变化。为适应这一形势,交通工程机械学科委员会于 1995 年 5 月在云南交通学校召开了二届二次会议,制定了“十五”教材编写出版规划,并确定了“十五”教材编写的原则为:

1. 拓宽教材的使用范围。本套教材主要面向高职,也可用于相关专业的职业资格培训和各类在职培训,亦可供有关技术人员参考。

2. 教材内容难易适度,改变了以往教材偏多、偏深、偏难的现象,注重理论联系实际,便于学生自学。

3. 在教材内容的取舍和主次的选择方面,照顾广度,控制深度,力求针对专业,服务专业,对与本专业密切相关的内容予以足够的重视。

4. 教材编写立足于国内工程机械使用的实际情况,结合典型机型,系统介绍工程机械设备的基本结构和工作原理,同时,有选择地介绍一些国外的新技术、新设备,以便拓宽学生的视野,为学生进一步深造打下基础。

“十五”期间公开出版的港口机械专业教材共 10 种,包括《内燃机构造与原理》、《港口机械修理》、《计算机绘图基础教程》、《港口起重机械》和《港口输送机械与集装箱机械》。

《内燃机构造与原理》是高等职业教育港口机械专业规划教材之一,主要内容包括:内燃机基本工作原理,曲柄连杆机构,换气过程和配气机构,汽油机、柴油机燃烧过程和燃油供给系,汽油机点火系,冷却系,润滑系,起动系,内燃机增压,内燃机特性以及内燃机的污染与控制。

参加本书编写工作的有:江苏海事职业技术学院孙建新(编写第一、二、三、四、六、九、十二章)、刘琦(编写第五、七、八、十、十一章),全书由孙建新主编,南通航运职业技术学院马乔林主审。

本教材在编写过程中得到交通系统各院(校)领导和教师的大力支持,在此表示感谢!

编写高职教材,我们尚缺少经验,书中不妥和疏漏之处,敬请读者指正。

交通职业教育教学指导委员会  
交通工程机械学科委员会

1995 年 5 月

# 目录

|                             |   |
|-----------------------------|---|
| 第一章 内燃机基本工作原理.....          | 员 |
| 第一节 内燃机概述.....              | 员 |
| 第二节 内燃机的工作原理.....           | 远 |
| 第三节 内燃机的性能指标 .....          | 员 |
| 第四节 内燃机的热力循环 .....          | 缘 |
| 第五节 内燃机的分类和型号 .....         | 员 |
| 第二章 曲柄连杆机构 .....            | 员 |
| 第一节 曲柄连杆机构的工作条件 .....       | 员 |
| 第二节 机体组 .....               | 员 |
| 第三节 活塞连杆组 .....             | 缘 |
| 第四节 曲轴飞轮组 .....             | 源 |
| 第三章 换气过程和配气机构 .....         | 缘 |
| 第一节 换气过程 .....              | 缘 |
| 第二节 配气机构的功用、类型.....         | 缘 |
| 第三节 配气机构的主要零件 .....         | 缘 |
| 第四章 汽油机燃烧过程和燃油供给系 .....     | 缘 |
| 第一节 概述 .....                | 缘 |
| 第二节 汽油机的燃烧过程 .....          | 缘 |
| 第三节 汽油机的燃烧室 .....           | 缘 |
| 第四节 简单化油器与可燃混合气的形成 .....    | 缘 |
| 第五节 可燃混合气成分与汽油机性能的关系 .....  | 远 |
| 第六节 现代化油器 .....             | 远 |
| 第七节 现代化油器的类型、附属装置和操纵机构..... | 缘 |
| 第八节 典型化油器构造实例 .....         | 员 |
| 第九节 汽油供给装置 .....            | 源 |
| 第十节 进、排气装置.....             | 源 |
| 第十一节 汽油喷射式燃油供给系 .....       | 员 |
| 第五章 柴油机燃烧过程和燃油供给系 .....     | 员 |
| 第一节 概述 .....                | 员 |
| 第二节 柴油机混合气的形成与燃烧室 .....     | 员 |
| 第三节 柴油机的燃烧过程 .....          | 缘 |

|      |                      |   |
|------|----------------------|---|
| 第四节  | 输油泵 .....            | 页 |
| 第五节  | 喷油器 .....            | 页 |
| 第六节  | 喷油泵 .....            | 页 |
| 第七节  | 喷油泵的驱动与供油正时 .....    | 页 |
| 第八节  | 调速器 .....            | 页 |
| 第九节  | 转子式分配泵 .....         | 页 |
| 第十节  | 柴油机电控高压喷射系统 .....    | 页 |
| 第六章  | 汽油机点火系 .....         | 页 |
| 第一节  | 概述 .....             | 页 |
| 第二节  | 蓄电池点火系的组成与工作原理 ..... | 页 |
| 第三节  | 蓄电池点火系的主要部件 .....    | 页 |
| 第四节  | 电子点火系统 .....         | 页 |
| 第五节  | 车用电源 .....           | 页 |
| 第七章  | 冷却系 .....            | 页 |
| 第一节  | 概述 .....             | 页 |
| 第二节  | 水冷系的组成及循环水路 .....    | 页 |
| 第三节  | 冷却系的主要机件 .....       | 页 |
| 第四节  | 冷却系统的调节和冷却液 .....    | 页 |
| 第五节  | 风冷系 .....            | 页 |
| 第八章  | 润滑系 .....            | 页 |
| 第一节  | 概述 .....             | 页 |
| 第二节  | 润滑方式和润滑剂 .....       | 页 |
| 第三节  | 润滑系的组成和润滑油路 .....    | 页 |
| 第四节  | 润滑系的主要机件 .....       | 页 |
| 第五节  | 曲轴箱通风 .....          | 页 |
| 第九章  | 起动系 .....            | 页 |
| 第一节  | 概述 .....             | 页 |
| 第二节  | 电动机起动 .....          | 页 |
| 第三节  | 改善起动性能的措施 .....      | 页 |
| 第十章  | 内燃机增压 .....          | 页 |
| 第一节  | 概述 .....             | 页 |
| 第二节  | 内燃机增压 .....          | 页 |
| 第三节  | 废气涡轮增压器 .....        | 页 |
| 第四节  | 增压内燃机的结构特点 .....     | 页 |
| 第十一章 | 内燃机特性 .....          | 页 |
| 第一节  | 概述 .....             | 页 |
| 第二节  | 内燃机速度特性 .....        | 页 |
| 第三节  | 内燃机负荷特性 .....        | 页 |
| 第四节  | 万有特性 .....           | 页 |
| 第五节  | 内燃机的功率标定及大气修正 .....  | 页 |

|      |                     |     |
|------|---------------------|-----|
| 第十二章 | 内燃机的污染与控制.....      | 152 |
| 第一节  | 概述.....             | 152 |
| 第二节  | 影响汽油机排放的因素.....     | 153 |
| 第三节  | 汽油机排气污染的机内净化措施..... | 154 |
| 第四节  | 汽油机排气污染的机外净化措施..... | 155 |
| 参考文献 | .....               | 156 |

# 第一章 内燃机基本工作原理

## 第一节 内燃机概述

### 一、概述

内燃机是热机的一种,是将燃料的化学能经过燃烧释放的热能转变为机械功的机器。

热机可分为外燃机和内燃机两种类型。在外燃机中,燃料的燃烧发生在气缸的外部,而工质(燃气)膨胀做功是在气缸内部进行的,如蒸汽机、汽轮机等。因此外燃机存在着工质传递过程的热损失。在内燃机中,燃料的燃烧和工质的膨胀做功均在气缸内部进行,因而内燃机能量损失较小,具有较高的热效率。

按活塞的运动规律分,内燃机有往复运动式和旋转活塞式两类。其中,往复运动式内燃机性能更为完善,使用最广泛,是本课程学习的内容。

内燃机的基本工作过程是完成两次能量转换,即燃料在气缸中燃烧,将化学能转变为热能,燃烧产生的高温高压燃气作为工质在气缸内膨胀,推动活塞运动,将热能转变为机械功。活塞的往复运动通过曲柄连杆机构转变为曲轴的回转运动,驱动机械工作。

内燃机具有下列突出优点:

(1) 经济性好,热效率在热机中最高,一般为 $30\% \sim 40\%$ 。

(2) 尺寸小、质量轻、结构紧凑,便于安装布置。

(3) 功率范围广。单机功率在(1000~10000)kW,适用范围广。

(4) 机动性好。起动方便、迅速,加速性能好,正常起动只需要几秒钟,并能很快达到全负荷工况。

内燃机也存在如下一些缺点:

(1) 运转时噪声大;

(2) 废气中有害成分对大气污染较严重。

内燃机的优点使其作为发动机,在交通运输、港口机械、工程机械及矿山机械等方面,得到极其广泛的应用。

### 二、内燃机总体构造

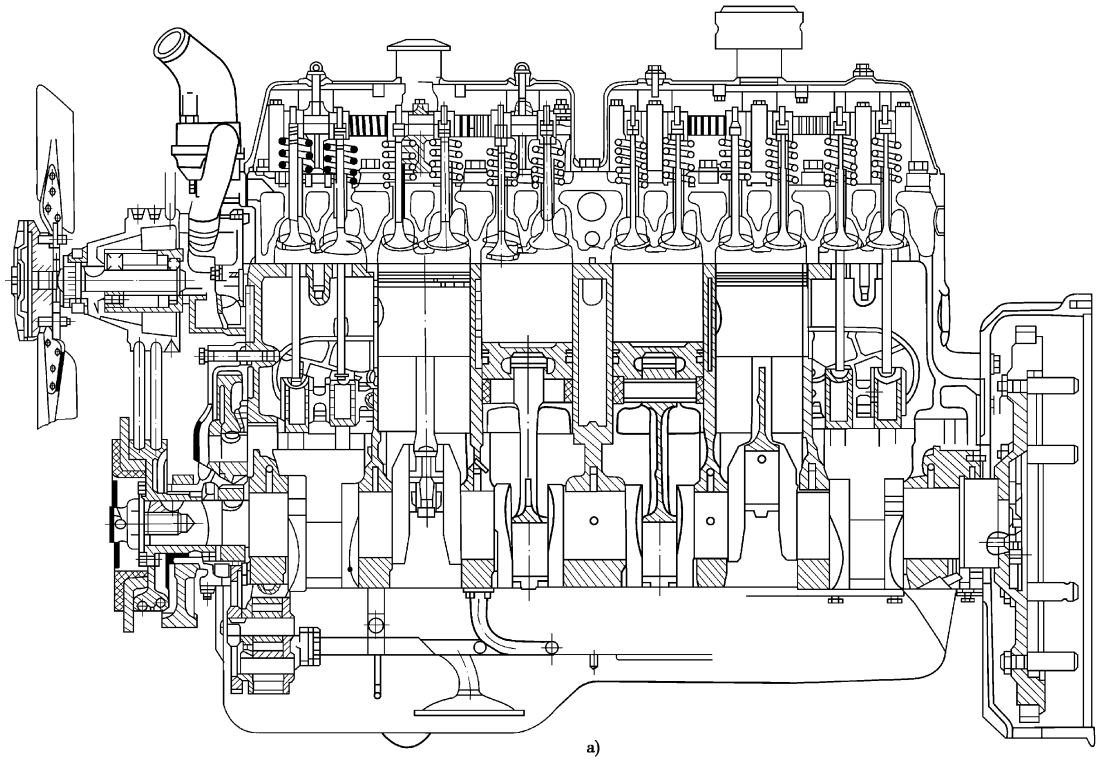
内燃机主要由曲柄连杆机构、配气机构、燃料供给系、汽油机点火系、润滑系、冷却系及起动系等组成,如图1-1所示。这些机构和系统保证了内燃机连续不断地正常工作。

#### 1. 曲柄连杆机构

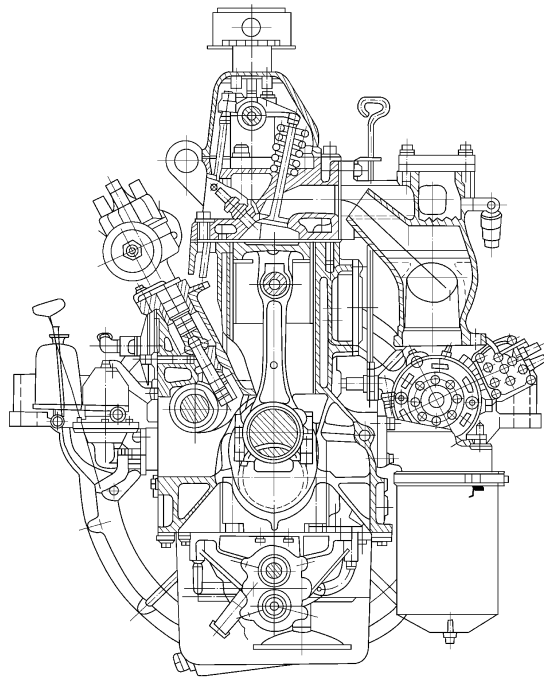
曲柄连杆机构的功用是组成燃气工作的空间(气缸),并将活塞的往复运动转换成曲轴的回转运动。其组成主要有气缸体、气缸盖、活塞组件、连杆组件和曲轴飞轮组件等。

#### 2. 配气机构

配气机构的功用是按工作循环的要求,定时地启闭进、排气门,排出气缸内的废气,吸入新

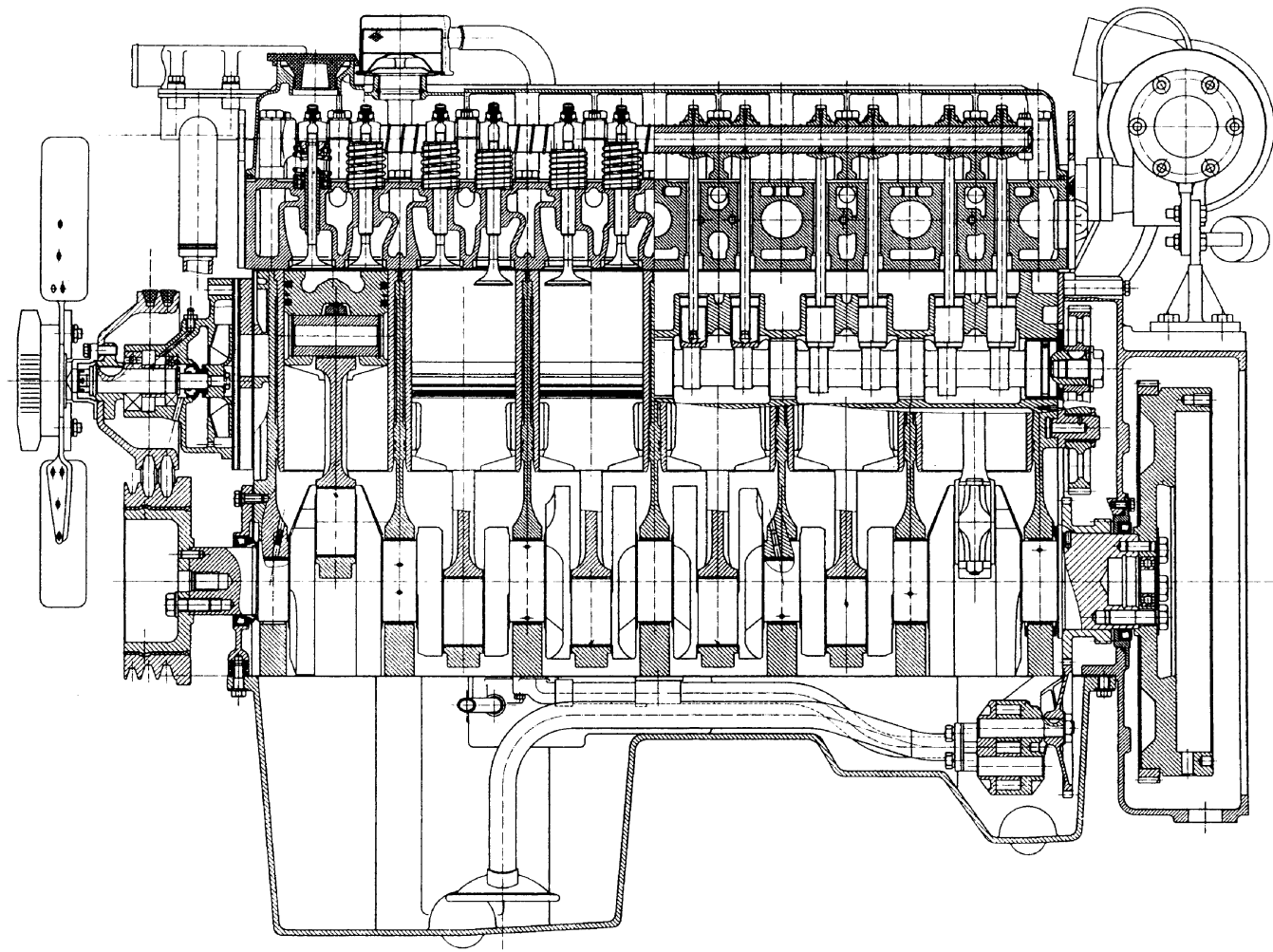


a)



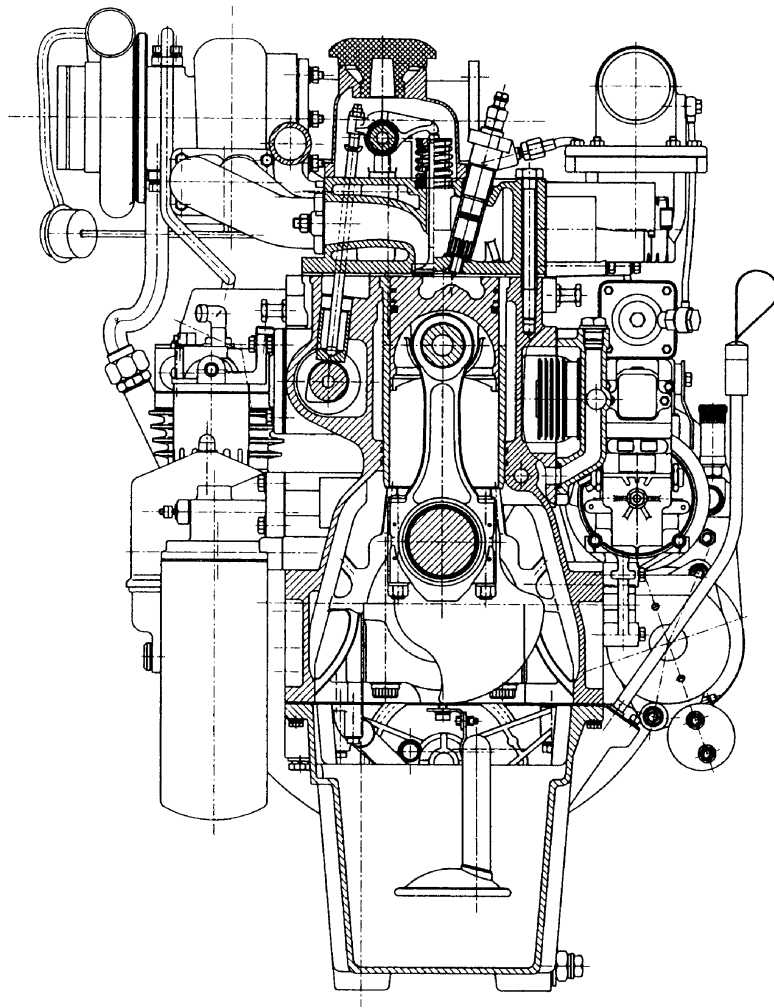
b)

图 5-1



c)

图 壳



d)

图 1-1 内燃机的基本结构

图 1-2 汽油机纵剖视图 ; 图 1-3 汽油机横剖视图 ; 图 1-4 柴油机纵剖视图 ; 图 1-5 柴油机横剖视图

新鲜气体,完成换气过程。其组成主要有气门组件、气门传动组件、凸轮轴和凸轮轴传动机构等。

#### 燃料供给系

柴油机燃料供给系的功用是将柴油以一定的压力,定时、定量地喷入气缸,与缸内的空气形成可燃混合气。它由柴油箱、输油泵、柴油滤清器、喷油泵和喷油器等组成。

汽油机燃料供给系的功用是根据工况要求,将汽油和空气按一定比例在气缸外混合形成可燃混合气后进入气缸。它由汽油箱、汽油滤清器、汽油泵和化油器等组成。

#### 汽油机点火系

汽油机点火系的功用是在压缩行程终点前的规定时刻,产生高压电火花,点燃气缸内的可燃混合气。它由蓄电池、点火线圈、分电器和火花塞等组成。

#### 润滑系

润滑系的功用是在发动机运转时,连续不断地将机油输送到各摩擦表面,以减小零件的磨损。

损和摩擦阻力。其组成主要有机油泵、机油滤清器和机油冷却器等。

### 冷却系

冷却系的功用是将内燃机受热机件的热量散发出去,以保证内燃机正常的工作温度。它由散热器、水泵和风扇等组成。

### 起动系统

起动系统的功用是使静止的发动机起动运转。它主要由起动电机等组成。

## 三、内燃机基本术语

图 1-1 为单缸内燃机简图。表示内燃机工作过程的基本术语有：

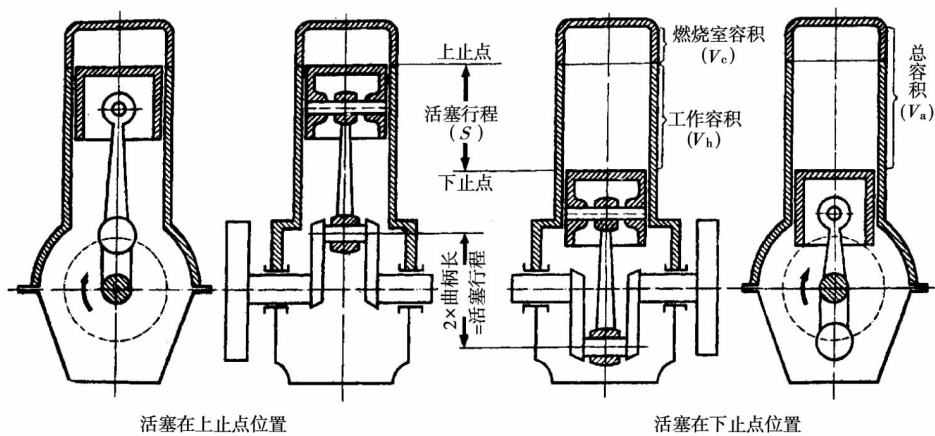


图 1-1 内燃机基本术语图

### 上止点

活塞离曲轴的回转中心最远处,通常即活塞上行的最高位置。

### 下止点

活塞离曲轴的回转中心最近处,通常即活塞下行的最低位置。

### 活塞行程

活塞行程也称为活塞冲程,指上、下止点之间的距离。

### 曲柄半径

曲轴旋转中心线与曲柄销中心线的距离。由图 1-1 可见,活塞行程与曲柄半径之间的关系为:

### 燃烧室容积 $V_c$

活塞在上止点时其顶面与缸盖之间的空间容积。

### 气缸工作容积 $V_h$

活塞从上止点运动到下止点顶面所扫过的气缸容积。其大小为:

$$V_h = \frac{\pi}{4} D^2 L$$

(1-1)

式中:  $D$ ——气缸直径(m);

$L$ ——活塞行程(m);

$V_h$ ——气缸工作容积( $m^3$ )。

内燃机所有气缸工作容积之和,称为内燃机的排量,记为  $V_p$ 。

式中： $\lambda$ —气缸数。

$V_c$ —气缸总容积

活塞在下止点时，其顶部与缸盖之间的空间容积。它等于燃烧室容积与气缸工作容积之和，即

$$V_c = V_{ch} + V_w \quad (1-2)$$

压缩比  $\epsilon$

气缸总容积  $V_c$  与燃烧室容积  $V_{ch}$  之比，称为压缩比，用  $\epsilon$  表示，即

$$\epsilon = \frac{V_c}{V_{ch}} = \frac{V_{ch} + V_w}{V_{ch}} \quad (1-3)$$

压缩比表示压缩过程中，气缸内的气体被压缩的程度。压缩比是内燃机一个重要的结构参数，其大小随内燃机类型而不同。一般，汽油机  $\epsilon$  为 8~12，柴油机  $\epsilon$  为 14~22。

## 第二节 内燃机的工作原理

内燃机的运转过程，是气缸内连续不断地完成一个个工作循环的过程。一个工作循环是指内燃机的气缸内依次通过进气、压缩、燃烧、膨胀和排气五个过程做一次功的全过程。活塞经过四个冲程（曲轴转两周）完成一个工作循环的内燃机叫四冲程内燃机。活塞经过两个冲程（曲轴转一周）完成一个工作循环的内燃机叫二冲程内燃机。下面分别介绍四冲程和二冲程内燃机的工作原理。

### 一、四冲程内燃机工作原理

#### 1. 四冲程汽油机工作原理

图 1-1 为单缸四冲程汽油机工作原理示意图。

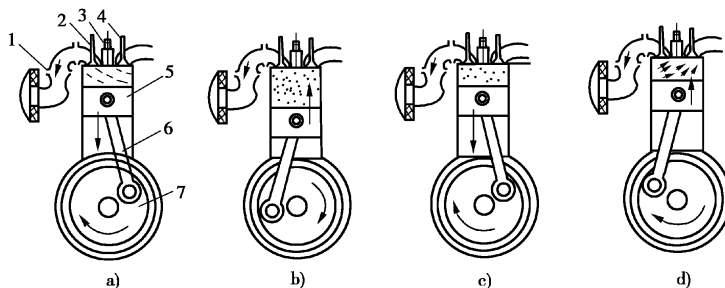


图 1-1 单缸四冲程汽油机工作原理图

1—化油器 2—进气门 3—火花塞 4—排气门 5—活塞 6—连杆 7—曲轴

#### 1. 进气冲程

在进气冲程中，活塞由曲轴带动从上止点向下止点运动，进气门开启，排气门关闭。随气缸容积的增大，产生真空度，在大气的压差作用下，新鲜空气被吸入进气管，先经过化油器与汽油混合，形成可燃混合气后再进入气缸（图 1-1a）。由于进气系统阻力的影响，因此进气终了时缸内气体压力低于大气压，约为 0.8~0.9 个大气压。同时，由于受到高温机件以及缸内残余废气散热的影响，进缸的新鲜气体温度约为 300~400K。

实际上,为了尽量多进气,进气门都在活塞到达上止点前提前开启,活塞越过下止点后延迟关闭。

### 圆压缩冲程

进气冲程结束后,活塞在曲轴带动下,由下止点向上止点运动,此时进、排气门均关闭。随气缸容积减小,可燃混合气被压缩,其压力和温度不断升高,为燃烧准备条件(图 猿猿猿)。压缩冲程终了时,气体的压力约为 园猿缘, 圆云葬, 气体的温度约为 远园, 愿园, 远高于汽油的点燃温度(约 圆猿) 因而很容易点燃。

### 猿燃烧膨胀冲程

在压缩冲程末期,活塞接近上止点时,火花塞发出电火花点燃可燃混合气。混合气迅速燃烧,放出大量热量,气体压力和温度急剧升高,最高压力约为 猿, 缘, 最高温度约为 圆, 圆。高温高压的工质膨胀,推动活塞下行,并通过连杆驱动曲轴转动对外做功(图 猿猿肆)。随着活塞的下行,气缸内容积增大,气体的压力和温度下降。膨胀末期,气体的压力约为 园猿, 圆云葬, 温度约为 猿, 猿。

### 源排气冲程

在膨胀冲程终了时,排气门开启,活塞在曲轴带动下,由下止点向上止点运动。废气靠气缸内外的压力差和活塞的驱赶作用排出气缸(图 猿猿伍)。排气终了时,由于排气阻力的影响,缸内废气的压力约为 猿, 圆云葬, 温度约为 怨, 愿。

实际工作中,为了尽量彻底地排出废气,排气门都在下止点前提前开启,在上止点后延迟关闭。

### 圆四冲程柴油机工作原理

四冲程柴油机工作过程与四冲程汽油机基本相同,每个工作循环也都是通过四个冲程完成的。但由于柴油与汽油的性质不同,使混合气的形成和着火方式有很大差异。下面主要介绍柴油机相对于汽油机工作循环的不同之处。

### 员进气冲程

柴油机进气冲程中进入气缸的是新鲜空气(图 猿猿)。由于进气阻力比汽油机小,上一循

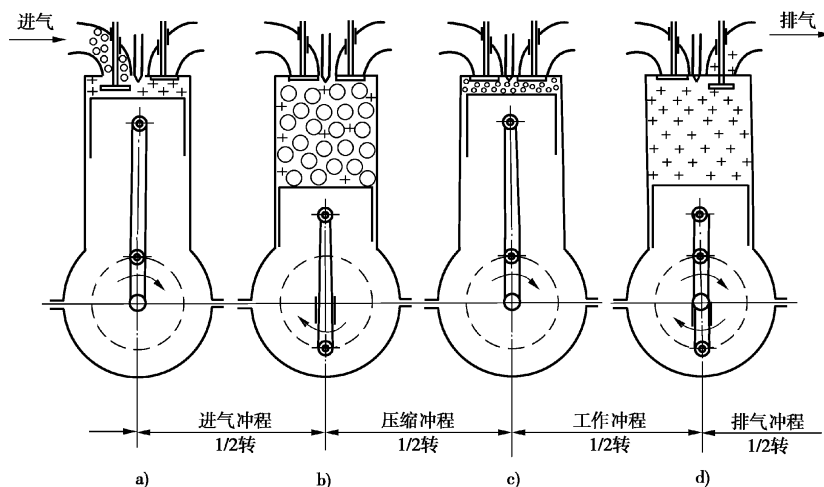


图 猿原 单缸四冲程柴油机工作原理图

环残留的废气温度比较低,所以进气终了时,缸内气体压力约为  $0.9 \times 10^5 \text{ Pa}$ , 温度约为  $300 \text{ K}$ 。

### 压缩冲程

柴油机的压缩比大,压缩终了时,气缸内空气的压力和温度都比汽油机高,压力可达  $15 \times 10^5 \text{ Pa}$ , 温度达  $600 \text{ K}$ , 远高于柴油的自燃温度(约  $450 \text{ K}$ 左右, 图 1-10)。

### 燃烧和膨胀冲程

在压缩冲程末期,活塞接近上止点时,喷油器将燃油以良好的雾化状态喷入气缸,并与空气迅速混合,形成可燃混合气后并发火燃烧,缸内气体的最高压力可达  $30 \times 10^5 \text{ Pa}$ , 最高温度可达  $2000 \text{ K}$ 。高温高压工质推动活塞下行做功。由于柴油机的压缩比大,膨胀过程充分,膨胀终了时,缸内气体的压力和温度都低于汽油机,压力为  $10 \times 10^5 \text{ Pa}$ , 温度为  $1000 \text{ K}$  (图 1-11)。

### 排气冲程

由于存在排气阻力,排气终了时,缸内废气压力约为  $0.9 \times 10^5 \text{ Pa}$ , 温度约为  $300 \text{ K}$  (图 1-12)。

### 四冲程内燃机的配气相位及相位图

四冲程内燃机在实际工作中,为使气缸尽量多地吸入新鲜气体,并尽可能彻底地排出废气,进、排气门均相对于上、下止点提前开启,延迟关闭。气门的启、闭时刻通常用该缸的曲柄所在位置相对于上、下止点之间的曲柄转角(益角)来表示,称为配气相位。用曲柄转角表示配气相位的几何圆图称为配气相位图,如图 1-13 所示。

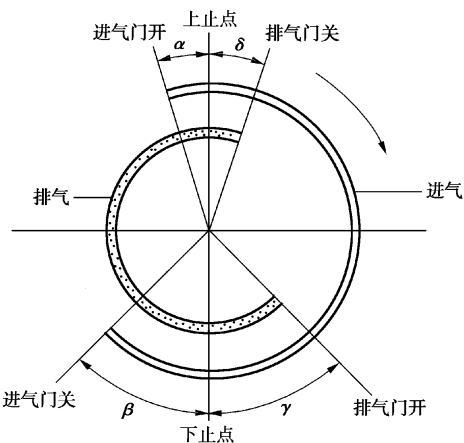


图 1-13 配气相位图

图中,进气门开启时刻曲柄位置距上止点的曲柄转角称为进气提前角,用  $\alpha$  表示。一般,内燃机的  $\alpha$  角为  $10^\circ \sim 15^\circ$ 。下止点距进气门关闭时刻曲柄位置的曲柄转角称为进气延迟角,用  $\beta$  表示。一般  $\beta$  角为  $10^\circ \sim 15^\circ$ 。进气过程持续角为  $(\alpha + \beta)$  益角。排气门开启时刻曲柄位置距下止点的曲柄转角称为排气提前角,用  $\gamma$  表示。一般  $\gamma$  角为  $10^\circ \sim 15^\circ$ 。上止点距排气门关闭时刻曲柄位置的曲柄转角称为排气延迟角,用  $\delta$  表示。一般  $\delta$  角为  $10^\circ \sim 15^\circ$ 。排气过程持续角为  $(\gamma + \delta)$  益角。

由图中还可以看出,当活塞处于换气上止点时,进、排气门同时开启着,对应这段时间的曲柄转角叫进排气重叠角(其大小为  $\alpha + \delta$ )。适当大小的进排气重叠角不会影响废气和进缸气体原来的流动惯性。因此,一般不会影响换气过程的完善性。

不同类型的内燃机,由于结构形式和转速的不同,对配气相位的要求也不同,需要经过实验确定,并由说明书给出。

### 四冲程汽油机与四冲程柴油机的比较

#### 两种内燃机工作循环的基本相同之处

(1) 每完成一个工作循环都需要曲轴转两转(  $720^\circ$  益角)。在四个冲程中,只有燃烧膨胀冲程对外做功,其他三个冲程都是为燃烧膨胀冲程服务的,要消耗功。因此,单缸内燃机必须有一个质量较大的飞轮供给这三个冲程所需要的能量;而多缸内燃机则利用其他气缸膨胀做功来供给能量。



愿

(圆)内燃机由停车状态进入工作状态,必须借助外力转动曲轴完成第一个工作循环,才能使内燃机工作循环周而复始,自行运转下去。

### 圆两种内燃机的不同之处

(员)因为燃油的性质不同,可燃混合气形成的方式也就不同。汽油机采用外部混合方式,即汽油和空气在化油器内混合,形成可燃混合气;而柴油机采用内部混合方式,即燃油在压缩冲程终点前直接喷入缸内的空气中,形成可燃混合气。


(圆)着火方式不同。汽油机利用电火花在压缩冲程终点前点燃可燃混合气,属于点燃式;柴油机是通过将燃油在压缩冲程终点前高压喷入缸内空气中,使之自行着火燃烧,属于压燃式。

由于柴油机的压缩比高,热效率比汽油机要高得多,一般柴油机燃油消耗率比汽油机低约~,所以在港口机械、工程机械和载货车上多以柴油机作为发动机。





## 二、二冲程内燃机工作原理

二冲程内燃机与四冲程内燃机的主要区别是换气方式不同。二冲程内燃机没有专门的排气过程和进气过程,它利用活塞的运动来控制开设在气缸下部的进、排气口的开启或关闭,使具有一定压力的新鲜气体充入气缸,同时将废气驱赶出去,从而实现换气过程。





### 员二冲程汽油机工作原理

图是一种曲轴箱换气的单缸二冲程汽油机工作原理图。

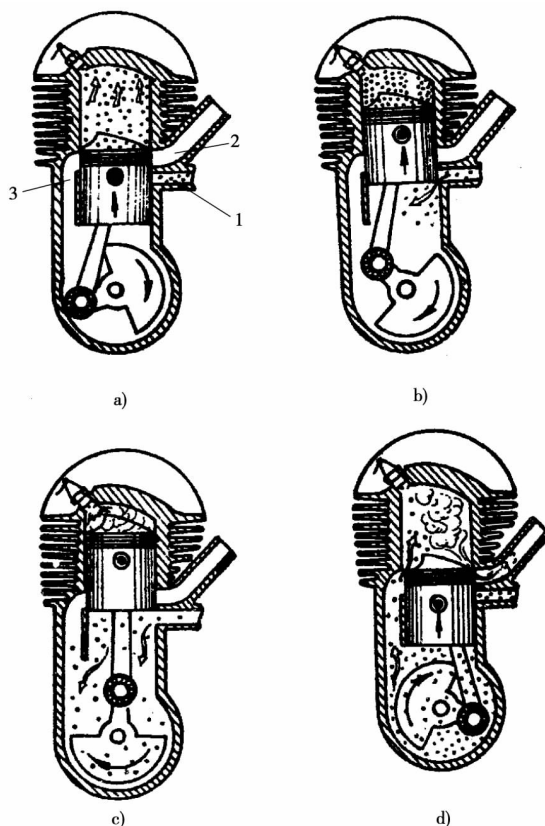
#### (员)第一冲程(扫气压缩冲程)





活塞从下止点向上止点运动,当活塞上行至关闭换气口和排气口时(图),开始对缸内的新鲜混合气进行压缩,直至上止点,压缩过程结束。活塞上行的同时,其下方的曲轴箱内形成一定的真空度,当进气口开启时(图))可燃混合气经化油器被吸入曲轴箱中。

#### (圆)第二冲程(膨胀排气冲程)

在活塞上行接近上止点时,火花塞产生电火花,点燃混合气,形成高温高压燃气推动活塞下行做功(图)。当活塞下行至关闭进气口时,活塞下方曲轴箱内的可燃混合气被预压。活塞继续下行至排气口开启时(图))膨胀过程结束,缸内废气利用自身压力排出缸外。随后换气口开启,曲轴箱内被压缩的可燃混合气充入气缸,同时驱除缸内残余废气进行扫气,其过程一直延续到活塞越过下止点上行,再次先后关闭换气口和排气口为止。

为提高换气质量,活塞顶往往做成特殊



图 二冲程汽油机工作原理图  
进气孔 排气孔 换气孔

形状,引导进缸可燃混合气的流向,尽量减少与废气掺混的损失。

### 图 10-10 二冲程柴油机工作原理

图 10-10 为带有扫气泵的三冲程柴油机工作原理图。扫气泵由柴油机曲轴驱动,可以提高进气压力(图 10-10)。气缸下部只设有由活塞控制的扫(进)气口,废气由专设的排气门排出。

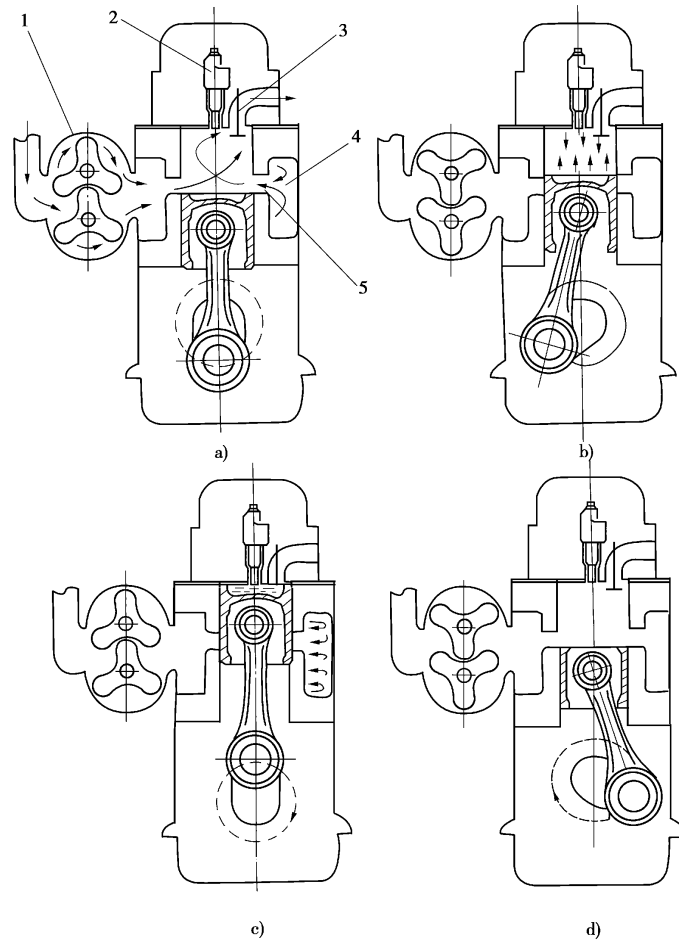


图 10-10 二冲程柴油机工作原理图

1. 扫气泵 2. 燃油器 3. 排气门 4. 空气室 5. 扫气口

#### (a) 第一冲程(扫气压缩冲程)

当活塞从下止点开始向上运动时,扫气口与排气门均为开启状态,由扫气泵提供的压力空气充入气缸,同时驱除废气进行扫气(图 10-10a)。活塞继续上行使进气口关闭,同时排气门也关闭,缸内空气进入压缩过程(图 10-10b)。当活塞接近上止点时,柴油喷入气缸。

#### (b) 第二冲程(膨胀扫气冲程)

缸内燃油急剧燃烧,产生的高温高压燃气推动活塞下行做功(图 10-10c)。当活塞下行接近扫气口时,排气门提前开启,利用废气压力形成自由排气。当缸内压力降至等于或低于扫气压力时,扫气口开启,压力空气充入气缸进行扫气(图 10-10d)。此过程延续到活塞越过下止点进入第一冲程。

### 三、二冲程内燃机与四冲程内燃机的比较

与四冲程内燃机相比,二冲程内燃机有如下优点:

(员)二冲程内燃机曲轴每转一周做一次功。因此,当气缸数、缸径、活塞行程及转速相同时,理论上二冲程内燃机的功率是四冲程内燃机的两倍。实际上,由于存在气口产生的气缸冲程损失和扫气泵消耗的有效功,二冲程内燃机的功率只是四冲程内燃机的 员缘- 员起倍。

(圆)当转速相同时,二冲程内燃机做功次数比四冲程内燃机多一倍,因此运转平稳,并可以使用较小的飞轮。

(猿)结构简单,维护方便。

但二冲程内燃机也存在一些缺点,主要有:

(员)二冲程内燃机由于新鲜气体与废气掺混严重,换气效果较差,且转速越高越明显,因此燃烧不良,经济性较差。

(圆)二冲程内燃机做功频率高,所以燃烧室部件的热负荷较高。

由于存在上述不足,二冲程内燃机在以高速内燃机为主的大、中型车辆上的应用受到了限制。工程机械车辆中所用的内燃机一般转速较高,所以多采用四冲程内燃机作为动力。本书所讨论的内燃机,除特别注明外,均指四冲程内燃机。

## 第三节 内燃机的性能指标

评价内燃机性能的指标主要有动力性、经济性、运转性(冷起动性能、噪声和排放性)、可靠性和耐久性等方面的指标。本节重点分析动力性和经济性指标。

动力性和经济性指标又分为指示指标和有效指标两类。

### 一、指示指标

指示指标是以气缸中工质对活塞所做的指示功  $W_{\text{示}}$  为基础建立的性能指标。它只考虑到气缸内能量转换的热损失,主要用来评定气缸内燃烧过程的完善程度。

员)指示功  $W_{\text{示}}$  和平均指示压力  $p_{\text{示}}$

燃料燃烧所产生的热量是通过气缸内所进行的工作循环转化为机械功的,工质在气缸内的实际工作状态,通常用气体压力  $p$  随气缸容积  $V$  或曲柄转角  $\varphi$  的变化而变化的图形来表示,这个图形称为  $p-V$  示功图。

$p-V$  图是工作循环各过程线的综合,既用来研究工作过程进行的情况,也是计算一个工作循环的指示功的依据。

指示功  $W_{\text{示}}$  是指气缸内完成一个工作循环所得到的有用功,其大小可以用实际测绘的  $p-V$  示功图中闭合曲线所占有的面积求得。图 员-1 分别为四冲程非增压内燃机、增压内燃机和二冲程内燃机的示功图。在这三种内燃机中,气缸内工质对活塞所做的指示功都可以用图中的压缩过程曲线和膨胀过程曲线所包围的面积来表示,并记为  $W_{\text{示}}$ 。

$W_{\text{示}}$  可以用求积仪或其他计算方法求得,然后用下式计算指示功  $W_{\text{示}}$  的大小:

$$W_{\text{示}} = p_{\text{示}} V_{\text{示}} \quad (\text{允}) \quad (\text{员缘})$$

式中:  $W_{\text{示}}$ ——示功图面积(皂);

$p_{\text{示}}$ ——示功图纵向坐标比例尺(皂/皂);

遭——示功图横向坐标比例尺(蕴皂)。

指示功反映了内燃机气缸在一个工作循环中所获得的有用功数量,它除了和循环中热功转换的有效程度有关外,还和气缸容积的大小有关。为了对不同工作容积内燃机工作循环热功转换的有效程度作比较,引入了平均指示压力的概念。

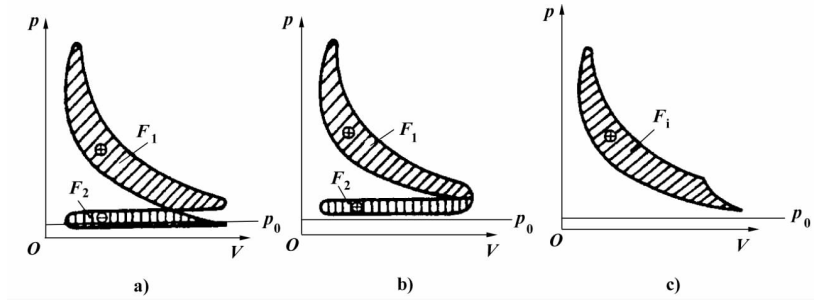


图 1-1 发动机的示功图

a) 四冲程非增压发动机 b) 四冲程增压发动机 c) 二冲程发动机

平均指示压力  $p_{mi}$  是指在一个循环中单位气缸工作容积所做的指示功,即

$$p_{mi} = \frac{W_i}{V_d} \quad (1-1)$$

式中:  $W_i$ ——发动机一个工作循环的指示功(J);

$V_d$ ——气缸工作容积(L)。

上式还可写成

$$p_{mi} = \frac{W_i}{V_d} = \frac{W_i}{\frac{\pi D^2 L}{4}} \quad (1-2)$$

式中  $D$  和  $L$  分别为气缸的直径和活塞的行程。因此,平均指示压力又可以理解为一个假想的平均不变的压力,以这个压力作用在活塞顶上,使活塞移动一个膨胀冲程所做的功等于一个循环的指示功。

平均指示压力是从实际循环的角度评价内燃机气缸工作容积利用率高高低的一个参数,  $p_{mi}$  越高,同样大小的气缸工作容积所发出的指示功越大,气缸工作容积的利用程度就越佳。平均指示压力  $p_{mi}$  是衡量内燃机实际循环动力性能的一个重要指标。

圆筒指示功率  $P_{mi}$

内燃机单位时间内所做的指示功叫指示功率  $P_{mi}$  指示功率可用下式计算:

$$P_{mi} = \frac{p_{mi} V_d n}{\tau} \quad (1-3)$$

式中:  $p_{mi}$ ——平均指示压力(N/m<sup>2</sup>);

$V_d$ ——气缸工作容积(L);

$n$ ——气缸数;

$\tau$ ——冲程系数,四冲程内燃机  $\tau = 2$ ,二冲程内燃机  $\tau = 1$ ;

$n$ ——内燃机转速(r/min)。

圆筒指示热效率  $\eta_{mi}$  和指示燃油消耗率  $g_{mi}$

指示热效率  $\eta_{mi}$  是内燃机循环指示功与所消耗的燃料热量之比值,即

$$\eta_{mi} = \frac{W_i}{Q_{in}} \quad (1-4)$$