第一性原理的重要意义 火箭能造 为什么发动机比不过

汽车发动机abc - 往复活塞式内燃机

往复活塞式内燃机原理

柴油发动机vs汽油机

宝马奥迪奔驰三个品牌的发动机

飞机发动机

原理

飞机发动机vs汽车发动机

航空煤油vs汽油柴油

能量（非电）：

核聚变与核裂变

# 第一性原理的重要意义 火箭能造 为什么发动机比不过

第一性原理，从第一数据出发，是很多大师们推手的思维方式和思想方法，发动机技术它的始作俑者也就是话语权是在德国和日本人手上，而电力发动机技术可能掌握在中国人的手上，这就是所谓的弯道超车，这就是话语权的意义所在。即便中国占有了全球最大的汽车市场和制造能力，但是并不代表他有话语权，因为中国人没有掌握到第一性原理和第一数据，而且是推导出来的原理和推导出来的数据，下面就是这个例子和解读。

日本的发动机十分先进，却敢向任何一个国家出售，它就不怕技术泄露么？一个简单的故事，告诉你为什么 https://baijiahao.baidu.com/s?id=1751535254450732085&wfr=spider&for=pc

一位从事汽修工作20多年的老师傅。碰到一辆雷克萨斯发动机有异响，没办法只能拆发动机，他特别小心，**每一个环节都用笔和纸记下，还用手机全程录像**。最后发现是一个小齿轮坏了，四处打听找到一家专业进口配件的公司，找到了这个配件，随后就开始将发动机的零件**一件件装回去**，但到最后一个重要环节，却发现发动机里有一个套筒和卯**就是装不进去**。

无奈只能托关系把发动机寄回日本的厂家，还特意派了一个师傅跟着过去。跟着去的师傅发现，发动机到日本工厂后，直接进了一个专用车间。经过多方打听，原来那个车间的工作环境的温度是0下60°，进去不到半个小时就装好拿出来了。看到这里，你肯定跟那位师傅一样，恍然大悟。

* 哪个零件先装，哪个零件后装，都有要求，这就是**正向研发**，如果颠倒或者插队安装，紧密效果就不能达到最佳。
* 别小看了这±0.001毫米的差异，**一台发动机有成百上千个零部件**，
* **有一些绝密车间，中国人是没有进入权限的，**这就是日本发动机防止发动机技术泄漏所采取的策略。
* 新能源电动车的崛起，中国的电动车，让国内的。。。看到了**弯道超车希望，**

**心德：**老师傅还是不够细，没有钻研团队，研究时间也不够，基础理论知识也不足，

# 汽车发动机abc - 往复活塞式内燃机

是为汽车提供动力的装置，是汽车的心脏，根据动力来源不同，汽车发动机可分为柴油发动机、汽油发动机、电动汽车电动机以及混合动力等。常见的汽油机和柴油机都属于**往复活塞式内燃机**，是将**燃料的化学能转化为活塞运动的机械能并对外输出动力**。

https://www.jy135.com/qiche/274611.html

汽车发动机是内燃机----燃烧在发动机内部发生。内燃机也有其他种类，比如柴油机，燃气轮机，各有各的优点和缺点。同样也有外燃机。在早期的火车和轮船上用的蒸汽机就是典型的外燃机。燃料(煤、木头、油)在发动机外部燃烧产生蒸气，然后蒸气进入发动机内部来产生动力。内燃机的效率比外燃机高不少，也比相同动力的外燃机小很多。相比之下，内燃机比外燃机的'效率高，比燃气轮机的价格便宜，比电动汽车容易添加燃料。这些优点使得大部分现代汽车都使用往复式的内燃机。

## 往复活塞式内燃机原理

往复活塞式内燃机一般都采用**4冲程**。(马自达的转子发动机在此不讨论，汽车画报曾做过介绍)　　4冲程分别是：进气、压缩、燃烧、排气。完成这4个过程，发动机完成一个周期(**2圈**)。　　活塞，它由一个活塞杆和曲轴相联，过程如下：　　1.活塞在顶部开始，进气阀打开，活塞往下运动，吸入油气混合气　　2.活塞往顶部运动来压缩油气混合气，使得爆炸更有威力。　　3.当活塞到达顶部时，火花塞放出火花来点燃油气混合气，爆炸使得活塞再次向下运动。　　4.活塞到达底部，排气阀打开，活塞往上运动，尾气从汽缸由排气管排出。　　注意：内燃机最终产生的运动是转动的，活塞的直线往复运动最终由曲轴转化为转动，这样才能驱动汽车轮胎。

三、**汽缸数**　发动机的核心部件是汽缸，活塞在汽缸内进行往复运动，上面所描述的是单汽缸的运动过程，而实际应用中的发动机都是有多个汽缸的(4缸、6缸、8缸比较常见)。我们通常通过汽缸的排列方式对发动机分类：直列(92to.COm)、V或水平对置(当然现在还有大众集团的W型，实际上是两个V组成)。　　不同的排列方式使得发动机在**顺滑性**、制造费用和外型上有着各自的优点和缺点，配备在相应的汽车上。

四、**排量**　混合气的压缩和燃烧在燃烧室里进行，活塞往复运动，你可以看到燃烧室容积的变化，最大值和最小值的差值就是排量，用升(L)或毫升(CC)来度量。汽车的排量一般在1.5L~4.0L之间。每缸排量0.5L，4缸的排量为2.0L，如果V型排列的6汽缸，那就是V6 3.0升。一般来说，排量表示发动机动力的大小。　　所以**增加汽缸数量或增加每个汽缸燃烧室的容积可以获得更多的动力**。　　五、发动机的其他部分　　凸轮轴 控制进气阀和排气阀的开闭　　火花塞 火花塞放出火花点燃油气混合气，使得爆炸发生。火花必须在适当的时候放出。　　阀门 进气、出气阀分别在适当的时候打开来吸入油气混合气和排出尾气。在压缩和　　燃烧时，这两个阀都是关闭的，来保证燃烧室的密封。　　活塞环 在气缸壁和活塞中提出密封：　　1.防止在压缩和燃烧时油气混合气和尾气泄漏进润滑油箱。　　2.防止润滑油进入汽缸内燃烧。　　大多“烧机油”的汽车就是因为发动机太旧：活塞环不再密封引起的(尾气管冒青烟)　　活塞杆 连接活塞环和曲轴，使得活塞和曲轴维持各自的运动。　　润滑油槽 包围着曲轴，里面有相当数量的油。　　拓展知识：常见的汽车发动机术语　　一、上止点　　上止点是指活塞顶离曲轴箱回转中心最远处，即活塞最高位置。　　二、下止点　　下止点是指活塞顶离曲轴箱回转中心最近处，即活塞最低位置。　　三、活塞行程S　　活塞行程是指活塞由一个止点移动到另一个止点的运动过程，也叫冲程。行程的距离S也就是上、下止点间的距离。单位一般是mm。　　四、曲轴半径R　　曲轴半径是指与连杆大头相连接的曲柄销的中心线到曲轴回转中心线的距离。曲轴每转一周，活塞移动两个行程，所以S=2R。　　五、气缸工作容积Vh　　气缸工作容积是指活塞从一个止点运动到另一个止点所接触过的空间容积。　　Vh=πD^2S/(4\*10^6)　　Vh-气缸工作容积，L;　　D－气缸直径，单位mm；　　S－活塞行程，单位mm。　　六、发动机工作容积Vl　　发动机工作容积是指发动机所有汽缸工作容积总和，我们一般称作为发动机排量。发动机缸数用i表示。则Vl=Vh\*i　　Vl单位为L。　　七、燃烧室容积Vc　　燃烧室容积是指活塞在上止点时，活塞顶上面的空间容积。一般用Vc表示，单位L。　　八、气缸总容积Va　　气缸总容积Va是指活塞在下止点时，活塞顶上面的空间容积。等于汽缸工作容积与燃烧室容积总和。　　Va=Vh+Vc　　单位为L。　　九、压缩比ε　　压缩比是指气缸总容积与燃烧室容积的比值。　　即ε=Va/Vc=1+Vh/Vc　　压缩比是用来衡量空气或混合气体被压缩的程度，影响发动机的热效率。一般汽油机在8~11，柴油机在16~22。　　十、工作循环　　发动机完成进气、压缩、做功和排气四个过程（行程），称为一个工作循环。

## 柴油发动机vs汽油机

**柴油发动机、汽油发动机**：汽油机转速高，质量小，噪音小，起动容易，制造成本低；柴油机压缩比大，热效率高，经济性能和排放性能都比汽油机好。

柴油发动机是燃烧柴油来获取能量释放的发动机。它是由德国发明家鲁道夫·狄塞尔（Rudolf Diesel）于1892年发明的，柴油发动机也称为狄塞尔发动机（**Diesel engine**）。柴油发动机的工作过程与汽油发动机有许多相同的地方，每个工作循环也经历进气、压缩、做功、排气四个冲程。但由于柴油机用的燃料是柴油，它的粘度比汽油大，不容易蒸发，而其自燃温度却比汽油低，因此，可燃混合气的形成及点火方式都与汽油机不同。不同之处主要有，**柴油发动机的气缸中的混合气是压燃的**，**而非点燃的**。柴油机压缩终了时气缸内空气压力可达3.5-4.5MPa，同时温度高达750-1000K（而汽油机在此时的混合气压力会为0.6-1.2MPa，温度达600-700K），大大超过柴油的自燃温度。因此柴油在喷入气缸后，在很短时间内与空气混合后便立即自行发火燃烧。气缸内的气压急速上升到6-9MPa，温度也升到2000-2500K。在高压气体推动下，活塞向下运动并带动曲轴旋转而做功，废气同样经排气管排入大气中。

汽油机**转速高（5000-6000转/分，60转/秒，点火频繁，**每秒是30次，火花塞的工作有多繁重了吧。汽车点火系统是点燃式发动机为了正常工作，按照各缸点火次序，定时地供给火花塞以足够高能量的**高压电大约15000～30000V，使火花塞产生足够强的火花**，点燃可燃混合气。机械式点火系统工作过程是由曲轴带动分电器轴转动，分电器轴上的凸轮转动，使点火线圈初级触点接通与闭合而产生高压电。这个点火高压电通过分电器轴上的分火头，根据发动机工作要求按顺序送到各个气缸的火花塞上，火花塞发出电火花点燃燃烧室内的气体。分电器壳体可以手动转动来调节基本的**点火提前角**，同时还有真空提前装置，它根据进气管内真空度的变化提供不同的提前角。电子点火系统通过一系列传感器如发动机**转速传感器**等来判断发动机的工作状态，按此要求进行点火。）质量轻、工作时噪声小、起动容易、制造和维修费用低等特点，故在轿车和中、小型货车及军用越野车上得到广泛应用。其不足之处是燃油消耗较高，因而燃油经济性较差。柴油机汽车因压缩比高，燃油消耗平均比汽油机汽车低30%左右，所以燃油经济性较好。1.7升柴油轿车比1.6升汽油轿车每百公里可节约2升油。一般货车大都采用柴油机。**柴油机的弱点是转速较汽油机低（一般最高转速在2500-3000**转/分左右）、质量大、制造和维修费用高（因为喷油泵和喷油器加工精度要求高）。

柴油发动机**无需点火系统**，柴油机的供油系统也相对简单，因此柴油发动机的可靠性要比汽油发动机的好。由于不受爆燃的限制以及柴油自燃的需要，柴油机压缩比很高。热效率和经济性都要好于汽油机。柴油发动机工作时，进入气缸的是空气，气缸中的空气压缩到终点的时候，温度可以达到**500-700℃**。活塞接近上止点时，供油系统的喷油嘴以极高的压力在极短的时间内向气缸燃烧室喷射燃油，柴油形成细微的油粒，与高压高温的空气混合，可燃混合气自行燃烧，猛烈膨胀产生爆发力，推动活塞下行做功，此时温度可达1900-2000℃，产生的**扭矩**很大，所以柴油发动机广泛的应用于大型柴油设备上。

柴油发动机工作压力大，要求各有关零件具有较高的**结构强度和刚度**，所以柴油机比较笨重，体积较大；柴油机在节能与CO2排放方面的优势，则是包括汽油机在内的所有热力发动机无法取代的，成为“绿色发动机”。

## 宝马奥迪奔驰三个品牌的发动机

宝马奥迪奔驰三个品牌的发动机可以说是行业顶级水平。那么这三者中哪一个拥有最强的引擎呢？事实上，在不同的发动机技术方案上，三者还是各有千秋，没有哪个品牌拥有各方面最强的发动机。

# 飞机发动机

即航空发动机，它有一些近义词，燃气涡轮发动机（Gas turbine engine或Combustion turbine engine，英文简称GTE），燃气轮机，燃气涡轮机。

## 原理

燃气涡轮发动机主要由压气机、燃烧室及涡轮等部分构成。新鲜空气由进气道进入，由压缩器加压成高压气体，接着由喷油嘴喷出燃油与空气混合后在燃烧室进行燃烧成为高温高压气体，然后进入涡轮段推动涡轮，将热能转换成机械能输出，尾部高温气体可以输出热能或产生喷气动物能或浪费掉，而由涡轮输出的机械能则经由传动轴输出，有如下用途：驱动压缩器，用来发电，用来驱动风扇传动系统等。燃气涡轮发动机 燃气涡轮机 也就是所谓的核心机 （压气机、燃烧室及涡轮），附加外来的”附件“就形成了不同的机器，或是航空发动机或是发电燃气轮机。

## 飞机发动机vs汽车发动机

胡克的书：往复活塞式 vs 一路贯通式

## 航空煤油vs汽油柴油

主要区别在于，燃点与重量，粘稠度等等

# 能量（非电）：

有两大类与热能相关的能量来源，

1）碳、氢、氧的化合反应，煤、石油、炸药

2）核反应，核聚变与核裂变

煤、石油等矿物燃料燃烧时释放的能量，来自碳、氢、氧的化合反应。一般化学炸药如三硝基甲苯（TNT）爆炸时释放的能量，来自化合物的分解反应。在这些化学反应里，碳、氢、氧、氮等原子核都没有变化，只是各个原子之间的组合状态有了变化。核反应与化学反应则不一样。在核裂变或核聚变反应里，参与反应的原子核都转变成其他原子核，原子也发生了变化。人们习惯上称这类武器为原子武器。但实质上是原子核的反应与转变，所以称核武器更为确切。

## 核聚变与核裂变

区别在于：不同的含义、不同的能量、不同的作用。

1. 含义不同:核聚变就是小质量的两个原子合成一个比较大的原子,核裂变就是一个大质量的原子分裂成两个比较小的原子。
2. 产生不同的能量∶核裂变虽然能产生巨大的能量，但远不如核聚变。核聚变应在近亿度的高温条件下进行，原子弹在地球上爆炸时可以达到这个温度。原子弹的进一步发展就是氢弹，能量比原子弹大几百倍到上千倍。不过反应只有在极高的温度（几千万度）下才能进行，而这样高的温度只有在原子弹爆炸时才能产生，因此氢弹必须用原子弹作为点燃热核材料的“雷管”。氢弹爆炸时会放出大量的高能中子，这些高能中子又能使铀238发生裂变。因此在一般氢弹外面包一层铀238，就能大大提高爆炸威力。这种核弹的爆炸，经历裂变一聚变—裂变三个过程，所以称为“三相弹”。
3. 功能不同：裂变堆的核燃料非常有限，不仅产生强辐射，伤害人体，而且几千年的废物难以处理，核聚变辐射少得多，核聚变燃料可以说取之不尽，取之不尽。裂变对环境的污染更大，而聚变要好得多。

核潜艇反应堆与核电站反应堆不同: 前者以产生行进间的动力为主、后者则以产生电能为主。而且核潜艇反应堆的能量转化较为直接:二回路生成的蒸汽驱动涡轮，然后用机械能驱动桨叶；核电站则需要能量通过转化变成电能（核潜艇也有少部分核能转化为电能供应潜艇设备）。其次就是功率的区别。由于核潜艇反应堆只需要提供一定的动能和少部分电能，因此功率相对较小:约2到5万马力，以美国的洛杉矶级核潜艇和尼米兹级航母为例，最大功率为35000马力、后者装备两台A-4W反应堆，总功率260000马力。相比上述武器平台，核电站的功率远远高于核潜艇与核航母的反应堆功率。以大亚湾核电站为例，总功率612万千瓦，约等于820万马力。此外就是反应堆堆芯的寿命；在这一点上核潜艇更具优势:美海军的洛杉矶级核潜艇的堆芯寿命达12年，可以保证核潜艇的续航里程在四十万海里左右，而核电站反应堆的堆芯则最多三年就需要更换燃料；这应该与使用损耗有关。