

<<船舶管系工艺>>

图书基本信息

书名：<<船舶管系工艺>>

13位ISBN编号：9787811337242

10位ISBN编号：781133724X

出版时间：2010-7

出版时间：哈尔滨工程大学出版社

作者：船舶工业教材编审室，屠文斌 编

页数：279

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

<<船舶管系工工艺>>

内容概要

《船舶管系工工艺》共分五章，具体介绍了船用管材与管路附件及船舶管路系统原理，结合管系生产设计的基础知识，对船舶管路的制作、安装和运行试验方面进和地详细阐述。

《船舶管系工工艺》可作为船舶修造企业和技校及职校的教学培训用书，也可作为船舶专业的员工自学之用。

<<船舶管系工艺>>

书籍目录

第一章 绪论第一节 动力装置的组成第二节 系统和管路的定义第三节 系统和管路的分类第四节 管路布置和制作通则第五节 船舶管路系统设计和生产现状第六节 教学目的第二章 船用管材与管路附件第一节 管子种类及使用范围第二节 管子的材料选用原则第三节 常用管子规格第四节 管路常用计算公式第五节 管路附件第三章 船舶管路系统原理第一节 概述第二节 动力系统第三节 船舶系统第四章 管系生产设计第一节 设计阶段的划分第二节 管舾装生产设计第三节 综合布置图的绘制第四节 设计中要注意的问题第五节 管系图形的基本符号第六节 管子加工尺寸的标注方法第七节 安装尺寸的标注方法第八节 弯管参数计算和弯管顺序编制第九节 管子零件图绘制和识读第十节 计算机辅助管系生产设计第五章 船舶管路的制作、安装和运行试验第一节 管子加工工艺过程第二节 弯管机床第三节 管子的弯曲方法及弯曲质量的控制第四节 管子装配与质量检查第五节 管子的强度试验与化学表面处理第六节 管路的安装第七节 船舶的运行试验参考文献

<<船舶管系工艺>>

章节摘录

2. 燃油的性能指标 (1) 十六烷值。

它是衡量燃油自燃性能的指标。

十六烷值高, 表示自燃温度低, 着火落后期短, 着火容易, 一般采用十六烷值在40~55之间。

重型低速柴油机的燃烧时间相对较长, 对燃油的自然性能不作严格要求, 所以只有轻柴油才有十六烷值的指标。

(2) 馏程。

馏程是测定燃油蒸发性能的指标, 常以在某一温度下燃油所能蒸发掉的百分数表示, 馏程温度低, 则轻质成分多, 蒸发快; 反之, 则重质成分多, 在较高温度下才能蒸发。

由于燃油在汽缸中混合燃烧时, 蒸发性能不好就来不及蒸发, 造成燃烧不完全, 所以高速柴油机只能用馏程较轻的轻柴油, 而低速柴油机可选用重油。

(3) 黏度。

黏度表示燃油自身流动中的内阻力, 是燃油最重要的特性, 它对燃油的雾化、过滤和流动性均具有很大影响。

黏度过大不利于燃油雾化, 使燃烧不良, 燃油流动性也差, 容易造成供油中断; 黏度过小则会引起喷油泵柱塞偶件、喷油器针阀偶件的润滑不良而加剧磨损。

我国常用恩氏黏度 (oE) 和运动黏度 (厘沲) 来表示燃油的黏度。

英、美等国则常用雷氏一号 (Red 1), 以秒数表示。

燃油的黏度与它的品种有关。

燃料油的黏度最大, 重柴油次之, 轻柴油最小。

同一品种的燃油黏度则与其温度和压力有关, 温度增高, 则黏度降低, 压力增大, 则黏度也增大。

(4) 残碳。

燃油经加热干馏蒸发后所剩下的残留焦炭叫残碳, 以残留焦炭占燃油的重量百分数表示。

残碳值过高会造成喷油嘴积碳、堵塞、活塞环黏结、卡死以至折断。

(5) 灰分。

燃油经燃烧后所生成的金属氧化物和盐类的残留物叫灰分, 以残留灰分占燃油重量的百分数表示。

灰分主要起磨料作用, 会加剧汽缸的颗粒磨损。

(6) 硫分。

燃油中所含硫的重量百分数叫硫分。

硫在液态情况下, 对燃油系统的管壁、容器、喷油泵和喷油器有腐蚀作用; 硫燃烧后会生成三氧化硫, 当汽缸壁的温度低于他们的露点 (在汽缸中压力较高的条件下, 大型低速柴油机的燃烧产物的露点约为150~170) 时, 三氧化硫与水就会凝结成硫酸。

硫酸对燃料室、缸套、活塞等部件有强烈的腐蚀作用。

(7) 机械杂质。

燃油的机械杂质包括灰尘、砂粒和液渣等, 以其占燃油的百分数来表示。

机械杂质不能燃烧, 却可能使喷油孔堵塞、中断供油和加剧喷油泵的磨损。

<<船舶管系工工艺>>

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>