

появился железнодорожный транспорт, уголь стал источником движущей силы для паровозов. Позднее он стал применяться на первых тепловых электростанциях, построенных в конце 19-го века. Многие ТЭС и в настоящее время работают на угле.

Вторым после угля по своей значимости является природный газ, используемый многими ТЭС. Данный вид топлива обладает несомненными преимуществами. Вредные выбросы, отравляющие атмосферу, значительно ниже, чем при сжигании угля, особенно бурого. После сжигания не остается побочных продуктов в виде шлака или золы. Эксплуатация ТЭС на газе становится значительно проще, поскольку в этом случае не требуется приготовление угольной пыли. Газу не требуется какая-либо специальная подготовка, и он сразу готов к использованию.

Названы виды топлива, которые являются основными и широко распространены, хотя это может быть также мазут, торф и многое другое.

ЛИТЕРАТУРА

1. Рыжкин, В. Я. Тепловые электрические станции: учебник для вузов под ред. В. Я. Гиршфельда / В. Я. Рыжкин. – 3-е изд., перераб. и доп. – М. : Энергоатомиздат, 1987. – 328 с.

УДК 629.11.012.325.5(088.8)

АНАЛИЗ КОНСТРУКЦИИ СДВОЕННОГО БОРТОВОГО РЕДУКТОРА ДЛЯ СТАБИЛИЗАЦИИ ПОЛОЖЕНИЯ ВНЕДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

Мельникович В. В., магистрант,
Зеленый П. В., канд. техн. наук, доц.,
Белорусский национальный технический университет,
г. Минск, Республика Беларусь

Во внедорожных условиях пересеченной местности необходимо обеспечивать устойчивость транспортного средства к опрокидыванию. С этой целью его колеса перемещают по высоте, например,

сдвоенными бортовыми редукторами [1]. Основная часть редуктора поворачивается гидравлическим цилиндром. Крепящаяся к нему вторая часть редуктора, несущая опорное колесо, поворачивается на ней тягой. Этот согласованный поворот частей сдвоенного редуктора обеспечивает перемещение колеса практически по вертикали.

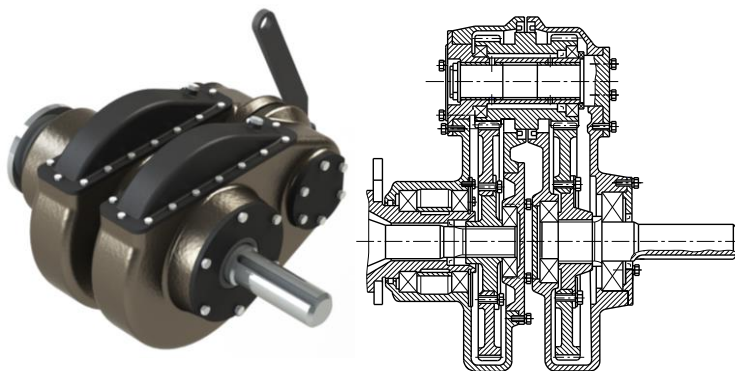


Рисунок 1 – Сдвоенный бортовой редуктор для стабилизации остова трактора в поперечной плоскости

ЛИТЕРАТУРА

1. А. с. 745760 СССР, МПК В 62 В 49/08 Бортовой редуктор колесного крутосклонного транспортного средства / И. П. Ксенович [и др.] СССР). – 2610592/27-11; заявлено 03.05.78; опубл. 07.07.80. Бюл. 25.