

3. Томсон, А. Э. Торф и продукты его переработки // А. Э. Томсон, Г. В. Наумова. – Минск : «Беларуская навука», 2009. – 328 с.
4. Биологически активная кормовая добавка с сорбционными свойствами для порослят-отъемышей / А. Э. Томсон [и др.] // Природопользование. – 2019. – № 1. – С. 249–261.
5. Для чего используется торф [Электронный ресурс] / «Строй-подсказка». – Электрон. дан. – Режим доступа : <https://stroy-podskazka.ru/torf/dlya-chego-ispolzuetsya>, свободный. – Загл. с экрана.
6. Копаница, Н. О. Структурное моделирование свойств торфа как сырья для производства строительных материалов // Вестник ТГАСУ. – 2010. – № 2. – С. 162–168.
7. Физические свойства торфа и торфяных залежей / И. И. Лиштван. – Минск : Наука и техника, 1985. – 239 с.
8. Торфяные ресурсы Томской области и пути их использования в строительстве / Л. В. Касицкая [и др.]. – Томск : СТТ, 2007. – 290 с.
9. Использование торфа в строительстве [Электронный ресурс] // Digest Vizard – Электрон. дан. – Режим доступа : <https://digest.wizardsoft.ru/articles/tech/ispolzovanie-torfa-v-stroitelstve>, свободный. – Загл. с экрана.
10. Применение торфа [Электронный ресурс] // Грунтовозов. – Электрон. дан. – Режим доступа : <https://gruntovozov.ru/chasto-zadavayemiye-voprosy/primenenie-torfa/#primenenie-torfa-v-stroitelstve>, свободный. – Загл. с экрана.
11. Использование торфа в строительстве [Электронный ресурс] // RMNT.RU – Электрон. дан. - Режим доступа: <https://www.rmnt.ru/story/isolation/ispolzovanie-torfa-v-stroitelstve.1559726>, свободный. – Загл. с экрана.
12. Чернюк Н. В. Органические теплоизоляционные материалы в современном строительстве / Н. В. Чернюк, А. Н. Пехота // Инновационные технологии в водном, коммунальном хозяйстве и водном транспорте : материалы III Республ. науч.-техн. конф., Минск, 27–28 апреля 2023 г. / М-во образования Респ. Беларусь [и др.]. – Минск : БНТУ, 2023. – С. 19–23.

УДК 656

Исследование мирового автопарка гибридных автомобилей

*Порохня А. А.¹, канд. техн. наук, доцент; Оганисян А. П.²
Северо-Кавказский Федеральный Университет
355017, Россия, г. Ставрополь, ул. Кулакова, 2
Email: ¹aporokhnia@ncfu.ru, ²a.p.oganiyan@gmail.com*

Аннотация. Гибридные автомобили – это электромобили, в которых используются небольшие двигатели внутреннего сгорания и электрогенератор. Преимущества этой концепции очевидны: повышенная топливная экономичность и снижение уровня загрязнения без усложнений и требований к техническому обслуживанию, характерных для автомобиля с чисто электрическим приводом. В этой статье представлен анализ конструктивных схем гибридных автомобилей, рассмотрен мировой рынок гибридных транспортных средств.

Ключевые слова: автомобили, гибридные автомобили, топливная экономичность, экологическая чистота, высоковольтная батарея, электрогенератор, электромобили, мотор-генератор.

Hybrid Electric Vehicles: A History of Technological Innovation

*Porokhnya A. A., Oganisyan A. P.
North Caucasus Federal University*

Annotation. Hybrid vehicles are electric cars that utilize small internal-combustion engines and an electric generator. The advantages of this concept are clear: increased fuel efficiency and reduced levels of pollution without the complications and maintenance requirements of a purely electrical-powered vehicle. This article presents an analysis of the design diagrams of hybrid vehicles and examines the global market for hybrid vehicles.

Keywords: cars, hybrid cars, fuel efficiency, environmental friendliness, high-voltage battery, electric generator, electric vehicles, motor-generator.

Введение. В последнее время наблюдается большой ажиотаж по поводу выхода гибридных автомобилей на российский потребительский рынок. Может показаться, что гибридная концепция является относительно новой для автомобильной промышленности, но это неправда. Почти столетие назад, в 1904 году, концепция была задумана американским инженером Х. Пайпером [1].

В течение многих лет концепция широко игнорировалась, в первую очередь из-за высоких затрат на разработку и неопределенности относительно широкого распространения электромобилей. Хотя первоначальная концепция Пайпера оказалась неудачной, его идея позже положила начало инновации.

Основная часть. Нынешнее стремление к гибридным технологиям кажется естественным развитием, если учесть многочисленные преимущества, которые они имеют перед традиционными автомобилями. Многие рассматривают эти автомобили как компромисс между электромобилями и обычными автомобилями внутреннего сгорания и, таким образом, предполагают снижение выбросов на 50 % по сравнению с традиционными автомобилями. Фактически, при расчете на основе полного топливного цикла гибриды обеспечивают почти те же преимущества по выбросам, что и электромобили, по сравнению с современными автомобилями [2]. Если учесть загрязнение от источника, который заряжает аккумуляторы, электромобиль загрязняет окружающую среду примерно в десять раз меньше, чем обычный автомобиль с двигателем внутреннего сгорания. Гибрид может загрязнять окружающую среду примерно на одну восьмую. Более того, гибридный автомобиль обеспечивает высокую топливную экономичность.

Способность гибридных технологий расширять радиус действия гибридного автомобиля во многом зависит от их способности оптимизировать эффективность гибридной силовой установки. Большинству гибридных транспортных средств требуется полная мощность на колесах только для очень коротких рывков. Хотя максимальная мощность большинства новых автомобилей, продаваемых сегодня в России, составляет более ста киловатт, средняя мощность, фактически используемая при движении по городу и шоссе, составляет всего около 7,5 киловатт. При

такой обычно небольшой нагрузке КПД двигателя очень низкий – обычно не выше 20 % [3]. В гибридной концепции очень маленький первичный двигатель, работающий с почти максимальной эффективностью, генерирует этот небольшой уровень мощности. Мощность двигателя внутреннего сгорания гибрида обычно колеблется от одной десятой до одной четверти мощности аналогичного автомобиля. В дополнение к этой конфигурации, обычно электрической, используется дополнительная трансмиссия, которая используется при различных дорожных нагрузках [4].

Выбор типа силовой установки в новых гибридных автомобилях практически не ограничивает возможности трансмиссии. По расположению элементов гибридной силовой установки различают последовательные, параллельные и последовательно-параллельные гибридные автомобили. Гибридные автомобили, эксплуатируемые в Российской Федерации, в основном имеют последовательно-параллельное расположение элементов гибридной силовой установки [5].

В последовательной схеме колеса приводятся в движение электромотором (ЭМ), а двигатель внутреннего сгорания вращает генератор, который вырабатывает электроэнергию. На рис. 1 представлена схема автомобиля с последовательным расположением элементов гибридной силовой установки [6].

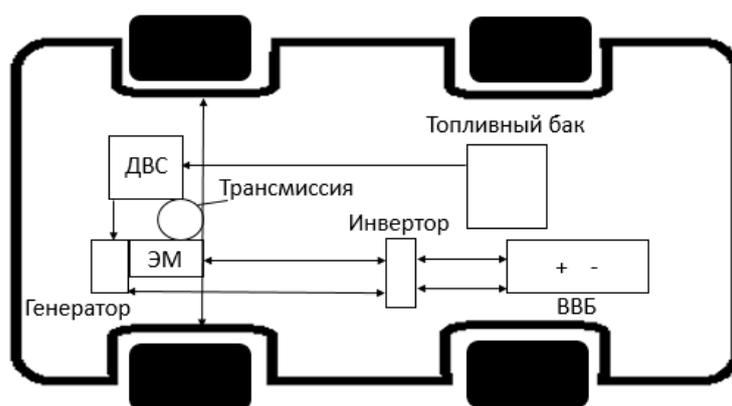


Рис. 1. Схема автомобиля с последовательным расположением элементов гибридной силовой установки

Fig. 1. Diagram of a car with a sequential arrangement of elements of a hybrid power plant

Параллельная схема расположения элементов гибридной силовой установки предполагает независимую работу двигателя внутреннего сгорания от электродвигателя. Двигатель внутреннего сгорания связан с механической трансмиссией, а электромотор выполняет функцию мотор-генератора (МГ) и маховика [7]. По шоссе автомобиль движется с помощью двигателя внутреннего сгорания, который также заряжает высоковольтную батарею от мотор-генератора. При ускорении оба двигателя включаются в работу, при этом каждый источник энергии вносит свой вклад в суммарную мощность [8]. В процессе торможения двигателем происходит возврат энергии в высоковольтную батарею. Конструктивная схема параллельного гибридного транспортного средства представлена на рис. 2.

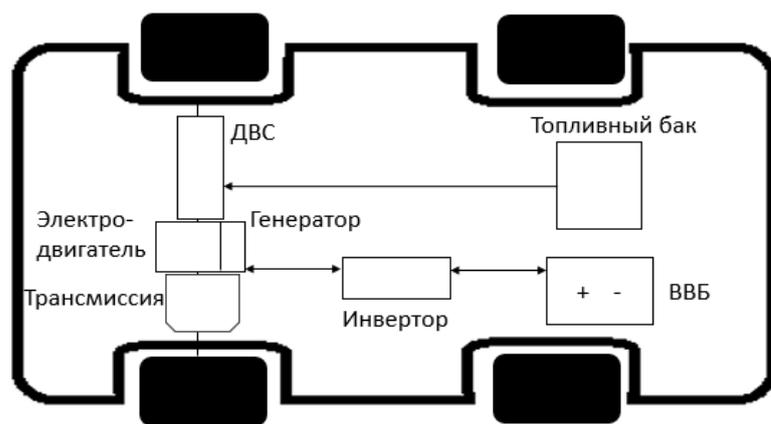


Рис. 2. Конструктивная схема параллельного гибридного транспортного средства
Fig. 2. Design diagram of a parallel hybrid vehicle

Последовательно-параллельное расположение элементов гибридной силовой установки встречается у большинства гибридных автомобилей. В состав схемы входят электромотор-генератор (МГ1), мотор-генератор (МГ2), инвертор Ин1, инвертор Ин2 и тяговая высоковольтная батарея [9]. Схема может работать последовательно при низких скоростях и параллельно при больших ускорениях. На рис. 3 представлена схема с последовательно-параллельным расположением элементов гибридной силовой установки.

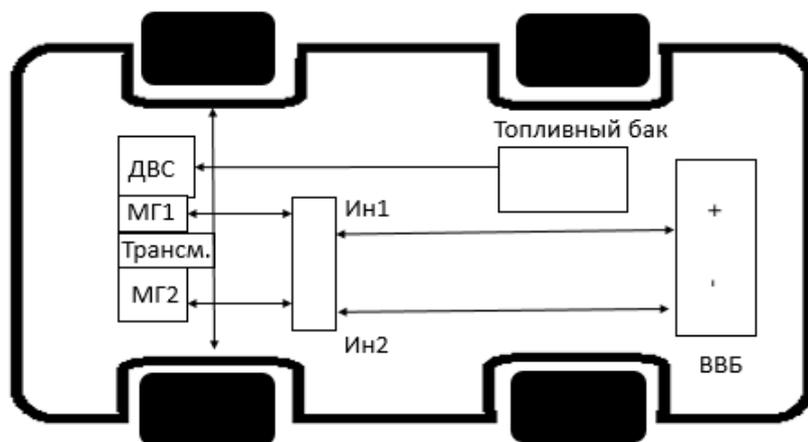


Рис. 3. Смешанная схема расположения элементов гибридной силовой установки
Fig. 3. Mixed arrangement of elements of a hybrid power plant

По степени гибридности (табл. 1) различают: микро-гибриды, мягкие гибриды, полные гибриды и подзаряжаемые гибриды.

Таблица 1. Классификация гибридных автомобилей по уровню гибридности
Table 1. Classification of hybrid vehicles by level of hybridization

Тип гибридного автомобиля	Степень гибридности, %
Микро-гибрид	до 10
Мягкий гибрид	10–20
Полный гибрид	20–50
Подзаряжаемый гибрид	50–75

Довольно сложно оценить количество гибридных автомобилей, проданных по всему миру. Есть только статистика продаж по отдельным странам. На сегодняшний день наибольшее количество гибридных автомобилей продается в Японии, где общий объем продаж составляет примерно 8 млн единиц. Самыми популярными японскими гибридными автомобилями в 2022 году являются Toyota Prius, Toyota Aqua, Honda Civic Hybrid, Nissan Note, Honda Fit.

Вторым по объему реализованных гибридных автомобилей являются США, где общий объем продаж составил 5,9 миллиона автомобилей до декабря 2022 года. Доля продаж гибридных автомобилей на рынке США составляет около 36 % от общего объема продаж гибридных автомобилей во всем мире. Этот сегмент рынка представлен большим количеством различных брендов. Из 32 моделей гибридных автомобилей, доступных в 2022 году, самыми популярными были Toyota RAV4, Ford Fusion и Toyota Prius. С 2005 года Ford продал около 400 000 гибридных автомобилей. При этом Ford Escape Hybrid считается одним из самых экономичных кроссоверов со средним расходом топлива в городе (по трассе) – 6,9 (7,5) л/100 км. Одним из самых экономичных полноразмерных седанов на сегодняшний день является Ford Fusion Hybrid, средний расход которого составляет 5,7 (6,5) л/100 км по городу (шоссе).

Европейские страны начали интересоваться гибридными автомобилями только с 2006 года, вследствие этого европейский парк гибридных автомобилей меньше, чем в США. Согласно статистике продаж, в Европе было реализовано около 3 млн. автомобилей с гибридными силовыми установками. В настоящее время около наибольшим спросом среди гибридных автомобилей в Европе пользуются автомобили марок Toyota и Lexus, 25 % – автомобили марок Honda, 15 % – гибридные автомобили европейского производства.

В Китае насчитывается примерно 1 млн. гибридных автомобилей, среди которых наиболее популярны такие марки автомобилей, как Chery и BYD.

Российский автопарк насчитывает более 44,1 млн легковых автомобилей, в том числе 82 000 гибридных автомобилей. Реализация автомобилей с гибридными силовыми установками в России начались в 2007 году. Сегодня парк российских гибридных автомобилей представлен японскими брендами, самым популярным среди которых является Toyota Prius. Их в России зарегистрировано 52 800 единиц, что составляет почти 64 % автопарка. Вторую строчку занимает Lexus RX (6,5 тыс. автомобилей, 8 %). Третью строчку занимает Toyota Aqua (6,3 тыс., 7,8 %). Наиболее популярными неазиатскими гибридными автомобилями являются Ford Escape, Mercedes-Benz S-Class и BMW X6 [10]. Изучив статистику продаж гибридных автомобилей по всему миру, мы делаем вывод, что численность мирового автопарка гибридных автомобилей увеличивается примерно на 3 млн. шт. за каждые 5 лет.

Заключение. Гибридные автомобили набирают популярность среди покупателей, поскольку они предлагают следующие преимущества:

1. Экономия топлива. Гибридные автомобили потребляют в среднем 6,5 л/100 км в городе и 4,8 л/100 км за городом.
2. Экологическая безопасность. Гибридные автомобили считаются экологически чистым транспортом, поскольку использование электродвигателя уменьшает количество вредных выхлопных газов, выбрасываемых в окружающую среду.

3. Государственные льготы на покупку экологических автомобилей. Во многих странах существуют субсидии на покупку гибридных и электрических транспортных средств.

В отрицательную сторону отмечается: высокая сложность гибридного автомобиля; цена на данный автомобиль значительно превышает автомобиль имеющий двигатель внутреннего сгорания; аккумуляторные батареи подвержены саморазряду; ремонт гибрида значительно превышает автомобиль оснащенным двигателем внутреннего сгорания [11]. Таким образом, можно сделать вывод о том, что автомобиль, который оснащен гибридной силовой установкой не решает все проблемы, однако гибридный автомобиль является ключевым звеном, который устраняет проблему, связанную с выбросом вредных веществ в атмосферу, помимо этого гибридные технологии дадут возможность проработать ключевые технические компоненты, как компактность аккумуляторов, технологию быстрой зарядки от внешних источников, облегченность кузовов [12].

Литература

1. Оганисян, А. П. Автомобили с гибридными силовыми установками-решение экологических и экономических проблем / А. П. Оганисян, А. А. Порохня // Актуальные проблемы обеспечения безопасности в техносфере и защиты населения и территорий в чрезвычайных ситуациях : сборник научных трудов по материалам Всероссийской научно-практической конференции, Ставрополь, 24–25 мая 2021 года. – Ставрополь : Северо-Кавказский федеральный университет, 2021. – С. 117–120.

2. Кичигин, С. Ю. Повышение эффективности технической эксплуатации автомобилей путем оптимизации квалификации состава ремонтных рабочих : автореф. дис....канд. техн. наук: 05.22.10 / Кичигин Сергей Юрьевич. – М., 2011. – 29 с.

3. Кустиков, А. Д. Обоснование корректирования периодичности обслуживаний коробок передач автобусов для условий дорог с переменным продольным профилем: автореф. дис....канд. техн. наук: 05.22.10 / Кустиков Александр Дмитриевич. – М., 2015. – 32 с.

4. Володькин, П. П. Оптимизация транспортного обслуживания населения муниципальных образований с учетом социальных факторов: автореф. дис. ... д-ра техн. наук: 05.22.10 / Володькин Павел Павлович. – М., 2011. – 34 с.

5. Маврин, В. Г. Совершенствование системы обслуживания автомобилей путем оптимизации территориального размещения автосервисных предприятий: автореф. дис....канд. техн. наук: 05.22.10 / Маврин Вадим Геннадьевич. – М., 2010. – 31 с.

6. Слитников, К. Л. Обоснование периодичности предупредительных ремонтов автомобильных ДВС с целью сокращения эксплуатационных затрат: автореф. дис. ... канд. техн. наук: 05.22.10 / Слитников Константин Леонидович. – М., 2013. – 28 с.

7. Крамаренко, Г. В. Техническая эксплуатация автомобилей – М.: Транспорт, 1983. – 487 с.

8. Ушанов, В. А. Исследование и оптимизация параметров системы технического обслуживания и ремонта машин и их использование при прогнозировании технических услуг в АПК Восточной Сибири: автореф. дис. ... д-ра техн. наук: 05.22.10 / Ушанов Владимир Анисимович. – М., 2000. – 18 с.

9. Живов, С. В. Методика оптимизации периодичности технического обслуживания автомобилей-такси: автореф. дис. ... канд. техн. наук: 05.22.10 / Живов Сергей Владимирович. – М., 2008. – 26 с.

10. Раков, В. А. Методика оценки технического состояния гибридных силовых установок автомобилей: автореф. дис. ... канд. техн. наук: 05.22.10 / Раков, Вячеслав Александрович. – СПб., 2012. – 27 с.

11. Иванов, Б. В. Управление техническим обслуживанием машин / Б. В. Иванов. – М. : Машиностроение, 2009. – 160 с.

12. Рыбаков, М. П. Как построить надежную систему из надежных элементов / М. П. Рыбаков. – М. : Гостехиздат, 2015. – 523 с.

УДК 624.04

Постнапряжение в построечных условиях

*Послед (Андропова) Е. Ю.¹; Зверев В. Ф.², канд. техн. наук, профессор
Белорусский национальный технический университет,
220013, Беларусь, г. Минск, пр-т Независимости, 65*

Аннотация. В последнее время в практике строительства по всему миру постнапряженные перекрытия широко используются при возведении зданий. Использование технологии постнапряжения в плоских плитах перекрытия, наряду с простотой ее реализации и высокой надежностью, позволяет снизить расход арматуры в 1,7 раза, а расход бетона – на 20–30 % по сравнению с обычными железобетонными перекрытиями. Постнапряжение позволило увеличить пролеты, повысить трещиностойкость, жесткость и значительно снизить собственный вес конструкций, сделав их более экономичными. Существенным преимуществом этой технологии является ее использование высоких прочностных свойств напрягаемой арматуры. Применение постнапряжения в построечных условиях дает возможность решать недостатки монолитного строительства за счет использования прогрессивных строительных технологий и современных конструктивных решений возведения зданий. В Республике Беларусь метод предварительного напряжения бетона в построечных условиях применялся лишь при строительстве торгового центра «Galleria Minsk» (пр-т Победителей, 9, Минск) и автовокзала «Центральный» в г. Минске.

Ключевые слова: технология постнапряжения, арматурные канаты, расчетные комплексы, монолитные железобетонные перекрытия.

Post-stress in building conditions

*Posled (Andronova) E. Yu., Zverev V. F.
Belarusian National Technical University*

Annotation. Recently, in construction practice around the world, post-tensioned floors are widely used in the construction of buildings. The use of post-tensioning technology in flat floor slabs, along with the ease of its implementation and high reliability, makes