



تحلیل ترمودینامیکی سیکل خنک کن اسکرمجت به منظور تولید توان الکتریکی و هیدروژن با استفاده از PEM

هادی غائبی^{۱*}، پوریا سیدمتین^۲، بهزاد عباسزاده^۳

*۱- دانشیار، گروه مهندسی مکانیک، دانشگاه محقق اردبیلی، اردبیل، ایران

۲- کارشناس ارشد، گروه مهندسی مکانیک، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران

۳- دانشجوی دکتری، دانشگاه تربیت دبیر شهید رجایی، تهران، ایران

دریافت: ۱۴۰۱/۰۴/۰۱، بازنگری: ۱۴۰۱/۰۵/۳۱، پذیرش: ۱۴۰۱/۰۶/۳۱

چکیده

در پژوهش حاضر، یک سیکل جدید خنک کن بازیابی باز چند مرحله‌ای اسکرمجت به همراه تولید توان و هیدروژن، که در آن سوخت اسکرمجت همان میرد سیستم خنک کن می‌باشد، ارائه شده است. تحلیل جامع ترمودینامیکی و انرژی به منظور ارزیابی عملکرد سیستم، محاسبه میزان تولید توان و هیدروژن بر روی سیستم پیشنهادی پیاده سازی شد. برای دبی جرمی سوخت ۰/۴ کیلوگرم بر ثانیه، ظرفیت خنک کاری سیستم جدید ارائه شده ۹/۱۶ مگاوات، خالص توان تولیدی ۳/۳۸ مگاوات و میزان هیدروژن تولیدی ۴۲/۲ کیلوگرم بر ساعت محاسبه شده است. از سوی دیگر، نتایج ارزیابی انرژی نشان داد که PEM الکترولایزر با بیش از ۴۴ درصد اتلاف انرژی بالاترین میزان اتلاف انرژی را در بین تمام اجزای مختلف سیکل پیشنهادی دارد. بعد از آن مسیر خنک کن اول با بیش از ۳۹ درصد اتلاف انرژی رتبه دوم را از لحاظ اتلاف انرژی داراست. بازده انرژی و انرژی سیستم ارائه شده به ترتیب ۱۳/۰۱ درصد و ۲۲/۱۲ درصد به دست آمده است. نتایج حاصل از مطالعه پارامتریک نشان داد که افزایش دبی جرمی به معنای افزایش تولید توان و خنک کاری خواهد بود و نیز در دبی جرمی سوخت ثابت با افزایش فشار پشت پمپ توان تولیدی افزایش می‌یابد.

*عهده‌دار مکاتبات: hghaebi@uma.ac.ir

کلمات کلیدی: تحلیل ترمودینامیکی، اسکرمجت، هیدروژن، انبساط چند مرحله‌ای، خنک کن بازیابی چند مرحله‌ای، PEM الکترولایزر

۱- مقدمه

علاقه مندی به مطالعه و توسعه وسایل نقلیه مافوق صوت با پیشران هوامکنده از قرن پیش مورد توجه قرار گرفته است. به منظور دست یافتن به وسایل نقلیه مافوق صوت عملیاتی‌تر با قابلیت‌های بهتر همچون توانایی حمل بار با سرعت و ارتفاع پروازی بالا و یا انجام مأموریت‌های فضایی، موتورهای اسکرمجت^۱ مطرح شده و مورد مطالعه قرار گرفتند [۱-۴]. به دلیل بار حرارتی بسیار بالای محفظه احتراق اسکرمجت، مدیریت حرارتی یکی از چالش‌های کلیدی این تکنولوژی به شمار می‌آید [۵]. اهمیت مدیریت حرارتی اسکرمجت و اثرات آن بر عملکرد این وسیله نقلیه مافوق صوت، توجه بسیاری از محققان مربوط به این حوزه را، در سال‌های اخیر، به خود جلب کرده است. در این بین سیستم خنک کن بازیابی یکی از عملی‌ترین و کاربردی‌ترین سیستم‌هایی

¹ Scramjet

است که برای خنک کاری اسکرمجت مورد استفاده قرار می گیرد [۶]. در این روش سوخت از میان مسیرهای خنک کن عبور داده می شود تا قبل از اینکه به عنوان سوخت وارد محفظه احتراق شود و بسوزد، از ظرفیت جذب گرمای آن به منظور خنک کاری اسکرمجت استفاده شود. کاندا و همکاران [۷] یک سیکل انبساطی خنک کن بازیابی برای موتور اسکرمجت با سوخت هیدروژن ارائه دادند تا ویژگی های عملکردی سیستم خنک کن بازیاب را مورد تحلیل و بررسی قرار دهند. نتایج حاصل از تحقیق آنها نشان داد که برای پرواز در سرعت ماکس بالا دبی جرمی سوخت مورد نیاز برای خنک کاری، در شرایط عملکردی مناسب، از دبی جرمی استوکیومتری سوخت تجاوز می کند. و علاوه بر این سوخت بیشتری از آنچه که برای انجام عملیات پروازی اسکرمجت مورد نیاز است باید حمل شود [۸]. از طرفی، نبود خنک کاری کافی به طور نسبی به معنای کاهش سرعت پروازی است [۹]. در نتیجه افزایش ظرفیت خنک کاری برای پروازهای سرعت بالا امری ضروری است. از این رو باوو و همکاران در طی تحقیقات خود در طی سال ۲۰۰۹ ایده سیستم های خنک کاری دو و یا چند مرحله ای اسکرمجت را با یک مطالعه صرفا پارامتری مطرح کردند [۱۰، ۱۱]. کین و همکاران [۱۲] در یک مطالعه کاملتر یک سیکل خنک بازیاب باز^۱ دو مرحله ای برای اسکرمجت ارائه و عملکرد آن را تحلیل نمودند. پارامترهای مهم مورد مطالعه آنها ضریب افزایش ظرفیت خنک کنندگی، ضریب کاهش دبی جرمی سوخت و همچنین توان خالص تولیدی بودند. نتایج حاصل از تحلیل آنها نشان داد که سیکل باز خنک کن بازیابی عملکرد خوبی را برای کار در اسکرمجت ها از خود نشان می دهد و دارای قابلیت پیشرفت و توسعه بسیاری است. برای شرایط فشار پشت پمپ ۲۰ مگاپاسکال توان خالص تولیدی ۸ کیلووات بر هر گرم سوخت در نتایج این تحقیق گزارش شده است.

امروزه روز با توجه به لزوم استفاده هرچه موثرتر از منابع محدود انرژی موجود، موضوع بازیابی انرژی هدر رفت مطرح می شود. به خصوص که در وسایل نقلیه امروزی سیستم های کمکی بسیاری همچون سیستم تغذیه سوخت، سیستم های راداری و ارتباطی و سیستم های کنترلی وجود دارند و نیازمند مقادیر قابل توجهی توان هستند. این امر ضرورت استفاده از سیستم های بازیاب به همراه تولید توان را هرچه بیشتر آشکار می کند تا بتوان بخشی از این نیازها را تامین نمود [۱۳]. سیستم های تولید همزمان گزینه بسیار مناسبی برای بهره برداری از انرژی هدر رفت و تبدیل آن به سایر شکل های سودمند انرژی است. این سیستم ها بازده بالاتر و اتلاف انرژی کمتری دارند و به طور همزمان و با یک منبع انرژی چندین محصول تولید می کنند. سیستم های تولید چند محصوله، سازگاری خوبی با منابع انرژی سطح پایین همچون انرژی هدر رفت دارند [۱۴]. اما در مورد بازیابی انرژی هدر رفت اسکرمجت، با وجود پتانسیل بسیار بالا، متأسفانه تا به امروز مطالعات بسیار کمی در این حوزه صورت گرفته است. که از جمله آنها می توان به مطالعه آقاییان لی و وانگ [۱۵] اشاره کرد. مطالعه آنها یک تحلیل صرفا انرژی بازیابی بر روی سیستم تلفیقی TEG و خنک کن بازیابی اسکرمجت است. نتایج مطالعه آنها تولید توان 61.69 کیلو وات را به ازای دبی جرمی جریان سوخت ۰.۴ کیلوگرم بر ثانیه، نشان می دهد. علاوه بر این، اندک مطالعات صورت گرفته نیز صرفا تولید توان مطرح شده است. بدون اینکه به تولید سایر شکل های مفید انرژی همچون تولید اکسیژن، تولید هیدروژن و یا تولید آب شیرین که همه ی اینها در صنعت هوافضا هم کاربرد و هم هزینه بر هستند، توجه شود. اما هیدروژن به دلیل اینکه به عنوان سوخت نیز کاربرد دارد، به طور ویژه اهمیت دارد. در بین سوخت های مورد استفاده برای اسکرمجت هیدروژن به دلیل ویژگی های خوب اشتعال پذیری (تاخیر کم در اشتعال پذیری و پایداری شعله بالا) نسبت به سوخت های هیدروکربنی برتری دارد [۱۶-۱۸].

هیدروژن به طور خالص در طبیعت وجود ندارد ولی می توان آن را از روش هایی همچون تبدیل بایومس، بازیابی بخار-متان و جداسازی آب به اجزای سازنده آن (فرآیند الکترولیز) بدست آورد. الکترولیز آب یک فرآیند الکتروشیمیایی است. سه نوع متداول الکترولیز آب وجود دارد: الکترولیز آکالاین، اکسید جامد و PEM^۲ لکترولایزر [۱۹]. تولید هیدروژن با استفاده از PEM مزایایی را نسبت به سایر روش ها دارد. که از جمله آنها می توان به قابلیت به کارگیری آن با استفاده از منابع انرژی سطح پایین، جا گیر نبودن، بدون خطرات محیط زیستی و بدون ماده شیمیایی خطرناک بودن [۲۰] اشاره کرد. استفاده از PEM برای تولید هیدروژن

¹ Open Cooling Cycle

² Protone Exchange Membrain

یکی از رایج ترین روش های تولید هیدروژن در سیستم های استفاده کننده از منابع سطح پایین انرژی، همچون انرژی باریاب، به عنوان تکنولوژی تولید هیدروژن در آینده معرفی شده است [۲۱، ۲۲]. از اینرو مطالعات زیادی نیز بر روی آنها صورت گرفته است.

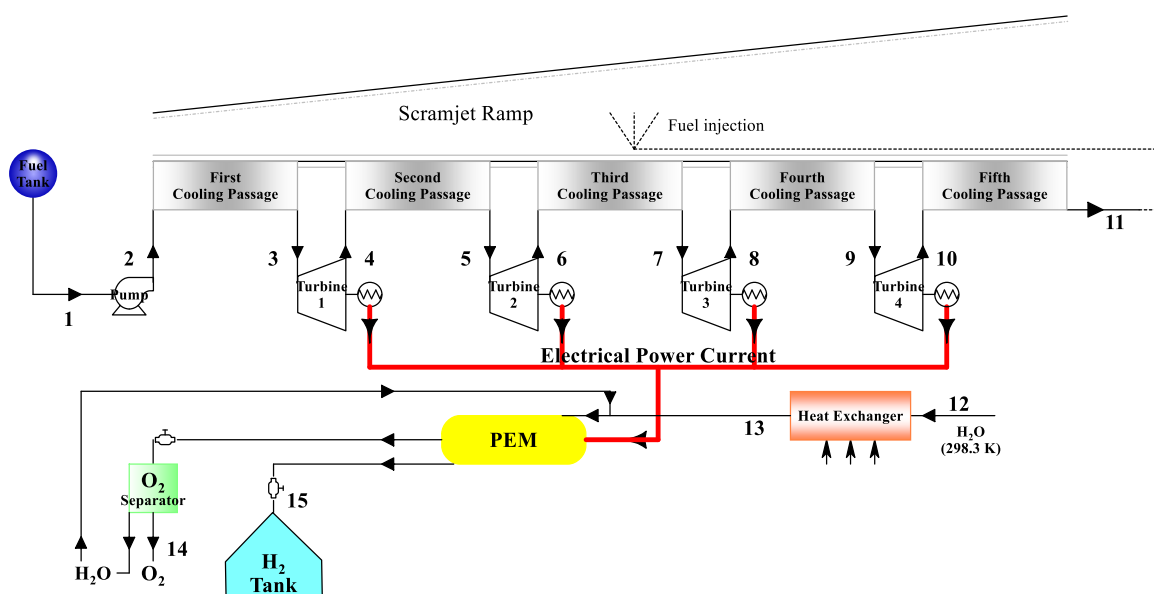
لئونگ و همکاران [23] PEM الکترولایزر را از دو دیدگاه ترمودینامیک و انرژی مورد تحلیل و ارزیابی قرار دادند. نتایج تحلیل آنها نشان داد که میزان تولید هیدروژن و بازده انرژی PEM ارتباط مستقیمی با دمای کاری PEM، میزان فعالیت الکترولیت آن و ضخامت جداره الکترود دارد. مارانگیو و همکاران [۲۴] یک مدل برای مطالعه تئوری PEM ارائه دادند. که در آن از الگوی اتلاف اهمی پیچیده ای در الکترودها و جسم میانی استفاده کرده اند. در تحقیقی دیگر احمدی و همکاران [۲۵] یک مطالعه انرژی و انرژی بر روی PEM کوپل شده با سیکل خورشیدی و مبدل انرژی حرارتی اقیانوسی (OTEC)، انجام داده اند. در مدل ارائه شده توسط آنها توان الکتریکی ورودی PEM به وسیله توربین سیکل رانکین آلی (ORC) تامین می شود. در نتایج حاصل از تحلیل آنها بازده انرژی ۳،۶ درصد و بازده انرژی ۲۲،۷ درصد گزارش داده شده است. ضمن اینکه مقدار تولید هیدروژن ۱،۲ کیلوگرم بر ساعت به دست آمده است. تولید هیدروژن به جهت مصارف خانگی توسط سیستم هایی با منابع انرژی تجدید پذیر عنوان پژوهش دیگری است که سورگولو و دینسر [۲۶] انجام داده اند. در این مطالعه هردو سیستم برپایه انرژی خورشیدی و بادی با الکترولایزر، سلول سوختی و سیستم تبرید جذبی با هدف تولید توان الکتریکی، سرمایش، گرمایش و هیدروژن برای مصارف خانگی تلفیق شده است. نتایج این تحقیق نشان می دهد که سیستم های حاضر در این مطالعه پتانسیل لازم و عملکرد مناسب برای استفاده در بخش مصارف خانگی و نیز سازگاری مناسب با محیط را دارند. نامی و همکاران [۲۷] یک تحلیل انرژی و انرژی بر روی تولید هیدروژن از گرمای هدر رفت از یک سیستم نمونه MCFC^۱ تلفیق شده با سیکل رانکین ارگانیک و PEM ارائه کرده اند. خالص تولید توان گزارش شده در این تحقیق ۱۳۱،۲۱ مگاوات است.

بر اساس مطالعه پیشینه پژوهشی و مرور تحقیقات مشابه صورت گرفته در این زمینه، استخراج هیدروژن به روش PEM الکترولایزر و با استفاده از گرمای هدر رفت اسکرمجت می تواند در حوزه این موتورها و کلا در صنعت هوافضا بسیار مفید و کاربردی باشد و تا کنون مطالعه خاصی بر روی آن صورت نگرفته است. هیدروژن تولید شده از این طریق را حتی می توان به چشم تامین بخشی از سوخت اسکرمجت و در نهایت بهبود عملکرد کل سیستم اسکرمجت از دیدگاه انرژی و اقتصادی ارزیابی کرد. هدف پژوهش حاضر ارائه یک سیکل جدید خنک کن باریابی باز چند مرحله ای اسکرمجت است که علاوه بر انجام خنک کاری مورد نظر، توان و هیدروژن نیز تولید کند. در سیستم نوین ارائه شده توان الکتریکی ورودی مورد نیاز PEM از طریق توان تولید شده در زیر سیکل توان تامین می شود. این در حالی است که گرمای هدر رفت اسکرمجت به عنوان منبع گرمایی اصلی سیکل در نظر گرفته شده است.

۲-توصیف سیکل

شماتیکی از سیکل پیشنهادی در شکل ۱ نشان داده شده است. همانطور که در شکل مشاهده می کنید. سیکل ارائه شده از دو زیر سیکل خنک کاری به همراه تولید توان و زیر سیکل PEM با هدف تولید هیدروژن تشکیل شده است. هیدروژن مایع از مخزن سوخت به ورودی مسیر خنک اول (نقطه ۲) پمپاژ می شود. این عمل توسط پمپی که در خروجی مخزن سوخت قرار گرفته (نقطه ۱) صورت می گیرد. هیدروژن، که در این سیستم به عنوان مبرد-سوخت مورد استفاده قرار گرفته است، در همان حال که به صورت پیوسته به درون مسیر خنک کن جاری می شود با جذب گرما از محفظه سوخت اسکرمجت به سرعت تبدیل به گاز فوق بحرانی می شود. سپس هیدروژن فوق بحرانی وارد توربین اول می شود (نقطه ۳). هیدروژن تحت شرایط آیزنتروپیک منبسط شده و توان الکتریکی تولید می کند. در طی این فرآیند دمای هیدروژن افت پیدا می کند و خنک می شود و می توان دوباره از ظرفیت خنک کاری آن استفاده کرد. هیدروژن خنک شده با جریان یافتن در مسیر خنک کن دوم (فرآیند ۴-۵) دوباره تا شرایط فوق بحرانی گرم شده و با عبور از توربین دوم دمای آن کاهش یافته و توان الکتریکی تولید می کند (فرآیند ۵-۶). این فرآیند

^۱ Molten Carbone Fuel Cell



- بازده آیزنتروپیک پمپ: ۷۰ درصد
- آب در دمای ۲۹۸ درجه کلوین وارد مبدل حرارتی PEM می‌شود.
- هیچ اتلاف انرژی در الکترولایزر وجود ندارد.

۲-۳ مدل‌سازی PEM

روابط حاکم بر محاسبات مربوط به PEM به یک مدل‌سازی ترموالکتریک منجر می‌شود. انرژی کل مورد نیاز الکترولایزر را می‌توان به شکل زیر به دست آورد [۲۸]:

$$\Delta H = \Delta G + T\Delta S \quad (۱)$$

که در آن ΔG انرژی آزاد گیبس و $(T\Delta S)$ انرژی حرارتی مورد نیاز است. مقادیر مورد نیاز و برای هیدروژن، اکسیژن و آب در جداول ترمودینامیکی موجود است [۲۸]. انرژی کل برابر با مقدار انرژی است که در تئوری برای الکترولیز آب بدون هیچگونه تلفات مورد نیاز است. نرخ دبی جرمی مولار هیدروژن از رابطه زیر به دست آورده می‌شود [۲۳]:

$$\dot{N}_{H_{2out}} = \frac{J}{2F} = \dot{N}_{H_{2O},reacted} \quad (۲)$$

که در آن J چگالی جریان و F ثابت فارادی می‌باشد. نرخ انرژی الکتریک ورودی به PEM برابر است با:

$$E_{electric} = JV \quad (۳)$$

که در آن $E_{electric}$ برابر با نرخ انرژی الکتریکی ورودی است و V به شکل زیر به دست می‌آید:

$$V = V_0 + V_{act,a} + V_{act,c} + V_{o\Box m} \quad (۴)$$

V_0 پتانسیل بازگشت پذیر است، که از تفاوت بین انرژی آزاد واکنش دهنده و محصول ناشی می‌شود و از معادله نرنست^۱ به دست می‌آید [۲۳]:

$$V_0 = 1.229 - 8.5 \times 10^{-4}(T_{PEM} - 298) \quad (۵)$$

$V_{act,a}$ ، $V_{act,c}$ و $V_{o\Box m}$ به ترتیب پتانسیل فعال‌سازی آند، پتانسیل فعال‌سازی کاتد، پتانسیل فعال‌سازی اهمیک الکترولیت تعریف می‌شوند. پتانسیل اهمیک در PEM ناشی از مقاومت عضو مبادله گر پروتون در برابر تبادل یون‌های هیدروژن است. مقاومت اهمیک عضو مبادله گر در ارتباط با درجه رطوبت و همچنین ضخامت آن است [۲۳]. تابع رسانایی یونی مکانی PEM ($\lambda(x)$) توسط رابطه زیر بیان می‌شود [۲۹]:

$$\sigma_{PEM}[\lambda(x)] = [0.5139\lambda(x) - 0.326] \exp \left[1268 \left(\frac{1}{303} - \frac{1}{T} \right) \right] \quad (۶)$$

که در آن x برابر با فاصله اندازه گیری شده از سطح کاتد در هر مکان از درون PEM است. مقدار $\lambda(x)$ را می‌تواند توسط مقادیر محتوای آب در لبه صفحه‌ی الکتروود های کاتد و آند به دست آورد:

$$\lambda(x) = \frac{\lambda_a - \lambda_c}{D} x + \lambda_c \quad (۷)$$

که در آن D نشان دهنده ضخامت عضو مبادله گر، λ_c و λ_a نشانگر محتوای آب در سطح کاتدی و آندی هستند. مقاومت اهمیک کلی از رابطه زیر به دست می‌آید:

¹ Nernst equation

$$R_{PEM} = \int_0^D \frac{dx}{\sigma_{PEM}[\lambda(x)]} \quad (8)$$

بر اساس قانون اهم، ما معادله زیر را برای پتانسیل اهمیک داریم:

$$V_{o \square m, PEM} = JR_{PEM} \quad (9)$$

پتانسیل فعالسازی از رابطه زیر به دست می‌آید:

$$V_{act,i} = \frac{RT}{F} \sin^{-1} \left(\frac{J}{2J_{a,i}} \right), i = a, c \quad (10)$$

که در آن چگالی جریان مبادله‌ای است، یک پارامتر مهم در محاسبه پتانسیل فعالسازی است، و از معادله زیر محاسبه می‌شود: [25]

$$J_{0,i} = J_i^{ref} \exp \left(-\frac{E_{act,i}}{RT} \right), i = a, c \quad (11)$$

که در آن J_i^{ref} ضریب پیش پتانسیل مرجع و $E_{act,i}$ انرژی فعالسازی برای کاتد و آند است.

۳-۳ تحلیل ترمودینامیکی

در این بخش، مدلسازی ترمودینامیکی سیستم ارائه شده با جزئیات بیان می‌شود. هر یک از اجزای سیستم به عنوان یک حجم کنترل در نظر گرفته می‌شود. فرم عمومی معادلات بقای جرم و انرژی برای هر حجم کنترل در شرایط جریان ثابت به شکل زیر بیان می‌شود:

$$\sum \dot{m}_{in} = \sum \dot{m}_{out} \quad (12)$$

$$\dot{Q} - \dot{W} = \sum \dot{m}_{out} \square_{out} - \sum \dot{m}_{in} \square_{in} \quad (13)$$

بازده انرژی سیکل به صورت زیر تعریف می‌شود:

$$\eta_{en} = \frac{LHV_{H_2} \cdot \dot{m}_{15} + (1 - \eta_G) \cdot \dot{W}_{net}}{\dot{Q}_{total}} \quad (14)$$

که در آن LHV_{H_2} سطح پایین محتوای انرژی H_2 بوده و از منابع و مراجع ترمودینامیکی قابل حصول است و مقدار آن برابر است با 120.211 (kJ/kg) در نظر گرفته شده است [28]. و همچنین $\dot{Q}_{total}$ ظرفیت خنک کاری کل که به عنوان منبع گرمایی اصلی سیستم مطرح شده است.

یک توربین در نظر می‌گیریم که در طی یک فرآیند آیزنتروپیک بین دو حالت b و c کار می‌کند، مطابق شکل (۲). و با فرض اینکه هیچگونه اتلافی از لحاظ اصطکاک مکانیکی در سیستم توربین وجود نداشته باشد، با استفاده از روابط ترمودینامیک برای دمای خروجی توربین داریم [28]:

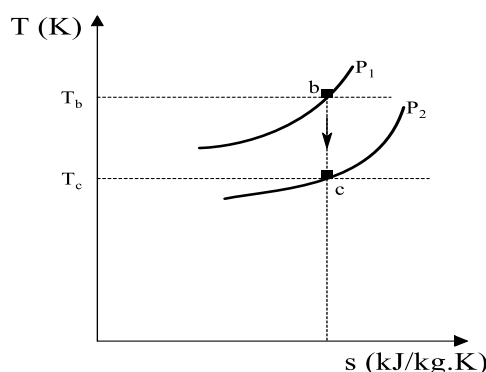
$$T_c = T_b \{1 - \eta_t [1 - \pi^{(1-\gamma)/\gamma}]\} \quad (15)$$

با استفاده از معادله بالا برای توان مخصوص توربین نیز داریم:

$$w_t = \eta_t C_p T_b [1 - \pi^{(1-\gamma)/\gamma}] \quad (16)$$

در روابط بالا η_t بازده آیزنتروپیک توربین، C_p ظرفیت گرمایی ویژه در فشار ثابت سیال، نسبت ظرفیت گرمایی سیال γ و π نسبت فشار توربین می‌باشد که به شکل زیر بیان می‌شود:

$$\pi = \frac{p_b}{p_c} \quad (۱۷)$$



شکل ۲- دیاگرام T-S یک مرحله انبساط آیزنتروپیک توربین

برخی از معادلات ترمودینامیکی بر اساس روابط تعادل انرژی و جرمی در جدول (۱) لیست شده اند.

جدول ۱- معادلات انرژی اجزای تشکیل دهنده سیکل شبیه سازی شده

معادلات	پارامترها
$\dot{Q}_i = \dot{m}_i \cdot C_p \cdot (T_{2i+1} - T_{2i})$	بار حرارتی مسیر خنک کن iام
$w_{ti} = \eta_t C_p T_{2i+1} [1 - \pi_i^{(1-\gamma)/\gamma}]$	کار مخصوص توربین iام
$w_p = \frac{P_2 - P_1}{\eta_p \rho_1}$	کار مخصوص پمپ
$w_{net} = \sum_{i=1}^4 w_{ti} - w_p$	توان خالص مخصوص
$\dot{W}_{net} = \dot{m}_0 \cdot w_{net}$	تولید الکتریسیته خالص
$Q_{HE} = \dot{m}_w \cdot (\square_{13} - \square_{12})$	بار حرارتی مبدل حرارتی
$\dot{Q}_{total} = \sum_{i=1}^5 \dot{Q}_i + \dot{Q}_{HE}$	ظرفیت خنک کاری کل

معادله تعادل انرژی برای عضو iام یک سیستم به شکل زیر قابل بیان است [30]:

$$\dot{E}x_D^i = \dot{E}x_F^i - \dot{E}x_P^i \quad (۱۸)$$

$\dot{E}x_D^i$ نرخ تخریب انرژی عضو iام و $\dot{E}x_F^i$ و $\dot{E}x_P^i$ به ترتیب نرخ های انرژی سوخت و محصول هستند. به طریق مشابه برای کل سیستم معادله تعادل انرژی را به صورت زیر داریم:

$$\dot{E}x_D^{total} = \dot{E}x_F^{total} - \dot{E}x_P^{total} \quad (۱۹)$$

بازده انرژی جزء iام به صورت زیر تعریف می شود [30]:

$$\eta_{ex}^i = \dot{E}x_P^i / \dot{E}x_F^i \quad (۲۰)$$

و به طریق مشابه برای بازده انرژی کل سیستم داریم که:

$$\eta_{ex}^{total} = \dot{E}x_P^{total} / \dot{E}x_F^{total} \quad (۲۱)$$

علاوه بر این، به منظور مقایسه بین تخریب انرژی در بین اجزای مختلف سیستم پارامتر نسبت تخریب انرژی تعریف می شود:

$$Y_D^i = \dot{E}x_D^i / \dot{E}x_D^i \quad (22)$$

معادلات تحلیل انرژی از اجزای مهم سیستم در جدول (۲) آورده شده اند.

جدول ۲- معادلات تحلیل انرژی از اجزای مهم سیستم

اجزا	انرژی سوخت	انرژی محصول	تخریب انرژی	نسبت تخریب انرژی
مسیر خنک کن	$\dot{E}x_{F,i} = \dot{Q}_i \left(1 - \frac{T_0}{T_{ref-scr}} \right)$	$\dot{E}x_{P,Q1} = \dot{E}x_3 - \dot{E}x_2$	$\dot{E}x_{D,Q1} = \dot{E}x_{F,Q1} - \dot{E}x_{P,Q1}$	$y_{D,Q1} = \frac{\dot{E}x_{D,Q1}}{\dot{E}x_{D,total}}$
توربین	$\dot{E}x_{F,ti} = \dot{E}x_{2i+1} - \dot{E}x_{2i+2}$	$\dot{E}x_{P,ti} = \dot{m}_i \cdot w_{ti}$	$\dot{E}x_{D,ti} = \dot{E}x_{F,ti} - \dot{E}x_{P,ti}$	$y_{D,ti} = \frac{\dot{E}x_{D,ti}}{\dot{E}x_{D,total}}$
پمپ	$\dot{E}x_{F,p} = \dot{m}_1 \cdot w_p$	$\dot{E}x_{P,p} = \dot{E}x_2 - \dot{E}x_1$	$\dot{E}x_{D,p} = \dot{E}x_{F,p} - \dot{E}x_{P,p}$	$y_{D,p} = \frac{\dot{E}x_{D,p}}{\dot{E}x_{D,total}}$
PEM	$\dot{E}x_{F,PEM} = \eta_G \cdot \dot{W}_{net}$	$\dot{E}x_{P,PEM} = \dot{E}x_{15} + \dot{E}x_{16}$	$\dot{E}x_{D,PEM} = \dot{E}x_{F,PEM} - \dot{E}x_{P,PEM}$	$y_{D,PEM} = \frac{\dot{E}x_{D,PEM}}{\dot{E}x_{D,total}}$
مبدل حرارتی	$\dot{E}x_{F,HE} = Q_{HE} \left(1 - \frac{T_0}{T_{ref-HE}} \right)$	$\dot{E}x_{P,HE} = \dot{E}x_{13} - \dot{E}x_{12}$	$\dot{E}x_{D,HE} = \dot{E}x_{F,HE} - \dot{E}x_{P,HE}$	$y_{D,HE} = \frac{\dot{E}x_{D,HE}}{\dot{E}x_{D,total}}$

۴-نتایج

در این بخش به ارائه و بررسی نتایج حاصل از اجرای برنامه کامپیوتری که به منظور تحلیل انرژی و انرژی سیستم مورد نظر در نرم افزار Engineering equation solver (EES) توسعه داده شده است، پرداخته می شود. به منظور اجرای کد یکسری اطلاعات به عنوان داده های ورودی لازم است که در جداول (۳) و (۴) آورده شده اند. جدول (۳) شامل داده های مهم ورودی لازم جهت شبیه سازی کلی است و جدول (۴) برخی پارامترهای ورودی که برای مدلسازی الکتروشیمیایی PEM مورد نیاز را شامل می شود.

جدول ۳- برخی داده های ورودی مورد نیاز شبیه سازی

پارامتر	مقادیر
$P_2 (MPa)$ فشار پشت پمپ،	۲۲
$T_{av} (K)$ دمای میانگین بدنه اسکرمجت،	۱۰۰۰
$P_{11} (MPa)$ فشار محفظه احتراق اسکرمجت،	۱
$T_1 (K)$ دمای مخزن سوخت،	۲۵
$P_1 (MPa)$ فشار مخزن سوخت،	۰/۲۴
$\dot{m}_0 (kg/s)$ نرخ دبی جرمی جریان،	۰/۴
$PEM \cdot \dot{m}_{12} (kg/s)$ نرخ دبی جرمی آب ورودی به	۰/۲
$T_{12} (K)$ دمای آب ورودی به اسکرمجت،	۲۹۸
$PEM, T_{PEM} (K)$ دمای	۳۵۳
η_t بازده توربین،	۰/۸
η_p بازده پمپ،	۰/۷
η_G بازده توان ژنراتور،	۰/۶۵

جدول ۴- پارامترهای ورودی استفاده شده به منظور شبیه سازی [25] PEM

پارامتر	مقادیر
$P_{O_2} (MPa)$	0.1
$P_{H_2} (MPa)$	0.1
$T_{PEM} (K)$	353
$E_{act,a} (kJ/mol)$	76
$E_{act,c} (kJ/mol)$	18
$\lambda_a (\Omega^{-1})$	14
$\lambda_c (\Omega^{-1})$	10
$D (\mu m)$	100
$j_c^{ref} (A/m^2)$	1.7×10^5
$j_a^{ref} (A/m^2)$	4.6×10^3
$F (C/mol)$	96486

با اجرای کد توسعه داده شده برخی پارامترهای کلیدی جریان شامل دما، فشار، دبی جرمی، آنتالپی، آنترپی و اگزرژی برای نقاط سیکل ارائه شده (مطابق شکل ۱) به دست می‌آیند که در جدول (۵) آورده شده اند.

جدول ۵- پارامترهای ترمودینامیکی جریان در هر نقطه از سیکل

شماره نقطه	T (K)	P (MPa)	$\dot{m}$ (kg/s)	h (kJ/kg)	s (kJ/kg.K)	$\dot{E}_x$ (kW)
1	25	0.24	0.4	479.4	20.25	2510
2	54.9	22	0.4	579.8	20.25	2551
3	1000	22	0.4	14387	48.83	4758
4	714.4	4.69	0.4	10010	50.22	2846
5	1000	4.69	0.4	14235	55.19	3959
6	841.5	2.166	0.4	11856	55.81	2936
7	1000	2.166	0.4	14213	58.38	3581
8	916.4	1.472	0.4	12959	58.67	3045
9	1000	1.471	0.4	14207	59.97	3393
10	916.4	1	0.4	12954	60.26	2859
11	1000	1	0.4	14202	61.57	3207
12	290	0.101	0.0321	70.75	0.251	77.51
13	353	0.101	0.0321	334.3	1.073	78.31
14	353	0.101	0.0929	50.36	0.156	12.04
15	353	0.101	0.01171	4720	55.81	2.379

۴-۱ اعتبار سنجی

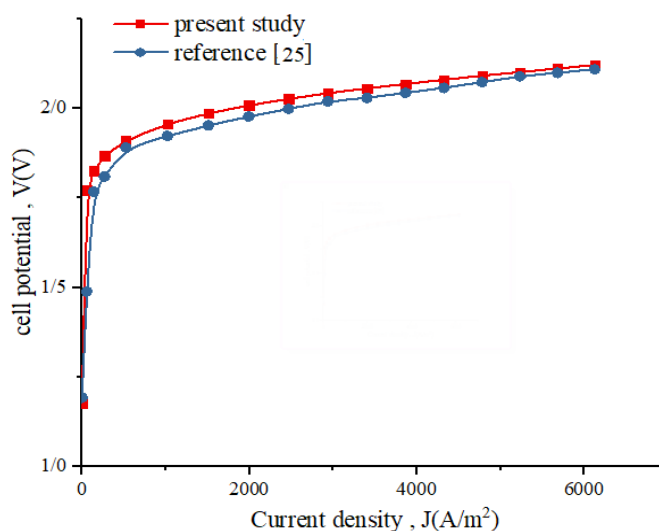
به منظور اعتبار سنجی سیکل خنک کن بازیاب اسکرمجت، سیستم ارائه شده در تحقیق کین و همکاران [۱۲] مورد مطالعه مقایسه ای قرار گرفته و نتایج در قالب جدول (۶) مشخص شده است.

همانطور که در جدول (۶) مشاهده می‌کنید، نتایج اعتبار سنجی سیکل خنک کن بازیابی اسکرمجت حاکی از این است که کد محاسباتی نوشته شده برای مدلسازی و تحلیل سیکل خنک کن بازیابی پژوهش حاضر از نظر صحت عملکردی مطابقت خوبی با نتایج ارائه شده در مطالعه کین و همکاران داشته و بیشترین درصد خطای محاسباتی ۲/۶ درصد بوده است.

برای اعتبار سنجی PEM از نتایج حاصل از تحقیق احمدی و همکاران [۲۵] استفاده شده است. در شکل (۳) نتایج اعتبارسنجی تحقیق حاضر مشاهده می‌شود.

جدول ۶- اعتبار سنجی مربوط به سیکل خنک کن بازیاب برای مدل سیستم ارائه شده در این مطالعه [12]

فشار پشت پمپ، P ₂ (MPa)												پارامترهای مقایسه ای
3		5		10		15		20		24		
Present study	Qin et al	Present study	Qin et al	Present study	Qin et al	Present study	Qin et al	Present study	Qin et al	Present study	Qin et al	
27.53	27.63	37.11	37.81	49.04	49.44	55.15	55.25	58.89	58.99	61.2	61.2	δ (%)
0.3		1.8		0.8		0.2		0.1		0		درصد خطا (%)
21.14	21.65	27.23	27.43	32.85	33.08	35.1	35.59	36.5	37.1	37.8	37.96	φ (%)
2.3		0.7		0.5		1.4		1		0.2		درصد خطا (%)
3.947	3.891	5.400	5.305	7.062	6.866	7.792	7.596	8.425	8.30	8.541	8.266	w _{net} (MJ/kg)
1.25		1.8		2.1		2.6		1.4		2.5		درصد خطا (%)



شکل ۳- اعتبار سنجی PEM مربوط به مطالعه حاضر با کار احمدی و همکاران [۲۵]

شکل (۳) به خوبی نشان می‌دهد که مدلسازی الکتروشیمیایی PEM در مطالعه حاضر از دقت و صحت عملکردی خوبی برخوردار بوده است. بطوریکه بیشترین خطای ایجاد شده بین نتایج کار حاضر با مطالعه صورت گرفته توسط احمدی و همکاران کمتر از ۲ درصد بوده است.

۲-۴ نتایج حاصل از تحلیل ترمودینامیکی

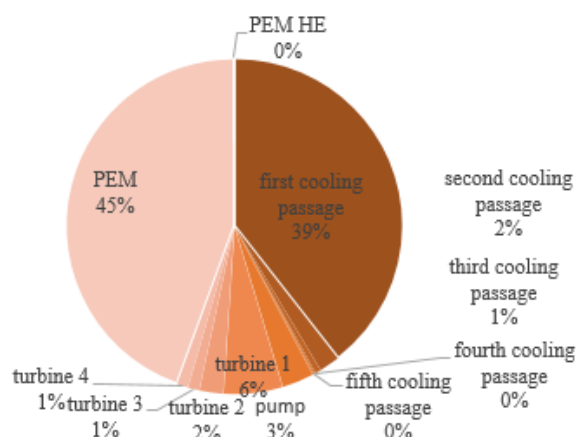
حال در این بخش به نتایج حاصل تحلیل انرژی سیستم ارائه شده و اجزای آن پرداخته می‌شود. با توجه به شکل (۱) و روابط ترمودینامیکی بیان شده در بخش ۳، مهم ترین نتایج حاصل از تحلیل انرژی در قالب جدول (۷) بیان گردیده اند. مطابق با این نتایج، مشاهده می‌شود که بیشترین خنک کاری توسط مسیر خنک کن اول صورت گرفته است. علت این امر وجود اختلاف دمای خیلی زیاد بین هیدروژن مایع ورودی به مسیر خنک کن اول و هیدروژن در حالت بحرانی خروجی مسیر خنک کن اول و در نتیجه اختلاف بالای آنتالپی ورودی و خروجی مسیر خنک کن اول می‌باشد. چرا که، طبق روابط (جدول ۱)، گرمای جذب شده توسط مسیر خنک کن رابطه مستقیمی با اختلاف دمای ورودی و خروجی دارد. در مورد تولید توان نیز طبق نتایج جدول، توربین ۱ بیشترین نرخ تولید توان را در بین توربین ها دارد. این موضوع از نسبت فشار کاری بالای توربین ناشی می‌شود.

چون طبق روابط توان توربین، توان تولیدی توسط توربین با نسبت فشار توربین رابطه مستقیم دارد. میزان تولید هیدروژن این سیکل با نرخ تولید ۴۲،۱۲ کیلو گرم در ساعت، مقدار قابل توجهی است. بازده انرژی سیکل ارائه شده ۱۳،۰۱ درصد است و در مقایسه با سیستم های استفاده کننده از منابع گرمایی سطح پایین مشابه، که معمولاً بازده های پایینی دارند، می توان ارزیابی بازده خوب را به بازده آن نسبت داد. در این قسمت به ارائه نتایج حاصل از تحلیل انرژی برای عملکرد سیستم در قالب جداول و نمودارها خواهیم پرداخت. جدول (۸) نتایج حاصل از تحلیل انرژی برای سیکل ارائه شده در تحقیق را نشان می دهد. ستون های جدول از راست به چپ به ترتیب مربوط به اجزای تشکیل دهنده سیکل، انرژی سوخت هر جز، انرژی محصول هر جز، تخریب انرژی هر جز و درصد تخریب انرژی هر جز هستند.

جدول ۷- نتایج حاصل از تحلیل انرژی

پارامتر	مقدار	پارامتر	مقدار
$\dot{Q}_1 (kW)$ ظرفیت خنک کاری مسیر خنک کن اول،	۵۵۲۳	$W_{t3} (\frac{MJ}{kg})$ توان توربین ۳،	۱،۲۱۷
$\dot{Q}_2 (kW)$ ظرفیت خنک کاری مسیر خنک کن دوم،	۱۶۹۰	$W_{t4} (\frac{MJ}{kg})$ توان توربین ۴،	۱،۲۱۷
$\dot{Q}_3 (kW)$ ظرفیت خنک کاری مسیر خنک کن سوم،	۹۴۲،۵	$\dot{W}_{net} (kW)$ توان خالص خروجی،	۳۳۸۶
$\dot{Q}_4 (kW)$ ظرفیت خنک کاری مسیر خنک کن چهار،	۴۹۹،۲	$PEM, \dot{W}_G (kW)$ توان ورودی	۲۲۰۱
$\dot{Q}_5 (kW)$ ظرفیت خنک کاری مسیر خنک کن پنجم	۴۹۹،۲	$\dot{m}_{H_2} (kg/h)$ تولید هیدروژن،	۴۲،۱۴
$W_{t1} (\frac{MJ}{kg})$ توان پمپ،	۰،۴۳۵۳	$PEM, \dot{Q}_{HE} (kW)$ بارحرارتی مبدل	۵۲،۷۲
$W_{t1} (\frac{MJ}{kg})$ توان توربین ۱،	۴،۱۵۸	$\dot{Q}_{total} (kW)$ ظرفیت خنک کاری کل،	۹۲۰۶،۲۶
$W_{t2} (\frac{MJ}{kg})$ توان توربین ۲،	۲،۳۰۸	$\eta_{en} (\%)$ بازده انرژی کل سیستم،	۱۳،۰۱

نتایج حاصل از تحلیل انرژی بیانگر این موضوع است که بازده انرژی کل سیکل برابر ۲۲،۱۲ درصد است. همانطور که در جدول بالا مشاهده می شود PEM با بیش از ۴۴ درصد تخریب انرژی بالاترین میزان تخریب انرژی را در بین اجزای سیکل ارائه شده دارد و دلیل این امر وقوع واکنش شیمیایی است. واکنش های شیمیایی یکی از منابع اصلی تخریب انرژی در یک سیستم ترمودینامیک هستند. بعد از PEM مسیر خنک کن اول، با نزدیک به ۴۰ درصد تخریب انرژی در جایگاه دوم قرار دارد. تخریب انرژی بالای مسیر خنک کن اول با توجه به اختلاف دمای کاری زیاد آن قابل تفسیر است. چرا که اختلاف دمای زیاد نیز یکی از عوامل اصلی تخریب انرژی در سیستم های ترمودینامیکی است. پس می توان این طور نتیجه گرفت که هرگونه تلاش در جهت بهبود عملکرد سیستم از نظر انرژی باید در جهت کاهش اتلاف انرژی در دو جزء PEM و مسیر خنک کن اول صورت گیرد. به منظور نمایش هرچه بهتر منابع اصلی تخریب انرژی در سیستم، نمودار دایروی درصد تخریب انرژی سیستم نیز مطابق شکل (۴) ارائه شده است.



شکل ۴- نمودار دایروی توزیع تخریب انرژی

جدول ۸- نتایج حاصل از تحلیل انرژی

اجزای سیکل	$\dot{E}x_F (kW)$	$\dot{E}x_P (kW)$	$\dot{E}x_D (kW)$	$\eta_{ex}(\%)$	$Y_D(\%)$
مسیر خنک کن اول	۳۹۲۱	۲۲۰۷	۱۷۱۴	۵۶,۲۸	۳۹,۴۱
مسیر خنک کن دوم	۱۲۰۰	۱۱۱۳	۸۶,۶۳	۹۲,۷۸	۱,۹۹۲
مسیر خنک کن سوم	۶۶۹,۴	۶۵۴,۲	۲۴,۲	۹۶,۳۸	۰,۵۵۶۴
مسیر خنک کن چهارم	۳۵۴,۴	۳۴۸	۶,۴۰۳	۹۸,۱۹	۰,۱۴۷۲
مسیر خنک کن پنجم	۳۵۴,۴	۳۴۸	۶,۴۰۳	۹۸,۱۹	۰,۱۴۷۲
پمپ	۱۷۴,۱	۴۰,۱۴	۱۳۴	۲۳,۰۵	۳,۰۸۱
توربین ۱	۱۹۱۲	۱۶۶۳	۲۸۴,۶	۸۷	۵,۷۱۶
توربین ۲	۱۰۲۴	۹۲۳,۱	۱۰۰,۵	۹۰,۱۸	۲,۳۱
توربین ۳	۵۳۵,۳	۴۸۷	۴۸,۲۸	۹۰,۹۸	۱,۱۱
توربین ۴	۵۳۴,۵	۴۸۷	۴۷,۵	۹۱,۱۱	۱,۰۹۲
PEM	۲۲۰۱	۲۶۹,۶	۱۹۳۱	۱۲,۲۵	۴۴,۴۱
PEM مبدل حرارتی	۱,۸۸۳	۰,۸۰۴۶	۱,۰۷۸	۴۲,۷۴	۰,۰۲۴۷
کل سیستم	۶۵۰۱	۱۴۴۰	۵۰۶۱	۲۲,۱۲	-

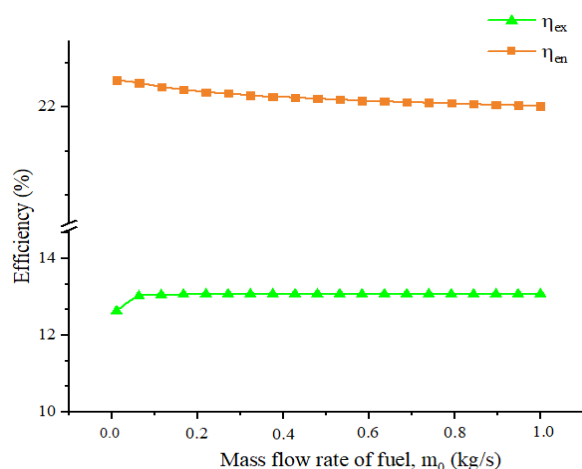
۳-۴ مطالعه پارامتری

در این بخش اثر دو پارامتر مهم بر روی اصلی ترین محصولات و اهداف سیستم ارائه شده مورد مطالعه قرار گرفته است. نرخ دبی جرمی سوخت و فشار پشت پمپ پارامترهای انتخابی به منظور مطالعه هستند.

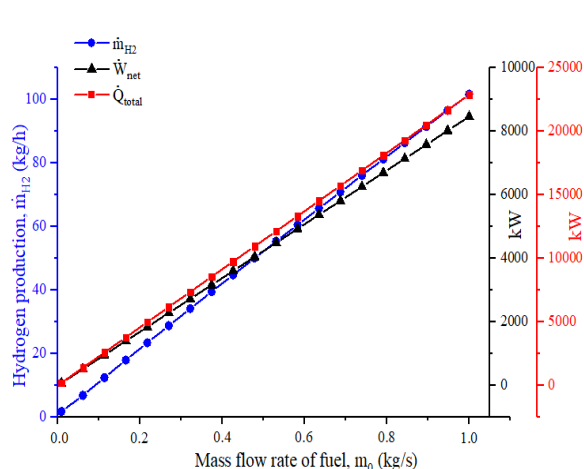
۴-۳-۱ تاثیر نرخ دبی جرمی سوخت بر روی سیستم

در شکل (۵) اثرات نرخ دبی جرمی سوخت بر روی توان خالص تولیدی، ظرفیت خنک کاری کل، تولید هیدروژن و همچنین بازده انرژی و انرژی نشان داده شده است. هر سه محصول اصلی سیکل ارائه شده یعنی تولید توان، خنک کاری اسکرمجت و تولید هیدروژن با افزایش دبی جرمی سوخت افزایش می یابند (شکل ۵-ا). و میزان توان تولیدی و خنک کاری اسکرمجت رابطه مستقیم با نرخ دبی جرمی سوخت اسکرمجت دارند. از طرفی تفاضل انرژی جریان در ورودی و خروجی هر یک از تجهیزات تولید توان و خنک کاری ثابت باقی مانده است. بنابراین افزایش دبی جرمی به معنای افزایش تولید توان و خنک کاری خواهد بود. علاوه بر این، افزایش توان تولیدی که بخشی از آن به عنوان ورودی توان الکتریکی PEM است، موجب افزایش چگالی جریان الکترولایزر می شود (طبق معادله ۳). از طرفی افزایش چگالی جریان الکترولایزر سبب افزایش تولید هیدروژن می شود. بازده انرژی و انرژی سیستم با تغییرات نرخ دبی جرمی سوخت تقریباً ثابت هستند. اینطور می توان استدلال کرد که با تغییر نرخ دبی جرمی هر دو پارامتر انرژی تولیدی و مصرفی برای تولید تقریباً به یک نسبت یکسان افزایش می یابند. و بازده انرژی و انرژی

هر دو مقیاسی هستند حاصل از تقسیم این دو بخش تولید و مصرف انرژی، پس در نتیجه ثابت باقی خواهند ماند. شکل (۵-b) این موضوع را نشان می‌دهد.



شکل (۵-b)

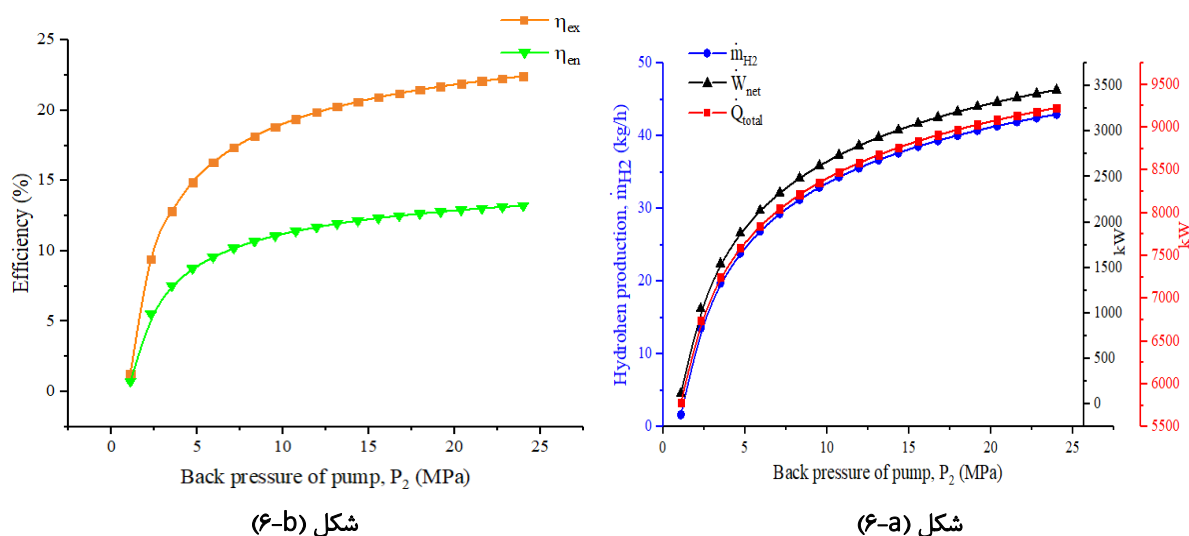


شکل (۵-a)

شکل ۵- اثر تغییرات نرخ دبی جرمی سوخت بر سیستم

۴-۳-۲ اثر فشار پشت پمپ بر سیستم

اثر تغییرات فشار پشت پمپ بر سیستم در قالب دو قسمت a و b شکل (۶) نشان داده شده است. قسمت a در شکل (۶) اثر تغییرات فشار پشت پمپ بر خالص توان تولیدی، میزان خنک کاری اسکرجمت و همچنین تولید هیدروژن را نشان می‌دهد. که هر سه این پارامترها با افزایش فشار پشت پمپ روند صعودی به خود می‌گیرند. افزایش فشار پشت پمپ به معنای افزایش نسبت فشار کاری توربین ها است. و ما از روابط توان توربین می‌دانیم که توان تولیدی توربین با نسبت فشار رابطه مستقیم دارد (جدول ۱). پس در دبی جرمی سوخت ثابت با افزایش فشار پشت پمپ توان تولیدی افزایش می‌یابد و بالعکس. از طرفی دمای نقاط ورودی مسیر های خنک کن رابطه مستقیم با نسبت فشار توربین دارد. یعنی افزایش نسبت فشار در فرآیند انبساط سیال به معنای افت فشار و دمای بیشتر است. و این افزایش دما یعنی افزایش اختلاف آنتالپی جریان ورودی و خروجی مسیرهای خنک کن. پس با افزایش فشار پشت پمپ در دبی جرمی ثابت میزان خنک کاری مسیر های خنک کن و در نتیجه ظرفیت خنک کاری کل سیکل خنک افزایش می‌یابد. همانطور که در قسمت قبل توضیح داده شد، افزایش تولید توان منجر به افزایش تولید هیدروژن می‌شود. قسمت b شکل (۶) تاثیر تغییرات فشار پشت پمپ بر بازده انرژی و اگرژی را نشان می‌دهد. روند افزایش انرژی های تولیدی توسط سیستم نسبت به روند افزایش جذب گرما در مسیر های خنک کن که به عنوان منبع گرمایی راه انداز سیکل ارائه شده است، با نرخ بیشتری است. در نتیجه بازده انرژی و اگرژی که تناسبی از حاصل تقسیم این دو پارامتر تولیدی و مصرفی هستند، روند افزایشی خواهند داشت.



شکل ۶- تاثیر فشار پشت پمپ بر عملکرد سیستم

۵- نتیجه گیری

در پژوهش حاضر یک سیکل جدید خنک کن بازیاب باز چند مرحله‌ای اسکرمت به منظور تولید توان و هیدروژن ارائه شده است. که در آن، زیر بخش تولید توان از گرمای هدر رفت در فرآیند خنک کاری اسکرمت به عنوان منبع گرمایی سیکل استفاده کرده و توان الکتریکی تولید می‌کند. بخشی از توان تولید شده در سیکل برای تامین نیاز توان PEM الکترولایزر به کار گرفته می‌شود تا با استفاده از آن هیدروژن تولید شود. تحلیل انرژی و انرژی به منظور ارزیابی عملکرد سیستم ارائه شده در تحقیق حاضر صورت گرفته است. و در کنار آن، یک مطالعه جامع پارامتری به منظور درک هرچه بهتر و بیشتر از عملکرد سیستم نیز صورت گرفته است. برخی نتایج قابل توجه بر اساس داده و ورودی‌های موجود به شرح زیر می‌باشند:

- توان خالص تولیدی سیستم ۳۳۸۶ کیلو وات می‌باشد.
- ظرفیت خنک کاری کل سیستم ۹۶۱۲ کیلو وات می‌باشد.
- مقدار هیدروژن تولیدی ۴۲،۱۴ کیلو گرم بر ساعت می‌باشد.
- بازده کل انرژی و انرژی سیستم ارائه شده به ترتیب ۱۳،۰۱ و ۲۲،۱۲ درصد می‌باشد.

بر طبق نتایج حاصله از تحلیل انرژی می‌توان واکنش شیمیایی (واکنش الکتروشیمیایی صورت گرفته در PEM) و فرآیند انتقال حرارت را به عنوان منابع اصلی تخریب انرژی در سیستم ارائه شده معرفی کرد.

نمادها

نرخ توان (kW)	$\dot{W}$	نرخ انرژی (kW)	$\dot{E}_x$
چگالی جریان ($A.m^{-2}$)	J	آنالپی ($kJ.kg^{-1}$)	h
ثابت فارادی (C/mol)	F	دبی جرمی مولار ($Mol.s^{-1}$)	$\dot{N}$
پتانسیل الکتریکی (V)	V	دبی جرمی ($kg.s^{-1}$)	$\dot{m}$
انرژی الکتریکی (KJ/mol)	E	فشار (MPa)	P
رسانایی اهمی مکانی	$\lambda(x)$	نرخ تبادل حرارتی (kW)	$\dot{Q}$
ضخامت عضو میانی (m)	D	آنترپی مخصوص ($kJ.kg^{-1}.K^{-1}$)	s
انرژی آزاد گیبس (kJ)	G	گرمای ویژه در فشار ثابت ($kJ.K^{-1}$)	c_p

علامه یونانی

$$\eta \quad \text{بازده } (/.)$$

$$\rho \quad \text{چگالی } (\text{kg.m}^{-3})$$

$$\gamma \quad \text{نسبت ظرفیت گرمایی ویژه}$$

مراجع

- [۱] E. Andrews Jr and E. Mackley, "Analysis of experimental results of the inlet for the NASA hypersonic research engine aerothermodynamic integration model.[wind tunnel tests of ramjet engine hypersonic inlets]," 1976.
- [۲] R. Barthélémy, "Recent progress in the National Aerospace Plane program," *IEEE Aerospace and Electronic Systems Magazine*, vol. 4, no. 5, pp. 3-12, 1989.
- [۳] R. Baurle and D. Eklund, "Analysis of dual-mode hydrocarbon scramjet operation at Mach 4-6.5," *Journal of Propulsion and Power*, vol. 18, no. 5, pp. 990-1002, 2002.
- [۴] S. Beckel, J. Garrett, and C. Gettinger, "Technologies for robust and affordable scramjet propulsion," in *14th AIAA/AHI Space Planes and Hypersonic Systems and Technologies Conference*, 2006, p. 7980.
- [۵] N. Gascoin, P. Gillard, E. Dufour, and Y. Touré, "Validation of transient cooling modeling for hypersonic application," *Journal of thermophysics and heat transfer*, vol. 21, no. 1, pp. 86-94, 2007.
- [۶] E. Daniau, M. Bouchez, O. Herbinet, P.-M. Marquaire, N. Gascoin, and P. Gillard, "Fuel reforming for scramjet thermal management and combustion optimization," in *AIAA/CIRA 13th International Space Planes and Hypersonics Systems and Technologies Conference*, 2005, p. 3403.
- [۷] T. Kanda, G. Masuya, and Y. Wakamatsu, "Propellant feed system of a regeneratively cooled scramjet," *Journal of Propulsion and Power*, vol. 7, no. 2, pp. 299-301, 1991.
- [۸] B. Youn and A. Mills, "Cooling panel optimization for the active cooling system of a hypersonic aircraft," *Journal of thermophysics and heat transfer*, vol. 9, no. 1, pp. 136-143, 1995.
- [۹] T. Edwards, "Liquid fuels and propellants for aerospace propulsion: 1903-2003," *Journal of propulsion and power*, vol. 19, no. 6, pp. 1089-1107, 2003.
- [۱۰] W. Bao, J. Qin, W. Zhou, and D. Yu, "Parametric performance analysis of multiple re-cooled cycle for hydrogen fueled scramjet," *international journal of hydrogen energy*, vol. 34, no. 17, pp. 7334-7341, 2009.
- [۱۱] W. Bao, J. Qin, W. Zhou, and D. Yu, "Performance limit analysis of Recooled Cycle for regenerative cooling systems," *Energy Conversion and Management*, vol. 50, no. 8, pp. 1908-1914, 2009.
- [۱۲] J. Qin, W. Bao, W. Zhou, and D. Yu, "Performance cycle analysis of an open cooling cycle for a scramjet," *Proceedings of the Institution of Mechanical Engineers, Part G: Journal of Aerospace Engineering*, vol. 223, no. 6, pp. 599-607, 2009.
- [۱۳] W. Bao, J. Qin, W. Zhou, D. Zhang, and D. Yu, "Power generation and heat sink improvement characteristics of recooling cycle for thermal cracked hydrocarbon fueled scramjet," *Science China Technological Sciences*, vol. 54, no. 4, pp. 955-963, 2011.
- [۱۴] H. Cho, A. D. Smith, and P. Mago, "Combined cooling, heating and power: A review of performance improvement and optimization," *Applied Energy*, vol. 136, pp. ۲۰۱۴, ۱۸۵-۱۶۸.
- [۱۵] X. Li and Z. Wang, "Exergy analysis of integrated TEG and regenerative cooling system for power generation from the scramjet cooling heat," *Aerospace Science and Technology*, vol. 66, pp. 12-19, 2017.
- [۱۶] A. R. Choudhuri and S. Gollahalli, "Combustion characteristics of hydrogen-hydrocarbon hybrid fuels," *International journal of hydrogen energy*, vol. 25, no. 5, pp. 451-462, 2000.

- [۱۷] W. Huang, "Design exploration of three-dimensional transverse jet in a supersonic crossflow based on data mining and multi-objective design optimization approaches," *international journal of hydrogen energy*, vol. 39, no. 8, pp. 3914-3925, 2014.
- [۱۸] W. Huang, M. Pourkashanian, L. Ma, D. B. Ingham, S.-b. Luo, and Z.-g. Wang, "Effect of geometric parameters on the drag of the cavity flameholder based on the variance analysis method," *Aerospace Science and Technology*, vol. 21, no. 1, pp. 24-30, 2012.
- [۱۹] M. Momirlan and T. N. Veziroglu, "The properties of hydrogen as fuel tomorrow in sustainable energy system for a cleaner planet," *International journal of hydrogen energy*, vol. 30, no. 7, pp. 795-802, 2005.
- [۲۰] Z. Abdin, C. Webb, and E. M. Gray, "Modelling and simulation of a proton exchange membrane (PEM) electrolyser cell," *international journal of hydrogen energy*, vol. 40, no. 39, pp. 13243-13257, 2015.
- [۲۱] M. Carmo, D. L. Fritz, J. Mergel, and D. Stolten, "A comprehensive review on PEM water electrolysis," *International journal of hydrogen energy*, vol. 38, no. 12, pp. 4901-4934, 2013.
- [۲۲] R. García-Valverde, N. Espinosa, and A. Urbina, "Simple PEM water electrolyser model and experimental validation," *international journal of hydrogen energy*, vol. 37, no. 2, pp. 1927-1938, 2012.
- [۲۳] M. Ni, M. K. Leung, and D. Y. Leung, "Energy and exergy analysis of hydrogen production by a proton exchange membrane (PEM) electrolyzer plant," *Energy conversion and management*, vol. 49, no. 10, pp. 2748-2756, 2008.
- [۲۴] F. Marangio, M. Santarelli, and M. Cali, "Theoretical model and experimental analysis of a high pressure PEM water electrolyser for hydrogen production," *International Journal of Hydrogen Energy*, vol. 34, no. 3, pp. 1143-1158, 2009.
- [۲۵] P. Ahmadi, I. Dincer, and M. A. Rosen, "Energy and exergy analyses of hydrogen production via solar-boosted ocean thermal energy conversion and PEM electrolysis," *International Journal of Hydrogen Energy*, vol. 38, no. 4, pp. 1795-1805, 2013.
- [۲۶] F. Sorgulu and I. Dincer, "A renewable source based hydrogen energy system for residential applications," *International Journal of Hydrogen Energy*, vol. 43, no. 11, pp. 5842-5851, 2018.
- [۲۷] H. Nami, E. Akrami, and F. Ranjbar, "Hydrogen production using the waste heat of Benchmark pressurized Molten carbonate fuel cell system via combination of organic Rankine cycle and proton exchange membrane (PEM) electrolysis," *Applied Thermal Engineering*, vol. 114, pp. 631-638, 2017.
- [۲۸] Y. A. Cengel and M. A. Boles, "Thermodynamics: an engineering approach," *Sea*, vol. 1000, p. 8862, 2002.
- [۲۹] P. Esmaili, I. Dincer, and G. Naterer, "Energy and exergy analyses of electrolytic hydrogen production with molybdenum-oxo catalysts," *international journal of hydrogen energy*, vol. 37, no. 9, pp. 7365-7372, 2012.
- [۳۰] A. Bejan, G. Tsatsaronis, and M. Moran, "Thermal Design and Optimization John Wiley and Sons," *Inc. New York*, 1996.

چکیده انگلیسی:

Thermodynamic analysis of Scramjet cooling cycle for electric power and Hydrogen production via PEM

Hadi Ghaebi^{1,*}, Pourya seyedmatin², Pourya seyedmatin³

1,*- Department of Mechanical Engineering, University of Mohaghegh Ardabil, Ardabil, Iran

2- Department of Mechanical Engineering, University of Tarbiat modares, Tehran, Iran

3- Department of Mechanical Engineering, University of Shahid Rajaei, Tehran, Iran

Received: June 2022,

Accepted: September 2022

Abstract

A novel scramjet multi-stage open cooling cycle for electricity and hydrogen co-production is proposed in which the fuel of scramjet is used as coolant of cooling cycle. Thermodynamic and exergetic examination of the advanced system have been conducted to appraise the system's performance, electricity and hydrogen productions and multi-expansion effects. In this integral system, the waste heat of scramjet cooling cycle drives the power sub-cycle, whilst the PEM electrolyzer input electricity is supplied by a portion of net electricity output. It is figured out that the multi-expansion process reveals more advantages in comparison to the single-expansion process in terms of more cooling capacity, electricity, and H₂ production. For the fuel mass flow rate of 0.4 kg/s, the cooling capacity of the new proposed cycle is computed 9.16 MW, the net electricity output is calculated about 3.38 MW and the hydrogen production is attained 42.2 kg/h. On the other hand, the exergetic results have proved the fact that PEM electrolyzer has the highest exergy destruction ratio by 44% among different components of the cycle. In this case, the energy and exergy efficiencies of the overall set-up are acquired by 13.01% and 22.12%, correspondingly. The outcomes of parametric evaluation demonstrated that the electricity and hydrogen production have directly proportional to the back pressure of pump and increasing it generates more electricity and hydrogen. But, increasing the mass flow rate does not have any tangible impact on energy and exergy efficiencies of whole set-up and both remain approximately constant accordingly.

Key words: Thermodynamic analysis, Scramjet, Hydrogen; Multi-expansion, M-OCC, PEM electrolyzer,

*corresponding author : hghaebi@uma.ac.ir

Cite this article as: Hadi Ghaebi, Pourya seyedmatin, Pourya seyedmatin, Thermodynamic analysis of Scramjet cooling cycle for electric power and Hydrogen production via PEM. Journal of Energy Conversion, 2023, 10 (1), 1-17. DOR: [20.1001.1.20089813.1402.10.1.6.4](https://doi.org/10.1001.1.20089813.1402.10.1.6.4)