



بررسی اثر رطوبت زنی گازهای ورودی بر پاسخ دینامیکی یک توده پیل سوختی پلیمری

شریف قریب¹، حسن حسنزاده^{2*}

1- دانش آموخته کارشناسی ارشد، مهندسی مکانیک، دانشگاه بیرجند، بیرجند

2- دانشیار، مهندسی مکانیک، دانشگاه بیرجند، بیرجند

* بیرجند، صندوق پستی 97175.615، h.hassanzadeh@birjand.ac.ir

اطلاعات مقاله

مقاله پژوهشی کامل

دریافت: 10 خرداد 1396

پذیرش: 17 تیر 1396

ارائه در سایت: 03 شهریور 1396

کلید واژگان:

مدل سازی دینامیکی

توده

پیل سوختی پلیمری

رطوبت زنی

چکیده

برای به دست آوردن پاسخ واقعی یک سیستم پیل سوختی پلیمری به تغییرات بار، مدل سازی دینامیکی لازم است چرا که مدل سازی استاتیکی مستقل از زمان بوده و عملکرد سیستم را فقط در یک یا چند نقطه نشان می دهد. در تحقیق حاضر عملکرد دینامیکی توده پیل سوختی پلیمری در محیط سیمولینک متلب مدل سازی و توسط داده های موجود در مقالات اعتبارسنجی شده است. مدل سازی در دو بخش انجام شده است؛ در بخش اول گازهای ورودی به توده پیل سوختی به صورت خشک و در بخش دوم گازهای ورودی به توده پیل سوختی رطوبت زنی می شوند. به منظور بررسی پاسخ دینامیکی توده پیل سوختی به تغییرات سریع جریان، جریان الکتریکی متغیری به صورت پله به سیستم وارد شده و اثر این تغییر بار بر ولتاژ خروجی، میزان مصرف واکنشگرها، دما و فشار مورد بررسی قرار گرفته است. نتایج بخش اول نشان می دهد که پاسخ سیستم به تغییرات جریان الکتریکی با تأخیر زمانی همراه است و هر چقدر مقدار جریان الکتریکی بیشتر شود تغییرات دمای بدنه پیل سوختی، میزان مصرف واکنشگرها و میزان گازهای ورودی به کانال های آند و کاتد بیشتر می شوند. دمای کانال های آند، کاتد و بدنه پیل سوختی (سطح خارجی) با یکدیگر متفاوتند و با افزایش توان توده تفاوت آن ها بیشتر می شوند. نتایج قسمت دوم نشان می دهد که با افزایش رطوبت نسبی گازهای ورودی، افت ولتاژ اهمی در غشا کاهش و به تبع آن تلفات حرارتی توده و در نتیجه دمای بدنه پیل سوختی کاهش می یابد.

Investigation of the effect of humidification of inlet gases on the dynamic response of a PEM fuel cell stack

Sharif Gharib, Hassan Hassanzadeh*

Department of Mechanical Engineering, University of Birjand, Birjand, Iran

* P.O.B. 97175.615, Birjand, Iran, h.hassanzadeh@birjand.ac.ir

ARTICLE INFORMATION

Original Research Paper

Received 31 May 2017

Accepted 08 July 2017

Available Online 25 August 2017

Keywords:

Dynamic Modeling

Stack

PEM fuel cell

Humidification

ABSTRACT

To obtain a precise answer a PEM fuel cell system to load changing, dynamic modeling is necessary because static modeling is independent of time and it shows the system performance in just one or a few points. In this study, the dynamic performance of a PEM fuel cell stack is modeled in the Matlab Simulink and is validated by the data available in the literature. Modeling is done in two parts; in the first part, the input gases to the fuel cell stack are dry and in the second part, the gases entering the stack are humidified. In order to investigate dynamic response of system to rapid changes in electrical current, the variable electrical current is entered into the system step by step then the effect of this change on output voltage, consumption of reactants, temperature and pressure are obtained. Analyzing the results of first part demonstrates the time delay of system response to electrical current changes. With increasing the electrical current, the temperature of cell body, consumption of reactants and amount of input gases into the anode and the cathode channels are increased. The temperature of anode and cathode channels and fuel cell body are different and with increasing the stack power more differences are observed. Analyzing the results of the second part indicates that with increasing the relative humidity of input gases the ohmic loss, and so the body temperature of fuel cell is decreased.

1- مقدمه

مناسبی برای جایگزینی ماشین های حرارتی محسوب می شوند. در این میان، پیل های سوختی پلیمری به دلیل داشتن مزایایی مانند جامد بودن الکترولیت، چگالی قدرت و عمر مفید بالا، زمان شروع به کار کم و پاسخ دینامیکی سریع برای کاربرد در خودرو مناسب ترند [1].

در حال حاضر بازده خودروهای پیل های سوختی بالاتر از موتورهای احتراق داخلی هستند ولی هنوز تجاری نشده و هزینه تولید عاملی بازدارنده است. برای تجاری سازی مدل سازی لازم است چرا که مدل سازی می تواند در

در دهه های اخیر تحقیقات زیادی در مورد وسایل نقلیه با سوخت پاک با بازده بالا و ایمن صورت گرفته است که از آن جمله می توان به وسایل نقلیه ی الکتریکی، هیبریدی الکتریکی و پیل سوختی اشاره کرد، این وسایل در آینده نزدیک می توانند جایگزین مناسبی برای وسایل نقلیه ی امروزی باشند. پیل های سوختی به واسطه بازده بالا، آلودگی و سروصدای و عضو متحرک کم، امکان استفاده از سوخت های پاک، تنوع منابع سوختی و غیره، گزینه

برای ارجاع به این مقاله از عبارت ذیل استفاده نمایید:

Please cite this article using:

Sh. Gharib, H. Hassanzadeh, Investigation of the effect of humidification of inlet gases on the dynamic response of a PEM fuel cell stack, *Modares Mechanical Engineering*, Vol. 17, No. 8, pp. 433-443, 2017 (in Persian)

امی [7] نمونه‌ای از سیستم‌های پیشنهادی برای وسیله نقلیه پیل سوختی ارائه دادند و ضمن توسعه مدلی برای شبیه‌سازی سیستم، عوامل مختلف موثر بر عملکرد سیستم، تأثیر نوع استراژی کنترل مدل سیستم پیل سوختی، بازه انرژی، عملکرد خودرو در ارتفاعات مختلف از سطح دریا، تأثیر شیب جاده بر روی عملکرد خودرو را مورد بررسی قرار دادند. این محققین در سیستم پیل سوختی خود از یک توده با قدرت 50 کیلووات همراه با یک باتری اسیدسرب 26 آمپرساعتی استفاده کرده و سیستم را به کمک نرم‌افزار ادوایزور³ مدل‌سازی کردند. براون و همکاران [8] یک سیستم پیل سوختی پلیمری را در محیط سیمولینک-متلب مدل‌سازی کردند. این مدل شامل مدل دینامیکی توده پیل سوختی، الکترولایزر، یک مخزن ذخیره هیدروژن از نوع هیدریدهای فلزی و یک سیستم خنک‌کننده رادیاتوری می‌باشد. کوربو و همکاران [9] مدلی تجربی و دینامیکی جهت بررسی رفتار دینامیکی سیستم پیل سوختی با قدرت 30 کیلووات جهت طراحی یک مینی‌بوس شهری ارائه دادند. مدل‌سازی سیستم در محیط سیمولینک-متلب انجام شده است. قلیزاده و همکاران [10] اثر جریان و رطوبت گازهای ورودی به پیل تک پیل سوختی پلیمری را بر جریان الکترو-اسمز، ضریب الکترو-اسمز و درگ خالص در رطوبت‌های مختلف را به‌دست آوردند. نتایج تحقیق آن‌ها نشان می‌دهد که تغییرات الکترو-اسمز برحسب رطوبت آند و کاتد تا یک رطوبت خاص به‌صورت خطی تغییر می‌کند و پس از آن تغییر زیادی مشاهده نمی‌شود، همچنین تغییر رطوبت آند اثر موثرتری بر عملکرد پیل نسبت به تغییر رطوبت کاتد دارد. تیس و همکارانش [11] یک مدل غیرخطی دینامیکی غیرهم‌دما را در فضای حالت برای یک پیل سوختی پلیمری توسعه دادند. این محققان در این مدل‌سازی، با حل کردن معادلات بقاء انرژی و جرم اثرات تغییرات بار، فشار گاز و دمای گاز ورودی را بر عملکرد دینامیکی پیل سوختی مورد بررسی قرار دادند. این محققین از نرم‌افزار مت کد⁴ جهت مدل‌سازی سیستم خود استفاده کردند و دریافتند که عوامل اساسی موثر بر عملکرد دینامیکی پیل سوختی تغییرات بار و دمای گازهای ورودی می‌باشند. مقاومت غشا در مقابل عبور پروتون در پیل‌های سوختی پلیمری وابسته به میزان آب موجود در آن است که بخشی از آن توسط آب تولیدی ناشی از واکنش‌های الکتروشیمیایی و بخشی دیگر توسط رطوبت‌زنی گازهای ورودی تامین می‌شود. در مطالعات انجام شده معمولاً از فرض اشباع بودن گازهای ورودی از آب استفاده می‌شود ولی در تحقیق حاضر، پاسخ دینامیکی توده پیل سوختی در دو حالت گازهای ورودی خشک و مرطوب (با رطوبت نسبی‌های مختلف) مورد مقایسه قرار گرفته‌اند تا تاثیر رطوبت‌زنی گازهای ورودی بر عملکرد دینامیکی توده پیل سوختی مورد بررسی قرار گیرد. همچنین تغییرات دمای گازهای عبوری از کانال‌های آند و کاتد و دمای بدنه پیل سوختی و فشار گازهای عبوری از کانال‌ها، ولتاژ و قدرت تولیدی پیل سوختی نسبت به تغییرات پله‌ای جریان مورد بررسی قرار می‌گیرد.

2- معادلات حاکم

برای به‌دست آوردن معادلات حاکم و مدل‌سازی دینامیکی توده پیل سوختی، مطابق "شکل 1"، پیل سوختی به سه حجم کنترل شامل کانال آند، کانال کاتد و بدنه پیل سوختی تقسیم بندی شده و با استفاده از معادلات بقای جرم

توسعه و کاهش هزینه‌های تولید و همچنین شناخت پارامترهای مؤثر بر عملکرد پیل‌های سوختی نقش موثری داشته باشد. سیستم پیل سوختی و یا اجزاء آن می‌تواند از جنبه‌های مختلفی مدل‌سازی شوند یکی از این جنبه‌ها، مدل‌سازی عملکرد آنها از نقطه نظر استاتیکی یا دینامیکی است [2]. در مدل‌سازی استاتیکی، خروجی سیستم وابسته به زمان نیست لذا عملکرد سیستم در یک نقطه یا نقاط کاری مشخص مورد بررسی قرار می‌گیرد. این نوع مدل‌سازی برای برآورد اندازه اجزای سیستم و محاسبه مقدار مواد مورد نیاز اجزاء سیستم با اهمیت است. در ادامه به تعدادی از مدل‌های استاتیکی اشاره می‌شود.

ویشارت و همکاران [3] مدلی نیمه‌تجربی و استاتیکی از یک سیستم پیل سوختی را برای به‌دست آوردن شرایط کاری بهینه سیستم ارائه کردند. در این مدل از روابط حاکم بر اجزای سیستم پیل سوختی استفاده و بوسیله الگوریتم‌های بهینه‌سازی محدوده شرایط کاری سیستم را به‌دست آوردند. بهینه‌سازی براساس دو تابع هدف ماکزیمم قدرت خالص خروجی و ماکزیمم بازه انرژی سیستم انجام شده است. حسن‌زاده و جعفری [4] یک سیستم خودروی پیل سوختی با قدرت 50 کیلووات را به‌صورت استاتیکی مدل کردند. این محققان در کار خود از مدل نیمه تجربی امفلت برای مدل‌سازی سیستم پیل سوختی استفاده کرده و اثر دما، فشار، ضریب استوکیومتری هوا و رطوبت نسبی واکنش‌گرها را بر روی ولتاژ خروجی سیستم پیل سوختی بررسی کردند. نتایج نشان می‌دهند که افزایش هر یک از این چهار عامل باعث افزایش ولتاژ پیل سوختی می‌شود ولی در این بین، افزایش رطوبت نسبی تأثیر بیشتری بر ولتاژ خروجی دارد.

مدل‌های استاتیکی شرایط کاری سیستم در یک نقطه یا نقاط ثابت را مورد بررسی قرار می‌دهند ولی برای به‌دست آوردن پاسخ واقعی یک سیستم به تغییرات بار، مدل‌سازی دینامیکی لازم است. حتی در یک مدل‌سازی استاتیکی، مدل دینامیکی می‌تواند برای تحلیل آغاز و پایان سیکل کاری مورد استفاده قرار می‌گیرد در ادامه به تعدادی از مدل‌های دینامیکی اشاره می‌شود.

ژو و همکاران [5] یک مدل دینامیکی و نیمه تجربی از سیستم پیل سوختی ارائه کردند که در آن اثر تغییرات دما، نرخ جریان گاز و ظرفیت خازنی روی عملکرد پیل سوختی در حالت دینامیکی بررسی شده است. جهت بررسی سیستم از سه حجم کنترل مختلف برای کانال‌های آند و کاتد و بدنه پیل سوختی استفاده شده است. برای تحلیل هر کدام از این حجم کنترل‌ها از ترکیبی از روابط حاکم بر رفتار سیال و روابط تجربی استفاده شده است. این محققین مدل‌سازی دینامیکی خود را در محیط سیمولینک متلب¹ انجام داده‌اند. در این مدل تغییرات ولتاژ خروجی، دبی گازها و فشار در کانال‌های ورودی پیل سوختی با تغییرات زمانی جریان بررسی شده است. پاساپاتی و همکاران [6] یک مدل ریاضی برای شبیه‌سازی پاسخ گذرای سیستم پیل سوختی پلیمری توسعه دادند. این محققین از مدل ژو و همکاران استفاده کرده و یک مدل دینامیکی برای بررسی اثر شارژ ظرفیت لایه دوگانه²، دینامیک جریان و فشار در کانال‌های آند و کاتد و خصوصیات حالت گذرا انتقال جرم و انتقال حرارت در بدنه پیل سوختی ارائه کردند. مدل‌سازی در محیط سیمولینک متلب انجام شده و پاسخ حالت گذرا شامل تغییرات ولتاژ خروجی، نرخ جریان اکسیژن و هیدروژن ورودی، دما و فشار گازها در کانال‌های آند و کاتد با تغییرات زمانی جریان می‌باشد. پورعابدین و

³ Advisor

⁴ MATHCAD

¹ Simulink-Matlab

² Charge Double Layer Capacitance

$$\frac{dm_{O_2}}{dt} = k_{up,ca}(P_{s,ca} - P_{ca}) - k_{down,ca}(P_{ca} - P_{atm}) - \frac{Ni}{4F}M_{O_2} \quad (7)$$

که در رابطه مربوط به کانال آند، $k_{down,an}$ و $k_{up,an}$ به ترتیب ضرایب دبی جرمی ورودی و خروجی از کانال و $P_{s,an}$ ، P_{an} و P_{atm} به ترتیب فشار منبع تغذیه هیدروژن، فشار کانال آند و فشار محیط هستند. ثوابت برای کانال کاتد هم به همین طریق است.

همچنین نرخ انتقال جرم از حجم کنترل بدنه پیل سوختی از رابطه (8) به دست می آید:

$$\dot{m}_{H_2O} = \frac{Ni}{2F}M_{H_2} + \frac{Ni}{4F}M_{O_2} \quad (8)$$

در معادله انرژی (رابطه 2)، عبارت اول سمت چپ معادله بیانگر نرخ تغییرات انرژی در حجم کنترل، عبارت دوم بیانگر نرخ انتقال حرارت ناشی از انتقال جرم از سطح کنترل، عبارت اول سمت راست نشان دهنده نرخ انتقال حرارت جابجایی بین بدنه پیل سوختی و کانالهاست که از رابطه زیر به دست می آید:

$$\frac{dQ}{dt} = h_{conv}A_{conv}\Delta T \quad (9)$$

عبارت dQ/dt شامل گرمای اضافه شده به بدنه پیل سوختی از طریق واکنش های الکتروشیمیایی و همچنین انتقال حرارت جابجایی کانالها با محیط است و مقدار آن برابر است با:

$$\frac{dQ}{dt} = \dot{Q}_{conv,an} + \dot{Q}_{conv,ca} + \dot{Q}_{conv,amb} + \Delta h_{R,T} \iint \rho_{H_2}(\vec{v} \cdot \vec{n})dA \quad (10)$$

در این رابطه $\Delta h_{R,T}$ ارزش حرارتی واحد جرم هیدروژن است.

برای بدنه پیل سوختی عبارت dW/dt نشان دهنده توان الکتریکی تولید شده در پیل سوختی است که از رابطه (11) به دست می آید:

$$\frac{dW}{dt} = -NV_{cell}i \quad (11)$$

که V_{cell} ولتاژ خروجی از پیل سوختی است. طبق قرارداد قانون اول، کار خروجی از سیستم منفی است لذا علامت منفی در این رابطه به همین دلیل است.

تغییرات زمانی انرژی داخلی هیدروژن در حجم کنترل کانال آند از رابطه (12) به دست می آید:

$$\frac{\partial}{\partial t} \iiint \rho_{H_2} e_t dV = \frac{d}{dt} (m_{H_2} C_{V,H_2} T_{an}) \quad (12)$$

انتقال حرارت به حجم کنترل کانال آند از طریق انتقال جرم از سطح کنترل است که شامل ورود و خروج به کانال و ورودی به لایه نفوذی گاز آند است که به صورت زیر بیان می شود:

$$\begin{aligned} & - \iint \rho_{H_2} h_{H_2} (\vec{v} \cdot \vec{n}) dA \\ & = k_{up,an}(P_{s,an} - P_{an})C_{P,H_2}(T_{an,in} - T_0) \\ & - k_{down,an}(P_{an} - P_{atm})C_{P,H_2}(T_{an} - T_0) \\ & - \frac{Ni}{2F}M_{H_2}C_{P,H_2}(T_{an} - T_0) \end{aligned} \quad (13)$$

انتقال حرارت جابجایی از بدنه پیل سوختی به کانال آند مطابق رابطه (14) بیان می شود:

$$\frac{dQ}{dt} = k_{conv,an}(T_{body} - T_{an}) \quad (14)$$

که در این رابطه $k_{conv,an} = h_{conv,an}A_{conv,an}$ است.

همچنین تغییرات زمانی انرژی داخلی اکسیژن در حجم کنترل کانال کاتد از رابطه (15) به دست می آید:

و بقای انرژی همراه با معادلات الکتروشیمیایی معادلات حاکم بر مسئله مورد نظر استخراج می شود. برای استخراج معادلات حاکم از دو فرض ساده کننده زیر استفاده شده است:

(الف) مخلوط گازها ایده آل هستند.

(ب) از حل معادله مومنوم در امتداد کانالها صرف نظر می شود.

فرم انتگرالی معادلات بقای جرم و انرژی حاکم بر سیستم به صورت زیر می باشد:

$$\frac{\partial}{\partial t} \iiint \rho dv + \iint \rho(\vec{v} \cdot \vec{n})dA = 0 \quad (1)$$

$$\frac{\partial}{\partial t} \iiint \rho e_t dv + \iint \rho h(\vec{v} \cdot \vec{n})dA = \frac{dQ}{dt} + \frac{dW}{dt} \quad (2)$$

برای حجم کنترل های آند و کاتد مطابق "شکل 1" داریم:

$$\iint \rho(\vec{v} \cdot \vec{n})dA = -\dot{m}_{in} + \dot{m}_{out} + \dot{m}_{electrode} \quad (3)$$

برای به دست آوردن دبی جرمی ورودی و خروجی از کانال های آند و کاتد لازم است توزیع سرعت ورودی و خروجی معلوم باشند. در حالت کلی، توزیع سرعت در هر نقطه از کانالها از حل معادله مومنوم به دست می آید اما در تحقیق حاضر معادلات مومنوم در کانالها حل نمی شود لذا از مدل جریان نازل (برای جریان زیر بحرانی) استفاده می شود. بر این اساس، دبی جرمی عبوری از یک نازل تابعی خطی از اختلاف فشار بالادست P_1 و پایین دست P_2 است و از رابطه (4) به دست می آید [5]:

$$\dot{m} = k(P_1 - P_2) \quad (4)$$

که در این رابطه k ثابت نازل می باشد.

در چگالی جریان i ، دبی جرمی سوخت و اکسید کننده ورودی به الکترودها (دبی جرمی مصرفی) از رابطه (5) به دست می آید:

$$\iint \rho(\vec{v} \cdot \vec{n})dA = N \frac{i}{nF}M \quad (5)$$

در این رابطه N تعداد تک پیلها، F ثابت فارادی، M جرم مولکولی گاز و n تعداد مول الکترون انتقال یافته به ازای یک مول سوخت مصرفی است که مقدار آن برای هیدروژن برابر با 2 و برای اکسیژن برابر با 4 است. معادلات بقای جرم در کانالها به صورت زیرند:

$$\begin{aligned} \frac{dm_{H_2}}{dt} & = k_{up,an}(P_{s,an} - P_{an}) \\ & - k_{down,an}(P_{an} - P_{atm}) - \frac{Ni}{2F}M_{H_2} \end{aligned} \quad (6)$$

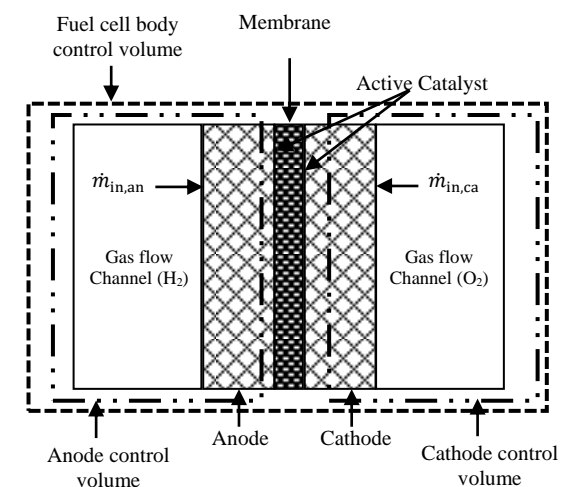


Fig. 1 The control volumes of the anode, cathode channel and fuel cell body

شکل 1 حجم کنترل کانال های آند، کاتد و بدنه پیل سوختی

$$\dot{m}_{H_2O, \text{back diffusion}} = D_{FC, H_2O} \frac{C_{ca, H_2O} - C_{an, H_2O}}{t_M} \quad (23)$$

که در این رابطه D_{FC, H_2O} ضریب نفوذ آب در غشاست که تابعی از درجه حرارت و محتوای آب غشا است و از رابطه (24) به دست می آید:

$$D_{FC, H_2O} = D_{FC, \lambda} \exp\left(2416\left(\frac{1}{303} - \frac{1}{T_m}\right)\right) \quad (24)$$

در این رابطه $D_{FC, \lambda}$ ضریب نفوذ غشا در درجه حرارت 303 کلون است. همچنین t_M ضخامت غشا و C_{ca, H_2O} و C_{an, H_2O} به ترتیب غلظت آب در غشا سمت کاتد و غلظت آب در غشا سمت آنند هستند که از روابط زیر محاسبه می شوند:

$$C_{an, H_2O} = \frac{\rho_m}{M_m} \lambda_{an} \quad (25)$$

$$C_{ca, H_2O} = \frac{\rho_m}{M_m} \lambda_{ca} \quad (26)$$

که ρ_m چگالی غشای خشک، M_m وزن مولکولی غشای خشک، λ_{an} و λ_{ca} به ترتیب محتوای آب غشا در سمت آنند و کاتد می باشند.

بنابراین معادله بقای جرم در کانال آنند به صورت زیر بیان می شود:

$$\frac{dm_{H_2}}{dt} = \beta_{H_2} k_{up, an} (P_{s, an} - P_{an}) - \frac{m_{H_2}}{m_{H_2} + m_{H_2O}} k_{down, an} (P_{an} - P_{atm}) - \frac{Ni}{2F} M_{H_2} \quad (27)$$

که در آن β_{H_2} درصد جرمی هیدروژن در مخلوط هیدروژن-بخار آب ورودی به کانال آنند است و از رابطه زیر به دست می آید:

$$\beta_{H_2} = \frac{P_{H_2}}{RH \times P_{H_2O}^{sat}} \times \frac{M_{H_2}}{M_{an, tot}} \quad (28)$$

آب موجود در کانال آنند می تواند در دو حالت مایع و گاز وجود داشته باشد. بیشینه مقدار بخار آب موجود در کانال آنند برابر است با:

$$m_{an, vapor, max} = \frac{P_{H_2O}^{sat} V_{an} M_{H_2O}}{R_{H_2O} T_{body}} \quad (29)$$

هنگامی که میزان آب موجود در کانال آنند از مقدار به دست آمده رابطه (29) کمتر باشد، آب به صورت بخار خواهد بود ولی اگر از این مقدار بیشتر باشد قسمتی از آب به صورت مایع تقطیر شده که مقدار آن از رابطه زیر به دست می آید:

$$m_{an, liq} = m_{an, H_2O} - m_{an, vapor, max} = \frac{(P_{an, H_2O} - P_{H_2O}^{sat}) V_{an} M_{H_2O}}{RT_{an}} \quad (30)$$

با حل این معادلات در محیط سیمولینک متلب، توزیع فشار و دما در کانال های آنند و کاتد و همچنین تغییرات دمای بدنه پیل سوختی محاسبه می شود. علاوه بر این ها، دبی جرمی گونه های واکنش گر، ولتاژ خروجی توده، قدرت خروجی و بازده پیل سوختی به ازای ورودی جریان متغیر بررسی شده و تاثیر مرطوب سازی گازهای ورودی مورد بررسی قرار می گیرد.

3- مدل سازی و اعتبارسنجی

3-1- نحوه مدل سازی

برای مدل سازی، ابتدا روابط حاکم بر هر حجم کنترل و همچنین معادلات الکتروشیمیایی حاکم بر پیل سوختی را به صورت بلوک دیاگرام هایی مشخص کرده و ورودی و خروجی های مربوط به هر قسمت را مشخص می کنیم به دلیل این که بعضی از پارامترهای مسأله مانند حجم های کانال آنند و کاتد و ضرایب دبی ورودی و خروجی مقدارشان به مراتب کمتر از مقدار پارامترهای دیگر مسأله (دما، فشار و ...) است، لذا معادلات حاکم بر مسأله از نوع

$$\frac{\partial}{\partial t} \iiint \rho_{O_2} e_t dV = \frac{d}{dt} (m_{O_2} C_{V, O_2} T_{ca}) \quad (15)$$

مانند کانال آنند، معادله بقای انرژی حاکم بر کانال کاتد و بدنه پیل سوختی به صورت زیر هستند:

$$\begin{aligned} & - \iint \rho_{O_2} h_{O_2} (\vec{v} \cdot \vec{n}) dA \\ & = k_{up, ca} (P_{s, ca} - P_{ca}) C_{P, O_2} (T_{ca, in} - T_0) \\ & - k_{down, ca} (P_{ca} - P_{atm}) C_{P, O_2} (T_{ca} - T_0) \\ & - \frac{Ni}{4F} M_{O_2} C_{P, O_2} (T_{ca} - T_0) \end{aligned} \quad (16)$$

$$\frac{dQ}{dt} = k_{conv, ca} (T_{body} - T_{ca}) \quad (17)$$

$$\frac{\partial}{\partial t} \iiint \rho_{body} e_t dV = m_{body} C_{P, body} \frac{dT_{body}}{dt} \quad (18)$$

که در آن $C_{P, body}$ میانگین ظرفیت حرارتی ویژه بدنه پیل سوختی است.

گرمای اضافه شده و کار انجام شده بر روی حجم کنترل بدنه پیل سوختی از رابطه زیر به دست می آید:

$$\begin{aligned} \frac{dQ}{dt} + \frac{dW}{dt} & = k_{conv, an} (T_{an} - T_{body}) \\ & + k_{conv, ca} (T_{ca} - T_{body}) + k_{conv, amb} (T_{amb} - T_{body}) \\ & + \Delta h_{R, T} \frac{Ni}{2F} M_{H_2} - NV_{cell} i \end{aligned} \quad (19)$$

ولتاژ پیل سوختی در حالت دینامیکی از رابطه زیر به دست می آید [12]:

$$V_{cell} = E_{Nernst} - V_{dyn} + \psi_{ohmic} \quad (20)$$

1-2- اثر اضافه شدن رطوبت به واکنش گران

در یک فشار ثابت، با اضافه شدن بخار آب به جریان گازهای ورودی به کانال های آنند و کاتد، غلظت گونه های ورودی به کانال ها کاهش می یابند. از این رو بایستی علاوه بر معادلات قبلی، معادله بقای گونه برای بخار آب در دو کانال نیز حل شوند. در صورت هم فشار بودن جریان عبوری از دو کانال، انتقال آب در غشا توسط دو مکانیزم درگ الکترو اسموتیک¹ و نفوذ معکوس² انجام می شود. مولکول های آب در غشاء از یک طرف توسط پروتون ها از آنند به سمت کاتد انتقال می یابند که به آن پدیده درگ الکترو اسموتیک می گویند. دبی جرمی آب منتقل شده توسط این مکانیزم از رابطه (21) به دست می آید [13]:

$$\dot{m}_{H_2O, drag} = n_{drag} \frac{i}{F} M_{H_2O} \quad (21)$$

در این رابطه n_{drag} تعداد مولکول های آب حمل شده به ازای هر پروتون (ضریب درگ الکترو اسموتیک) انتقال یافته است. این ضریب از رابطه تجربی زیر محاسبه می شود [13]:

$$n_{drag} = 0.0029 \lambda_{mem}^2 + 0.05 \lambda_{mem} - 3.4 \times 10^{-19} \quad (22)$$

در این رابطه λ_{mem} محتوای آب غشاست که به صورت نسبت تعداد مولکول های آب به ازای هر محل بار در غشاء تعریف می شود که حداکثر مقدار آن در غشا کاملاً اشباع برابر با 22 است.

از طرف دیگر، با افزایش چگالی جریان در غشاء، آب انتقال یافته از آنند به طرف کاتد و همچنین نرخ تولید آب در کاتالیست کاتد افزایش می یابد بنابراین غلظت آب در غشا سمت کاتد از غشا سمت آنند غشا بیشتر می شود و این اختلاف غلظت باعث برگشت آب از کاتد به سمت آنند می شود. این پدیده را نفوذ معکوس می گویند. دبی جرمی ناشی از آن برابر است با [14]:

¹ Electro-Smotic drag

² Back Diffusion

نمی‌شود لذا آب موجود در غشا صرفاً ناشی از آب تولید شده در کاتالیست کاند به دلیل واکنش‌های الکتروشیمیایی است. "شکل 7" منحنی تغییرات

جدول 1 پارامترهای ورودی مورد نیاز

مقدار	پارامتر
0.0000036	$k_{up,an} \left(\frac{kg}{satm}\right)$
0.00022	$k_{down,an} \left(\frac{kg}{satm}\right)$
0.00036	$k_{up,ca} \left(\frac{kg}{satm}\right)$
0.0022	$k_{down,ca} \left(\frac{kg}{satm}\right)$
17	$k_{conv,amb} \left(\frac{W}{K}\right)$
2	$k_{conv,an} \left(\frac{W}{K}\right)$
10	$k_{conv,ca} \left(\frac{W}{K}\right)$
2.4	$P_{s,an} (atm)$
2.4	$P_{s,ca} (atm)$
1	$P_{atm} (atm)$
1042	$C_{p,N_2} \left(\frac{J}{kgK}\right)$
28	$M_{N_2} \left(\frac{gr}{mol}\right)$
3500	$m_{body} \cdot C_{p,body} \left(\frac{J}{K}\right)$
96486.56	$F \left(\frac{C}{mol}\right)$
35	N
0.005	$V_{an} (m^3)$
0.01	$V_{ca} (m^3)$
2	$C(F)$
296.5	$T_0 (K)$
150	$A (cm^2)$
2	$\rho_m \left(\frac{gr}{cm^3}\right)$
0.0178	$t_M (cm)$

معادلات دیفرانسیل بدرفتار¹ است و برای حل آن‌ها از حل کننده ODE23s در محیط سیمولینک متلب استفاده می‌شود. داده‌های مورد نیاز برای به دست آوردن دبی جرمی لحظه‌ای هیدروژن، دما و فشار کانال آند و جریان الکتریکی مطلوب مسأله مطابق "شکل 2"، شامل دما و فشار گاز ورودی به کانال آند، فشار محیط، دمای مرجع و دمای بدنه پیل سوختی می‌باشند. از حل معادلات بقای جرم و انرژی در کانال آند به ترتیب دبی جرمی هیدروژن و دمای کانال آند به دست می‌آیند. یکی از داده‌های مورد نیاز کانال آند دمای بدنه پیل سوختی است که از حل معادله انرژی برای بدنه پیل سوختی محاسبه می‌شود.

مانند کانال آند، داده‌های مورد نیاز جهت تحلیل جریان در کانال کاتد مطابق "شکل 3"، شامل جریان الکتریکی، دما و فشار گاز ورودی به کانال کاتد، فشار محیط، دمای مرجع و دمای بدنه پیل سوختی هستند که از حل معادلات بقای جرم و انرژی دبی جرمی اکسیژن و نیتروژن، دمای کانال کاتد، فشار کانال کاتد و فشارهای جزئی اکسیژن و هیدروژن به دست می‌آیند.

برای حل معادله انرژی برای بدنه پیل سوختی، دمای کانال‌های آند و کاتد، دمای محیط، جریان و ولتاژ خروجی پیل سوختی به عنوان ورودی به سیستم داده می‌شود و دمای بدنه به عنوان خروجی به دست می‌آید که از این دما به عنوان ورودی کانال‌های آند و کاتد استفاده می‌شود. لازم به ذکر است که ولتاژ خروجی پیل سوختی براساس معادلات الکتروشیمیایی حاکم بر پیل سوختی به دست می‌آید. برای به دست آوردن ولتاژ خروجی از توده پیل سوختی باید معادلات الکتروشیمیایی حاکم بر پیل سوختی حل شوند. ورودی‌های مورد نیاز این معادلات شامل دما و فشار کانال‌های آند و کاتد، دمای بدنه پیل سوختی، فشار جزئی هیدروژن و اکسیژن در ورود و نهایتاً مشخص بودن تعداد پیل‌های سوختی می‌باشند.

در "شکل 4" روند حل معادلات بقای جرم و بقای انرژی برای کانال آند پیل سوختی در محیط سیمولینک نشان داده شده است.

2-3- اعتبارسنجی

به منظور بررسی صحت نتایج به دست آمده در این تحقیق، نتایج به دست آمده از کد نوشته شده با نتایج منتشر شده در مرجع [5] مقایسه شده است. در ابتدا ملاحظه شد که روند تغییرات این دو منحنی یکسان است ولی مقادیر تفاوت فاحشی دارند که علت اختلاف عدم تبدیل صحیح واحد ثابت جهانی گازها در مرجع [5] بود که با تصحیح آن نتایج، مطابق "شکل 5" نتایج با دقت خوبی بر نتایج این مرجع منطبق شدند.

4- نتایج

ابتدا نتایج برای گازهای ورودی خشک بررسی می‌شود، سپس تأثیر رطوبت‌زنی گازهای ورودی بر عملکرد توده پیل سوختی بررسی خواهد شد. برای به دست آوردن پاسخ دینامیکی توده پیل سوختی، جریانی مطابق "شکل 6" به سیستم اعمال می‌شود. همان‌طور که ملاحظه می‌شود سه جریان متفاوت در سه بازه زمانی مختلف به توده پیل سوختی اعمال شده و پاسخ آن به این تغییرات جریان مورد بررسی قرار می‌گیرد. پارامترهای مورد نیاز برای حل مسأله در جدول 1 آورده شده است.

1-4- نتایج با گازهای ورودی خشک

در این حالت، توسط گازهای ورودی به توده پیل سوختی آبی به آن وارد

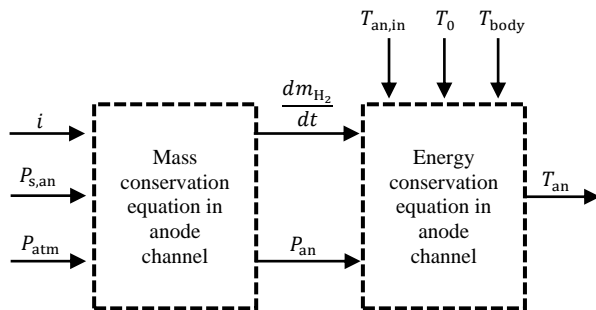


Fig. 2 The procedure to solve the equations of anode channel

شکل 2 نحوه حل معادلات کانال آند

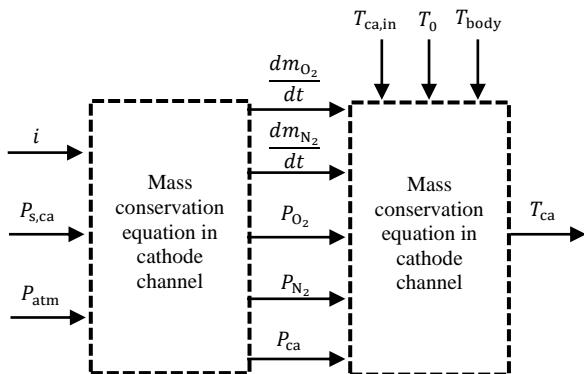


Fig. 3 The procedure to solve the equations of cathode channel

شکل 3 نحوه حل معادلات کانال کاتد

¹ Stiff

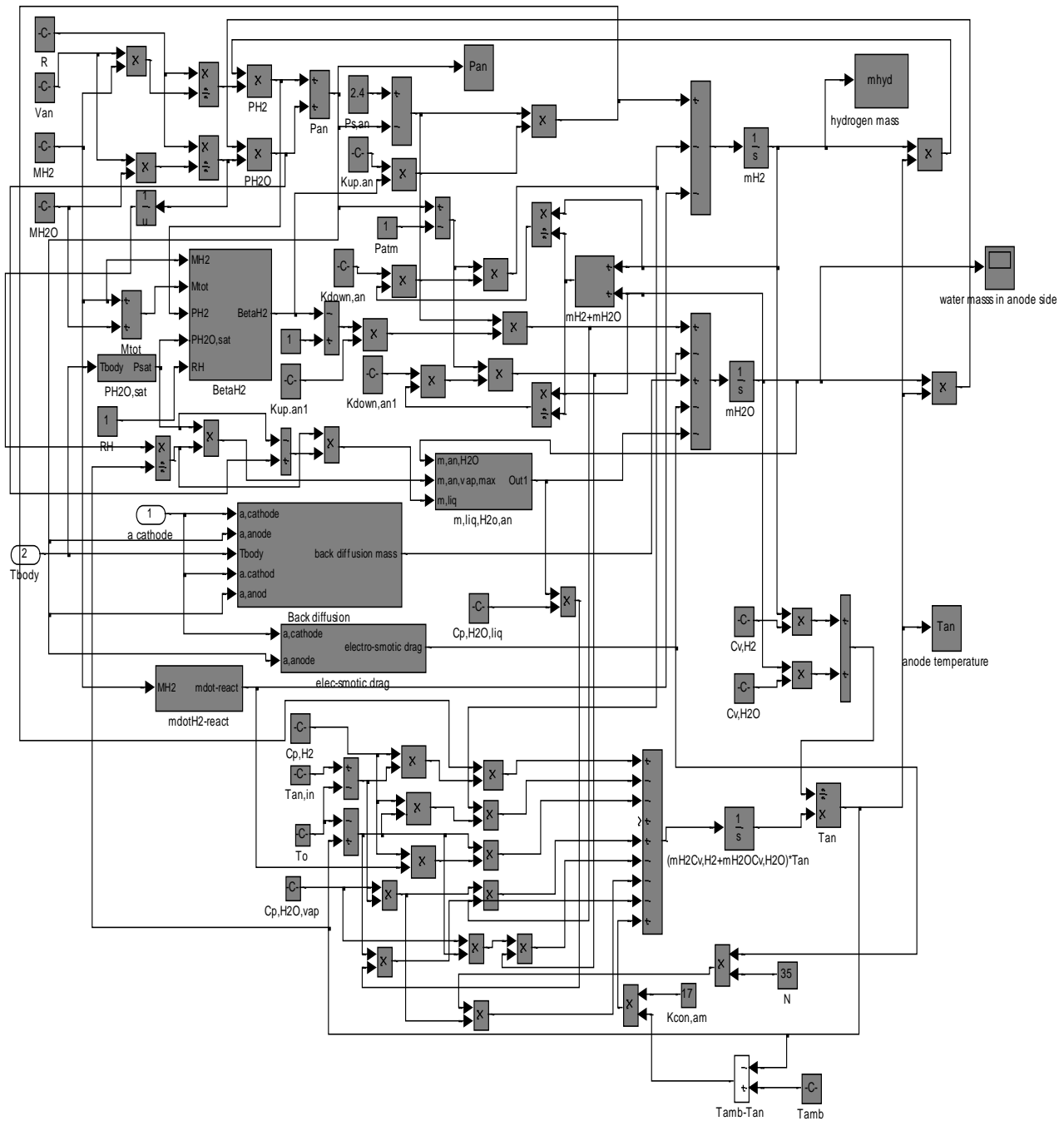


Fig. 4 The solution of mass and energy conservation equation in Simulink

شکل 4 حل معادلات بقای جرم و انرژی کانال آند در محیط سیمولینک

سوختی و به تبع آن گرمای تولیدی ناشی از واکنش‌های الکتروشیمیایی افزایش یافته و باعث بالا رفتن دماها در سه حجم کنترل می‌شوند. با توجه به این‌که در پیل سوختی پلیمری گرمای ناشی از واکنش در کاتالیست کاتد تولید می‌شود لذا انتظار می‌رود که دمای هوا در کانال کاتد اندکی بالاتر از دمای هیدروژن در کانال آند باشد.

"شکل 8" منحنی تغییرات فشار هیدروژن و هوا به ترتیب در کانال‌های آند و کاتد را نشان می‌دهند. با افزایش جریان الکتریکی، مقدار هیدروژن و هوای مصرفی در کانال‌های آند و کاتد افزایش و این امر باعث کاهش فشار در کانال‌ها می‌شود و بر عکس. همچنین چون فشار محیط ثابت بوده و دبی جرمی هوای ورودی به کانال کاتد بیشتر از دبی جرمی هیدروژن ورودی به

دمای سه حجم کنترل، شامل حجم کنترل بدنه پیل سوختی و حجم کنترل‌های کانال آند و کانال کاتد را نشان می‌دهند. ملاحظه می‌شود که تغییرات دمای سه حجم کنترل روند مشابهی دارند اما با یکدیگر متفاوتند، که این تفاوت ضرورت تقسیم‌بندی پیل سوختی به سه حجم کنترل را تأیید می‌کند. تفاوت در دماها برای این توان قابل ملاحظه نیست به همین دلیل در بیشتر مقالات، در این محدوده توان این دماها یکسان فرض می‌شوند. در بازه زمانی صفر تا 12000 ثانیه، به دلیل این‌که گرمای تولید شده توسط واکنش‌های الکتروشیمیایی بیشتر از انتقال حرارت ناشی از جابجایی با محیط است لذا دمای در سه حجم کنترل افزایش می‌یابند. همچنین در بازه زمانی 12000 تا 25000 ثانیه با افزایش جریان الکتریکی، قدرت تولیدی توده پیل

کانال آند است، لذا تغییرات فشارنسبی هوا در کانال کاتد بیشتر از فشارنسبی هیدروژن در کانال آند است.

در "شکل‌های 9 و 10" منحنی تغییرات جرم گازهای هیدروژن و اکسیژن در کانال‌ها نشان داده شده است. ملاحظه می‌شود که با افزایش جریان الکتریکی و به تبع آن افزایش مصرف، مقدار جرم هیدروژن و اکسیژن موجود در کانال‌ها کاهش می‌یابند.

در "شکل 11" منحنی تغییرات ولتاژ خروجی از توده پیل سوختی در حالت استاتیکی و دینامیکی ترسیم شده است. در مدل‌سازی استاتیکی پارامتر زمان دخالت ندارد لذا پاسخ سیستم بدون تأخیر بوده که از واقعیت بدور است. همان‌طور که ملاحظه می‌شود با افزایش جریان الکتریکی، ولتاژ خروجی کاهش می‌یابد زیرا فشار جزئی هیدروژن و اکسیژن کاهش و به تبع آن افت ولتاژها افزایش می‌یابد. با تغییر پله‌ای جریان الکتریکی در زمان 12000 ثانیه از 10 آمپر به 30 آمپر و در زمان 2500 ثانیه از 30 آمپر به 25 آمپر تأخیر در پاسخ ولتاژ خروجی، فشار، دما و تغییرات جرمی به این

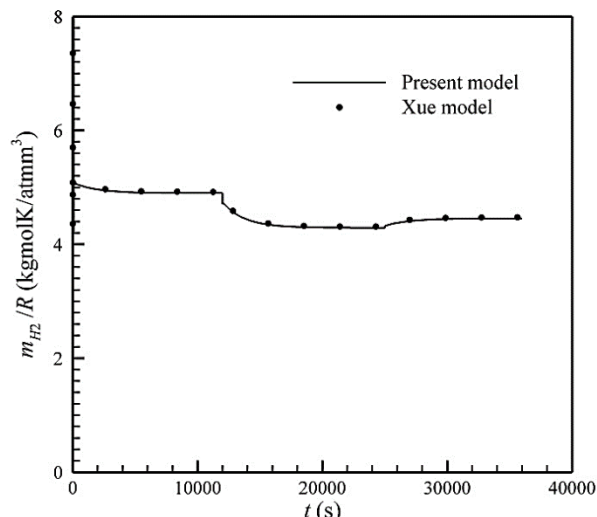


Fig. 5 The curve of mass ratio of hydrogen to the universal gas constant and comparison with result of Zhou [5]

شکل 5 منحنی تغییرات نسبت جرم گاز هیدروژن بر ثابت جهانی گازها و مقایسه آن با نتایج ژو [5]

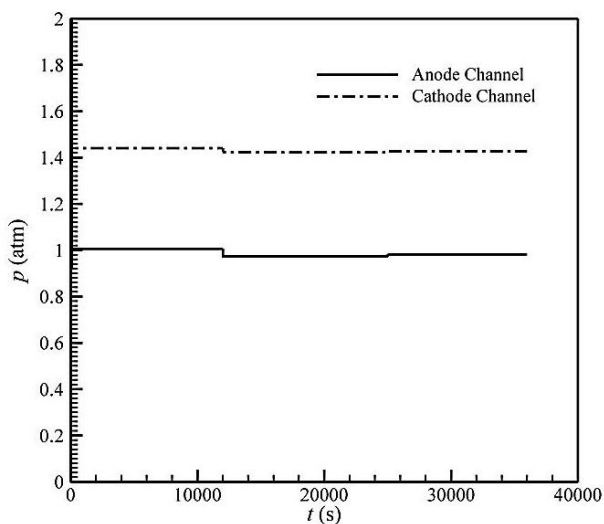


Fig. 8 The pressure variation curve in the anode and the cathode channels

شکل 8 منحنی تغییرات فشار در کانال‌های آند و کاتد

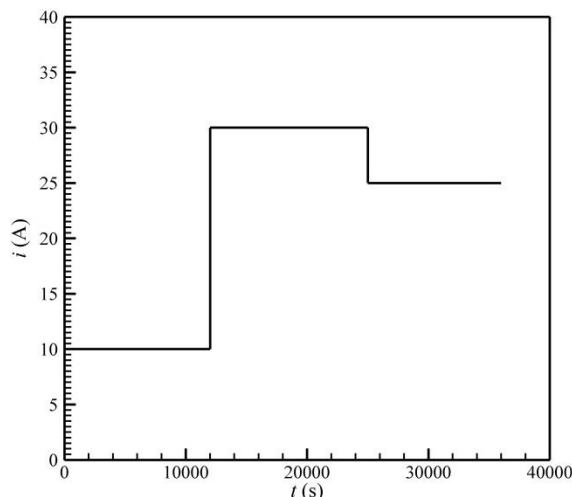


Fig.6 The distribution of the current applied to the system over time

شکل 6 منحنی تغییرات جریان اعمال شده به سیستم برحسب زمان

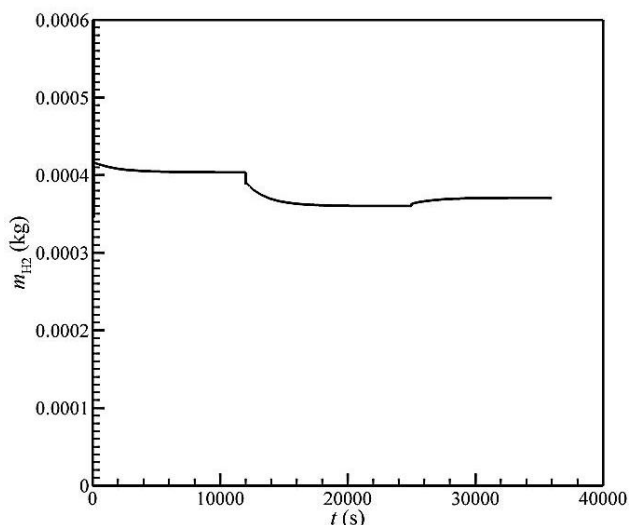


Fig. 9 The curve variation of hydrogen mass in the anode channel versus time

شکل 9 منحنی تغییرات جرم هیدروژن در کانال آند برحسب زمان

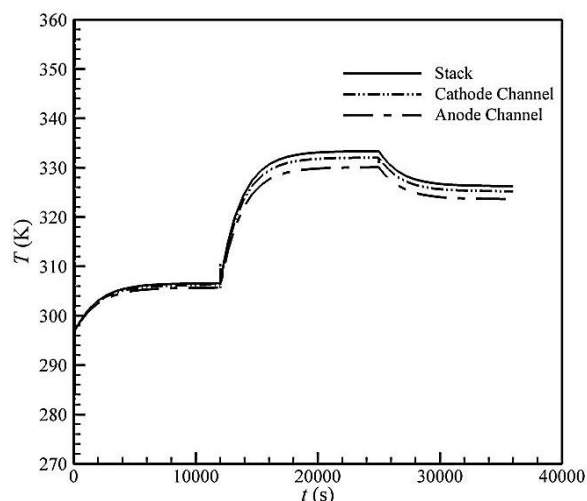


Fig. 7 The temperature distribution of three control-volumes of fuel cell body, anode and the cathode channels

شکل 7 منحنی تغییرات دمای سه حجم کنترل بدنه پیل سوختی، کانال آند و کانال کاتد

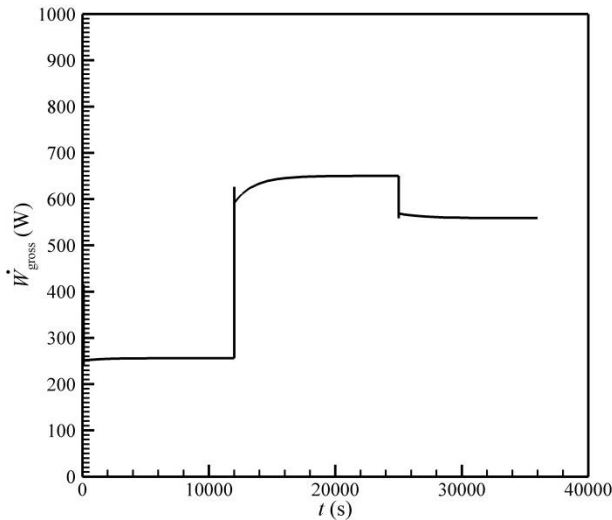


Fig. 12 The curve variation of the output gross power of fuel cell stack
 شکل 12 منحنی تغییرات قدرت ناخالص خروجی توده پیل سوختی

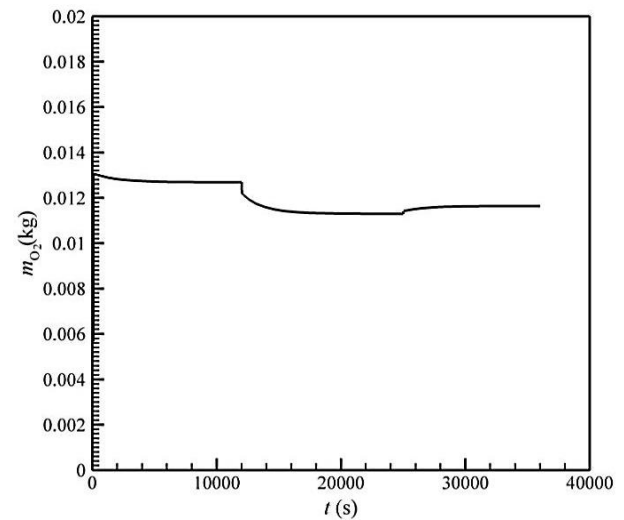


Fig. 10 The variation curve of oxygen mass in the cathode channel versus time

شکل 10 منحنی تغییرات جرم گاز اکسیژن در کانال کاتد برحسب زمان

جدول 2 پارامترهای جدید استفاده شده در مدل سازی توده

Table 2 The new parameters using in the stack modeling

مقادیر جدید	مقادیر قبل	پارامتر
215	35	N
1000	150	$A(\text{cm}^2)$
36	0.0000036	$k_{\text{up,an}}(\frac{\text{kg}}{\text{satm}})$
0.22	0.00022	$k_{\text{down,an}}(\frac{\text{kg}}{\text{satm}})$
3.6	0.00036	$k_{\text{up,ca}}(\frac{\text{kg}}{\text{satm}})$
2.2	0.0022	$k_{\text{down,ca}}(\frac{\text{kg}}{\text{satm}})$

"شکل 13" جریان اعمال شده جدید به سیستم را نشان می دهد که با استفاده از این منحنی جریان و داده های جدید ارائه شده در جدول 2 منحنی تغییرات کمیت های مختلف توده به دست آورده شده است.

مطابق "شکل 14" بیشینه قدرت ناخالص خروجی توده تقریباً 50 کیلووات است. در این حالت منحنی تغییرات دمای بدنه پیل سوختی برحسب

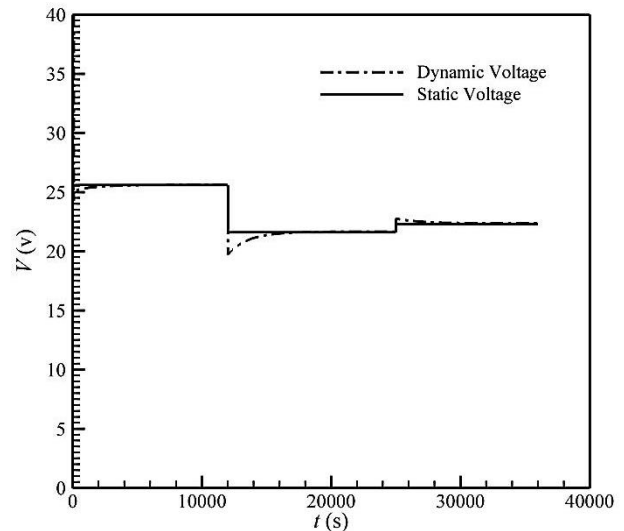


Fig. 11 Comparison the variation of static and the output dynamic voltage of fuel cell stack

شکل 11 مقایسه تغییرات ولتاژ خروجی توده پیل سوختی در حالت استاتیکی و دینامیکی

تغییرات مشاهده می شود. این تاخیر در پاسخها، تفاوت میان مدل سازی دینامیکی و استاتیکی را نشان می دهد.

"شکل 12" قدرت ناخالص خروجی از توده پیل سوختی را نشان می دهد. بیشینه قدرت خروجی در حدود 650 وات است که کمتر از قدرت مورد نیاز برای سیستم های به کار رفته در خودروهای پیل سوختی است. ضرایب دبی جرمی ورودی و خروجی داده هایی تجربی هستند و در تحقیق حاضر از ضرایب به دست آمده تحقیق ژو و همکاران [5] استفاده شده است، و به استناد آن ضرایب نتایج قسمت قبل به دست آمده اند.

برای این که قدرت خروجی توده پیل سوختی به حدود یک خودروی معمول (حدود 50 کیلووات) برسد تعدادی از پارامترها از آن جمله جریان اعمال شده، تعداد پیل های تشکیل دهنده توده، مساحت هر تک پیل و ضرایب دبی جرمی ورودی و خروجی را تغییر داده و پارامترهای جدید به دست آمده برای این محدوده قدرت در جدول 2 آورده شده است.

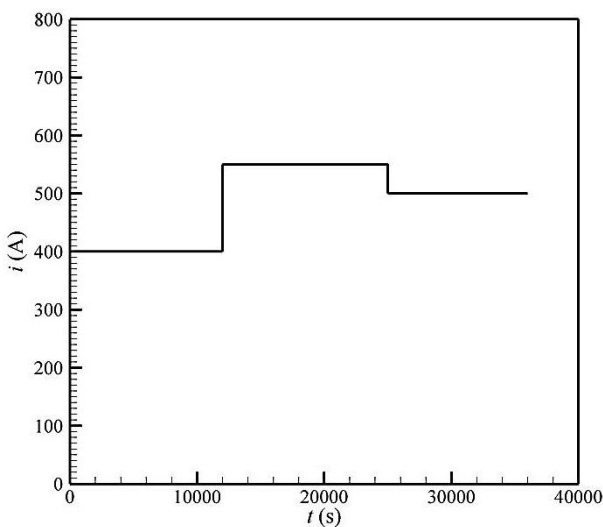


Fig. 13 The new current imposed to the fuel cell system for 50 kW power generations

شکل 13 جریان جدید اعمال شده به سیستم پیل سوختی برای تولید قدرت حدود 50 کیلووات

رطوبت غشاء در سمت آند مواجه شده و مقاومت اهمی افزایش می‌یابد از این رو هوا و هیدروژن ورودی به کانال‌های کاتد و آند رطوبت‌زنی می‌شوند. در اینجا تاثیر رطوبت‌زنی واکنش‌گران بر عملکرد دینامیکی توده پیل سوختی مورد بررسی قرار گرفته و با نتایج قسمت اول که براساس نتایج مرجع [5] به دست آمده بود مقایسه می‌شود.

در "شکل‌های 16 و 17 و 18" به ترتیب منحنی‌های تغییرات دمای هوا و هیدروژن مرطوب در کانال‌های آند، کاتد و بدنه (سطح خارجی) پیل سوختی برای دو حالت گاز ورودی خشک و اشباع (رطوبت نسبی 100%) ترسیم شده‌اند. همان‌طور که ملاحظه می‌شود با مرطوب‌سازی واکنش‌گراها ورودی، دمای گازها در کانال‌ها و همچنین دمای بدنه توده پیل سوختی کاهش می‌یابد زیرا با افزایش رطوبت غشاء، مقاومت اهمی غشاء کاهش یافته و به تبع آن اتلافات حرارتی کاهش می‌یابد، لذا کاهش اتلافات حرارتی غشاء عامل اصلی کاهش درجه حرارت در این سه حجم کنترل می‌باشد. تغییرات کمتر دمای هوا در کانال کاتد نسبت به هیدروژن در کانال آند به دلیل بالاتر

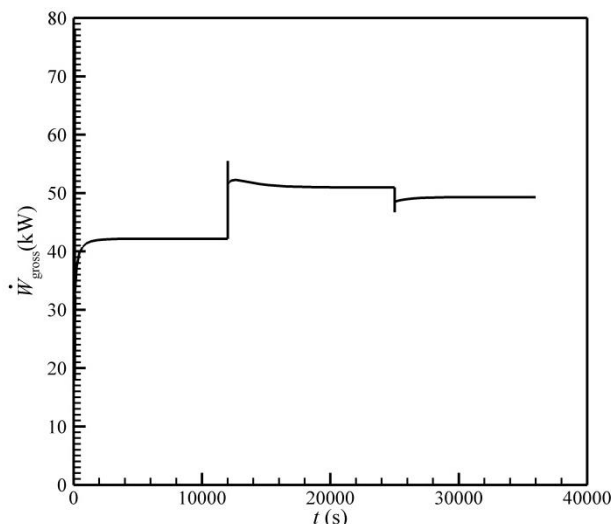


Fig. 14 The curve variation of gross power output of fuel cell stack with new data

شکل 14 منحنی تغییرات قدرت ناخالص خروجی توده پیل سوختی با داده‌های جدید

زمان با اساس داده‌های جدید در "شکل 15" ترسیم شده است. همان‌طور که ملاحظه می‌شود بدلیل افزایش توان سیستم و به تبع آن افزایش حرارت اتلافی بر خلاف حالت قبل، دمای بدنه پیل سوختی به شدت افزایش یافته و از محدوده دمای کاری پیل سوختی (353 کلوین) بالاتر می‌رود که این مسأله ضرورت استفاده از سیستم خنک کننده در سیستم خودروی پیل سوختی را ایجاب می‌کند.

2-4- بررسی نتایج با گازهای ورودی مرطوب

همان‌طور که اشاره شد رسانایی یونی غشاء بشدت وابسته به رطوبت آن است لذا با مرطوب‌سازی غشاء مقاومت اهمی آن کاهش یافته و در نتیجه قدرت تولیدی پیل سوختی افزایش می‌یابد. در پیل سوختی پلیمری درگ الکترو اسموتیک ناشی از میدان الکتریکی، پروتون‌ها را از آند به طرف کاتد انتقال داده و به تبع آن مولکول‌های آب به همراه یون‌های هیدروژن از سمت آند به سمت کاتد انتقال می‌یابند، انتقال آب از سمت آند به طرف کاتد با کمبود

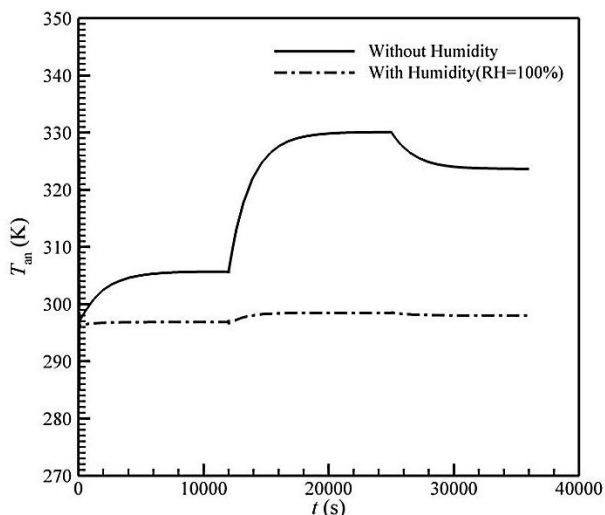


Fig. 16 The variation curve of the Anode channel temperature with and without humidification of inlet gas

شکل 16 منحنی تغییرات دمای کانال آند با رطوبت‌زنی گازهای ورودی و بدون آن

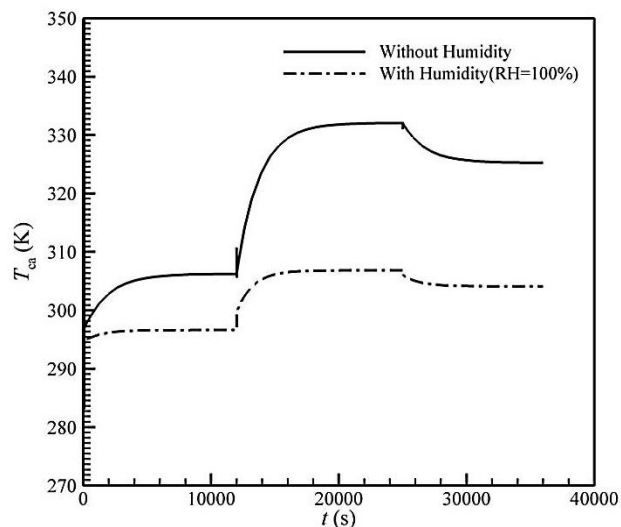


Fig. 17 the variation curve of the cathode channel temperature with and without humidification of inlet gas

شکل 17 منحنی تغییرات دمای کانال کاتد با رطوبت‌زنی گازهای ورودی و بدون آن

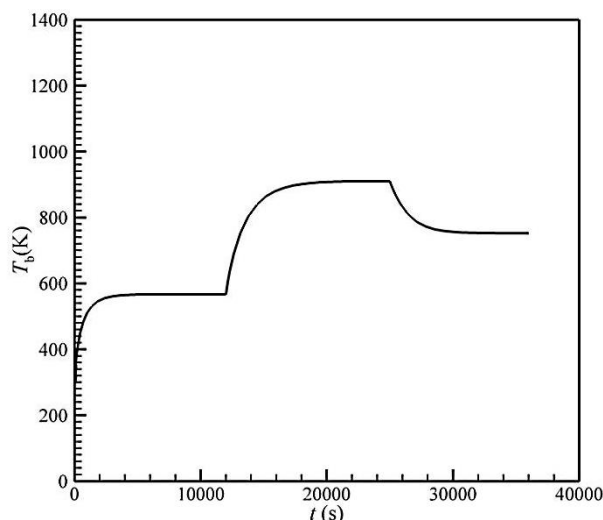


Fig. 15 The variation curve of fuel cell body temperature for 50 kW power generations

شکل 15 منحنی تغییرات دمای بدنه پیل سوختی برای تولید قدرت 50 کیلووات

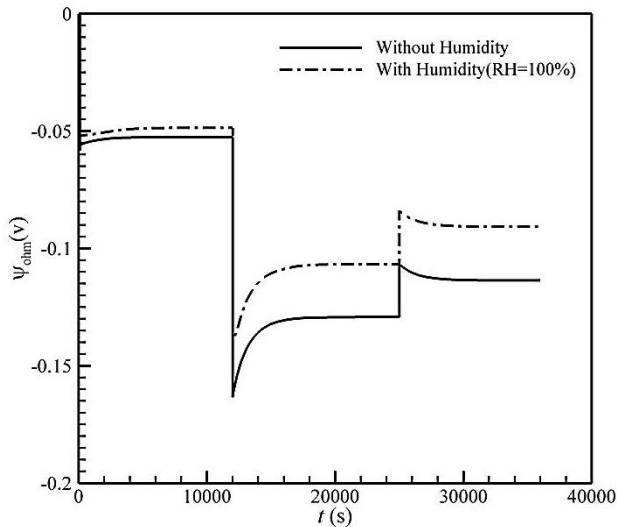


Fig. 20 The effect of humidification on the variation of ohmic voltage
 شکل 20 تأثیر رطوبت زنی بر تغییرات ولتاژ اهمی

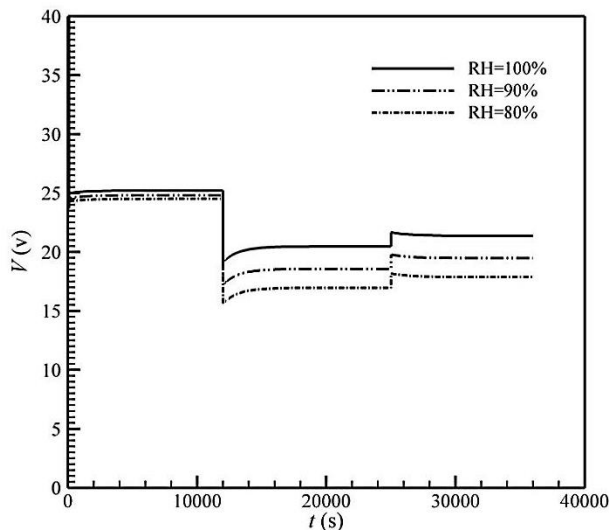


Fig. 21 The variation curve of the output voltage fuel cell stack in different relative humidity

شکل 21 منحنی تغییرات ولتاژ خروجی توده پیل سوختی در رطوبت نسبی های متفاوت

این شکل هرچقدر رطوبت نسبی گازهای ورودی بیشتر شود ولتاژ خروجی از توده پیل سوختی افزایش می یابد و این ضرورت وجود رطوبت زن در سیستم پیل سوختی پلیمری را نشان می دهد.

5- نتیجه گیری و جمع بندی

در مقاله حاضر مدل سازی دینامیکی پیل سوختی در دو حالت گازهای ورودی خشک و مرطوب انجام شده است. در بخش اول گازهای ورودی به کانالها خشک و در بخش دوم گازهای ورودی رطوبت زنی شدند. نتایج به دست آمده از بخش اول نشان می دهد که در مدل سازی دینامیکی پاسخ سیستم به تغییرات اعمال شده با تأخیر زمانی همراه است و این تأخیر در پاسخها، تفاوت میان مدل سازی دینامیکی و استاتیکی را نشان می دهد. همچنین تغییرات دما در سه حجم کنترل روند مشابهی دارند اما با یکدیگر تفاوت دارند که این تفاوت ضرورت تقسیم پیل سوختی به سه حجم کنترل را

بودن ضریب استوکومتری یک هوا در کانال کاتد نسبت به کانال آنند است. در "شکل 19" منحنی تغییرات دمای بدنه پیل سوختی با تغییر رطوبت نسبی گازهای ورودی نشان داده شده است. ملاحظه می شود که با افزایش رطوبت نسبی گازهای ورودی مقاومت غشا کمتر شده و به تبع آن اتلافات اهمی کاهش یافته و حرارت کمتری تولید می شود که این باعث کاهش بیشتر دمای بدنه توده پیل سوختی می شود.

در "شکل 20" منحنی تغییرات افت ولتاژ اهمی برحسب زمان در دو حالت گازهای ورودی اشباع و خشک نشان داده شده است. افزایش رطوبت نسبی گازهای ورودی باعث افزایش رسانایی یونی غشای پلیمری شده و به تبع آن مقاومت اهمی کاهش می یابد. همان طور که ملاحظه شد با افزایش رطوبت نسبی افت اهمی کمتر شده و انتظار می رود که با کاهش مقاومت اهمی، ولتاژ خروجی از توده پیل سوختی افزایش یابد. "شکل 21" صحت این مطلب را نشان می دهد. مطابق

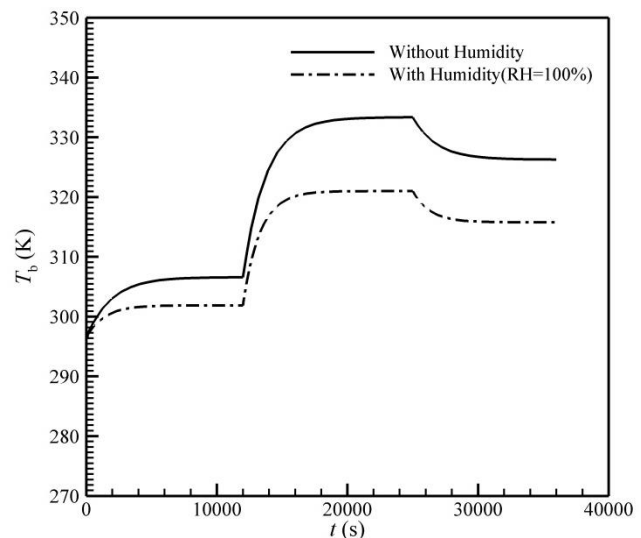


Fig. 18 The variation curve of fuel cell body temperature with and without humidification of inlet gas

شکل 18 منحنی تغییرات دمای بدنه پیل سوختی با رطوبت زنی گازهای ورودی و بدون آن

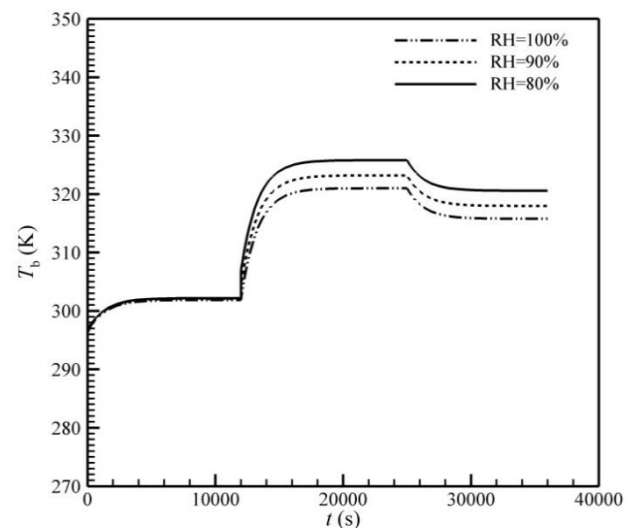


Fig. 19 The variation curve of fuel cell body temperature at different relative humidities

شکل 19 منحنی تغییرات دمای بدنه پیل سوختی در رطوبت های نسبی مختلف

- Florida, CRC Press, 2005.
- [3] J. Wishart, *Modeling Simulation Testing and Optimization of Advanced Hybrid Vehicles Powertrains*, Phd Dissertation, University of Victoria, 2008.
- [4] H. Hassanzadeh, H. Jafari, Modeling and optimization of fuel cell vehicle driver system with power of 50Kw, *Modares Mechanical Engineering*, Vol. 16, No. 3, pp. 141-152, 2016. (In Persian فارسی)
- [5] X. Xue, J. Tang, A. Smirnova, R. England, Nigel Sammes, System level lumped-parameter dynamic modeling of PEM fuel cell, *Journal of Power Sources*, Vol. 133, No. 2, pp. 188-204, 2004.
- [6] P. R. Pathapati, X. Xue, J. Tang, A new dynamic model of predicting transient phenomena in a PEM fuel cell system, *Renewable Energy*, Vol. 30, No. 1, pp. 1-22, 2005.
- [7] G. Pourabedin, F. Omidi, How a hybrid fuel cell vehicle working in different conditions, *1st National Conference of Hydrogen and fuel cell*, University of Science and Technology Iran, Tehran, 2007. (in Persian فارسی)
- [8] T. M. Brown, J. Brouwer, G. S. Samuelsen, F. H. Holcomb, J. King, Dynamic first principles model of a complete reversible fuel cell system, *Journal of Power Sources*, Vol. 139, No. 1, pp. 152-164, 2008.
- [9] P. Corbo, F. Migliardini, O. Veneri, Dynamic behavior of hydrogen fuel cells for automotive application, *Renewable Energy*, Vol. 34, No. 8, pp. 1955-1961, August, 2009.
- [10] M. Gholizadeh, M. Ghazikhani, I. Khazaei, Experimental investigation of electro-osmotic flow in effect of current and humidity of inlet gases into the single PEM fuel cell, *Modares Mechanical Engineering*, Vol. 16, No. 3, pp. 105-111, 2016. (in Persian فارسی)
- [11] F. Tiss, R. Chouikh, A. Guizani, Dynamic modeling of a PEM fuel cell with temperature effects, *International Journal of Hydrogen Energy*, Vol. 38, No. 20, pp. 8532-8541, 2013.
- [12] D. Griffiths, *Introduction to Electrodynamics*, 2nd Ed, pp. 285-345, New Jersey, Prentice Hall, 1989.
- [13] S. Dutta, S. Shimplalee, J. W. Van Zee, Numerical prediction of mass-exchange between cathode and anode channels in a PEM fuel cell, *International Journal of Heat and Mass Transfer*, Vol. 44, No. 11, pp. 2029-2042, 2001.
- [14] J. T. Purkushpan, A. G. Stefanopoulou, H. Peng, *Control of Fuel Cell Power System: Principles, Modeling, Analysis and Feedback Design*, pp. 57-65, New York, Springer, 2004.

بخصوص در قدرت بالا تأیید می‌کند. در قدرت های کم، دماها تفاوت اندکی دارند و به همین دلیل در بعضی از مقالات این سه دما برابر فرض می‌شوند. بررسی فشار در کانال‌ها نشان می‌دهد که با افزایش جریان الکتریکی نرخ مصرف هیدروژن و اکسیژن در کانال‌های آند و کاتد افزایش یافته و این منجر به افت فشار بیشتر می‌شود و با کاهش جریان الکتریکی افت فشار در کانال‌ها کاهش می‌یابد. قدرت خروجی سیستم مدل شده براساس داده‌های مرجع [5] کمتر از قدرت موردنیاز سیستم‌های به کار رفته در خودروهای پیل سوختی معمول است لذا ضرایب دبی جرمی ورودی و خروجی و همچنین اندازه و تعداد پیل‌ها را (مطابق جدول 2) برای به‌دست آوردن قدرتی در حد مطلوب افزایش داده‌ایم.

در بخش دوم تأثیر رطوبت زنی گازهای ورودی به کانال‌ها را بر عملکرد توده پیل سوختی بررسی شد. نتایج نشان می‌دهند که با وجود اینکه اضافه شدن رطوبت به گازهای ورودی به پیل سوختی باعث کاهش فشارهای جزئی گازهای واکنشگر هیدروژن و اکسیژن و در نتیجه کاهش ولتاژ ترمودینامیکی پیل می‌شود، ولی رطوبت زنی گازهای ورودی برای جلوگیری از خشک شدن غشا و کاهش مقاومت اهمی ضروری است که این منجر به کاهش درجه حرارت در سه حجم کنترل و افزایش ولتاژ خروجی پیل سوختی می‌شود.

6- مراجع

- [1] J. E. Micklethwait, *Roads to Somewhere*, The Economist, June 24th-30th, pp. 36-37, 2006.
- [2] M. Ehsani, Y. Gao, S. E. Gay, A. Emadi, *Modern Electric Hybrid Electric and Fuel Cell Vehicles Fundamentals: Theory and Design* pp. 347-357,