

# بررسی تجربی اثر تغییرات نسبت هوای اضافی برای دستیابی به عملکرد بهینه در موتور اشتعال - جرقه‌ای با سوخت هایتن<sup>۱</sup>

فتح ا... امی

استادیار دانشکده مهندسی مکانیک، دانشگاه تربیت مدرس  
f\_ommi@modares.ac.ir

آزاد مشیری\*

کارشناس ارشد مهندسی هوافضا، دانشگاه تربیت مدرس  
moshiri.azad@gmail.com

احمد شفیعی ثابت

کارشناس ارشد مهندسی مکانیک، مرکز تحقیقات موتور ایران خودرو  
a\_shafiei@ip-co.com

\*نویسنده مسؤل / پذیرش اولیه مقاله: ۱۳۸۷/۱۲/۱۴ پذیرش نهایی مقاله: ۱۳۸۸/۱۰/۰۵  
شماره مقاله: ۸۷۱۲۹

## چکیده

این پژوهش با هدف مقایسه عملکرد گاز طبیعی فشرده و ترکیب این گاز با هیدروژن (هایتن<sup>۲</sup>) در موتور احتراق داخلی اشتعال جرقه‌ای انجام شده است. در این تحقیق سه نوع سوخت مختلف شامل گاز طبیعی فشرده خالص، هایتن با ۱۵٪ هیدروژن و هایتن با ۳۰٪ هیدروژن استفاده شده است. آزمون‌ها در دو حالت بار کامل و بار جزئی انجام شد. آزمون بار کامل در سرعت‌های مختلف موتور و آزمون بار جزئی تنها در سرعت‌های ۲۰۰۰ و ۳۰۰۰ دور در دقیقه و از ۲ بار تا تمام بار با گام ۱ انجام شد. در هر آزمون زمان بندی جرقه با توجه به بیشترین فشار متوسط مؤثر اندیکاتوری<sup>۳</sup> تعیین شده است. نتایج به دست آمده نشان می‌دهند که با افزایش میزان هیدروژن در هایتن، بازده تنفسی، توان و گشتاور موتور کاهش می‌یابد و وجود هیدروژن در مخلوط، باعث کاهش آلاینده‌های منوکسید کربن و هیدروکربن‌های نسوخته می‌شود، ولی میزان اکسیدهای نیتروژن افزایش می‌یابد.

فراوان یافت می‌شود. موتورهایی که از سوخت گاز طبیعی استفاده می‌کنند، آلاینده‌های منوکسید کربن، هیدروکربن‌های نسوخته و اکسیدهای نیتروژن کمتری تولید می‌کنند [۱]. ماده اصلی تشکیل دهنده گاز طبیعی، گاز متان (از ۸۰٪ تا ۹۵٪ حجم کل) است که سبک‌ترین و ساده‌ترین هیدروکربن در طبیعت است. علاوه بر متان، گاز طبیعی شامل گازهایی مانند اتان (۲٪ تا ۸٪)، پروپان (۱٪ تا ۲٪) بوتان و هیدروکربن‌های سنگین (۰٪ تا ۴٪) و گازهایی مانند دی‌اکسید کربن، نیتروژن، آب و سولفید هیدروژن نیز است [۲].

هیدروژن به تنهایی منبع انرژی مناسبی است، ولی به دلایلی مانند مشکلات تهیه، حمل و نقل و نیاز به مخزن سوخت بزرگ سوار بر وسیله نقلیه، تاکنون به عنوان سوخت خالص از آن استفاده نشده است. مقایسه خواص گاز طبیعی با هیدروژن، نشان می‌دهد که:

۱. چگالی هیدروژن نسبت به گاز طبیعی کمتر است.

کلیدواژه‌ها: هایتن، هیدروژن، گاز طبیعی فشرده، آلاینده‌ها، مصرف سوخت، فشار مؤثر متوسط داخلی (اندیکاتوری)

## ۱- مقدمه

در سال‌های اخیر موضوع مصرف سوخت و کاهش آلاینده‌ها بیش از پیش اهمیت پیدا کرده است. از طرفی سوخت‌های سنگواره‌ای روزی به پایان می‌رسند و از طرف دیگر استفاده از بنزین، آلاینده‌گی بسیار در پی دارد. با هدف یافتن منابع انرژی جایگزین برای بنزین در موتورهای احتراق داخلی، در کنار استفاده از فناوری‌هایی مانند قوه سوختی و موتورهای دورگه<sup>۴</sup>، تحقیقاتی نیز در زمینه بهینه کردن مصرف سوخت‌های سنگواره‌ای انجام می‌شود.

سال‌هاست که از گاز طبیعی به عنوان سوختی مناسب برای جایگزینی بنزین و دیگر سوخت‌های متداول، استفاده می‌شود، زیرا آلاینده‌گی کمتری دارد و در منابع زیرزمینی

1- Hythane

2- Hythane - HCNG, the mixture of CNG and Hydrogen that is named Hythane.

3- Indicated Mean Effective Pressure, IMEP

4- Hybrid

که هم ضریب تغییرات فشار مؤثر متوسط محاسباتی و هم ضریب تغییرات فشار بیشینه داخل استوانه در اثر افزودن هیدروژن کاهش می‌یابند. این تأثیر مثبت، زمانی بیشتر آشکار می‌شود که مخلوط سوخت و هوا رقیق شود. تغییرات مدت زمان احتراق چرخه به چرخه نیز کاهش یافت که نشان‌دهنده پایداری بیشتر شعله است. همچنین نشان داده شد که هیدروژن، افزونه‌ای مناسب برای پایش<sup>۱۲</sup> آلاینده‌های اکسید نیتروژن و هیدروکربن‌های نسوخته است.

جیم والاس<sup>۱۳</sup> و الکساندرا کاتلن<sup>۱۴</sup> در سال ۱۹۹۵ آزمون تجربی با استفاده از گاز طبیعی و هایتن روی موتور شورولت لومینای شش استوانه انجام دادند [۴]. حجم مخلوط هایتن استفاده شده ۱۵٪ هیدروژن داشت. در این آزمون برای مقایسه گاز طبیعی و هایتن متغیرهایی مانند سرعت موتور، بار موتور، غنا و زمان جرقه یک بار برای گاز طبیعی و یک بار برای هایتن با ۲۰٪ هیدروژن در مد نظر قرار گرفتند. هر دو سوخت در محدوده نسبت‌های تعادلی ۱/۰۰ تا ۱/۰۳ آزمایش شد تا اثر تغییرات غنا بر بازده موتور و آلاینده‌ها مشاهده شود. نتایج آزمون نشان داد که مصرف ویژه سوخت در استفاده از هایتن کاهش می‌یابد. آلاینده هیدروکربن‌های نسوخته برای سوخت گاز طبیعی کمتر از هایتن بود، ولی در مورد اکسیدهای نیتروژن نتیجه عکس داشت.

در آزمایشی که در سال ۲۰۰۷ در دانشگاه تیسینگهوا<sup>۱۵</sup> فانهووما و هایکووان لیمو<sup>۱۶</sup> در چین انجام دادند، از موتور ۶ استوانه‌ای پاشش مستقیم دیزلی به کار رفته در اتوبوس شهری استفاده شد [۵]. در این آزمایش برای تهیه مخلوط هیدروژن و متان به شیوه‌ای متفاوت با تحقیقات دیگر عمل شد، یعنی به جای استفاده از مخلوط از پیش آماده‌شده هایتن، گاز طبیعی و هیدروژن در مرحله پاشش و پیش از ورود به محفظه احتراق با هم مخلوط می‌شدند. استفاده از این شیوه، تغییر درصد اختلاط دو سوخت را آسان‌تر می‌کند. نتایج نشان داد حد رقیق شدن سوخت با هیدروژن گسترش می‌یابد که به دلیل قابلیت رقیق‌سوزی هیدروژن است. اختلاط ۱۰٪، ۳۰٪ و ۵۰٪ هیدروژن، نسبت هوای اضافی را به ترتیب تا ۱/۸۲، ۲/۰۹ و ۲/۴ گسترش داد درحالی‌که این مقدار برای گاز طبیعی خالص ۱/۷۱ بود. همچنین در این آزمایش تأثیرات افزودن هیدروژن بر پیشی جرقه بررسی شد. در این تحقیق تأثیرات رقیق‌سوزی و تأخیر در جرقه‌زنی حاصل از افزودن هیدروژن بر روی بازده حرارتی، آلاینده‌ها و مصرف سوخت مطالعه شد که نشان می‌دهد استفاده از هایتن آلاینده‌های مونوکسیدکربن و هیدروکربن‌های نسوخته را کاهش می‌دهد.

تفاوت و اهمیتی که این تحقیق با تحقیقات مشابه دارد این است که در این تحقیق تمام سرعت‌ها در بار کامل و تمام بارهای موتور در دو سرعتی که متداول‌ترند، آزمایش شده‌اند تا الگویی کامل از تأثیر هیدروژن به دست آید. در تحقیقات گذشته معمولاً موتور در دور یا بار خاص آزمایش می‌شد.

## ۲- مقدمات آزمون

آزمون‌ها برای سه نوع سوخت شامل گاز طبیعی خالص، مخلوط هایتن<sup>۱۷</sup> با ۱۵٪ هیدروژن و هایتن با ۳۰٪ هیدروژن در نظر گرفته شد. این درصدها حجمی است. از یک مخزن ۲۸۰ لیتری با فشار بیشینه ۱۵۰ بار برای تأمین مخلوط استفاده شد که برای تهیه دقیق مخلوط مورد نظر، محاسبات ترمودینامیکی گاز کامل و الگوی دالتون [۷] مخلوط گازها استفاده شد.

فشار جزئی هر یک از مؤلفه‌ها برای مخلوط‌ها با ۱۵٪ هیدروژن و ۳۰٪ هیدروژن بدین ترتیب است:

۲. هیدروژن فاصله خاموشی<sup>۱</sup> بسیار کمتری نسبت به گاز طبیعی دارد. این ویژگی به حدی است که ممکن است شعله از فاصله بین دریچه و بستار<sup>۲</sup> و یا از بین حلقه‌های سمبه<sup>۳</sup> نیز عبور کند.

۳. هیدروژن محدوده اشتعال بسیار گسترده‌تری نسبت به متان (حدود ۶ برابر آن) دارد. این ویژگی به هیدروژن امکان می‌دهد که هم در مخلوط‌های بسیار غنی و هم در مخلوط‌های بسیار رقیق بسوزد.

۴. انرژی شعله‌وری هیدروژن بسیار کمتر از متان و در حدود ۲۰ برابر کمتر از آن است.

۵. دمای اشتعال خودبه‌خودی هیدروژن نسبت به گاز طبیعی بسیار گرم‌تر است.

۶. هیدروژن بسیار سریع‌تر از سوخت‌های دیگر و در حدود ۸ برابر سریع‌تر از متان می‌سوزد.

۷. ارزش حرارتی پایین<sup>۴</sup> هیدروژن در واحد جرم  $kJ/kg$  ۱۱۹۹۳۰ است که حدود ۳ برابر متان و بنزین است، ولی مقدار آن در واحد حجم از متان و بنزین کمتر است. در جدول ۱، مقادیر مشخصه‌های مهم این دو با یکدیگر مقایسه شده‌اند.

جدول ۱ مشخصات گاز طبیعی و هیدروژن [۲]

گاز طبیعی	هیدروژن	
۵۰۰۲۰	۱۱۹۹۳۰	ارزش حرارتی پایین جرمی ( $kJ/kg$ )
۰/۶۵۱۱۹	۰/۰۸۳۷۶۴	چگالی گاز در دما و فشار استاندارد ( $kg/m^3$ )
۳۲۵۷۳	۱۰۰۴۶	ارزش حرارتی پایین حجمی ( $kJ/m^3$ )
۱۷/۱۹	۳۴/۲۰	نسبت هوا به سوخت درست (استوکیومتریکی)
۴۵-۳۷	۳۲۵-۲۶۵	سرعت احتراق در شرایط هوای عادی ( $cm/s$ )
۳۳-۲۳	۲۵-۱۷	انرژی حرارتی که از شعله به محیط می‌تابد (%)
۰/۲۰۳	۰/۰۶۴	فاصله خاموشی در شرایط هوای عادی ( $cm$ )
۲۱۴۸	۲۳۱۸	دمای شعله در هوا ( $K$ )

از اوایل دهه ۱۹۹۰ میلادی نظریه استفاده از هیدروژن به عنوان سوخت مکمل در کنار بنزین یا گاز طبیعی مطرح شد و تحقیقاتی نیز در این زمینه در آمریکا، کانادا، چین، ایتالیا و ترکیه انجام شده است. به مخلوط هیدروژن و گاز طبیعی فشرده اصطلاحاً هایتن اطلاق می‌شود.

در تحقیقی که فارست<sup>۵</sup> و باور<sup>۶</sup> در سال ۲۰۰۰ انجام دادند، موتور تحقیقاتی CFR تک‌استوانه‌ای<sup>۷</sup> برای آزمایش به کار رفت [۱]. مخلوط سوخت با درصدهای حجمی هیدروژن ۲۰٪، ۴۰٪ و ۶۰٪ از مخازن تحت فشار ۱۸ مگاپاسکال به موتور فرستاده شد. هر سوخت در سرعت‌های ۷۰۰ و ۹۰۰ دور در دقیقه در هر دو حالت بار کامل و بار جزئی آزمایش شد. آزمون نشان داد که افزودن هیدروژن مقدار پیشی<sup>۸</sup> جرقه را برای رسیدن به گشتاور بهینه، کاهش داد. همچنین باعث کاهش توان در اثر کم شدن ارزش حرارتی حجمی شد. در عین حال، آزمون آن‌ها در مورد بازده حرارتی نتیجه غیرمعمولی نشان داد: با افزودن هیدروژن بازده حرارتی افت پیدا کرد.

فانهووما<sup>۹</sup> و وانگ<sup>۱۰</sup> تحقیقی تجربی با هدف بررسی تأثیر افزودن هیدروژن بر تغییرات چرخه به چرخه در موتور تک‌افشانه‌ای<sup>۱۱</sup> شش استوانه‌ای انجام دادند [۳]. نتایج نشان داد

1- Quenching Distance  
2- Cylinder Head  
3- Piston  
4- Low Heating Value  
5- T. W. Forest  
6- C. G. Bauer  
7- Single Cylinder  
8- Advance  
9- Fanhua Ma

10- Wang  
11- Throttle Body Injection, TBI  
12- Control  
13- Jim Wallace  
14- Alexandra Cattelán  
15- Tsinghua  
16- H. Limu  
17- HCNG

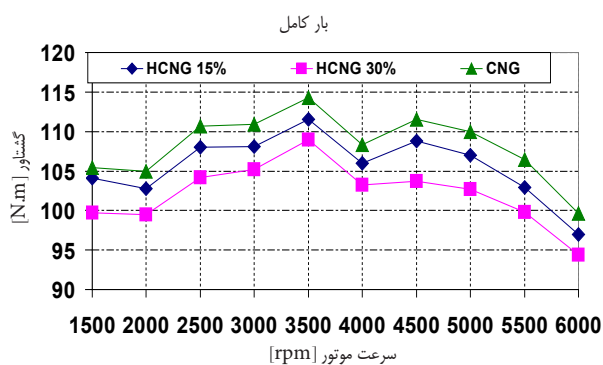
هوای اضافی و زمان جرقه‌زنی را پایش و تنظیم کرد. نرم‌افزار خوانش فشار برای نمایش و ثبت متغیرهایی مانند فشار داخل استوانه، فشار مؤثر متوسط نظری و مدت زمان احتراق به کار می‌رود. برای ثبت آلاینده‌ها، از دستگاه سنجش نوع و میزان آلاینده‌های پیربورگ استفاده شد.

### ۳- روشی آزمون

آزمایش‌ها در دو حالت بار کامل و بار جزئی انجام شد. در حالت بار کامل برای دوره‌های ۲۰۰۰ تا ۶۰۰۰ دور در دقیقه با فواصل ۵۰۰ دور در دقیقه داده‌برداری انجام شد. به‌توسط نرم‌افزار تنظیم<sup>۱۱</sup> و پایش موتور، زمان جرقه‌زنی و نسبت هوای اضافی ( $\lambda$ ) در سامانه پایش موتور<sup>۱۲</sup> قابل برنامه‌ریزی، تنظیم گردید تا بیشترین فشار مؤثر متوسط داخلی به‌دست‌آید. پس از تنظیم بیشترین فشار مؤثر متوسط داخلی، ثبت داده‌ها که شامل ثبت فشار داخل استوانه، توان، گشتاور، مصرف سوخت، آلاینده‌ها و دمای قسمت‌های مختلف است، انجام شد. داده‌برداری در هر دور، در ۱۰۰ چرخه انجام و متوسط آن ثبت شد. حالت بار جزئی، فقط برای دو سرعت ۲۰۰۰ و ۳۰۰۰ دور در دقیقه انجام شد که در آن پس از تنظیم دور موتور، از بارهای جزئی کم مانند ۲ بار تا بار کامل با فواصل ۱ بار مانند حالت بار کامل داده‌برداری در ۱۰۰ چرخه انجام و نتایج ثبت شد.

### ۴- نتایج

نتایج آزمون بار کامل: با توجه به شکل‌های (۱-۲) مشاهده می‌شود که هر چه درصد هیدروژن در مخلوط بیشتر شود، گشتاور و به دنبال آن توان موتور افت می‌کند. این پدیده را می‌توان چنین توجیه کرد که معمولاً سوخت‌های گازی به علت چگالی ضعیف و حالت گازی شکل خود، جایگزین بخشی از هوای ورودی به داخل استوانه می‌شوند و بازده تنفسی را کاهش می‌دهند. وجود هیدروژن در سوخت گاز طبیعی، اثر این پدیده را بیشتر می‌کند و بازده تنفسی موتور و در نتیجه گشتاور را کاهش می‌دهد. عامل دیگر در کاهش توان و گشتاور موتور برای بار کامل در اثر افزودن هیدروژن، کمتر بودن ارزش حرارتی هیدروژن در واحد حجم است.



شکل ۱ تغییرات گشتاور برای سه نوع سوخت استفاده شده

$$P_{CNG} = 127.5 \text{ bar} \quad \text{و} \quad P_H = 22.5 \text{ bar}$$

$$P_{CNG} = 105 \text{ bar} \quad \text{و} \quad P_H = 45 \text{ bar}$$

برای آزمایش از موتور ملی<sup>۱</sup> با مشخصات جدول ۲ و تجهیزاتی که در جدول ۳ آمده است، استفاده شد:

لگام ترمز<sup>۲</sup> استفاده‌شده در آزمون، از نوع «ادی کارنت» و ساخت شرکت شنک<sup>۳</sup> است. توان، گشتاور و دور بیشینه آن بترتیب ۲۳۰ کیلووات، ۸۰۰ نیوتن متر و ۸۵۰۰ دور در دقیقه است. حسگرهای فشار داخل استوانه از نوع پیزوالکتریک و ساخت شرکت ای‌وی‌ال<sup>۴</sup> اتریش است. این حسگرها در کنار شمع نصب می‌شود و نیازی به سوراخ کردن بستار برای جای‌گذاری آنها نیست.

جدول ۲ مشخصات موتور ملی EF7

نوع موتور	۴ استوانه‌ای خطی تنفس طبیعی
قطر استوانه	۷۸/۶ میلی‌متر
طول پیمایش سبمه	۸۵ میلی‌متر
حجم موتور	۱۵۸۷ سانتی‌متر مکعب
نسبت تراکم	۱۰/۸

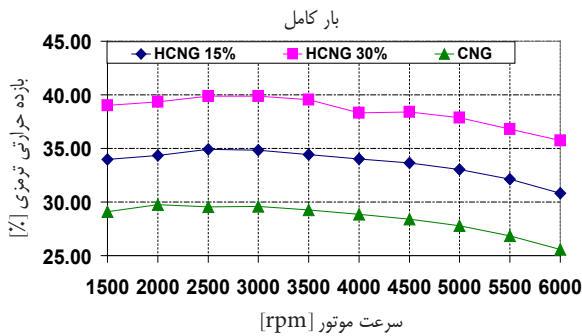
جدول ۳ تجهیزات استفاده‌شده در آزمون

تجهیزات	اندازه‌گیری
لگام ترمز شنک ۲۳۰ kW	دور و گشتاور موتور
حسگر لامپدا هوریا <sup>۵</sup>	نسبت هوا به سوخت
حسگر اندازه‌گیر فشار داخل استوانه (از نوع شمی)	فشار داخل استوانه
دماسنج نوع J <sup>۶</sup>	دمای هوای چندراهه ورودی
دماسنج نوع K	دمای گازهای چندراهه خروجی
تحلیل‌گر گاز پیربورگ <sup>۷</sup>	اندازه‌گیری آلاینده‌ها

برای اندازه‌گیری دمای چندراهه‌ها در این آزمون، برای چندراهه خروجی از دماسنج نوع K و برای چندراهه ورودی از نوع J استفاده شد. این دماسنج‌ها ساخت شرکت جومو<sup>۸</sup> آلمان هستند. محدوده دمایی دماسنج‌های چند راهه ورودی، ۴۰- تا ۷۵۰ درجه سانتی‌گراد و محدوده دمایی دماسنج‌های چندراهه خروجی، ۲۰۰- تا ۱۳۵۰ درجه سانتی‌گراد است. با هدف اندازه‌گیری متغیرهای وابسته به موقعیت میل‌لنگ، مانند فشار داخل استوانه، زمان جرقه‌زنی و مدت زمان احتراق، از حسگر رمزگذار زاویه<sup>۹</sup> ساخت شرکت ای‌وی‌ال استفاده شد. این حسگر بر سر میل‌لنگ نصب می‌شود و این امکان را فراهم می‌آورد تا فشار داخل استوانه نسبت به موقعیت زاویه‌ای میل‌لنگ نمایش داده شود. برای پایش<sup>۱۰</sup>، تنظیم و نمایش داده‌ها از نرم‌افزارهای مدیریت موتور و خوانش فشار استفاده شد. با استفاده از نرم‌افزار پایش موتور، می‌توان متغیرهای مختلفی مانند نسبت

1- EF7  
2- Dynamometer  
3- Schenck  
4- AVL  
5- Horiba  
6- Thermo couple

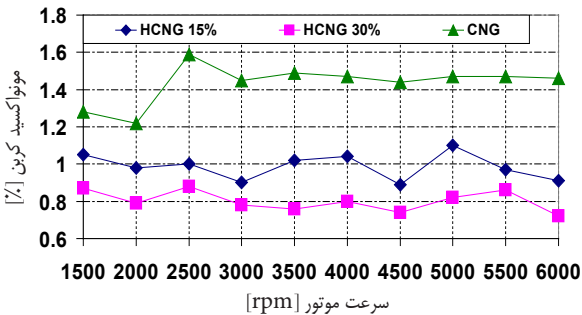
7- Pierburg  
8- Jumo  
9- Angle Encoder  
10- Control  
11- Calibration  
12- Engine Control Unit, ECU



شکل ۴ بازده حرارتی بر حسب سرعت موتور و تأثیر هیدروژن بر آن

عامل اصلی در پایش آلاینده مونوکسیدکربن نسبت هوای اضافی است. در آزمون‌های بار کامل و بار جزئی که انجام شد، در نسبت هوای اضافی تغییری اعمال نمی‌شد. برای توجیه کاهش آلاینده مونوکسیدکربن در اثر افزودن هیدروژن به گاز طبیعی شکل ۵، می‌توان سه عامل را بیان کرد. عامل اول کم شدن تعداد اتم‌های کربن سوخت به علت استفاده از هیدروژن است که باعث کاهش مولکول‌های مونوکسیدکربن و دی‌اکسیدکربن می‌شود.

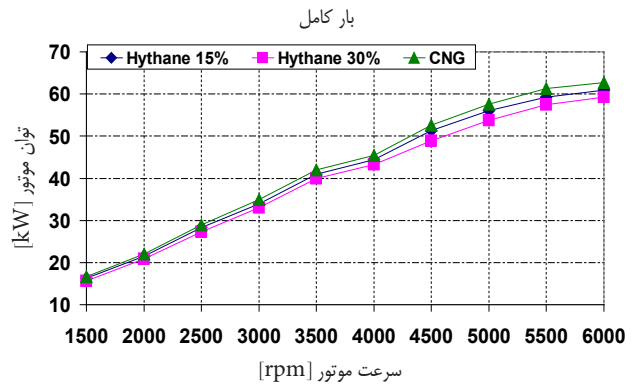
عامل دوم به نرخ سوزش شدیدتر هیدروژن باز می‌گردد. در وضعیت فشار و دمای بیشینه داخل استوانه، ساز و کار تولید مونوکسیدکربن به شرایط تعادلی نزدیک است، ولی از موقعیت ۶۰ درجه پس از نقطه مکث بالا، در شرایط جنبشی انجام می‌شود. در شرایط تعادلی میزان تشکیل مونوکسیدکربن کمتر از شرایط جنبشی است. هیدروژن باعث افزایش فشار بیشینه داخل استوانه می‌شود و از طرف دیگر سرعت اشتعال را افزایش می‌دهد.



شکل ۵ تغییرات آلاینده مونوکسیدکربن بر حسب دور برای سوخت‌های استفاده شده

سرعت سوزش بیشتر هیدروژن باعث می‌شود قسمت بیشتر احتراق در شرایط نزدیک به حالت تعادلی رخ دهد و قسمت کمتری از اشتعال سوخت در شرایط سینتیکی انجام شود، درحالی‌که به علت سرعت اشتعال کند گاز طبیعی مقدار بیشتری از سوزش در شرایط سینتیکی رخ می‌دهد. نتیجه آن که با استفاده از هیدروژن، مقدار کمتری مونوکسیدکربن تولید می‌شود.

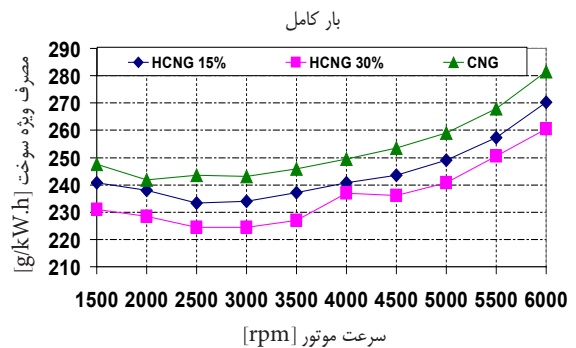
با توجه به شکل ۶، مشاهده می‌شود که با افزودن هیدروژن به گاز طبیعی در بار کامل، مقدار هیدروکربن‌های نسوخته به میزان چشمگیری کاهش می‌یابد.



شکل ۶ تغییرات توان موتور برای سوخت‌های استفاده شده

نمودارها نشان می‌دهند که برای سرعت‌های مختلف افزودن هیدروژن تا ۳۰٪، توان و گشتاور را به طور متوسط تا ۶/۵٪ کاهش می‌دهد، درحالی‌که هایتان با ۱۵٪ هیدروژن، این دو متغیر را به طور متوسط تنها ۴/۲٪ کاهش می‌دهد.

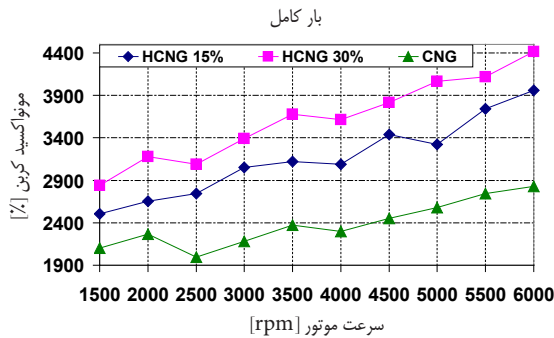
با توجه به نتایج شکل ۳، با افزودن هیدروژن به سوخت گاز طبیعی فشرده، مصرف سوخت ویژه موتور در بار کامل کاهش می‌یابد. با متوسط‌گیری از میزان مصرف سوخت در سرعت‌های مختلف، برای مخلوط با ۱۵٪ هیدروژن ۵/۳٪ کاهش و برای مخلوط با ۳۰٪ هیدروژن، ۸/۶٪ کاهش در متغیر مصرف ویژه سوخت رخ داد. علت این امر به انرژی بیشتر هیدروژن در واحد جرم نسبت به گاز طبیعی فشرده باز می‌گردد. علت دوم این است که سرعت احتراق هیدروژن بیشتر از گاز طبیعی است که نتیجه آن افزایش بازده حرارتی موتور است.



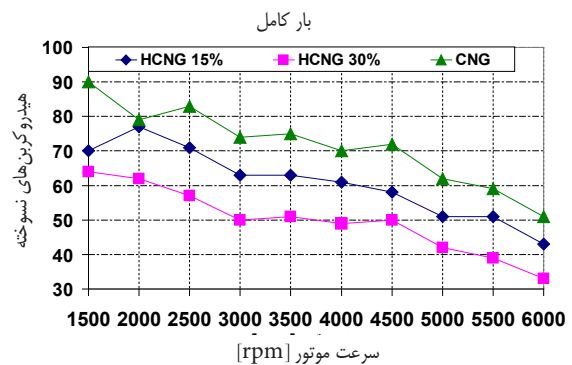
شکل ۷ مصرف ویژه سوخت و تأثیر افزودن هیدروژن بر آن

بازده حرارتی با مصرف ویژه سوخت نسبت عکس دارد [۸] و هر چه بازده حرارتی بیشتر شود، مصرف ویژه سوخت کاهش خواهد یافت. چنانکه معمولاً در شرایط کاری که بازده حرارتی بیشترین مقدار را داشته باشد، مصرف ویژه سوخت، کمترین مقدار را خواهد داشت. شایان ذکر است که هرچه دور موتور بیشتر می‌شود، مصرف ویژه سوخت افزایش می‌یابد زیرا به طور نسبی توان اصطکاکی<sup>۱</sup> موتور بیشتر می‌شود که باعث افزایش مصرف سوخت می‌شود. افزایش توان اصطکاکی باعث افت بازده حرارتی نیز می‌شود. زیرا انرژی بیشتری از احتراق باید صرف جبران توان اصطکاکی موتور شود. نتایج بررسی بازده حرارتی بر حسب سرعت موتور و تأثیر هیدروژن بر آن در شکل ۴ نشان داده شده است.

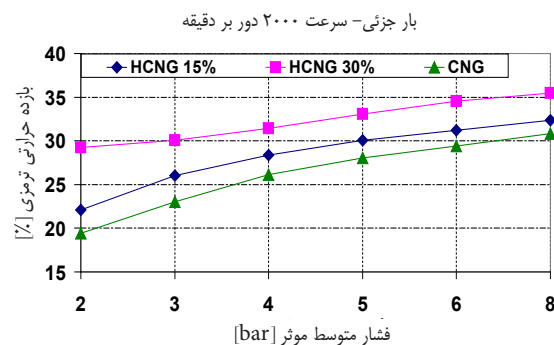
1- Friction Power  
2- Kinetic



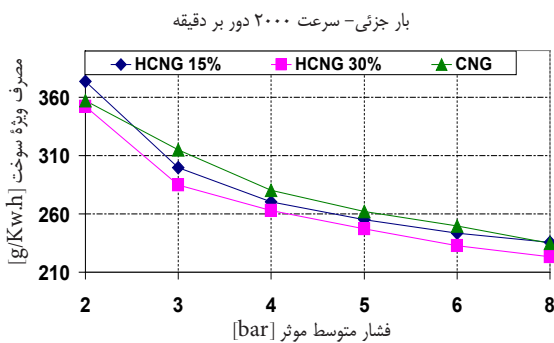
شکل ۷ تغییرات آلایندۀ آکسیدهای نیتروژن در وضعیت بار کامل برای سوخت‌های مختلف



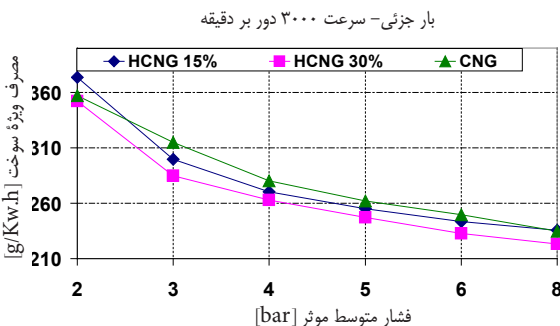
شکل ۸ تغییرات آلایندۀ هیدروکربن برحسب دور موتور در وضعیت بار کامل برای سوخت‌های استفاده شده



شکل ۹ بازده حرارتی در وضعیت بار جزئی برای فشارهای مؤثر متوسط (BMEP) مختلف در سرعت ۲۰۰۰ دور بر دقیقه



شکل ۱۰ بازده حرارتی در وضعیت بار جزئی برای فشارهای مؤثر متوسط (BMEP) مختلف در سرعت ۲۰۰۰ دور بر دقیقه



شکل ۱۱ تغییرات مصرف ویژه سوخت موتور نسبت به تغییر فشار مؤثر متوسط واقعی در سرعت ۳۰۰۰ دور بر دقیقه برای سوخت‌های مختلف

علت‌های کاهش عبارتند از:

۱- افزایش دمای محفظه احتراق، که این افزایش باعث به تأخیر افتادن خاموشی شعله در هنگام رسیدن به دیواره استوانه می‌شود.

۲- افزایش دمای گازهای حاصل از احتراق و اکسیژن موجود در گازهای خروجی، که باعث به وجود آمدن پس واکنش در گازهای خروجی می‌شود و در دماهای گرم، این هیدروکربن‌ها اکسید می‌شوند.

نتایج حاصل از آزمون نشان داد که دمای گازهای خروجی از استوانه در هنگام استفاده از هایتن بیش از حالتی است که از گاز طبیعی خالص استفاده شده است. البته افزایش اکسیژن در گازهای خروجی، به هنگام استفاده از مخلوط هایتن با ۳۰٪ هیدروژن بسیار بیشتر از وقتی است که از مخلوط هایتن ۱۵٪ استفاده شده است. تأخیر در زمان جرقه‌زنی نیز به نوبه خود باعث کاهش این آلایند می‌شود. زمان جرقه‌زنی بهینه برای هایتن نسبت به گاز طبیعی دیرتر انجام می‌شود، پس باعث کاهش هیدروکربن‌ها خواهد شد.

نکته دیگر در نتیجه آزمون بار کامل، کاهش مقدار هیدروکربن‌ها در اثر افزایش دور موتور است. چون با افزایش سرعت موتور فرصت انتقال حرارت از موتور کاهش می‌یابد، بنابراین دمای دیواره محفظه احتراق افزایش می‌یابد و در نتیجه ضخامت لایه خاموشی کم می‌شود که نتیجه آن سوختن کامل‌تر هیدروکربن‌هاست.

اکسید نیتروژن با افزودن هیدروژن به گاز طبیعی بیشتر می‌شود شکل ۷. دما و فراوانی اکسیژن اصلی را در تولید این آلایندها بر عهده دارند.

فشار داخل استوانه در هنگام استفاده از مخلوط هایتن افزایش می‌یابد که خود باعث افزایش دمای احتراق می‌شود که نتیجه افزایش دما، تشکیل بیشتر آلایندۀ اکسید نیتروژن است. عامل دیگر، بیشتر بودن تعداد هوای مخلوط است، زیرا نسبت هوا به سوخت درست‌تر برای هایتن بیشتر از گاز طبیعی است [۱]. علاوه بر این، دمای اشتعال هیدروژن گرمتر از متان است [۲] و باعث گرمتر شدن دمای احتراق هایتن می‌شود.

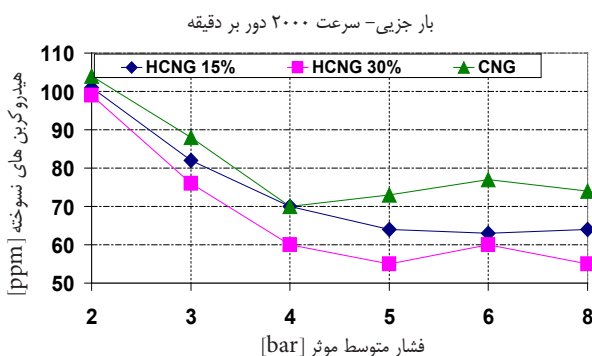
نتایج بار جزئی: برای دستیابی به الگوی کامل از کارکرد موتور و آلایندها برای سوخت‌های مختلف، آزمون‌های بار جزئی در دورهای ۲۰۰۰ و ۳۰۰۰ دور بر دقیقه انجام شد. این دو سرعت خاص به این علت انتخاب شد که بویژه در چرخه‌های شهری، سرعت‌های متداولی هستند. هنگامی که موتور در وضعیت بار جزئی کار می‌کند، دریچه گاز به‌طور کامل باز نیست و در مسیر عبور هوا محدودیت ایجاد می‌کند که باعث افت فشار و شار سوخت و در نهایت کاهش توان می‌شود. بسته شدن دریچه گاز در بار جزئی، باعث افزایش افت تلمبه‌ای<sup>۲</sup> می‌شود که نتیجه آن کاهش بازده حرارتی و افزایش مصرف ویژه سوخت موتور است. این امر در شکل‌های ۸-۱۰ مشاهده می‌شود که مصرف ویژه سوخت و بازده حرارتی با افزایش بار در سرعت ۲۰۰۰ دور بر دقیقه و فشارهای مختلف، به‌طور متوسط بترتیب در حدود ۳۳٪ کاهش و ۳۱٪ افزایش می‌یابند.

1- Past Reaction  
2- Stoichiometry  
3- Pumping Loss

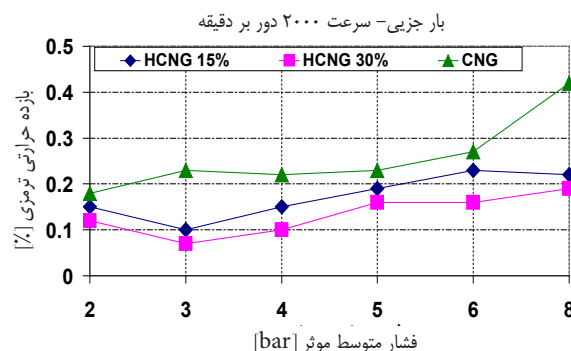
همچنین از این شکل‌ها برمی‌آید که افزودن هیدروژن در هر بار، باعث افت مصرف ویژه سوخت و بیشتر شدن بازده حرارتی موتور می‌شود که علت آن به سرعت احتراق تند هیدروژن باز می‌گردد. هر چه فشار مؤثر متوسط بیشتر می‌شود، بازده حرارتی بیشتر می‌شود و مصرف سوخت که نسبتی عکس با این مؤلفه دارد، کاهش می‌یابد. با افزایش فشار مؤثر متوسط، تأثیر افزودن هیدروژن بر میزان افزایش بازده حرارتی کم می‌شود. این پدیده را می‌توان بدین صورت توجیه کرد که در فشارهای ضعیف که دمای محفظه احتراق نسبتاً خنک‌تر است، افزودن هیدروژن تأثیر بیشتری بر افزایش دمای موتور و انتقال حرارت دارد و بازده حرارتی را افزایش می‌دهد. شایان ذکر است که در داده برداری برای سرعت ۲۰۰۰ دور در دقیقه و فشار ۲ بار، خط رخ داده که میزان مصرف سوخت را بیش از مقدار صحیح نشان می‌دهد.

شکل‌های ۱۱ و ۱۲ میزان تولید آلاینده مونوکسید کربن را بر حسب فشار مؤثر متوسط نشان می‌دهند. مشاهده می‌شود که در تمام بارها، افزودن هیدروژن باعث کاهش این آلاینده می‌شود. برای این رفتار، می‌توان سه عامل را عنوان کرد. در بارهای کم، سرعت انتشار شعله در هنگام احتراق، باعث ثابت ماندن غلظت زیاد مونوکسید کربن می‌شود، زیرا که فرصت اکسید شدن را پیدا نمی‌کند.

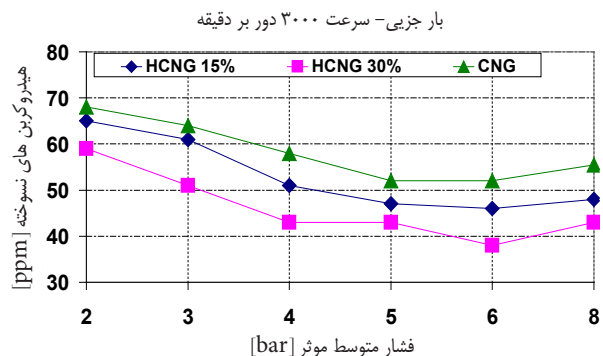
در وضعیت بار جزئی نیز اکسیدهای نیتروژن، رفتاری مغایر با آلاینده‌های دیگر دارند. هرچه قدر بار موتور کاهش می‌یابد، مقدار این آلاینده افت می‌کند زیرا بسته شدن هرچه بیشتر دریچه گاز باعث کاهش دمای بیشینه داخل استوانه می‌شود و از طرفی کسر گازهای باقی‌مانده از چرخه پیشین را بیشتر می‌کند.



شکل ۱۳ تغییرات آلاینده هیدروکربن‌های نسخته نسبت به تغییر فشار مؤثر

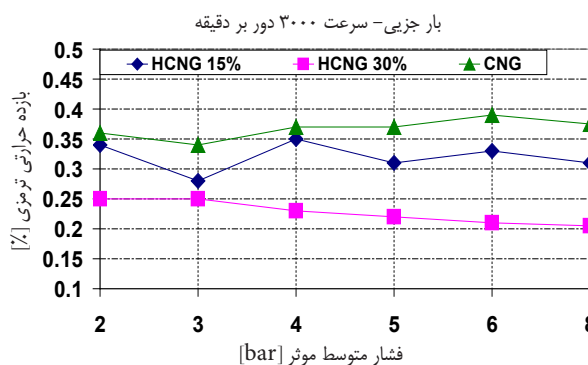


شکل ۱۱ تغییرات آلاینده مونوکسید کربن نسبت به تغییر فشار مؤثر متوسط واقعی در سرعت ۲۰۰۰ دور در دقیقه برای سوخت‌های مختلف



شکل ۱۴ تغییرات آلاینده هیدروکربن‌های نسخته نسبت به تغییر فشار مؤثر متوسط

واقعی در سرعت ۳۰۰۰ دور در دقیقه برای سوخت‌های مختلف



شکل ۱۲ تغییرات آلاینده مونوکسید کربن نسبت به تغییر فشار مؤثر متوسط واقعی در

سرعت ۳۰۰۰ دور در دقیقه برای سوخت‌های مختلف

کاهش دما باعث کاهش اکسیدهای نیتروژن می‌شود و گازهای باقی‌مانده نیز تأثیر رقیق‌کننده دارند که موجب کاهش هر چه بیشتر تولید این آلاینده می‌شوند. دمای گرم‌تر محفظه احتراق به هنگام استفاده از هایتان، باعث می‌شود که اکسیدهای نیتروژن حتی در مرحله انبساط و افت دما تا پیش از باز شدن دریچه دود، فرصت کمتری برای تجزیه شدن داشته باشند. یکی از عوامل بسیار مؤثر بر میزان آلاینده‌ها، رقیق کردن مخلوط سوخت و هواست. بدین معنی که به جای کار در وضعیت درست، موتور با نسبت هوای اضافی بزرگتر کار کند.

وجود هیدروژن باعث افزایش سرعت شعله می‌شود و این پدیده را کاهش می‌دهد. همچنین به علت کوتاه بودن مدت زمان پس‌واکنش (به علت سرعت احتراق تند)، هیدروکربن‌های نسخته فرصت کمی برای اکسید شدن دارند که در نتیجه مقدار این آلاینده کاهش خواهد یافت.

در بارهای کم، مقدار هیدروکربن‌های نسخته بیشتر است. علت این امر کاهش دمای محفظه احتراق و در نتیجه کاهش اکسید شدن در نزدیکی دیواره محفظه و شیارهای داخل آن است. همان‌طور که در بررسی نتایج حالت بار کامل گفته شد، دمای