

صرفه‌جویی در مصرف انرژی کولرهای آبی با به‌کارگیری موتورهای آهنربا دائم بدون جاروبک

^۱ ابوالفضل حلوائی نیاسر*، ^۲ فریبرز عشرت‌آبادی

چکیده

کولرهای آبی به دلیل هزینه پائین، در اغلب مناطق مرکزی و اقلیم گرم و خشک ایران جهت خنک‌سازی مورد استفاده قرار می‌گیرند و به عنوان یکی از مصرف‌کنندگان عمده توان الکتریکی شناخته می‌شوند. اغلب کولرهای آبی از موتورهای القایی تک‌فاز با اتصال مستقیم به شبکه برق در مقادیر مختلف توانی بهره می‌برند. اما بهره این موتورها بسیار پائین است و جایگزینی آنها با موتورهای الکتریکی پربازده مورد توجه دستگاه‌های مختلف حاکمیتی است. استفاده از موتورهای آهنربا دائم بدون-جاروبک (و یا براشلس) امروزه به دلیل مزایای ممتازشان در بسیاری از کاربردهای صنعتی و خانگی مورد توجه قرار گرفته است. در این مقاله جزئیات به‌کارگیری موتور بدون جاروبک در کاربرد کولر آبی ارائه و الزامات و استانداردهای موردنیاز طراحی و ساخت موتور بدون جاروبک و درایو آن بیان می‌گردند. در ادامه یک موتور بدون جاروبک hp 5/0 و درایو آن طراحی، ساخته و تست می‌شود. همچنین یک کولر آبی 5000 m³/h مجهز به موتور بدون جاروبک در آزمایشگاه مرجع تست هوادهی قرار می‌گیرد. نتایج به‌دست آمده، بیانگر افزایش قابل ملاحظه بهره مصرف انرژی در مقایسه با کولرهای آبی مجهز به موتور القایی تک‌فاز است. همچنین ملاحظات اقتصادی استفاده از موتورهای بدون جاروبک و افزایش هزینه اولیه ناشی از سیستم جدید و سایر ملاحظات فنی در این مقاله مورد بحث قرار می‌گیرند. نتایج حاصله نشان می‌دهند که استفاده از موتورهای بدون جاروبک در این کاربرد می‌تواند گامی بسیار بزرگ در صرفه‌جویی در مصرف انرژی، حفظ محیط زیست و کاهش مشکلات ناشی از مصرف بی‌رویه برق در کشور باشد.

تاریخ دریافت:

۱۳۹۷/۱۰/۱۸

تاریخ پذیرش:

۱۳۹۸/۲/۲۶

کلمات کلیدی:

بهره انرژی،
درایو الکتریکی،
صرفه‌جویی در مصرف انرژی،
کولر آبی،
کیفیت توان،
موتور آهن‌ربا دائم
بدون جاروبک (براشلس)

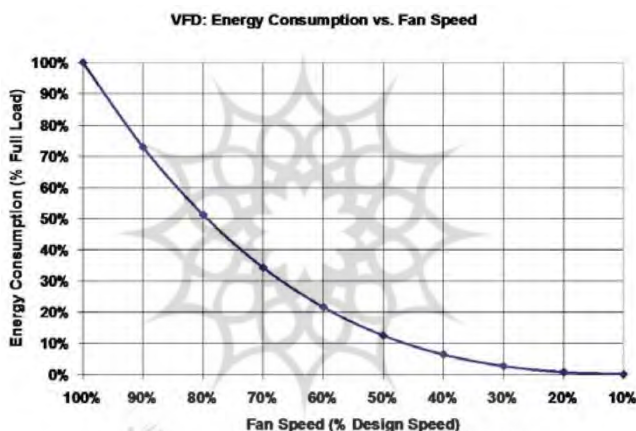
۱. دانشیار، گروه مهندسی قدرت، دانشکده مهندسی برق و کامپیوتر، دانشگاه کاشان (نویسنده مسئول) halvaei@kashanu.ac.ir
۲. کارشناس، شرکت آرمان انرژی، شهرک صنعتی توس، مشهد، ایران. fariborz_esh@yahoo.com

۱. مقدمه

افزایش بی‌رویه مصرف انرژی در کشور و نزدیک شدن و عبور از پیک تولید در فصول گرم سال، مشکلات زیادی را برای مصرف کنندگان و شرکت‌های برق منطقه‌ای و همچنین نیروگاه‌ها به وجود آورده است. از طرفی، دادن خاموشی به مشتری‌ها به‌ویژه در مناطق گرمسیری کشور سبب ایجاد نارضایتی عمومی در سطح جامعه می‌شود و از طرف دیگر ایجاد نیروگاه‌های جدید جهت پاسخ به پیک بار نه از نظر اقتصادی و نه از نظر زیست‌محیطی مقرون به‌صرفه است. جهت رفع مشکلات فوق‌الذکر، یکی از موضوعاتی که به طوری جدی، مدنظر شرکت‌های برق و همچنین دولت است، کاهش مصرف انرژی با افزایش بهره‌تجهیزات الکتریکی است (Sojdei, 2014). یکی از مصرف‌کنندگان عمده توان الکتریکی چه در سطح دنیا و چه در کشورمان، موتورهای الکتریکی هستند که آمار بیان‌گر مصرف بیش از ۵۰٪ توان الکتریکی تولیدی توسط موتورها هستند. این درصد در بخش خانگی و تجاری باهم بیشتر از مقدار فوق است منطقی است جهت افزایش بهره مصرف انرژی، ابتدا کاربردهایی مورد توجه قرار بگیرد که بیشترین تعداد و طولانی‌ترین ساعات مصرف در طی شبانه‌روز را دارند. موتورهای الکتریکی مورد استفاده در کمپرسور یخچال، هواسازهای خانگی و دمنده‌ها، ماشین‌های لباس‌شویی و ظرف‌شویی از جمله این مصرف‌کنندگان هستند که سازندگان آنها تلاش‌های زیادی را جهت بهبود عملکرد موتورهایشان، و یا جایگزینی موتورهای کم‌بازده آنها با موتورهای پربازده انجام داده‌اند و در بسیاری از موارد این تغییرات تجاری نیز گشته و اقبال مصرف‌کنندگان هم به آنها بسیار خوب بوده است (صادق زاده و دیگران، ۱۳۸۴).

استفاده از درایوهای الکتریکی سرعت متغیر جهت تغذیه موتورهای الکتریکی در کاربردهای صنعتی از جمله راهکارهای پذیرفته شده است و مجهز نمودن موتورهای هواسازهای صنعتی (HVACs) به درایو در اغلب صنایع مورد توجه قرار گرفته است (Lee, 2014). با توجه به آن که توان مصرفی یک دمنده هوا با توان سوم سرعت آن متناسب است، استفاده از درایوهای سرعت متغیر، و تغییر سرعت به‌منظور دست‌یابی به هواسازی مناسب، سبب کاهش چشم‌گیر مصرف انرژی می‌گردد (Fernando, 2016). شکل (۱) منحنی انرژی مصرفی یک دمنده بر حسب سرعت دورانی محور آن را نمایش می‌دهد. مشاهده می‌گردد که در مقادیر ۸۰٪ و ۶۰٪ سرعت نامی، انرژی مصرفی به ترتیب حدود ۵۰٪ و ۸۰٪ کاهش می‌یابد [۵].

در کاربردهای توان پائین به‌ویژه خانگی و تجاری که برق مشترکین تک‌فاز است، اغلب نیز از موتورهای تک‌فاز استفاده می‌شود. به‌کارگیری درایو الکتریکی سرعت متغیر در این نوع کاربردها با توجه به محدودیت‌ها و پائین بودن ذاتی بهره موتورهای تک‌فاز، احتمالاً تأثیر چشم‌گیری بر صرفه‌جویی در مصرف انرژی ندارد و از طرفی، اضافه شدن درایو به لحاظ اقتصادی، هزینه سرمایه‌گذاری و قیمت تجهیز را بالا می‌برد که ممکن است موفقیت در فروش تجاری را به شدت کاهش دهد. لذا اولین قدم در این‌گونه کاربردها، بالا بردن بهره موتور الکتریکی با بهبود طراحی و یا استفاده از موتورهای جدید پربازده است. استفاده از موتورهای آهن‌ربا دائم بدون جاروبک، موتورهای سوئیچ رلوکتانس و ... در همین راستاست (Cohen, 2007, Persson, 2007، بهرام‌گیری، ۱۳۸۸)



شکل ۱. تغییرات مصرف انرژی در یک دمنده برحسب سرعت دورانی محور آن (Binder, 2008)

در کشور خودمان و با توجه به اقلیم خاص آب و هوایی و گرم و خشک اغلب مناطق ایران، موتورهای الکتریکی مورد استفاده در کولرهای آبی پرمصرف‌ترین و پرتعدادترین نوع تجهیزات هستند. آمارهای رسمی کشور بیان‌گر وجود ۱۷ میلیون موتور کولر آبی فعال است که در بیش از نصف سال کار می‌کنند و اتفاقاً مشکلات مصرف برق نیز مربوط به ماه‌های گرم سال است. با در نظر گرفتن توان مصرفی ۴۰۰ وات بر هر کولر آبی و بهره ۷۰ درصد از مرحله تولید توان الکتریکی تا محل مصرف (درب منازل)، حدود ۱۰ گیگاوات توان تولیدی نیروگاه‌ها در سطح کشور توسط موتورهای کولرهای آبی مصرف می‌شود که رقم بسیار قابل ملاحظه‌ای است و در حد ۲۰ درصد مقدار متوسط توان الکتریکی

کشور است. افزایش بهره و کاهش مصرف انرژی در این موتورها با توجه به یکسان بودن الگوی مصرف در تمامی موتورهای الکتریکی کولری، کمک بسیار بزرگی به کشور چه از نظر کاهش مصرف سوخت‌های فسیلی و آلودگی‌های زیست محیطی است. صرفه‌جویی ۲۰ درصدی در مصرف انرژی هر موتور کولر آبی منجر به صرفه‌جویی در حدود ۲ گیگا وات می‌شود که توان حداقل دو نیروگاه حرارتی بزرگ است. یکی از موتورهایی که می‌تواند به عنوان جایگزین موتورهای تک‌فاز القایی مورد استفاده در کولرهای آبی متداول به کار گرفته شود، موتورهای آهن‌ر با دائم بدون جاروبک (و یا به اختصار موتورهای بدون جاروبک) است (Pullaguram, 2016). این موتورها عموماً دارای بهره بالای ۸۵ درصد هستند که با احتساب بهره درایو آنها می‌توان توقع بهره بالای ۸۰ درصد از آنها را از دید شبکه داشت. مقایسه این مقادیر با مقادیر مشابه برای موتورهای تک‌فاز بیانگر افزایش حداقل ۳۰ درصد بهره می‌باشد. خوشبختانه دانش طراحی و ساخت موتورهای بدون جاروبک چه در سطح دانشگاهی و چه در صنایع و شرکت‌های داخلی در حد اعلا‌ی آن وجود دارد و تنها گلوگاه تولید تجاری این موتورها، آهن‌ر با دائم به کار رفته در آن است که با توجه به محدود بودن منابع آن، نیازمند توجه و بررسی بیشتری است. با توجه به استفاده دائمی از مبدل الکترونیک قدرت (درایو) برای این موتورها، قیمت نهایی مجموعه موتور و درایو بیش از قیمت موتورهای کولری تک‌فاز می‌گردد که دستگاه حاکمیتی باید پشتیبانی مناسبی از آن به عمل آورد تا هم مصرف کنندگان کولر (مردم) و کارخانجات سازنده کولرهای آبی هم تولیدکنندگان موتور بدون جاروبک تشویق به استفاده از آن بشوند.

در کنار افزایش چشم‌گیر بهره مصرف انرژی الکتریکی توسط موتورهای بدون جاروبک، امکانات قابل توجه دیگری از جمله دور متغیر بودن کولر (نه لزوماً کار در دو دور کند و تند)، قابلیت کنترل از راه دور، قابل مجتمع شدن با سیستم‌های مدیریت انرژی ساختمان که هم اکنون جزو مباحث روز است، نیز با استفاده از موتورهای بدون جاروبک به دست خواهد آمد که برای مشتریان نهایی کولر جذاب است. مباحث کیفیت توان از جمله توان راکتیو و ایجاد هارمونیک‌ها و افت ولتاژ نیز با طراحی درست و منطبق بر استاندارد درایو این موتورها کاملاً قابل دستیابی است.

جدول ۱. ۰/۵ hp جهت کاربرد در کولر آبی با هوادهی $5000 \text{ (m}^3/\text{h)}$

توضیحات	مقدار	پارامتر
یا ۰/۵ hp در دور تند فن	۳۷۵ W	توان موتور
با رواداری $\pm 10 \text{ rpm}$	۳۰۰ rpm	دور کند فن
با رواداری $\pm 10 \text{ rpm}$	۴۵۰ rpm	دور تند فن
با قطر فلکه - پولی به ترتیب برابر ۷۰ mm و ۲۵۶ mm	۹۵۰ rpm	دور کند موتور
	۱۴۵۰ rpm	دور تند موتور
بهره از دید ورودی درایو	٪۶۶/۳	بهره در دور کند
بهره از دید ورودی درایو	٪۸۱/۱	بهره در دور تند
مطابق ۳-۱-۳۰-۳۷۷۲	٪۶۱/۹	بهره در نصف دور تند
با قابلیت کار بین ۱۷۵-۲۵۰	۲۲۰ V	ولتاژ ورودی درایو
در هر دو دور تند و کند	بیش از ۰/۹۵	ضریب توان
در خروجی درایو	کمتر از ۴۰ mA	جریان مود مشترک
در حالت با سنسور موقعیت	حداکثر ۵ ثانیه	زمان راه‌اندازی
	٪۱ سرعت نامی	حداکثر ریبیل سرعت
هارمونیک سوم	۱/۹ A	اعوجاج هارمونیک جریانی ورودی (مطابق استاندارد (۲-۳-۷۲۶۰)
هارمونیک پنجم	۱ A	
هارمونیک هفتم	۰/۵۵ A	
	کمتر از ۵۵ dB	میزان نویز صوتی
حداکثر $1/6 \text{ mm/s}^2$		میزان ارتعاشات مکانیکی
	۵۵	درجه حفاظت IP درایو
	۲۲	درجه حفاظت IP موتور

مأخذ: نتایج تحقیق

این مقاله به بررسی فنی و اقتصادی جایگزینی موتور القایی تک‌فاز مورد استفاده در کولرهای آبی با موتورهای بدون جاروبک می‌پردازد و جزئیات جایگزینی و تست‌های عملکردی یک موتور بدون جاروبک ساخته شده برای یک کولر آبی ۵۰۰۰ تشریح می‌گردد. در ادامه و بخش ۲ این مقاله

الزامات فنی مورد نیاز موتورهای بدون جاروبک قابل استفاده در کاربرد کولر آبی و استاندارد ملی تدوین شده در مورد موتورهای بدون جاروبک تشریح می‌گردد. در بخش ۳ نتایج ساخت و تست موتور بدون جاروبک طراحی شده برای کاربرد کولر آبی براساس استاندارد ملی تدوین شده ارائه می‌گردند. در ادامه و بخش ۴ نتایج تست هوادهی کولر مجهز به موتور بدون جاروبک در آزمایشگاه مرجع ارائه می‌شوند. در بخش ۵ در مورد ملاحظات فنی و اقتصادی این جایگزینی و استفاده از موتورهای بدون جاروبک بحث می‌شود. بخش آخر نیز به بیان نتایج حاصل از این پروژه و ارائه پیشنهادها اختصاص دارد.

۲. الزامات مورد نیاز موتور بدون جاروبک در کاربرد کولر آبی

الزامات مورد نیاز موتورهای بدون جاروبک مورد استفاده در کاربرد کولر آبی با توجه به مشخصات عملکردی کولرهای آبی موجود در بازار توسط مرکز تحقیقات موتورهای الکتریکی پیشرفته پژوهشگاه نیرو تعیین گردیده‌اند. بخشی از این الزامات نیز با توجه به استاندارد جدید ملی در مورد موتورهای بدون جاروبک به شماره ۳-۱-۳۰-۳۷۷۲ با عنوان " ماشین‌های الکتریکی گردان معیارها و مشخصات فنی مصرف انرژی و دستورالعمل برچسب انرژی موتورهای جریان مستقیم بدون جاروبک " (سازمان ملی استاندارد، ۱۳۹۶) و بقیه بر مبنای استانداردهای موجود برای موتورهای در کاربرد خانگی تعیین شده‌اند (سازمان ملی استاندارد، ۱۳۸۹). با توجه به اینکه کولرهای آبی موجود در بازار برحسب حجم هوادهی در سه رده اصلی ۳۵۰۰، ۵۰۰۰ و ۷۰۰۰ متر مکعب بر ساعت (m^3/h) قابل تقسیم‌بندی هستند و موتورهای القایی تک‌فاز مورد استفاده در این کولرها نیز به ترتیب دارای توان‌های ۰/۳۳ (یک سوم)، ۰/۵ (یک دوم) و ۰/۷۵ (سه چهارم) اسب بخار (hp) هستند، لذا توان موتورهای بدون جاروبک مورد استفاده در این سه کولر دقیقاً برابر همین سه توان تعیین گردیده‌اند. همچنین با توجه به ساختار فن کولرهای موجود، سرعت دورانی فن کولرهای مجهز به موتور بدون جاروبک نیز دقیقاً برابر سرعت دورانی فن کولرهای موجود تعیین گردیده‌اند. انتخاب نسبت قطر فلکه به پولی حتی‌الامکان برابر با مقادیر متناظر در کولرهای آبی متداول توصیه شده‌اند، اما مهم سرعت دورانی فن است که عدد آن مشخص شده است. در جدول (۱) الزامات عملکردی و مشخصات موردنظر موتور بدون جاروبک با توان ۰/۵ hp مورد استفاده در کولر ۵۰۰۰ ذکر شده‌اند. برای کولرهای ۳۵۰۰ و ۷۰۰۰ نیز مشابه چنین مشخصاتی الزام شده‌اند. مقادیر بهره، ولتاژ و سایر پارامترهای کیفیت توان همگی از ورودی درایو موتور

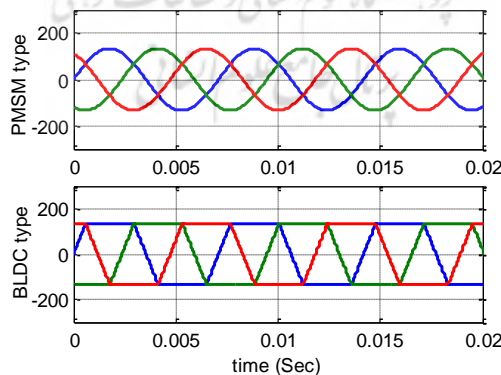
بدون جاروبک در نظر گرفته شده‌اند. علاوه بر مشخصات عملکردی ذکر شده در جدول زیر، درایو و موتور بدون جاروبک طراحی شده باید واجد شرایط دیگری هم باشد. برای نمونه تعداد سیم‌های بین کلید کولر و درایو باید حداکثر ۴ سیم باشد. حفاظت‌های استاندارد نظیر اضافه ولتاژ (OV)، کمبود ولتاژ (UV)، حفاظت دمایی (TP)، حفاظت‌های اتصال کوتاه (SC) و مدار باز (OC) نیز باید در درایو طراحی شوند. همچنین کدهای دیگری از طراحی موتور نظیر کد کلاس عایقی (IVIC)، کد قرارگیری موتور (IM)، کد خنک‌سازی موتور (IC) و کد کلاس حرارتی موتور نیز توسط سازنده باید تعیین شوند. علاوه بر آن موتور و درایو طراحی شده باید تست EMC را مطابق استاندارد مربوطه بگذرانند و طول عمر موتور و درایو نیز باید توسط سازنده مشخص شود.

۳. سیستم موتور بدون جاروبک و درایو طراحی شده

امروزه، به‌کارگیری موتورهای بدون جاروبک در کاربردهای خانگی پرتعداد همانند ماشین‌های لباس‌شویی، کمپرسورهای یخچال فریزر، ماشین‌های ظرفشویی، کولرهای گازی و سیستم‌های هواساز خانگی سبب صرفه‌جویی قابل ملاحظه‌ای در مصرف انرژی، و بهبود عملکرد و بهره‌وری گردیده است. با این نتایج، مجهز نمودن کولرهای آبی با رقم تقریبی ۱۷ میلیون به عنوان پرتعدادترین مصرف‌کننده توان الکتریکی در کشور کاملاً توجیه‌پذیر است. نکته مهم دیگر آنست که طول عمر موتورهای القایی تک‌فاز کولرهای آبی، کوتاه و بطور متوسط در حد ۳ سال است و این تعداد موتور بعد از گذران طول عمر، یا از رده خارج شده و یا به‌طور غیراصولی تعمیر می‌شوند که سبب هدر رفت بیشتر انرژی حتی از مقدار نامی اولیه خود می‌شوند. نکته جالب و قابل توجه در مورد سایر مصرف‌کننده‌های جدید خانگی نظیر ماشین لباس‌شویی و یخچال‌فریزر که از موتور بدون جاروبک استفاده می‌کنند آن است که سازندگان مربوطه، طول عمر ۱۰ سال را برای موتور و درایویشان تضمین می‌کنند. هدف از این پژوهش، طراحی و ساخت درایو و موتور بدون جاروبک برای کاربرد کولر آبی با لحاظ نمودن تمام الزامات عملکردی و طول عمر تضمین شده است، که سبب حفظ سرمایه‌های ملی و زیست‌محیطی می‌گردد.

۳-۱. ساختار موتور بدون جاروبک طراحی شده

موتورهای آهن‌ریا دائم بدون جاروبک برحسب شکل موج ولتاژ ضدمحرکه (back-EMF) آنها به دو دسته اصلی بدون جاروبک AC (PMSM) و بدون جاروبک DC (یا BLDC) تقسیم‌بندی می‌شوند. در نوع PMSM ولتاژ ضدمحرکه فاز آرمیچر سینوسی بوده و در نوع BLDC ولتاژ ضدمحرکه دارای شکل موج ذوزنقه‌ای با بازه تخت ۱۲۰ درجه‌ای است. شکل موج‌های ولتاژ ضدمحرکه این دو نوع موتور در شکل ۲ نشان داده شده‌اند. دسته دیگری از موتورهای بدون جاروبک نیز وجود دارند که در دو دسته فوق جای نمی‌گیرند و ولتاژ ضدمحرکه آنها نه به شکل سینوسی باشد و نه ذوزنقه‌ای، که این موتورها ملاحظات کنترلی خود را دارند. تفاوت در ولتاژ ضدمحرکه، از نوع سیم‌پیچی در شیارهای استاتور ناشی می‌شود. تعداد زیاد شیار و سیم‌پیچی توزیع شده در استاتور موتور PMSM سبب ایجاد نیروی محرکه مغناطیسی (mmf) و شار سینوسی شده و در نتیجه ولتاژ ضدمحرکه فاز سینوسی تولید می‌شود. اما در صورت استفاده از سیم‌پیچی متمرکز در استاتور، توزیع mmf و شار به صورت ذوزنقه‌ای خواهد شد. از نظر ملاحظات اقتصادی و محدودیت‌های تولید، ساخت هسته استاتور با سیم‌پیچی نوع متمرکز بسیار ساده‌تر است. علاوه بر آن خود سیم‌بندی هادی‌های مسی در شیارهای استاتور در نوع متمرکز از نوع توزیع‌شده نیز آسان‌تر و ارزان‌تر است. روتور هر دو نوع موتور شامل یک یا چند زوج قطب با آهن‌ریا دائم است که در کاربرد کولر آبی با توجه به سرعت دورانی پائین موتور از روتور نوع آهن‌ریا سطحی می‌توان استفاده نمود.



شکل ۲. ولتاژ ضد محرکه در انواع مختلف موتورهای آهن‌ریا دائم بدون جاروبک



الف) هسته استاتور موتور بدون جاروبک طراحی شده



ب) روتور و استاتور سیم‌پیچی شده موتور بدون جاروبک

شکل ۳. بخش‌های اصلی موتور بدون جاروبک با توان ۰/۵ hp ساخته شده برای کاربرد کولر آبی

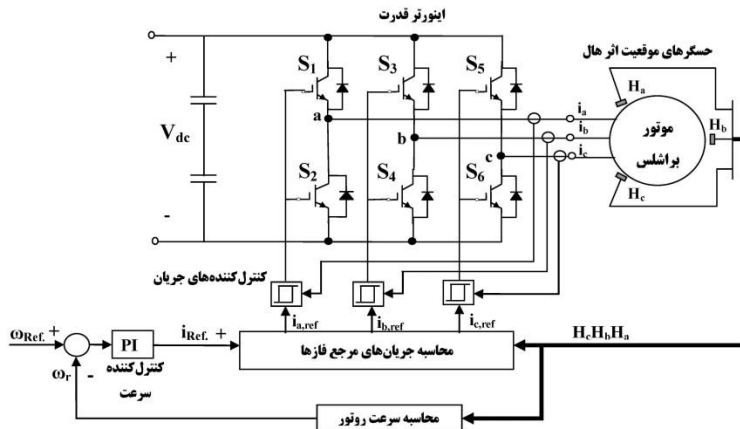
موتور بدون جاروبک سه‌فاز طراحی شده در این پژوهش از نوع روتور خارجی و دارای ۱۶ قطب است. شکل ۳، تصویر هسته استاتور و استاتور سیم‌پیچی شده موتور بدون جاروبک سه‌فاز را نشان می‌دهد. استاتور دارای اتصال ستاره بوده و شامل ۱۲ شیار است که هر فاز از چهار دسته سیم‌پیچی ۴۵ دوری و با سیم مسی 0.6 mm^2 تشکیل شده است. عایق مورد استفاده در استاتور نیز از نوع یک‌پارچه است که کار مونتاژ و تولید را بسیار ساده می‌کند. همچنین در شکل (۳-ب) روتور موتور بدون جاروبک ساخته شده نیز نشان داده شده است. روتور از نوع آهن‌ریا سطحی و دارای هشت قطب

می‌باشد و از آهن‌ربا فریتی استفاده شده است. طراحی موتور در نرم‌افزار Magnet انجام شده است. نتایج تحلیل اجزاء محدود و همچنین تست ژنراتوری موتور نشان می‌دهد که ولتاژ ضدمحرکه القا شده در موتور طراحی شده دارای شکل موج غیرسینوسی است.

۳-۲. استراتژی کنترل موتور بدون جاروبک

تفاوت در شکل موج ولتاژ ضدمحرکه فازها سبب می‌شود تا روش‌های مورد استفاده در کنترل این موتورها با هم متفاوت باشند. جهت ایجاد گشتاور لحظه‌ای ثابت و عاری از ضربان، در کنترل موتورهای PMSM از تئوری‌های کنترلی در دستگاه مرجع دومحوری dq نظیر روش‌های کنترل برداری استفاده می‌شود و جریان سینوسی به هر سه فاز موتور تزریق می‌گردد. در صورتی که در کنترل موتورهای BLDC، با استفاده از روش کنترل جریان فازها، جریان‌های شبه‌مربعی (شش پالسی) در فازهای موتور جاری می‌شود به نحوی که در هر لحظه از زمان تنها از دو فاز موتور جریان عبور می‌کند. برای موتورهای BLDC استفاده از روش‌های کنترلی در دستگاه dq معمول نبوده و به‌کارگیری آنها بسیار پیچیده می‌باشد (اجتهاد، ۱۳۹۵).

در کنترل برداری موتورهای PMSM و جهت داشتن گشتاور لحظه‌ای عاری از ضربان، دانستن مقدار لحظه‌ای موقعیت روتور ضروری است و برای این منظور معمولاً از اینکودرهای نوری و یا تخمین‌گرهای حالت استفاده می‌گردد. این در حالی است که در کنترل موتورهای BLDC تنها دانستن ۶ موقعیت روتور که منطبق بر لحظات کموتاسیون هستند کفایت می‌کند و برای این منظور از سه حسگر ارزان‌قیمت موقعیت اثر هال استفاده می‌شود. در مورد موتورهای آهن‌ربا دائم بدون جاروبک که ولتاژ ضدمحرکه آنها نه به شکل سینوسی است و نه دوزنقه‌ای ایده‌آل، روش کنترلی مورد استفاده وابسته به کاربرد است. اگر با توجه به بار، کاهش ضربان گشتاور اهمیت داشته باشد، از روش‌های خاص کنترلی نظیر حذف هارمونیک گشتاور انتخابی و یا روش‌های کنترل برداری بهبود یافته باید استفاده شود (حلوایی، ۱۳۹۶). در غیر این صورت هم روش کنترل برداری و هم روش کنترل جریان شبه مربعی می‌توانند بکار گرفته شوند.



شکل ۴. بلوک دیاگرام کلی سیستم کنترل موتور بدون جاروبک مورد استفاده در درایو کولر آبی

در کاربرد کولر آبی، مطابق جدول (۱)، الزام استاندارد جهت دامنه ارتعاشات مکانیک و نویز صوتی به ترتیب برابر $1/6 \text{ mm/s}^2$ و 55 dB است که چندان سخت‌گیرانه نیست و لذا جهت سادگی هرچه بیشتر ساختار درایو از روش کنترل جریان شبه مربعی استفاده می‌شود. البته برای بهبود کیفیت گشتاور ایجاد شده و همچنین حفاظت جریان فازها، از سه حسگر جریان استفاده شده است و با توجه به وجود این سه حسگر جریان، به جای تنظیم جریان لینک dc از تنظیم مستقل جریان سه‌فاز استفاده شده است. شکل (۴) بلوک دیاگرام سیستم کنترل مورد استفاده را نشان می‌دهد. موتور ساخته شده هم در اتاق تست استاندارد نویز صوتی آزمایش شد و هم با استفاده از دستگاه ارتعاش‌سنج، مقدار ارتعاشات مکانیکی آن نیز اندازه‌گیری شد که مقادیر مربوطه در محدوده مجاز و الزام استاندارد قرار داشتند. لذا استفاده از روش کنترلی تنظیم مستقل جریان شبه مربعی در سه‌فاز برای این کاربرد هم اقتصادی است و هم ملزومات استاندارد را رعایت می‌کند.

۳-۳. سخت‌افزار درایو موتور بدون جاروبک

سخت‌افزار درایو طراحی شده شامل دو برد مجزا است. برد اینورتر و کنترل موتور در شکل (۵-الف) نمایش داده شده است که شامل سوئیچ‌های اینورتر، حسگرهای جریان، میکروکنترلر و درایور

سوئیچ‌هاست و در داخل پوسته موتور قرار می‌گیرد. برد مدار تصحیح ضریب توان (PFC) و فیلتر ورودی جدای از این برد طراحی شده است. در شکل (۵-ب)، برد PFC نشان داده شده است.



الف) برد اینورتر و کنترل درایو



ب) برد تصحیح ضریب توان و فیلتر ورودی

شکل ۵. ساخت‌افزار درایو طراحی شده برای موتور بدون جاروبک کولر آبی

۴. نتایج تست‌های عملکردی موتور بدون جاروبک و درایو طراحی شده

جهت صحت‌گذاری طراحی‌های انجام شده و انطباق الزامات عملکردی با مجموعه موتور- درایو ساخته شده، سیستم موتور و درایو بدون جاروبک ارائه شده در بخش قبل در آزمایشگاه ملی استاندارد و با استفاده از تجهیزات تست کالیبره شده در شرایط مختلف تست می‌گردد. برای اندازه‌گیری بهره موتور و

درایو بدون جاروبک، از دینامومتر نوع هیستریزیسی نشان داده شده در شکل (۶) استفاده می‌شود. این سیستم با اعمال گشتاور بار مورد نیاز، گشتاور بار و سرعت محور را اندازه‌گیری می‌کند و توان جذب شده از موتور تحت تست (موتور بدون جاروبک) را به صورت تلفات هیستریزیس مصرف می‌کند. اندازه‌گیری‌های بهره، منطبق بر استاندارد ملی تست موتورهای بدون جاروبک به شماره ۳-۱-۳۰-۳۷۷۲ انجام می‌شوند. کیفیت توان ورودی درایو و توان ورودی نیز توسط یک دستگاه آنالایزر قدرت کالیبره اندازه‌گیری می‌شود. برای محاسبه بهره، از رابطه مستقیم نسبت توان حقیقی خروجی به توان حقیقی ورودی به صورت زیر استفاده می‌شود:

$$\eta = \frac{P_{out}}{P_{in}} = \frac{T_{out} \times \omega_m}{V_l I_l \cos \varphi} \quad (1)$$

در رابطه فوق، ω_m سرعت دورانی موتور، T_{out} گشتاور بار روی محور موتور است که توسط حسگر گشتاور دستگاه دینامومتر به راحتی قابل اندازه‌گیری است. توان ورودی هم برابر توان ورودی به درایو است که با توجه به حذف هارمونیک‌های جریان ورودی توسط فیلتر برابر توان هارمونیک اصلی ولتاژ و جریان است.



شکل ۶. دینامومتر نوع هیستریزیس مورد استفاده جهت تعیین بهره موتور بدون جاروبک

برای بررسی دقیق عملکرد موتور در هر دو سرعت کند و تند، موتور تحت دو نوع تست قرار می‌گیرد. در تست اول که آنرا تست نقطه کار (یا duty) می‌نامیم، در سرعت ثابت، گشتاور بار موتور برابر با گشتاور نامی در آن سرعت قرار داده می‌شود و کمیت‌های خروجی موتور و درایو (شامل بهره، جریان، ضریب توان، ...) اندازه‌گیری می‌شوند. در تست دوم که آنرا تست منحنی (یا Curve)،

نام‌گذاری می‌کنیم، در دو سرعت ثابت تند و کند، گشتاور بار موتور از مقدار صفر تا مقدار نامی به صورت مستمر و با شیب مشخصی تغییر داده می‌شود و کمیت‌های خروجی موتور و درایو اندازه‌گیری می‌شوند. جهت اختصار مطلب، در ادامه، تنها نتایج تست‌های نقطه کار یا duty ارائه می‌شوند.

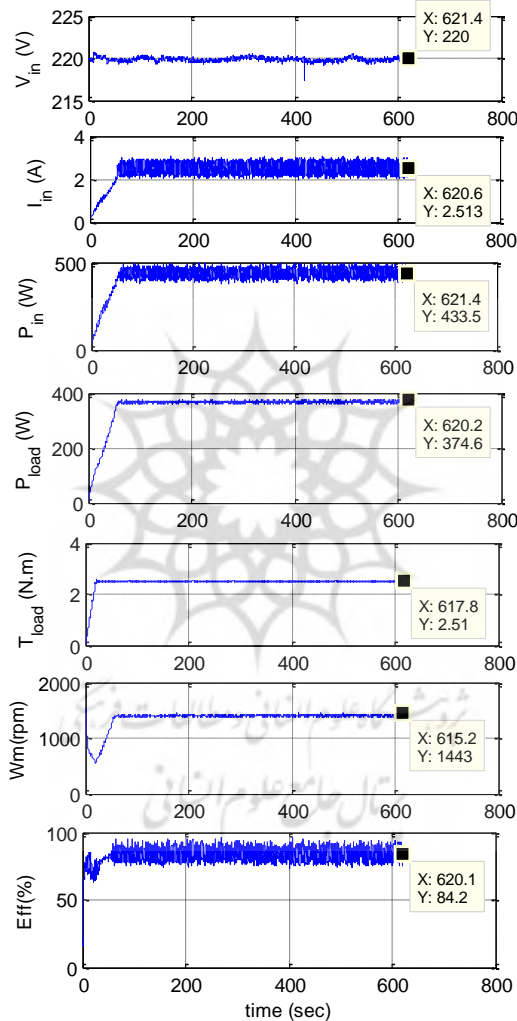
۴-۱. تست نقطه کار (duty) در دور تند ۱۴۵۰ rpm و تحت گشتاور نامی ۲/۵ N.m

با توجه به طراحی‌های انجام شده و در نظر گرفتن نسبت قطر فلکه به پولی برابر با ۲۵۶ به ۷۰، دور تند موتور ۱۴۵۰ rpm و دور کند نیز برابر ۹۵۰ rpm در نظر گرفته شدند. لذا در این تست، موتور بدون جاروبک با توان ۳۷۵ W (یا ۰/۵ hp) در دو دور تند و کند، تحت گشتاور بار متغیر از مقدار صفر تا حدود گشتاور نامی (۲/۵ N.m) برای دور تند و ۱/۲۵ N.m برای دور کند) قرار می‌گیرد. برای این منظور در هر دور، گشتاور اعمالی به موتور به مدت ۴۵ ثانیه از مقدار صفر به مقدار نامی آن دور می‌رسد و به مدت ۱۰ دقیقه در این شرایط نگه‌داشته می‌شود. سیستم تست مورد استفاده در هر ۲۰۰ میلی‌ثانیه (فرکانس نمونه‌برداری) از داده‌های اندازه‌گیری برای انجام محاسبات استفاده می‌کند.

نتایج تست نقطه کار در دور تند ۱۴۵۰ rpm و تحت گشتاور ۲/۵ N.m در شکل ۷ نمایش داده شده است. همان‌طور که در این شکل مشاهده می‌گردد ولتاژ خط یا ولتاژ ورودی درایو در مقدار ۲۲۰ V ثابت شده است. جریان ورودی درایو نیز در حد ۲/۵ A است. گشتاور اعمالی به موتور طی تست در مقدار ۲/۵ N.m ثابت نگه‌داشته شده است و سرعت موتور نیز برابر ۱۴۴۳ rpm است که بسیار نزدیک به مقدار مرجع ۱۴۵۰ rpm است و این مقدار خطا با توجه به خطاهای سیستم اندازه‌گیری قابل چشم‌پوشی است. مقادیر توان ورودی و خروجی موتور به ترتیب برابر ۴۳۳ W و ۳۷۵ W هستند که بهره کلی حدود ۸۵ درصد را نتیجه می‌دهد که برای یک سیستم محرکه درایو مقدار بالایی است. این مقدار اگر با بهره موتورهای القایی تک‌فاز متداول با توان ۰/۵ hp در دور تند کولر ۵۰۰۰ که حداکثر برابر با ۵۰٪ است، مقایسه شود، می‌توان برتری موتور بدون جاروبک را بیشتر درک نمود. برای همین منظور یک موتور القایی تک‌فاز کولری با توان ۰/۵ hp نیز با همین سیستم تست موجود در شرایط کاری مشابه آزمایش گردید. نتایج تست نقطه کار این موتور در دور تند ۱۴۳۷ rpm در شکل (۸) نشان داده شده است.

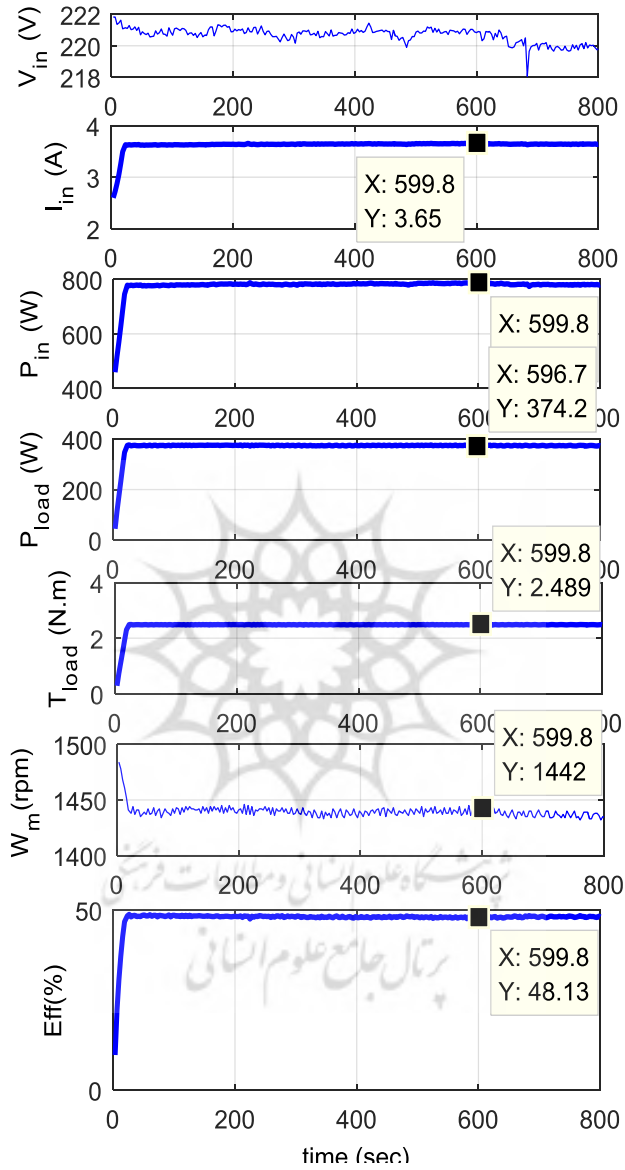
مشاهده می‌گردد که این موتور القایی تک‌فاز در دور تند دارای بهره ۴۸/۳٪ است که به معنای اتلاف بیش از نصف توان دریافتی از شبکه است. یعنی از توان ورودی ۷۸۱ W تنها ۳۷۲ W را به کار

مفید در محور خود تبدیل می‌کند. جریان ورودی موتور تک‌فاز $3/6$ A است که ۵۰ درصد بیش از جریان $2/5$ A موتور بدون جاروبک است. در مقابل بهره‌موتور بدون جاروبک در این شرایط کاری معادل $84/2\%$ بود یعنی افزایش حدود 75% که عدد قابل توجهی است.



شکل ۷. نتایج تست نقطه کار موتور بدون جاروبک $1/5$ hp

کولر آبی ۵۰۰۰ در دور تند 1450 rpm و تحت گشتاور نامی $2/5$ N.m

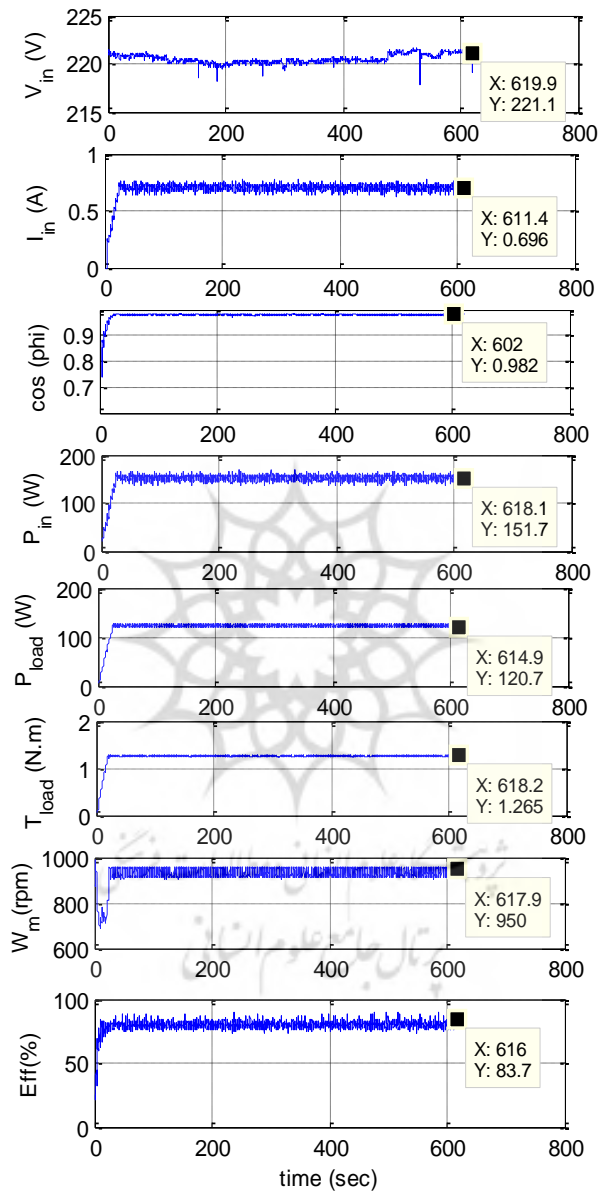


شکل ۸. نتایج تست نقطه کار موتور القایی تکفاز ۰/۵ hp

کولر آبی ۵۰۰۰ در دور تند ۱۴۵۰ rpm و تحت گشتاور نامی ۲/۵ N.m

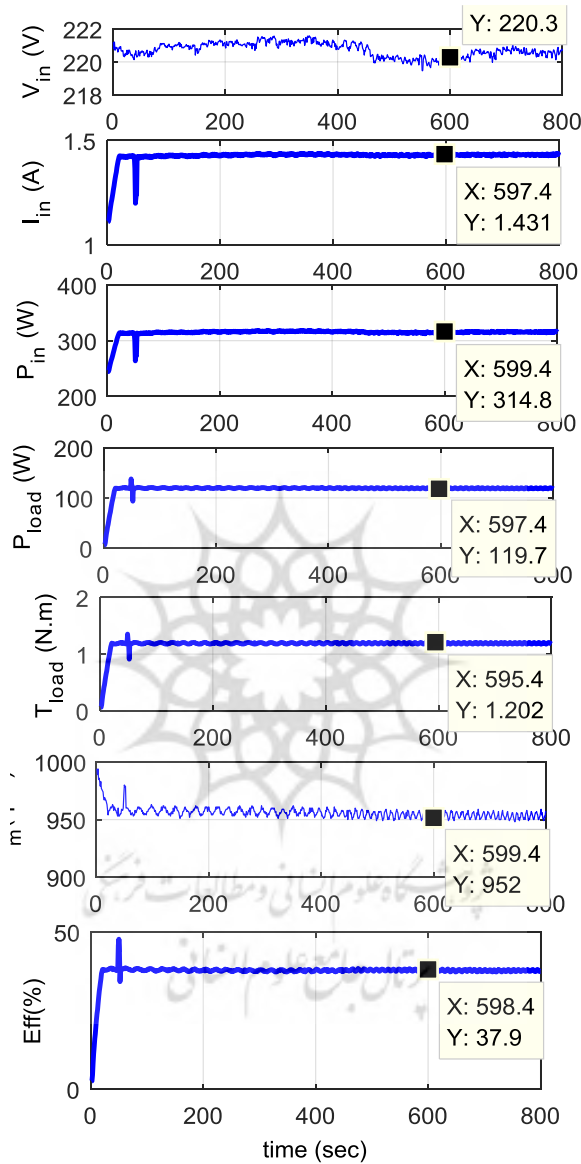
۲-۴. تست نقطه کار (duty) در دور کند ۹۵۰ rpm و تحت گشتاور نامی ۱/۲۵ N.m

قبل از ارائه نتایج این تست، طریقه محاسبه مقدار گشتاور نامی در دور کند بیان می‌گردد. همان‌طور که قبلاً نیز اشاره شد، دو سرعت تند و کند برای موتور بدون جاروبک دقیقاً برابر همان دو سرعت تند و کند موتورهای القایی تک‌فاز در نظر گرفته شدند و از طرفی دور کند برابر دو سوم دور تند می‌باشد. همچنین طبق طراحی‌های سیالاتی مربوط به فن (پروانه) سانتریفیوژ کولرهای آبی و مشخصه‌های توان - سرعت این فن‌ها (که در آنها، توان فن تقریباً با مکعب سرعت متناسب است)، توان فن در دور کند حدود یک سوم توان فن در دور تند خواهد شد. لذا با توجه به نسبت دو سوم سرعت کند نسبت به تند، گشتاور موتور در سرعت کند حدود نصف گشتاور موتور در دور تند و برابر ۱/۲۵ N.m به دست می‌آید. نتایج تست نقطه کار در دور کند ۹۵۰ rpm و تحت گشتاور ۱/۲۵ N.m در شکل (۹) نمایش داده شده‌اند. مطابق شکل، ولتاژ خط یا ولتاژ ورودی درایو در مقدار ۲۲۰ V ثابت شده است و جریان موتور تا مقدار ۰/۶۹ A افزایش یافته است. گشتاور اعمالی به موتور طی تست در مقدار ۱/۲۵ N.m ثابت نگه‌داشته شده است و سرعت موتور نیز برابر ۹۵۰ rpm است که دقیقاً برابر سرعت مرجع اعمالی به درایو است. ضریب توان ورودی درایو نیز در حد ۰/۹۸ و نزدیک به ۱ است. مقادیر توان ورودی و خروجی موتور به ترتیب برابر ۱۵۱ W و ۱۲۰ W هستند که بهره کلی حدود ۸۳/۷ درصد را نتیجه می‌دهد که برای یک سیستم محرکه درایو مقدار بالایی است. این مقدار اگر با بهره موتورهای القایی تک‌فاز متداول با توان ۰/۵ hp در دور کند کولر ۵۰۰۰ که بین ۳۰٪ تا ۴۰٪ است، مقایسه شود، می‌توان برتری موتور بدون جاروبک را با دارا بودن بهره دو برابر نسبت به بهره موتورهای القایی تک‌فاز درک نمود. برای همین منظور موتور القایی تک‌فاز قبلی مجدداً در دور کند تحت شرایط کاری همانند موتور بدون جاروبک با دستگاه دینامومتر تحت آزمایش قرار گرفت. نتایج این آزمایش در شکل ۱۰ آورده شده‌اند.



شکل ۹. نتایج تست نقطه کار موتور بدون جاروبک ۰/۵ hp

کولر آبی ۵۰۰۰ در دور کند ۹۵۰ rpm و تحت گشتاور نامی ۱/۲۵ N.m



شکل ۱۰. نتایج تست نقطه کار موتور القایی تک‌فاز ۰.۵ hp

کولر آبی ۵۰۰۰ در دور کند ۹۵۰ rpm و تحت گشتاور نامی ۱/۲۵ N.m

جدول ۲. نتایج تست‌های دینامومتری دو موتور بدون جاروبک (PMBL) و القایی تک‌فاز (SPIM) با توان ۰/۵ hp جهت کاربرد در کولر آبی

دور تند (۱۴۵۰ rpm)		دور کند (۹۵۰ rpm)		کمیت	ردیف
SPI M	PMB L	SPI M	PMB L		
۷۸۱	۴۴۲	۳۲۰	۱۵۳	توان ورودی (W)	۱
۳۷۲	۳۶۸	۱۲۰	۱۲۴/۴	توان خروجی (W)	۲
۲/۵	۲/۵	۱/۲۱	۱/۲۵	گشتاور بار (N.m)	۳
---	۰/۹۷	---	۰/۹۸۱	ضریب توان ورودی درایو	۴
۳/۶۵	۲/۵۷	۱/۴۵	۰/۷	جریان ورودی درایو (A)	۵
۰	%۵	۰	%۷/۸	THD جریان ورودی درایو	۶
---	۱۲	---	۱۰	حداکثر ریپل سرعت (rpm)	۷
۴۸/۳	۸۴	۳۷/۶	۸۳	بهره (%)	۸

مأخذ: نتایج تحقیق

۳-۴. جمع‌بندی تست دینامومتری موتور بدون جاروبک

جهت تکمیل تست‌ها و انطباق این آزمایش با استاندارد ملی موتورهای بدون جاروبک به شماره به شماره ۳-۱-۳۰-۳۷۷۲، تست اندازه‌گیری بهره در نصف دور نامی (یا نصف دور تند) و تحت گشتاور بار نامی ۲/۵ N.m نیز انجام گردید. است. بهره موتور در این شرایط عدد ۷۱/۷٪ به‌دست آمد که بسیار فراتر از مقدار الزام استاندارد در این محدوده توانی یعنی بهره ۶۱/۹٪ است. نتایج تست‌های انجام شده در این بخش در جدول (۲) خلاصه شده‌اند. مقادیر THD ذکر شده در این جدول توسط دستگاه پاورآنالایزر مرجع اندازه‌گیری شده‌اند که این مقادیر بسیار کمتر از THD الزام شده در استاندارد و جدول (۱) است. بهره سیستم موتور بدون جاروبک در دو دور تند و کند به ترتیب برابر ۸۳٪ و ۸۴٪ است که از الزام استاندارد موتورهای بدون جاروبک ذکر شده در جدول (۱) یعنی ۶۶/۳٪ و ۸۱/۱٪ فراتر است. توجه شود که این مقادیر بهره نسبت به بهره موتورهای القایی تک‌فاز با توان مشابه (به‌عنوان توان مبنا) و در دو دور کند و تند بین ۶۰ تا ۱۰۰ درصد بیشتر است و لذا و به‌کارگیری موتورهای بدون جاروبک، افزایش قابل توجهی در صرفه‌جویی انرژی به‌همراه خواهد داشت.

۵. نتایج تست موتور بدون جاروبک تحت بار واقعی و هوادهی کولری

جهت بررسی عملکرد موتور بدون جاروبک طراحی شده تحت بار واقعی با هماهنگی انجام شده با آزمایشگاه مرجع شرکت لورچ اصفهان یک دستگاه کولر ۵۰۰۰ به موتور بدون جاروبک ۰/۵ hp طراحی شده مجهز گردید. این کولر مطابق استاندارد ASHRAE 133-2015 که ملاحظات تست استاندارد کولرهای آبی را تعیین می‌کند، تحت تست هوادهی قرار گرفت (ASHRAE، 2015). شکل (۱۱) سیستم تست کولر در آزمایشگاه را نشان می‌دهد. روش تست به این صورت است که با باز و بست دمپره‌های موجود در کانال خروجی هوای کولر، اختلاف فشار (ΔP) بین ابتدا و انتهای کانال به وجود آورده می‌شود و لذا دبی هوای خروجی تغییر می‌کند. در کاربرد واقعی، این اختلاف فشار به دلیل افزایش طول کانال، و یا پیچ و خم‌های مسیر عبور هوا در کانال به وجود می‌آید. در کولرهای آبی مجهز به موتورهای القایی تک‌فاز، با ایجاد اختلاف فشار بیشتر، گشتاور اعمالی به موتور بیشتر شده و دور موتور به دلیل وجود لغزش کاهش می‌یابد و در نتیجه دبی هوا کاهش می‌یابد. موتوری مناسب‌تر است که با توان مصرفی پائین‌تر، دبی هوای بیشتری ایجاد نماید. هدف از انجام این تست، بررسی و مقایسه عملکرد هوادهی کولر مجهز به موتور بدون جاروبک با موتورهای القایی تک‌فاز است. لازم به ذکر است که تست هوادهی مطابق استاندارد فقط در دور تند یعنی ۱۴۵۰ rpm موتور یا ۴۵۰ rpm فن انجام می‌گیرد.

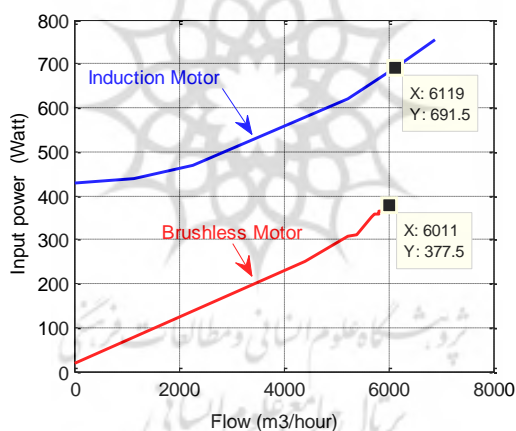


الف) دمپره‌های تغییر دبی هوای خروجی کولر



ب) موتور بدون جاروبک نصب شده روی کولر آبی

شکل ۱۱. سیستم تست هوادهی و برجسب انرژی کولرهای آبی در آزمایشگاه مرجع



شکل ۱۲. توان مصرفی توسط موتورهای بدون جاروبک و القایی تکفاز نصب شده روی کولر آبی ۵۰۰۰

همچنین کولرهای آبی ۵۰۰۰ مجهز به موتور القایی تکفاز با توان $0/5$ hp در دور تند خود، دبی حدود $6000 \text{ m}^3/\text{h}$ ایجاد می‌نمایند. اما تست‌های اولیه نشان داد که کولر ۵۰۰۰ مجهز به موتور بدون جاروبک در دور تند 450 rpm دبی بسیار زیادی تا حدود $8000 \text{ m}^3/\text{h}$ ایجاد می‌کند. لذا برای مقایسه بهتر توان مصرفی موتور بدون جاروبک با موتور تکفاز، دور تند موتور در این تست از 450 rpm به 375 rpm تقلیل یافت.

تست هوادهی برای دو کولر ۵۰۰۰ که هر یک مجهز به یکی از دو موتور بدون جاروبک و القایی تک‌فاز بودند انجام پذیرفت. در شکل (۱۲) توان دریافتی توسط هر موتور در مقادیر مختلف دبی هوا را نشان می‌دهد. مشاهده می‌گردد که در دبی حدود $6.000 \text{ m}^3/\text{h}$ ، کولر مجهز به موتور بدون جاروبک توان 377 W را از شبکه ۲۲۰ ولت دریافت می‌کند، در حالی که کولر مجهز به موتور القایی تک‌فاز توان بسیار زیادی در حد 691 W دریافت می‌کند که حدود 83% بیش از توان موتور بدون جاروبک است. همچنین در دبی $5000 \text{ m}^3/\text{h}$ توان موتور بدون جاروبک و القایی به ترتیب برابر 300 W و 610 W هستند. در دبی $3000 \text{ m}^3/\text{h}$ توان این دو موتور به ترتیب برابر 180 W و 500 W هستند. مقایسه این اعداد نشان می‌دهد که موتور بدون جاروبک تحت شرایط بار واقعی، با دبی هوای خروجی یکسان کولرها، توان مصرفی خیلی کمتری نسبت به موتور القایی تک‌فاز دارد. لازم به ذکر است که اغلب کولرهای آبی ساخت داخل که مجهز به موتور القایی تک‌فاز هستند از لحاظ برچسب انرژی در رده E و F جای می‌گیرند، اما موتورهای بدون جاروبک به راحتی امکان قرار گرفتن در رده انرژی A+ را دارند.

۶. ملاحظات اقتصادی به کارگیری موتور بدون جاروبک در کاربرد کولر آبی

در دو بخش قبل، عملکرد موتور بدون جاروبک ساخته شده در دو تست با بار دینامومتری و با بار واقعی کولری بررسی شد و مشاهده گردید این موتور از جمیع جهات بر موتورهای القایی تک‌فاز ترجیح دارد. مساله مهم دیگر، در نظر گرفتن هزینه تولید موتور بدون جاروبک و درایو آن و موفقیت در فروش تجاری آن است. هزینه‌های اصلی این سیستم جدید در سه بخش اصلی موتور بدون جاروبک، درایو و سیستم تصحیح ضریب توان و فیلتر ورودی است.

طراحی و ساخت موتور شامل هسته استاتور، سیم‌پیچی استاتور، هسته روتور، آهن‌ربا روتور، محور و یاتاقان‌های روتور است. به لحاظ هزینه، هسته استاتور موتور بدون جاروبک طراحی شده و همچنین مقدار هادی مسی مورد استفاده در آن به ترتیب تقریباً برابر نصف و یک‌سوم مقدار هسته و سیم مسی موتور القایی تک‌فاز هم‌توان است. به لحاظ طراحی و مونتاژ هسته و سیم‌پیچی هم با توجه سیم‌پیچی متمرکز با تعداد شیارهای کمتر در موتور بدون جاروبک، کار سهل‌تر است. لذا قیمت تمام شده استاتور موتور بدون جاروبک کمتر از 50% قیمت استاتور موتور تک‌فاز است. مهم‌ترین افزایش هزینه در موتور بدون جاروبک بخاطر استفاده از آهن‌ربا دائم در روتور است که در این کاربرد معمولاً از مواد آلنیکو، ساماریم-کبالت و یا نئودیم-آهن-بور استفاده می‌شود. این مواد آهن‌ربا دائم معمولاً به کشورمان

وارداتی هستند و قیمت آنها تحت تأثیر عوامل مختلفی می‌تواند قرار بگیرد، در حالی که روتور موتور تک‌فاز از مواد ریخته‌گری شده است که تکنولوژی ساخت و مواد آنها در داخل کشور موجود است. در نهایت قیمت آهن‌ربا دائم و هسته روتور مورد استفاده در موتور بدون جاروبک حدود ۲۵٪ قیمت کلی موتور خواهد شد. بخش دیگر موتور، یاتاقان‌های آن هستند که با توجه به پائین بودن توان موتور کولری، می‌توان همانند موتورهای کولری تک‌فاز از یاتاقان‌های ساده یا بوش استفاده نمود و یا برای کاهش بیشتر اصطکاک و مصرف کمتر توان از یاتاقان‌های غلشی یا ساچمه‌ای استفاده کرد. هزینه یاتاقان ساچمه‌ای نسبت به بوش اندکی بیشتر است، اما در صورت مراقبت طول عمر بیشتری دارد. هزینه یاتاقان غلشی در حدود ۲٪ قیمت کلی موتور بوده که عدد قابل ملاحظه‌ای نیست. لذا در انتخاب نوع یاتاقان به جزء عامل افزایش جزیی هزینه، عوامل دیگری چون طول عمر موتور، هزینه نگهداری و غیره اثرگذار هستند. در مجموع و با بررسی‌های صورت گرفته، قیمت تمام شده یک موتور بدون جاروبک در تولید انبوه حدود ۷۵٪ قیمت موتور کولری تک‌فاز خواهد شد. در بخش هزینه درایو و مدار PFC، این دو بخش هزینه مازادی نسبت به موتور کولری تک‌فاز ایجاد می‌کنند. برآورد هزینه قطعات به کار رفته در این دو بخش تقریباً معادل هزینه خود موتور بدون جاروبک است. در مجموع می‌توان گفت که هزینه تمام شده موتور بدون جاروبک و درایو آن تقریباً ۱۵۰٪ هزینه موتور القایی تک‌فاز هم‌توان آن خواهد شد. با توجه به افزایش ۱/۵ برابری هزینه استفاده از موتور بدون جاروبک نسبت به موتور تک‌فاز، استفاده از آنها نیازمند به فرهنگ‌سازی و همچنین حمایت دولت دارد. حمایت می‌تواند در سطح تولید کننده موتور بدون جاروبک، یا حمایت از کولرساز و یا حمایت از مشتری نهایی کولر آبی یعنی مصرف کننده باشد. اینکه حمایت در کدام سطح و به چه مقدار باشد، نیازمند مطالعه و بررسی کارشناسی است.

۷. نتیجه گیری

در این مقاله نتایج طراحی، ساخت و تست و تحلیل عملکرد یک موتور بدون جاروبک و درایو الکتریکی آن برای کاربرد در کولر آبی ارائه گردید. پس از انجام تست‌های عملکردی و روتین، سیستم طراحی شده در شرایط کار و بار واقعی و در آزمایشگاه استاندارد تست کولر آبی آزمایش شد و با نتایج موتور القایی تک‌فاز هم‌توان مقایسه گردید. نتایج تست، بیان‌گر آن است که کولر آبی مجهز به این موتور به راحتی قابل قرار گرفتن در رده‌بندی A انرژی است، در حالی که موتورهای تک‌فاز موجود در رده انرژی

E و F هستند. موتور بدون جاروبک طراحی شده اگرچه طبق الزامات، فقط در دو سرعت تند و کند متناظر با موتورهای القایی تک‌فاز تست شد و دارای افزایش بهره حداقل ۶۰٪ بیشتر (با در نظر گرفتن بهره موتور تک‌فاز به عنوان بهره مبنا) نسبت به نمونه تک‌فاز خود بود، اما در تمامی بازه سرعت خود دارای بهره بالاتری است و می‌تواند در مود سرعت متغیر به کار گرفته شود. همچنین تحلیل مختصری در مورد ملاحظات اقتصادی و هزینه ساخت این سیستم انجام گرفت. در صورت تولید این موتور در داخل کشور و در تعداد بالا، هزینه تحمیلی به مشتری حدود ۵۰٪ بیش از هزینه موتور القایی تک‌فاز خواهد بود. از لحاظ فنی، نتایج حاصله از این پروژه بیانگر آن است عملکرد موتور بدون جاروبک در کاربرد کولر آبی با به‌کارگیری روش‌های کنترلی مناسب‌تر به‌جای عملکرد موتور در حالت سرعت ثابت قابل بهبود است. همچنین با بهبود طراحی موتور بدون جاروبک و استفاده از سایر ساختارهای موتور بدون جاروبک نظیر ساختار روتور خارجی و در نتیجه اتصال مستقیم موتور به پروانه کولر و حذف فلکه، تسمه و پولی، بهره کلی کولر قابل افزایش است و هزینه و مشکلات نگهداری آن کاهش می‌یابد. علاوه بر آن جهت بالا بردن قابلیت اطمینان سیستم درایو و کاهش هزینه‌های مربوط به آن، استفاده از روش‌های کنترل بدون حسگر (سنسورلس) حتی به‌جای حسگرهای موقعیت اثر هال ارزان‌قیمت به‌طور اکید توصیه می‌شود. ذکر این نکته هم ضروری است که موتور و درایو بدون جاروبک پیشنهادی این مقاله سبب بهبود قابل ملاحظه بهره مصرف انرژی الکتریکی موتور می‌شود و گرنه از نظر نسبت بهره انرژی (شاخص EER)، کولر آبی حتی با موتور پربازده بدون جاروبک کامکان سیستمی کم بازده است.

سپاس‌گزاری

این مقاله حاصل طرح پژوهشی به شماره ۲۶۹۱۶-۹۶ معاونت پژوهشی دانشگاه کاشان با پژوهشگاه نیرو می‌باشد. نویسندگان این مقاله از حمایت‌های معنوی و مادی مرکز توسعه فناوری موتورهای الکتریکی پیشرفته پژوهشگاه نیرو، آزمایشگاه الکتروموتور سازمان ملی استاندارد و آزمایشگاه تست کولر آبی شرکت لورج اصفهان کمال تشکر و قدردانی را دارند.

منابع

- [۱] اجتهاد، سید حسین و ابوالفضل حلوائی نیاسر (۱۳۹۵)، کنترل محرکه‌های موتورهای DC بدون جاروبک، مجله انرژی ایران، ۱۹(۳)، صص ۱۴۵-۱۶۶.

[۲] سازمان ملی استاندارد (۱۳۹۶)، استاندارد ملی ماشین‌های الکتریکی گردان - معیارها و مشخصات فنی مصرف انرژی و دستورالعمل برچسب انرژی موتورهای جریان مستقیم بدون جاروبک، شماره ۳-۱-۳۰-۳۷۷۲.

[۳] سازمان ملی استاندارد (۱۳۸۹)، استاندارد ملی وسایل برقی خانگی و مشابه - ایمنی - قسمت ۱: الزامات عمومی، شماره ۱-۱۵۶۲.

[۴] بهرام‌گیری، مریم؛ عفت نژاد، رضا و مجتبی بابایی (۱۳۸۸)، "طراحی و ساخت موتور سوئیچ رلوکتانس برای کاربرد در کولرهای آبی جهت افزایش راندمان و کاهش مصرف انرژی"، نشریه *انرژی ایران*، ۱۲(۳)، صص ۱۳-۲۴.

[۵] حلوی نیاسر، ابوالفضل و علیرضا فرجی (۱۳۹۶)، "کنترل بدون حسگر موتور بدون جاروبک آهن‌ربا دائم غیرسینوسی برمنای روش حذف هارمونیک گشتاور انتخابی و با استفاده از رویتگر مود لغزشی مرتبه کامل"، *مجله علمی - پژوهشی مهندسی برق، دانشگاه تبریز*، ۱(۴۷)، صص ۵۵-۶۸.

[۶] صادق زاده، سیدمحمد؛ زارع، مهدی و حشمت‌اله اکبری (۱۳۸۴)، "ارزیابی فنی - اقتصادی راهکارهای بهینه سازی مصرف انرژی در الکتروموتورهای سه فاز بخش صنعت کشور"، *پنجمین همایش ملی انرژی*، صص ۹-۱.

[7] ASHRAE Standard (2015). "Standard 133-2015--Method of Testing Direct Evaporative Air Coolers." (ANSI Approved).

[8] Binder A. (2008). "Potentials for Energy Saving with Modern Drive Technology - a Survey." International Symposium on Power Electronics, Electrical Drives, Automation and Motion, pp. 90-95.

[9] Cohen B. (2007). "Variable Frequency Drives Operation and Application with Evaporative Cooling Equipment", *CIT Journal*, 28(2), pp. 28-31.

[10] Fernando J.T.E. et al. (2016). "Overview on Energy Saving Opportunities in Electric Motor Driven Systems - Part 1 System Efficiency Improvement." IEEE/IAS 52nd Industrial and Commercial Power Systems Technical Conference (I&CPS), pp. 1-8.

[11] Lee K. et al. (2014). "Energy Saving HVAC System Modeling and Closed Loop Control in Industrial and Commercial Adjustable Speed Drives", IEEE Energy Conversion Congress and Exposition (ECCE), pp. 1286-1292.

[12] Persson E. et al. (2007). "The Challenges of using Variable-speed Motor Drives in Appliance Applications", *Electrical Insulation Conference and Electrical Manufacturing Expo*, pp. 453-458.

[13] Pullaguram D. et al. (2016). "Standalone BLDC based Solar Air cooler with MPPT tracking for Improved Efficiency", IEEE 7th Power India International Conference (PIICON), pp. 1-5.

[14] Sojdei F. et al. (2014). "Potentials of Energy Conservation in the Industry Sector of Iran", ECEEE Industrial Summer Study Proceedings, pp. 323-330.