

بررسی اثرات خودروی الکتریکی با الگوریتم ردیابی نقطه حداکثر توان در شبکه قدرت

علی اتحادیه*^۱، علی اصغر شجاعی^۲، امیر باقران شعراف^۳

*۱- کارشناسی ارشد، گروه برق، دانشکده فنی مهندسی، واحد نیشابور، دانشگاه آزاد اسلامی، aettehad2000@gmail.com،

۲- استادیار، گروه برق، دانشکده فنی مهندسی، واحد نیشابور، دانشگاه آزاد اسلامی، shojaei2012@gmail.com،

۳- کارشناسی ارشد، گروه برق، دانشکده فنی مهندسی، واحد نیشابور، دانشگاه آزاد اسلامی، amir.bagheran@yahoo.com،

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۸/۰۴/۱۸

تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۰۲/۲۰

چکیده: با افزایش روزافزون قیمت سوخت و جدی تر شدن مسائل زیست محیطی بر اثر مصرف سوخت‌های فسیلی و همچنین رو به اتمام بودن این سوخت‌ها، محققان را بر آن داشت تا به فکر یافتن جایگزین مناسب سوخت‌های فسیلی باشند. استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر و سبز همانند انرژی خورشید با استفاده از سیستم‌های فتوولتائیک، روشی مناسب و مقرون به صرفه خواهد بود. نکته حائز اهمیت بازده کاری این سلول‌هاست که با تغییر زاویه تابش به شدت تغییر می‌کند. بنابراین نیاز به روشی کنترلی جهت ردیابی نقطه حداکثر توان (MPPT) کاملاً ضروری است. در واقع MPPT یک الگوریتم کنترل اتوماتیک برای تنظیم سطح توان است، که بیشترین توان برداشتی را تحت تغییرات لحظه به لحظه سطح تابش، سایه، دما و ویژگی‌های مازول فتوولتائیک بدست می‌دهد. در این پژوهش به کمک الگوریتم ژنیتیک جهت دستیابی به نقطه MPPT با شبیه‌سازی سیستم فتوولتائیک در نظر گرفته شده برای خودرو، و روش‌های شارژ و دشارژ باطری در بازه‌های زمانی متفاوت، با توجه به قیمت برق در ساعات روز، به یک نتیجه گیری روشنی در مورد استفاده از خودروهای برقی با آرایه فتوولتائیک برسیم. چالش اساسی و جدی تغییرات سریع تابش پرتوها و سایه‌گذاری جزئی است. رفتار MPPT نیز در شرایط سایه‌گذاری جزئی در این پژوهش مورد بررسی قرار گرفته است.

واژه‌های کلیدی: آرایه‌های فتوولتائیک؛ MPPT؛ خودروی برقی؛ شبکه توزیع.

۱- مقدمه

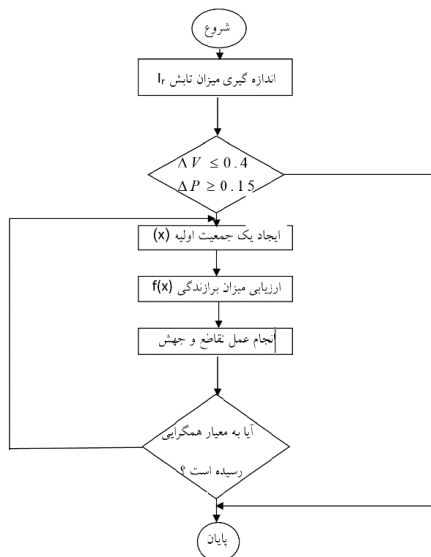
ایجاد یک مساله بهره برداری به شدت پیچیده می‌شود. باطری‌های خودروهای الکتریکی دارای توانایی عمل به عنوان یک ذخیره‌ساز انرژی در شبکه توزیع را دارد. این قابلیت شارژ و دشارژ در برقراری تعادل در شبکه قدرت حائز اهمیت می‌باشد. روش‌های هوشمند باعث تولید انرژی در ساعات پیک، تطابق استفاده از تولیدات پراکنده و عدم اضافه‌بار در شبکه را باعث می‌شود. در [۱] در مورد کارایی MPPT جهت آرایه‌های فتوولتائیک به کمک الگوریتم‌های سنتی PO و INC بحث شده است. مرجع [۲] در مورد بهبود کارایی و وضعیت متد MPPT با انحراف سلول‌های فتوولتائیک پژوهش شده است. در [۳]

استفاده از خودروهای الکتریکی سهم بزرگی در کاهش مصرف سوخت‌های فسیلی، آلودگی هوا، ذرات معلق و اکسید نیتروژن دارد، البته در صورتی که کارکردهای شخصی و تجاری از خودروها کاهش پیدا نکند. گرچه فروش خودروهای برقی به خاطر عملکرد باطری‌ها، هزینه‌ها و مشکلات فنی اندک باقی مانده، هنوز چشمگیر نیست، اما با سیاست‌های تشویقی و حمایتی دولت‌ها می‌توان انتظار آینده متفاوتی را داشت. اتصال گسترده خودروهای الکتریکی به شبکه، منجر به وارد آمدن بار الکتریکی بسیار زیاد به شبکه قدرت گردیده‌است و باعث

و محلی و سراسری را به خوبی درک کند و به احتمال بالایی در نقاط اکستریم محلی به دام می‌افتد.

۳- الگوریتم ژنتیک

الگوریتم ژنتیک روشی برای بهینه‌سازی با الهام از طبیعت است که اصول اولیه آن از علم ژنتیک اقتباس شده است. این الگوریتم مبتنی بر تکرار است که با استفاده از ویژگی‌های جمعیت در هر نسل، سعی در ایجاد پاسخ بهتری دارد. از این الگوریتم برای حل بسیاری از مسائل بهینه‌سازی که با الگوریتم‌های استاندارد هم‌خوانی ندارد، مانند توابع ناپیوسته، مشتق ناپذیر، تصادفی یا غیرخطی می‌توان استفاده کرد. در این پژوهش از الگوریتم ژنتیک استفاده شده است. شکل (۳) فلوچارت دستیابی به نقطه حداکثری توان MPPT را با استفاده از الگوریتم ژنتیک نشان می‌دهد.



شکل (۳): فلوچارت دستیابی به نقطه حداکثر توان از طریق GA

۴- سلول‌های فتوولتائیک خودرو

در این مقاله خودرو به سه پنل خورشیدی که بر روی سقف تعبیه شده‌اند، مجهز شده است که مساحت کلی ۱/۱ مترمربع را پوشش می‌دهد. به منظور افزایش میزان جذب انرژی، یک پنل PV اضافی با مساحت تقریبی ۰/۴ مترمربع در زیر شیشه جای گرفته که فقط در زمان پارک خودرو فعال می‌گردد. شکل (۴) الگوی طراحی شده برای چنین ایده‌ای را نشان می‌دهد [۹].

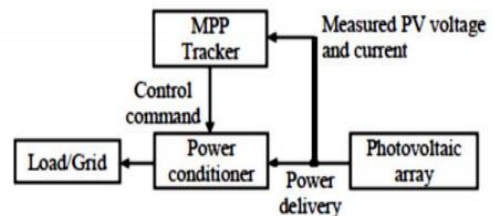


شکل (۴): پنل سیار قرار گرفته در زیر شیشه خودرو

به کمک مبدل پیش‌بینی جریان و ولتاژ جهت بررسی نتایج MPPT و مقایسه ضمنی الگوریتم‌های سنتی بررسی گردیده است. در [۴] نیز مجدداً به بررسی کلی الگوریتم PO جهت ردگیری نقطه حداکثر پرداخته شده است. در مراجع سیاری مورد اهمیت MPPT و کارایی این متد در صورت اجرای صحیح آن نیز مباحث مهمی ارائه شده است [۸-۵].

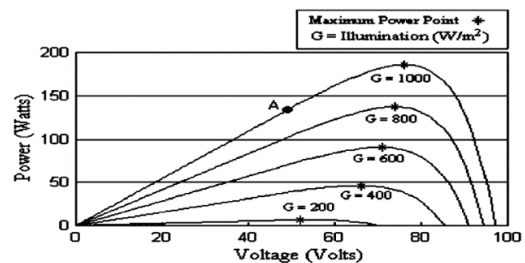
۲- رویکرد طراحی الگوریتم‌های MPPT

عملکرد الگوریتم MPPT بدین صورت است که توان خروجی آرایه‌های فتوولتائیک را اندازه‌گیری کرده و سطح مشترک توان را برای بهینه کردن شرایط کاری تنظیم می‌کند. توان خروجی می‌تواند وارد یک اینورتر شود. در شکل (۱) عملکرد معمول MPPT نشان داده شده است.



شکل (۱): بلوک دیاگرام ردیاب نقطه حداکثر توان

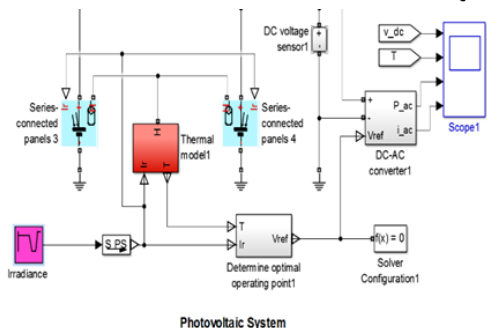
منحنی توان یک نمونه از آرایه‌های PV^2 در شکل (۲) آورده شده است.



شکل (۲): رابطه توان - ولتاژ در آرایه PV

این منحنی ولتاژ را در سطح تابشی مختلف G در دمای ثابت نشان می‌دهد. این منحنی‌ها دارای نقطه اکستریم در نقطه حداکثر توان می‌باشد. الگوریتم‌های طراحی شده سعی بر این موضوع داشته‌اند که آرایه‌های PV در نقطه حداکثر کار کنند. در شرایط عادی و بدون حضور هیچگونه سایه‌ای، وجود تنها یک نقطه پیک در منحنی توان بر حسب ولتاژ، ردیابی نقطه پیک توان MPPT با استفاده از روش‌های مرسوم به خوبی صورت گرفته و معمولاً دارای بازدهی بالا در حدود ۹۹٪ می‌باشند. با این حال وقتی که آرایه PV سایه‌اندازی جزئی (PS^3) را تجربه می‌کند، به خاطر ذات غیرخطی منحنی توان بر حسب ولتاژ، استخراج نقطه حداکثری توان با چالش جدی روبرو می‌گردد. در این حالت استفاده از یک تکنیک MPPT مناسب، که به خوبی نقطه حداکثری توان را ردگیری کند، بسیار لازم و حیاتی است. الگوریتم‌های سنتی در این مورد نکارآمد بوده، چون نمی‌تواند تفاوت بین نقطه پیک

شکل (۴) می‌باشد. در این حالت بر روی پنل‌های خورشیدی، تابش از مقدار $1000 \frac{V}{M^2}$ به مقدار $400 \frac{V}{M^2}$ رسیده است و پس از گذشت 0.08 ثانیه به مقدار 800 و در نهایت به مقدار $1100 \frac{V}{M^2}$ در می‌رسد. الگوریتم ژنتیک در 2000 بار تکرار همگرا شده و در تکرار 789 به جواب مطلوب دست یافته است.



شکل (۷): مدلسازی سلول خورشیدی در نرم افزار MATLAB

در این پژوهش بعد از هر تغییر در میزان تابش، تولید جمعیت اولیه بایستی حتما دوباره صورت بگیرد. به بیان دیگر اگر شرایط رابطه ۲ و ۱ حاکم باشد، با تغییر میزان تابش لازم است که جمعیت اولیه دوباره به روزرسانی شود. لازم به ذکر است که در رابطه ۱ و ۲، ΔV و ΔI به ترتیب برابر افزایش جریان و ولتاژ در PV می‌باشند [۱۱-۱۲].

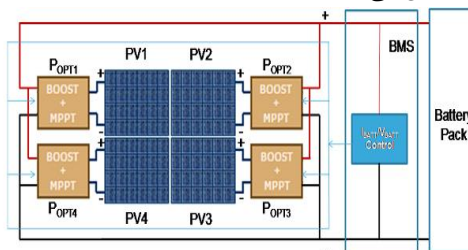
$$|V(K+1) - V(K)| \leq \Delta V \quad (1)$$

$$\left| \frac{P_{PV}(K+1) - P_{PV}(K)}{P_{PV}(K)} \right| \leq \Delta P \quad (2)$$

در تکرارهای ابتدایی که احتمال پذیرش پاسخ‌های نامطلوب زیاد است، مقادیر تابع ارزیابی پاسخ‌ها، بسیار بالاست ولی به تدریج که احتمال پذیرش پاسخ‌های نامطلوب کاهش می‌یابد، مقادیر تابع ارزیابی به مقدار بهینه می‌رسند. در شکل‌های ۹ و ۱۰ نتایج حاصل از اجرای الگوریتم ژنتیک برای محاسبه مقادیر بهینه جریان و ولتاژ قابل مشاهده است. قیمت برق در بازار ایران با توجه به بیشترین بار مصرفی در تابستان سال ۹۶ در روز پنجم مرداد صورت گرفته است. در این پروژه قصد داریم از بهای برق تعیین شده در بازار برق در روز پنجم مرداد سال ۹۶ در شبیه‌سازی‌ها استفاده شود که به قرار جدول ۲ می‌باشد. در این تحقیق تغییرات شدید تابشی بر روی مدل سیمولینک ایجاد شده و عملکرد مدل طراحی شده مورد ارزیابی قرار گرفته است. یکی از مزایای مهم الگوریتم ژنتیک سرعت عملکرد بالای آن می‌باشد که می‌تواند به سرعت تغییرات ایجاد شده را ردگیری نماید. با در نظر گرفتن فرسایش درونی برای باتری‌های خودروهای برقی، براساس الگوریتم ژنتیک بهینه‌سازی شارژ و دشارژ در طی دو سناریو کوتاه مدت و بلند مدت پیاده‌سازی شده است.

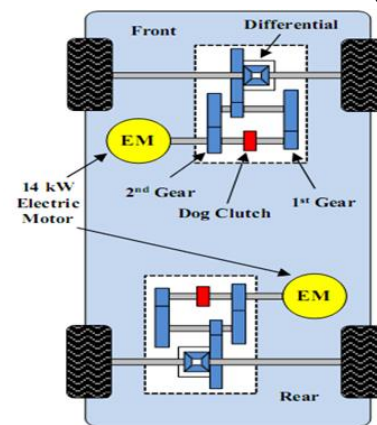
این بهینه‌سازی بر اساس قیمت‌های روزانه ساعت به ساعت انرژی صورت گرفته است و برای سه حالت شارژ کند، متوسط و سریع نتایج حاصل گردیده است. در جدول (۱) مشخصات باتری مورد بررسی در این مقاله آورده شده است. لازم به ذکر است در این تحقیق سه سناریو شارژ متفاوت در نظر گرفته شده است:

در نقشه طراحی سیستم شارژ باتری ۴ پنل با هم موازی شده و یک ولتاژ یکسانی را به اشتراک می‌گذارند. هر کدام از پنل‌ها دارای ۲۴ سلول خورشیدی سیلیکونی C60 به صورت سری شده می‌باشند که به صورت رشته‌های دوتایی در کنار هم جای گرفته‌اند. هر پنل در شرایط توان حداکثر می‌تواند تا ۸۰ وات توان تولید کند. عیب اتصال سری پنل‌ها در این است که اگر یکی از سلول‌ها دچار سایه گردد، عملکرد کل سیستم دچار اختلال می‌شود. البته با راهکار بای-پس می‌توان تا اندازه‌ای این مشکل را برطرف کرد. مدلسازی سیستم فتوولتائیک برای پیش بینی میزان انرژی قابل انتقال به باتری طراحی شده است. مدل سیستم فتوولتائیک در اصل به پارامترهای قرار گرفته در دیتا شیت کارخانه تولید کننده آن وابسته است. در میان مدل‌های رایج، مدل پنج پارامتری متشکل از دو دیود رایج‌ترین مدل مورد استفاده طراحان می‌باشد. شکل (۵) ساختار پنل PV بر روی سقف خودرو را نمایش می‌دهد.



شکل (۵): ساختار پنل‌های خورشیدی بر روی سقف خودرو

شکل (۶) شماتیک ساده شده از نیروی محرکه خودرو را نشان می‌دهد که شامل دو دیفرانسیل می‌باشد. این لایه نیرو محرکه شامل یک موتور القایی می‌باشد که گشتاور را از طریق دو جعبه گیربکس به چرخ‌ها منتقل می‌کند [۱۰].



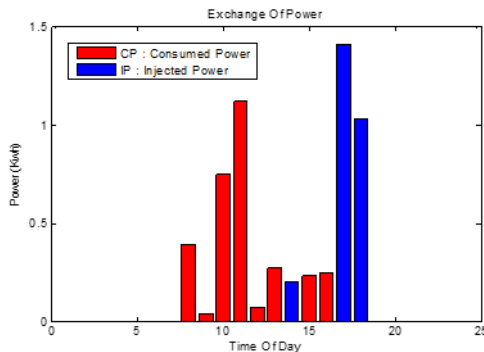
شکل (۶): لایه بندی تجهیزات نیرومحرکه

با توجه به تمام نکات فوق لازم است که مدلسازی سلول خورشیدی در نرم‌افزار صورت گیرد. شکل (۷) شماتیک این مدلسازی را در نرم افزار متلب نشان می‌دهد.

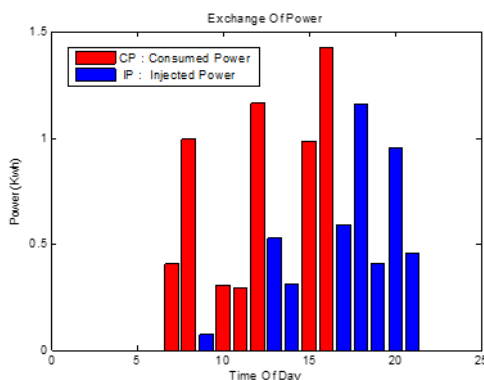
۵- نتایج شبیه سازی

در این پروژه $\Delta V=0.4$ و $\Delta=0.15$ در نظر گرفته شده است. فرض شده که تغییرات اعمال شده بر روی سلول‌های خورشیدی مطابق

تزریقی و قیمت برق در همان ساعت مذکور مقدار هزینه‌های نهایی محاسبه می‌شود.



شکل (۸): تبادل توان با شبکه در حالت شارژ کند - بازه زمانی کوتاهمدت



شکل (۹): تبادل توان با شبکه در حالت شارژ کند - بازه زمانی بلندمدت

جدول (۳): نتایج به دست آمده حاصل از شبیه‌سازی در حالت شارژ کند - بازه زمانی کوتاهمدت

Soc(Kwh) حالت شارژ باتری	IP(kw) توان تزریقی	CP(kw) توان مصرفی	ساعت
2.6000	0	0	1
2.6000	0	0	2
2.6000	0	0	3
2.6000	0	0	4
2.6000	0	0	5
2.6000	0	0	6
2.6000	0	0	7
2.9628	0	0.3943	8
2.9990	0	0.0394	9
3.6887	0	0.7496	10
4.7194	0	1.1204	11
4.7869	0	0.0733	12
5.0334	0	0.2679	13
4.8131	0.2026	0	14
6.0234	0	1.2286	15
7.9500	0	1.5724	16
6.6717	1.4085	0	17
5.5500	1.0320	0	18
5.5500	0	0	19
5.5500	0	0	20
5.5500	0	0	21
5.5500	0	0	22
5.5500	0	0	23
5.5500	0	0	24
1951.3484	مجموع هزینه‌ها		
2863.3585	مجموع درآمدها		
912.0101	کل سود		

۱- شارژ کند: حداکثر نرخ شارژ/ دشارژ ۱.۵ kwh

۲- شارژ متوسط: حداکثر نرخ شارژ/ دشارژ ۳ kwh

۳- شارژ سریع: حداکثر نرخ شارژ/ دشارژ ۶ kwh

جدول (۱): مشخصات باتری خودروی برقی [۸]

پارامتر	مقدار
ظرفیت باتری	24 Kwh
مصرف انرژی	0.21 Kwh/Km
مسافت قابل طی در هر بار شارژ	138 Km
مسافت طی شده برای هر روز	15 Km
حداکثر نرخ شارژ / دشارژ	3 Kw
بازدهی شارژ / دشارژ	92%
هزینه باتری	500 \$/Kwh
پارامتر	مقدار
پارامتر	مقدار

۶- قیمت برق در بازار روزانه

با توجه به اینکه بیش‌ترین بار مصرفی در تابستان ۱۳۹۶ در تاریخ پنجم مردادماه صورت گرفته است، لذا در این پروژه قصد داریم تا از نرخ بهای برق تعیین شده در بازار برق برای این تاریخ در شبیه‌سازی‌ها استفاده شود که به‌قرار جدول (۲) می‌باشد [۱۳].

جدول (۲): نرخ بهای هر KWh برای روز ۱۳۹۶/۵/۵ در بازار برق ایران

ساعت	نرخ هر کیلووات ساعت (ریال)	ساعت	نرخ هر کیلووات ساعت (ریال)	ساعت	نرخ هر کیلووات ساعت (ریال)
۱ ساعت	۷۷۸	۱۳ ساعت	۱۰۰۴	۲۱ ساعت	۶۰۹
۲ ساعت	۷۲۲	۱۴ ساعت	۱۱۵۰	۲۲ ساعت	۶۶۳
۳ ساعت	۶۸۲	۱۵ ساعت	۱۲۴۷	۲۳ ساعت	۷۴۰
۴ ساعت	۶۴۰	۱۶ ساعت	۱۲۴۱	۲۴ ساعت	۸۴۲
۵ ساعت	۶۰۲	۱۷ ساعت	۱۱۳۷		
۶ ساعت	۵۷۷	۱۸ ساعت	۹۹۷		
۷ ساعت	۵۶۱	۱۹ ساعت	۹۴۸		
۸ ساعت	۵۷۸	۲۰ ساعت	۹۲۱		
۹ ساعت	۶۰۹	۲۱ ساعت	۸۸۵		
۱۰ ساعت	۶۶۳	۲۲ ساعت	۸۷۸		
۱۱ ساعت	۷۴۰	۲۳ ساعت	۹۱۷		
۱۲ ساعت	۸۴۲	۲۴ ساعت	۸۴۱		

۷- شارژ کند با بازه زمانی کوتاهمدت و بلندمدت

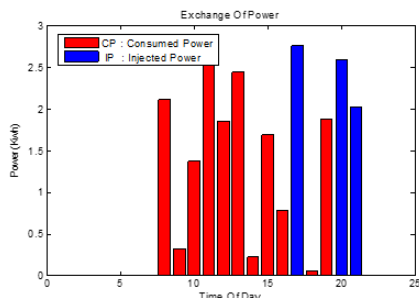
در این حالت شارژ با بازه‌ها زمانی کوتاهمدت، نرخ حداکثر شارژ و دشارژ ۱.۵ kwh بوده است و از ساعت ۸ صبح الی ۱۸ امکان‌پذیر می‌باشد. شکل (۸) نتایج میزان توان تبادل شده ذکر گردیده است.

نمودار قرمز رنگ نشان دهنده توان دریافتی (مصرفی) و نمودار آبی نمایانگر توان تزریقی به شبکه می‌باشد. در حالت شارژ کند با بازه‌ها زمانی بلندمدت بازه شارژ و دشارژ از ساعت ۷ صبح الی ۲۱ تعریف شده است که نتایج آن در شکل (۹) قابل مشاهده است.

در جدول (۳) نتایج بدست آمده از شبیه‌سازی در مورد حالت شارژ کند باطری در بازه زمانی کوتاه مدت را داریم. بر اساس توان مصرفی یا

در حالت شارژ متوسط با بازه‌ها زمانی کوتاه مدت حداکثر نرخ شارژ و دشارژ ۳ kWh بوده است و از ساعت ۸ الی ۱۸ امکان پذیر است. در شکل ۱۰ توان تبادل شده به شبکه را در حالت شارژ متوسط در بازه زمانی کوتاه مدت خواهیم داشت.

در شارژ متوسط با بازه زمانی بلند مدت از ساعت ۷ الی ۲۱ تعریف شده است که نتایج آن در شکل (۱۱) قابل ملاحظه است. در جدول (۵) نتایج حاصل از شبیه سازی شارژ متوسط در کوتاه مدت را داریم.



شکل (۱۱): تبادل توان با شبکه در حالت شارژ متوسط - بازه زمانی بلندمدت

جدول (۵): نتایج به دست آمده حاصل از شبیه سازی در حالت شارژ متوسط - بازه زمانی کوتاه مدت

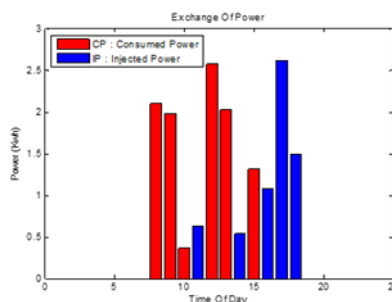
Soc(Kwh) حالت شارژ باتری	IP(kw) توان تزریقی	CP(kw) توان مصرفی	ساعت
2.6000	0	0	1
2.6000	0	0	2
2.6000	0	0	3
2.6000	0	0	4
2.6000	0	0	5
2.6000	0	0	6
2.6000	0	0	7
4.5363	0	2.1047	8
6.3549	0	1.9767	9
6.6867	0	0.3607	10
6.0091	0.6234	0	11
8.3787	0	2.5756	12
10.2412	0	2.0245	13
9.6549	0.5394	0	14
10.8642	0	1.3144	15
9.7582	1.0732	0	16
7.2589	2.6164	0	17
6.3587	1.4974	0	18
5.5500	0	0	19
5.5500	0	0	20
5.5500	0	0	21
5.5500	0	0	22
5.5500	0	0	23
5.5500	0	0	24
4201.2532	مجموع هزینه‌ها		
6881.2218	مجموع درآمدها		
2679.9686	کل سود		

همانطور که ملاحظه می شود در حالت شارژ متوسط به دلیل افزایش دوبرابری سرعت شارژ و دشارژ پتانسیل بیشتری برای درآمدزایی حاصل می گردد. با این حال به دلیل ایجاد فرسایش و کاهش عمر باطری در هر بار شارژ و دشارژ لازم است که این میزان تبادل توان با شبکه به صورت بهینه انجام پذیرد. در جدول (۶) نتایج شبیه سازی شارژ و متوسط در بلند مدت را در اختیار داریم.

با توجه به قیمت برق در ساعات ۱۷ و ۱۸ به علت بالا بودن قیمت، مقداری از انرژی مزاد به جهت کسب درآمد به شبکه تزریق می گردد. در جدول (۴) شبیه سازی حالت شارژ کند را در بازه زمانی بلند مدت در اختیار داریم.

جدول (۴): نتایج به دست آمده حاصل از شبیه سازی در حالت شارژ کند - بازه زمانی بلندمدت

Soc(Kwh) حالت شارژ باتری	IP(kw) توان تزریقی	CP(kw) توان مصرفی	ساعت
2.6000	0	0	1
2.6000	0	0	2
2.6000	0	0	3
2.6000	0	0	4
2.6000	0	0	5
2.6000	0	0	6
2.9715	0	0.4038	7
3.8837	0	0.9915	8
3.8039	0.0734	0	9
4.0857	0	0.3063	10
4.3560	0	0.2938	11
5.4288	0	1.1661	12
4.8522	0.5305	0	13
4.5104	0.3144	0	14
5.4175	0	0.9859	15
7.2566	0	1.4230	16
7.0625	0.5897	0	17
6.8401	0.1612	0	18
6.6258	0.4088	0	19
6.3521	0.4554	0	20
6.0450	0.4554	0	21
5.5500	0	0	22
5.5500	0	0	23
5.5500	0	0	24
2096.5603	مجموع هزینه‌ها		
2930.6031	مجموع درآمدها		
834.0428	کل سود		



شکل (۱۰): تبادل توان با شبکه در شارژ متوسط - بازه زمانی کوتاه مدت

۸- شارژ متوسط با بازه زمانی کوتاه مدت و بلند مدت

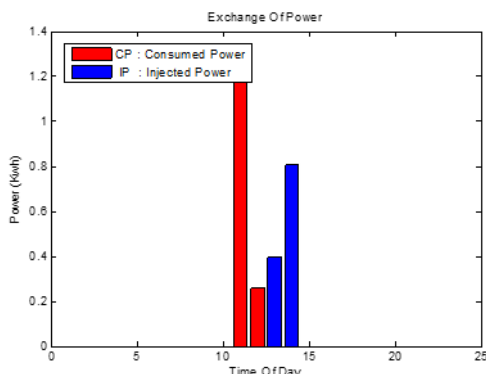
مدت

جدول (۶): نتایج به دست آمده حاصل از شبیه سازی در حالت شارژ

متوسط - بازه زمانی بلند مدت			
Soc(Kwh)	IP(kw)	CP(kw)	ساعت
حالت شارژ باتری	توان تزریقی	توان مصرفی	
2.6000	0	0	1
2.6000	0	0	2
2.6000	0	0	3
2.6000	0	0	4
2.6000	0	0	5
2.6000	0	0	6
2.6000	0	0	7
4.5416	0	2.1104	8
4.8329	0	0.3167	9
6.0959	0	1.3728	10
8.5962	0	2.7177	11
9.3034	0	1.8557	12
10.5520	0	2.4441	13
10.7551	0	0.2208	14
14.3086	0	1.6885	15
15.0333	0	0.7878	16
9.0320	2.7612	0	17
9.0480	0	0.0580	18
9.1238	0	1.8779	19
10.5639	2.5919	0	20
7.7466	2.0209	0	21
5.5500	0	0	22
5.5500	0	0	23
5.5500	0	0	24
4921.2945	مجموع هزینه ها		
7315.1208	مجموع درآمدها		
2393.8263	کل سود		

۹- شارژ سریع

یکی از گزینه های ممکن برای شارژ سریع خودروهای برقی، استفاده از ایستگاه های شارژ مخصوص می باشد. این ایستگاه ها حتی می تواند در پارکینگ های عمومی، مراکز خرید بزرگ و تمامی مکان هایی که تجمع زیادی از خودروها را شامل می شوند برقرار گردند. بدین منظور دور از ذهن نیست که در آینده ای نه چندان دور، نرخ شارژ باتری خودروهای برقی به مقدار قابل ملاحظه ای افزایش یابد. شکل (۱۳) نمودار تبادل توان، شبکه را در حالت شارژ سریع نشان می دهد.



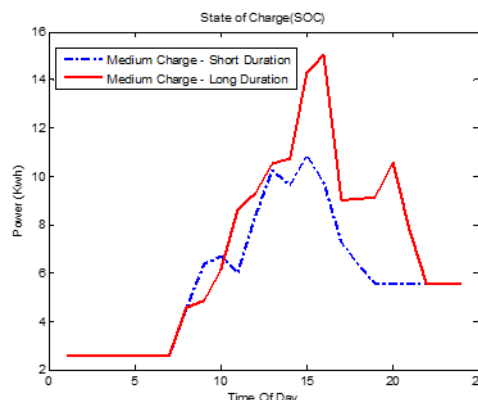
شکل (۱۳): تبادل توان با شبکه در حالت شارژ سریع

در حالت شارژ سریع از مقدار ۶ kW برای مدلسازی نرخ شارژ سریع استفاده شده است. فرض شده که بازه زمانی شارژ از ساعت ۱۰ صبح الی ۱۴ عصر بوده است.

۱۰- نتیجه گیری

در شرایط عادی بدون وجود هیچ سایه ای، ردگیری نقطه حداکثر توان به کمک الگوریتم های مرسوم به خوبی صورت گرفته است. اما در حالت سایه اندازی به خاطر ذات غیر خطی منحنی توان بر حسب ولتاژ آرایه های PV، ردگیری نقطه حداکثر توان مشکل می باشد که الگوریتم های سنتی در این مورد ناکارآمد بوده و نمی تواند تفاوت نقطه پیک و محلی و سراسری را به خوبی درک کنند و به احتمال زیاد در نقاط اکسترمم محلی به دام می افتند. در این پروژه با کمک الگوریتم ژنتیک روشی برای یافتن نقطه حداکثر توان مطرح گردیده است. نوآوری صورت گرفته در این مقاله در تعداد آرایه های فتوولتائیک می باشد. در این صورت که با پارک شدن خودرو و خارج شدن سرنشینیان به کمک یک محرک الکترومکانیکی، یک پنل خورشیدی علاوه بر پنل های سقف خودرو در زیر شیشه جلو خودرو مستقر می شود. استفاده از خودروهای برقی، با آرایه های فتوولتائیک علاوه بر کاهش آلودگی هوا و کاهش مصرف ذخائر سوخت های فسیلی، مزایای مالی نیز به دنبال دارد و همانطور که در پژوهش ذکر گردید قابلیت انتقال توان در شبکه در ساعات اوج مصرف و درآمدزایی نیز خواهد داشت. هرچند که نوع شارژ (کند- سریع- تند) و همچنین بازه زمانی مورد بررسی (بلندمدت- کوتاه مدت) در اعداد نهایی تاثیر خواهد داشت اما در کل تغییر در مفهوم کلی درآمدزایی نخواهد داشت. نباید از

شکل (۱۲) یک مقایسه از حالت شارژ متوسط باتری در دو حالت بلند مدت و کوتاه مدت می باشد. نمودار آبی رنگ شارژ کوتاه مدت را نشان می دهد که تقریباً ۱۰ kWh می باشد و در نمودار قرمز رنگ که حالت شارژ متوسط در بلند مدت می باشد این مقدار شارژ ۱۵ kWh می رسد که دلیل آن بیشتر شدن زمان پارک خودرو در پارکینگ است.



شکل (۱۲): حالت شارژ باتری برای حالت شارژ متوسط در دو بازه زمانی کوتاه و بلند مدت

- [12] A. Rashwan, "A New Topology for the Large-Scale Photovoltaic Systems Grid Connection Based on Modular Multilevel Converter," *2018 Twentieth International Middle East Power Systems Conference (MEPCON)*, Cairo, Egypt, 2018, pp. 286-291.
- [13] D. Maamria, K. Gillet, G. Colin, Y. Chamaillard and C. Nouillant, "Optimal Predictive Eco-Driving Cycles for Conventional, Electric, and Hybrid Electric Cars," in *IEEE Transactions on Vehicular Technology*, vol. 68, no. 7, pp. 6320-6330, July 2019.

رزومه



علی اتحادیه متولد سال ۱۳۶۶ در شهر مشهد می‌باشد. وی فارغ التحصیل مقطع کارشناسی برق قدرت از دانشگاه آزاد اسلامی واحد بیرجند (۱۳۹۲) و کارشناسی ارشد مهندسی برق قدرت کارشناسی ارشد خود را از دانشگاه آزاد اسلامی نیشابور دریافت نموده

است. زمینه پژوهشی مورد علاقه نامبرده انرژی‌های نو، پایداری سیستم‌های قدرت و تولیدات پراکنده مبتنی بر انرژی‌های نو می‌باشد.



علی اصغر شجاعی تحصیلات دانشگاهی خود را در مقطع کارشناسی مهندسی برق- قدرت در دانشگاه آزاد اسلامی (۱۳۸۵)، کارشناسی ارشد مهندسی برق- قدرت در دانشگاه صنعتی مالزی (۱۳۸۷) دکتری مهندسی برق- قدرت در دانشکده مهندسی

برق دانشگاه صنعتی مالزی (۱۳۹۲) سپری کرده است. همچنین ایشان از سال ۱۳۸۸ به مدت چهار سال به عنوان محقق در مرکز پژوهشی هوش مصنوعی و رباتیک دانشگاه صنعتی مالزی مشغول به فعالیت بودند. ایشان از سال ۱۳۹۴ تاکنون استادیار گروه مهندسی برق دانشگاه آزاد اسلامی واحد نیشابور می‌باشد. فعالیت‌های پژوهشی مورد علاقه ایشان پایداری و قابلیت اطمینان سیستم‌های قدرت و کنترل کننده‌های مبتنی بر شبکه‌های عصبی می‌باشد.



امیر باقران شهرباف در سال ۱۳۶۵ در مشهد متولد شده است. تحصیلات دانشگاهی خود، در مقطع لیسانس را در مهندسی برق- قدرت از دانشگاه آزاد اسلامی واحد بیرجند (۱۳۹۰) و مقطع کارشناسی ارشد را در گرایش برق- قدرت از دانشگاه آزاد اسلامی

واحد نیشابور (۱۳۹۸) اخذ نمود. زمینه‌های پژوهشی و مورد علاقه ایشان پایداری و قابلیت اطمینان سیستم‌های قدرت، انرژی‌های تجدید پذیر، ادوات FACTS و سیستم‌های توزیع می‌باشد.

موضوع فرسایش باتری‌ها به سادگی گذشت چرا که در نتیجه‌گیری نهایی تاثیر به سزایی خواهد داشت. بنابراین یکی از موضوعاتی که می‌تواند تکمیل کنند بحث فوق باشد بررسی و بهبود وضعیت باتری‌های مصرفی در خودروهای برقی می‌باشد. هر چند اطلاع دقیق از قیمت برق در ساعات مختلف و استفاده از تکنولوژی برنامه‌ریزی جهت دستیابی به ساعات مناسب شارژ و دشارژ نیز اجتناب‌ناپذیر است. تعیین مشخصه باتری ها و عملکرد دقیق آن با توجه به هر نوع تکنولوژی نیز، موردی حیاتی و موثر می‌باشد. امید است که دولت طرح‌های تشویقی را جهت ترغیب کردن افراد به استفاده از خودروهای برقی در جهت کاهش مصرف انرژی و کاهش آلاینده‌ها در نظر بگیرد.

مراجع

- [1] G. Sarigianidis, A. Stathis, G. Kladas, "Performance evaluation of MPPT techniques for PV array incorporated into electric vehicle roof", 4th Int. Conf. On renewable energy research and applications, Palermo, Italy, 22-25 Nov, 2015
- [2] B. Isaloo, P. Amiri, "Improved variable step size incremental conductance MPPT method with high convergence speed for PV systems", *Journal of Engineering science and technology*, Volume 11, Issue 4, 2016, pp. 516-528
- [3] Hohm DP, Ropp Me, "Comparative study of maximum power point tracking algorithms", *Progress in photovoltaics: research and applications* 2003
- [4] A. Al Diab, C. Sourkounis, "Variable step size P&O MPPT algorithm for PV systems", In proceedings of optimization of electrical and electronic equipment conference 2010
- [5] T. Tafticht, K. Agbossou, "Development of a MPPT method for photovoltaic systems", In Canadian conference on electrical and computer engineering, 2004
- [6] K. Kobayashi, I. Takani, Y. Sawada, "A study of a two stage maximum power point tracking control of a photovoltaic system under partially shaded insolation conditions", *Solar energy materials and solar cells*, 2006
- [7] G. Yu, Y. Jung, J. Choi, I. Choy, "A novel two-mode MPPT control algorithm based on comparative study of existing algorithms", In: photovoltaic specialists conference on twenty-ninth IEEE, 2002
- [8] M. Ngan, C. Tan, "A study of maximum power point tracking algorithms for stand-alone photovoltaic systems", In proceedings of 2011 IEEE applied power electronics colloquium, 2011
- [9] D. Zhang, H. Lin, Q. Zhang, S. Kang and Z. Lu, "Analysis, Design, and Implementation of a Single-Stage Multipulse Flexible-Topology Thyristor Rectifier for Battery Charging in Electric Vehicles," in *IEEE Transactions on Energy Conversion*, vol. 34, no. 1, pp. 47-57, March 2019.
- [10] M. B. Hemanth Kumar, B. Saravanan, P. Sanjeevikumar and F. Blaabjerg, "Review on control techniques and methodologies for maximum power extraction from wind energy systems," in *IET Renewable Power Generation*, vol. 12, no. 14, pp. 1609-1622, 29 10 2018.
- [11] H. Fathabadi, "Novel Maximum Electrical and Mechanical Power Tracking Controllers for Wind Energy Conversion Systems," in *IEEE Journal of Emerging and Selected Topics in Power Electronics*, vol. 5, no. 4, pp. 1739-1745, Dec. 2017.

Investigating the Effects of Electric Vehicle with Maximum Power Point Tracking Algorithm on Power System

Ali Ettehadieh^{1,*}, Ali asghar Shojaei², Amir Bagheran³

*1- Department of Electrical Engineering, Neyshabur Branch, Islamic Azad University, Neyshabur, Iran

2- Department of Electrical Engineering, Neyshabur Branch, Islamic Azad University, Neyshabur, Iran.

3- Department of Electrical Engineering, Neyshabur Branch, Islamic Azad University, Neyshabur, Iran

Abstract: As fuel prices increase and environmental issues become more serious due to the use of fossil fuels, as well as the expiration of fossil fuels, the researchers are looking to find alternative fossil fuels. Using renewable and green energy like solar energy using photovoltaic systems would be a convenient and cost-effective way. It is important to note that the efficiency of these cells changes dramatically as the angle of radiation changes. Therefore, the need for a control method to detect maximum power point (MPPT) is absolutely essential. In fact, MPPT is an automatic control algorithm for power level adjustment, which achieves the highest harvesting power from moment to moment variations of radiation level, shadow, temperature and photovoltaic module characteristics. In this study, using the Genetic Algorithm to reach the MPPT point by simulating the photovoltaic system intended for the vehicle, and battery charging and discharge methods at different times, given the cost of electricity during daylight hours, a clear conclusion is reached in Get used to electric cars with photovoltaic arrays. The major and serious challenge is the rapid changes in radiation and partial shading. MPPT behavior was also investigated in partial shading conditions in this study.

Keywords: Photovoltaic Panel, MPPT, Electric Car, Distribution System.