

# CARS를 이용한 희박 예혼합 가스터빈 연소기내 온도 측정 (I) -연료/공기 혼합정도가 위상별 온도에 미치는 영향-

이종호\*·전충환\*·박철웅\*\*·한재원\*\*\*·장영준†  
(2004년 2월 16일 접수, 2004년 8월 12일 심사완료)

## Phase-Resolved CARS Temperature Measurements in a Lean Premixed Gas Turbine Combustor (I)

-Effects of Equivalence Ratio on Phase-Resolved Gas Temperature-

Jong Ho Lee, Chung Hwan Jeon, Chul Woong Park, Jae Won Hahn  
and Young June Chang

**Key Words:** Phase-Resolved Gas Temperature(위상 평균 온도), CARS(반 스톡스 라만 분광법), Combustion Instability(연소 불안정)

### Abstract

Experimental investigations were carried out in an atmospheric pressure, optically accessible and laboratory-scale dump combustor operating on methane gas. The objective of this study was to obtain the phase-resolved gas temperatures at different phases of the oscillating pressure cycle during unstable combustion. CARS temperature measurements were made at several spatial locations under lean premixed conditions to get the information on temperature field within the combustor. Also the effect of incomplete fuel-air mixing on phase-resolved temperature fluctuation was investigated. Results including phase-resolved averaged temperature, normalized standard deviation and temperature probability distribution functions (PDFs) were provided in this paper. Temperature PDFs gave an insight on the flame behavior. And strong correlation between phase-resolved temperature profile and pressure cycle was observed. Results of the phase-resolved high temperature gave an additional information on the perturbation of equivalence ratio at flame as well as the effect of mixing quality on NOx emission characteristics.

### 기호설명

$T_{ave, phase}$  : 위상평균온도 [K]  
 $T_{ave}$  : 위상평균온도들의 평균 [K]  
 $\sigma$  : 위상평균온도들의 표준편차 [K]  
 $\epsilon$  : 연료-공기 혼합 정도 [%]  
 $H, R$  : 축 방향, 반경 방향 위치 [mm]

### 1. 서론

최근 가스터빈 연소분야에서 희박 예혼합 연소 기술이, 강화되고 있는 NOx 배출 규제를 만족시킬 수 있는 대안으로 주목받고 있다. 그러나 희박 예혼합 연소기는 연소과정 중의 열 방출과 음향공진 사이의 상호작용에 의해 열-음향학적 연소 불안정이 쉽게 일어나는 단점을 가지고 있다.

연소 불안정은 연소기 형상, 국소 열방출률, 당량비의 변화와 같은 많은 메커니즘에 영향을 받는 것으로 알려져 있으며 이에 대한 많은 연구가 수행되어 왔다.<sup>(1,2)</sup> 연소 불안정 메커니즘과 이에 대한 능동제어에 관해서는 잘 정리된 몇몇 논문에서 찾아볼 수 있다.<sup>(3,4)</sup>

† 책임저자, 회원, 부산대학교 기계공학부  
E-mail : changyj@pusan.ac.kr  
TEL : (051)510-2332 FAX : (051)512-5236  
\* 회원, 부산대학교 기계공학부 기계기술연구소  
\*\* 한국표준과학연구원 레이저계측그룹  
\*\*\* 회원, 연세대학교 기계공학부

전술한 메커니즘들 중에서, 연료-공기 혼합 정도가 연소 불안정에 미치는 영향을 살펴보는 것은 회박 예혼합 연소기 설계뿐만 아니라 연소가스 배출특성 및 연소 불안정 발생측면에서도 아주 중요한 일이라 하겠다. 일반적으로 연소과정 중에 연료-공기의 불균일성이 생기면 연소기내 국소 고온 영역이 발생하게 되는데, 이 영역은 NO<sub>x</sub> 발생이 많은 영역으로 여겨지고 있다. 이처럼 연료-공기의 불균일 분포가 NO<sub>x</sub> 발생 및 성능 특성에 미치는 영향에 관한 연구 또한 활발히 수행되었으며,<sup>(5,6)</sup> 가스터빈 연소에서 연료-공기 혼합에 관한 전반적인 내용을 요약한 논문도 찾아볼 수 있다.<sup>(7)</sup> 이와 아울러, 혼합기의 불균일성의 지표 또는 원인으로 여겨지는 당량비 변동 (perturbation of equivalence ratio)에 관한 연구 또한 활발히 수행되어 왔으며, 다수의 논문에서 이에 대해 보고하고 있다.<sup>(8-11)</sup>

본 연구에 사용된 CARS 기법은 잘 정립된 비접촉식 진단 기법으로서, 시간적-공간적 분해능을 가지는 순간온도측정이 가능하다. CARS 기법은 많은 실험실 스케일 또는 실용 연소기에 적용되었으며,<sup>(12,13)</sup> 최근에는 LDV 또는 PLIF 기법 등과 아울러 연소현상을 명확히 규명하기 위하여 활발히 이용되고 있다.<sup>(14,15)</sup> 전술한 바와 같이, 회박 예혼합 연소기에서 많은 이론적, 실험적 연구가 수행되었다. 하지만 연소 불안정 조건하에서의 온도측정에 관한 논문은 거의 찾아보기 힘들었으며, 또한 이들 논문들은 대부분 속도, 압력, 화염형상 가시화에 국한되어 있음을 발견할 수 있다.

이에 본 연구에서는 특정 고유주파수(dominant frequency)를 가지는 압력 사이클을 12등분하여 각 위상에서의 온도를 측정하였다. 본 실험은 크게 두 부분으로 구성되어 있다. 첫째, 연료-공기 혼합도가 100%인 조건에서 연소기내 축 방향과 일정 높이에서의 반경 방향 온도분포를 측정하였다. 이는 연소기내 특정위치에서 온도가 어떻게 변하는지에 관한 정보를 줄 뿐만 아니라, 이미 획득한 화염이미지 결과와 비교하기 위해 수행되었다. 둘째, 화염 내 특정위치에서 연료-공기의 혼합정도가 위상별 온도에 미치는 영향을 살펴보았다. 알려진 바에 의하면, 연소불안정 조건에서 위상별 온도를 측정한 실험적, 이론적 연구가 거의 전무한 실정하기에 연소불안정 현상을 좀 더 명확히 이해하기 위한 기본 자료를 제공함과 아

울러 NO<sub>x</sub> 발생 및 당량비 변동에 미치는 영향을 파악하고자 함에 그 목적이 있다. 이러한 시도는 연소불안정 메커니즘에 대한 통찰력을 제공함과 동시에 이를 제어하기 위한 모델 개발에 일조를 할 것으로 기대된다.

## 2. 실험 장치 및 방법

### 2.1 연소기

본 실험에 사용된 광학적 접근이 가능한 덤프 연소기의 개략도를 Fig. 1에 나타내었다. 연소기는 직경 12 mm, 길이 500mm의 연료-공기 혼합부와 직경 42mm, 길이 440mm의 연소부로 구성되어 있으며 자세한 내용은 문헌을 참조하기로 한다.<sup>(6,16)</sup> 화염구조를 관찰할 때에는 석영관을 연소부로 사용하였는데, CARS를 이용한 온도 측정에 있어 석영관의 직경이 너무 작아 레이저 빔의 초점이 관 표면을 손상시키는 문제가 발생하였다. 이를 해결하기 위해, 석영관은 스테인리스 스틸 재질로 대체되었으며, 직경 2.5mm의 구멍을 뚫어 창을 통한 광학적 접근을 시도하였다. 이러한 광학적 구성은 Bradley 등의 연구<sup>(13)</sup>에서도 찾아볼 수 있다. 공기는 질량유량계를 사용하여 대기압 하에서 45.7 l/min으로 일정하게 공급하였으며, 실제 가스터빈과 유사한 조건에서 실험을 수행하기 위해 2kW 용량의 히터를 사용하여 혼합부 끝단에서의 온도가 650K로 일정하게 유지되도록 하였다. 연료는 메탄을 사용하였으며, 두 군데 위치에서 혼합부에 공급하였다.<sup>(6)</sup>

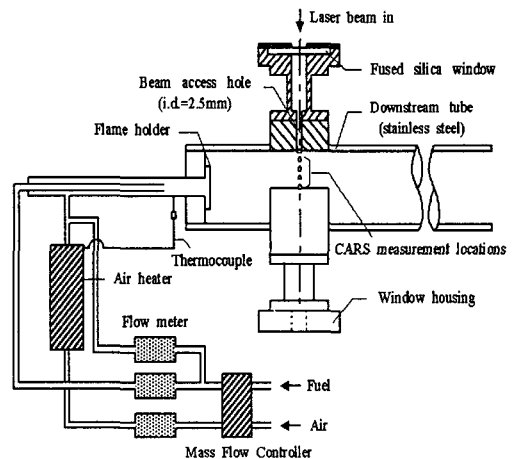


Fig. 1 Schematic diagram of the dump combustor

공급되는 이들 두 질량유량의 비로써 본 연구의 중요한 실험변수인 혼합정도(mixing quality,  $\epsilon$ )가 정의되는데, 그 정의는 다음과 같다.

$$\epsilon = \left(1 - \frac{Q_{inner\ tube}}{Q_{total\ fuel}}\right) * 100\% \quad (1)$$

$\epsilon = 100\%$ 라는 것은 모든 연료가 공기와 예혼합된 상태에서,  $\epsilon = 0\%$ 는 모든 연료가 안쪽 관으로 공급됨을 의미한다. 그러나  $\epsilon = 0\%$ 의 화염이 확산화염을 의미하지는 않는다. 왜냐하면, Fig. 1에서 보듯 안쪽관이 혼합부 끝단으로부터 7.2cm 상단에 위치하여 연소부로 들어오기까지 상당한 연료-공기의 혼합이 발생하기 때문이다. 참고로, 연소기 입구에서의 연료분포는 아세톤 PLIF 등을 통하여 정량화가 가능한데, 본 논문에서 사용된  $\epsilon = 0, 50\%$ 를  $\sigma = C(1-C)/C'$  (단, C는 연료농도의 평균값, C'는 연료의 변동분)을 이용하여 나타내면 각각  $2.0 \times 10^{-3}, 2.7 \times 10^{-4}$ 를, 100%의 경우는 0(zero)에 가까운 값을 나타내었다.<sup>(6)</sup>

2.2 CARS 측정 장치

실험에 사용된 광대역 이동형 CARS 시스템의 광학적 개략도를 Fig. 2에 나타내었다. 이에 관한 자세한 내용은 참고문헌<sup>(17)</sup>을 참조하기로 한다. 본 실험에 사용된 CARS 장치의 평균온도 측정오차는 온도범위 1000~2400K에서 2%이하이며,<sup>(17)</sup> 측정체적은 지름 100 $\mu$ m, 길이 1~2mm이다. CARS 온도측정을 위한 실험장치와 신호동기 시스템의 개략도를 Fig. 3에 나타내었다. 본 실험에 사용된 센서는 마이크로폰 타입의 소음측정기(Sound Level Meter; SLM)로서 연소 불안정이 발생하였을 때의

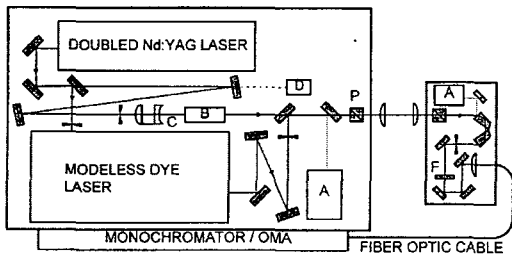
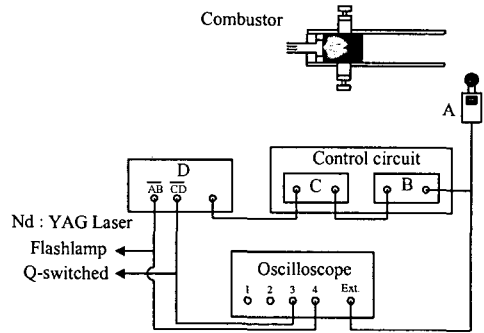


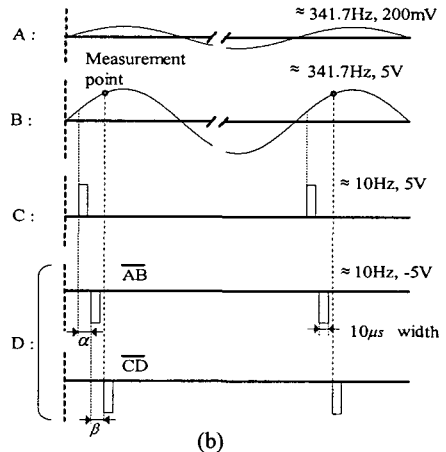
Fig. 2 Schematic of the broadband mobile CARS system: A, screen for alignment; B, beam divider; C, Galilean telescope; D, detector; F, absorption filter; P, crystal polarizer<sup>(17)</sup>

음압을 측정하였다. 측정의 일관성을 위해 설치 위치 및 방향을 일정하게 하였다.

SLM에서 나오는 출력전압은 대략 200mV로써 레이저 동작을 위한 트리거 신호(trigger signal)로 사용하기에는 너무 약한 값이었기에, 증폭회로를 통과시켜 5V 출력이 되도록 하였다. 또한 레이저 시스템이 최적화되어 있는 반복율(10Hz)과 비슷하게 레이저 헤드램프가 작동하도록 하기 위해, SLM에서 나온 341.7Hz의 신호를 카운터 회로를 이용하여 10Hz 근처의 신호로 변환시켜 주었다. 이 신호는 최종적으로 게이트 조절기(DG-535)로 보내져 TTL신호(5V→0V)로 변환된 후 레이저 동작을 위한 제어신호로 사용되었다.



(a)



(b)

Fig. 3 (a) Schematic diagram of experimental apparatus and (b) Chart of signal synchronization for phase-resolved temperature measurement; A, sound level meter (SLM); B, amplifier circuit; C, counter circuit; D, delay generator (DG-535)

2.3 실험 방법

Fig. 3(b)에 나타난 신호동기 시스템의 개략도를 간략히 설명하면 다음과 같다. SLM으로부터 나온 신호(A)를 5V의 전압신호(B)로 증폭시킨다. 카운터 회로를 이용하여 일정 임계값(2Volts)에서 TTL 신호를 만듦과 동시에 회로에 내장된 마이크로 칩에서 25~40개의 신호를 카운터하여 버림으로써 10Hz 근방의 TTL 신호(C)를 만들어준다. 이 신호는 게이트 조절기(D)로 보내지는데, Fig. 3(b)에서 보듯 “β”는 레이저의 출력을 조절하는 플래쉬 램프와 Q-스위치사이의 시간지연으로 본 실험에서는 150μs로 일정하다. 그러므로 “α”만을 조절함으로써 압력신호의 임의의 위상에서 연소기내 온도측정이 가능하게 된다. 본 실험에서는 “α”를 250μs(또는 125μs)간격으로 한 주기의 압력 사이클 동안 12번(또는 24번) 측정하였는데, 이는 대략 위상각 30°(또는 15°)에 상응한다. 각 위상에서 500번의 단발 스펙트럼을 받아 평균온도와 히스토그램 등을 구하였으며, 배경신호의 변동을 고려하여 100번의 배경 스펙트럼을 획득하였다. 또한, 결과를 해석함에 있어 500개의 스펙트럼 중 공기의 공급온도보다 낮은 온도를 나타내는 0~10%의 데이터는 제거하였다. CARS 온도측정은 축 방향(H=20, 25, 30mm)과 H=30mm에서의 반경방향(R=0, 5, 10, 15mm)으로 행하였으며, 일정지점(H=20mm, R=0mm)에서는 연료공기의 혼합정도(ε)가 위상별 온도변화에 미치는 영향을 조사하였다. 실험조건을 요약하면 Table 1과 같다.

3. 실험결과 및 고찰

Fig. 4(a)는 연소불안정이 발생하였을 때의 시간에 따른 압력신호를 나타낸다. 이 신호를 FFT

Table 1 Experimental conditions

Parameters	Test ranges
Inlet temperature (K)	650
Overall equivalence ratio	0.50
Fuel-air mixing quality (%)	100, 87.5, 75
Mean velocity(m/s)	15
Phase angle(deg.)	0~360
Measurement locations(mm)	R=0,5,10,15 H=20,25,30

변환하면 Fig. 4(b)가 얻어지는데, 그림에서 341.7 Hz의 고유주파수를 가진 것을 발견할 수 있다. 이는 본 연소기 형상이 길이/직경의 비(ratio)가 8~12의 값을 가지기 때문에 quarter wave의 주파수를 가진다는 선행연구<sup>(18)</sup>와 잘 일치하는 결과이다.

Fig. 5에 축 방향 세 지점(H=20, 25, 30mm)에서 구한 각 위상별 500개 온도의 평균값을 나타내었다. 비록 온도변화 곡선이 압력신호의 주기와 정확히 일치하지는 않지만, 압력 파형과 유사한 주기적인 형태를 가지는 것을 발견할 수 있다. 특히, 화염 내에 위치하는 지점(H=20mm)에서의 온도 변동은 압력 사이클과 거의 동일 위상관계를 나타내고 있다.

여기서, 용어의 혼란을 피하기 위해 각 위상에서 구한 500개의 온도를 평균한 것을 “T<sub>ave, phase</sub>”라고 정의하기로 한다. 그리고 12 또는 24개의 “T<sub>ave, phase</sub>”의 평균값을 “T<sub>ave</sub>”로, 표준편차를 “σ”로 정의하기로 한다.

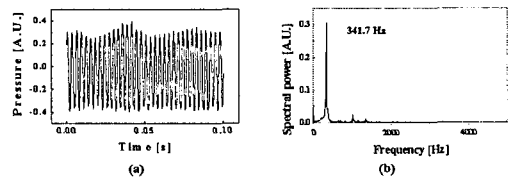


Fig. 4 (a) Pressure vs. time for unstable combustion at the condition of ε=100% and (b) corresponding frequency spectrum

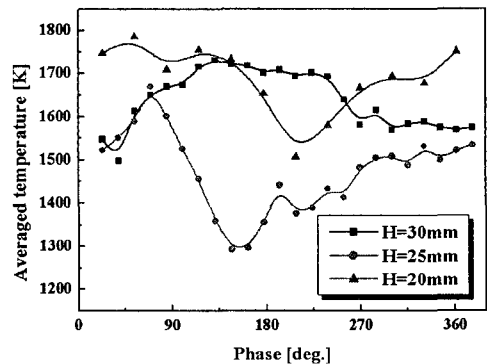


Fig. 5 Profile of “T<sub>ave, phase</sub>” obtained at the H=20, 25 and 30mm locations (R=0mm, ε=100%)

H=20, 25, 30mm에서의  $T_{ave}$ 는 각각 1697K, 1472K, 1638K이며,  $\sigma$ 는 각각 74K, 95K, 68K이다. H=20mm 지점의  $T_{ave}$ 가 가장 높고,  $\sigma$ 는 H=25mm지점보다 큰 값을 가지는 것은, 이 지점이 심하게 흔들리는 화염면(flame front)보다 상류지역에 위치함을 의미한다. 이는 또한 화염 이미지 관찰로부터 확인할 수 있다.

H=25mm지점의  $T_{ave}$ 는 H=20mm지점에 비해 급격히 감소하는 반면에,  $\sigma$ 는 증가하는 것을 발견할 수 있다. 또한 24개의  $T_{ave, phase}$ 중에서 최대와 최소의 차이가 무려 377K에 이른다는 것에 주목할 필요가 있다. 이처럼 H=25mm지점에서 온도변동이 아주 심하다는 것은 이 지점이 강한 난류가 존재하는 화염면 근처에 위치함을 예상케 한다. 아울러 주목할 점은 특정 위상조건에서 500개의 온도 데이터의 표준편차는 대략 150K 정도인데, 앞서서의  $T_{ave, phase}$ 중에서 최대와 최소의 차이가 무려 377K에 이른다는 것을 감안할 때 요동이 심한 화염면 근처에서의 위상을 감안하지 않은 온도 측정은 그 지점에서의 실제 온도를 구함에 있어 커다란 오차를 발생할 수 있다는 것을 보여주고 있다.

H=30mm지점에서의  $\sigma$ 가 가장 낮은 온도를 나타내는 것과 화염구조 이미지를 고려할 때, 이 지점은 화염면에서 약간 하류방향으로 떨어진 위치로 사료된다. 본 논문에는 나타내지 못하였지만, 실제 H=30mm지점보다 더 후류의 화염면 바깥영역에서는 낮은  $\sigma$ 를 가지는 온도결과를 보여주었으며, Fig. 6의 결과는 이를 뒷받침해 준다.

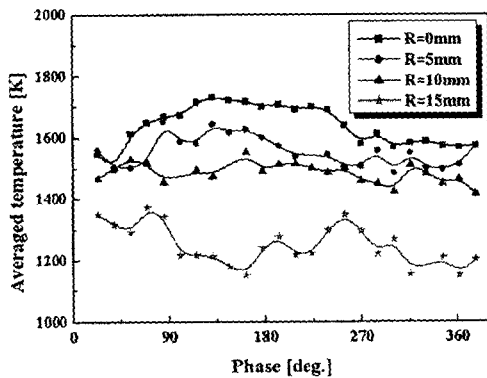


Fig. 6 Profiles of "T<sub>ave, phase</sub>" obtained at the R=0, 5, 10 and 15mm locations (H=30mm, ε=100%)

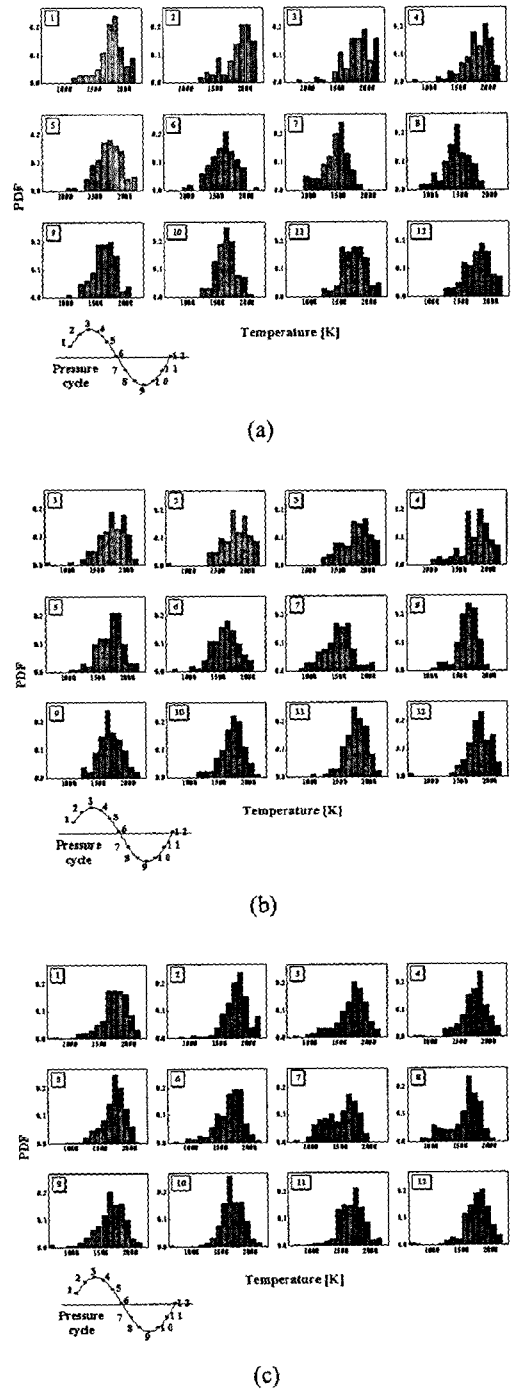


Fig. 7 Temperature PDFs obtained at the equally spaced 12 phases of periodic pressure cycle at the location of H=20mm, R=0mm (a) ε=75% (b) ε=87.5% (c) ε=100%

Fig. 6에 H=30mm 지점에서의 반경방향에 따른 위상별 온도분포를 나타내었다. 실험은 연소기 중심(R=0mm)에서 1mm간격으로 행하였으며, Fig. 6에는 예로써 5mm간격의 결과를 나타내었다. 우선, 각 지점에서의 위상별 온도분포가 압력 신호의 위상과는 판이한 거의 일정한 경향을 보여주는 것을 발견할 수 있는데, 이는 Fig. 5에서 고찰한 내용을 확인시켜 주는 결과라 하겠다. 또한, R=0,5,10,15mm 에서의  $T_{ave}$ 와  $\sigma$ 는 각각 1638K, 1553K, 1484K, 1251K와 68K, 34K, 34K, 67K였다. 즉,  $T_{ave}$ 는 연소기 중심에서 벽면으로 갈수록 낮아지는 포물선 형태를 나타내었다.

반면에,  $\sigma$ 는 연소기 중심과 벽면근처에서 큰 값을 가졌다. 이는 V형태의 화염구조와 이들 지역에서의 연료-공기 분포에 기인한 것으로 사료되며, 2차 연료분사 같은 능동제어 방식으로 연소불안정을 제어할 때 분사위치를 결정함에 있어 기초 자료로 사용될 수 있을 것으로 기대된다.

Fig. 7에 H=20mm, R=0mm 지점에서의 연료-공기 혼합정도( $\epsilon$ )에 따른 위상별 온도의 확률분포함수(PDFs)를 나타내었다. Fig. 7 (a), (b), (c)에서의 각각 12개의 그림은 좌측 하단에 표시된 주기성을 갖는 압력 사이클의 12 위상에서의 PDFs 측정 결과를 나타낸다. 전체적으로 온도 변동 폭이 500K 정도의 가우시안(Gaussian) 형태라기보다는 1000K 정도의 온도 변동 폭을 가지는 베타(Beta) 함수 형태를 보여주고 있다. 또한,  $\epsilon=100\%$ 에 가까워질수록 온도 변동 폭이 넓어지는 경향을 나타냄을 발견할 수 있다. 이에 대한 자세한 고찰은 다음에 나타낸 Fig. 8~10에서 하기로 한다.

$\epsilon=75, 87.5, 100\%$  조건하에서의 위상에 따른  $T_{ave, phase}$ 의 변화를 Fig. 8에 나타내었다. 첫째, 세 조건에서의 결과 모두가 압력신호와 아주 비슷한 주기성을 갖는다는 것을 알 수 있다. 반면에, 전체적인 경향은 압력신호에 비해 위상이 약간 앞서는 것을 발견할 수 있는데, 이는 화학반응에 의한 시간지연에 따른 결과로 사료된다. 둘째,  $\epsilon = 75\%, 87.5\%, 100\%$  조건에서의  $T_{ave}$ 는 각각 1762K, 1725K, 1697K로써,  $\epsilon$ 가 낮을수록 즉, 연료-공기의 혼합이 불완전할수록 온도는 높게 나타났다. 아울러, 각 조건에서의 12개의  $T_{ave, phase}$  중에서 최대-최소 차이는 456K, 399K, 279K로써 위와 같은 경향을 나타내었다. 이러한 결과로부터, 연료-공기의 혼합이 불완전할수록 온도의 변동 폭이 크다는 사실을 발견할 수 있다.

Fig. 9에  $\epsilon=75, 87.5, 100\%$  조건하에서의 위상 변화에 따른 무차원 표준편차(Normalized standard deviation, N-std)의 결과를 나타내었다. 각 위상에서 구한 500개의 온도 데이터를 통하여 그 위상에서의 평균온도와 표준편차를 구한 후, 표준편차를 평균온도로 나누어 준 값을 무차원 표준편차(N-std)로 정의하였다. 예를 들어, N-std = 0.1이라는 것은 그 위상에서의 표준편차가 평균온도의 10%라는 것을 의미한다. N-std에 대한 자세한 내용은 참고문헌<sup>(14)</sup>을 참조하기로 하고, 여기서는 N-std의 물리적 의미에 대해서만 간략히 언급하기로 한다. 이러한 접근방식은 원래 속도 데이터에서 국소 난류강도를 구하기 위해 사용되었는데, 이를 온도 데이터에 적용시키면 특정 지점에서의 시간(또는 위상)에 따른 난류강도(temporal

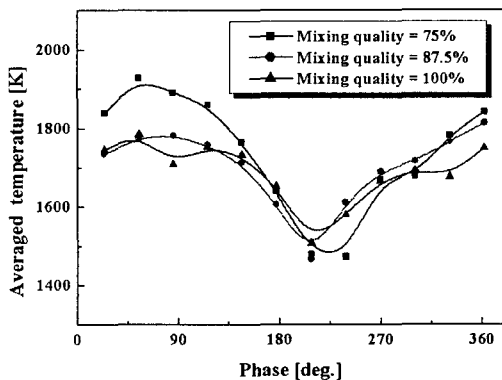


Fig. 8 Profiles of  $T_{ave, phase}$  at the condition of  $\epsilon=75, 87.5$  and  $100\%$  (H=20, R=0mm)

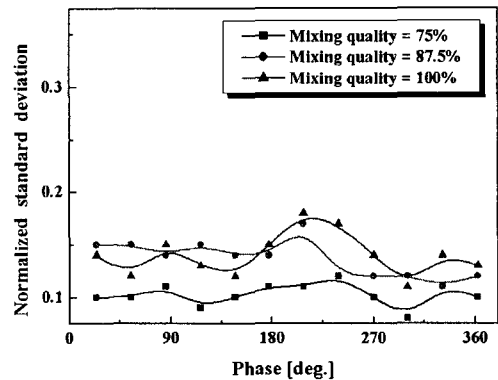


Fig. 9 Profiles of N-std at the condition of  $\epsilon=75, 87.5$  and  $100\%$  (H=20mm, R=0mm)

turbulent intensity)를 의미하게 된다.

Fig. 9를 살펴보면, 특정  $\varepsilon$ 에서 위상(또는 시간)에 따른 N-std가 거의 일정한 값을 가짐을 알 수 있다. 이는 측정위치에서 압력의 위상이 변함에도 불구하고, Fig. 8의  $T_{ave, phase}$  결과와는 달리, 바뀌지 않음을 의미한다. 또한 주목할 점은, 12개 N-std의 평균을 비교해 볼 때  $\varepsilon=75\%$ 에서는 0.104인 반면에  $\varepsilon=100\%$ 에서는 0.140으로  $\varepsilon=75\%$  조건에서 오히려 더 낮은 N-std값을 가진다는 것이다. 이는 Fig. 7에서 고찰한  $\varepsilon=100\%$ 에서 온도 변동 폭이 더 넓어진다는 내용과 일치하는 결과라 하겠다. 즉, 온도 변동 폭이 500K 정도 되는 가우시안 분포는  $\varepsilon=75, 87.5\%$  조건에서 발생할 확률이 높다는 것을 의미한다.

연료-공기의 혼합정도( $\varepsilon$ )가 온도에 미치는 영향은 Fig. 10에서 더욱 뚜렷하게 관찰할 수 있다.  $\varepsilon$ 가 고온 발생에 미치는 영향을 알아보기 위해 Fig. 7의 온도 PDFs 결과로부터  $\varepsilon$ 에 따른 1900K 이상의 온도가 발생하는 확률분포 결과를 Fig. 10에 나타내었다. 1900K을 설정한 이유는, 일반적으로 이 온도 이상에서 NOx의 발생이 급격히 증가한다는 것이 잘 알려진 사실이기 때문에,<sup>(19)</sup>  $\varepsilon$ 가 NOx 발생에 미치는 영향을 알아보기 위함이다. 연소기 내 NOx 생성에 관한 이해를 돕는 관점뿐만 아니라, 화염 온도로부터 화염내의 국소 당량비를 유추할 수 있다는 보고<sup>(20)</sup>의 관점에서 이러한 접근은 특별한 관심대상이라 하겠다. 본 실험에 사용된 연료-공기 혼합기의 전체 당량비(Overall equivalence ratio)는 0.5로써, 이에 상응하

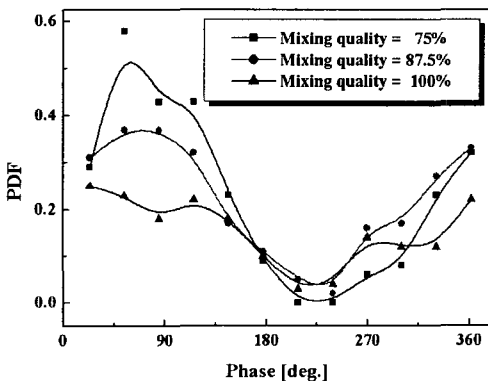


Fig. 10 PDFs profiles of high temperature occurrence at the condition of  $\varepsilon=75, 87.5$  and 100%

는 계산된 단열화염온도는 1760K이다. 한편, 1900K은 당량비 0.575에 대응하는 단열화염온도라는 것을 고려하면, 온도 결과중의 고온의 존재는 당량비의 변동(perturbation of equivalence ratio)과 관련지어 설명이 가능하다는 것을 발견할 수 있다.

Fig. 10을 살펴보면,  $\varepsilon=75, 87.5, 100\%$  조건 모두에서 위상각 90° 근처에서 피크값을 가지는 반면에, 225° 근처에서는 고온이 거의 발생하지 않는다는 것을 알 수 있다. 특히,  $\varepsilon=75\%$  조건에서는 50%이상의 스펙트럼이 1900K 이상의 온도를 나타내고 있다. 또한 주목할 점은, 고온발생 경향이 압력 신호의 형태, 주기와 거의 일치하는 사인파(sine wave) 모양을 띤다는 것으로써, 이는 Lieuwen 등이 행한 수치적 연구결과<sup>(8-10)</sup>와 잘 일치하는 결과이다. 예상대로, 연료-공기의 혼합정도가 불완전할수록 진폭은 커진다는 것을 발견할 수 있었으며, 이는 연료-공기의 혼합정도가 불완전 할수록 NOx 발생이 많을 것이라는 것과 희박 예혼합 연소를 함에 있어 연료-공기의 혼합이 NOx 발생에 얼마나 중요한 역할을 하는 지를 잘 보여준 결과라 하겠다. 선행연구<sup>(6)</sup>결과를 살펴보면, 연료-공기의 혼합정도가 불완전 할수록 NOx 발생이 많이 된다는 것을 확인할 수 있다.

#### 4. 결론

메탄을 연료로 한 모형 가스터빈 연소기에서 CARS 기법을 이용한 각 위상에서의 온도를 측정함으로써, 다음과 같은 결론을 얻을 수 있었다.

(1) 축 방향 온도결과로부터 화염 내부(H=20mm)에서는 온도가 높고 표준편차가 작은 반면에, 주기적으로 변하는 화염면 근처 위치(H=25mm)에서는 위상에 따른 온도가 큰 편차를 가지면서 심하게 변하는 것을 확인할 수 있었다. 또한, 이런 지점에서의 위상을 고려하지 않은 온도측정은 실제 가스 온도와 큰 차이를 보일 수 있다는 사실을 알게 되었다.

(2) H=30mm 위치에서의 반경 방향 온도결과는 연소기 중심에서 가장 높은 온도를 가지고 벽면으로 갈수록 떨어지는 포물선 형태의 온도분포를 나타내었다. 반면에, 온도의 편차는 중심과 벽면에서 큰 값을 나타내는 온도분포를 보여주었다.

(3) 위상에 따른 평균온도 결과의 전반적인 형

태는, 연료-공기의 혼합정도( $\epsilon$ )에 관계없이, 압력 신호와 비슷하다는 것을 알 수 있었다. 또한, 혼합이 불완전할수록  $T_{ave}$ 는 큰 값을 가졌으며, 온도의 변동 폭( $T_{ave, phase}$ 의 최대-최소 차이) 또한 크다는 것을 발견할 수 있었다.

(4) 무차원 표준편차(N-std) 결과는,  $T_{ave, phase}$  결과와는 달리, 측정지점에서의 위상변화에 따라 변하지 않는 거의 일정한 경향을 나타내었다. 또한,  $\epsilon=75\%$ 에서는 0.104,  $\epsilon=100\%$ 에서는 0.140의 값을 가짐으로써,  $\epsilon=75\%$  조건에서 오히려 더 낮은 N-std값을 가진다는 것을 알 수 있었다.

(5) 연료-공기의 혼합정도( $\epsilon$ )가 NOx 발생 및 당량비 변동에 미치는 영향은 각 위상별 고온 발생 확률을 살펴봄으로써 명확히 관찰할 수 있었다. 즉, 연료-공기 혼합이 불완전할수록 진폭이 큰 형태를 나타내었는데, 이는 그 지점에서 당량비의 변동이 심할 뿐만 아니라 NOx 발생이 많을 것으로 판단되었다. 아울러, 위상에 따른 고온 발생 결과는 압력신호와 거의 일치하는 주기를 가지는 사인과 형태를 나타냄을 확인할 수 있었다.

## 후 기

본 연구는 한국표준과학연구원(KRISS)에서 수행되었으며, 실험에 도움을 주신 레이저계측그룹 연구원들께 진심으로 감사드립니다.

## 참고문헌

- (1) Lee, S. Y., Seo, S., Broda, S. P. and Santoro, R. J., 2000, "An Experimental Estimation of Mean Reaction Rate and Flame Structure During Combustion Instability in a Lean Premixed Gas Turbine Combustor," *Proc. Combust. Instit.*, Vol. 28, pp. 775~782.
- (2) Venkataraman, K. K., Preston, L. H., Simons, D. W., Lee, B. J., Lee, J. G. and Santavicca, D. A., 1999, "Mechanism of Combustion Instability in Lean Premixed Dump Combustor," *J. Propulsion and power*, Vol. 15, pp. 909~918.
- (3) McManus, K. R., Poinsot, T. and Candel, S. M., 1993, "A Review of Active Control of Combustion Instabilities", *Prog. Energy Combust. Sci.*, Vol. 19, pp. 1~29.
- (4) Zinn, B. T., and Neumeier, Y., 1997, "An Overview of Active Control of Combustion Instabilities," *AIAA paper*, 97-0461.
- (5) Fric, T. F., 1992, "Effects of Fuel-Air Unmixedness on NOx Emissions," *AIAA paper*, 92-3345.
- (6) Shih, W. P., Lee, J. G. and Santavicca, D. A., 1996, "Stability and Emissions Characteristics of a Lean Premixed Gas Turbine Combustor," *Proc. Combust. Instit.*, Vol. 26, pp. 2771~2778.
- (7) McDonell, V. G. and Samuelsen, G. S., 2000, "Measurement of Fuel Mixing and Transport Processes in Gas Turbine Combustion," *Meas. Sci. Technol.*, Vol. 11, pp. 870~886.
- (8) Lieuwen, T., Neumeier, Y. and Zinn, B. T., 1998, "The Role of Unmixedness and Chemical Kinetics in Lean Premixed Combustors," *Combust. Sci. and Tech.*, Vol. 135, pp. 193~211.
- (9) Lieuwen, T. and Zinn, B. T., 1998, "The Role of Equivalence Ratio Oscillations in Driving Combustion Instabilities in Low NOx Gas Turbines," *Proc. Combust. Instit.*, Vol. 27, pp. 1809~1816.
- (10) Lieuwen, T. and Zinn, B. T., 1998, "Theoretical Investigation of Combustion Instability Mechanisms in Lean Premixed Gas Turbines," *AIAA paper*, 98-0641.
- (11) Lee, J. G., Kim, K. W., and Santavicca, D. A., 2000, "Measurement of Equivalence Ratio Fluctuation and Its Effect on Heat Release During Unstable Combustion," *Proc. Combust. Instit.*, Vol. 28, pp. 415~421.
- (12) Mokhov, A. V., Aptroot, R. and Levinsky, H. B., 1996, "Experimental Observation of Correlation Between the Temperature of a Laminar Flame and Acoustic Oscillations," *Combust. Sci. and Tech.*, Vol. 120, pp. 1~9.
- (13) Bradley, D., Gaskell, P. H., Gu, X. J., Lawes, M. and Scott, M. J., 1998, "Premixed Turbulent Flame Instability and NO Formation in a Lean-Burn Swirl Burner," *Combust. Flame*, Vol. 115, pp. 515~538.
- (14) Hedman, P. O., Flores, D. V. and Fletcher, T. H., 2002, "Observations of Flame Behavior in a



- Laboratory-Scale Pre-mixed Natural gas/Air Gas Turbine Combustor from CARS Temperature Measurements," *ASME*, GT-2002-30054.
- (15) Foglesong, R. E., Frazier, T. R., Flamand, L. M., Peters, J. E. and Lucht, R. P., 1999, "Flame Structure and Emissions Characteristics of a Lean Premixed Gas Turbine Combustor," *AIAA paper*, 99-2399.
- (16) Jones, C. M., Lee, J. G. and Santavicca, D. A., 1999, "Closed-Loop Active Control of Combustion Instabilities Using Sub-Harmonic Secondary Fuel Injection," *J. Propulsion and power*, Vol. 15, pp. 584~590.
- (17) Hahn, J. W., Park, C. W. and Park, S. N., 1997, "Broadband Coherent Anti-Stokes Raman Spectroscopy with a Modeless Dye Laser," *Appl. Opt.*, Vol. 36, pp. 6722~6728.
- (18) Sivasegaram, S. and Whitelaw, J. H., 1987, "Oscillations in Axisymmetric Dump Combustors," *combust. Sci. and Tech.*, Vol. 42, pp. 413~420.
- (19) Lefevbre, A. H., 1999, "Gas Turbine Combustion," 2nd Ed., *Taylor & Francis*, pp. 324~344.
- (20) Docquier, N. and Candel, S., 2002, "Combustion Control and Sensors: A Review," *Prog. Energy Combust. Sci*, Vol. 28, pp. 107~150.