

## تأثیر عدد پرانتل آشفته بر مدل‌سازی شار حرارتی آشفته در جریان انتقال حرارت جت شیاری

علی رشنو<sup>۱</sup>، علی ارشادی<sup>۲\*</sup>

<sup>۱</sup> دانشجوی کارشناسی ارشد، گروه مهندسی مکانیک، واحد دزفول، دانشگاه آزاد اسلامی، دزفول، ایران  
<sup>۲</sup> آمری، گروه مهندسی مکانیک، واحد دزفول، دانشگاه آزاد اسلامی، دزفول، ایران

دریافت: بهار ۹۷ پذیرش: زمستان ۹۷

### چکیده

با توجه به تغییر در خواص فیزیکی سیال در شرایط مختلف، ضرورت بررسی مدل‌های مختلف جریان آشفته در حالت‌ها و ویژگی‌های مختلف به میزان زیادی احساس می‌شود. از این رو در پژوهش حاضر به بررسی تأثیر تغییرات عدد پرانتل آشفته در جریان انتقال حرارت جت شیاری بر خوردی پرداخته شده است. برای مدل‌سازی جریان آشفته با استفاده از کد تجاری فلونت ۶/۳، مدل آشفتهگی  $k-\epsilon$  استاندارد استفاده شد. پس از آن با بررسی استقلال حل از شبکه، بهترین شبکه-بندی یعنی  $400 \times 75$  برای مدل‌سازی و بررسی مسئله انتخاب و استفاده شد. در ادامه اثر عواملی مانند تغییر عدد پرانتل آشفته و عدد رینولدز جریان جت و استفاده از سیال هوا در جت شیاری بر خوردی، بر روی ضریب انتقال حرارت جابجایی روی صفحه‌ی برخورد بررسی شد. نتایج بدست آمده از حل عددی در بعضی از حالات با نتایج آزمایشگاهی مقایسه شدند و دقت قابل قبولی حاصل شد. با توجه به نتایج بدست آمده، مشاهده شد که بیش‌ترین نرخ انتقال حرارت مربوط به ناحیه‌ی برخورد جت با صفحه بوده و با دور شدن از ناحیه‌ی برخورد ضریب انتقال حرارت و عدد ناسلت به شکل قابل توجهی کاهش می‌یابد. همچنین با افزایش عدد رینولدز، مقدار ضریب انتقال حرارت و عدد ناسلت بویژه در ناحیه‌ی برخورد افزایش چشم‌گیری دارد. و نیز مشاهده شد که عدد پرانتل آشفته در فواصل مختلف تغییر می‌کند. بنابراین فرض ثابت بودن عدد پرانتل آشفته در انتقال حرارت برخوردی دور از واقعیت بوده و مقدار متوسط آن به میزان  $0.165$  بدست آمد.

\*عهده‌دار مکاتبات: aliershadi110@gmail.com

**واژه‌های کلیدی:** انتقال حرارت برخوردی، عدد پرانتل، عدد ناسلت، عدد رینولدز، مدل‌سازی شار حرارتی آشفته

### ۱- مقدمه

کمتر از ۹۰۰ درجه سانتی‌گراد باشد تا خوردگی پره از حد مجاز تجاوز نکند. خنک‌کاری پره با خالی کردن داخل آن و جاری کردن شاره خنک‌کننده از فضای خالی شده امکان‌پذیر می‌باشد. پره توخالی سبک‌تر از پره توپر بوده و عدد بیو در آن خیلی کوچک‌تر است و از این رو توزیع دما در آن نسبتاً یکنواخت می‌باشد. شاره‌های خنک‌کننده هوا و آب می‌باشند. از هوا تا دمای ۱۱۵۰ درجه‌ی سانتی‌گراد، از آب نیز تا دمای ۱۳۱۵ درجه‌ی سانتی‌گراد و از سیستم ترکیبی در بین این دو دما استفاده می‌شود. در ورودی از آب برای قسمت‌های دما بالا (پره ثابت) و از هوا برای بقیه‌ی پره‌ها استفاده می‌شود [۱]. از طرفی برای خنک‌کاری هوا روش‌های مختلفی از قبیل خنک‌کاری جابجایی (این فرم از خنک‌کاری با هدایت جریان هوا به داخل پره توربین و دفع حرارت از طریق دیواره‌ها انجام می‌گیرد)، خنک‌کاری پاششی (این نوع خنک‌کاری در واقع همان نوع جابجایی ولی با شدت بسیار بالا می‌باشد که در آن هوا با سرعت بسیار زیاد به صورت فواره به سطح داخلی ایرفویل افشاند می‌گردد و باعث می‌شود که انتقال حرارت زیادی از سطح فلز به هوای خنک‌کن صورت گیرد)، خنک‌کاری لایه‌ای (این نوع خنک‌کاری براین اساس کار می‌کند که یک لایه عایق هوا بین گاز داغ و پره برقرار می‌گردد و

انتقال حرارت برخوردی به دلیل ایجاد ضریب انتقال حرارت جابجایی نسبتاً زیاد، یکی از موثرترین روش‌های خنک‌کاری در صنعت می‌باشد. کاربرد اصلی آن بر روی سطوحی است که دارای شار حرارتی بسیار بالا می‌باشند. از کاربردهای صنعتی این روش می‌توان به خنک‌کاری پره‌های توربین گاز، برش قطعات، خشک کردن کاغذ، خنک‌کاری دیواره‌ی محفظه‌ی احتراق، صنعت غذایی، الکترونیکی، شیمیایی و غیره اشاره کرد. از سیستم‌های خنک‌کاری به منظور بهینه‌سازی و افزایش راندمان استفاده می‌شود. با افزایش دمای گازهای احتراق ورودی به توربین بازده چرخه توربین گاز افزایش می‌یابد. امروزه این دما در حدود ۱۱۰۰ تا ۱۲۶۰ درجه‌ی سانتی‌گراد است. سازندگان توربین‌های گازی تلاش می‌کنند تا بتوانند این دما را به ۱۷۰۰ درجه برسانند و در آینده تا دماهای بالاتر نیز مورد نظر است [۱]. استفاده از دماهای بالا موجب بوجود آمدن تنش‌های گرمایی در پره‌های متحرک و کاهش طول عمر پره می‌شود. به طور کلی دمای سطح پره باید در

انتقال حرارت را به دیواره پره از طرف گاز داغ کم می‌کند. و خنک‌کاری نفوذی (خنک کردن با این روش احتیاج به این دارد که جریان هوای خنک-کن از دیواره سوراخ‌دار متخلخل پره عبور نماید و انتقال حرارت مستقیماً بین هوای خنک‌کن و گاز داغ وجود دارد.) وجود دارد. اما در خنک‌کاری با آب، آب از داخل لوله‌هایی نازک که در پره تعبیه شده است عبور می‌کند و از نوک پره بصورت بخار بیرون می‌آید. در این صورت به بهترین شکل ممکن خنک‌کاری صورت می‌گیرد. با این روش می‌توان درجه حرارت پره را حتی کم‌تر از ۵۴۰ درجه نگهداشت [۱].

دیگر موردی که در انتقال حرارت بسیار موثر است و از آن برای خنک‌کاری در صنعت استفاده می‌شود جت برخوردی است. مهم‌ترین هدف استفاده از جت‌های برخوردی، خنک‌کاری سطوح با شار حرارتی بالا می‌باشد. بطور مثال، ردیف پره‌های ثابت توربین گازی بدلیل برخورد گاز-های داغ دارای شار انتقال حرارت بالایی هستند. از طرفی خنک‌کاری پره‌ها با جت سیال خنک‌کن که از داخل به سطح پره برخورد می‌کند، باعث انتقال حرارت متمرکز روی سطح پره شده و راندمان توربین افزایش می‌یابد. همچنین جت‌های برخوردی در خشک‌کن‌ها، صنایع فولاد و خنک‌کاری قطعات الکترونیک دارای کاربرد فراوان می‌باشند. طبقه‌بندی کلی این جت‌ها شامل جت‌های برخوردی گازی و مایع است که با توجه به تعریف نوع سیال مورد استفاده، متفاوت خواهد بود [۲]. از تحقیقاتی که در این زمینه انجام شده می‌توان به تحقیق یون وای و همکاران [۳] اشاره کرد که در آن یک فرمول جدید از متغیر عدد پراتنل آشفته برای انتقال حرارت سیالات فوق بحرانی با روش‌هایی که متفاوت با خواص فیزیکی و متغیرهای حرارت سیال می‌باشد را بیان کردند. وقتی یک سیال در فشار فوق بحرانی به دمای شبه بحرانی نزدیک می‌شود، تغییرات زیاد در خواص فیزیکی باعث می‌شود که کاربرد مدل‌های جریان آشفته مختلف مورد بحث قرار گیرد. محاسبات آن‌ها نشان داد که بدون استثنا و بیش از حد پیش‌بینی غیر واقعی دمای سیال به دمای شبه بحرانی نزدیک می‌شود. در یک پژوهش دیگر بازرگان و همکاران [۴]، با در نظر گرفتن ۴ عدد ثابت و ۴ عدد متغیر برای عدد پراتنل آشفته، تأثیر این پارامتر بر انتقال حرارت جابجایی در جریان آشفته‌ی آب فوق بحرانی را بعنوان یک سیال با خواص به شدت متغیر مورد بررسی قرار دادند. در این بررسی نتایج نشان داد که در شرایط آزمایش مورد بررسی، ۱۰ درصد افزایش در عدد پراتنل منجر به کاهش بهمین میزان در ضریب انتقال حرارت می‌شود. همچنین ایمانی‌فر و همکاران [۵] نیز تأثیر تغییر عدد پراتنل آشفته بر تحلیل جریان و انتقال حرارت در جت دایروی برخوردی را بررسی کردند. در پژوهش آن‌ها مدل دو معادله‌ای k-ε رینولدز پایین با ثابت‌های عمومی پیشنهاد شده توسط لاندرو و شارما [۶] در راستای بهبود پیش‌بینی انتقال حرارت در جریان آشفته بهینه گردیده است. اصلاحات انجام گرفته در این مدل، شامل تغییر ضریب ثابت عبارت اضمحلال در معادله‌ی انرژی جنبشی آشفته‌ی و ارائه عدد پراتنل آشفته‌ی در معادله انرژی بعنوان تابعی از شرایط جریان و خواص سیال می‌باشد. در یک تحقیق دیگر رد جم و همکاران [۷] شبیه‌سازی عددی مستقیم از انتقال حرارت در یک جریان آشفته‌ی کاملاً توسعه یافته درون لوله که تأکید اصلی آن‌ها بر روی تأثیر عدد پراتنل در انتقال حرارت آشفته درون جریان لوله می‌باشد را بررسی کردند. بررسی آن‌ها نشان داد، زمانی که عدد پراتنل افزایش یافت محدوده‌ی وزنی نوسانات دما و شار حرارتی

آشفته افزایش یافته است. گرمان و همکاران [۸] اثر چرخش فن تولید شده بر روی انتقال حرارت آشفته و جریان سیال در یک لوله را بررسی کردند. اشاره آن‌ها به این است که اثرات چرخش بر روی انتقال حرارت و تنش برشی با مقایسه‌ی نتایج واقعی برای جریان متناوب چرخش با فن-هایی برای مدل منحنی دمنده‌ی استفاده شده حاصل شده است. و در غیاب چرخش، توزیع محوری ضریب انتقال حرارت محلی و برش دیوار، یک سطح پایین محلی را نشان می‌دهد. رجبی و محمدپور [۹] توزیع عدد پراتنل آشفته را در جریان انتقال حرارت جت شیاری برخوردی با عدد پراتنل آشفته ثابت ۰/۸۵ و مدل‌های شار حرارتی مختلف مورد بررسی قرار دادند. نتایج تحلیل عددی در تحقیق آن‌ها نشان داد که مدل‌های شار حرارتی آشفته تأثیر محسوسی در پیش‌بینی توزیع دما و عدد ناسلت در انتقال حرارت جت برخوردی دارند. همان‌گونه که اشاره شد تاکنون تحقیقات زیادی در مورد ویژگی‌ها و اثرات عدد پراتنل آشفته بر جریان و انتقال حرارت برخوردی انجام شده است اما تا به حال مقایسه‌ای بین اعداد مختلف پراتنل و عدد پراتنل ۰/۸۵ شکل نگرفته است. لذا در تحقیق حاضر سعی شده اعداد مختلف پراتنل آشفته‌ی و تأثیر آن‌ها بر روی انتقال حرارت در یک جت شیاری که هندسه‌ی آن اولین بار توسط ون‌هاینگن [۱۰] ارائه شده است، بررسی شود. همچنین تفاوت نتایج این اعداد پراتنل با عدد پراتنل ۰/۸۵ مورد ارزیابی قرار گیرد.

## ۲- معادلات حاکم

در مطالعه و بررسی رفتار پدیده‌های فیزیکی (سیالات) چنانچه از روش‌های تحلیلی، نیمه تحلیلی یا عددی (کامپیوتری) استفاده شود بایستی مدل فیزیکی، مدل ریاضی و راه حل مبتنی بر این مدل‌ها از قوانین حاکم بر آن پدیده پیروی کنند. قوانین بقای جرم و انرژی در صورتی مستقل از یکدیگرند که سرعت‌های موجود در پدیده بسیار کوچک‌تر از سرعت نور باشند. در موارد و کاربردهای متداول در مکانیک سیالات همیشه این استقلال برقرار است. معادله‌ی پیوستگی یا معادله‌ی بقای جرم در یک جریان سیال به صورت زیر بیان می‌شود [۱۱].

$$\frac{\partial \rho}{\partial t} + \frac{\partial (\rho u_i)}{\partial x_i} = 0 \quad (1)$$

همچنین معادله مومنوم برای جریان آشفته با انجام ساده‌سازی‌های لازم به صورت زیر می‌باشد [۱۱].

$$\rho \left( \frac{\partial \bar{u}_i}{\partial t} + \bar{u}_j \frac{\partial \bar{u}_i}{\partial x_j} \right) = \bar{B}_i - \frac{\partial \bar{P}}{\partial x_i} + \frac{\partial}{\partial x_j} \left( \mu \frac{\partial \bar{u}_i}{\partial x_j} - \overline{\rho \bar{u}_i \bar{u}_j} \right) \quad (2)$$

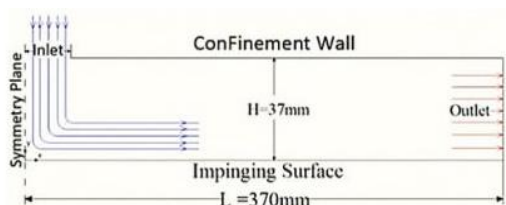
تنها تفاوت معادلات آرام با آشفته نیز وجود ترم  $\overline{\rho \bar{u}_i \bar{u}_j}$  در معادله می‌باشد. به طور کلی این ترم، از لحاظ فیزیکی یک تنش نمی‌باشد. بلکه بیانگر اثر تبادل اینرسی (مومنوم) می‌باشد. فراموش نکنیم که این ترم از سمت راست معادله مومنوم (جائیکه ترم‌های اینرسی وجود دارد) به سمت چپ منتقل شده است. بنابراین ریشه و بنیاد این ترم از جنس مومنوم می‌باشد. معادله بقا انرژی نیز برای جریان آشفته بعد از اینکه متغیرهای وابسته به زمان اضافه می‌شود و بعد از ساده‌سازی‌ها به صورت زیر می‌باشد [۱۱].

$$\rho C_p \left( \frac{\partial T}{\partial t} + u_j T_j \right) = (\lambda T_j - \rho C_p \overline{\bar{u}_j \bar{T}})_j + H \quad (3)$$

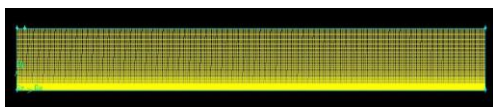
$$Pr_t = \frac{\varepsilon M}{\varepsilon_E} \quad (10)$$

### ۳- توصیف هندسه و شرایط مرزی

مطابق شکل ۱ هندسه‌ی تحقیق حاضر یک جت برخوردی دو بعدی است. که با توجه به تقارن فیزیکی و هندسی آن فقط نیمی از میدان جریان برای تحلیل عددی در نظر گرفته شده است. شرایط مرزی بکار رفته همانند مطالعه ون‌هاینینگن [۱۰] می‌باشد. همچنین تمام مراحل مدل‌سازی هندسی مسئله توسط نرم افزار گمبیت ۲/۴/۶ انجام و از روش جزء به کل (یعنی حل از نقطه به خط و از خط به صفحه و از صفحه به حجم بصورت گام به گام جلو می‌رود). استفاده شده است. شبکه‌بندی هندسه نیز بصورت سازمان‌یافته تولید شده و در نزدیکی دیواره برخوردی شبکه ریزتر شده است، تا مقدار  $y^+$  در محدوده‌ی مجاز قرار گیرد. در شکل ۲ نمونه‌ای از طراحی و شبکه‌بندی صورت گرفته در گمبیت قابل مشاهده است. صفحه‌ی برخورد در دمای ثابت  $347/75$  درجه‌ی کلونین و دمای دیواره محدود کننده بالایی به  $309/25$  درجه‌ی کلونین نگه داشته شده است. فرض عدم لغزش برای تمامی دیواره‌ها اعمال شده است. دمای ورودی جت  $309/25$  می‌باشد. سرعت ورودی جت  $12/33$  متر بر ثانیه و قطر جت  $6/16$  میلی‌متر می‌باشد. همچنین رینولدز مسئله در  $5200$  است. سیال انتخابی هوا بوده و به صورت گاز ایده‌آل تراکم‌ناپذیر و در فشار اتمسفر در نظر گرفته شده است. شدت آشفتگی در نازل جت  $2\%$  در نظر گرفته شده است. شرط مرزی سیال در خروج، فشار معلوم خروجی می‌باشد. دما و فشار خروجی سیال شرایط متعارف فرض شده است.



شکل ۱: محدوده‌ی محاسباتی و شرایط مرزی برای جت شیباری [۹]



شکل ۲: نمونه‌ای از شبکه‌بندی مسئله‌ی حاضر

### ۴- حل عددی

حل معادلات حاکم بوسیله‌ی کد تجاری فلونت ۶/۳ انجام گرفته و برای مرتبط کردن معادلات سرعت و فشار از الگوریتم سیمپل استفاده شده است. همچنین برای مدل‌سازی جریان آشفته از مدل آشفتگی  $k-\varepsilon$  استاندارد استفاده شده است. گام بعدی برای حصول اطمینان از مستقل بودن حل مسئله از تعداد شبکه‌های محاسباتی می‌باشد. در این راستا و در شکل ۳، تغییرات مقدار ناسلت در چهار شبکه‌بندی به ترتیب  $50 \times 200$ ،  $75 \times 250$ ،  $100 \times 300$  و  $100 \times 500$  مشاهده می‌شود. با توجه به آنچه که در شکل نمایان است، هر چه شبکه ریزتر شده است تأثیری در نتایج بدست آمده دیده نمی‌شود. بطوریکه مطابق این شکل از شبکه-

که پارامتر  $\lambda$  در معادله (۱۳-۳) بیان‌کننده هدایت حرارتی است. بدین سبب از این شکل استفاده شد تا به انرژی جنبشی آشفتگی که آن را با  $K$  نمایش می‌دهیم، اشتباه گرفته نشود. ترم  $\rho C_p \overline{u_i' u_i'}$  را اصطلاحاً انتقال انتالپی (انتقال انرژی) در راستای  $x_i$  نامیده و به آن شار حرارتی آشفته گفته می‌شود. مدل‌های دو معادله‌ای بعنوان زیر بنای بسیاری از تحقیقات مربوط به مدل‌سازی جریان‌ات آشفته، بالاخص در سالیان اخیر بسیار مورد توجه قرار گرفته‌اند. ساده‌ترین مدل‌های کامل آشفتگی (که در عین قابلیت‌های بالا، دارای معادلات نسبتاً ساده‌ای می‌باشند)، مدل‌های دو معادله‌ای هستند که در آن‌ها، حل دو معادله‌ی انتقال جداگانه باعث تعیین شدن جداگانه‌ای از مقیاس سرعت آشفتگی و مقیاس طول آشفتگی می‌شود. مدل  $k-\varepsilon$  معروف‌ترین مدل دو معادله‌ای می‌باشد. بخاطر اینکه فهم آن در برنامه نویسی ساده است. در مدل‌های Eddy-viscosity و  $k-\varepsilon$  میدان آشفته برحسب دو متغییر بیان می‌شود [۱۱].

(الف) انرژی جنبشی جریان آشفته  $k$

$$k = \frac{1}{2} \overline{u_i' u_i'} \quad (4)$$

(ب) نرخ اضمحلال ویسکوز انرژی جنبشی آشفته  $\varepsilon$

$$\varepsilon = \left( \frac{\mu}{\rho} \right) \overline{u_{i,j}' u_{i,j}'} \quad (5)$$

در مدل استاندارد  $k-\varepsilon$  مقادیر  $\varepsilon$  و  $k$  توسط معادلات نیمه تجربی ۴ زیر بدست می‌آیند [۱۱].

$$\rho \frac{\partial k}{\partial t} + \rho u_j k_{,j} = \left( \mu + \frac{\mu_t}{\sigma_k} k_{,j} \right)_{,j} + G + B - \rho \varepsilon \quad (6)$$

$$\rho \frac{\partial \varepsilon}{\partial t} + \rho u_j \varepsilon_{,j} = \left( \mu + \frac{\mu_t}{\sigma_\varepsilon} \varepsilon_{,j} \right)_{,j} + C_1 \frac{\varepsilon}{k} G +$$

$$C_2 \rho \frac{\varepsilon^2}{k} - C_3 \frac{\varepsilon}{k} B$$

که در آن  $C_1$  و  $C_2$  و  $C_3$  ضرایبی تجربی بوده  $\sigma_k$  و  $\sigma_\varepsilon$  نیز بترتیب اعداد پرانتل و اشمیت آشفته می‌باشد. ترم‌های  $G$  و  $C_1 \left( \frac{\varepsilon}{k} \right)$  و  $C_2 \rho \left( \frac{\varepsilon^2}{k} \right)$  در معادله (۷) بترتیب بیانگر فرایندهای تولید برشی  $\Delta$  و فرایندهای اضمحلال ویسکوز می‌باشند. ترم  $C_1 (1 - C_3) \left( \frac{\varepsilon}{k} \right) B$  بیانگر اثرات بویانسی می‌باشد.

در معادله (۶) ترم  $G$  بیان‌گر میزان تولید انرژی جنبشی آشفتگی ناشی از اندرکنش بین جریان متوسط و میدان جریان آشفته می‌باشد و از همین رو به آن اصطلاحاً ترم تولید برشی گفته می‌شود. ترم  $B$  نیز بیانگر ترم تولید اتلاف بویانسی ناشی از میدان چگالی نوسان‌کننده جریان می‌باشد. روابط صریح ۶ برای  $G$  و  $B$  بصورت زیر هستند [۱۱].

$$G = -\rho \overline{u_i' u_{i,j}' u_{i,j}'} \quad (8)$$

همچنین رینولدز معیار تشخیص جریان آرام یا آشفته می‌باشد. درضمن به صورت نیروهای اینرسی به لزجت بیان می‌شود. این عدد به صورت زیر تعریف می‌شود [۱۲].

$$Re = \frac{\rho v_\infty L}{\mu} \quad (9)$$

عدد پرانتل آشفته نیز بصورت نسبت پخش گردابه‌ای مومنوم به پخش گردابه‌ای گرما تعریف می‌شود [۱۳].

<sup>1</sup> Thermal Conductivity

<sup>2</sup> Turbulent Kinetic Energy (T.K.E)

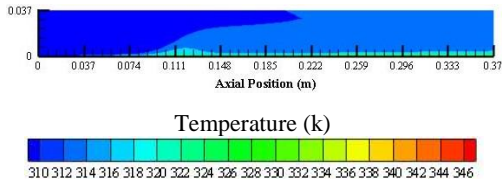
<sup>3</sup> viscous Dissipation Rate of Turbulent Kinetic Energy

<sup>4</sup> Semi-Empirical

<sup>5</sup> Shear Generation Processes

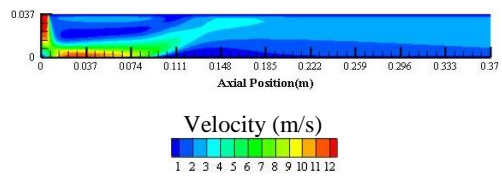
<sup>6</sup> Exact Relations

خنک تر شدن ناحیه می شود. هر چه از منطقه ی برخورد دورتر می شویم، دمای صفحه افزایش یافته است.



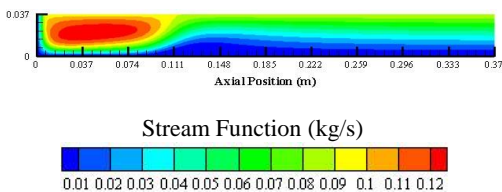
شکل ۵: کانتور دما در حل عددی با رینولدز ۵۲۰۰

شکل ۶ این بار کانتور سرعت را در عدد پرانتل ۰/۸۵ و عدد رینولدز ۵۲۰۰ نشان می دهد که با توجه به آن، سرعت بین ۱ تا ۱۲ متر بر ثانیه در تغییر است. بیش ترین سرعت مربوط به ناحیه ی ورودی جت می باشد. هر چه از ناحیه ی برخورد فاصله گرفته می شود، سرعت کم تر شده و در نهایت در ناحیه ی خروجی به کم ترین میزان خود می رسد.



شکل ۶: کانتور سرعت در حل عددی با رینولدز ۵۲۰۰

همچنین در شکل ۷ کانتور خطوط جریان در حل عددی انجام شده در عدد پرانتل ۰/۸۵ و با رینولدز ۵۲۰۰ نشان داده شده است. مقدار تابع جریان بین ۰/۰۱ تا ۰/۱۲ متغیر است. بیش ترین مقدار مربوط به بعد از جت و بالاتر از صفحه ی داغ است. از طرفی کم ترین مقدار مربوط به نقطه ی خروج از صفحه است. به این صورت که در ابتدا یک جریان چرخشی و گردابه ای بوجود می آید و هر چه به سمت خروجی نزدیک تر شده خطوط جریان به صورت موازی حرکت می کنند.

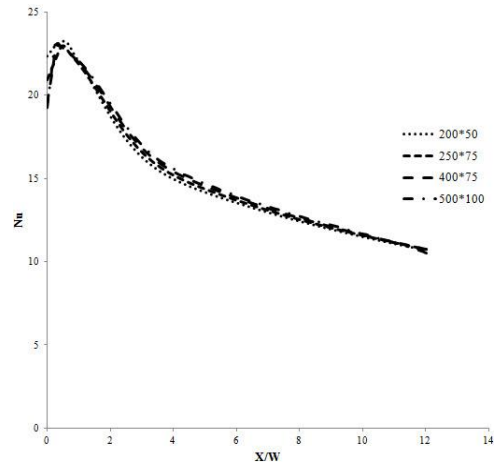


شکل ۷: کانتور خطوط جریان در حل عددی با رینولدز ۵۲۰۰

#### ۵-۱- بررسی تاثیر عدد رینولدز

شکل های ۸ و ۹ تغییرات ضریب انتقال حرارت و عدد ناسلت در جهت جریان را برای پنج عدد رینولدز ۵۲۰۰، ۶۵۰۰، ۷۸۰۰، ۱۰۴۰۰ و ۱۲۵۰۰ نشان می دهد. مطابق شکل ها، بیش ترین نرخ انتقال حرارت مربوط به ناحیه ی برخورد (سکون) جت با صفحه بوده و با دور شدن از ناحیه ی برخورد ضریب انتقال حرارت و عدد ناسلت بطور محسوسی کاهش می یابد. همچنین با افزایش عدد رینولدز، مقدار ضریب انتقال حرارت و عدد ناسلت بویژه در ناحیه ی برخورد افزایش قابل توجهی دارد. که این امر بعلاوه افزایش سرعت برخورد جت با سطح و افزایش دبی سیال خنک می باشد.

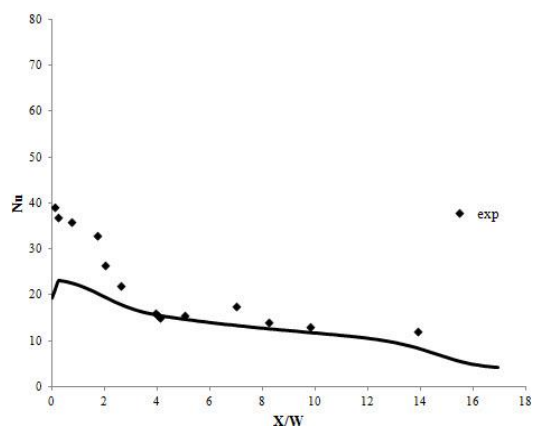
بندی ۷۵\*۴۰۰ تغییرات چشم گیری در عدد ناسلت رخ نمی دهد. به همین علت از شبکه بندی ۷۵\*۴۰۰ در ادامه ی تحقیق حاضر استفاده شده است.



شکل ۳: بررسی استقلال حل از شبکه

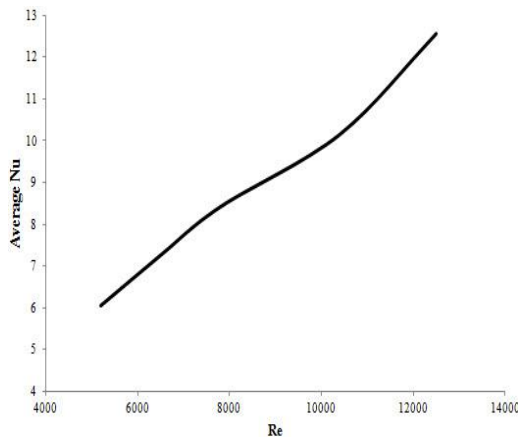
#### ۵- تحلیل نتایج

معمولا در جریان های مهندسی عدد پرانتل آشفته ثابت و برابر ۰/۸۵ در نظر گرفته می شود. در این راستا و به منظور اعتبارسنجی حل انجام شده ابتدا در شکل ۴، مسئله با عدد پرانتل آشفته ۰/۸۵ و نتایج آزمایشگاهی ون-هاینینگن [۱۰] مورد بررسی قرار گرفته است. در نتیجه روی نقاط نتایج آزمایشگاهی (۹/۸، ۸/۲، ۵، ۴/۱، ۴، ۳/۹)  $(X/W)$  و عدد ناسلت بترتیب (۱۳، ۱۴، ۱۵، ۱۵/۵، ۱۶)  $(Nu)$  عدد پرانتل آشفته برابر ۰/۸۵ می باشد. همان گونه که در شکل ۴ مشخص است دقت نتایج قابل قبول به نظر می رسد، بنابراین می توان به صحت نتایج اطمینان حاصل کرد.



شکل ۴: بررسی عدد پرانتل آشفته ی ۰/۸۵

شکل ۵ کانتور دما را در عدد پرانتل ۰/۸۵ و عدد رینولدز ۵۲۰۰ نشان داده است. دما بین ۳۱۰ تا ۳۴۶ درجه ی کلوین در حال تغییر است. خنک ترین ناحیه ی صفحه ی گرم مربوط به منطقه ی برخورد هوای خنک جت با صفحه ی گرم است. در ابتدا که بیش ترین سرعت را داریم، پخش حرارتی در ناحیه ی نزدیک به نقطه ی برخورد بیش تر می شود و باعث



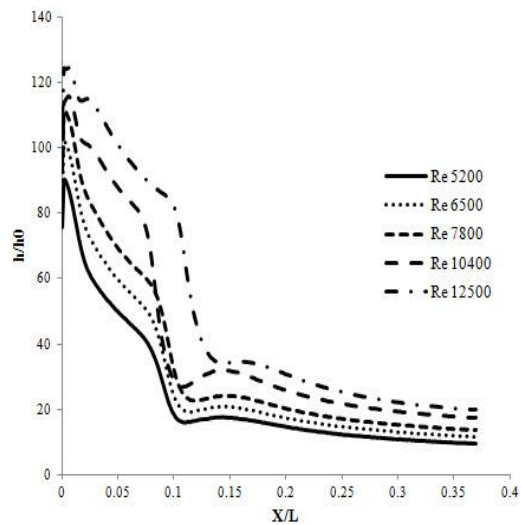
شکل ۱۰: تغییرات ناسلت میانگین با رینولدزهای مختلف

جدول ۱: مقدار عدد ناسلت میانگین در اعداد رینولدز مختلف

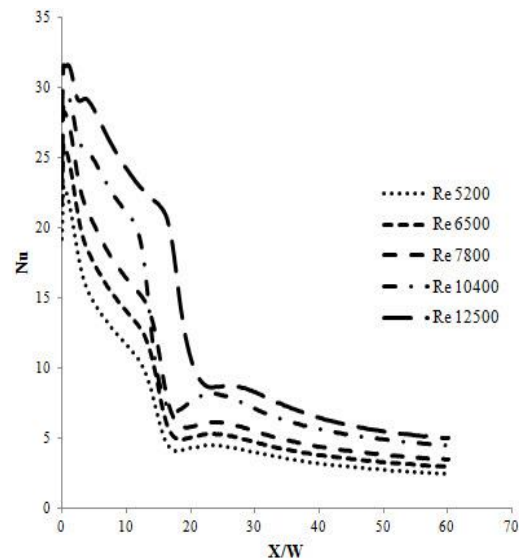
عدد رینولدز	۵۲۰۰	۶۵۰۰	۷۸۰۰	۱۰۴۰۰	۱۲۵۰۰
ناسلت میانگین	۶/۰۴	۷/۲۵	۸/۴۱	۱۰/۱۵	۱۲/۵۷

### ۵-۲- اعتبارسنجی اعداد پرانتل آشفته با نتایج آزمایشگاهی

در این پژوهش برای اعتبارسنجی حل عددی از نتایج آزمایشگاهی ون‌هاینینگن [۱۰] استفاده شده است. در شکل ۱۱ تغییرات عدد ناسلت را با تغییر عدد پرانتل آشفته در عدد رینولدز ۵۲۰۰ و نتایج آزمایشگاهی مورد بررسی قرار گرفته است. با افزایش عدد پرانتل آشفته ضریب انتقال حرارت و عدد ناسلت کاهش می‌یابد. دلیل این امر کاهش گردایان سرعت در جهت جریان با فاصله گرفتن از صفحه‌ی برخورد می‌باشد. در شکل ۱۱ روی نقاط آزمایشگاهی ( $X/W = ۳/۹, ۴, ۴/۱$ ) با عدد ناسلت (۱۶، ۱۵/۵،  $Nu = ۱۵$ )، پرانتل آشفته از ۰/۶۵ تا ۱ تغییر می‌کند. در حالی که در نقطه‌ی  $X/W=۵$  با عدد ناسلت ۱۵/۵، پرانتل آشفته از ۰/۶۵ تا ۰/۷۵ تغییر می‌کند. از طرفی در نقطه‌ی  $X/W= ۹/۸$  با  $Nu = ۱۳$  پرانتل آشفته بین ۰/۶ تا ۰/۷ متغیر است. همچنین در نقطه‌ی  $X/W=۱۳/۹$  و  $Nu=۱۲$  پرانتل آشفته حدود ۰/۵ می‌باشد. بنابراین افزایش عدد رینولدز منجر به افزایش عدد پرانتل آشفته در نواحی نزدیک دیواره شده ولی با افزایش فاصله از دیواره تاثیر محسوسی در مقدار پرانتل آشفته مشاهده نمی‌شود.

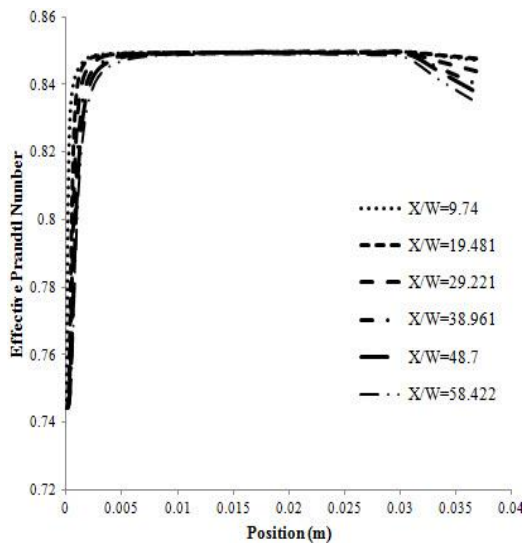


شکل ۸: تاثیر تغییرات عدد رینولدز بر روی توزیع ضریب انتقال حرارت در جهت جریان

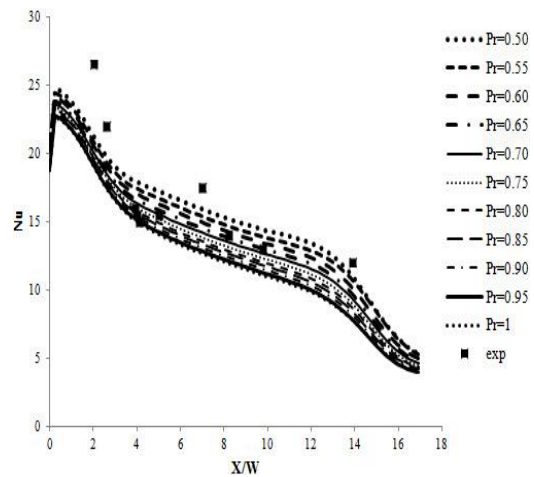


شکل ۹: تاثیر تغییرات عدد رینولدز بر روی توزیع عدد ناسلت در جهت جریان

در شکل ۱۰ نیز تغییرات ناسلت میانگین با پنج رینولدز مختلف از قبیل ۵۲۰۰، ۶۵۰۰، ۷۸۰۰، ۱۰۴۰۰ و ۱۲۵۰۰ مورد بررسی قرار گرفته شده است. مطابق شکل با افزایش عدد رینولدز، مقدار عدد ناسلت میانگین افزایش قابل توجهی دارد که این امر بعلاوه افزایش سرعت برخورد جت با سطح می‌باشد. البته در جدول ۱ نیز مقادیر عدد ناسلت میانگین برای پنج عدد رینولدز ذکر شده آورده شده است. نتایج نشان می‌دهد که با افزایش عدد رینولدز از ۵۲۰۰ تا ۱۲۵۰۰ عدد ناسلت به میزان ۴۲ درصد افزایش پیدا می‌کند.



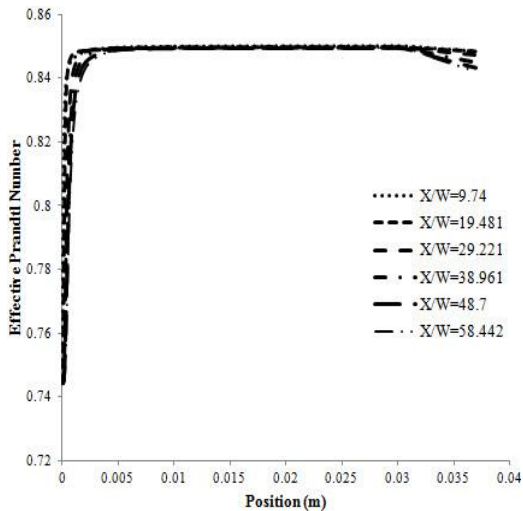
شکل ۱۳: تغییرات عدد پراتنل موثر در رینولدز ۷۸۰۰



شکل ۱۱: بررسی اعداد پراتنل آشفته مختلف

### ۵-۳- تغییرات عدد پراتنل موثر

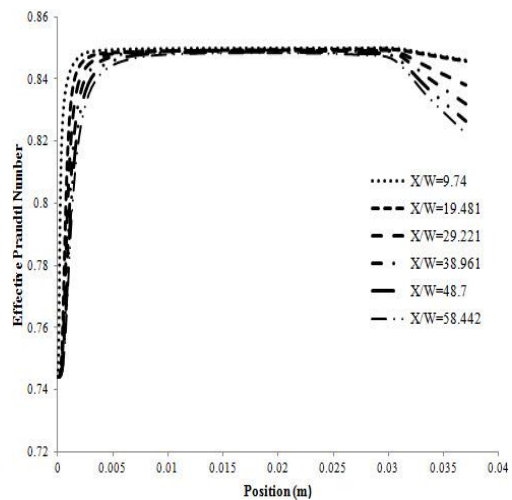
در ابتدا محدوده‌ی محاسباتی جت شیری برخوردی را به شش قسمت مساوی تقسیم شده است. در شکل‌های ۱۲، ۱۳ و ۱۴ تغییرات عدد پراتنل موثر در سه رینولدز ۵۲۰۰، ۷۸۰۰ و ۱۲۵۰۰ مورد بررسی قرار گرفته شده است. در همه‌ی این نمودارها عدد پراتنل موثر از مقادیر ۰/۷۴ تا ۰/۸۴ تغییر می‌کند و بر این اساس فرض ثابت بودن عدد پراتنل آشفته غیر صحیح می‌باشد. برای جریان انتقال حرارت برخوردی شیب عدد پراتنل آشفته رو به پایین است. علت آن آشفته بودن جریان در این محل می‌باشد.



شکل ۱۴: تغییرات عدد پراتنل موثر در رینولدز ۱۲۵۰۰

### ۵-۴- نحوه‌ی تغییرات عدد پراتنل آشفته در راستای صفحه‌ی برخورد

در شکل ۱۵ مقایسه‌ی تغییرات اعداد پراتنل آشفته مختلف با عدد پراتنل آشفته‌ی ۰/۸۵ و نتایج آزمایشگاهی مورد بررسی قرار گرفته است. ابتدا اعداد پراتنل آشفته روی نقاط آزمایشگاهی به این صورت مشخص شدند که نقاط آزمایشگاهی (۱۳/۹، ۹/۸، ۷، ۵، ۴/۱، ۳/۹، ۲/۶، ۲،  $X/W =$  ۰/۷، ۰/۵، ۰/۶۲، ۰/۶۵، ۰/۵) پرتیب روی اعداد پراتنل آشفته (۰/۸۷، ۰/۸۷، ۰/۷۷، ۰/۷، ۰/۵، ۰/۵) قرار می‌گیرند. در نهایت و با بررسی نتایج مشخص شد که عدد پراتنل آشفته میانگین برابر با ۰/۶۵ بوده و مورد استفاده قرار می‌گیرد.



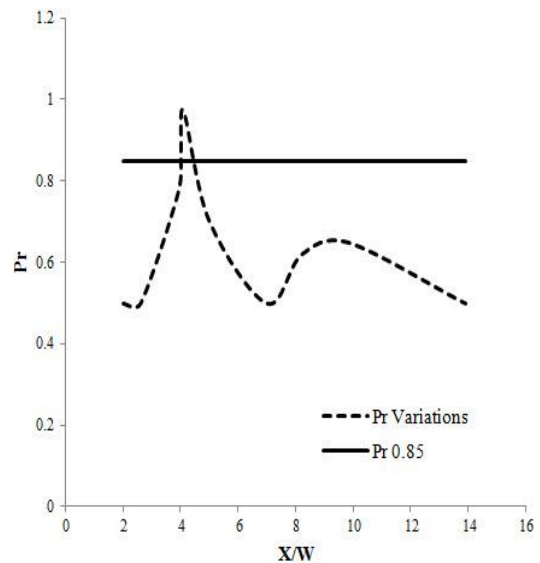
شکل ۱۲: تغییرات عدد پراتنل موثر در رینولدز ۵۲۰۰

احساس نشد. همچنین تغییرات عدد ناسلت با تغییر عدد پراتنل آشفته در رینولدز ۵۲۰۰ مورد بررسی قرار گرفت. نتایج نشان داد که با افزایش عدد پراتنل آشفته ضریب انتقال حرارت و عدد ناسلت کاهش می‌یابد. دلیل این امر کاهش گرادیان سرعت در جهت جریان با فاصله گرفتن از صفحه‌ی برخورد می‌باشد. همچنین مشاهده شد که روی نقاط مختلف نتایج آزمایشگاهی، عدد پراتنل تغییر می‌کند. در ادامه تغییرات عدد پراتنل موثر در شش قسمت مساوی در محدوده‌ی محاسباتی جت شیاری برخوردی و در سه عدد رینولدز مختلف بررسی شد. داده‌های فلونت نشان دادند که در هر سه عدد رینولدز مختلف، عدد پراتنل موثر از ۰/۷۴ تا ۰/۸۴ تغییر می‌کند. بر این اساس می‌توان نتیجه گرفت که فرض ثابت بودن عدد پراتنل آشفته در انتقال حرارت برخوردی غیر صحیح می‌باشد.

فهرست علائم

علائم انگلیسی

$u_i, u_j$	تغییر سرعت محوری و شعاعی، m/s
$u_i, u_j$	سرعت محوری و شعاعی، m/s
Pr	عدد پراتنل آشفته، $Pr = C_p u / \lambda$
Re	رینولدز
k	انرژی جنبشی آشفته، $m^2/s^2$
G	تولید انرژی جنبشی آشفته
$y^+$	فاصله بی‌بعد از دیواره
B	تولید اتلاف بویانسی
T	درجه حرارت، k
$V_\infty$	سرعت جریان آزاد
L	طول مقیاس هندسی
علائم یونانی	
$\rho$	غلظت، $kg / m^3$
$\alpha$	ضریب جذب
$\sigma_s$	ضریب پخش
$\sigma_k$	عدد پراتنل آشفته



شکل ۱۵: مقایسه‌ی تغییرات عدد پراتنل آشفته مختلف با عدد پراتنل ۰/۸۵

۶- نتیجه‌گیری

در پژوهش حاضر به بررسی استفاده از جت شیاری برخوردی در حالت آشفته و تاثیر عدد پراتنل آشفته و عدد رینولدز بمنظور افزایش انتقال حرارت پرداخته شد. برای بررسی، سیال هوا در نظر گرفته شده و از مدل آشفته‌ی k-ε استاندارد استفاده شده است. برای حل عددی، شبکه‌ای بصورت سازمان‌یافته تولید شده و در نزدیکی دیواره برخوردی شبکه ریزتر شده است، تا مقدار  $y^+$  در محدوده‌ی مجاز قرار گیرد. در این راستا تغییرات عدد ناسلت در چهار شبکه‌بندی مختلف انجام شد. مشاهده شد که هر چه شبکه ریزتر می‌شود تاثیر در نتایج بدست آمده ندارد. بطوریکه مطابق نتایج بدست آمده، در شبکه‌بندی  $400 \times 75$  تغییرات چشم‌گیری در عدد ناسلت رخ نمی‌دهد. به همین علت از شبکه‌بندی  $400 \times 75$  در ادامه‌ی تحقیق حاضر استفاده شده است. عدد پراتنل آشفته در جریان‌های مهندسی معمولاً ثابت و برابر ۰/۸۵ در نظر گرفته می‌شود. در ادامه، بررسی عدد پراتنل آشفته ۰/۸۵ و نتایج آزمایشگاهی ون-هاینینگن [۱۰] و همچنین اعداد دیگر پراتنل آشفته نشان داد که روی نقاط آزمایشگاهی مختلف عدد پراتنل آشفته تغییر می‌کند. علاوه بر این نتایج بدست آمده در تحقیق حاضر نشان می‌دهند که فرض ثابت بودن عدد پراتنل آشفته در انتقال حرارت برخوردی دور از واقعیت بوده و این پارامتر در جت شیاری برخوردی در محدوده‌ی ۰/۵ تا ۱ تغییر می‌کند. و در نهایت بر اساس نتایج، عدد پراتنل آشفته میانگین برابر ۰/۶۵ می‌باشد. در تحلیل نتایج ضریب انتقال حرارت و عدد ناسلت به این نکته دست یافته شد که بیش‌ترین نرخ انتقال حرارت مربوط به ناحیه‌ی برخورد جت با صفحه بوده و با دور شدن از ناحیه‌ی برخورد ضریب انتقال حرارت و عدد ناسلت بطور محسوسی کاهش می‌یابد. همچنین با افزایش عدد رینولدز، مقدار ضریب انتقال حرارت و عدد ناسلت بویژه در ناحیه‌ی برخورد افزایش قابل توجهی دارد. که این امر بعلا افزایش سرعت برخورد جت با سطح و افزایش دبی سیال خنک می‌باشد. همچنین افزایش عدد رینولدز منجر به افزایش عدد پراتنل آشفته در نواحی نزدیک دیواره شده ولی با افزایش فاصله از دیواره، تاثیر محسوسی در مقدار پراتنل آشفته

[13] W. M., Kays, M. E., Crawford, Convective heat and mass transfer, 3rd Ed., McGraw Hill, N.Y., (1993).

[14] User guide Ansys Fluent 6/3.

$\lambda$  هدایت حرارتی

$\mu$  ویسکوزیته دینامیکی، kg / m.s

## مراجع

- [1] A., Peivandi, M., koochaki, Investigating the Types of Gas Turbine Blades Cooling Techniques, Wikipower .ir,
- [2] S., Tayebi, Numerical solution of heat transfer caused by impact jet on flat plate, «M.Sc» Thesis Aerospace, Department Mechnic of Islamic Azad University Dezfoul Branch, (2014).
- [3] Y. B., Yoon, A new formulation of variable turbulent Prandtl number for heat transfer to supercritical fluids, International Journal of Heat and Mass Transfer, 92 (2016) 792-806.
- [4] M., Bazargan, M., Mohseni, Effect of the turbulent prandtl number on the heat transfer of the turbulent flow of variable properties by numerical method, Twelfth fluids Dynamic Conference, Noushirovani University of Technology, Babol, (2010).
- [5] F., Bazdidi-Tehrani, A., Imanifar, H., Foroutan, M., Rajabi-Zargarabadi, Effect of Variation of Turbulent Prandtl Number to Flow and Heat Transfer Analysis in a Circular Impinging Jet, Department of Mechanical Engineering, Iran University of Science and Technology, Tehran, (2009).
- [6] B. E., Launder, B. I., Sharma, Application of the energy dissipation model of turbulence to the calculation of flow near a spinning disc, Letters in Heat and Mass Transfer, 1 (1974) 131-138.
- [7] L., Redjem-Saad, M., Ould-Rouiss, G., Lauriat, Direct numerical simulation of turbulent heat transfer in pipe flows: Effect of Prandtl number, International Journal of Heat and Fluid Flow, 28 (2007) 847-861.
- [8] J. M., Gorman, E. M., Sparrow, S., Ilamparuthi, W. J., Minkowycz, Effect of fan-generated swirl on turbulent heat transfer and fluid flow in a pipe, International Journal of Heat and Mass Transfer, 95 (2016) 1019-1025.
- [9] J., Mohamadpoor, M., Rajabi Zargarabadi, Prediction of the range of the turbulent Prandtl number in the collisional jet With the combination of low-order Reynolds second-order models, Scientific Journal of Structural and Fluids Mechanic, 3 (2012) 181-190.
- [10] A. R. P., Van Heiningen, Heat transfer under an impinging slot jet, Ph.D. Thesis, Department of Chemical Engineering, McGill University, Montreal, Quebec, Canada, (1982).
- [11] M., Sanieinejad, An Introduction to the Context of Turbulent Flows and Modeling, Third Edition, (2005).
- [12] M., Rezaeinia, Fluid Mechanics, Translate, Omidenghelab Publishing, Tehran, (2010).