



Bachelorarbeit

# **Entwicklung des Avionik-Thermal- Managements einer Experimentalrakete**

cand. aer. Viktor Hoffmann

**September 2025**



Institut für Thermodynamik der Luft- und Raumfahrt  
der Universität Stuttgart

Direktor: Professor Dr.-Ing. B. Weigand





## **Bachelorarbeit**

für Herrn cand. aer. Viktor Hoffmann

# **Entwicklung des Avionik-Thermal-Managements einer Experimentalrakete**

### **Motivation und Zielsetzung:**

Im Rahmen des Projekts BLAST der studentischen Arbeitsgruppe HyEnD e.V. wird für die neu entwickelte und leistungsstarke Avionik ein Thermal-Management-Konzept notwendig, das die Hardware während der gesamten Flugdauer auf einer sicheren Betriebstemperatur hält. Darunter fallen kritische Systeme wie die Flugcomputer, Telemetrie und Stromversorgung, deren Ausfall durch Überhitzung eine erfolgreiche Bergung verhindern kann, sowie sekundäre Komponenten wie Kameras. Bei der Entwicklung soll insbesondere auf Leichtbau und Ausfallsicherheit geachtet werden.

Zunächst sollen die Randbedingungen der Mission und die Anforderungen an das Thermal-Management mithilfe angemessener Annahmen festgestellt werden. Basierend darauf wird, durch eine Literaturrecherche zu bestehenden Methoden in der Luft- und Raumfahrtindustrie, eine Auswahl getroffen, die sowohl Leichtbau als auch Ausfallsicherheit maximiert. Für die ausgewählten Methoden soll anschließend eine Vorauslegung gemacht und durch Simulationen verifiziert werden.

### **Arbeitsschritte:**

- Einarbeitung in die Thematik
- Festlegung der Randbedingungen und Anforderungen
- Literaturrecherche zu vorhandenen Thermal-Management-Methoden
- Auswahl, Konzeption und Vorauslegung geeigneter Methoden
- Simulation und Auswertung der gewählten Methoden zum Vergleich mit der Vorauslegung

### **Ort und Dauer der Arbeit:**

Die Bachelorarbeit soll am ITLR sowie bei HyEnD durchgeführt und innerhalb eines Zeitraums von 4 Monaten abgeschlossen werden.

### **Betreuer:**

- Dr.-Ing. Christian Waidmann, ITLR

**Ausgabe:** 01.05.2025

**Abgabe:** 01.09.2025

Dr.-Ing. Christian Waidmann

Hiermit versichere ich, dass ich diese Bachelorarbeit selbstständig mit Unterstützung des Betreuers / der Betreuer angefertigt und keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel verwendet habe.

Die Arbeit oder wesentliche Bestandteile davon sind weder an dieser noch an einer anderen Bildungseinrichtung bereits zur Erlangung eines Abschlusses eingereicht worden.

Ich erkläre weiterhin, bei der Erstellung der Arbeit die einschlägigen Bestimmungen zum Urheberschutz fremder Beiträge entsprechend den Regeln guter wissenschaftlicher Praxis eingehalten zu haben. Soweit meine Arbeit fremde Beiträge (z.B. Bilder, Zeichnungen, Textpassagen etc.) enthält, habe ich diese Beiträge als solche gekennzeichnet (Zitat, Quellenangabe) und eventuell erforderlich gewordene Zustimmungen der Urheber zur Nutzung dieser Beiträge in meiner Arbeit eingeholt. Mir ist bekannt, dass ich im Falle einer schuldhaften Verletzung dieser Pflichten die daraus entstehenden Konsequenzen zu tragen habe.

.....

Ort, Datum, Unterschrift



Hiermit erkläre ich

Hoffmann, Viktor/ Matr.-Nr.: 3595910

mich damit einverstanden, dass meine Bachelorarbeit zum Thema

**Entwicklung des Avionik-Thermal-Managements einer Experimentalrakete**

in der Institutsbibliothek des Instituts für Thermodynamik der Luft- und Raumfahrt öffentlich zugänglich aufbewahrt und die Arbeit auf der Institutswebseite sowie im Online-Katalog der Universitätsbibliothek erfasst wird. Letzteres bedeutet eine dauerhafte, weltweite Sichtbarkeit der bibliographischen Daten der Arbeit (Titel, Autor, Erscheinungsjahr, etc.). Nach Abschluss der Arbeit werde ich zu diesem Zweck meinem Betreuer\*in neben dem Prüfexemplar eine weitere gedruckte sowie eine digitale Fassung übergeben.

Der Universität Stuttgart übertrage ich das Eigentum an diesen zusätzlichen Fassungen und räume dem Institut für Thermodynamik der Luft- und Raumfahrt an dieser Arbeit und an den im Rahmen dieser Arbeit von mir erzeugten Arbeitsergebnissen ein kostenloses, zeitlich und örtlich unbeschränktes, einfaches Nutzungsrecht für Zwecke der Forschung und der Lehre ein. Falls in Zusammenhang mit der Arbeit Nutzungsrechtsvereinbarungen des Instituts mit Dritten bestehen, gelten diese Vereinbarungen auch für die im Rahmen dieser Arbeit entstandenen Arbeitsergebnisse.

Ort, Datum, Unterschrift

# Kurzzusammenfassung

Eine Leistungsstarke Avionik ist ein Grundstein einer jeden erfolgreichen Forschungsrakete. Ob es hierbei um redundante Flugcomputer, Telekommunikation, Datenerfassung oder auch aktive Steuerung von Instrumenten und dem Fahrzeug während dem Flug geht, Hochleistungsmikroelektronik ist immer gefragt. Diese Elektronik, die zudem noch extrem kompakt sein muss und extremen Bedingungen ausgesetzt ist, kommt jedoch mit einer substantiellen Abwärme, an welcher Stelle eine Thermal Management Lösung entwickelt werden muss, um nicht die Lebensdauer der Komponenten oder sogar die komplette Mission zu gefährden.

# Abstract

# Inhaltsverzeichnis

<b>Kurzzusammenfassung</b>	<b>I</b>
<b>Tabellenverzeichnis</b>	<b>V</b>
<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>VI</b>
<b>Symbolverzeichnis</b>	<b>VII</b>
<b>1 Einführung</b>	<b>1</b>
1.1 Darstellung des Problems . . . . .	1
1.2 Zielsetzung der Arbeit . . . . .	1
1.3 Lösungsweg . . . . .	1
<b>2 Grundlagen</b>	<b>2</b>
2.1 Sensible Wärme . . . . .	2
2.2 Latente Wärme . . . . .	2
2.3 Wärmeübertragung . . . . .	3
2.3.1 Wärmestrahlung . . . . .	3
2.3.2 Wärmeleitung . . . . .	3
2.3.3 Konvektion . . . . .	3
2.4 Hybrid Lösung . . . . .	4
<b>3 Methodik</b>	<b>5</b>
3.1 PCM . . . . .	5
3.2 Radiator . . . . .	7
3.3 PCM-Radiator-Hybrid . . . . .	8
3.4 Thermales Interface . . . . .	11
3.4.1 Thermal Straps . . . . .	12
3.5 CFD . . . . .	13
<b>4 Ergebnisse</b>	<b>14</b>
4.1 PCM-Radiator-Hybrid . . . . .	15
4.2 Simulationsergebnisse . . . . .	17
4.2.1 Aerothermal . . . . .	17
4.2.2 Conjugate Heat Transfer (CHT) . . . . .	22



---

<b>5</b>	<b>Discussion and conclusions</b>	<b>23</b>
5.1	Discussion about including pictures . . . . .	23
<b>6</b>	<b>Zusammenfassung und Ausblick</b>	<b>24</b>
	<b>Appendix</b>	<b>28</b>

# Tabellenverzeichnis

3.1	Stoffdaten für Eicosane [3, 9, 10, 14] . . . . .	5
-----	--	---

# Abbildungsverzeichnis

3.1	PCM Auslegung . . . . .	6
3.2	Radiator Leistung nach Fläche und Temperatur . . . . .	7
3.3	PCM Wärmestrom ohne aerodynamische Aufheizung . . . . .	9
3.4	PCM Wärmestrom bei aerodynamischer Aufheizung . . . . .	9
3.5	Kontourlänge vom Staupunkt der Rakete bis zum Mittelpunkt des Radiators . . . . .	9
3.6	Dimensionierungs-Ablauf in der Vorauslegung . . . . .	10
3.7	Kommerzeill erhältliche Thermal Straps aus Graphen, Kupfer und Aluminium [1] . . . . .	12
3.8	Phase Change Material (PCM) Struktur und vereinfachtes Mesh . . . .	13
4.2	PCM Wärmestrom während Flug . . . . .	16
4.3	Reynolds- und Prandtlzahl während kritischer Phase im Flug . . . . .	16
4.4	Spezifischer Wärmestrom an der Außenhaut bei maximalem dynamischen Druck, sowie 10 s davor, danach und 20 s danach . . . . .	18
4.5	y+ Wert an der Außenhaut bei maximalem dynamischen Druck, sowie 10 s davor, danach und 20 s danach . . . . .	19
4.6	PCM Wärmestrom während Flug mit Simulationsergebnissen und Fit Kurve . . . . .	20
4.7	max Q Konturen . . . . .	21
4.8	Flüssigkeitsanteil Konturen . . . . .	22
4.9	Geschwindigkeits-Vektoren nach Flüssigkeitsanteil gefärbt . . . . .	22
6.1	Statische Temperaturkontur der Luft . . . . .	28
6.2	Machzahlkontur der Luft . . . . .	29

# Symbolverzeichnis

## Lateinische Symbole

$T$	K	Temperatur
$c$	$\text{J kg}^{-1} \text{K}^{-1}$	Spezifische Wärmekapazität
$h$	$\text{J kg}^{-1}$	Schmelzenthalpie

## Griechische Symbole

$\rho$	$\text{kg m}^{-3}$	Dichte
$\lambda$	$\text{W m}^{-1} \text{K}^{-1}$	Wärmeleitfähigkeit
$\gamma$	$\text{K}^{-1}$	Wärmeausdehnungskoeffizient

## Indizes

solidus	Solidus Temperatur des Phasenwechsels
liquidus	Liquidus Temperatur des Phasenwechsels
solid	Feststoff Eigenschaften
liquid	Flüssigstoff Eigenschaften
fus	Schmelz Phasenwechsel
p	Konstanter Druck

## Hochgestellte Indizes

$ct$	continuum regime
------	------------------

## **Abkürzungen**

**PCM**    Phase Change Material

**PCB**    Printed Circuit Board

**BLAST** Biliquid launch and Space Technology

**FCC**    Flight Control Computer

**HyEnD** Hybrid Engine Development

**CFD**    Computational Fluid Dynamics

**CHT**    Conjugate Heat Transfer

**PGS**    Pyrolithic Graphite Sheet

**max Q**    Maximaler dynamischer Druck

# 1 Einführung

Für die im Rahmen des aktuellen Projekts, Biliquid launch and Space Technology (BLAST) der Studentischen Hochschulgruppe Hybrid Engine Development (HyEnD), neu entwickelte Avionik soll eine Therman-Management-Lösung entwickelt werden.

## 1.1 Darstellung des Problems

- Neues Projekt mit eigener Avionik
- Leistungsstarke Avionik mit Redundantem Flight Control Computer (FCC)
- Schwierige Umweltbedingungen
- (Pad ist nicht teil des Problems)

Beim Projekt BLAST der studentischen Hochschulgruppe HyEnD wird eine neue Avionik mit einem selbst entwickelten FCC gebaut. Durch

## 1.2 Zielsetzung der Arbeit

- Entwicklung eines Thermal-Managements für die komplette Flugdauer
- Ausfallsicher
- Leichtbau
- Wiederverwendbar

## 1.3 Lösungsweg

- vorauslegung
- simulation

[2, 4-8, 11-13, 16, 17]

$T_c$  soll auf 85 °C bleiben -> Beispielrechnung der Ausfallwahrscheinlichkeit für STM32?

Mit trajektorien simulation und längs angeströmter turbulenter Platte bekomme ich spezifischen Wärmestrom an fixer Stelle über dein Flug

Aus flugmaxx krieg ich dauer und stärke der beschleunigung -> Ansys, transient

Rest des Fluges ist Mikrogravitation -> Ansys, transient

## 2 Grundlagen

In diesem Kapitel werden die Thermodynamischen, Chemischen und Numerischen Grundlagen erläutert, die in dieser Arbeit angewandt wurden.

### 2.1 Sensible Wärme

Unter sensibler Wärme versteht man die Eigenschaft von Masse durch eine Temperaturänderung Wärmeenergie zu absorbieren oder abzugeben. Dieses Phänomen kann durch die Änderung der kinetischen Energie von den molekularen Teilchen im System erklärt werden. Durch das Einführen von Wärmeenergie in ein System steigt die kinetische Energie der Teilchen:

$$c = \frac{\Delta Q}{m \cdot \Delta T} \quad (2.1)$$

Da Elektronik eine gewisse Eigenmasse hat und meist Teil einer größeren Baugruppe ist, gibt es durch die sensible Wärme eine Dämpfung zu Temperaturänderungen, welche jedoch zeitlich von der Wärmeleitfähigkeit der Materialien abhängt.

### 2.2 Latente Wärme

Im Gegenteil zur sensiblen Wärme ist latente Wärme, auch Umwandlungsenthalpie genannt, die Eigenschaft von Masse bei einem Phasenwechsel Wärmeenergie zu absorbieren oder abzugeben, ohne dass dabei die Temperatur sich ändert. Das ist durch die Erhöhung der potentiellen Energie der Teilchen, statt der kinetischen wie bei der sensiblen Wärme, zu verstehen. Effektiv erhöht sich die potentielle Energie durch Änderung der Bindungszustände:

$$h = \frac{\Delta Q}{m} \quad (2.2)$$

Da die latente Wärme für die meisten Materialien im Fest-Flüssig Übergang um mindestens den Faktor 10 größer ist als die sensible Wärme bei einem Grad Temperaturerhöhung, kann diese sehr gut zur Absorption von überschüssiger Wärme über längere, jedoch begrenzte Zeiträume verwendet werden, wobei auch hier die Wärmeleitfähigkeit eine entscheidende Rolle bei der Umsetzung spielt.

## 2.3 Wärmeübertragung

Um Wärme innerhalb von einem System günstig zu verteilen, oder die Energie aus dem System zu entfernen, gibt es drei Mechanismen.

### 2.3.1 Wärmestrahlung

Bei der Wärmestrahlung geben Teilchen beim aufnehmen oder abgeben kinetischer Energie eine gewisse Menge an Energie in Form von Elektromagnetischer Strahlung ab. Da die Strahlungsleistung von der vierten Potenz der Temperatur abhängt, ist dieser Modus erst bei sehr hohen Temperaturen dimensionierend, kann jedoch im Vakuum dominant sein:

$$\dot{Q} = \sigma \epsilon A T^4 \quad (2.3)$$

### 2.3.2 Wärmeleitung

Bei der Wärmeleitung wird Wärmeenergie in einem Körper durch Diffusion der kinetischen Energie der Teilchen verteilt. Die Wärmestromdichte in einem Temperaturgradienten wird durch das Fourier-Gesetz beschrieben:

$$\vec{q} = -\lambda \nabla T \quad (2.4)$$

### 2.3.3 Konvektion

Bei der Konvektion wird Wärmeenergie durch Massenaustausch transportiert. Bei der erzwungenen Konvektion hat das Fluid durch äußere Einflüsse eine relative Geschwindigkeit, die zum Massenaustausch führt. Andererseits resultiert bei der natürlichen Konvektion nur die eigene inhomogene Temperaturverteilung, beispielsweise eine anliegende heiße Wand, zu einem Temperaturanstieg und infolge dessen zu einem Dichteanstieg, der in einem Beschleunigungsfeld zu Auftriebskräften und automatischer Bewegung des Fluids führt. Für den Wärmeübergang zwischen Fluid und Festkörper ergibt sich:

$$\dot{Q} = \alpha A \Delta T \quad (2.5)$$



## 2.4 Hybrid Lösung

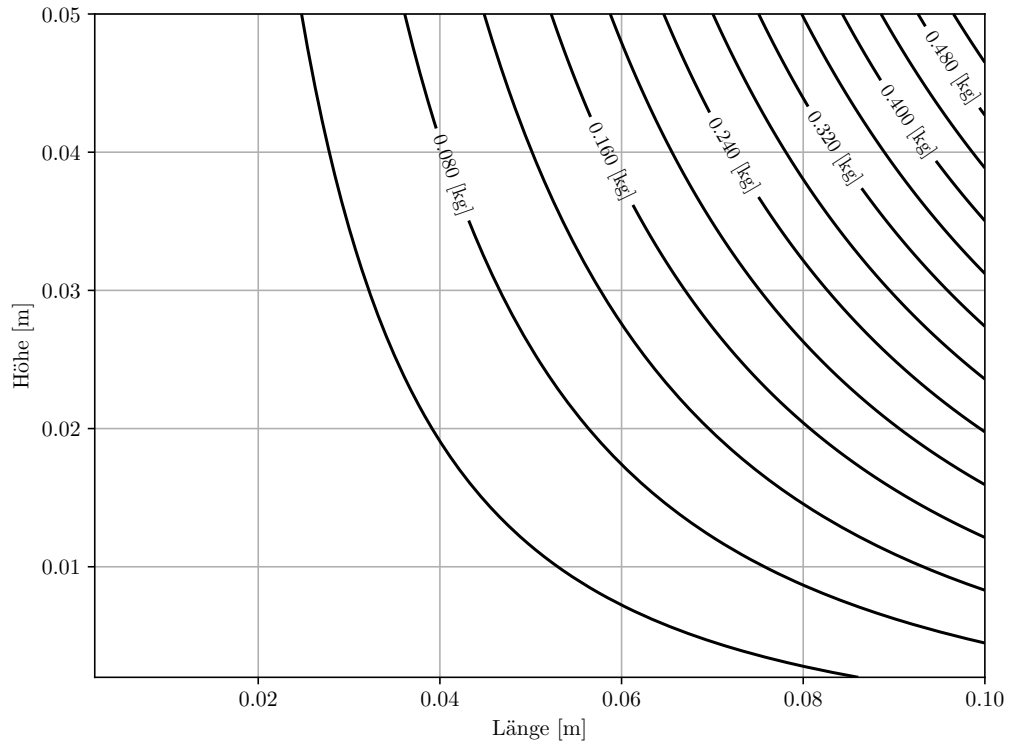
# 3 Methodik

## 3.1 PCM

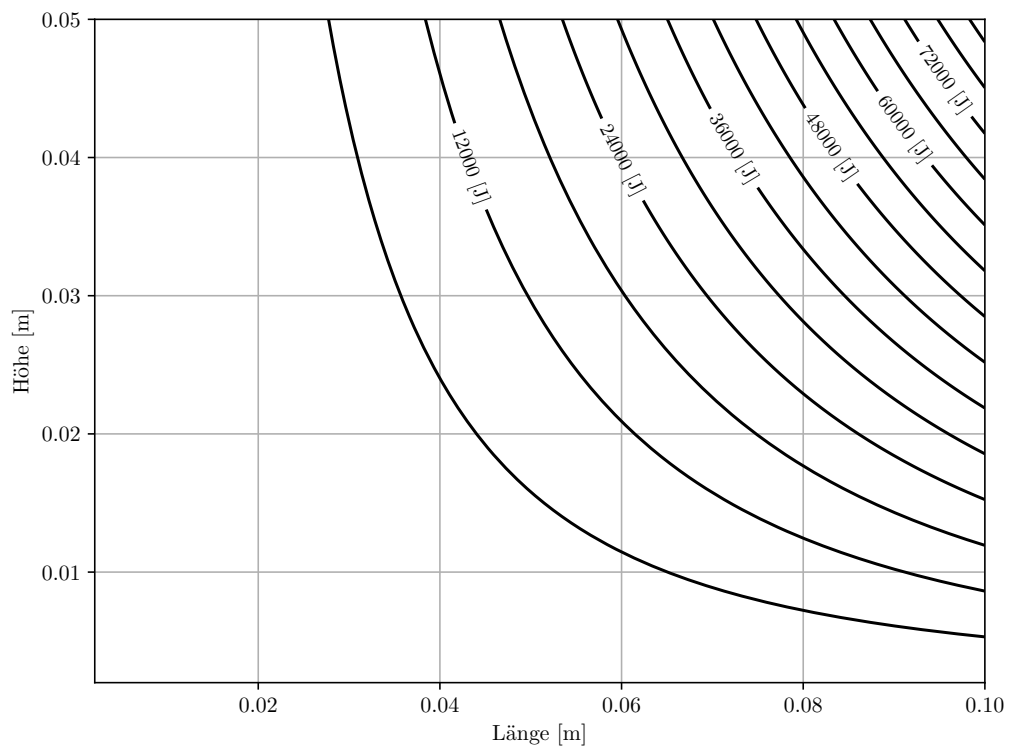
Die Thermodynamischen Eigenschaften von Eicosane, aufgeführt in Tabelle 3.1, wurden aus mehreren Quellen entnommen.

Tabelle 3.1: Stoffdaten für Eicosane [3, 9, 10, 14]

$T_{\text{solidus}}$	309 K
$T_{\text{liquidus}}$	311 K
$c_{p,\text{liquid}}$	2350.05 J kg <sup>-1</sup> K <sup>-1</sup>
$c_{p,\text{solid}}$	2132.4 J kg <sup>-1</sup> K <sup>-1</sup>
$\rho_{\text{solid}}$	910 kg m <sup>-3</sup>
$\rho_{\text{liquid}}$	769 kg m <sup>-3</sup>
$\lambda_{\text{liquid}}$	0.1505 W m <sup>-1</sup> K <sup>-1</sup>
$\lambda_{\text{solid}}$	0.4248 W m <sup>-1</sup> K <sup>-1</sup>
$\gamma$	0.0009 K <sup>-1</sup>
$h_{\text{fus}}$	240 998.86 J kg <sup>-1</sup>



(a) PCM Masse



(b) PCM Wärmeaufnahme

Abbildung 3.1: PCM Auslegung

## 3.2 Radiator

Hier steht was zu Radiatoren.

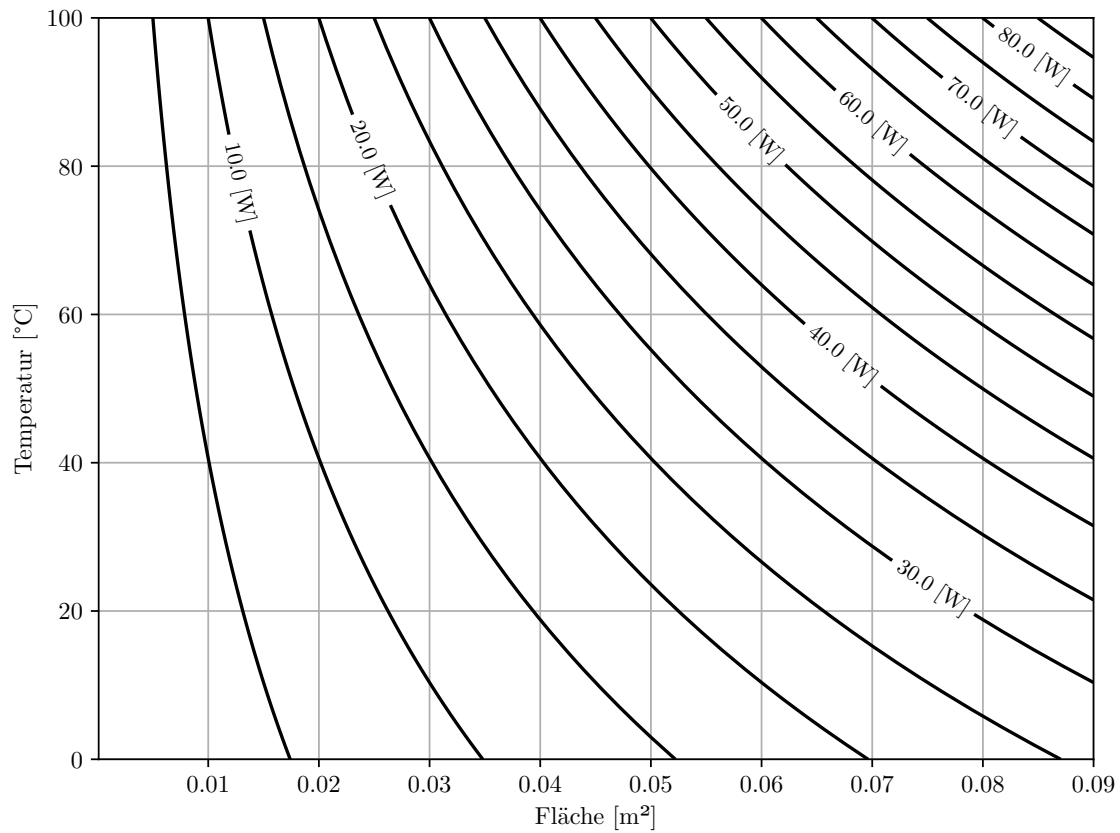


Abbildung 3.2: Radiator Leistung nach Fläche und Temperatur

### 3.3 PCM-Radiator-Hybrid

Eine Hybridlösung wird auch in erwägung gezogen, um die Masse durch Nutzung eines Radiators zu minimieren, wobei wegen aerodynamischer Aufheizung für kurze Zeit ein PCM gebraucht werden könnte. Um eine umständliche Simulation mittels Computational Fluid Dynamics (CFD) zu vermeiden, wird die Außenkontour der Rakete von Spitze bis Avionik-Sektion, mit Hilfe der Nußelt-Beziehungen, als längs-angeströmte ebene Platte angesehen, wie in Abbildung 3.5 dargestellt ist. Um zu wissen, ob hier die Beziehung für laminare oder turbulente Grenzschichten angewandt werden soll, müssen zunächst die Gültigkeitsbereiche der Reynolds- und Prandtlzahl (3.5, 3.4) überprüft werden. Mittels der Nußelt-Beziehung wird  $\alpha$  bestimmt und dann in Gleichung 3.1 eingesetzt, um auf den spezifischen Wärmestrom zu schließen.

$$\dot{q} = \alpha (T_r - T_w) \quad (3.1)$$

Die Gleichung für laminare Grenzschichten im Gültigkeitsbereich  $Re < Re_k$  ( $Re_k \approx 5 \cdot 10^5$ ) und  $0,6 \leq Pr \leq 2000$  lautet

$$Nu_x = \frac{\alpha_x x}{\lambda} = 0,332 Pr^{\frac{1}{3}} Re_x^{\frac{1}{2}} \quad (3.2)$$

für turbulente Grenzschichten mit Gültigkeitsbereich:  $5 \cdot 10^7 \leq Re_L \leq 10^7$  und  $0,6 \leq Pr \leq 2000$  lautet die Gleichung

$$Nu_x = \frac{\alpha_x x}{\lambda} = 0,0296 Re_x^{0,8} Pr^{\frac{1}{3}} \quad (3.3)$$

Für die Reynoldszahl und Prandtlzahl werden die folgenden zwei Gleichungen verwendet

$$Re_x = \frac{V \rho x}{\eta} \quad (3.4) \quad Pr = \frac{c_p \eta}{\lambda} \quad (3.5)$$

Die Dynamische Viskosität wird mittels der Sutherlands-Formel 3.6 berechnet, und die Recoverytemperatur mittels der adiabaten Strömungsgleichung. In diesem Fall wird die Recoverytemperatur statt der Freistromtemperatur benötigt, da die signifikanten Wärmeströme weit über Mach 0.3 stattfinden.

$$\eta = \eta_0 \frac{T_0 + C}{T_\infty + C} \left( \frac{T_\infty}{T_0} \right)^{\frac{2}{3}} \quad (3.6)$$

$$T_r = T_\infty \left( 1 + r \frac{\kappa + 1}{2} Ma^2 \right) \quad (3.7)$$

Der Recovery-Faktor kann mittels der folgenden Gleichung approximiert werden

$$r = \frac{2}{(\kappa - 1) Ma_e^2} \left( \frac{T_{a_w}}{T_e} - 1 \right) \approx \begin{cases} \sqrt[3]{Pr} & \text{für turbulente Grenzschicht} \\ \sqrt{Pr} & \text{für laminare Grenzschicht} \end{cases} \quad (3.8)$$

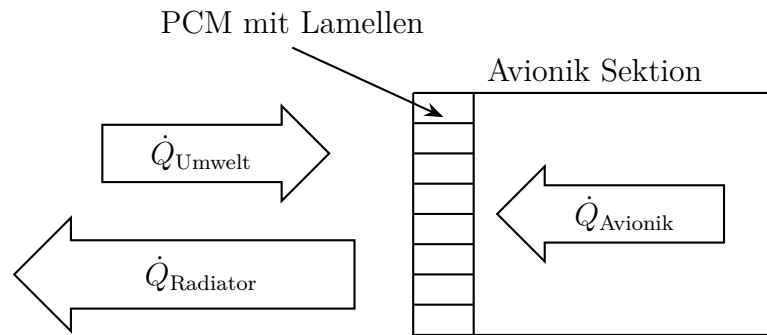


Abbildung 3.3: PCM Wärmestrom ohne aerodynamische Aufheizung

$\dot{Q}_{\text{Radiator}} = \dot{Q}_{\text{Umwelt}} + \dot{Q}_{\text{Avionik}}$  In diesem Fall reicht die Leistung des Radiators, um die Avionik auf Betriebstemperatur zu halten.

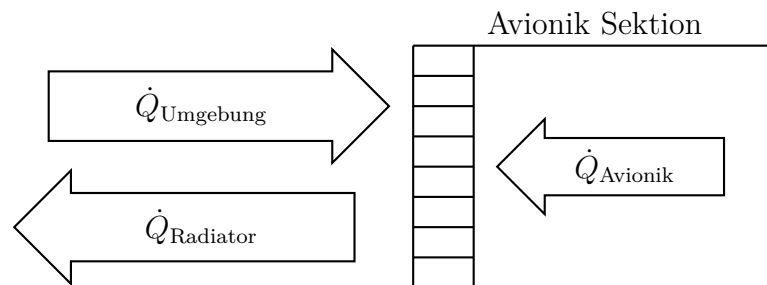


Abbildung 3.4: PCM Wärmestrom bei aerodynamischer Aufheizung

Hier reicht die Leistung des Radiators nicht mehr aus und das **PCM** fängt an zu schmelzen. Zu beachten ist, dass die Leistung des Radiators durch die Temperaturerhöhung steigen würde, wegen des **PCM** jedoch sehen wir das System als isotherm an.

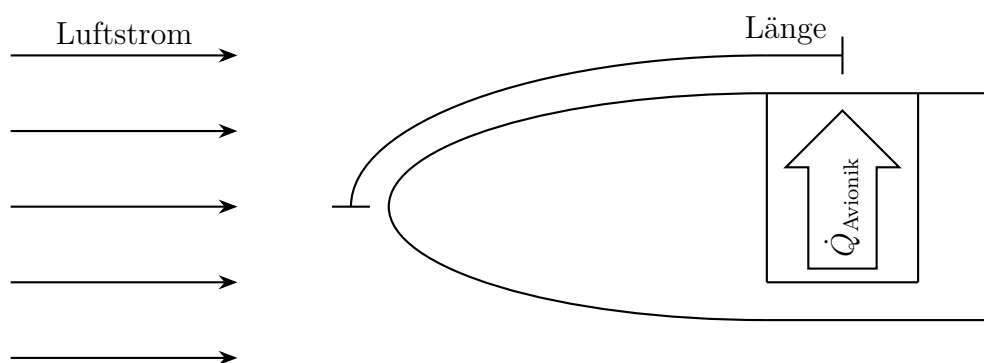


Abbildung 3.5: Kontourlänge vom Staupunkt der Rakete bis zum Mittelpunkt des Radiators

In Abbildung 3.6 sieht man wie die Dimensionierung in den Programmen abläuft. Die Programme erzeugen alle Graphen und rechnen simultan für gegebenen Avionik Wärmestrom alle Werte aus.

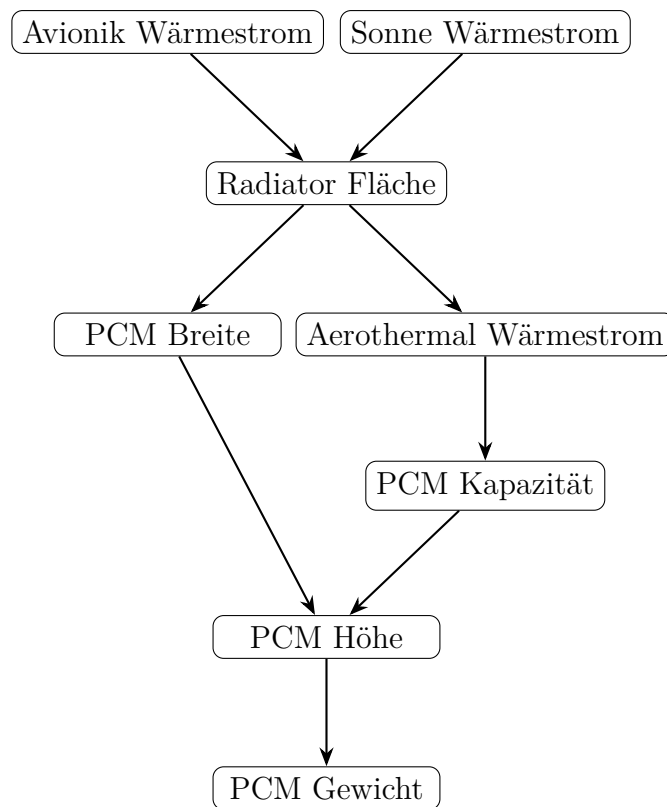


Abbildung 3.6: Dimensionierungs-Ablauf in der Vorauslegung

## 3.4 Thermales Interface

Hier gehts jetzt um wie die wärme verteilt und abtransportiert wird. Laut [15] seite 35 geht die meiste Wärme in die PCB.



### 3.4.1 Thermal Straps

Um das Printed Circuit Board (PCB) mit der Heatpipe zu verbinden werden Thermal Straps aus verschiedenen Materialien analysiert. Thermal Straps sind flexible Verbindungsteile die Wärmebrücken zwischen mehreren Bauteilen gewährleisten. Wegen der hohen Wärmeleitfähigkeit von Pyrolytic Graphite Sheet (PGS) und besonders für Thermal Straps wichtigen Flexibilität, sind diese eine interessante Option. Ein Nachteil von PGS ist die geringe Dicke und der daraus resultierende geringe Querschnitt, welcher trotz hoher Wärmeleitfähigkeit zu hoher Wärmestromdichte und stärkerer Temperaturerhöhung führen kann. Im Vergleich mit herkömmlichen Materialien wie Aluminium und Kupfer soll ein Vergleich gezogen werden.

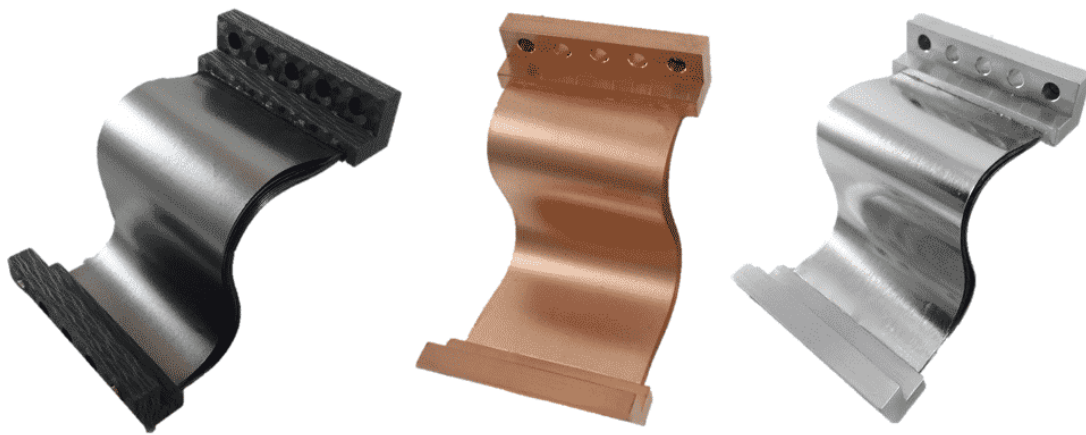
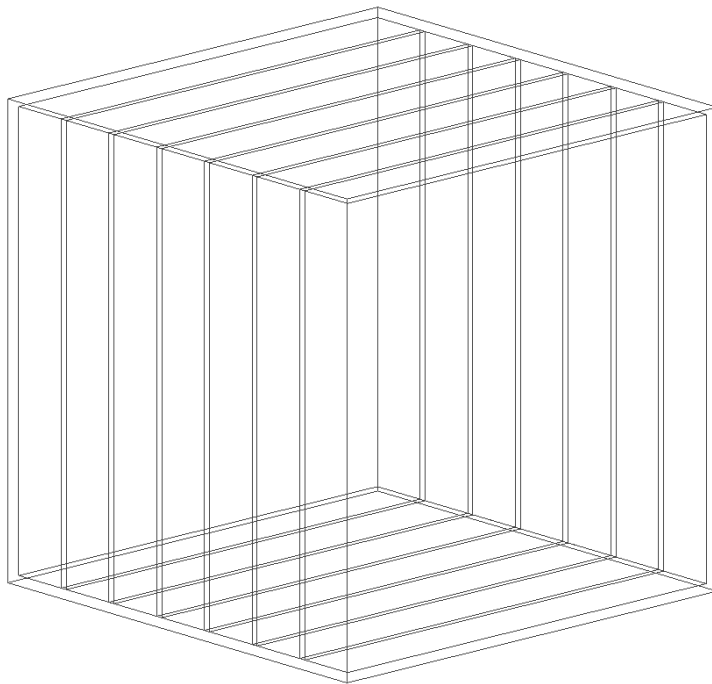
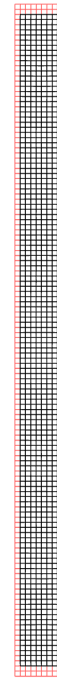


Abbildung 3.7: Kommerziell erhältliche Thermal Straps aus Graphen, Kupfer und Aluminium [1]

## 3.5 CFD



(a) PCM Struktur



(b) PCM Mesh

Abbildung 3.8: PCM Struktur und vereinfachtes Mesh

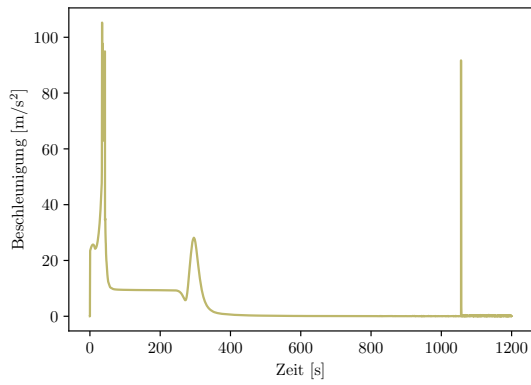
## 4 Ergebnisse

Die Vorauslegung wurde mit folgenden Werten durchgeführt:

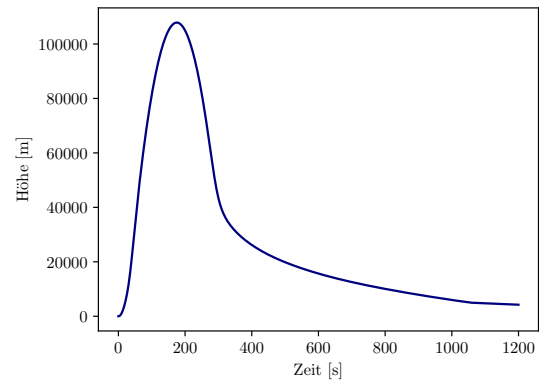
- Isotherm auf: 38 °C
- Avionik Abwärme: 40 W
- 1 m Kontourlänge
- Radiator Emissionsgrad: 0.91 (AZ-93)
- Radiator Absorptionsgrad: 0.15 (AZ-93)
- Icosane PCM
- Trajektorien-simulation
- $1 \frac{\text{kW}}{\text{m}^2}$  mit 50% duty cycle durch Rotation der Rakete

Zu beachten ist, dass die Radiatorleistung konstant bleibt, da das System als isotherm mit einer infinitesimalen Temperaturerhöhung über den Schmelzpunkt hinweg angenommen wird.

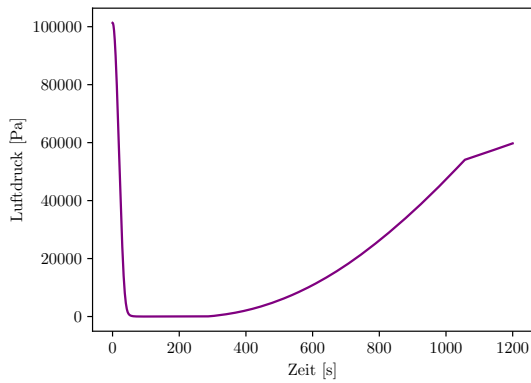
Als nächstes sieht man die Flugdaten



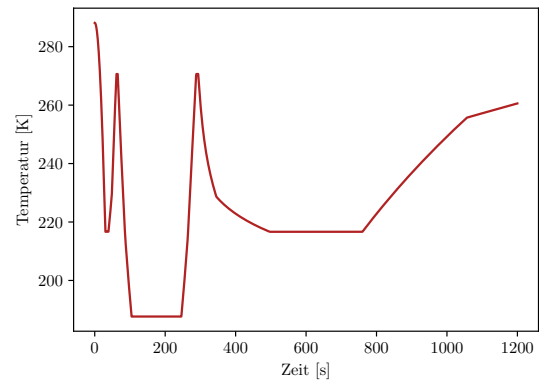
(a) Beschleunigung während Flug



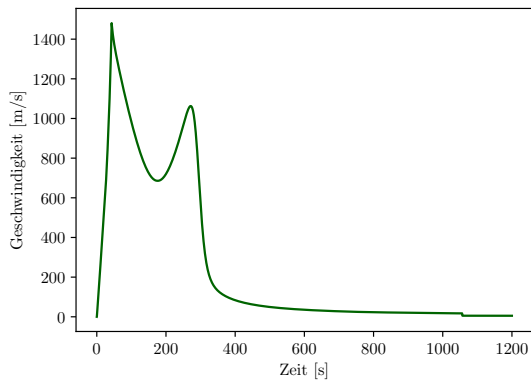
(b) Flughöhe



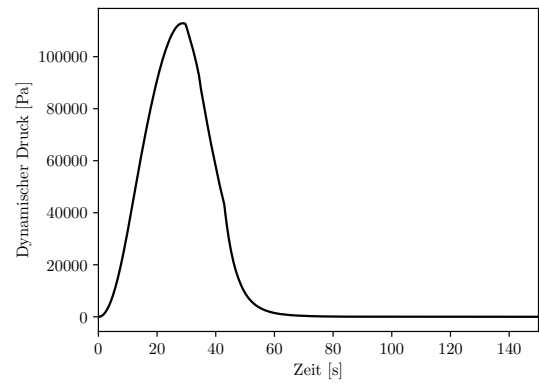
(c) Statischer Luftdruck während Flug



(d) Statische Lufttemperatur während Flug



(e) Geschwindigkeit während Flug



(f) Dynamischer Druck während Flug

## 4.1 PCM-Radiator-Hybrid

Als nächstes sieht man Graphen

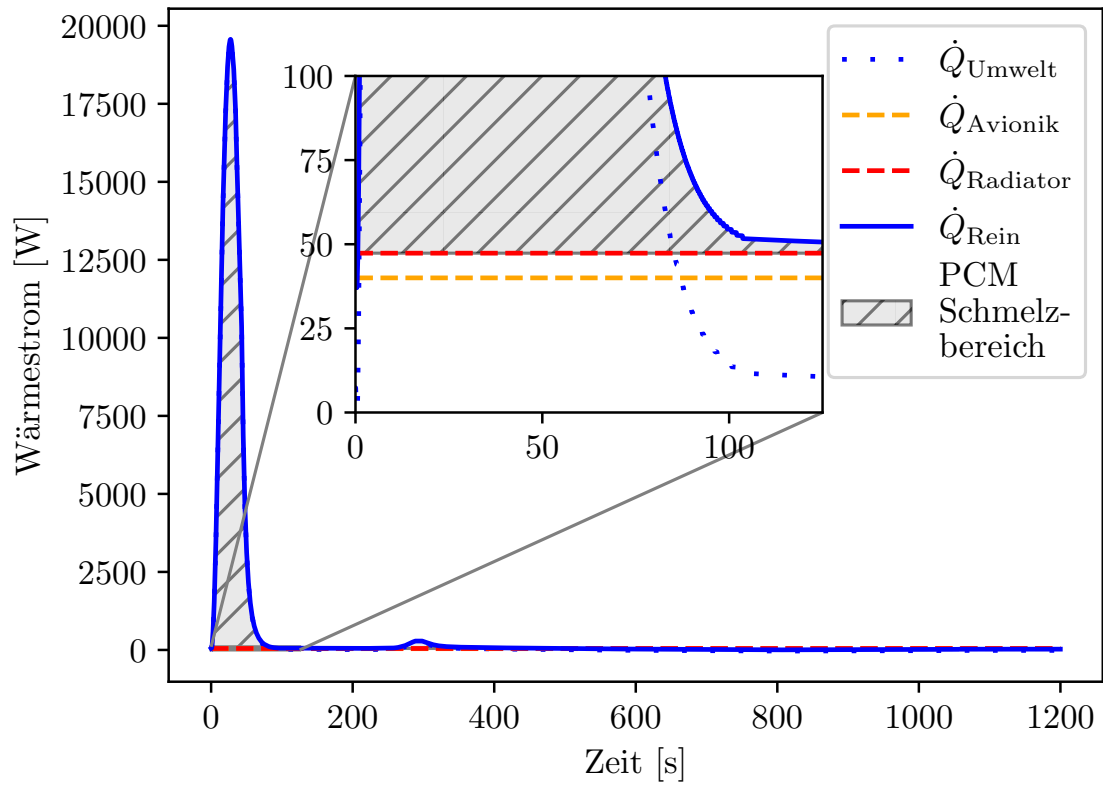


Abbildung 4.2: PCM Wärmestrom während Flug

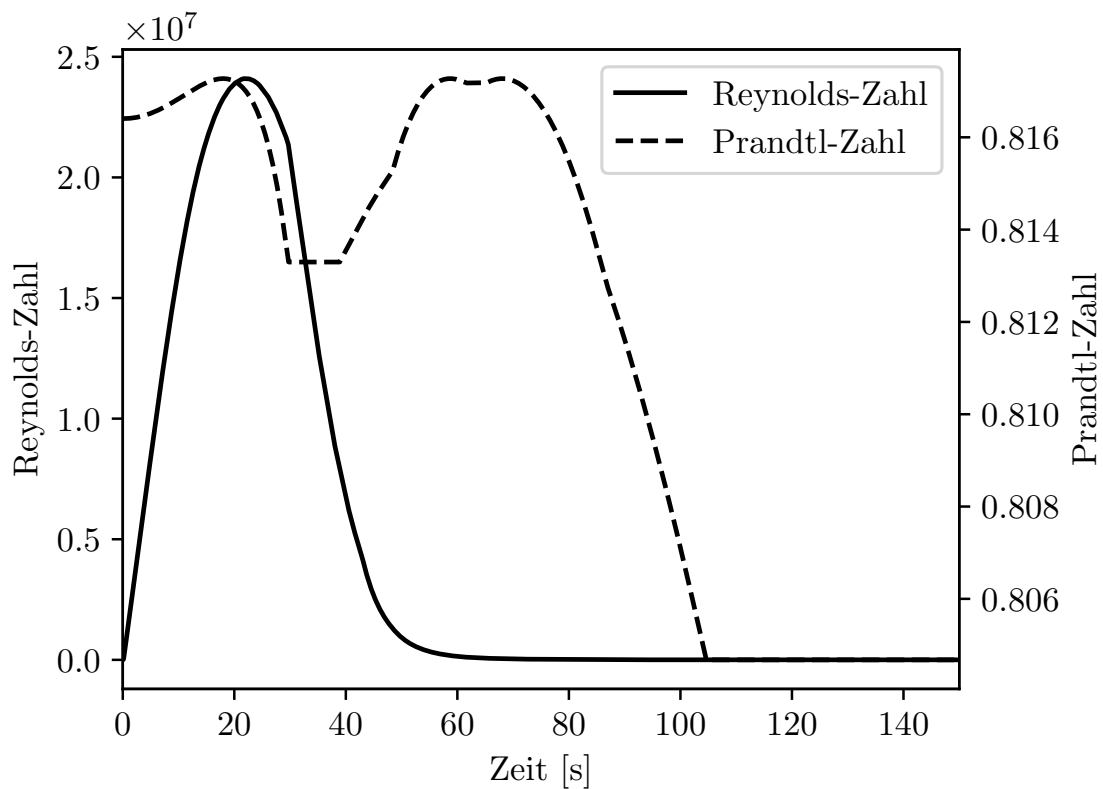


Abbildung 4.3: Reynolds- und Prandtlzahl während kritischer Phase im Flug

## 4.2 Simulationsergebnisse

### 4.2.1 Aerothermal

als nächstes habe ich geschaut wo der maximale dynamische Druck erreicht wurde in der Vorauslegung. Die korrespondierenden Werte des Flugzustandes habe ich dann als Boundary Conditions in der CFD Simulation genommen. Um zu verifizieren, dass dort auch die maximale Aufheizung stattfindet, habe ich 1 Sekunden vorher und nachher im Flug die BC's auch verwendet und einen Vergleich gezogen.

Maximaler dynamischer Druck: 112901.25708461029 Pa at 28.691 s

Entsprechender Flugzustand: 10244.138 m, 750.704 m/s, -51.587°C, 254.783 hPa mit entsprechender Luft Dichte 0.4006 kg/m<sup>3</sup>

Flugzustand bei 18.691 s Maximaler dynamischer Druck (**max Q**) - 10 s: 4274.387 m, 461.355 m/s, -12.784, 594.935 hPa mit entsprechender Luft Dichte 0.7960 kg/m<sup>3</sup>

Flugzustand bei 38.691 s **max Q** + 10 s: 19758.652 m, 1189.968 m/s, -56.5°C, 56.93 hPa mit entsprechender Luft Dichte 0.0915 kg/m<sup>3</sup>

Flugzustand bei 48.7 s **max Q** + 20 s: 32439.616 m, 1393.377 m/s, -43.269°C, 8.136 hPa mit entsprechender Luft Dichte 0.012 330 01 kg/m<sup>3</sup>

Da wie in 4.4 zu sehen ist, der Zeitpunkt des maximalen dynamischen Druckes nicht im größten spezifischen Wärmestrom resultiert, wurde mit der Simulation die den höheren spezifischen Wärmestrom ergeben hat, eine Lösungsfortsetzung durchgeführt um das Maximum zu finden.

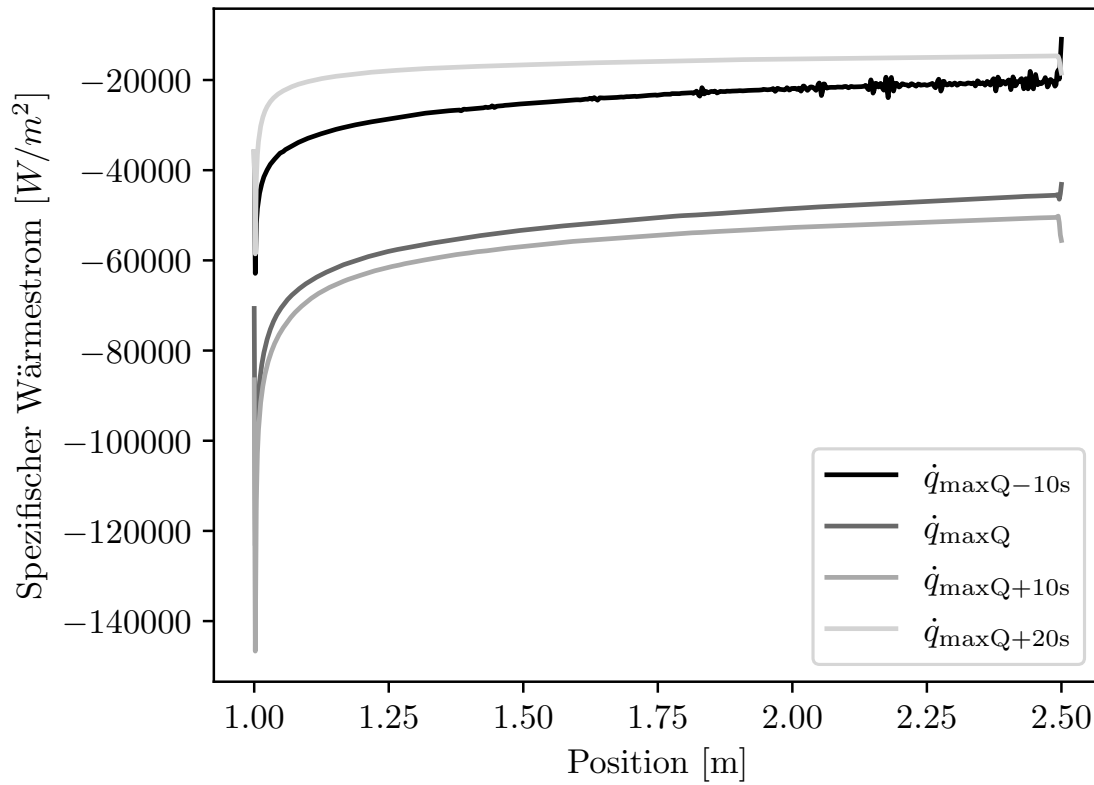


Abbildung 4.4: Spezifischer Wärmestrom an der Außenhaut bei maximalem dynamischen Druck, sowie 10 s davor, danach und 20 s danach

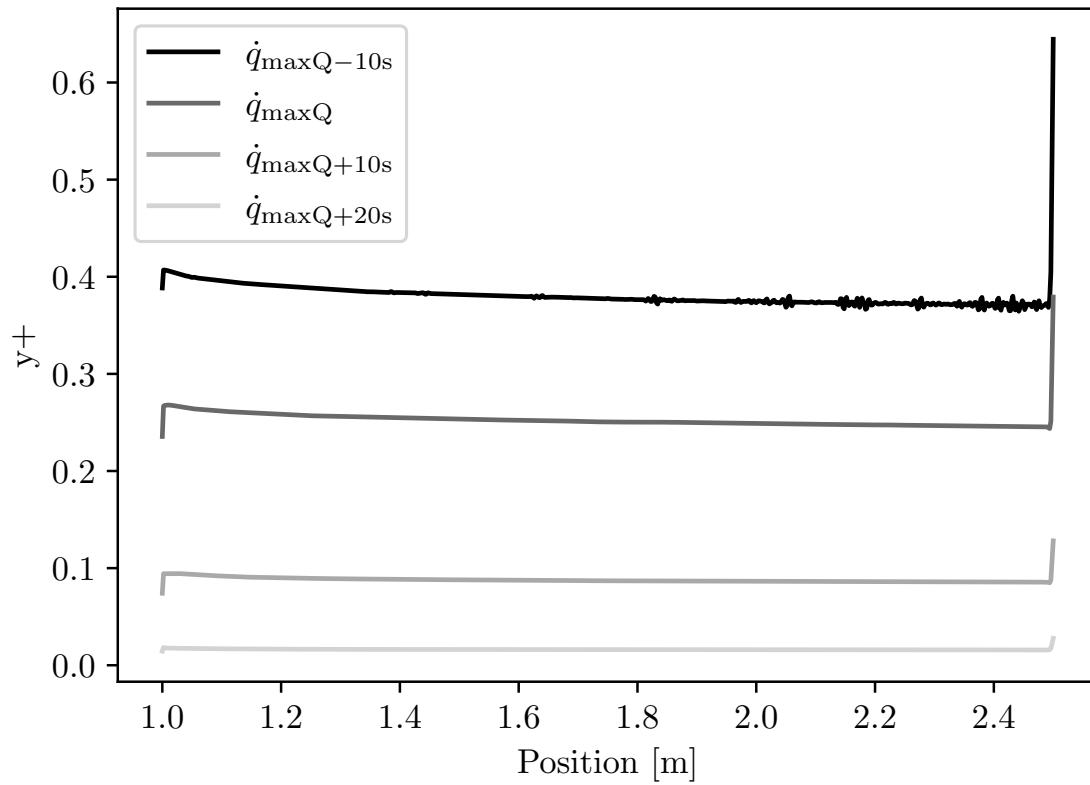


Abbildung 4.5:  $y^+$  Wert an der Außenhaut bei maximalem dynamischen Druck, sowie 10 s davor, danach und 20 s danach



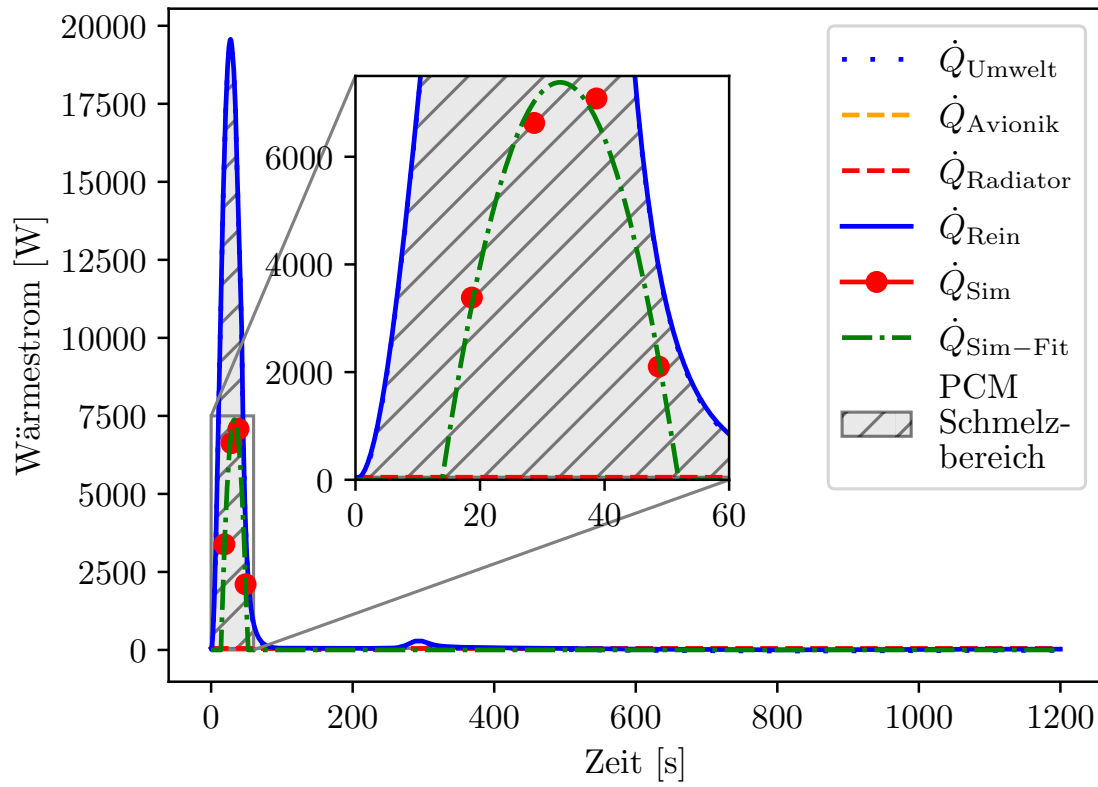


Abbildung 4.6: PCM Wärmestrom während Flug mit Simulationsergebnissen und Fit Kurve



(a) maxQ



(b) maxQ

Abbildung 4.7: max Q Konturen

## 4.2.2 CHT

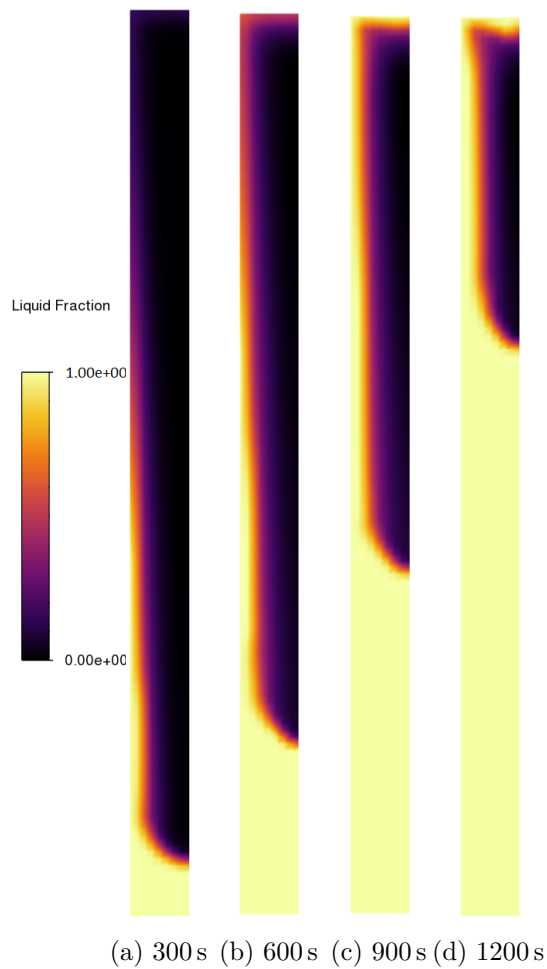
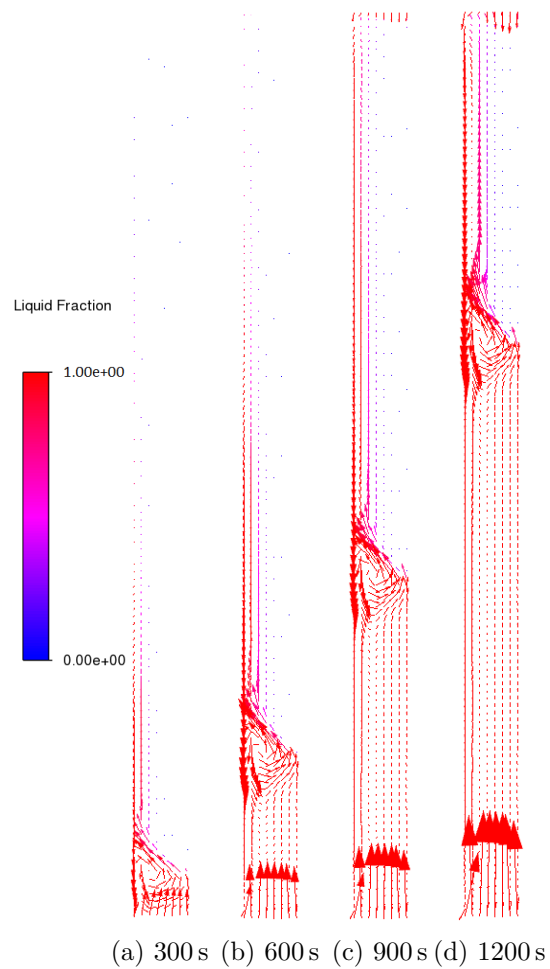


Abbildung 4.8: Flüssigkeitsanteil Konturen

Abbildung 4.9: Geschwindigkeits-Vektoren  
nach Flüssigkeitsanteil  
gefärbt

## 5 Discussion and conclusions

### 5.1 Discussion about including pictures

# 6 Zusammenfassung und Ausblick

Beispielliteraturverweise:

1. Fachzeitschrift
2. Internetquelle
3. Buch
4. Vorlesungsskript

Anmerkung: Es gibt verschiedene Referenzierungsstile

# Literaturverzeichnis

- [1] Thermal space and thermal straps. [VI](#), [12](#)
- [2] M.E. Abdelrahman, A.M.A. Soliman, M. Kassab, and A.A. Hawwash. Experimental and numerical investigations of an open-cell copper foam (occf)/phase change material (pcm) composite-based module for satellite avionics thermal management in a thermal vacuum chamber (tvc). *Journal of Energy Storage*, 75, 2024. [1](#)
- [3] M. Benbrika, M. Teggat, M. Benbelhout, and K.A.R. Ismai. Numerical study of n-eicosane melting inside a horizontal cylinder for different loading rates. *International Journal of Heat and Technology*, 38, 2020. [V](#), [5](#)
- [4] Z. Claudio, R. Giulia, M. Simone, H. Romain, S. Claude, P. Vincent, and Bertrand Truffart. Active and passive cooling technologies for thermal management of avionics in helicopters: Loop heat pipes and mini-vapor cycle systems. *Thermal Science and Engineering Progress*, 5:107–116, 2018. [1](#)
- [5] David G. Gilmore. *Spacecraft Thermal Control Handbook*. The Aerospace Press, 2002.
- [6] J.Y. Ho, Y.S. See, K.G. Leong, and T.N. Wong. An experimental investigation of a pcm-based heat sink enhanced with a topology-optimized tree-like structure. *Energy Conversion and Management*, 245, 2021.
- [7] Peabody Hume. Thermal design for spaceflight. In *Spacecraft Thermal Engineering Course*, 2022.
- [8] Kaitlin Liles and Ruth Amundsen. *NASA Passive Thermal Control Engineering Guidebook*. National Aeronautics and Space Administration, 2023. [1](#)
- [9] V.M. et al. Nazarychev. Cooling-rate computer simulations for the description of crystallization of organic phase-change materials. *International Journal of Molecular Sciences*, 23, 2022. [V](#), [5](#)
- [10] U.S. Secretary of Commerce. Nist, 2025. [V](#), [5](#)
- [11] K.V. Pavia, M.B.H. Mantellim, and L.K. Slongo. Experimental testing of mini heat pipes under microgravity conditions aboard a suborbital rocket. *Aerospace Science and Technology*, 45:367–375, 2015. [1](#)

- 
- [12] I. Steven, A.A. Diego, and S. Greg. Development of a lightweight and low-cost 3d-printed aluminum and pcm panel for thermal management of cubesat applications. In *47th International Conference on Environmental Systems*, 2017. Charleston, South Carolina.
- [13] STMicroelectronics. Guidelines for thermal management on stm32 applications. 2024. [1](#)
- [14] P.C. Stryker and E.M. Sparrow. Application of a spherical thermal conductivity cell to solid n-eicosane paraffin. *Int. J. Heat Mass Transfer*, 99, 1990. [V](#), [5](#)
- [15] Xingcun, C. *Advanced Materials for Thermal Management of Electronic Packaging*. Springer, 2011. [11](#)
- [16] Yu Xu, W. Jiale, and Li Tong. Experimental study on the heat transfer performance of a phase change material based pin-fin heat sink for heat dissipation in airborne equipment under hypergravity. *Journal of Energy Storage*, 52, 2022. [1](#)
- [17] K. Yang. Ground operations, launch and ascent thermal analysis using thermal desktop. In *Thermal and Fluids Analysis Workshop*, 2015. NASA Goddard Space Flight Center, Silver Spring, MD. [1](#)





# Appendix

## Appendix A: Simulationsergebnisse

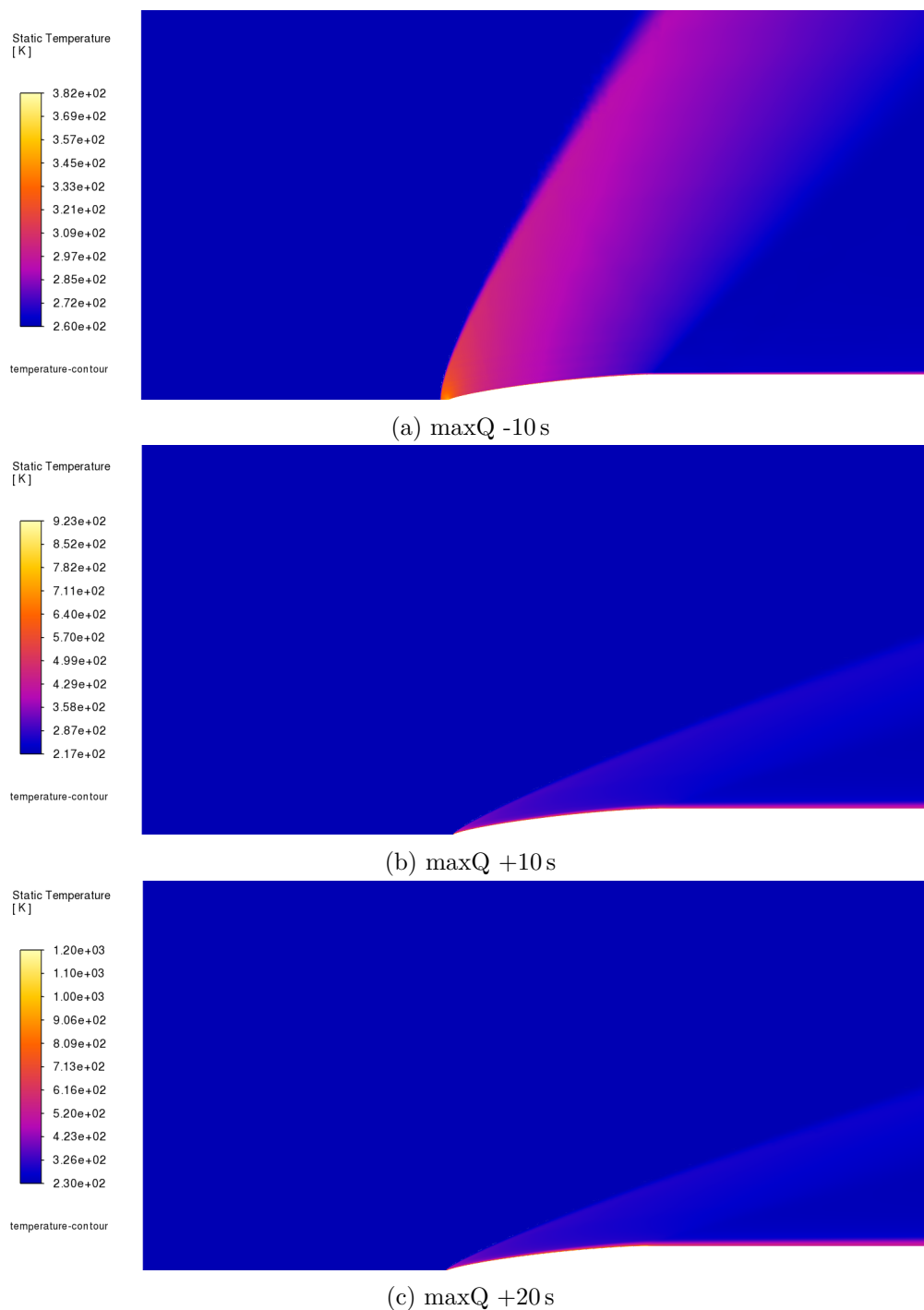


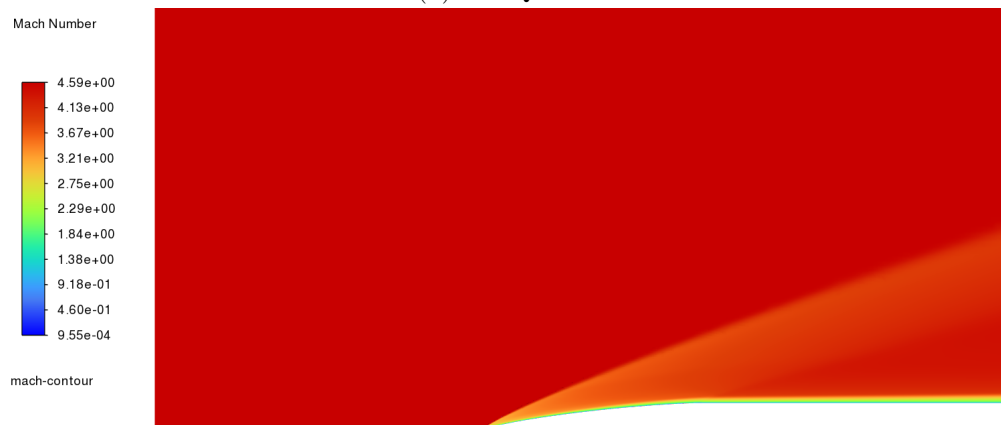
Abbildung 6.1: Statische Temperaturkontur der Luft



(a) maxQ -10 s



(b) maxQ +10 s



(c) maxQ +20 s

Abbildung 6.2: Machzahlkontur der Luft

## Appendix B: bla