

بررسی رفتار سکوی خودبالابر در حین تصادم اولیه و ثانویه کشتی و در شرایط آسیب‌دیده پس از تصادم

جواد دارایی^۱، احمدرضا مصطفی قره‌باغی^۲، محمدرضا چناقلو^۳

۱- کارشناس ارشد سازه‌های دریایی، دانشگاه صنعتی سهند

۲- استادیار دانشکده مهندسی عمران، دانشگاه صنعتی سهند

۳- دانشیار دانشکده مهندسی عمران، دانشگاه صنعتی سهند

چکیده

در این تحقیق رفتار یک سکوی خودبالابر تحت اثر بارگذاری تصادفی ضربه کشتی مورد تحلیل و بررسی قرار گرفته است. سازه انتخاب شده جهت مطالعه، سکوی خودبالابر ایران خزر واقع در دریای خزر می‌باشد که توسط نرم افزار المان محدود ANSYS مدل‌سازی شده و تحت ضربه کشتی مورد تحلیل دینامیکی غیرخطی قرار گرفته است. اثرات پیش‌بارگذاری‌های ناشی از وزن سکو و بارهای محیطی موج و جریان قبل از برخورد کشتی در رفتار سازه لحاظ شده‌اند. در ادامه سکو تحت ضربه ثانویه کشتی مورد تحلیل دینامیکی غیرخطی قرار گرفته است. نتایج حاصل از تحلیلهای تصادم اولیه نشان داد که در برخورد کشتی با قسمت‌های مختلف سکوی خودبالابر، مکانیزم اصلی جاذب انرژی تغییرشکل کلی سکو است و سلامت کلی سکو در طی تصادم حفظ می‌شود. همچنین اعمال پیش‌بارگذاری‌های محیطی در بعضی از حالت‌های تصادم سبب جاری شدن یا گسیختگی عضو ضربه‌خورده می‌شوند. نتایج تحلیل‌های تصادم ثانویه نشان داد که وترهای پایه قادر به مقاومت در برابر ضربه ثانویه کشتی نیز هستند و سکو در هر دو سناریوی تصادم دچار آسیب‌دیدگی‌هایی نظیر فرو رفتگی موضعی جداره عضو ضربه‌خورده می‌شود و کل سکو سالم باقی می‌ماند. در نهایت سکو در شرایط آسیب‌دیده ناشی از برخورد کشتی مدل شده و تحت شرایط طوفانی با دوره بازگشت یک‌ساله مورد تحلیل دینامیکی قرار گرفته است و مقادیر تنش حداکثر در سکو و امکان خرابی سکو مورد ارزیابی قرار گرفته است. همچنین میزان تنش و تغییر مکان در حالت سالم و آسیب‌دیده با هم مقایسه شده‌اند و نتایج مورد تحلیل و بررسی قرار گرفته‌اند.

کلمات کلیدی: سکوهای خودبالابر، سناریوهای تصادم، ضربه کشتی، مکانیزم جذب انرژی، سکوی آسیب‌دیده

INVESTIGATION INTO THE JACK-UP BEHAVIOR DURING INITIAL AND SUBSEQUENT SHIP COLLISION AND IN THE DAMAGED CONDITION AFTER COLLISION

Javad Daraii¹, Ahmad Reza Mostafa Gharabaghi², Mohammad Reza Chenaghlu³

1- M.Sc. in Marine Structures, Faculty of Civil Eng., Sahand University of Technology

2- Assistant Professor, Faculty of Civil Eng., Sahand University of Technology

3- Associate Professor, Faculty of Civil Eng., Sahand University of Technology

Abstract

In this paper, the behavior of a typical jack-up platform under accidental loading of ship collision was investigated. The studied platform was modeled using ANSYS software and

analyzed dynamically under ship impact. The platform was also analyzed dynamically under secondary ship impact. The initial collision results showed that the main energy absorption mechanism in impact to jack-up platform is overall deformation of platform; it also shown that environmental preloading in some cases causes yielding or fracture of impacted member. The subsequent collision analysis showed that leg chords can resist to a subsequent impact and the platform in both first and second impacts has local damage such as indentation of the chord wall but the rest of the structure remains almost intact. Finally, the platform was modeled in damaged condition and analyzed dynamically under one-year environmental loads and the value of maximum stress and probability of platform failure was investigated. In addition, the value of stress and displacement in the intact and damaged platform has been compared and the results are analyzed.

Keywords: Jack-Up Platforms, Collision Scenarios, Ship Impact, Energy Absorption Mechanism, Damaged Platform

۱- مقدمه

در دهه‌های اخیر به دنبال پیشرفت‌های سریع در ساخت و نصب سازه‌های فراساحلی، و افزایش تعداد آنها در بخش‌های فلات قاره‌ها، احتمال وقوع و پیامدهای ناشی از برخورد کشتی و آسیب سازه‌های ناشی از آن، از اهمیت قابل ملاحظه‌ای برخوردار شده است. گزارش‌های مختلف منتشر شده در زمینه برخورد کشتی با سکوه‌های فراساحلی این مسأله را بیشتر روشن می‌کند. آمار ثبت شده در خصوص برخورد کشتی به سکوه‌های خودبالابر در دریای شمال در فاصله سال‌های ۱۹۷۵ تا ۱۹۹۱ بیش از ۳۷ مورد می‌باشد که قطعاً آمارهای جدید به مراتب بیش از این می‌باشد [۱]. اگرچه مکانیزم برخورد کشتی با سکوه‌های خودبالابر چندان متفاوت با برخورد کشتی با سکوه‌های ثابت نیست، ولی از آنجا که پریود طبیعی سکوه‌های خودبالابر بسیار زیادتر و درجه گیرداری آنها بسیار پایین‌تر از سکوه‌های ثابت است، بنابراین انتظار می‌رود پاسخ این سکوها به تصادم کشتی و قابلیت جذب انرژی آنها متفاوت از سکوه‌های ثابت باشد. در نتیجه انتظار می‌رود که پس از تصادم اولیه کشتی با سکو، به علت پس‌جهیدن سکو و حرکت مجدد کشتی تحت اثر موج به سمت سکو، تصادم ثانویه نیز به وقوع بپیوندد. به‌منظور مطالعه رفتار سکوه‌های خودبالابر به‌هنگام برخورد با کشتی کارهای تحقیقاتی مختلفی صورت گرفته است. Pettersen و Johnsen در سال ۱۹۸۱، روشی غیرخطی برای تخمین مقاومت واحدهای فراساحلی شناور، شامل سکوه‌های خودبالابر و سکوه‌های

نیمه مستغرق، در برابر تصادم کشتی ارائه کردند [۲]. Ellinas در سال ۱۹۹۵، به بررسی مکانیزم تصادم کشتی با سکوی خودبالابر پرداخت [۱]. در سال ۱۹۹۹، Parsons و Gjerde، Igbenabor روش‌های آنالیز ضربه شناور به سکوی خودبالابر را مورد ارزیابی قرار دادند [۳].

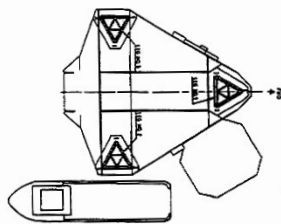
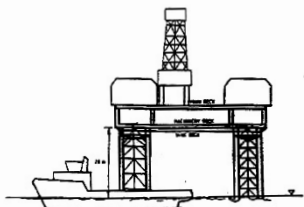
در این مقاله یک سکوی خودبالابر مستقر در دریای خزر تحت اثر بارگذاری تصادفی ضربه کشتی مدلسازی شده و به‌صورت دینامیکی با در نظر گرفتن اثرات غیرخطی هندسی و مصالح، مورد تحلیل قرار گرفته است. اثرات پیش‌بارگذاری‌های ناشی از وزن سکو و بارگذاری محیطی (موج و جریان) قبل از برخورد کشتی در رفتار سازه در نظر گرفته شده‌اند. برخلاف تحقیقات انجام شده قبلی در این زمینه که در آنها پایه‌های خرابی سکوی خودبالابر به‌صورت یک لوله با مقطع معادل مدلسازی می‌شد، در این تحقیق پایه‌ها به‌صورت خرابی و با در نظر گرفتن کلیه اجزا مدلسازی شدند تا اثرات اندرکنشی اعضا در حین تصادم کشتی لحاظ گردد.

در ادامه به‌منظور بررسی اثرات فرو رفتگی‌های جداره و تغییر شکل‌های ایجاد شده در طی تصادم اولیه، سکو مورد تحلیل تصادم ثانویه قرار داده شد تا مشخص شود که سکوی آسیب دیده در اثر تصادم آیا توانایی مقاومت در برابر ضربه مجدد کشتی را دارد یا دچار خرابی کلی می‌شود.

همچنین در انتهای این مقاله، سکوی مورد مطالعه به نحوی مدل‌سازی گردیده که اثرات صدمه‌دیدگی‌های

انرژی جنبشی انتقال یافته اولیه به انرژی چرخشی در شناور تبدیل می‌شود که در ازای آن ممکن است ضربه ثانویه به وجود آید. از آنجا که ضربه مرکزی بدترین حالت ضربه می‌باشد، از این رو برای طراحی توصیه می‌شود [۳].

مساحت ناحیه برخورد از جزئیات هندسی سکو و کشتی در موقعیت ضربه تعیین می‌شود. لذا ناحیه برخورد در مراحل مختلف فرآیند برخورد، تغییر خواهد کرد. در روش ساده شده، تصادم می‌تواند توسط بار نقطه‌ای یا بار خطی مدل شود. به طور مثال در برخورد اولیه، تصادم می‌تواند توسط بار نقطه‌ای تقریب زده شود. در این حالت محل اعمال نیروی ضربه در تراز آب ساکن در نظر گرفته می‌شود [۳].



شکل ۱- نمایی از برخورد یک شناور تدارکاتی ۵۰۰۰ تنی و یک سکوی خودبالابر [۳]

۳-۲- تعیین انرژی ضربه

تعیین انرژی ناشی از ضربه کشتی براساس یکی از دو اصل بقای انرژی و بقای مومنتم استوار است. با فرض مرکزی بودن ضربه، کوتاه بودن زمان تصادم و اینکه انرژی جنبشی قبل از ضربه به صورت انرژی کرنشی در سکو و کشتی مستهلک می‌شود، عبارت زیر را برای انرژی جنبشی کشتی در لحظه قبل از برخورد خواهیم داشت:

$$E = \frac{1}{2} C_m m V^2 \quad (1)$$

ناشی از تصادم اولیه را به نحو مناسبی در برگیرد و سپس مدل ساخته شده تحت بارهای محیطی با دوره بازگشت یک‌ساله که توسط آیین‌نامه‌ها مقرر شده، مورد تحلیل دینامیکی غیرخطی قرار گرفته و مقاومت پس از تصادم سکو، امکان پلاستیک‌شدگی و امکان کمناش عضو آسیب دیده مورد بررسی قرار گرفته است.

۲- عوامل مؤثر در ایجاد تصادم

عوامل ایجاد کننده تصادم‌ها می‌توانند به ۵ گروه اصلی تقسیم شوند [۳]:

- الف) برآورد و تشخیص نادرست ناخدای کشتی (دلیل اصلی برخوردها)،
- ب) از بین رفتن تجهیزات (به عنوان مثال از دست دادن قدرت موقعیت‌یابی دینامیکی شناور)،
- پ) آب و هوا و شرایط محیطی،
- ت) مشکلات لنگراندازی یا کابل‌های مهاری (گیر کردن یا کشیده شدن لنگرها و مهارها)،
- ث) سایر موارد.

در بیشتر تصادم‌ها تشخیص نادرست ناخدای کشتی، دلیل اصلی تصادم گزارش شده است. آب و هوا و شرایط محیطی دلیل اصلی بعدی تصادم‌ها است.

۳- مکانیزم تصادم کشتی با سکوه‌ای فراساحلی

۳-۱- هندسه ضربه و سناریوهای تصادم

موقعیت‌های ضربه باید براساس نامساعدترین رخدادها به همراه احتمال وقوع آنها انتخاب شوند. به دلیل شکل هندسی پایه‌های سکوی خودبالابر، سناریوهای تصادم ممکن برای پایه‌های سکو شامل تصادم‌های جلو، عقبه و پهلو کشتی با وتر و تصادم‌های جلو و عقبه کشتی با مهارهای پایه می‌باشند. در شکل (۱) بطور نمونه برخورد یک شناور تدارکاتی با جابجایی (وزن) ۵۰۰۰ تن نسبت به سکوی خودبالابر نشان داده شده است [۳].

ضربه کشتی ممکن است به صورت مرکزی یا غیرمرکزی باشد. در ضربه مرکزی بردار نیروی ضربه از مرکز گرانش کشتی می‌گذرد. در ضربه غیرمرکزی مقداری از

شده و در اثر حرکت توسط موج، با سکو برخورد کند. در این حالت سرعت شناور به ارتفاع موج وابسته می‌باشد که به صورت زیر بیان می‌شود:

$$V = 0.5H_s \quad (2)$$

که H_s بیشترین ارتفاع موج مشخصه برای عملیات در نزدیکی سکو برحسب متر و V سرعت ضربه برحسب متر بر ثانیه می‌باشد. مقدار H_s در آیین‌نامه‌ها به ۴ متر محدود می‌شود که این ارتفاع موج، معادل سرعت تصادم ۲ متر بر ثانیه خواهد بود [۳].

۳-۳- مکانیزم‌های جاذب انرژی

انرژی یک برخورد کشتی با سکو دریایی توسط ۸ فرآیند عمده مستهلک می‌شود:

- الف) دوران یا پس جهیدن کشتی
- ب) تغییرشکل کشتی
- پ) نوسان عرضی کلی سکو
- ت) تغییرشکل فندر سکو
- ث) فرورفتگی عضو ضربه‌خورده
- ج) خمش عضو ضربه‌خورده
- چ) کرنش‌های کشیدگی محوری در عضو
- ح) اعوجاج قابی موضعی سکو

از مورد (الف) در جهت اطمینان در بیشتر ارزیابی‌ها و برآوردهای آسیب صرف‌نظر می‌شود [۷]. همچنین از آنجاکه در سکوی خودبالابر سیستم ضربه‌گیر وجود ندارد، بنابراین در مورد این نوع سکو مکانیزم جاذب انرژی (ت) وجود نخواهد داشت.

انرژی جذب شده توسط فرورفتگی جداره عضو ضربه خورده، برابر با سطح زیر نمودار بار- فرورفتگی حاصل از آنالیز تصادم می‌باشد. لذا قبل از انجام تحلیل‌ها، لازم است رفتار بار- فرورفتگی اعضای مورد تصادم مشخص شود. با توجه به نتایج عددی حاصل از حل الاستیک خطی توسط Ueda و همکاران [۸] و نتایج تجربی Smith [۹]، Ellinas و Walker [۱۰]، فرورفتگی موضعی به دو قسمت فرورفتگی الاستیک و فرورفتگی

که در این رابطه m جرم کشتی، V سرعت کشتی در لحظه قبل از برخورد و C_m ضریب جرم افزوده هیدرودینامیکی کشتی می‌باشند.

جرم شناورهای تدارکاتی به‌طور نمونه از ۱۵۰۰ تا ۵۰۰۰ تن می‌باشد. جرم تانکرها یا دیگر شناورهای عبورکننده از کنار سکو ممکن است بسیار بیشتر و در حدود ۱۰۰۰۰۰ تا ۱۵۰۰۰۰ تن باشد. راهنمای HSE اندازه شناور نمونه ۵۰۰۰ تنی را برای طراحی سکو در برابر ضربه کشتی پیشنهاد می‌کند. راهنمای نفت نروژ (NPD) توصیه می‌کند که سکوها باید برای ضربات شناورهای تدارکاتی با ۵۰۰۰ تن جابجایی (وزن ۵۰۰۰ تن) با سرعت برخورد $2 \frac{m}{sec}$ طراحی شوند.

راهنمای دپارتمان انرژی انگلیس (DEN) وزن شناور را ۲۵۰۰ تن و سرعت برخورد $0.5 \frac{m}{sec}$ را برای طراحی توصیه می‌کند. آیین‌نامه DNV توصیه می‌کند که سازه فراساحلی باید قادر به مقاومت در برابر ضربه شناور تدارکاتی ۵۰۰۰ تنی با سرعت حداقل $2 \frac{m}{sec}$ باشد [۳، ۴ و ۵].

موارد بالا توصیه‌های آیین‌نامه‌های مختلف برای وزن شناور مورد نظر برای طراحی سکو در برابر ضربه کشتی می‌باشد، ولیکن معمولاً بهتر است که شناور مورد نظر بر اساس شناورهای تدارکاتی که در ناحیه استقرار سکو متداول می‌باشند، انتخاب شود [۳].

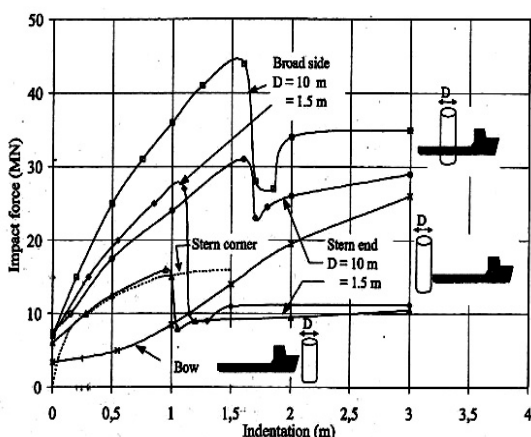
هنگامی که یک کشتی در آب حرکت می‌کند و توسط یک مانع یا سازه متوقف می‌گردد از سرعت آن کاسته می‌شود. در نتیجه علاوه بر جرم کشتی، از سرعت مقدار معینی آب که در امتداد کشتی حرکت می‌کند نیز کاسته می‌شود. به این جرم اضافی که در مکانیزم تصادم وارد می‌شود جرم افزوده هیدرودینامیکی می‌گویند. آیین‌نامه‌های مختلف، با فرض مدت زمان کوتاه تصادم، مقدار ضریب جرم افزوده هیدرودینامیکی را برای برخورد از پهلوی کشتی برابر با ۱،۴ و برای برخورد از سینه و عقبه کشتی برابر با ۱،۱ در نظر می‌گیرند [۳ و ۶].

یکی از سناریوهای تصادم که به‌طور نمونه ممکن است اتفاق بیفتد، تصادم شناوری است که از کنترل خارج

و انرژی جذب شده برابر خواهد بود با مساحت زیر منحنی بار- فرورفتگی، یا به عبارتی [۳]:

$$E = \int_0^{\delta} P(\delta) d\delta \quad (۸)$$

انرژی جذب شده توسط فرورفتگی بدنه کشتی نیز برابر با سطح زیر نمودار بار- فرورفتگی حاصل از تحلیل تصادم می‌باشد. منحنی‌های نیرو- فرورفتگی برای کشتی‌ها اصولاً مبتنی بر تئوری پلاستیک با فرض فرورفتگی استوانه قائم صلب نامحدود، با قطر نمونه $D=1.5m$ برای ضربه به سکوهای ثابت شابلونی و سکوهای خودبالابر و $D=10m$ برای ضربه به سکوهای شناور پایدار شده توسط ستون، می‌باشد. نمونه‌ای از منحنی‌های بار- فرورفتگی توصیه شده برای شناورهای تدارکاتی با وزن جابجا شده ۵۰۰۰ تن توسط آیین‌نامه‌های NORSOK (1998) و DNV، در شکل (۲) قابل مشاهده است [۴].



شکل ۲- منحنی‌های رفتار بار- فرورفتگی بدنه کشتی برای ضربه‌های عقبه، سینه و پهلو [۴]

مکانیزم‌های جذب انرژی توسط خمش و نیز تغییر شکلهای محوری عضو ضربه خورده را می‌توان با تعریف چهار مود تغییرشکل زیر که از تحلیل عضو ضربه خورده بصورت مجزا بدست آمده‌اند، تعریف کرد:

الف) خمش الاستیک

ب) ایجاد مفصل در زیر نقطه اثر بار

پ) مکانیزم سه مفصلی

ت) رفتار غشایی

در مود اول، بار وارده باعث تغییرشکل الاستوپلاستیک موضعی و تغییر شکل الاستیک خمشی می‌گردد. مود

پلاستیک تقسیم می‌شود. فرورفتگی الاستیک (δ_e) عضو لوله‌ای از رابطه زیر به دست می‌آید [۸]:

$$\delta_e = 0.1116 * (D/t)^3 * (P/EL_C) \quad (۳)$$

که در آن P بار جانبی، E مدول یانگ و D و t به ترتیب قطر و ضخامت و L_C طول مشخصه ناحیه تماس در طول محور لوله است.

طول مشخصه L_C تابعی از قطر خارجی، طول لوله و شکل جسم فروبرنده است. به منظور به دست آوردن معادله تجربی، نتایج تحلیل‌های المان محدود خطی پوسته انجام شده توسط Ueda و همکاران و آزمایش‌های فرورفتگی انجام شده توسط Smith بررسی شدند و مقدار متوسط زیر برای L_C پیشنهاد گردید [۱۱]:

$$L_C = 1.9D \quad (۴)$$

هنگامی که بار P از مقدار بحرانی P_0 بیشتر شود، فرورفتگی دائمی اتفاق خواهد افتاد. مقدار بار بحرانی از تحلیل صلب- پلاستیک حلقه بارگذاری شده به صورت فشاری با طول L_C تعیین می‌شود که نتیجه به صورت زیر به دست می‌آید [۱۱]:

$$P_0 = \frac{2\sigma_y t^2 L_C}{D} \quad (۵)$$

بطوریکه σ_y تنش تسلیم مصالح می‌باشد.

فرورفتگی دائمی δ_p را می‌توان با استفاده از معادله نیمه تجربی زیر محاسبه کرد. این معادله با استفاده از ملاحظات انرژی و منحنی برآزش شده بر داده‌های آزمایشگاهی Ellinas و Walker به دست آمده است:

$$\delta_p = D \left(\frac{P}{37.5\sigma_y t^2} \right)^2 \quad (۶)$$

در نهایت، تغییر شکل موضعی در نقطه اعمال بار برای بار بزرگتر از P_0 برابر خواهد بود با [۱۱]:

$$\delta_d = \delta_e + \delta_p \quad (۷)$$

این سکو دارای سه پایه مشبک است که هر پایه از سه وتر لوله ای از فولاد با مقاومت تسلیم 483 MPa و مقاومت نهایی 552 MPa و مهاربندی K شکل از فولاد با مقاومت تسلیم 586 MPa و مقاومت نهایی 689 MPa می باشند ساخته شده است.

۵- نحوه مدل سازی سکوی مورد مطالعه

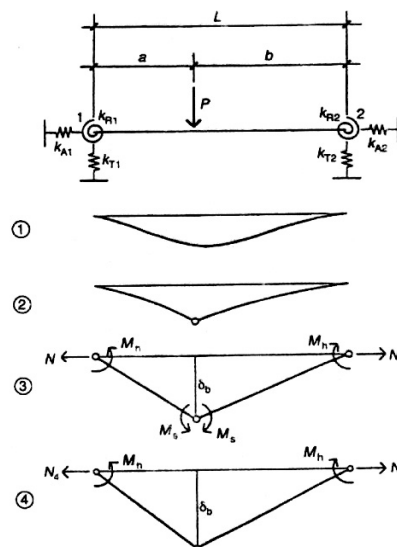
برای مدل سازی سکوی مورد نظر از نرم افزار ANSYS استفاده شده است. بدین منظور کلیه اعضا پایه ها با استفاده از المان های PIPE59 و PIPE20 مدل گردید. المان PIPE59 قابلیت مدل سازی بار موج با استفاده از تئوری های مختلف موج نظیر تئوری استوکس را دارا می باشد. از آنجا که این المان قابلیت در نظر گرفتن اثرات غیرخطی مصالح را دارا نمی باشد، المان هایی که به تنش تسلیم رسیده اند با المان PIPE20 جایگزین شده و بار موج به صورت بار خارجی اعمال شده است. عرشه به صورت صلب مدل شده و وزن عرشه به طور متمرکز به پایه ها اعمال می گردد. به دلیل وجود سیستم قفل کننده در اتصال پایه به عرشه سکوی مورد مطالعه، این اتصال به صورت صلب مدل شده است.

جهت مدل سازی اسپادکن از المان های PIPE20 استفاده شده که وزن اسپادکن به این المان ها اعمال شده است. اندرکنش اسپادکن و خاک نیز توسط المان های فنر COMBIN39 لحاظ شده است. سختی این المان ها به صورت ثابت و بر اساس فرمولهای ارائه شده توسط آیین نامه API و SNAME برای یک سطح استوانه ای صلب بر روی خاک، به دست آمده است [۱۳ و ۱۴].

جدول ۱- سختی های الاستیک به دست آمده برای فنرهای نماینده اندرکنش خاک و اسپادکن در سکوی مورد مطالعه

135860	سختی الاستیک افقی (KN/m)
159428	سختی الاستیک قائم (KN/m)
3883895	سختی الاستیک دورانی ($\text{KN.m}/\text{rad}$)
5437453	سختی الاستیک پیچشی ($\text{KN.m}/\text{rad}$)

اول زمانی پایان می یابد که در مقطع زیر محل اعمال بار یک لنگر پلاستیک ایجاد گردد. از لحظه تشکیل مفصل پلاستیک در محل اعمال بار، مود دوم شروع می شود و تا زمان تشکیل مفصل های پلاستیک در دو انتهای عضو ادامه می یابد. در طول مود دوم عضو به صورت دو تیر طره ای عمل می کند. مود سوم تغییر شکل زمانی آغاز می شود که مفصل های پلاستیک در دو انتهای عضو تشکیل شوند، یا به عبارت دیگر مکانیزم سه مفصلی ایجاد گردد. در واقع در مود دوم عضو به صورت دو تیر کنسول که به صورت دورانی مقید شده اند عمل می کند و در مود سوم عضو بصورت یک خرپا عمل می کند. در صورتیکه تکیه گاه ها از لحاظ محوری مقاومت کافی داشته باشند، مود چهارم ایجاد شده و با افزایش بار یکسری نیروهای کششی محوری در جداره لوله به وجود می آید که در نتیجه موجب افزایش تغییر شکل های محوری می شود. شکل (۳) این چهار مود را نشان می دهد [۱۲].



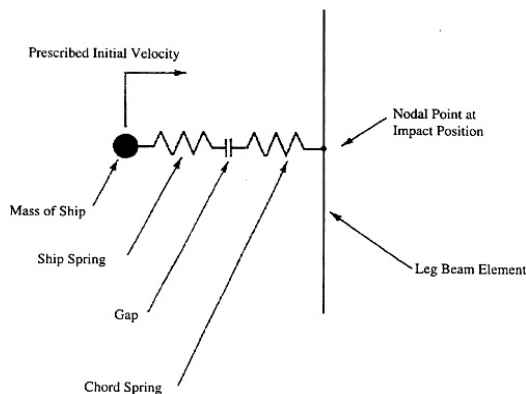
شکل ۳- مدهای تغییر شکل که عضو طی برخورد تجربه می نماید [۱۲].

۴- مطالعه موردی

سکوی انتخاب شده جهت مطالعه، سکوی خودبالابر ایران خزر می باشد. این سکو دارای سه پایه شابلونی به ارتفاع ۱۲۷ متر است و با قابلیت حفاری کنسولی قادر به حفاری تا عمق آب ۹۰ متری است، که در آبهای دریای خزر مورد بهره برداری قرار می گیرد.

مطالعه ارائه دهد. در حد فاصل المان فنر کشتی و فنر عضو مورد ضربه از یک المان تماسی CONTACT12 استفاده شده که به محض شناخت نیروی کششی، ارتباط بین کشتی و سکو را قطع می کند [۳].

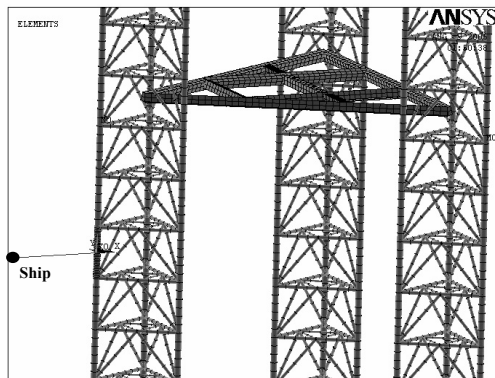
روش در نظر گرفته شده برای اعمال بار ضربه کشتی به صورت شماتیک در شکل (۴) دیده می شود.



شکل ۴- روش مدل سازی دینامیکی تصادم کشتی و سکو [۳]

برای اعمال بار ضربه کشتی، به المان جرم و فنر نماینده کشتی سرعت ۲ متر بر ثانیه اعمال شده است. محل برخورد در تراز آب ساکن در نظر گرفته شده است. نمونه ای از مدل سازی انجام شده برای برخورد کشتی به وتر در شکل (۵) نشان داده شده است.

برای بررسی رفتار سکو در شرایط پایدار محیطی فاصله المان تماسی طوری انتخاب شد که برخورد کشتی در محل ضربه پس از گذشت مدت زمان کافی جهت تثبیت پاسخ سکو در قبال اعمال بار موج گردد.



شکل ۵- نمونه ای از مدل سازی سکو و ضربه توسط نرم افزار ANSYS

از آنجا که سکوهای خودبالابر قابلیت کاربری در عمقهای مختلف را دارا می باشند، عمق آب در نظر گرفته شده برای حالت های تصادم مورد بررسی در این مقاله برابر با ۸۸ متر یعنی تقریباً ماکزیمم عمق کاربری سکو می باشد. همان طور که بیان شد بیشترین ارتفاع موجی که در آن کشتی مجاز به عملیات در نزدیکی سکو است ارتفاع موج $H = 4m$ است. پیوند موج مربوط به این ارتفاع موج برای آبهای نزدیکی سواحل نکا برابر با $T = 9sec$ است، که در اعمال بارهای موج در نظر گرفته شده است. ضرایب درگ و اینرسی برای پایه های سکو به ترتیب برابر با ۱ و $1/8$ در نظر گرفته شده اند [۱۴].

پروفیل سرعت جریان به صورت ثابت و برابر با $V_c = 0.9m/s$ در نظر گرفته شده و نیروی ناشی از آن به سکو اعمال شده است. اندرکنش بین موج و جریان توسط نرم افزار منظور می شود. بارهای محیطی به صورت هم امتداد با بار ضربه کشتی در نظر گرفته شده اند.

۶- نحوه مدل سازی ضربه اولیه کشتی

برای مدل سازی کشتی از دو المان MASS21 و COMBIN39 استفاده شده است که اولی یک المان جرم متمرکز برای لحاظ کردن وزن کشتی است و دومی برای مدل سازی رفتار بار- فرورفتگی بدنه کشتی می باشد. رفتار بار - فرورفتگی برای بدنه کشتی بر اساس منحنی های ارائه شده توسط NORSOK برای ضربه پهلو، عقبه و سینه کشتی، که در شکل (۲) نشان داده شده، شبیه سازی شده است (نمودارهای مربوط به $D = 1.5m$). وزن کشتی در نظر گرفته شده برابر با ۲۶۰۰ تن می باشد.

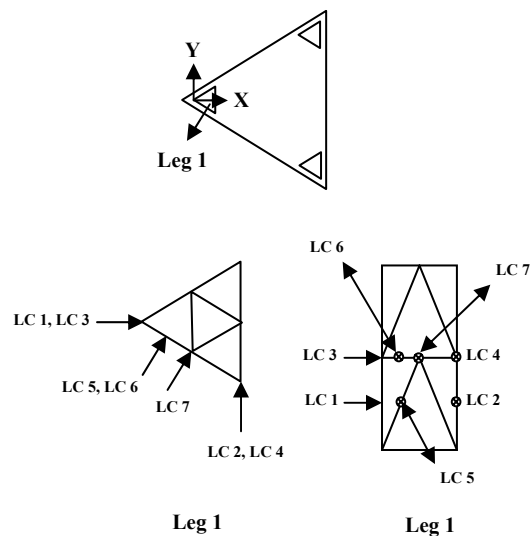
فرورفتگی جداره عضو مورد تصادم نیز توسط المان COMBIN39 و با فعال کردن قابلیت تغییر شکل پلاستیک این المان، مدل شده است. رفتار بار - فرورفتگی عضو ضربه خورده از روابط (۳) تا (۷) بدست آمده است. البته بایستی توجه داشت که در توسعه روابط مذکور، اثرات پیش بارگذاری لوله منظور نشده لذا انتظار می رود که استفاده از این روابط، مقادیر بار - فرورفتگی کمتری نسبت به شرایط واقعی در مدل مورد

می‌رسد. در ادامه نحوه رخداد برخورد ثانویه به‌طور کامل تشریح می‌گردد.

همان‌طور که در قسمت مدل‌سازی تصادم اولیه بیان شد، فاصله کشتی از سکو طوری انتخاب شد که کشتی پس از گذشت فاصله زمانی مشخص (معادل با ۴۵ ثانیه جهت ایجاد شرایط پایدار محیطی)، به سکو ضربه وارد کند. در این زمان ($t = 45 \text{ sec}$) تاج موج زیر کشتی قرار داشته و کشتی با حداکثر سرعت اربیتالی ناشی از موج به عضو صدمه دیده برخورد می‌کند. البته چنین ترکیب بار محیطی و بار ضربه، الزاماً بدترین ترکیب بارگذاری نمی‌باشد. از سوی دیگر در این لحظه تاج موج بعدی که در حال پیشروی به سمت سکو است در فاصله L - از محل ضربه قرار دارد (طبق سیستم مختصات تعریف شده جهت مدل‌سازی سکو) که L برابر با طول موج می‌باشد. این تاج موج با سرعت موج (C) به سکو نزدیک می‌شود. از طرفی کشتی نیز پس از برخورد به سکو از آن دور می‌شود (شکل ۷). بنابراین در یک زمان خاص تاج موج بعدی و کشتی به هم رسیده و مجدداً موج بعدی کشتی را به سمت سکو می‌راند و کشتی با سرعت نسبی حاصل از تفاضل سرعت اعمال شده به کشتی (۲ متر بر ثانیه) و سرعت خود کشتی در خلاف جهت حرکت موج (به‌دلیل پس‌جهیدن ناشی از برخورد اولیه کشتی با سکو)، به سمت سکو رانده خواهد شد.

بایستی توجه داشت که مکانیزم حرکت یک شناور بر روی موج و اندرکنش آنها پیچیده‌تر از آنچه در اینجا بیان شد، می‌باشد. ولی برای سهولت محاسبات، ما در این مطالعه چنین فرض کرده‌ایم که کشتی پس از برخورد با سرعت خاصی به عقب برگشته و مجدداً با احساس تاج موج بعدی در زیر خود به سمت سکو حرکت خواهد کرد که با صرف‌نظر از اندرکنش بین آنها، سرعت حرکت مجدد کشتی به سمت سکو برابر با تفاضل سرعت اعمال شده به کشتی از طرف تاج موج و سرعت خود کشتی در خلاف جهت حرکت خواهد بود. مقادیر L و C توسط یک برنامه کامپیوتری بر اساس تئوری استوکس مرتبه پنجم، با استفاده از ارتفاع موج، پیروی موج و عمق آب بدست می‌آید.

موقعیت‌ها یا حالت‌های تصادم در نظر گرفته شده در این تحقیق در شکل (۶) نشان داده شده‌اند.

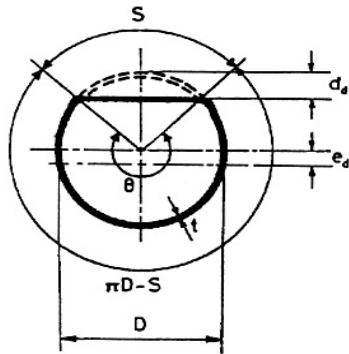


شکل ۶- نما و پلان حالت‌های در نظر گرفته شده برای ضربه

سناریوهای ضربه در نظر گرفته شده برای وتر شامل تصادم عقبه و پهلو کشتی و سناریوهای در نظر گرفته شده برای مهارهای مورب و افقی شامل سناریوهای تصادم عقبه و سینه کشتی می‌باشد.

۷- نحوه مدل‌سازی ضربه ثانویه کشتی

چنانچه در ابتدا ذکر شد، در بیشتر موارد برخورد کشتی به سکو در شرایطی اتفاق می‌افتد که کشتی از کنترل ناخدا خارج شده و امواج دریا آن را به هر سویی می‌رانند. به عبارت دیگر، کشتی بر موج عبوری از زیر کشتی سوار شده که ممکن است منجر به برخورد آن به سکو شود، به‌طوری‌که سرعت تصادم کشتی رابطه مستقیم با ارتفاع موج در محل دارد ($V_s = 0.5H$). با توجه به این مکانیزم، این امکان وجود خواهد داشت که پس از ضربه اولیه، امواج مجدداً کشتی را بار دیگر به سمت سکو حرکت داده و ضربه دیگری به آن وارد کند. با توجه به تنش‌های پسماند به‌وجود آمده در اعضای سکو در طی تصادم اولیه، برخورد ثانویه کشتی به سکو ممکن است سبب ایجاد مشکلاتی در سکو شود. بنابراین بررسی اثرات برخورد ثانویه در رفتار سکو، که ممکن است منجر به خرابی آن گردد، ضروری به نظر



شکل ۸- هندسه ناحیه فرورفتگی روی لوله [۱۶]

با فرض اینکه در طی بارگذاری، به محض وقوع پلاستیک‌شدگی در ناحیه فرورفتگی، بخش فرو رفته جداره لوله غیرمؤثر می‌شود، پس از آن هر بار اعمالی اضافی به وسیله باقیمانده مقطع تحمل خواهد شد [۱۶]. با از دست رفتن متعاقب سختی، بخش صدمه‌دیده جداره لوله در ناحیه فرورفتگی در تحمل بار اضافی بی‌تأثیر می‌شود. یک فرض دیگر این است که سختی خمشی لوله صدمه دیده عمدتاً توسط بخش مؤثر باقیمانده مقطع در ناحیه فرورفته، کنترل می‌شود. این فرضیات به یک تحلیل بسیار ساده رهنمون می‌گردند که در آن فرض می‌شود عضو صدمه‌دیده توسط یک تیر-ستون با خواص کاهش‌یافته بر اساس مقطع مؤثر، جایگزین می‌شود [۱۶ و ۱۷]. البته بایستی توجه داشت که در این روش تقریبی، اثرات تضعیف موضعی مقطع که در حین ضربه حاصل می‌شود، منظور نمی‌گردد.

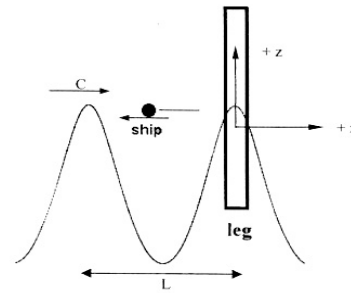
پارامترهای هندسی کاهش‌یافته مربوط به یک مقطع فرو رفته به صورت زیر تعریف می‌شوند:

الف) سطح مقطع مؤثر: مساحت کاهش‌یافته مقطع آسیب‌دیده با استفاده از رابطه ارائه شده توسط Ellinas [۱۶] به صورت زیر محاسبه می‌گردد:

$$A_d = \frac{1}{2} D \times t \times \theta \quad (9)$$

در این رابطه، θ مطابق شکل (۸)، زاویه حاصل شده به وسیله کمان $(\pi \times D - S)$ ، برحسب رادیان است که با توجه به پارامتر عمق فرورفتگی، δ_d به دست می‌آید:

$$\theta = 2\pi - 2 \sin^{-1} [2\sqrt{\delta_d} (1 - \delta_d)] \quad (10)$$



شکل ۷- نمایی شماتیک از حرکت تاج موج بعدی و کشتی به سمت یکدیگر

در ادامه، تحلیل‌های حین تصادم، با اعمال سرعت مربوط به تصادم ثانویه برای کشتی، انجام شده و سپس جدول زمانی نیروی تصادم ثانویه استخراج گردیده است. تاریخچه زمانی نیروهای محاسبه شده ناشی از تصادم ثانویه به همراه تاریخچه زمانی نیروهای حاصله از تصادم اولیه با استفاده از قابلیت Parameters نرم‌افزار ANSYS و ایجاد Data Table، در محل ضربه اعمال گردیده و تحلیل‌ها انجام شده‌اند [۱۵]. حالت تصادم LC1 برای بررسی ضربه دوباره در نظر گرفته شده است. سناریوی تصادم در نظر گرفته شده برای ضربه دوباره، برخورد از پهلو کشتی می‌باشد.

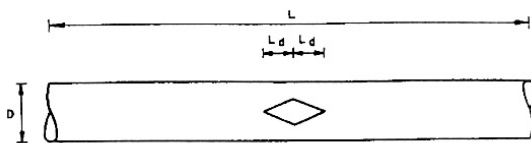
۸- نحوه مدل‌سازی آسیب‌دیدگی سکو

سازه یک سکوی دریایی باید طوری طراحی شده باشد که در اثر ضربه تصادفی، اثرات متعاقب صدمه قابل قبول باشد و انهدام کلی سکو به وجود نیامده و سکو بتواند تا هنگام تعمیر عضو مورد اصابت، پایداری خود را حفظ نموده و خرابی به بقیه اعضای سکو تسری پیدا نکند.

سکوی مورد مطالعه در حین تصادم با کشتی دچار آسیب‌دیدگی‌هایی نظیر فرورفتگی جداره پایه و گسیختگی اتصال مهار می‌گردد. بنابراین مدل‌سازی سکوی آسیب‌دیده از ناحیه مهار، شامل حذف مهار ضربه‌خورده است، در حالی که برای مدل‌سازی سکوی آسیب‌دیده از ناحیه وتر، بایستی پروفیل فرورفتگی وتر ضربه‌خورده مدل شود. شکل (۸) هندسه ناحیه فرورفتگی روی یک لوله را نشان می‌دهد.

ملاحظه می‌گردد که در رابطه (۱۶)، اثرات ضخامت جداره لوله در طول فرورفتگی به حساب نیامده است. در این خصوص رابطه دیگری توسط Durkin و Pacheco ارائه گردیده که در آن، طول فرورفتگی به پارامترهای قطر و ضخامت جداره لوله و نیز به پارامتر حداکثر عمق فرورفتگی مرتبط می‌گردد [۱۹]:

$$L_d = D \sqrt{\pi \times d_d \times (8t)} \quad (17)$$



شکل ۹- طول فرورفتگی جداره لوله

با توجه به اینکه در تحلیل‌های حین تصادم، فرورفتگی عضو مورد تصادم توسط المان COMBIN39 مدلسازی شده، لذا ابتدا فرورفتگی پلاستیک ایجاد شده در جداره عضو بر اساس فرورفتگی پلاستیک ایجاد شده در خط مرکزی فرورفتگی، جهت المان COMBIN39 استخراج می‌شود. سپس طول فرورفتگی ایجاد شده طبق رابطه (۱۷) محاسبه می‌شود. حال عضو صدمه دیده طوری المان‌بندی می‌شود که بتواند پروفیل فرورفتگی را در طول فرورفتگی به نحو مناسبی ارائه کند. سپس با استفاده از رابطه (۱۵) پروفیل فرورفتگی در طول لوله به دست می‌آید. در ادامه با داشتن میزان فرورفتگی در هر المان، می‌توان پارامترهای هندسی مقطع جایگزین را بدست آورد که شامل A_d ، S_d و e_d است. این پارامترها برای هر المان فرورفته طبق روابط (۹) تا (۱۴) محاسبه می‌شوند.

همانطور که قبلاً ذکر شد در مدل‌سازی اعضای پایه سکو از المان PIPE59 استفاده گردیده که قابلیت در نظر گرفتن نیروهای ناشی از موج و جریان را دارا می‌باشد. سطح مقطع و اساس مقطع الاستیک یک لوله جدار نازک مانند PIPE59 از روابط زیر بدست می‌آیند:

$$A = \pi D t \quad (18)$$

$$S = \frac{\pi}{4} D^2 t \quad (19)$$

$$\delta_d = d/D \quad (11)$$

در اینجا d عمق فرورفتگی جداره مقطع است و سایر پارامترها در شکل (۸) نشان داده شده است. در صورتی که $\delta_d < 0.2$ باشد، به وسیله رابطه زیر محاسبه خواهد شد:

$$\theta = 2\pi - 4\sqrt{\delta_d} \quad (12)$$

ب) اساس مقطع الاستیک کاهش یافته: مقدار این پارامتر از عبارت زیر حاصل می‌گردد [۱۶]:

$$S_d = \frac{1}{8} D^2 t \{ [\theta + \sin \theta - 8 \sin^2(\theta/2) / \theta] / [1 - 2\delta_d + 2e_d / D] \} \quad (13)$$

در رابطه اخیر، e_d خروج از مرکزیت مقطع مؤثر کاهش یافته نسبت به مرکز سطح صدمه‌ندیده لوله است که از رابطه زیر به دست می‌آید:

$$e_d = D \times \sin(\theta/2) / \theta \quad (14)$$

ج) طول فرورفتگی: هنگامی که یک لوله تحت اثر تصادم قرار می‌گیرد تا فاصله معینی از نقطه اصابت، در جداره لوله فرورفتگی ایجاد می‌شود. معادله‌ای جهت تعیین پروفیل فرورفتگی به صورت زیر ارائه گردیده است [۱۸]:

$$d = d_d \times \exp(-1.3x / D) \quad (15)$$

که در آن d عمق فرورفتگی در یک فاصله معین x از خط مرکزی فرورفتگی، d_d حداکثر فرورفتگی در خط مرکزی و D قطر اسمی لوله است. طول فرورفتگی طوری در نظر گرفته می‌شود که در محل انتهای آن، فرورفتگی به ۵ درصد حداکثر مقدار فرورفتگی کاهش یابد. طول فرورفتگی در شکل (۹) نشان داده شده است. بر این اساس، طول فرورفتگی از رابطه زیر محاسبه می‌شود [۱۹]:

$$L_d = 2.3D \quad (16)$$

راهنمای طراحی، ساخت و تأیید سازه‌های فراساحلی Department of Energy اعلام نموده که در شرایط بعد از تصادم، می‌بایستی ترکیب بارهای مرده، بارهای عملیاتی (زنده)، بارهای هیدرواستاتیک، بارهای محیطی، و بارهای ناشی از تغییرشکل در نظر گرفته شود و سازه باید قادر به مقاومت در برابر بارهای محیطی با دوره بازگشت حداقل یک‌ساله باشد [۱]. طبق داده‌های دریافتی از شرکت نفت خزر، در سواحل نکا، ارتفاع و پریود موج در شرایط طوفانی با دوره بازگشت یکساله به ترتیب برابر با $H=6m$ و $T=10sec$ می‌باشد. همچنین سرعت جریان یکساله به صورت ثابت در عمق و برابر با $0.9m/s$ می‌باشد. اندرکنش بین موج و جریان توسط نرم‌افزار در نظر گرفته شده است. بارهای محیطی در امتدادی که بار ضربه کشتی اعمال شده بود، وارد شدند. جهت دوری از خطاهای محاسباتی ناشی از روش‌های حل عددی در زمان‌های اولیه تحلیل و همچنین بررسی پاسخ سکو در شرایط پایدار محیطی (و نه گذرا)، زمان تحلیل برابر با ۶۰ ثانیه یعنی ۶ برابر پریود موج در نظر گرفته شده است. نتایج در طی پریود ششم یعنی زمان ۵۰ تا ۶۰ ثانیه مورد بررسی قرار گرفته‌اند.

۹- تحلیل‌ها و بحث در نتایج

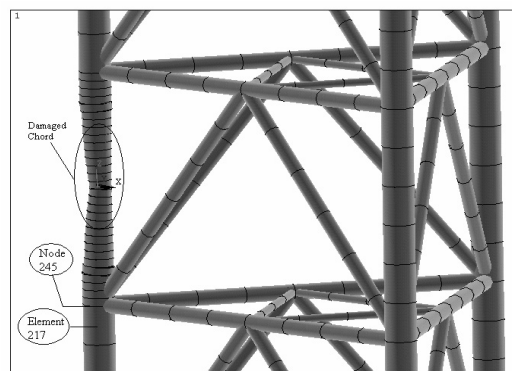
۹-۱- تحلیل‌های تصادم اولیه

از بین حالت‌های نشان داده شده در شکل (۵)، تنها نتایج حالت‌های تصادم LC1 و LC5، برای بررسی تصادم اولیه در این مقاله ارائه شده‌اند. شکل‌های (۱۲) و (۱۳) تاریخچه زمانی انرژی تجمعی جذب شده توسط فرورفتگی جداره عضو ضربه‌خورده را به ترتیب برای حالت تصادم LC1 و LC5 نشان می‌دهند. چنانچه مشاهده می‌شود در ضربه به مهار، انرژی جذب شده در اثر سناریوی ضربه عقبه بیشتر از تصادم از سینه کشتی است که دلیل آن سخت‌تر بودن عقبه کشتی نسبت به سینه آن می‌باشد.

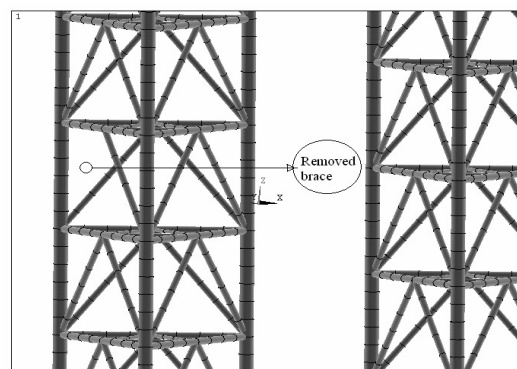
در نتیجه برای المان‌های لوله‌ای جدارنازک نسبت $\frac{S}{A}$ ضریبی از قطر لوله خواهد بود:

$$\frac{S}{A} = \frac{D}{4} \quad (20)$$

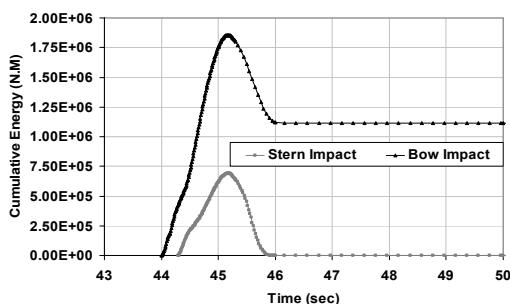
بنابراین در ادامه روند مدل‌سازی آسیب‌دیدگی فرورفتگی، با داشتن نسبت $\frac{S_d}{A_d}$ برای هر المان، طبق روابط (۱۸) و (۲۰) مقادیر D' و t' یعنی قطر و ضخامت المان لوله‌ای معادل بدست خواهند آمد. همچنین در حین المان‌بندی و جایگزینی مقاطع معادل، خروج از مرکزیت e_d اعمال می‌شود. در بررسی رفتار سکو در شرایط صدمه‌دیده، دو حالت تصادم LC1 و LC5، یعنی یک حالت از برخورد به وتر و یک حالت از برخورد به مهار تحت شدیدترین سناریوی برخورد (پهلوی برای وتر و عقبه برای مهار) در نظر گرفته شدند. مدل‌سازی آسیب دیدگی در این دو حالت در شکل‌های (۱۰) و (۱۱) دیده می‌شود.



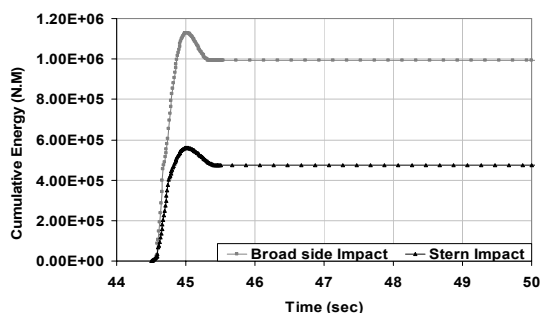
شکل ۱۰- نمایی از وتر صدمه دیده در برخورد از پهلوی کشتی



شکل ۱۱- نمایی از صدمه دیدگی مهار در برخورد عقبه کشتی

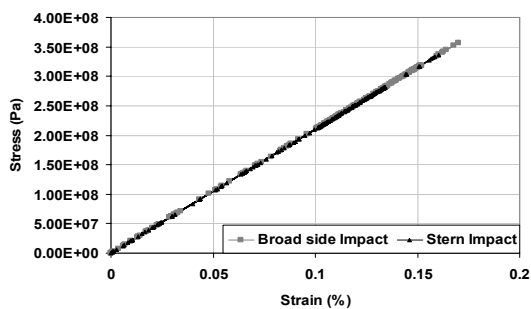


شکل ۱۵- تاریخچه زمانی انرژی تجمعی جذب شده توسط فرورفتگی بدنه کشتی برای حالت تصادم LC5



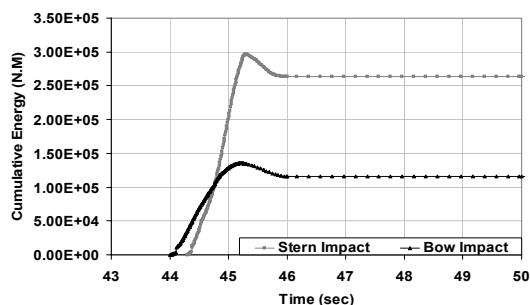
شکل ۱۲- تاریخچه زمانی انرژی تجمعی جذب شده توسط فرورفتگی جداره عضو ضربه خورده برای حالت تصادم LC1

شکل‌های (۱۶) و (۱۷) منحنی‌های تنش- کرنش حداکثر را در وتر و مهار ضربه‌خورده در طی ضربه اولیه نشان می‌دهند. چنانچه از شکل (۱۶) مشخص است، در ضربه به وتر در هر دو سناریوی تصادم، کلیه المان‌های وتر ضربه خورده در محدوده الاستیک باقی می‌مانند. شکل (۱۷) نشان می‌دهد که در سناریوی تصادم عقبه میزان کرنش حداکثر در مهار ضربه خورده به ۱۰٫۹ درصد می‌رسد، در حالی که کرنش گسیختگی مصالح وتر برابر با ۱۰ درصد است. بنابراین مهار ضربه خورده دچار گسیختگی کششی خواهد شد که این گسیختگی بعد از باربرداری نیروی تصادم و تحت بارهای محیطی اتفاق خواهد افتاد. در برخورد از سینه نیز میزان کرنش حداکثر در مهار ضربه خورده به ۹٫۴ درصد خواهد رسید.



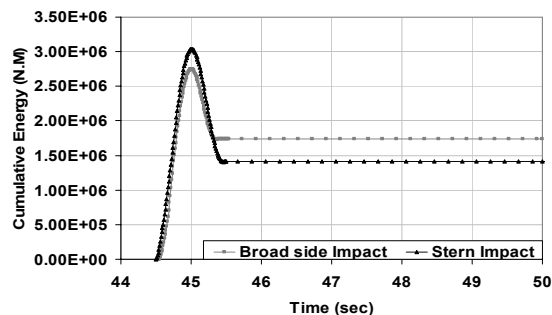
شکل ۱۶- منحنی تنش-کرنش حداکثر برای وتر ضربه خورده در طی ضربه اولیه

جدول (۲) اثرات پیش‌بارگذاری‌های محیطی را برای ضربه به وتر نشان می‌دهد. چنانچه از اعداد این جدول مشاهده می‌شود، اعمال بارگذاری‌های محیطی سبب افزایش



شکل ۱۳- تاریخچه زمانی انرژی تجمعی جذب شده توسط فرورفتگی جداره عضو ضربه خورده برای حالت تصادم LC5

در ضربه به وتر نیز انرژی جذب شده توسط فرورفتگی جداره عضو در تصادم از پهلوی بیشتر است که دلیل آن کمی خروج از مرکزیت بار ضربه وارده از قسمت پهلوی کشتی نسبت به عقبه آن بوده، لذا انرژی جنبشی بیشتری در ضربه از پهلوی کشتی وارد می‌شود. شکل‌های (۱۴) و (۱۵) نیز تاریخچه زمانی انرژی تجمعی جذب شده توسط فرورفتگی بدنه کشتی را نشان می‌دهند. علت اختلاف در منحنی‌ها، به ترتیب مانند توضیحات شکل‌های (۱۲) و (۱۳) است.



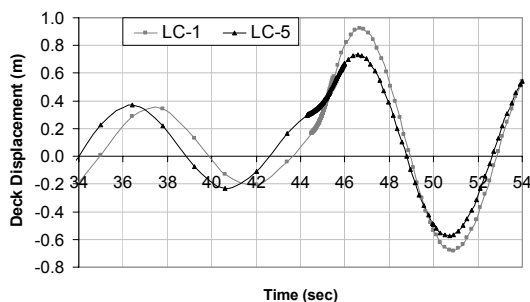
شکل ۱۴- تاریخچه زمانی انرژی تجمعی جذب شده توسط فرورفتگی بدنه کشتی برای حالت تصادم LC1

جدول ۳- مقادیر تنش‌های حداکثر در عضو ضربه‌خورده و سایر اعضای سکو در زمان $t = 45\text{sec}$ برای حالت تصادم LC5

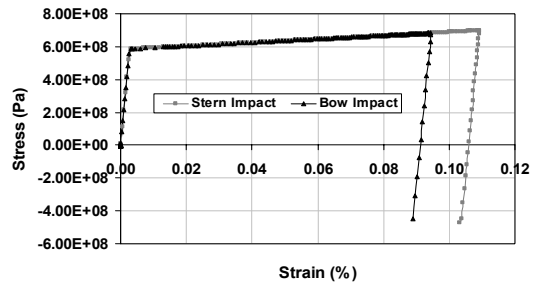
بدون اعمال بارگذاری‌های محیطی		با اعمال بارگذاری‌های محیطی		$t = 45\text{sec}$
سینه	عقبه	سینه	عقبه	
۶۷۵	۶۸۸	۶۸۲	۶۹۶	تنش حداکثر در عضو ضربه‌خورده (مگاپاسکال)
۵۳۶	۵۸۵	۵۶۷	۵۸۷	تنش حداکثر در سایر اعضا (مگاپاسکال)

حداکثر تنش در سایر اعضای سکو می‌شود. در برخورد از عقبه کشتی حداکثر تنش در عضو ضربه‌خورده در حدود ۲ درصد و حداکثر تنش در سایر اعضای سکو در حدود ۳٫۶ درصد بیشتر از سناریوی برخورد از سینه کشتی می‌باشد. از آنجا که تنش تسلیم و تنش گسیختگی کششی مصالح مهار به ترتیب برابر با 586MPa و 689MPa می‌باشند، طبق جدول (۳)، در ضربه از سینه کشتی، اعمال بارگذاری‌های محیطی سبب می‌شود که تنش حداکثر در مهار ضربه‌خورده وارد محدوده پلاستیک شود و در ضربه از عقبه کشتی اعمال بارگذاری‌های محیطی سبب گسیختگی کششی مهار ضربه‌خورده می‌شود.

شکل‌های (۱۸) و (۱۹) به ترتیب تاریخچه زمانی تغییرمکان و شتاب عرشه را در دو حالت LC1 و LC5 برای سناریوی تصادم عقبه که سناریوی مشترک بین این دو حالت ضربه است نشان می‌دهند.



شکل ۱۸- تاریخچه زمانی جابجایی عرشه سکو برای حالت تصادم LC1 و LC5 در سناریوی برخورد عقبه کشتی



شکل ۱۷- منحنی تنش- کرنش حداکثر برای مهار ضربه خورده در طی ضربه اولیه

۱۰٫۶ درصدی تنش حداکثر در عضو ضربه‌خورده و افزایش ۱۴٫۵ درصدی حداکثر تنش در سایر اعضای سکو می‌شود. در برخورد از پهلو حداکثر تنش در عضو ضربه‌خورده حدود ۱۳ درصد و حداکثر تنش در سایر اعضای سکو حدود ۶ درصد بیشتر از حالت برخورد از عقبه می‌باشد. با توجه به اینکه تنش تسلیم مصالح وتر برابر با 483MPa است، از مقایسه مقادیر موجود در جدول (۲) مشخص می‌شود که هیچیک از اعضای سکو در این حالت تصادم وارد محدوده پلاستیک نمی‌شوند.

جدول ۲- مقادیر تنش‌های حداکثر در عضو ضربه‌خورده و سایر اعضای سکو در زمان $t = 45\text{sec}$ برای حالت تصادم LC1

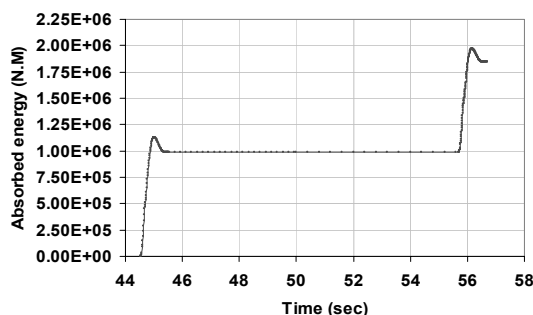
بدون اعمال بارگذاری‌های محیطی		با اعمال بارگذاری‌های محیطی		$t = 45\text{sec}$
عقبه	پهلو	عقبه	پهلو	
۲۵۴	۲۹۵	۲۸۱	۳۱۷	تنش حداکثر در عضو ضربه‌خورده (مگاپاسکال)
۲۱۷	۲۶۱	۲۴۸	۲۶۳	تنش حداکثر در سایر اعضا (مگاپاسکال)

جدول (۳) اثرات پیش‌بارگذاری‌های محیطی را برای ضربه به وتر نشان می‌دهد. چنانچه از اعداد این جدول مشاهده می‌شود، اعمال بارگذاری‌های محیطی سبب افزایش ۱٫۱ درصدی تنش حداکثر در عضو ضربه‌خورده و افزایش ۵٫۷ درصدی

مجموع حدود ۳۳,۴ درصد انرژی جنبشی اولیه تصادم را تلف می‌کنند. برای حالت LC5 در برخورد از عقبه کشتی به مهار، تغییرشکل کلی مهار مورب و فرورفتگی‌های دائمی جداره مهار در مجموع حدود ۳۳ درصد انرژی جنبشی اولیه تصادم را تلف می‌کنند.

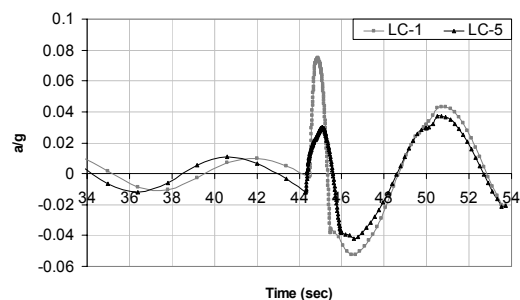
۹-۲- تحلیل‌های تصادم اولیه و ثانویه

شکل (۲۰) تاریخچه زمانی انرژی تجمعی جذب شده توسط فرورفتگی جداره عضو مورد تصادم را طی تصادم اولیه و ثانویه نشان می‌دهد. همان‌طور که مشاهده می‌شود میزان جذب انرژی در طی تصادم اولیه حدود ۱۵ درصد بیشتر از انرژی جذب شده در طی تصادم ثانویه است.



شکل ۲۰- تاریخچه زمانی انرژی تجمعی جذب شده توسط فرورفتگی جداره عضو ضربه‌خورده در طی تصادم اولیه و ثانویه کشتی

شکل (۲۱) تاریخچه زمانی تنش معادل فون میسز (Von Mises) را برای عضو مورد اصابت در طی تصادم اولیه و ثانویه نشان می‌دهد. بر اساس شکل (۲۱) میزان افزایش تنش در طی تصادم ثانویه کمتر از تصادم اولیه می‌باشد که دو دلیل می‌تواند داشته باشد؛ اول اینکه در تصادم اولیه زمان وقوع حداکثر نیروی ضربه روی عضو مورد تصادم هم‌زمان با عبور تاج موج از روی آن است و دوم اینکه نیروی ضربه در طی تصادم ثانویه به دلیل سرعت پایین‌تر برخورد کشتی، کمتر است. علاوه بر این، با بررسی منحنی تنش-کرنش حداکثر در عضو ضربه خورده مشخص می‌شود که رفتار عضو هم در برخورد اولیه و هم در برخورد ثانویه خطی بوده و کرنش‌ها در محدوده الاستیک می‌باشند.



شکل ۱۹- تاریخچه زمانی شتاب عرشه سکو برای حالت تصادم LC1 و LC5 در سناریوی برخورد عقبه کشتی

میزان تغییرمکان عرشه در برخورد از پهلو در حالت تصادم LC1، به ۱۰۱ سانتی‌متر و شتاب آن به 0.1g ($g = 9.81m/s^2$) می‌رسد.

در جدول (۴) سهم جذب انرژی توسط مکانیزم‌های مختلف در زمان $t = 45 \text{ sec}$ ، یعنی پس از گذشت پنج پرپود موج، برای سناریوی تصادم مشترک بین LC1 و LC2 یعنی سناریوی تصادم عقبه نشان داده شده است. مقادیر جدول (۴) برحسب درصد می‌باشند. پارامترهای موجود در این جدول به صورت زیر تعریف می‌شوند:

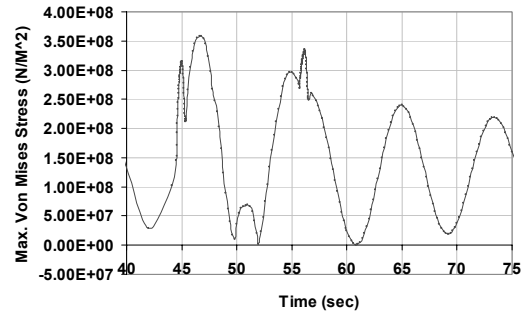
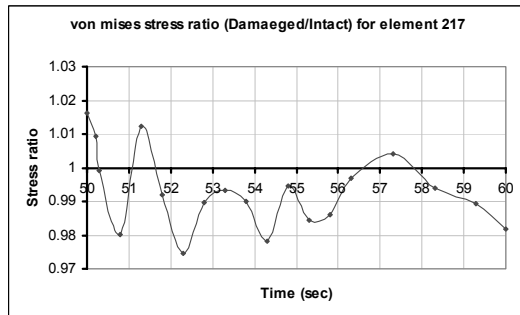
- A: جذب انرژی توسط فرورفتگی جداره عضو
- B: جذب انرژی توسط فرورفتگی بدنه کشتی
- C: جذب انرژی توسط تغییرشکل خمشی و طولی عضو ضربه خورده
- D: جذب انرژی توسط تغییرشکل و جابجایی کلی سکو
- E: جذب انرژی توسط المان تماسی

جدول ۴- سهم جذب انرژی توسط مکانیزم‌های مختلف برای حالت تصادم LC1 و LC5 در سناریوی برخورد عقبه کشتی

حالت تصادم	A	B	C	D	E
LC1	9.9	53.6	3.1	33	0.4
LC5	5.2	11.3	28.3	55.1	0.1

همچنین برای حالت LC1 در برخورد عقبه کشتی به وتر، فرورفتگی دائمی جداره وتر و بدنه کشتی در

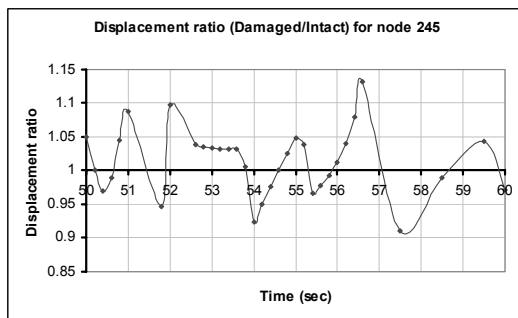
می دهد که در اکثر زمان ها تغییر مکان گره نمونه در حالت صدمه دیده بیشتر از حالت سالم است.



شکل ۲۱- تاریخیچه زمانی تنش فون میسز Von Mises حداکثر برای عضو ضربه خورده در طی تصادم اولیه و ثانویه

شکل ۲۲- مقایسه نسبت تنش ایجاد شده در المان ۲۱۷ در حالت سکوی صدمه دیده به سالم در طی پرپود ششم

در بررسی تنش ها در سایر اعضای سکو مشخص می شود که حداکثر تنش در سایر اعضای سکو در طی تصادم اولیه و ثانویه برابر با $380MPa$ و در اثر جابجایی های ماکزیم ناشی از تصادم اولیه می باشد. حداکثر تنش ناشی از تصادم ثانویه در سایر اعضای سکو از این مقدار کمتر بوده که مشکلی برای آنها ایجاد نمی کند.

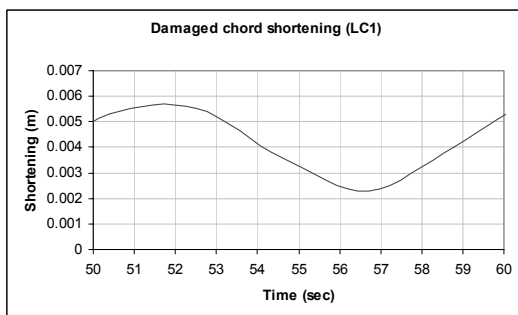


شکل ۲۳- مقایسه نسبت تغییر مکان گره 245 در حالت سکوی صدمه دیده به سالم در طی پرپود ششم

۹-۳- تحلیل های بعد از تصادم در شرایط آسیب دیده

شکل های (۲۴) و (۲۵) به ترتیب میزان کوتاه شدگی و میزان تغییر مکان جانبی وتر ضربه خورده را در طی پرپود ششم نشان می دهند. طبق شکل (۲۴) میزان کوتاه شدگی بسیار کوچک و در محدوده ۶ میلی متر است و طبق شکل (۲۵) حداکثر تغییر مکان جانبی به ۷ میلی متر محدود می شود.

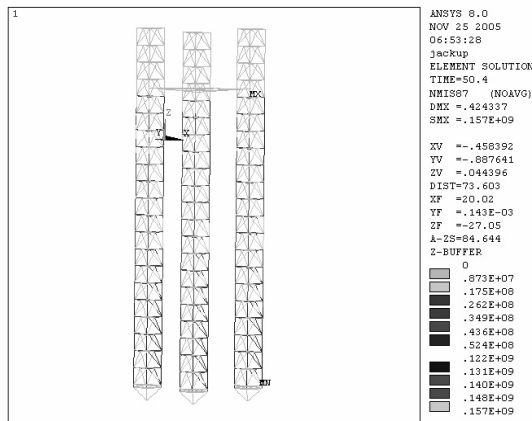
الف) آسیب دیدگی وتر: در انجام تحلیل های حین تصادم برای سکوی آسیب دیده از ناحیه وتر (LC1)، دو سناریوی برخورد پهلو و عقبه در نظر گرفته شده بود و نتایج نشان داد که سناریوی تصادم پهلو اثرات کلی و موضعی شدیدتری را روی سازه و عضو ضربه خورده وارد می کند. بنابراین همان طور که در شکل (۱۰) دیده می شود برای مدل سازی صدمه دیدگی وتر، آسیب ناشی از سناریوی ضربه پهلو کشتی در نظر گرفته شده است. شکل های (۲۲) و (۲۳) به ترتیب نسبت تنش معادل فون میسز Von Mises در یک المان نمونه و نسبت تغییر مکان یک گره نمونه را در حالت سکوی آسیب دیده به حالت سالم نشان می دهند. موقعیت المان و گره مورد نظر در شکل (۱۰) نشان داده شده است.



شکل ۲۴- میزان کوتاه شدگی وتر ضربه خورده در حالت صدمه دیده در طی پرپود ششم

بر اساس شکل (۲۲) المان نمونه در حالت صدمه دیده در اکثر زمان ها، تنش های کمتری را در مقایسه با حالت سالم تجربه می کند. شکل (۲۳) نیز نشان

آن در زمان ۵۰٫۴ ثانیه، در المان زیر راهگاه پایینی عرشه در یکی از وترها، برابر با ۱۵۷ مگاپاسکال می‌باشد. منحنی توزیع تنش در المان‌های سکو در این زمان در شکل (۲۷) نشان داده شده است.



شکل ۲۷- میزان حداکثر تنش معادل فون میسز Von Mises در زمان $t = 50.4 \text{ sec}$ در حالت صدمه دیدگی مهار

۱۰- نتیجه گیری

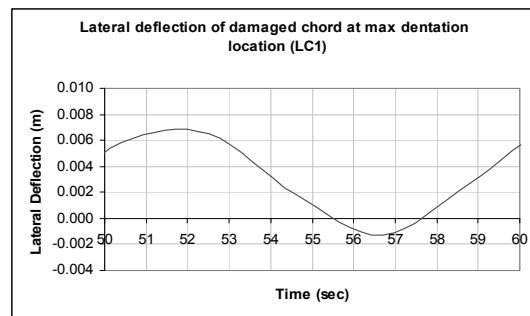
در این تحقیق رفتار یک سکوی خود بالابر تحت اثر ضربه تصادفی کشتی طی تصادم اولیه و ثانویه مورد تحلیل و بررسی قرار گرفته است.

از تحلیل‌های تصادم اولیه نتایج زیر به دست آمد:

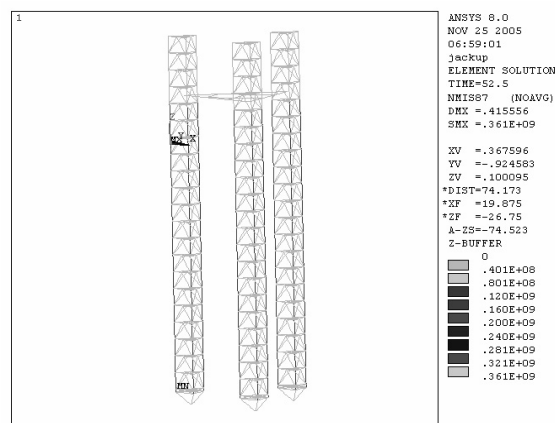
- در مواردی که عضو ضربه خورده یا دیگر اعضا وارد محدوده سخت‌شوندگی کرنشی نمی‌شوند، اثر بارگذاری‌های محیطی قابل توجه است. اعمال بارگذاری‌های محیطی در بعضی از حالت‌های ضربه سبب وارد شدن تنش‌ها به محدوده سخت شدگی کرنشی یا حتی گسیختگی عضو مورد تصادم می‌شود.

- مکانیزم اصلی جاذب انرژی در سازه سکوی خودبالابر، در برخورد کشتی به اعضای سکو، تغییر شکل کلی سکو می‌باشد. این تغییر شکل به دو صورت کرنشی و جنبشی انرژی را جذب می‌کند. در برخورد به مهارها سهم جذب انرژی کرنشی (بخصوص در اعضای پیرامونی عضو ضربه خورده) بیشتر است ولی در برخورد به وترها سهم جذب انرژی جنبشی بیشتر می‌باشد. در برخورد به مهارها تغییر شکل خمشی و

در بررسی تنش معادل فون میسز Von Mises در طی پریود ششم مشاهده شد که بیشترین مقدار آن در زمان ۵۲٫۵ ثانیه در المان مربوط به محل حداکثر فرورفتگی به میزان ۳۶۱ مگاپاسکال می‌باشد. توزیع تنش در المان‌های سکو در این زمان در شکل (۲۶) نشان داده شده است.



شکل ۲۵- میزان تغییر مکان جانبی وتر ضربه خورده در حالت صدمه دیده در طی پریود ششم



شکل ۲۶- میزان حداکثر تنش معادل فون میسز Von Mises در زمان $t = 52.5 \text{ sec}$ در حالت صدمه دیدگی وتر

(ب) آسیب دیدگی مهار: طبق تحلیل‌های تصادم اولیه اتصالات مهارها در هر دو حالت تصادم عقبه و سینه گسیخته می‌گردند. بنابراین مدل سازی سکو در هر دو حالت صدمه دیدگی ناشی از سناریوی تصادم عقبه و سینه مشابه و شامل حذف مهار مورب می‌باشد که در شکل (۱۱) نشان داده شده است.

در بررسی تنش معادل فون میسز Von Mises در طی پریود ششم ملاحظه می‌شود که بیشترین مقدار

از ناحیه وتر، بیشتر از سکوی آسیب‌دیده از ناحیه مهار است.

- سکوی مورد مطالعه پس از آسیب‌دیدگی ناشی از برخورد کشتی، توانایی مقاومت در برابر بارهای محیطی با دوره بازگشت یک‌ساله را دارا بوده و هیچ‌یک از اعضای آن وارد محدوده پلاستیک نمی‌شود.

۱۱- مراجع

- 1-Ellinas, C.P., Mechanics of Ship/Jack-up Collision, J. Construct. Steel Research, V.33, 1995, pp. 283-305.
- 2-Pettersen, E., Johnsen, K.R., New Nonlinear Methods for Estimation of Collision Resistance of Mobile Offshore Units, Offshore Technology Conference, OTC 4135, 1981, pp. 172-186.
- 3-Gjerde, P., Parsons, S.J., Igbenabor, S.C., Assessment of Jack-up Boat Impact Analysis Methodology, J. Marine Structures, V.12, 1999, pp. 371-401.
- 4-Skallerad, B., Amdhal, J., Nonlinear Analysis of Offshore Structures, RSP, 2002.
- 5-Nataraja, R., Pemsing, K.R., Impact Energy Due to Supply Vessel Collision: Case Studies, Integrity of Offshore Structure~3, 1988, pp. 441-463.
- 6-Petersen, M.J., Pedersen, P.T., Collisions between Ships and Offshore Platforms, Offshore Technology Conference, OTC 4134, 1981, pp. 163-171.
- 7-Donagan, E.M., Brown-Earl, J., Appraisal of Accidental Impact Loadings on Steel Piled North Sea Structures, Offshore Technology Conference, OTC 4193, 1982, pp. 321-328.
- 8-Ueda, Y., Murakava, H., Xiang, D., Classification of Dynamic Response of a Tubular Beam Under Collision, Proc. 8th Int. Conf. on Offshore Mechanics and Arctic Engineering, Vol. 2, 1989, pp. 645-652.
- 9-Smith, C.S., Assessment of Damage in Offshore Steel Platform, Proc. Int. Conf. on Marine Safety, 1983, Paper 15.
- 10-Ellinas, C.P., Walker, A.C., Damage on Offshore Tubular Bracing Members, Proc. IABSE Colloquium on Ship Collision with Bridge and Offshore Structures, Copenhagen, 1983, pp. 253-261.
- 11-Yong Bai, Pedersen, P.T., Elastic-Plastic Behavior of Offshore Steel Structures Under

طولی مهار ضربه خورده نقش مهمی در جذب انرژی دارد، بنابراین در آرایش اعضای سکو باید به‌گونه‌ای عمل نمود که با از بین رفتن یک مهار، سایر اعضای باقیمانده سکو قادر به حفظ یکپارچگی کلی سکو باشند.

- میزان تغییرمکان و شتاب عرشه در برخورد به وترها بیشتر از حالت برخورد به مهارها می‌باشد. بنابراین در ضربه به وترها اثرات کلی روی سکو بیشتر بوده و در برخورد به مهارها اثرات روی اعضای پیرامونی عضو ضربه خورده بیشتر است. تغییرمکان بالای عرشه در ضربه به وترها و مهارها، نیاز به استفاده از مصالح انعطاف‌پذیر در رایزرها (Risers) و تجهیزات حفاری را، بخصوص در نزدیکی عرشه، مشخص می‌سازد.

- از تحلیل‌های تصادم دوباره نیز نتیجه شد که سکو توانایی مقاومت در برابر نیروهای ناشی از تصادم ثانویه را داشته و دچار خرابی کلی نمی‌شود. همچنین مشاهده شد که تصادم ثانویه سبب افزایش فرورفتگی موضعی در جداره عضو مورد اصابت می‌شود. بنابراین چنانچه سازه بعد از تصادم در معرض بارهای محیطی شدیدتری قرار گیرد ممکن است مقطع فرورفته توانایی مقاومت در برابر بارهای وارده را نداشته باشد که لازم است مورد بررسی دقیق‌تر قرار گیرد.

از تحلیل‌های سکو در شرایط آسیب‌دیده پس از تصادم نیز نتایج زیر حاصل شدند:

- نتایج حاصله نشانگر تغییرمکان بیشتر گره نمونه و تنش کمتر المان نمونه در حالت سکوی صدمه‌دیده نسبت به حالت سالم می‌باشد که ناشی از کاهش سختی المان‌ها در اثر کاهش مقطع عضو ضربه‌خورده است.

- عدم وجود جهش در نمودارهای کوتاه‌شدگی یا تغییرمکان جانبی وتر آسیب‌دیده نشان دهنده این است که وتر آسیب‌دیده، کمانش نخواهد کرد.

- برای سکوهای خودبالابر، آسیب ناشی از ضربه به وتر مهم‌تر از آسیب ناشی از ضربه به مهار می‌باشد، زیرا با مقایسه منحنی‌های توزیع تنش مشخص می‌شود که مقدار تنش حداکثر در المان‌ها، در سکوی آسیب‌دیده

Impact Loads, Int. J. Impact Eng, V.13, No.1, 1993, pp. 99-115.

12-Ronalds, B.F., Hardcastle, Vessel Impact Design for Steel Jackets, Offshore Technology Conference, OTC 6384, 1990, pp. 339-350.

13-API RP 2A-WSD, Recommended Practice for Planning, Designing and Constructing Fixed Offshore Platforms-Working Stress Design, 20th Edition, 1993.

14-The Society of Naval Architects and Marine Engineers (SNAME), Guidelines for Site Specific Assessment of Mobile Jack up Units, Technical & Research Bulletin 5-5A, 2002.

15-ANSYS User's Manual Rel 8.0, 2003.

16-Ellinas, C.P., Ultimate Strength of Damaged Tubular Bracing Members, J. Structural Division, V.110, No.2. 1984, pp. 254-259.

17-Ricles, J.M., Lamport, W.B., Gillum, T.E., Residual Strength of Damaged Offshore Steel Tubular Bracing, Offshore Technology Conference, OTC 6938, 1992. pp. 585-594.

18-Allen, J.D., Marshal, J., The Effect of Ship Impact on the Load Carrying Capacity of Steel Tubes, Offshore Technology Report, OTH 90 317, HMSO, London, 1992.

19-Pacheco, L.A., Durkin, S., Denting and Collapse of Tubular Members - A Numerical and Experimental Study, Int. J. Mech. Sci., V.30, No.5, 1988, pp. 317-331.