

Dynamical determination of the collision's transient load

Autor(en): **Requena, Leonel F.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **IABSE reports = Rapports AIPC = IVBH Berichte**

Band (Jahr): **42 (1983)**

PDF erstellt am: **10.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-32419>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

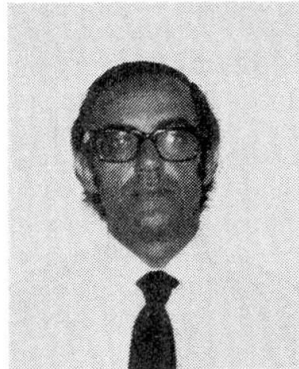
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Dynamical Determination of the Collision's Transient Load

Détermination dynamique de la charge transitoire, lors d'une collision

Bestimmung der dynamischen Belastung beim Schiffsanprall

Leonel F. REQUENA
Ingénieur ENSAE
CONSULAR
Buenos Aires, Argentine



Leonel F. Requena, né en 1933, ingénieur diplômé à l'ENSAE, France, a travaillé dans plusieurs domaines d'application de la mécanique des milieux continus. Depuis cinq ans a conduit à Consular plusieurs études et projets de systèmes de protection de ponts contre les chocs de bateaux.

SUMMARY

The ship collision against a bridge pile is a transient phenomenon where, although the mechanical properties of the ship and the structure are known, the applied load as a function of time is not fully understood. This load is nevertheless necessary for the application of computer programs to the dynamical analysis of strains of several degrees of freedom structures. An evaluation method of the transient load by means of simplified models and results obtained while studying two existing bridges Argentine and Uruguay, is presented.

RÉSUMÉ

Le choc d'un bateau sur une pile de pont est un phénomène transitoire pour lequel, même en connaissant les propriétés mécaniques du bateau et de la structure, on ne connaît pas directement la charge appliquée en fonction du temps. La connaissance de cette charge est pourtant nécessaire pour l'application des programmes de calcul dynamique des efforts aux structures à plusieurs degrés de liberté. On présente une méthode de calcul au moyen de modèles simplifiés et des résultats obtenus pendant l'étude de deux ponts existants entre l'Argentine et l'Uruguay.

ZUSAMMENFASSUNG

Der Anprall eines Schiffes gegen einen Brückenpfeilerkopf ist ein vorübergehendes Phänomen: Obwohl die mechanischen Eigenschaften des Schiffes und des Tragwerks bekannt sind, ist die dynamische Last im Verlauf der Zeit ungenau bekannt. Die Kenntnis dieser Last ist jedoch notwendig für die Verwendung von EDV-Programmen zur dynamischen Berechnung des Tragwerks mit mehreren Freiheitsgraden. Es werden eine Berechnungsmethode mit vereinfachten Modellen vorgeführt und die erhaltenen Ergebnisse bei der Analyse zweier Brücken zwischen Argentinien und Uruguay dargestellt.



1. PRESENTATION

C'est pour le compte de la C.A.R.U. (Comisión Administradora del Río Uruguay) que le consortium formé par Consular, d'Argentine, et Inasur de l'Uruguay, a entrepris, en 1981, l'étude de faisabilité des protections contre les chocs de bateaux des deux ponts existants sur le fleuve Uruguay entre l'Argentine et l'Uruguay. Parmi les problèmes posés par l'étude de la vulnérabilité des ponts et des viaducs d'accès aux chocs de bateaux était celui de définir la charge dynamique avec laquelle devait être vérifiée chaque pile, ainsi comme la masse du bateau qui détruit la pile pour une vitesse d'approche donnée. On a été bien obligé d'imaginer une méthode. On a pris connaissance, à posteriori, que M. Fauchart, en France, (2), en avait imaginé une semblable. Il est, malgré tout, intéressant de montrer que le modèle de M. Fauchart (Modèle dynamique C) peut être vérifié et ajusté au moyen d'un modèle complet de la structure (Modèle dynamique A), à plusieurs degrés de liberté, donnant et les déplacements et les efforts. Il a paru intéressant aussi de montrer quelle proportion de l'énergie du bateau était absorbée par la structure dans chaque cas analysé, montrant que l'hypothèse, parfois admise, du 50 %, est, en général, trop grossière.

Les ponts, construits en béton précontraint, possèdent les caractéristiques suivantes:

Pont Libertador General San Martín, entre les localités de Fray Bentos (U) et Puerto Unzué (A), comprend:

- un ouvrage principal, pont continu à trois travées (145 m, 220 m, 145 m).
- deux viaducs d'accès de portée courante de l'ordre de 70 m.

Pont General Artigas, entre les localités de Paysandú (U) et Colón (A), comprend:

- un ouvrage principal, à trois travées (97 m, 140 m, 97 m).
- deux viaducs d'accès de portée courante de l'ordre de 46 m.

2. PILE RIGIDE

On suppose que la charge F_1 , pour une pile infiniment rigide et infiniment résistante est une fonction du temps $F_1(t)$ du type de la Figure 2.1. où F_{\max} est la charge de plastification de la coque du bateau, d'après G. Woisin & Gerlach (1). Pour définir la montée élastique de la fonction $F_1(t)$ on fait des hypothèses sur le comportement de la coque; on suppose que la déformation s_1 , au temps t_1 , de la demi-longueur $L/2$ de la coque est obtenue à partir d'une répartition linéaire de la tension de compression σ tout le long de la coque, du type:

$$\sigma = \sigma_{\max} \left(1 - \frac{x}{L}\right) \quad (2.1.)$$

où σ_{\max} est la tension de plastification. En intégrant la déformation

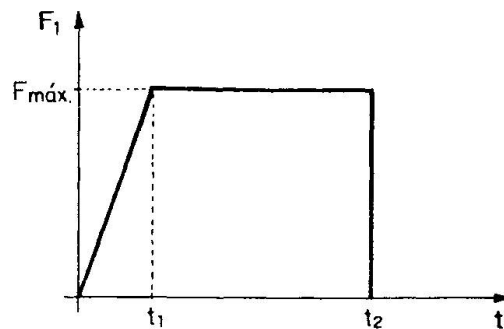


Figure 2.1

élastique sur la demi-longueur on obtient:

$$s_1 = \frac{3 \cdot \sigma_{\text{máx}} \cdot L}{8 \cdot E} \quad (2.2.)$$

où E est le module d'élasticité de l'acier.

La coque est remplacée par un ressort de rigidité:

$$k_2 = \frac{F_{\text{máx}}}{s_1} \quad (2.3.)$$

interposé entre le centre de gravité du bateau (supposé situé à $L/2$) et le point de contact avec la pile.

Pendant le processus élastique le centre de gravité du bateau avance comme la masse m_2 d'un système dynamique à un degré de liberté de rigidité k_2 et vitesse initiale V_0 , dont la pulsation propre est:

$$\omega_2 = \sqrt{\frac{k_2}{m_2}} \quad (2.4.)$$

Le temps t_1 est:

$$t_1 = \frac{1}{\omega_2} \cdot \arcsin \frac{\omega_2 \cdot s_1}{V_0} \quad (2.5.)$$

La vitesse V_1 , au temps t_1 , est:

$$V_1 = V_0 \cdot \cos \omega_2 \cdot t_1 \quad (2.6.)$$

La quantité de mouvement du bateau s'annule au temps t_2 , d'où:

$$t_2 = t_1 + \frac{m_2 V_1}{F_{\text{máx}}} \quad (2.7.)$$



3. PILE SOUPLE

L'élasticité de la pile modifiée, en général, l'évolution de la force $F_1(t)$. Nous appellerons "modèle dynamique A" à un modèle approprié de la structure du pont et introduit dans un programme de calcul dynamique des déplacements et des efforts (STRUDL, par exemple), pour lequel la charge $F_1(t)$ doit être une donnée. Si l'on applique la charge $F_1(t)$ obtenue pour la pile rigide à ce modèle on obtient en général une déformation de la structure en fonction du temps. Le calcul de la charge $F_1(t)$ doit donc être repris pour tenir compte de la rigidité réelle de la pile. Pour cela on propose de représenter le phénomène au moyen d'un modèle simplifié que nous appellerons "modèle dynamique B", où la structure est représentée par sa masse effective m_1 au point d'application de la charge et sa rigidité effective au même point. (Figure 3.1.)

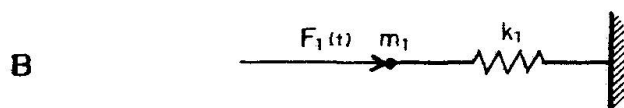


Figure 3.1

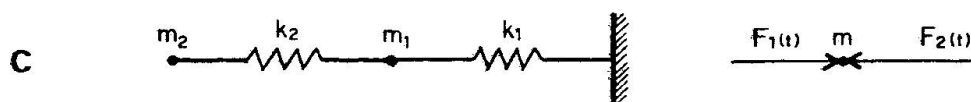


Figure 3.2

Pour ce modèle les inconnues sont m_1 , k_1 . Il s'agit de trouver une paire de valeurs m_1 , k_1 tels que la réponse du modèle dynamique B sous la charge $F_1(t)$ soit égale à la réponse du modèle A sous la même charge. On procède par tâtonnements à partir des valeurs estimées de m_1 , k_1 . Ceci fait on calcule $F_1(t)$ en utilisant le "modèle dynamique C", Figure 3.2., à deux degrés de liberté, où les conditions initiales sont $y_1 = y_2 = \dot{y}_1 = 0$; $\dot{y}_2 = V_0$. La force F_2 est la réaction élastique de la structure à chaque instant.

Les différentes phases du phénomène transitoire sont:

a) Phase élastique

$$F_1 = k_2 (y_2 - y_1) \quad (3.1.)$$

$$F_2 = k_1 y_1 \quad (3.2.)$$

Equations du mouvement:

$$m_1 \ddot{y}_1 + F_2 - F_1 = 0 \quad (3.3.)$$

$$m_2 \ddot{y}_2 - F_1 = 0 \quad (3.4.)$$

La phase se termine quand $F_1(t) = F_{\max}$, et commence la phase plastique.

b) Phase plastique

Dans les équations (3.3.) et (3.4.), $F_1(t) = F_{\max}$, les équations sont indépendantes. Dans un intervalle de temps dt la déformation plastique dsp de la coque est égale à la différence des déplacements:

$$dsp = dy_2 - dy_1$$

Le processus termine quand $dsp = 0$, soit quand $dy_2 = dy_1$, ou (en divisant par dt) quand $\dot{y}_2 = \dot{y}_1$, c'est à dire quand les vitesses des deux masses son égales.

On reprend une phase élastique en repositionnant la masse m_2 d'après la formule:

$$y_2 = y_1 + s_1$$

de façon de commencer la phase élastique descendante avec la valeur $F_1 = F_{\max}$ (Formules 3.1. et 2.3.).

c) "Vol libre" de m_2

La masse m_2 est répoossée transitoirement ou définitivement (la force $F_1(t) = 0$ pour tout $y_1 \geq y_2$) les équations (3.3.) et (3.4.) sont indépendantes. On recommence une phase élastique s'il existe un temps t pour lequel on retrouve $y_1 = y_2$.

La charge obtenue par cette méthode est appliquée au modèle dynamique A. On vérifie que la réponse de ce modèle est semblable à celle du modèle C sous la meme charge $F_1(t)$ (en particulier le maximum positif du déplacement du point d'impact). En général cette première approximation est suffisante.

4. APPLICATION

Le bateau a una longueur $L = 180$ m; une masse $m_2 = 17.000$ t; une vitesse initiale $V_0 = 1,81$ m/seg.

On prend $\sigma_{\max} = 1.400$ kgf/cm²; $E = 2,1 \times 10^6$ kgf/cm²; $F_{\max} = 13.000$ tf.

On obtient:

$$\begin{array}{ll} s_1 = 0,045 \text{ m} & t_1 = 0,025 \text{ s} \\ k_2 = 289.000 \text{ tf/m} & V_1 = 1,714 \text{ ms}^{-1} \\ \omega_2 = 12,9 \text{ s}^{-1} & t_2 = 0,254 \text{ s} \end{array}$$

L'énergie cinétique $E_c = 2.839$ tf.m

Dans la Figure 4.1. on présente la réponse du modèle dynamique A (programme STRUDL) et celle du modèle dynamique B, celle-ci obtenue avec la paire de valeurs:

$$\begin{array}{l} m_1 = 3.433 \text{ t} \\ k_1 = 23.500 \text{ tf/m} \end{array}$$

Dans la Figure 4.2. on présente la charge obtenue avec le modèle dynamique C, dans la Figure 4.3. le déplacement du point d'impact obtenu avec les modèles dynamiques A et C.

La rigidité statique de la pile au point d'impact obtenue du modèle dynamique A était:

$$k_1' = 19.800 \text{ t/m}$$

et la masse de la pile plus la partie majorante du tablier était:

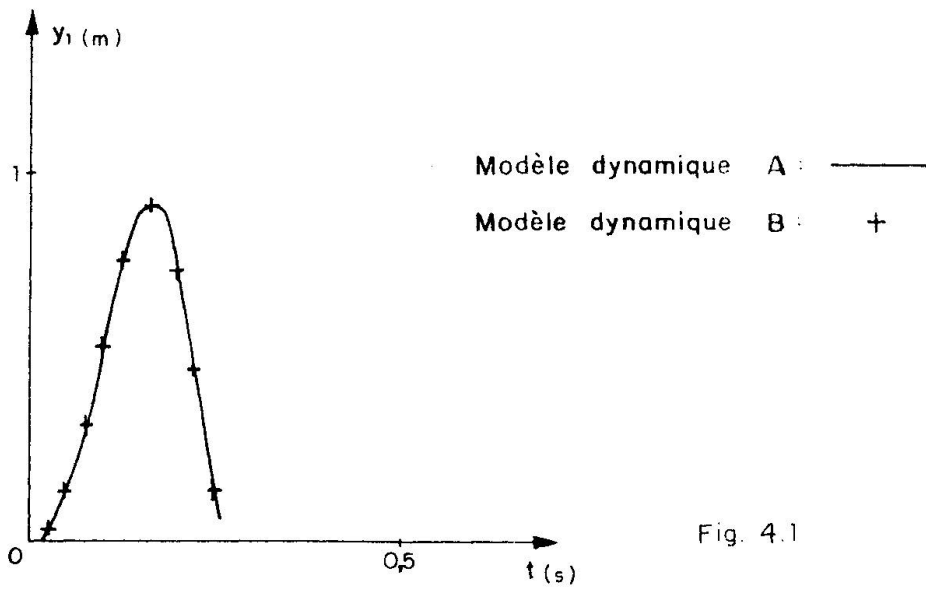


Fig. 4.1

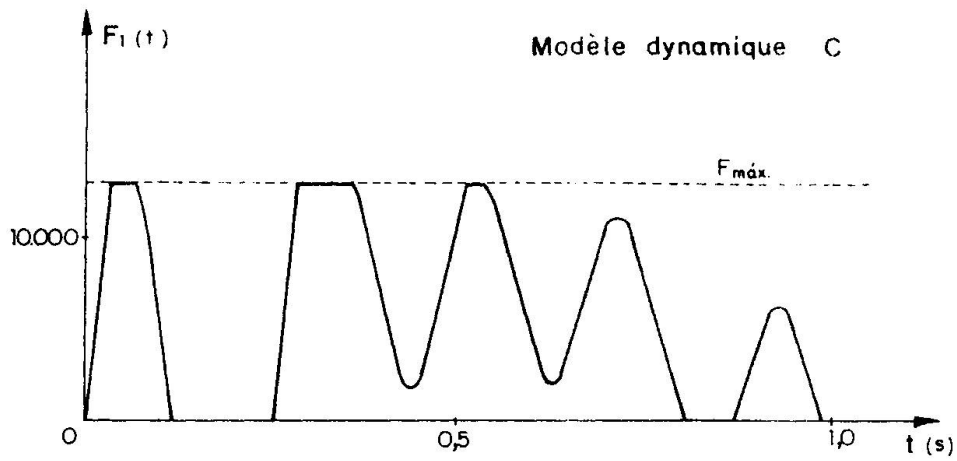


Fig. 4.2

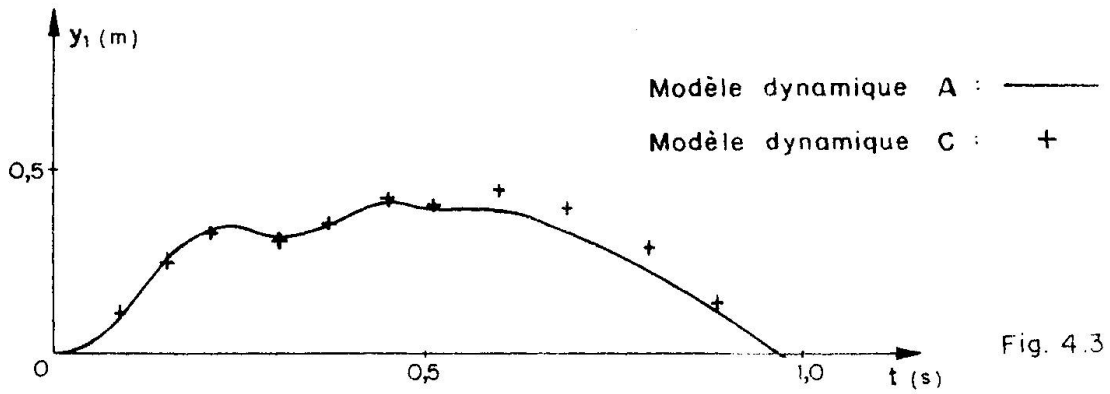


Fig. 4.3



$$m1' = 6.450 \text{ t}$$

Il fallait donc ajuster le modèle dynamique B a la réponse du modele A, qui est le résultat de la superposition de plusieurs modes de vibration, pour représenter convenablement les caractéristiques dynamiques de la pile.

Pour des valeurs 10 k2 et k2/10 les résultats sont semblables, la rigidité de la coque n'étant donc pas relevante. Une valeur quelque peu supérieure de F_{máx} ne change pas non plus les résultats.

5. DETERMINATION DE LA MASSE DU BATEAU QUI DETRUIT LA PILE

On a trouvé dans tous les cas que les charges dynamiques appliquées aux piles dépassaient largement leur résistance. Il se posait donc la question de définir la masse du bateau qui détruit chaque pile, afin de connaître la probabilité de qu'un bateau donné, dont la fréquence relative de passage est connue, détruise la pile, étant donnée une vitesse d'approche V_d.

Pour ce faire on s'est appuyé sur le modele dynamique C. Les efforts étant proportionnels au déplacements on a cherché la valeur de m2 (associée a une valeur correspondante de F_{máx}) qui réduit le déplacement maximum y1_{máx} a la valeur:

$$y1'máx = \nu \cdot y1máx \quad (5.1.)$$

où ν est le coefficient de sécurité à la rupture trouvé pour le cas analysé ($\nu < 1$, modèle dynamique A).

La masse du bateau qui rempli cette condition pouvait être définie a partir de l'énergie cinétique donnée par:

$$E'c = \alpha \cdot \nu \cdot Ec \quad (5.2.)$$

ou α était proche de l'unité.

On obtient:

$$m2' = \frac{2 Ec'}{Vd^2} \quad (5.3.)$$

On pense que la valeur de α dépend de la structure considerée et des valeurs V_o, V_d.

6. ENERGIE ABSORBEE PAR LA STRUCTURE

L'énergie absorbée par la structure dans chaque cas analysé peut être estimée a partir de la rigidité k1:

$$Ec = \frac{1}{2} k1 \cdot y1^2 máx \quad (6.1.)$$

On a trouvé que cette valeur était placée entre le 2 % de l'énergie cinétique du bateau pour les piles les plus rigides jusqu'au 86 % pour les plus souples.

REFERENCES

1 - G. Woisin & Gerlach.

"On the Estimation of Forces Developed in Collisions between Ships and Offshore Lighthouses".

IALA Conference, Stockholm, 1970

2 - J. Fauchart.

"Choc de bateau sur un obstacle déformable. Essai d'analyse pour l'étu
de de faisabilité du pont du Verdon, sur la Gironde".

Travaux. N° 562. Janvier 1982.