

حل تحلیلی پاسخ اتصالات تیر I شکل به ستون لوله‌ای در دمای بالا

سید احمد حسینی^۱، مصطفی زین‌الدینی^۲، ترانه امین طاهری^۳

۱- استادیار، دانشگاه صنعتی مالک اشتر، مجتمع دانشگاهی پدافند غیرعامل

۲- استاد، دانشگاه صنعتی خواجه نصیرالدین طوسی، دانشکده مهندسی عمران

۳- دانشجوی کارشناسی ارشد، دانشگاه صنعتی مالک اشتر، مجتمع دانشگاهی پدافند غیرعامل

hoseini@mut.ac.ir

چکیده

عرشه سکوه‌ای نفت و گاز به دلیل وجود مقادیر قابل توجهی انرژی محبوس در فضاهای نسبتاً کوچک و تحت فشار، پتانسیل بالای خطرات آتش‌سوزی را دارند. این حوادث محتمل آتش‌سوزی می‌توانند باعث آسیب‌های سازه‌ای موضعی و کلی شوند که به نوبه خود عواقب جدی نظیر تلفات، تخریب و آسیب به محیط‌زیست را خواهند داشت. از این رو لازم است این سازه‌ها به گونه‌ای طراحی شوند که حداقل مقدار زیان پس از حوادث آتش‌سوزی احتمالی را داشته باشند. در این مقاله یک روش حل بسته تحلیلی برای پیش‌بینی منحنی‌های لنگر - دوران و سختی - دوران اتصالات تیر I شکل به ستون لوله‌ای که عمدتاً در عرشه سکوه‌ای نفتی استفاده می‌شود، در دمای بالا ارائه شده است. لنگر تسلیم و لنگر خمیری مورد نیاز در این مدل از توسعه روابط Roark به دست آمده است. نتایج حاصل از این مدل تحلیلی با مدل اجزای محدود کوپل مکانیکی - حرارتی غیرخطی که قبلاً توسط مؤلف ارائه شده، مقایسه شده است که این مدل اجزای محدود به نوبه خود با استفاده از آزمایش‌های مقیاس کوچک و بزرگ اعتبارسنجی گردیده است. تطابق قابل قبولی بین نتایج این مدل تحلیلی و مدل آزمایشگاهی/عددی نیز وجود دارد.

کلمات کلیدی

اتصال تیر I شکل به ستون لوله‌ای، عرشه سکوه‌ای نفتی، دمای بالا، منحنی لنگر - دوران، مدل تحلیلی، روابط Roark.

۱- مقدمه

در تحلیل و طراحی مرسوم سازه‌های فولادی، معمولاً فرض می‌شود که اتصالات تیر - ستون کاملاً صلب یا کاملاً مفصلی می‌باشند. فرض صلب بیان می‌کند که سختی اتصال نسبت به سختی تیر و ستون خیلی زیاد است در حالی که فرض مفصلی اتصال بیانگر سختی کم اتصال نسبت به سختی اعضای متصل به آن می‌باشد. آزمایش Nader and Astaneh [۱] با تمرکز روی رفتار اتصالات نشان دادند که اتصالات رفتار غیرخطی مابین صلبیت کامل و مفصلی کامل دارند؛ بنابراین اتصالات در واقعیت دارای رفتاری نیمه صلب می‌باشند. اخیراً تأثیر اتصالات نیمه صلب روی پاسخ واقعی سازه‌ای مورد توجه قرار گرفته، تدابیری برای تحلیل سازه‌ها با اتصالات نیمه صلب در چندین آیین‌نامه طراحی سازه‌های فولادی داده شده است. در آیین‌نامه AISC (ویرایش ۲۲-۳۶۰)، به طور خاص به اتصالات نیمه صلب پرداخته و روش‌های تحلیل و طراحی آن‌ها را ارائه می‌دهد. در این ویرایش، بخش‌هایی به رفتار غیرخطی اتصالات و تأثیر آن‌ها بر عملکرد سازه‌ها می‌پردازد [۲]. همچنین در ویرایش سال ۲۰۱۵ استاندارد Eurocode 3 (یکی از استانداردهای مهم در طراحی سازه‌های فولادی در اروپا)، به بررسی اتصالات نیمه صلب و تأثیر آن‌ها بر رفتار سازه‌ها پرداخته شده است. این آیین‌نامه به تحلیل‌های غیرخطی و مدل‌سازی اتصالات نیز اشاره دارد [۳]. علاوه بر آیین‌نامه‌های مذکور، تحقیقات مختلفی نیز راجع به پاسخ اتصالات و تأثیر آن بر رفتار سازه انجام شده است. در سال ۲۰۲۲ وینکل و همکاران، به بررسی اتصالات تیر I شکل به ستون‌های لوله‌ای در عرشه سکوه‌های نفتی پرداختند و به این نتیجه رسیدند که این اتصالات تحت بارهای دینامیکی و دماهای بالا به طور قابل توجهی رفتار غیرخطی از خود نشان می‌دهند [۴]. در مطالعه‌ای دیگر علی و همکاران به تحلیل منحنی‌های لنگر - دوران اتصالات تیر I شکل به ستون‌های لوله‌ای پرداختند و نشان دادند که این منحنی‌ها می‌توانند به بهبود طراحی سازه‌های دریایی کمک کنند [۵]. سینیدا و همکاران نیز به بررسی اثرات دما بر عملکرد اتصالات تیر I شکل پرداختند و دریافتند که این اتصالات باید به گونه‌ای

طراحی شوند که در شرایط حرارتی مختلف عملکرد بهینه داشته باشند [۶]. در مقاله‌ای دیگر، به بررسی اثرات بارهای جانبی بر اتصالات تیر I شکل به ستون‌های لوله‌ای در سکوه‌های نفتی پرداختند و پیشنهادهایی برای بهبود طراحی ارائه کردند [۷]. پاور و همکاران نیز در سال ۲۰۲۲ به مطالعه رفتار غیرخطی اتصالات تیر I شکل به ستون‌های لوله‌ای پرداختند و نشان دادند که این رفتار تحت شرایط بارگذاری متفاوت به شدت تغییر می‌کند [۸]. در تحقیقی دیگر که توسط یانگ و همکاران انجام شد، آن‌ها به تحلیل و طراحی اتصالات تیر I شکل به ستون‌های لوله‌ای در سکوه‌های نفتی پرداختند و به این نتیجه رسیدند که بهینه‌سازی طراحی می‌تواند باعث افزایش ایمنی و کارایی سازه‌ها شود [۹]. همان‌طور که ملاحظه شد طبق بررسی انجام شده توسط مؤلفین مقاله، تا کنون، مدل تحلیلی کاملی جهت بررسی اتصالات تیر I شکل به ستون لوله‌ای ارائه نشده است. فلذا در این تحقیق، مدل مناسبی برای پیش‌بینی رفتار اتصالات تیر I شکل به ستون لوله‌ای عرشه سکوه‌های نفتی در دمای بالا ارائه می‌شود. لازم به ذکر است که تأثیر خزش ناشی از حرارت در پاسخ سازه‌ها و اتصالات مهم می‌باشد و تحقیقات مختلفی در این حوزه صورت گرفته است [۱۰] و [۱۱]؛ با این وجود، به علت اینکه هدف از این تحقیق، بررسی پاسخ کوتاه مدت اتصال می‌باشد فلذا به موضوع خزش پرداخته نشده است.

۲- رفتار اتصال

در ساخت سازه‌های فولادی، اتصالات تیر به ستون به طور گسترده‌ای استفاده می‌شوند. در واقعیت فرض صلبیت کامل یا مفصلی کامل اتصالات تیر - ستون که بسیار متداول است چندان واقعی نمی‌باشد. آزمایش‌های زیادی نشان داده‌اند که اتصالات واقعی رفتار غیرخطی دارند که از تسلیم تدریجی ورق‌ها، نبشی‌های اتصال، پیچ‌ها ناشی می‌شوند. مشخصه‌های رفتاری اتصالات پیچیده می‌باشد همچنین عدم قطعیت‌های زیادی در رفتار اتصال حاکم می‌باشد که تأثیرات غیرخطی بودن قاب مسئله را بغرنج‌تر می‌کند. از جمله موارد دخیل، نقص هندسی، تنش پسماند ناشی از جوشکاری، تمرکز تنش، تأثیرات ثانویه ناشی از تغییر شکل چشمه اتصال می‌باشد.

می‌شود. مدل چندجمله‌ای قادر به ارائه یک تقریب خوب می‌باشد، افزون بر این در بعضی نقاط سختی منفی برای اتصال ارائه می‌دهد.

۴-۱- مدل خطی

این ساده‌ترین مدل اتصال می‌باشد و تنها نیاز به یک پارامتر برای تعریف سختی اتصال می‌باشد. تابع $M - \varphi$ به شکل زیر قابل بیان است:

$$M = S_c^0 \varphi \quad (3)$$

در این رابطه، S_c^0 مقدار ثابت سختی اولیه اتصال می‌باشد. مقادیر S_c^0 اغلب از آزمایش بدست می‌آید. یک تابع ساده از S_c^0 می‌تواند بصورت عباراتی از سختی تیر بیان شود. Lightfoot and LeMessurier در سال ۱۹۷۴ سختی اتصال را بصورت رابطه زیر فرض کردند:

$$S_c^0 = \lambda \frac{4EI}{L} \quad (4)$$

در این رابطه، EI و L به ترتیب صلبیت خمشی و طول تیر می‌باشند؛ و λ ضریب صلبیت اتصال می‌باشد که میزان انعطاف‌پذیری اتصال را نشان می‌دهد [۱۳].

۴-۲- مدل چند خطی

در مدل خطی که در بالا توضیح داده شد، فرض خطی فقط در محدوده بارگذاری کوچک مناسب است. افزون بر این در تحلیل تغییر شکل‌های بزرگ، کاهش سختی اتصالات باید مدنظر قرار گیرد. مدل دوخطی و چندخطی برای افزایش دقت تحلیل پیشنهاد می‌شود (شکل ۱- الف).

۴-۳- مدل چند جمله‌ای

برای تعیین یک منحنی $M - \varphi$ هموارتر، Frye and Morris یک تابع چند جمله‌ای با توان فرد را پیشنهاد دادند. شکل کلی این تابع به شکل زیر می‌باشد [۱۴].

$$\varphi = C_1(KM)^1 + C_2(KM)^3 + C_3(KM)^5 \quad (5)$$

که K پارامتر استانداردسازی می‌باشد که تابعی از پارامترهای هندسی مهم مانند ابعاد هندسی اعضای متصل شده، ضخامت

برای اغلب اتصالات، تغییر شکل‌های محوری و برشی در مقایسه با تغییر شکل‌های خمشی ناچیز می‌باشد، برای سادگی، عموماً فقط رفتار دورانی اتصالات ناشی از عملکرد خمشی در نظر گرفته می‌شود [۱۲].

رفتار غیرخطی یک اتصال با کمک منحنی لنگر - دوران ($M - \varphi_c$) که عموماً از نتایج آزمایش بدست می‌آید بیان می‌شود.

برای آن که بتوان منحنی‌های $(M - \varphi)$ را در برنامه کامپیوتری تحلیل قاب لحاظ نمود، رابطه لنگر-دوران توسط توابع ریاضی بیان می‌شود.

۳- طبقه بندی مدل های اتصال

در واقع، رفتار اتصال به صورت مجموعه‌ای از روابط لنگر - دوران ساده‌سازی می‌شود. به طور ریاضی، این روابط در فرم عمومی

$$M = f(\varphi) \quad (1)$$

یا

$$\varphi_c = g(M) \quad (2)$$

که f و g توابع ریاضی؛ M لنگر خمشی در اتصال؛ و φ دوران اتصال می‌باشد. اساساً، طبقه‌بندی روابط لنگر-دوران اتصالات به سه نوع اصلی مدل‌های تحلیلی، ریاضی و ترکیبی تقسیم می‌شوند. در مدل‌های تحلیلی، روابط $M - \varphi$ بر اساس خصوصیات فیزیکی اتصال استخراج می‌گردند. در مدل‌های ریاضی، از یک تابع ریاضی که پارامترهای آن با نتایج آزمایش به دست آمده‌اند استفاده می‌شود. در نهایت، در مدل‌های ترکیبی نتایج مدل‌های تحلیلی، ریاضی با هم ترکیب می‌شوند.

۴- انواع مدل های اتصال

چندین مدل ترکیبی و ریاضی برای ارائه منحنی‌های $M - \varphi$ اتصالات وجود دارد. از جمله آن‌ها، مدل‌های خطی، دو خطی، سه خطی، چند جمله‌ای، مدل خط کران‌دار^۱ و مدل توانی می‌باشند. کاربرد مدل‌های خطی و دوخطی ساده‌تر می‌باشند؛ باین وجود خطای آن‌ها بالا بوده و در نقاط تغییر شیب این منحنی‌ها تغییرات شدیدی در سختی اتصال ظاهر

¹ Bounding line

ورق و غیره می‌باشد؛ C_1 ، C_2 و C_3 ثابت‌های همسان‌سازی منحنی‌ها هستند. شیب منحنی، که سختی مماسی اتصال می‌باشد، S_c توسط رابطه زیر بیان می‌شود.

$$S_c = \frac{dM}{d\varphi} \quad (6)$$

$$= \frac{1}{C_1(K) + 3C_2K(KM)^2 + 5C_3K(KM)^4}$$

۴-۴- مدل توانی

چندین مدل توانی برای انواع مختلف اتصالات ارائه شده است. معمولاً دو یا سه پارامتر در توابع مختلف مورد نیاز می‌باشد. مدل توانی دو پارامتری [۱۵] دارای شکل ساده زیر است:

$$\varphi_c = aM^b \quad (7)$$

و سختی اتصال؛

$$S_c = \frac{dM}{d\varphi} = \frac{1}{abM^{b-1}} \quad (8)$$

که a و b دو پارامتر همسان‌سازی منحنی‌ها در شرایط $a > 0$ و $b > 1$ می‌باشد.

بکار بردن مدل توانی برای تبیین منحنی‌های $M - \varphi$ غیر خطی اتصالات از مزایایی برخوردار است. اولاً، این مدل‌ها همیشه دارای مشتق مثبت هستند (یعنی مقدار سختی اتصال همواره مثبت است) که این ویژگی مخصوصاً برای جلوگیری از وقوع سختی منفی در اتصال اهمیت دارد. این مدل، یک منحنی هموار بدون تغییر ناگهانی در شیب می‌باشد. ثانیاً، آنها نیاز به تعداد پارامترهای اندکی در بیان منحنی $M - \varphi$ و محاسبه سختی اتصال دارد. ثالثاً، این مدل‌ها یک تطبیق خوب با منحنی‌های $M - \varphi$ داده‌های آزمایشگاهی دارند (شکل ۱-ب)

۴-۵- مدل خط کران دار^۱

Al-Bermani و همکاران [۱۶] و Zhu و همکاران [۱۷] یک مدل خط کران دار پیشنهاد کرده‌اند که نیاز به ۴ پارامتر برای تعیین روابط $M - \varphi$ دارد (همانطور که در شکل ۱-ج نشان داده شده است). بر مبنای این مدل، منحنی لنگر- دوران به

سه بخش تقسیم می‌شود. بخش اول و سوم، به ترتیب بخش خطی ارتجاعی و بخش خطی خمیری منحنی $M - \varphi$ می‌باشند. بین این دو بخش، یک منحنی انتقالی هموار برازش داده می‌شود. از آنجایی که منحنی کامل $M - \varphi$ توسط سه بخش متصل می‌شود، لنگر نمی‌تواند بصورت یک تابع منفرد از دوران اتصال نوشته شود. فرم این مدل به شکل زیر است

$$M = \Sigma M \quad (9)$$

که

$$M = k_j \varphi \quad (10)$$

سختی مماسی اتصال، k_j در بخش‌های مختلف به شکل زیر فرض می‌شود

$$k_i = \begin{cases} k_o & M < m_1 \\ k_o + \frac{M - m_1}{M_c - M_y} (k_p - k_o) & m_1 \leq M \leq m_2 \\ k_p & M > m_2 \end{cases} \quad (11)$$

که

$$\begin{aligned} m_1 &= M_y + k_p \cdot \varphi_c \\ m_2 &= M_c + k_p \cdot \varphi_c \end{aligned} \quad (12)$$

در این روابط، k_o سختی اولیه، k_p سختی کران دار، M_y لنگر تسلیم و M_c لنگر کران دار می‌باشد (شکل ۱-ج).

¹ Bounding line

در این بخش، به تحلیل محاسباتی پاسخ اتصالات تیر I شکل به ستون لوله‌ای عرشه سکوه‌های نفتی در برابر لنگر خمشی پرداخته می‌شود و مناسب‌ترین مدل برای پیش‌بینی منحنی $M - \varphi$ این اتصالات به همراه روابط محاسباتی استخراج می‌شود. روند کار به طور خلاصه به ترتیب زیر می‌باشد:

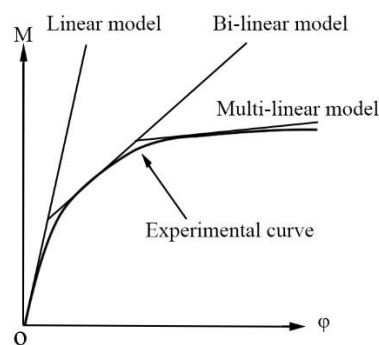
۱- محاسبه سطح مؤثر و تنش ناشی از خمش در اتصال از روابط رایج طراحی اتصال تیر I شکل به ستون لوله‌ای اقتباس شده است.

۲- نیروهای داخلی در سطوح مختلف اتصال، با استفاده از روابط Roark [۱۸] محاسبه شده است.

۳- همان‌طور که در ادامه به تفصیل گفته خواهد شد، به علت تشابه منحنی‌های عددی $M - \varphi$ اتصال تیر I شکل به ستون لوله‌ای عرشه سکوه‌های نفتی به مدل خط کران‌دار، از این مدل برای پیش‌بینی منحنی‌های $M - \varphi$ و $k_j - \varphi$ اتصالات استفاده شده است.

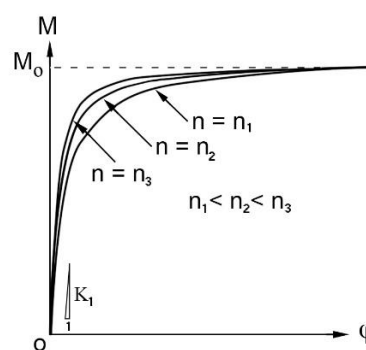
۴- با توجه به بخش قبل، برای استفاده از مدل خط کران‌دار لازم است که لنگر تسلیم، M_y ، لنگر خمیری، M_{pl} ، دوران متناظر با لنگر تسلیم، φ_y و دوران متناظر با لنگر خمیری، φ_{pl} ، می‌باشد. با استفاده از تنش در سطح مقطع مؤثر، لنگر تسلیم و لنگر خمیری توسط مولف محاسبه شده است. φ_y و φ_{pl} نیز، با توجه به منحنی‌های $M - \varphi$ محاسبات عددی، $4/8$ و $3/5$ میلی‌رادیان پیشنهاد شده است. با مشخص شدن این چهار پارامتر، منحنی‌های $M - \varphi$ و $k_j - \varphi$ این اتصالات، با استفاده از مدل خط کران‌دار توسط مولف ارائه شده است.

در شکل ۲، نمایی از یک اتصال تیپ تیر I شکل به ستون لوله‌ای نشان داده شده است. مقطع مؤثر در پاسخ اتصال به لنگر خمشی، در این شکل و به طور واضح‌تر در شکل ۳ نشان داده شده است. همان‌طور که از شکل ۳ بوضوح مشخص است قسمتی از دیواره ستون و قسمتی از ورق دیافراگم خارجی به عنوان هندسه مؤثر در برابر لنگر خمشی عمل می‌کنند. طبق نتایج تحقیقات قبلی محققین این مقاله، میزان حداکثر تنش فون



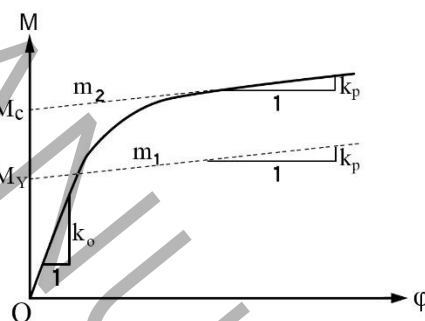
شکل ۱ الف) مدل‌های خطی شده

a) Linearized Models



شکل ۱ ب) مدل‌های قدرت

b) Power Models



شکل ۱ ج) مدل‌های خط مرزی

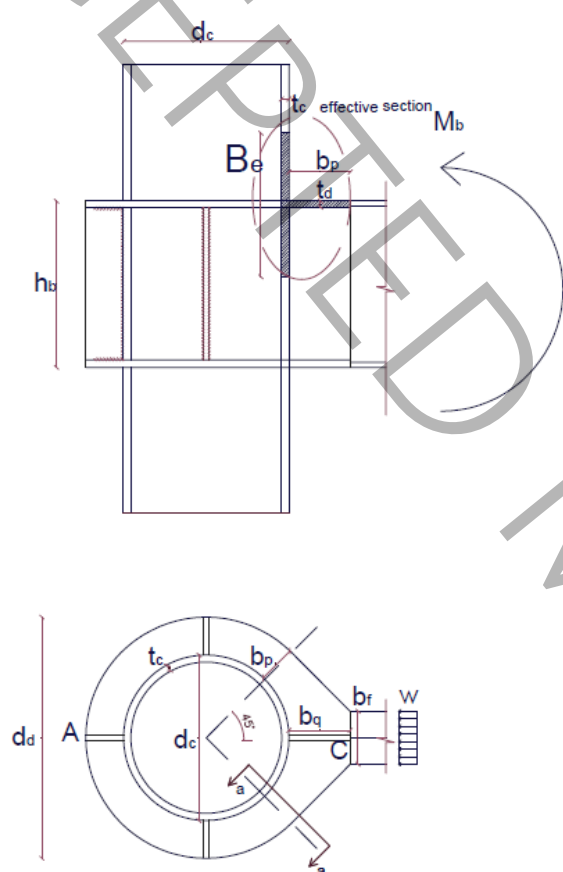
c) Bounding-Line Model

شکل ۱: انواع مختلف مدل‌های اتصال [۱۲]

Fig 1. Different types of connection models [12]

۵- پیش‌بینی منحنی‌های لنگر-دوران اتصال تیر I شکل به ستون لوله‌ای در دمای معمولی
۵-۱- تعیین لنگر تسلیم مقطع

پس با داشتن مشخصات هندسی اتصال تیر I شکل به ستون لوله‌ای عرشه سکوه‌ای نفتی و میزان لنگر وارده، می‌توان طبق روابط بالا حداکثر میزان تنش فون میسز را محاسبه کرد. باتوجه به اینکه، هدف از این مطالعه، محاسبه منحنی $M - \phi$ اتصال می‌باشد بنابراین لازم است ابتدا میزان لنگر تسلیم و لنگر خمیری اتصال محاسبه شود.



شکل ۲: نمایی از اتصالات تیپ تیر I شکل به ستون لوله‌ای [۱۹]
Fig 2. A view of I-shaped beam to cylindrical column connection [19]

برای محاسبه لنگر تسلیم، (M_y) ، باید میزان تنش فون میسز در مقطع، مطابق شکل ۴ به تنش تسلیم برسد. برای نیل به این هدف، آن قدر میزان w افزایش داده می‌شود تا تنش فون میسز به تنش تسلیم برسد:

میسز در این اتصال، تابعی از هندسه اتصال (α) و میزان بار (w) وارده می‌باشد [۱۹]. یعنی:

$$\sigma_{von(max)} = w \cdot \alpha \quad (13)$$

$$\alpha = \sqrt{\frac{(BE' + BA'R - BC')^2 + (-0.707) \cdot (-BA'R + BC' + FA') + 0.834BC' + 1.67FD'}{+3[(-0.707)(FA' + FD') - 1.67FD']^2}} \quad (14)$$

که در این رابطه:

$$A = \left[\frac{-w \cdot R \cdot S^3}{3\pi} + \frac{0.75W}{\pi} \right] = w \cdot A' \quad (15)$$

$$A' = \left[\frac{-R \cdot S^3}{3\pi} + \frac{0.75b_f}{\pi} \right] \quad (16)$$

$$B = -\frac{y_{1,2}}{I} \quad (17)$$

$$C' = \frac{b_f R}{\pi} \quad (18)$$

$$D' = \frac{-b_f}{2\pi} \quad (19)$$

$$E' = \frac{R^2}{2\pi} \left(\pi(s^2 - 0.5) - \frac{sc - \theta}{2} - s^2 \left(\theta + \frac{2s}{3} \right) - k_2(2s + sc - \pi + \theta) + \left(\frac{b_f R}{2\pi} (k_2 - 0.5) \right) \right) \quad (20)$$

$$F = \frac{1}{A} \quad (21)$$

$$s = \sin\theta, c = \cos\theta \quad (22)$$

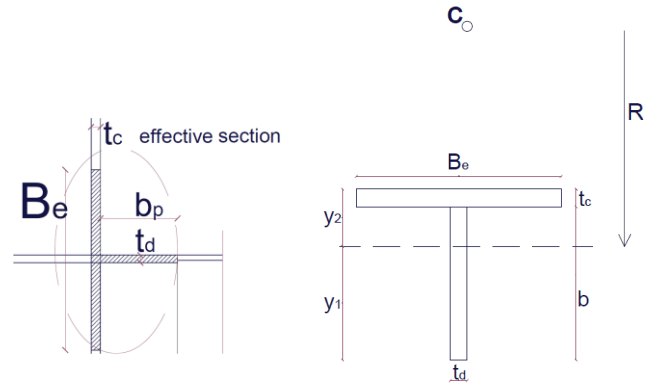
و d_d و d_c به ترتیب قطر خارجی ستون و قطر معادل ورق دیافراگم، b_p ، b_f ، b_q و B_e به ترتیب عرض بال تیر، عرض حداقل دیافراگم، عرض حداکثر دیافراگم و عرض موثر مقطع می‌باشد (شکل ۳). y_1 ، y_2 ، I_x و S_x به ترتیب ارتفاع اول و دوم از تار خنثی مقطع موثر، ممان اینرسی و اساس مقطع حول محور x می‌باشد (شکل ۳). R و θ پارامترهای هندسی مشخص شده در شکل، α و k_2 پارامترهای واسطه هستند. M_b ، $S_{x,beam}$ و W به ترتیب لنگر وارد بر اتصال، اساس مقطع تیر، بار خطی وارد بر بال تیر و بار وارد بر بال تیر یا اتصال می‌باشد [۱۹]. لازم به ذکر است که جزئیات استخراج روابط، در پیوست ۱ ارائه شده است.

$$\rightarrow \sigma_{von(max)} = F_y \rightarrow w_y \cdot \alpha = F_y \quad (23)$$

$$\begin{cases} w_y = \frac{F_y}{\alpha} \\ w_y = \frac{M_y}{S_{x,beam}} \times t_f \\ M_y = \frac{F_y \cdot S_{x,beam}}{\alpha \cdot t_f} \end{cases} \rightarrow \quad (24)$$

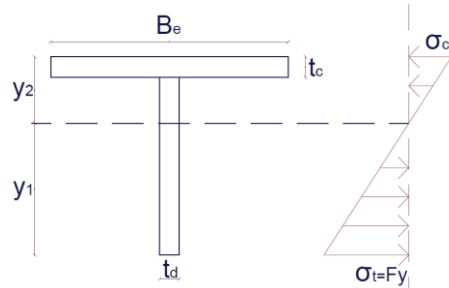
۲-۵- تعیین لنگر خمیری مقطع

به علت وجود برش و نیروی محوری، بخشی از ظرفیت خمشی مقطع توسط برش و نیروی محوری خنثی می‌شود. پس لنگر خمشی خالص کاهش می‌یابد. در شکل ۵، میزان مشارکت نیروی برشی، نیروی محوری و لنگر خمشی در به تسلیم رساندن کل مقطع نشان داده شده است.

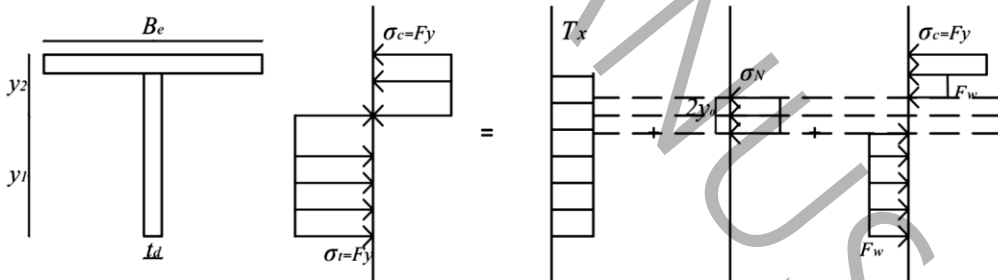


Effective Section Section a-a

شکل ۳: مقطع موثر اتصال در برابر لنگر خمشی وارد بر آن [۱۹]
Fig 3. Effective flexural cross-section [19]



شکل ۴: توزیع تنش محوری ناشی از لنگر تسلیم خمشی و تسلیم دورترین تار [19]
Fig 4. Distribution of axial stress in the section [19]



شکل ۵: نحوه مشارکت انواع بارهای وارد بر مقطع در به تسلیم رساندن کل مقطع [۱۹]

Fig 5. Contribution of axial force, shear force and bending moment in yielding the entire section [19]

$$\sigma_N = F_w = \frac{N_x}{A_o} = w \cdot \frac{-0.834BC' + 0.707FD'}{t_d \cdot 2 \cdot y_o} \quad (28)$$

$$\tau_x = w [(-0.707)(FA' + FD) - 1.67FD] \quad (25)$$

$$F_w = \sqrt{F_y^2 - 3\tau_x^2} \quad (26)$$

$$(27)$$

در جدول ۱ انواع اتصالات تیر I شکل به ستون لوله‌ای عرشه سکوه‌ای نفتی نشان داده است. در شکل ۶، منحنی $M - \varphi$ این اتصالات در دمای معمولی ارائه شده است. با توجه به منحنی های $M - \varphi$ ، مدل خط کران‌دار برای پیش بینی نمودار ممان- دوران اتصالات تیر I شکل به ستون لوله‌ای عرشه سکوه‌ای نفتی پیشنهاد می‌شود. در مدل خط کران‌دار، همانطور که در بخش قبل اشاره شد، منحنی سختی شامل ۳ بخش، خطی ارتجاعی، خطی خمیری و یک بخش واسط می‌باشد. در مدل خط کران‌دار پیشنهادی برای اتصال تیر I شکل به ستون لوله‌ای، سختی منحنی در قسمت ارتجاعی و خمیری خطی، به ترتیب متناسب با مدول ارتجاعی و سخت شدگی کرنشی می‌باشد. سختی در قسمت خطی ارتجاعی، k_o برابر $\frac{M_y}{\varphi_y}$ و در قسمت خطی خمیری، k_p ، برابر $\frac{e}{k_o} \cdot E$ می‌باشد که از تناسب قرار دادن با سختی قسمت خطی ارتجاعی بدست می‌آید. میزان دوران مربوط به لنگر تسلیم، φ_y و میزان دوران مربوط به لنگر خمیری، φ_{pl} ، با استفاده از منحنی‌های عددی به ترتیب برابر $4/8$ و 35 میلی‌رادیان پیشنهاد می‌شود. در روابط فوق، E مدول ارتجاعی و e سختی شدگی کرنشی فولاد می‌باشد.

جدول ۱: انواع اتصالات با مقیاس کامل تیر I شکل به ستون لوله‌ای عرشه [۱۹]

Table 1. Characteristics of the full-scale I-shaped beam to cylindrical column connections [19]

Model number	Column Section PIPE (mm)		Beam Section (mm)					External Diaphragm (mm)	
	d_c	t_c	h_b	b_f	t_f	t_w	t_d	b_p	
NS1	1100	65	1000	300	35	20	50	250	
NS2	1100	65	800	300	30	15	40	250	
NS3	1100	50	1000	300	35	20	50	250	
NS4	1100	50	800	300	30	15	40	250	
NS5	1100	65	1000	300	35	20	40	250	
NS6	1100	65	800	300	30	15	30	250	
NS7	1100	50	1000	300	35	15	50	250	
NS8	1100	50	800	300	30	10	40	250	

$$\rightarrow y_0 = w \cdot \frac{-0.834BC' + 0.707FD'}{2t_d \cdot F_w}$$

در روابط بالا، τ_x میزان تنش ناشی از بار برشی، y_0 و F_w به ترتیب، سطح موثر اعمال بار محوری و میزان تنش معادل بار محوری در سطح موثر اعمالی برای رساندن تنش فون میسس به تنش تسلیم می‌باشد.

$$M_{x1} = M_{pl} = F_y \cdot B_e \cdot t_c \cdot (y_2 - 0.5t_c) \quad (29)$$

$$+ F_w \cdot 0.5t_d \cdot [(y_2 - t_c - y_0)^2 + (y_1 - y_0)^2] \quad (30)$$

$$M_{x2} = w \cdot [(BE' + BA'R - BC') + (-0.707) \cdot (-BA'R + BC') + 0.834BC']$$

برای اینکه میزان بار اعمالی برای رساندن لنگر به لنگر تسلیم، به دست آید لازم است که میزان لنگر لازم برای رسیدن تمام عضو به تنش تسلیم، $M_{x1} = M_{pl}$ ، با لنگر اعمالی بر سطح مقطع موثر عضو در زاویه بحرانی 135 درجه، M_{x2} ، مساوی قرار داده شود تا $w = w_{pl}$ بدست آید:

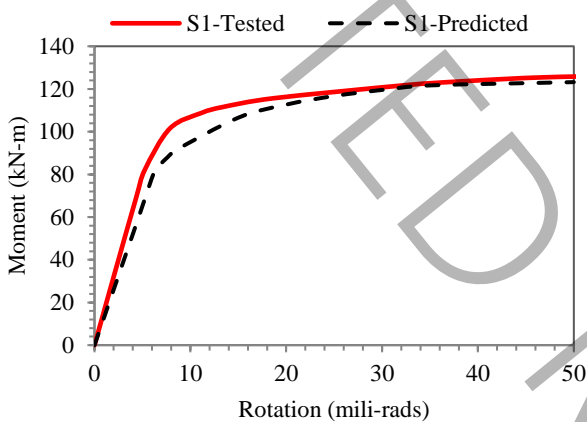
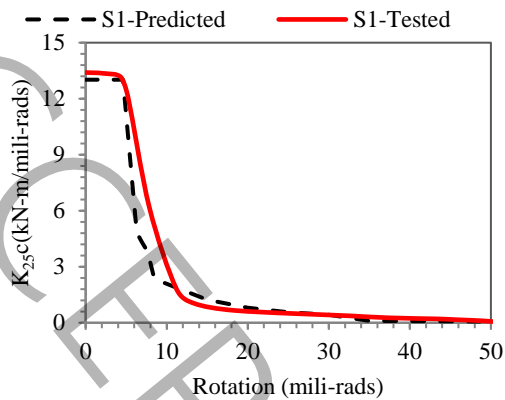
$$M_{x1} = M_{x2} \rightarrow F_y \cdot B_e \cdot t_c \cdot (y_2 - 0.5t_c) + F_w \cdot 0.5t_d \cdot [(y_2 - t_c - y_0)^2 + (y_1 - y_0)^2] = w \cdot [(BE' + BA'R - BC') + (-0.707) \cdot (-BA'R + BC') + 0.834BC'] \quad (31)$$

$$\rightarrow w = w_{pl} \quad (32)$$

با سعی و خطا، آن قدر w تغییر داده می‌شود تا $M_{x1} = M_{x2}$ شود.

پس مشاهده شد که با استفاده از خصوصیات مقطع، میزان لنگر تسلیم و لنگر خمیری برای اتصالات تیر I شکل به ستون لوله‌ای قابل محاسبه است.

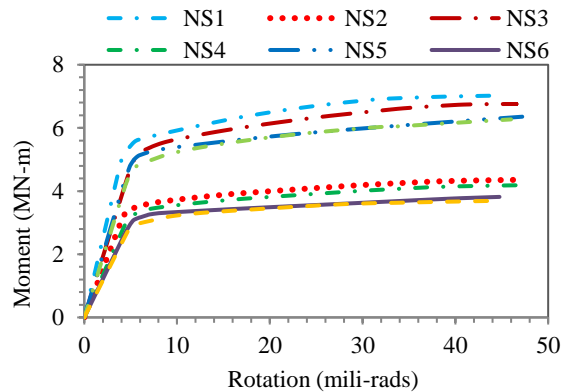
۳-۵- ارائه مدل تحلیلی برای محاسبه منحنی‌های $M - \varphi$ و $k_j - \varphi$ اتصالات تیر I شکل به ستون لوله‌ای



شکل ۷: منحنی سختی- دوران و لنگر- دوران آزمایش اتصال مقیاس کوچک تیر I شکل به ستون لوله‌ای و مقایسه آن با مدل خط کران‌دار پیشنهادی

Fig 7. Experimental stiffness-rotation and moment-rotation curves of the small-scale I-shaped beam to cylindrical column connection compared to those of the proposed bounding line model

با استفاده از مقادیر جدول ۲ و همچنین استفاده از روابط سختی مدل خط کران‌دار، منحنی‌های $M - \varphi$ و $k_j - \varphi$ برای اتصال جدول ۱ تهیه شده و در شکل ۸، نتایج مدل‌های تحلیلی با مدل‌های عددی اتصالات ۱ و ۵ مقایسه شده‌اند.



شکل ۶: منحنی لنگر- دوران اتصالات تیر I شکل به ستون لوله‌ای در دمای معمولی

Fig 6. Moment-rotation curves for I-shaped beam to cylindrical column connections in ordinary temperature

برای اینکه میزان صحت این روابط مشخص شود، نتایج این مدل تحلیلی با نتایج آزمایش مقیاس کوچک تیر I شکل به ستون لوله‌ای در برابر لنگر خمشی و در دمای معمولی آزمایش شده است. در شکل ۷، مقایسه بین منحنی $M - \varphi$ و $k_j - \varphi$ آزمایش با منحنی‌های مدل تحلیلی پیشنهادی، ارائه شده است.

در جدول ۲، میزان لنگرهای تسلیم و خمیری و همچنین سختی نواحی خطی ارتجاعی و خطی خمیری با استفاده از روابط ذکر شده در بخش قبل برای ۸ اتصال جدول ۱ ارائه شده است. میزان سختی اتصال در سه ناحیه مذکور، به شکل ذیل بیان می‌شود:

$$M = k_j \cdot \varphi \quad (10)$$

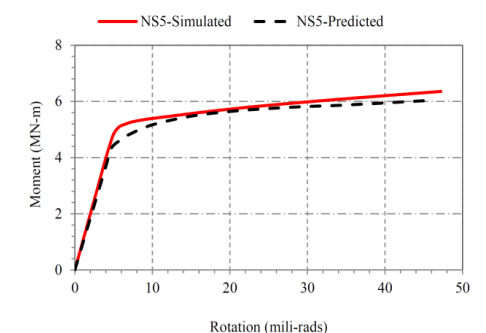
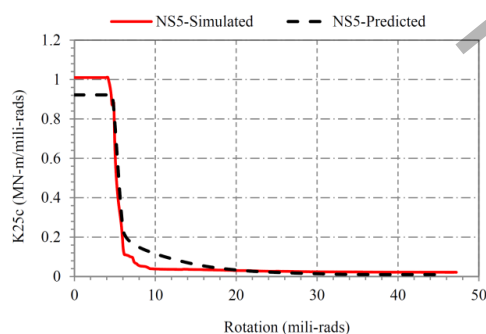
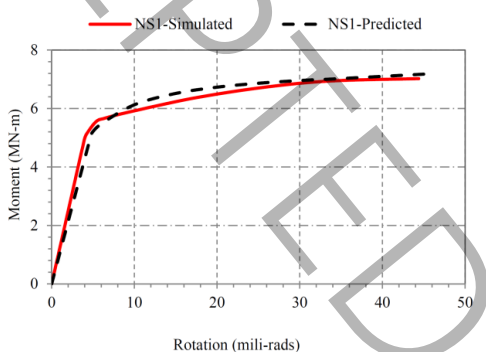
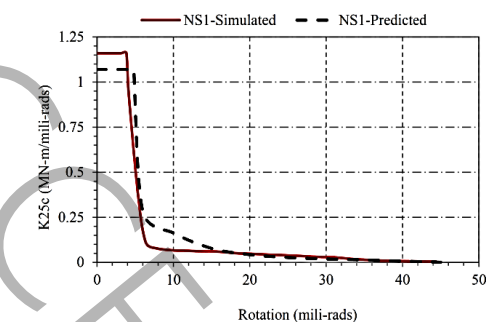
$$k_i = \begin{cases} k_o & M < m_1 \\ k_o + \frac{M-m_1}{M_c-M_y} (k_p - k_o) & m_1 \leq M \leq m_2 \\ k_p & M > m_2 \end{cases} \quad (11)$$

$$\begin{aligned} m_1 &= M_y + k_p \cdot \varphi_c \\ m_2 &= M_{pl} = M_c + k_p \cdot \varphi_c \end{aligned} \quad (12)$$

جدول ۲: میزان لنگرهای تسلیم و خمیری و سختی نواحی خطی ارتجاعی و خطی خمیری

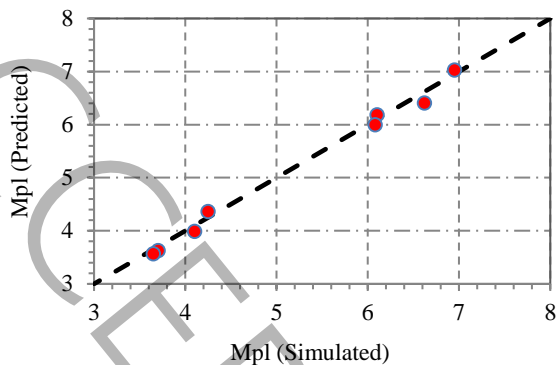
Table 2. The values of yield and plastic moments and the stiffness of the connection in linear elastic and linear plastic zones

Model number	Linear Elastic Zone		Linear Plastic Zone	
	M_y (kN.m)	k_y (kN.m/mili-rads)	M_{pl} (kN.m)	k_{pl} (kN.m/mili-rads)
NS1	5136	1060	7029	4.8
NS2	2993	629	4362	2.8
NS3	4549	945	6407	4.3
NS4	2758	583	3989	2.6
NS5	4355	915	6187	4.1
NS6	2691	564	3625	2.5
NS7	4323	903	5995	4
NS8	2617	545	3568	2.5



شکل ۸: منحنی‌های سختی - دوران و لنگر - دوران با مدل خط کران‌دار پیشنهادی برای اتصالات ۱ و ۵ و مقایسه آن با مدل عددی

برای مدل‌سازی عددی اتصالات در این مقاله، از نرم‌افزار اجزای محدود ABAQUS 6.18 استفاده شده است. با توجه به اینکه در این مطالعه، رفتار سازه اتصال در برابر حرارت و بار مکانیکی به صورت هم‌زمان بررسی می‌شود، لازم است از تحلیل و المان‌هایی استفاده شود که قابلیت لحاظ کردن توأمان حرارت و بار مکانیکی را داشته باشند. در این نرم‌افزار، هر دوی این انتظارات برآورده شده‌اند؛ بدین ترتیب که تحلیل درگیر دما - تغییر مکان برای تحلیل سازه در برابر بار مکانیکی و حرارت تعریف شده است. در نرم‌افزارهای اجزای محدود از جمله ABAQUS، با توجه به نوع تحلیل، المانی که بتواند شرایط آن تحلیل را داشته باشد پیش‌بینی شده است. در این تحلیل، باید المانی استفاده شود که بتواند هم‌زمان تغییرات تنش - تغییر شکل و حرارت را در نظر بگیرد. همچنین، به علت اینکه لازم است تغییرات در ضخامت المان هم دیده شود، از المان SOLID سه‌بعدی استفاده می‌شود؛ بنابراین، با لحاظ کردن تمام شرایط، المان C3D8T که یک المان SOLID سه‌بعدی ۸ گره‌ای با در نظر گرفتن شرایط حرارتی است، استفاده می‌شود [۲۰].



شکل ۱۰: مقایسه نتایج مدل تحلیلی با مقادیر مدل عددی در محاسبه لنگر خمیری (نقاط هر چه به خط نیمساز نزدیک باشند، نشان از تطابق بیشتر نتایج تحلیلی و عددی می باشد)

Fig 10. Comparisons of the results obtained using analytical and numerical models for plastic moment (the closer the points are to the bisector, the greater the agreement between the analytical and numerical results)

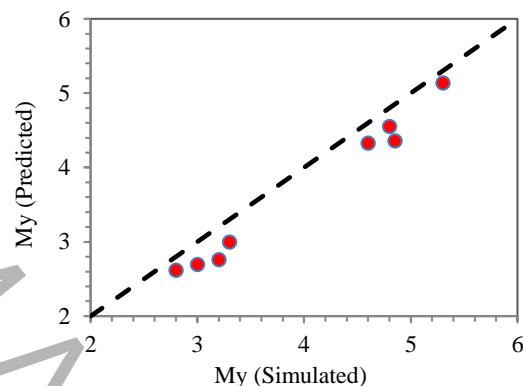
همان طور که از شکل ۹ و شکل ۱۰ بوضوح مشخص است، توافق نسبتاً خوب نتایج مدل تحلیلی با نتایج مدل عددی را در محاسبه لنگر تسلیم و لنگر خمیری اتصال نشان می دهد. البته در محاسبه لنگر خمیری، میزان تطابق جوابها با یکدیگر بیشتر از تطابق لنگر تسلیم می باشد.

۶- پیش بینی نمودارهای لنگر-دوران اتصال تیر I شکل به ستون لوله ای در دماهای بالا

در بخش قبل، روابط تحلیلی برای محاسبه منحنی های $M - \varphi$ و $k_j - \varphi$ اتصالات تیر I شکل به ستون لوله ای در دمای معمولی ارائه شد. همانطور که مشاهده شد برای تخمین این منحنی ها، کفایت لنگر تسلیم، لنگر خمیری، سختی بخش ارتجاعی خطی و خمیری خطی را محاسبه کرد. با توجه به اینکه سختی اتصال در بخش ارتجاعی خطی عمدتاً وابسته به مدول ارتجاعی و در دو بخش بعدی عمدتاً وابسته به تنش تسلیم اعضا می باشد، به عنوان یک تخمین اولیه می توان گفت که برای تخمین نمودارهای $M - \varphi$ اتصال در دماهای بالا، کفایت مدول ارتجاعی کاهش یافته و تنش تسلیم کاهش یافته را بجای مقادیر اولیه در این نمودارها اعمال کرد. در روابط (۳۶) تا (۴۱)، با استفاده از این نکته و مدل خط

Fig 8. Comparison of stiffness-rotation and moment-rotation curves of different types of connections using the bounding line model and numerical results

همان طور که از شکل ۸ به خوبی مشخص است، با استفاده از روابط ارائه شده در بخش قبل، به راحتی می توان منحنی های $M - \varphi$ و $k_j - \varphi$ را با دقت قابل قبولی محاسبه کرد. در منحنی های $k_j - \varphi$ ، اختلاف نسبتاً قابل توجه سختی بین نتایج پیش بینی و عددی در ناحیه خطی ارتجاعی، عمدتاً بخاطر اختلاف در محاسبه لنگر تسلیم اتصال و دوران متناسب با لنگر تسلیم اتصال می باشد. در شکل ۹ و ۱۰، مقایسه نتایج مدل تحلیلی با مقادیر مدل عددی در محاسبه لنگر تسلیم و خمیری نشان داده شده است.

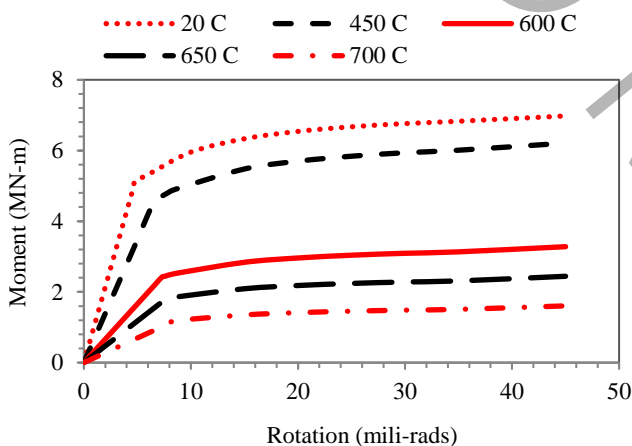


شکل ۹: مقایسه میزان تطابق نتایج مدل تحلیلی با مقادیر مدل عددی در محاسبه لنگر تسلیم (نقاط هر چه به خط نیمساز نزدیک باشند، نشان از تطابق بیشتر نتایج تحلیلی و عددی می باشد)

Fig 9. Comparison of the agreement of the results of the analytical model with the values of the numerical model in the calculation of the yield anchor (the closer the points are to the bisector, the greater the agreement between the analytical and numerical results)

θ	$(\alpha_y)_\theta = \frac{f_{y,\theta}}{E}$	$M_{y,\theta}$ (MN.m)	$M_{pl,\theta}$ (MN.m)
20	1	4.923	7.029
450	0.89	4.38147	6.25581
600	0.47	2.31381	3.30363
650	0.35	1.72305	2.46015
700	0.23	1.13229	1.61667

$(\alpha_E)_\theta = \frac{E_\theta}{E}$	$\varphi_{y,\theta}$	$k_{o,\theta}$ (kN.m/mili-rads)	$k_{p,\theta}$ (kN.m/mili-rads)
1	4.8	1026	4.8
0.65	6.572	667	4.272
0.31	7.277	318	2.256
0.22	7.636	226	1.68
0.13	8.492	133	1.104



شکل ۱۱: منحنی لنگر- دوران اتصال NS1 در دماهای بالا با استفاده از روش محاسباتی پیشنهادی

Fig 11. Moment-rotation curves for NS1 connection in high temperatures using the proposed analytical method

کران دار پیشنهادی بخش ۴ برای تخمین منحنی های $M - \varphi$ اتصالات تیر I شکل به ستون لوله ای در دمای معمولی، روابط پیشنهادی برای محاسبه سختی- دوران و لنگر- دوران این اتصالات در دماهای بالا ارائه شده است.

$$k_{o,\theta} = k_o \cdot (\alpha_E)_\theta \quad (36)$$

$$k_{p,\theta} = k_p \cdot (\alpha_y)_\theta \quad (37)$$

$$\varphi_{y,\theta} = \varphi_y \cdot \frac{(\alpha_y)_\theta}{(\alpha_E)_\theta} \quad (38)$$

$$M_\theta = k_{j,\theta} \cdot \varphi \quad (39)$$

$$k_{j,\theta} = \begin{cases} k_{o,\theta} \\ k_{o,\theta} + \frac{M - m_{1,\theta}}{M_{c,\theta} - M_{y,\theta}} (k_{p,\theta} - k_{o,\theta}) \\ k_{p,\theta} \end{cases} m_i \quad (40)$$

$$m_{1,\theta} = M_{y,\theta} + k_{p,\theta} \cdot \varphi_{y,\theta}$$

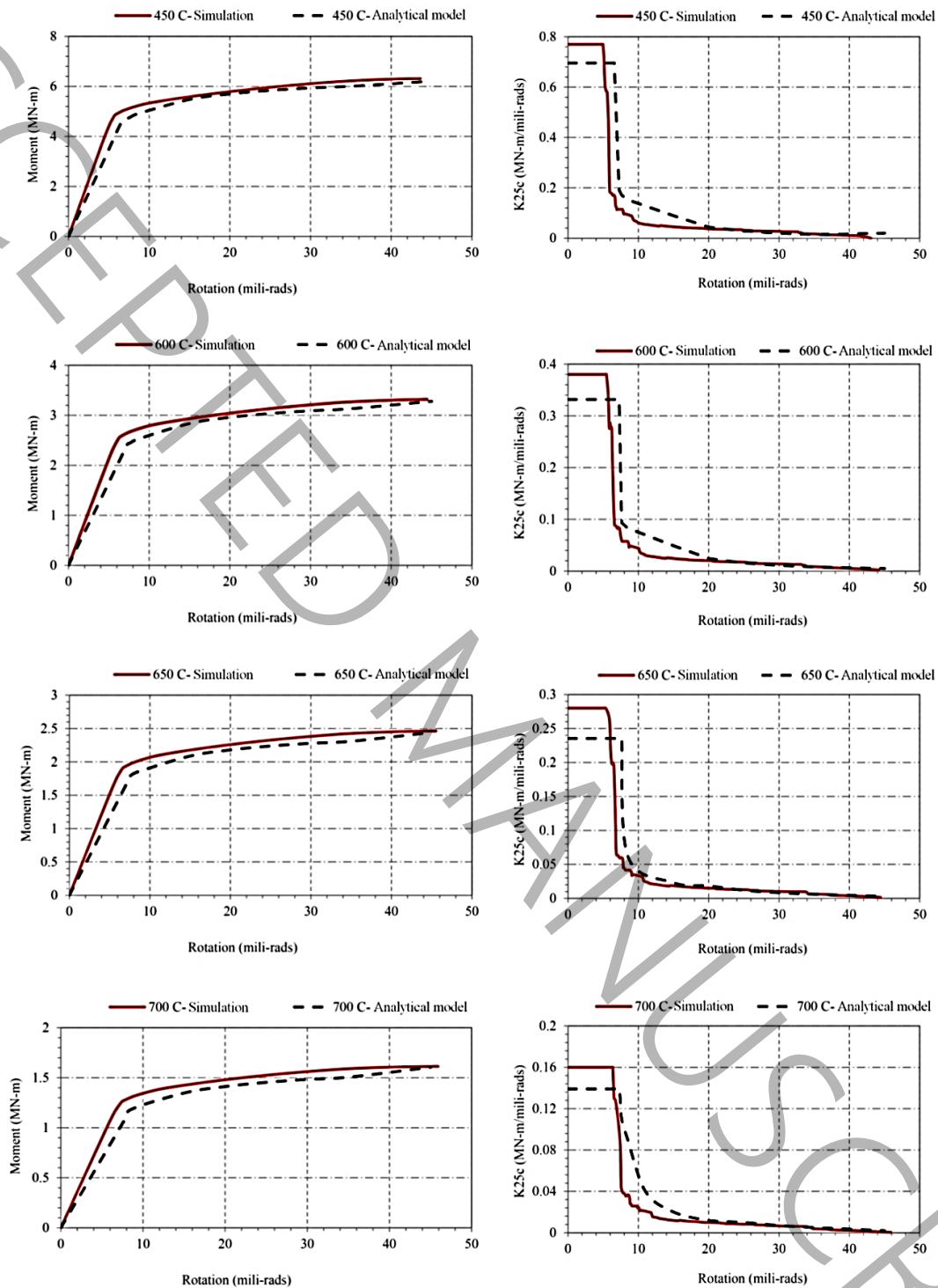
$$m_{2,\theta} = M_{pl,\theta} = M_{c,\theta} + k_{p,\theta} \cdot \varphi_{pl}$$

در روابط بالا، پارامترهای تعریف شده عیناً مشابه با پارامترهای روابط قبلی منتها در دمای θ می باشد. ضریب کاهش مدول ارتجاعی، $(\alpha_E)_\theta$ ، و ضریب کاهش تسلیم، $(\alpha_y)_\theta$ ، در دمای بالا ارائه شده است. با استفاده از این جدول، تنش تسلیم، لنگر تسلیم و مدول ارتجاعی کاهش یافته در دماهای مختلف برای نمونه NS1 از اتصالات ذکر شده در جدول ۱، در جدول ۳ محاسبه شده است (لنگر تسلیم، لنگر خمیری و میزان دوران متناسب با لنگر تسلیم برای اتصالات مذکور در دمای معمولی در جدول ۲ نشان داده شده است).

در شکل ۱۱ و ۱۲، به ترتیب منحنی $M - \varphi$ اتصال تیر I شکل به ستون لوله ای عرشه سکوه های نفتی و مقایسه نتایج تحلیلی و شبیه سازی منحنی های لنگر- دوران و سختی- دوران برای نمونه NS1 در دماهای مختلف با استفاده از روابط تحلیلی ارائه شده در بالا ارائه شده است.

جدول ۳: تعیین محاسباتی لنگر تسلیم و خمیری و سختی نواحی خطی در دمای بالا برای اتصال NS1

Table 3. Calculated values of yield moment, plastic moment, and stiffness in linear zones in high temperatures for specimen NS1 using the proposed relationships



شکل ۱۲: مقایسه منحنی‌های لنگر- دوران و سختی- دوران اتصال NS1 در دماهای مختلف با مدل خطی کران‌دار و مدل عددی

Figure 12: Comparison of moment-rotation and stiffness-rotation curves of NS1 connection at different temperatures with bounded linear model and numerical model

ACCEPTED MANUSCRIPT

تخلیلی بدست آمده برای رفتار لنگر- دوران اتصال در دماهای بالا، با نتایج مدل عددی مقایسه شدند و مشاهده شد که با استفاده از نتایج مدل تخلیلی، می توان با دقت نسبتاً مناسبی رفتار $M - \varphi$ و $k_z - \varphi$ اتصال را در دماهای بالا پیش‌بینی کرد. لازم به ذکر است که نتایج این تحقیق و پارامترهای شکل پذیری استخراج شده، در محدوده آتش استاندارد (و نه حرارت های دیگر) می باشد و برای دماهای مختلف آتش استاندارد قابل استفاده می باشد. همچنین با بازبینی مقالات معتبر در مورد شکل پذیری اتصالات مذکور در دمای بالا بالاخص در سالیان اخیر، مشخص شد که ارزیابی گسترده تری در این حیطة صورت نگرفته است.

همان‌طور که از شکل ۱۲ مشخص است تطابق مناسبی بین نتایج مدل های عددی و تخلیلی در محاسبه نمودارهای $M - \varphi$ و $k_z - \varphi$ اتصالات تیر I شکل به ستون لوله‌ای در دمای بالا مشاهده می‌شود. پس می‌توان از فرمولهای تخلیلی در تخمین این منحنی‌ها استفاده کرد. با مقایسه منحنی های مذکور در دمای معمولی و بالا (شکل ۸ و شکل ۱۲)، مشاهده می‌شود که خطای تخمین در دماهای بالا نسبتاً بیشتر می‌باشد. علت این پدیده در این است که در دماهای بالا، خطای ناشی از تخمین منحنی‌ها در دمای معمولی و دمای بالا، به صورت تجمعی با هم جمع می‌شود و درصد خطاهای بالاتری را می‌دهد. پرواضح است که هر چه میزان دقت تخمین منحنی‌های $k_z - \varphi$ و $M - \varphi$ در دمای معمولی بالاتر باشد، در تخمین این منحنی‌ها در دماهای بالا، خطای کمتری ایجاد خواهد شد.

۷- نتیجه گیری

در این مقاله، مطالعه‌ای بر رفتار اتصالات تیر I شکل به ستون لوله‌ای عرشه سکوه‌های نفتی در برابر لنگر خمشی دمای بالا شد. روند محاسباتی در این تحقیق نشان داد که با داشتن هندسه کامل اتصال و همچنین داشتن میزان لنگر وارده بر اتصال، به راحتی می‌توان با استفاده از روابط استخراج شده در این فصل، میزان حداکثر تنش را در مقطع مؤثر محاسبه کرد. ادامه روند حل مسئله، به استخراج روابط تعیین لنگر تسلیم و لنگر خمیری منجر شد. سپس با مشاهده رفتار لنگر - دوران اتصال در مدل‌های عددی، مشخص شد که مدل خط کران‌دار بهترین مدل برای تبیین رفتار $M - \varphi$ و $k_z - \varphi$ این اتصالات می‌باشد. در ادامه با داشتن لنگر تسلیم و لنگر خمیری، و فرض مقدار کرنش تسلیم و کرنش خمیری، مبادرت به رسم منحنی $M - \varphi$ و $k_z - \varphi$ این اتصالات شد. مقایسه نتایج مدل تخلیلی منحنی‌های $M - \varphi$ با نتایج مدل عددی نشان از تطابق خوب نتایج دارد.

در ادامه، با ایجاد ارتباط بین سختی اتصالات تیر I شکل به ستون لوله‌ای در دمای معمولی و دمای بالا، روابط استخراج شده برای تعیین منحنی‌های $k_z - \varphi$ و $M - \varphi$ اتصال در دمای معمولی، به دماهای بالا هم تعمیم داده شد. نتایج

Structures, 17(8) (1995) 575-580.

[18] R.G.B. A.M. Sadegh, Roark's Formulas for Stress and Strain, Printed in the United States of America, 2020.

[19] S. Hosseini, Fire effects on behaviour of welded steel I-beam to circular tubular chord connections in oil platform decks, Ph. D. Thesis, KN Toosi University, Tehran, Iran, 2012.

[20] ABAQUS CAE FEA Software, in, 2020.

مراجع

[1] M. Nader, A. Astaneh, Dynamic behavior of flexible, semirigid and rigid steel frames, Journal of Constructional Steel Research, 18(3) (1991) 179-192.

[2] C. American Institute of Steel Construction, IL, Specification for Structural Steel Buildings, in: 3, 2022.

[3] E.-E.C.f.C. Steelwork, Design of steel structures: eurocode 3: design of steel structures, part 1-1: general rules and rules for buildings, John Wiley & Sons, 2015.

[4] G. de Winkel, J. Wardenier, Parametric study on the static behaviour of I-beam to tubular column connections under in-plane bending moments, in: Tubular Structures, Routledge, 2021, pp. 317-324.

[5] M.N.A.S. Ali, Experimental Moment-Rotation Behavior of Semi-Rigid Beam-to-Column Connections, Eastern Mediterranean University EMU, 2015.

[6] A. Cinitha, V. Nandhini, Experimental Studies on Steel Beam-to-Column Connections Under Elevated Temperature, in: Advances in Applied Mechanical Engineering: Select Proceedings of ICAMER 2019, Springer, 2020, pp. 335-342.

[7] M. Khador, Cyclic behaviour of external diaphragm joint between steel I-section beam and circular hollow section column, University of Warwick, 2015.

[8] G.D. Pawar, V.B. Dawari, Seismic design of bolted beam to column connections in tubular steel structures—A review, Materials Today: Proceedings, (2023).

[9] J. Yang, T. Sheehan, X. Dai, D. Lam, Structural behaviour of beam to concrete-filled elliptical steel tubular column connections, in: Structures, Elsevier, 2017, pp. 41-52.

[10] F.M. Al Mohtar, E.G. Hantouche, Effect of thermal creep on the behavior of flush end-plate connection under transient conditions of fire, Fire Safety Journal, 121 (2021) 103268.

[11] V. Kodur, M. Dwaikat, Effect of high temperature creep on the fire response of restrained steel beams, Materials and structures, 43 (2010) 1327-1341.

[12] S.-L. Chan, P.-T. Chui, Non-linear static and cyclic analysis of steel frames with semi-rigid connections, Elsevier, 2000.

[13] E. Lightfoot, A.P. Le Messurier, Elastic analysis of frameworks with elastic connections, Journal of the Structural Division, 100(6) (1974) 1297-1309.

[14] M.J. Frye, G.A. Morris, Analysis of flexibly connected steel frames, Canadian journal of civil engineering, 2(3) (1975) 280-291.

[15] N. Krishnamurthy, H.-T. Huang, P.K. Jeffrey, L.K. Avery, Analytical M- θ curves for end-plate connections, Journal of the Structural Division, 105(1) (1979) 133-145.

[16] F. Al-Bermani, B. Li, K. Zhu, S. Kitipornchai, Cyclic and seismic response of flexibly jointed frames, Engineering Structures, 16(4) (1994) 249-255.

[17] K. Zhu, F. Al-Bermani, S. Kitipornchai, B. Li, Dynamic response of flexibly jointed frames, Engineering

Analytical solution of the response of the I-shaped beam to the tubular column connections

S A.Hosseini^{1*}, M. Zeinodini², T. Amin Taheri³

- 1- Faculty of passive defense, malek ashtar university of technology, iran
- 2- Faculty of Civil and Environmental Eng., Khaje-Nasir-Toosi University of Technology
- 3- Faculty of passive defense, malek ashtar university of technology, iran

*hoseini@mut.ac.ir

Abstract

Off-shore platforms constructed for oil and gas production are prone to high potential fire risks. These probable fire incidents may cause local or global structural damages, which in turn can result in serious consequences such as casualties, destruction of the facilities, and damage to the environment. It is therefore necessary to design these structures so as to ensure the least amount of loss after a possible fire event. Topsides of the offshore platforms are often provided with portal or truss-type structures. The truss, usually, consists of I-beams as chords and tubulars as diagonals. For the main joints of heavy topsides, I-beam-to-tubular leg connections with external diaphragms are usually employed. I-beam-to-tubular column connections with external diaphragms are important in decks and topside structures of the oil/gas platforms. In onshore steel structures, some experimental and numerical studies have been carried out to investigate the behavior of connections in fire. But, the number of studies on the behavior of connections of offshore platforms in fire and post-fire conditions are very limited. Previous studies on fire in offshore platforms mainly deal with the numerical simulation and risk assessment related to offshore structures exposed to fire. Recently, the authors have investigated the behavior of I-shaped beam to cylindrical hollow steel (CHS) column connections with external diaphragms, at elevated temperatures. In this paper a closed form analytical solution for the prediction of moment-rotation and the rotational stiffness-rotation curves of I-shaped beam to cylindrical column connections, commonly used in off-shore platforms, in room and elevated temperatures is presented. In order to define the behavior of the connection a bounding line moment-rotation model based on the works of Al-Bermani et al. was proposed. Observing the moment-rotation behavior of the connections using the numerical models, it was concluded that the bounding line model is suitable the model for determining $M-\phi$ and $k_j-\phi$ curves of these connections. The required yield and plastic moments in this model were provided by the authors extending Roark's relationships. Therefore, having the complete geometry of the connection and the yield stress value of the material it is easily feasible to determine the yield moment and plastic moment of the connection and its high temperature behavior. Then, having the values of yield and plastic moments it is possible to depict $M-\phi$ and $k_j-\phi$ curves of these connections in ordinary temperatures. Comparing the analytical results to experimental and numerical results indicates that the analytical relationships present acceptable approximations. The required yield and plastic moments in this model are provided as an extension to Roark's relationships. Relating the I-shaped beam to cylindrical column connection's stiffness in high temperatures to ordinary temperatures, it is then possible to extend the $M-\phi$ and $k_j-\phi$ curves of ordinary temperatures to high temperatures using the above equations. The results of this model are compared with those of a non-linear coupled mechanical-thermal finite element model previously provided by the authors, which was in turn validated using small-scale and large-scale experimental tests. Reasonable agreement has been found between the analytical model results and the experimental/numerical modeling results.

Keywords

I-shaped beam to cylindrical column, Off-shore platforms, High temperatures, Analytical model, Roark's relationships

ACCEPTED MANUSCRIPT

پیوست ۱:

نحوه استخراج روابط ۱۳-۲۲ به شرح ذیل می باشد:

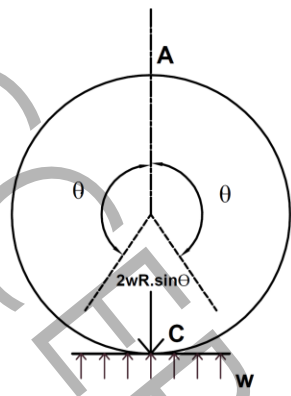
پ-۱- تعیین مشخصات هندسی مقطع موثر

با استفاده از هندسه مقطع موثر داریم:

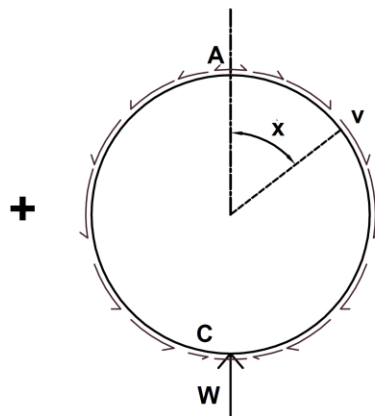
- (۱-پ) در روابط روبرو، d_c و d_a به ترتیب قطر خارجی
- (۲-پ) ستون و قطر معادل ورق دیافراگم، b_q ، b_p ، b_f
- (۳-پ) و B_e به ترتیب عرض بال تیر، عرض حداقل
- (۴-پ) دیافراگم، عرض حداکثر دیافراگم و عرض موثر
- (۵-پ) مقطع می باشد (شکل ۳). t_c ، t_d ، t_f ، A ، A_s به
- (۶-پ) ترتیب ضخامت بال تیر، ضخامت ورق دیافراگم،
- ضخامت ستون، سطح مقطع موثر و سطح موثر
- (۷-پ) برش می باشد. y_1 ، y_2 ، I_x و S_x به ترتیب ارتفاع
- (۸-پ) اول و دوم از تار خنثی مقطع موثر، ممان اینرسی
- و اساس مقطع حول محور X می باشد (شکل ۳).
- (۹-پ) θ و R پارامترهای هندسی مشخص شده در
- شکل، α و k_2 پارامترهای واسطه هستند. M_b
- (۱۰-پ) w و $S_{x,beam}$ به ترتیب لنگر وارد بر اتصال،
- (۱۱-پ) اساس مقطع تیر، بار خطی وارد بر بال تیر و بار
- (۱۲-پ) وارد بر بال تیر یا اتصال می باشد.
- (۱۳-پ) لازم به ذکر است که در این محاسبات، با دو لنگر
- (۱۴-پ) متفاوت روبرو هستیم. یکی لنگری که بر انتهای
- تیر و اتصال وارد می شود، M_b ، و دیگری لنگر
- (۱۵-پ) داخلی که در اثر M_b در اجزای اتصال ایجاد
- (۱۶-پ) می شود، که همان M_x می باشد.
- (۱۷-پ)

پ-۲- محاسبه توزیع بار لنگر وارده بر روی اجزای اتصال

بار توزیع شده لنگر خمشی در اجزای اتصال مطابق با شکل پ-۱ و طبق روابط Roark [۱۸] به قرار زیر می باشد.

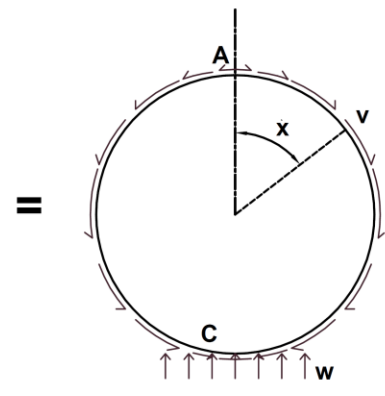


Roark's- Case 8



$$v = \frac{W \cdot \sin x}{\pi \cdot R}$$

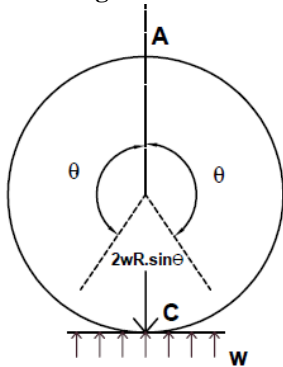
Roark's- Case 20



Design Loading

شکل پ-۱- توزیع بار محوری ناشی از لنگر خمشی روی اجزای اتصال [۱۸]

Figure P-1: Distribution of axial load due to bending moment on connection components [18]



8. Roark's formula [18]

$$M_A = \frac{w \cdot R^2}{2\pi} \left(\pi(s^2 - 0.5) - \frac{sc - \theta}{2} - s^2 \left(\theta + \frac{2s}{3} \right) - k_2(2s + sc - \pi + \theta) \right) \quad (18-پ)$$

$$M_C = \frac{-w \cdot R^2}{2\pi} \left(\frac{\pi + sc - \theta}{2} - \frac{\theta}{2} + \theta s^2 - \frac{2s^3}{3} + k_2(2s + sc - \pi + \theta) \right) \quad (19-پ)$$

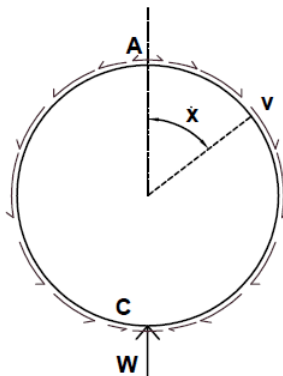
$$N_A = \frac{-wR s^3}{3\pi} \quad (20-پ)$$

$$V_A = 0 \quad (21-پ)$$

$$LT_M = \frac{-wR^2}{2} (z - s)^2 (x - \theta)^0 \quad (22-پ)$$

$$LT_N = -wRz(z - s)(x - \theta)^0 \quad (23-پ)$$

$$LT_v = -wRu(z - s)(x - \theta)^0 \quad (24-پ)$$



20. Roark's formula [18]

$$M_A = \frac{WR}{2\pi} (k_2 - 0.5) \quad (25-پ)$$

$$M_C = \frac{WR}{2\pi} (k_2 + 0.5) \quad (26-پ)$$

$$N_A = \frac{0.75W}{\pi} \quad (27-پ)$$

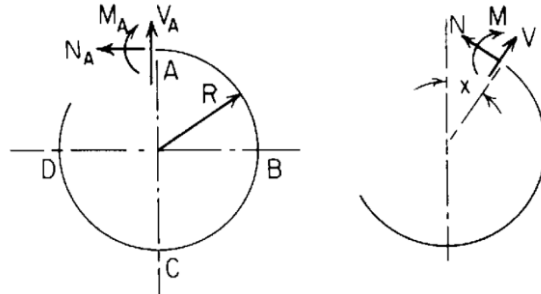
$$V_A = 0 \quad (28-پ)$$

$$LT_M = \frac{WR}{\pi} \left(1 - u - \frac{xz}{2} \right) \quad (29-پ)$$

$$LT_N = \frac{-W}{2\pi} xz \quad (30-پ)$$

$$LT_v = \frac{W}{2\pi} (z - xu) \quad (31-پ)$$

مطابق با شکل پ-۲، مقادیر نیروهای داخلی در یک حلقه مطابق روابط زیر می‌باشد [۱۸]:



شکل پ-۲: نیروهای داخلی ایجاد شده در یک حلقه [۱۸]

Figure P-2: Internal forces generated in a ring[18]

$$M = M_A - N_A R(1 - u) + V_A R z + L T_M \quad (32-پ)$$

$$N = N_A u + V_A z + L T_N \quad (33-پ)$$

$$V = -N_A z + V_A u + L T_V \quad (34-پ)$$

$$z = \sin x, u = \cos x, n = \sin \theta \text{ and } m = \cos \theta \quad (35-پ)$$

$$s = \sin \theta, c = \cos \theta \quad (36-پ)$$

بنا بر اصل جمع آثار قوا در تحلیل سازه‌ها، ترکیب نیروها، لنگرها و تنش‌ها به شکل زیر می‌باشد [۱۸]:

$$M_x = M_{x.case8} + M_{x.case20} \quad (37-پ)$$

$$N_x = N_{x.case8} + N_{x.case20} \quad (38-پ)$$

$$V_x = V_{x.case8} + V_{x.case20} \quad (39-پ)$$

$$\tau_x = \frac{V_x}{A_s} \quad (40-پ)$$

$$\sigma_{x(in,out)} = -\frac{M_x \cdot y_{1,2}}{I} + \frac{N_x}{A} \quad (41-پ)$$

$$\sigma_{von} = [\max(\sigma_{in}, \sigma_{out})^2 + 3\tau^2]^{0.5} \quad (42-پ)$$

ترکیب نیروها در نقطه A به شکل زیر می‌باشد [۱۸]:

$$N_A = \left[\frac{-w \cdot R \cdot S^3}{3\pi} + \frac{0.75W}{\pi} \right] \quad (43-پ)$$

$$M_A = \left[\frac{w \cdot R^2}{2\pi} \left(\pi(s^2 - 0.5) - \frac{sc - \theta}{2} - s^2 \left(\theta + \frac{2s}{3} \right) - k_2(2s + sc - \pi + \theta) \right) + \left(\frac{WR}{2\pi} (k_2 - 0.5) \right) \right] \quad (44-پ)$$

$$V_A = 0 \quad (45-پ)$$

ترکیب نیروها در نقطه X به شکل زیر می باشد [۱۸]:

$$N_x = N_A u + V_A z + LT_N = \left[\frac{-w \cdot R \cdot S^3}{3\pi} + \frac{0.75W}{\pi} \right] u + 0 + \left(0 + \frac{-W}{2\pi} xz \right) \quad (\text{پ-۴۶})$$

$$M_x = M_A - N_A R(1-u) + V_A R z + LT_M = \left[\frac{w \cdot R^2}{2\pi} \left(\pi(s^2 - 0.5) - \frac{sc - \theta}{2} - s^2 \left(\theta + \frac{2s}{3} \right) - k_2(2s + sc - \pi + \theta) \right) + \left(\frac{WR}{2\pi} (k_2 - 0.5) \right) \right] - \quad (\text{پ-۴۷})$$

$$V_x = -N_A z + V_A u + LT_V = - \left[\frac{-w \cdot R \cdot S^3}{3\pi} + \frac{0.75W}{\pi} \right] R \cdot (1-u) + 0 + \left(\frac{WR}{\pi} \cdot \left(1-u - \frac{xz}{2} \right) \right) \quad (\text{پ-۴۸})$$

با استفاده از روابط بالا، ترکیب تنش‌ها در نقطه X به شکل زیر می باشد:

$$\tau_x = \frac{V_x}{A_s} = \left(\frac{1}{A_s} \right) \cdot \left\{ - \left[\frac{-w \cdot R \cdot S^3}{3\pi} + \frac{0.75W}{\pi} \right] z + \left(\frac{W}{2\pi} (z - xu) \right) \right\} \quad (\text{پ-۴۹})$$

$$\sigma_{in,out} = \left(- \frac{M_x \cdot y_2}{I} + \frac{N_x}{A} \right) = \left(- \frac{y_{1,2}}{I} \right) \cdot \left\{ \left[\frac{w \cdot R^2}{2\pi} \left(\pi(s^2 - 0.5) - \frac{sc - \theta}{2} - s^2 \left(\theta + \frac{2s}{3} \right) - k_2(2s + sc - \pi + \theta) \right) + \left(\frac{WR}{2\pi} (k_2 - 0.5) \right) \right] - \right. \quad (\text{پ-۵۰})$$

$$\left. - \left[\frac{-w \cdot R \cdot S^3}{3\pi} + \frac{0.75W}{\pi} \right] R \cdot (1-u) + \left(\frac{WR}{\pi} \cdot \left(1-u - \frac{xz}{2} \right) \right) \right\} + \left(\frac{1}{A} \right) \cdot \left\{ \left[\frac{-w \cdot R \cdot S^3}{3\pi} + \frac{0.75W}{\pi} \right] u + \left(\frac{-W}{2\pi} xz \right) \right\}$$

پس بنا به رابطه (پ-۴۲)، (پ-۴۹) و (پ-۵۰)، تنش فون میسز در نقطه X به شکل زیر می باشد:

$$\left\{ \begin{array}{l}
 A' = \left[\frac{-R.S^3}{3\pi} + \frac{0.75b_f}{\pi} \right] \quad (59-پ) \\
 B = -\frac{y_{1,2}}{I} \quad (60-پ) \\
 C' = \frac{b_f R}{\pi} \quad (61-پ) \\
 D' = \frac{-b_f}{2\pi} \quad (62-پ) \\
 E' = \frac{R^2}{2\pi} \left(\pi(s^2 - 0.5) - \frac{sc - \theta}{2} - s^2 \left(\theta + \frac{2s}{3} \right) - \right) + \left(\frac{b_f R}{2\pi} (k_2 - 0.5) \right) \quad (63-پ) \\
 \quad \quad \quad -k_2(2s + sc - \pi + \theta) \quad (64-پ) \\
 F = \frac{1}{A}
 \end{array} \right.$$

بررسی تابع تنش فون میس نشان می دهد که حداکثر مقدار این تابع، در زاویه ۱۳۵ درجه است:

$$\text{If } (x = 135^\circ = \frac{3\pi}{4} = 2.36): \sigma_{von} = \max \quad (67-پ)$$

$$\Rightarrow \sigma_{von(max)} = \sqrt{\left| B \cdot \left\{ E + A \cdot R(1 - \cos x) - C \cdot \left(1 - \cos x - \frac{x \cdot \sin x}{2} \right) \right\} + F \cdot \{ A \cdot \cos x + D \cdot x \cdot \sin x \} \right|^2 + 3[F \cdot \{-A \cdot \sin x - D \cdot (\sin x - x \cdot \cos x)\}]^2} \quad (68-پ)$$

$$= \sqrt{\left| (BE + BAR - BC) + (-BAR + BC + FA) \cdot (-0.707) + (0.5BC + FD) \times 2.36 \times 0.707 \right|^2 + 3[(-FA - FD) \cdot (0.707) + FD \times 2.36 \times (-0.707)]^2} \quad (69-پ)$$

$$\rightarrow \sigma_{von(max)} = \sqrt{\left| (BE + BAR - BC) + (-0.707) \cdot (-BAR + BC + FA) + 0.834BC + 1.67FD \right|^2 + 3[(-0.707)(FA + FD) - 1.67FD]^2} \quad (70-پ)$$

$$= w \cdot \sqrt{\left| (BE' + BA'R - BC') + (-0.707) \cdot (-BA'R + BC' + FA') + 0.834BC' + 1.67FD' \right|^2 + 3[(-0.707)(FA' + FD') - 1.67FD']^2} \\
 = w \cdot \alpha$$

همانطور که از رابطه (پ-۷۰) بوضوح مشخص است تنش فون میس حداکثر بصورت تابعی از بار خطی وارده بر ورق دیافراگم،

w ، توسط مولف بیان شده است.

$$\sigma_{von(max)} = w \cdot \alpha \quad (پ-۷۱)$$

$$\alpha = \sqrt{|(BE' + BA'R - BC') + (-0.707) \cdot (-BA'R + BC' + FA') + 0.834BC' + 1.67FD'|^2 + 3[(-0.707)(FA' + FD') - 1.67FD']^2} \quad (پ-۷۲)$$