

تحلیل دینامیکی سازه های نامتقارن متکی بر تکیه گاه لغزشی

محمد مهدی سعادتپور* - نصراله فلاح**

چکیده

هدف اصلی این مقاله تحقیق در مورد رفتار دینامیکی سازه های نامتقارن متکی بر پایه لغزشی است. برای نیل به این هدف از مدلی مطلوب که جوابگوی رفتار صلب - لغزشی پایه بوده و در عین حال کاربرد آن در معادلات اجزاء محدود ساده باشد استفاده شده است. به منظور دستیابی به حل مسأله، سطح تماس تکیه گاه لغزشی با تعدادی اجزاء برشی گسسته سازی شده است. برای دستیابی به حصول حل دقیق مسأله روش اجزاء محدود با رفتار صلب - پلاستیک کامل مورد استفاده قرار گرفته است. بر اساس مدل پیشنهاد شده و تهیه برنامه کامپیوتری مناسب مطالعات پارامتریک صورت گرفته و طیفهای مناسب پاسخ بر اساس شتابنگاشت زلزله ال سنترو ترسیم شده است. این طیفها مؤثر بودن تکیه گاه لغزشی را در کاهش پاسخ پیچشی به همان خوبی پاسخ خطی نشان می دهند.

* استادیار دانشکده مهندسی عمران - دانشگاه صنعتی اصفهان

** عضو هیات علمی بخش مهندسی عمران - دانشگاه گیلان

مقدمه

محافظت ساختمانها در مقابل زلزله ممکن است بر یکی از دو روش "تأمین مقاومت" و "جداسازی پایه"^۱ صورت گیرد. در روش تأمین مقاومت که همان روش سنتی یا متداول طراحی در مقابل زلزله است، اجزاء ساختمان با ظرفیت کافی در مقابل حد اکثر نیروی ناشی از زلزله محتمل در طول عمر مفید ساختمان طراحی شده و شکل پذیری لازم برای آنها پیش بینی می شود، لکن در روش "جداسازی پایه" در حقیقت به جای تأمین ظرفیت سعی در کاهش شدت حقیقی زلزله اثر کننده به ساختمان می شود. مزیت روش اخیر در رفتار الاستیک سازه اصلی در هنگام وقوع یک زلزله شدید است. زیرا شدت زلزله قبل از اثر گذاری بر روی سازه اصلی کاهش می یابد.

جداسازی پایه ساختمان نه تنها در سازه های دو بعدی در قالب کاهش شدت زلزله ورودی باعث تنزل پاسخ می شود [۱ تا ۶]، بلکه در سازه های نامتقارن سه بعدی علاوه بر کاهش شدت زلزله در تغییر وضعیت مرکز سختی نسبت به مرکز جرم نیز مؤثر واقع می شود [۳]. پاسخ زلزله ساختمانها، وقتی که رفتار سازه خطی فرض شود، توسط محققین مختلف در طول سالیان بررسی شده است. برای چنین سیستمهایی پارامترهای کنترل کننده و اثر هر یک از این پارامترها بر روی رفتار سیستم، و از جمله اثر کوپله بودن حرکت پیچشی و خطی مطالعه شده است [۶ و ۷]. مبنای مقایسه برای بررسی کمی عوامل مؤثر، سازه متناظر غیر کوپله است.

نتایج مطالعات خطی سازه های کوپله به دلیل رفتار غیر خطی الاستیک - پلاستیک این سازه ها در مقابل حرکت شدید زلزله نمی تواند مستقیماً برای طراحی مورد استفاده قرار گیرد. لذا برای دستیابی به نتایج مطلوبتر و وقوف به رفتار حقیقی لازم است مطالعات بیشتری با فرض غیر خطی بودن رفتار صورت گیرد. چنین مطالعه ای به صورت نسبتاً کاملی برای سازه یک طبقه توسط کریستوفوروجوبرا صورت گرفته است [۶]. بر مبنای این مطالعه نتیجه می شود که پاسخ سازه های غیرمتقارن علاوه بر پارامترهای مطروحه در رفتار خطی این سازه ها، به تراز تسلیم یا مقاومت برشی و گشتاور پیچشی نیز وابسته است.

به منظور احتراز از پیچیدگیهایی که در برخورد عملی با سازه های ساده غیر متقارن با آن مواجه

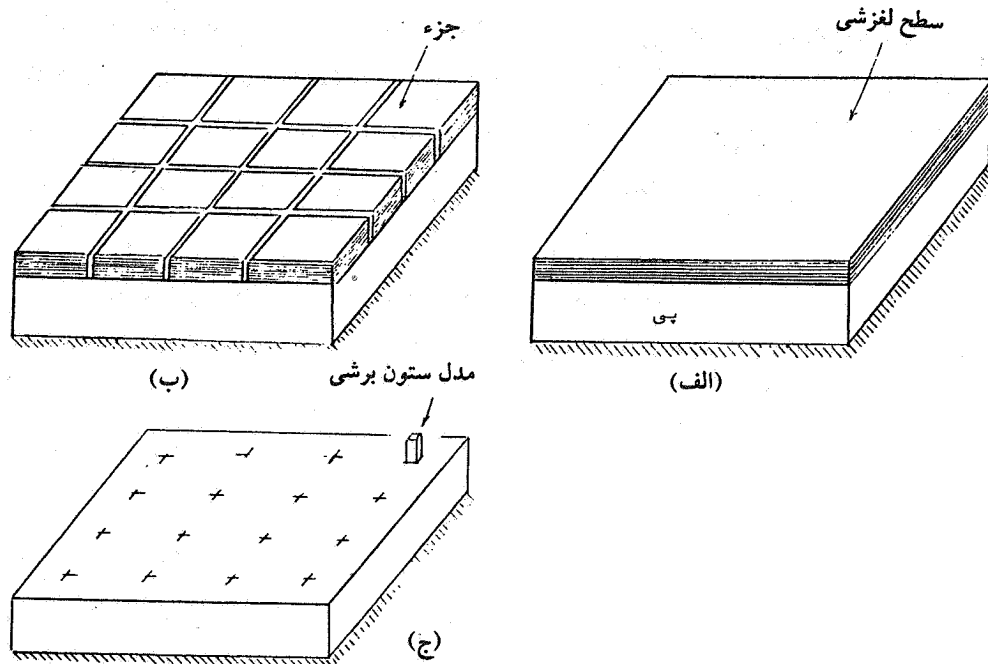
هستیم، به عنوان جایگزینی برای تأمین استحکام لازم اعضا، می توان به جداسازی سازه از زمین اقدام نمود [۵]. از روشهای امکانپذیر جداسازی ارتعاشی یک ساختمان از زمین می توان استفاده از پایه لغزشی را نام برد. پایه لغزشی به نحو مؤثری در تخفیف شتاب القایی زمین به سازه اصلی کارا بوده و تحلیل دینامیکی چنین پایه ای توسط محققین مختلف انجام یافته است [۵]. اما تا آنجا که از مراجع بر می آید رفتار پیچشی یک سیستم لغزشی نامتقارن هنوز مورد مطالعه چندانی قرار نگرفته است. تأکید اصلی مقاله حاضر بر آنالیز دینامیکی سازه های لغزشی نامتقارن است. برای رسیدن به چنین هدفی محیط پیوسته تکیه گاه لغزشی مطابق شکل ۱ به تعداد محدودی اعضا تجزیه می شود و با این کار بررسی رفتار لغزشی تکیه گاه تحت نیروی برشی و گشتاور پیچشی به روش اجزاء محدود میسر می شود. هر یک از این اجزا که به منزله یک ستون کوچک صلب است با یک فنر الاستیک - پلاستیک کامل^۱ با سختی بسیار زیاد (مثلاً از مرتبه 10^4 برابر سختی ستونهای سازه اصلی) و با مقاومت محدود متناظر با مقاومت لغزشی سطح مدل می شود (شکل ۱). البته واضح است در صورتی که رفتار پایه الاستیک فرض شود، به دلیل وجود اثرات متقابل بین اجزایی که در شکل ۱-ب نشان داده شده است تنها در شرایطی این مدل مطلوب خواهد بود که فرضیات کلی گسسته سازی^۲ محیط الاستیک مراعات شود. با توجه به سختی بسیار زیاد و نسبتاً نامحدود پایه این اثرات متقابل بی اهمیت جلوه می کنند و لذا ممکن است هر جزء به شکل یک ستون برشی با سختی بسیار زیاد و مقاومت محدود در نظر گرفته شود.

معادلات سیستم

برای فرمولبندی معادلات یک سیستم سازه ای با عدم تطابق مراکز جرم و سختی بر روی یک تکیه گاه لغزشی، مدل ساده شکل ۲ را در نظر می گیریم. لایه لغزشی بین زمین و سازه را می توان به صورت یک سطح مسطح در نظر گرفت که در هر نقطه آن رفتار صلب - لغزشی وجود دارد، به این نحو که تا هنگام فرار رسیدن تنش لغزشی تمایلی به حرکت نسبی پایه نسبت به این سطح وجود

1- Rigid - Perfectly Plastic

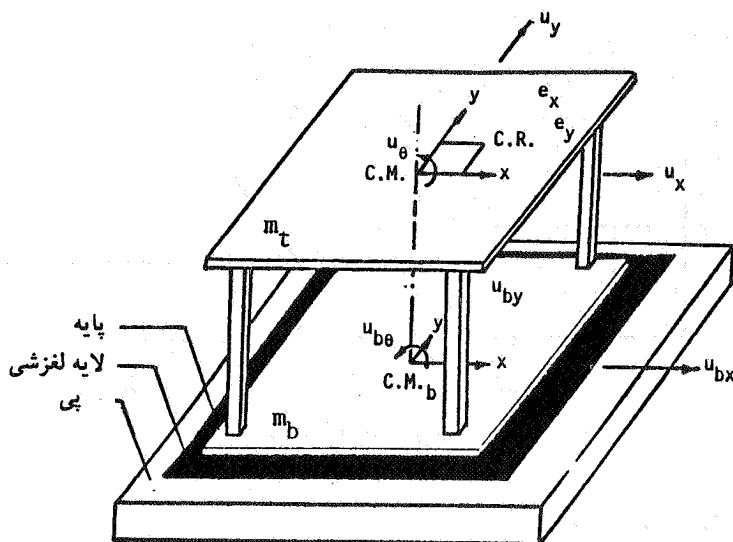
2- Discretization



شکل ۱ - مدل ستون کوچک برای تکیه گاه لغزشی

ندارد و با فرا رسیدن این مقدار حدی تمایل به حرکت به وجود می آید. با فرارسیدن حد لغزشی تمام نقاط سطح، حالت ثابت بودن پایه سازه اصلی به زمین از بین می رود و سازه به وضعیت مکانیزم در می آید. در این مقاله فرضیات زیر مورد توجه قرار می گیرند: (۱) ضریب اصطکاک بین سطوح لغزشی در حین حرکت سازه ثابت می ماند، (۲) رفتار سازه الاستیک خطی است، (۳) سطح تحتانی لغزشی نسبت به زمین هیچ حرکت خطی و دورانی یا پیچشی ندارد.

به منظور مدل نمودن حرکت لغزشی پایه ابتدا مطابق شکل ۱-ب پایه را به تعداد محدودی اجزاء تقسیم کرده و با توجه به محدود بودن ابعاد هر جزء خاصیت لغزشی آن را در مرکز خودش به صورت متمرکز در نظر می گیریم (شکل ۳-الف). همچنین به منظور فائق آمدن بر مشکلات محاسباتی رفتار صلب - لغزشی هر جزء، آن جزء در قالب یک ستون الاستیک - پلاستیک کامل مدل می شود (شکل ۳-ب). در این مدل سختی جانبی ستون بسیار بزرگ اختیار می شود و در



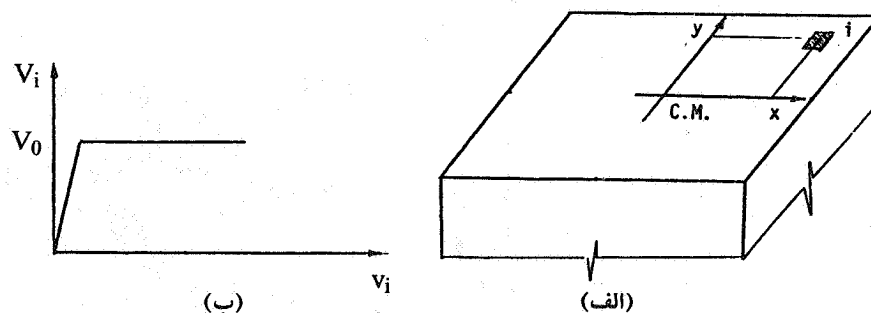
شکل ۲ - سازه سه بعدی بر روی تکیه گاه لغزشی

ضمن حد پلاستیک آن همان حد لغزشی جزء مربوطه خواهد بود. چنین مدلی قبلاً نیز برای حرکت لغزشی خطی مورد استفاده قرار گرفته و نتایج مطلوب آن تأیید شده است [۴]. علاوه بر آن، از آنجا که در یک رفتار حقیقی زمین زیر پی هرگز به صورت صلب کامل عمل نمی کند انتخاب یک ضریب سختی غیر نامحدود برای اجزاء مدل توجیه پذیر است.

سیستم سازه ای ۳ درجه آزادی شکل ۲ متکی بر تکیه گاه لغزشی را در نظر می گیریم. این تکیه گاه ۳ درجه آزادی اضافی در سیستم را معرفی می کند و لذا کل درجات آزادی دستگاه ۶ درجه خواهد بود. سیستم سازه ای اصلی ۳ درجه آزادی شکل ۲ ممکن است حقیقتاً ۳ درجه آزادی بوده و یا یک سیستم سازه ای N درجه آزادی باشد که در آن N تعداد طبقات است. چنین کاهش درجات آزادی به توجه به ارتعاش غالب سیستمهای ایزوله شده در مودهای اولیه ارتعاشی معقولاً در دسترس می رسد.

برای سیستم سازه ای شکل ۲ با درجات آزادی نشان داده شده در روی شکل معادلات حرکت

دینامیکی چنین است [۸]:



شکل ۳ - جزء i همراه با منحنی نیرو - جابجایی آن

$$\underline{M}\ddot{\underline{U}} + \underline{C}\dot{\underline{U}} + \underline{K}\underline{U} = -\underline{M} \underline{p} \ddot{v}_g \quad (1)$$

که در آن \underline{M} ماتریس جرم، \underline{C} ماتریس استهلاک، \underline{K} ماتریس سختی همگی با ابعاد 6×6 و \underline{U} بردار جابجایی و \underline{p} ماتریس انتقال استاتیکی حرکت زمین به درجات آزادی است (ضمیمه ۱). در معادله (۱) ماتریس سختی یک ماتریس ثابت نبوده و با قرار گرفتن هر یک از اجزاء پایه در شرایط لغزشی، سختی آن از سختی کلی سطح لغزشی حذف می‌شود. بنابراین در هر مرحله حل معادله (۱) لازم است وضعیت جدید ماتریس \underline{K} مشخص شود. حل نموی که بعداً به تشریح آن خواهیم پرداخت نیاز به وارونه کردن ماتریس سختی مؤثر دارد که وقت گیر و هزینه بر است. به منظور دستیابی به یک روش حل مناسبتر دستگاه معادله (۱) را به دو دسته معادلات سه تایی تفکیک می‌کنیم. برای این کار ابتدا به جای اندازه‌گیری متداول بردار جابجایی سازه اصلی نسبت به زمین، آن را نسبت به جابجایی یا حرکت پایه تعریف می‌کنیم، اگر این بردار با \underline{v} مشخص شود و در یک نام‌گذاری مجدد جابجاییهای پایه با v_b نشان داده شود رابطه زیر برقرار خواهد بود:

$$\underline{U} = \underline{T} \begin{bmatrix} \underline{v} \\ \underline{v}_b \end{bmatrix} \quad (2)$$

$$\begin{bmatrix} u_x \\ u_{bx} \\ r u_\theta \\ r_b u_{b\theta} \\ u_y \\ u_{by} \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} 1 & 0 & 0 & 1 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 1 & 0 & 0 \\ 0 & 1 & 0 & 0 & r/r_b & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 0 & 1 & 0 \\ 0 & 0 & 1 & 0 & 0 & 1 \\ 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 1 \end{bmatrix} \begin{bmatrix} v_x \\ r v_\theta \\ v_y \\ v_{bx} \\ r_b v_{b\theta} \\ v_{by} \end{bmatrix}$$

در این معادلات اندیسهای x و θ و y به ترتیب برای راستای x ، θ و y بکار رفته و اندیس b تعلق جابجایی مربوطه را به حرکت لغزشی پایه نشان می دهد. r و r_b به ترتیب شعاعهای ژیراسیون پایه و سازه اصلی هستند و یکسان فرض می شوند و در ضمن از درجه آزادی $r\theta$ به جای θ استفاده شده است. با اعمال ماتریس تبدیل T به ماتریسهای خواص در معادله (۱)، این معادله به دو دسته معادلات سه تایی تفکیک می شوند که به صورت زیر خواهند بود:

$$\underline{m}\ddot{\underline{v}} + \underline{c}\dot{\underline{v}} + \underline{k}\underline{v} = -\underline{m}\ddot{\underline{v}}_g - \underline{m}\ddot{\underline{v}}_b \quad (۳-الف)$$

$$(\underline{m} + \underline{m}_b)\ddot{\underline{v}}_b + \underline{c}_b\dot{\underline{v}}_b + \underline{k}_b\underline{v}_b = -(\underline{m} + \underline{m}_b)\ddot{\underline{v}}_g - \underline{m}\ddot{\underline{v}} \quad (۳-ب)$$

به طوری که:

$$\underline{m} = m \begin{bmatrix} 1 & 0 & 0 \\ 0 & 1 & 0 \\ 0 & 0 & 1 \end{bmatrix}, \quad \underline{k} = \begin{bmatrix} k_x & -\frac{e_y}{r} k_x & 0 \\ -\frac{e_y}{r} k_x & k_\theta & \frac{e_x}{r} k_y \\ 0 & \frac{e_x}{r} k_y & k_y \end{bmatrix} \quad (۴-الف)$$

$$\underline{m}_b = m_b \begin{bmatrix} 1 & 0 & 0 \\ 0 & 1 & 0 \\ 0 & 0 & 1 \end{bmatrix}, \quad \underline{k}_b = \begin{bmatrix} k_{bx} & -\frac{e_{by}}{r_b} k_{bx} & 0 \\ -\frac{e_{by}}{r_b} k_{bx} & k_{b\theta} & \frac{e_{bx}}{r_b} k_{by} \\ 0 & \frac{e_{bx}}{r_b} k_{by} & 0 \end{bmatrix} \quad (۴-ب)$$

و c_b و e_b به ترتیب ماتریسهای استهلاك سازه اصلی و پایه لغزنده هستند و ماتریس اخیر را می توان صفر فرض کرد.

مزیت فزومول سازی فوق در این است که هر دو دستگاه معادلات (۳)، دارای ۳ معادله بوده و در ضمن تنها ماتریس مشخصه که ممکن است تغییر کند ماتریس سختی \underline{k}_b است که بعداً در باره آن بحث خواهیم کرد.

فرم نموی معادلات تعادل و حل آنها

با توجه به فرم گسسته برداری تحریک \ddot{v}_g که در فواصل زمانی بسیار کوچک ارانه می شود و نیز با در نظر گرفتن متغیر بودن ماتریس سختی \underline{k}_b ، طبیعتاً روش حل معادلات (۳) یک روش نموی است. بنابراین ابتدا فرم نموی معادلات (۳) با نادیده گرفتن c_b چنین می شد:

$$\underline{m} \ddot{\Delta v} + \underline{k} \Delta v = -\underline{r}_t \Delta v_g - \underline{m} \ddot{v}_g \quad (۵-الف)$$

$$\underline{r}_t \Delta \ddot{v}_b + \underline{k}_b \Delta \dot{v}_b = -\underline{m}_t \Delta v_g - \underline{m} \Delta \ddot{v}_g \quad (۵-ب)$$

که در آن $\underline{m}_t = \underline{m}_b + \underline{m}$ مجموع ماتریسهای جرم پایه و سازه اصلی بوده و علامت Δ در جلوس هر کمیت پاسخ برداری \underline{R} چنین معنی می دهد.

$$\Delta \underline{R} = \underline{R}^{t+\Delta t} - \underline{R}^t \quad (۶)$$

الگوهای مختلفی برای حل معادلات (۵) وجود دارد. هر گاه الگوی مورد نظر انتخاب شود معادلات (۵) باز هم ساده تر می شوند، به طوری که به جای استفاده توأم از دو دستگاه معادلات می توان آنها را به یک دستگاه تبدیل نمود. هر گاه از الگوی شتاب - ثابت استفاده شود می توان نوشت:

$$\bar{m} \Delta \ddot{v} = \Delta \underline{P} - \bar{m} \Delta \ddot{v}_b \quad (۷- الف)$$

$$\tilde{m} \Delta \ddot{v}_b = \Delta \tilde{P} - \bar{m} \Delta \ddot{v} \quad (۷- ب)$$

به طوری که

$$\bar{m} = \bar{m} + \frac{\Delta t}{2} \underline{c} + \frac{\Delta t^2}{6} \underline{k} \quad (۸- الف)$$

$$\tilde{m} = \bar{m} + \frac{\Delta t^2}{6} \underline{k}_b \quad (۸- ب)$$

$$\Delta \underline{P} = -\bar{m} \ddot{v}_g - (\Delta t \underline{c} + \frac{\Delta t^2}{6} \underline{k}) \ddot{v} - \Delta t \underline{k} \dot{v} - (\bar{m} \ddot{v} + \underline{c} \dot{v} + \underline{k} v) \quad (۹- الف)$$

$$\Delta \tilde{P} = -\bar{m}_t \ddot{v}_g - (\frac{\Delta t}{6} \ddot{v}_b - \Delta t \dot{v}_b) \underline{k}_b - (\bar{m}_t \ddot{v}_b + \tilde{F}) - \bar{m} \ddot{v} \quad (۹- ب)$$

و \tilde{F} نیروی بازگرداننده است. کلیه پارامترهای موجود در سمت راست معادلات (۸) و (۹) در ابتدای گام زمانی معین هستند.

اکنون با حل معادله (۷- الف) برای $\Delta \ddot{v}$ و قرار دادن جواب در معادله (۷- ب) نمودار شتاب پایه، $\Delta \ddot{v}_b$ به دست می آید.

$$\Delta \ddot{v} = \bar{m}^{-1} (\Delta \underline{P} - \bar{m} \Delta \ddot{v}_b) \quad (10)$$

$$(\bar{m} - \bar{m} \bar{m}^{-1} \bar{m}) \Delta \ddot{v}_b = \Delta \ddot{P} - \bar{m} \bar{m}^{-1} \Delta \underline{P} \quad (11)$$

در معادلات فوق ماتریس \bar{m} یک ماتریس ثابت بوده و لذا در صورت ثابت نگهداشتن گام زمانی Δt کافی است فقط برای یک مرتبه معکوس آن محاسبه شده و همواره مورد استفاده قرار گیرد. از حل معادله (۱۱) بردار $\Delta \ddot{v}_b$ تعیین می شود که با قرار دادن آن در معادله (۱۰) بردار $\Delta \ddot{v}$ به دست می آید، سپس با استفاده از معادلات زیر برای هر دو کمیت v و v_b محاسبات تکمیل می شود.

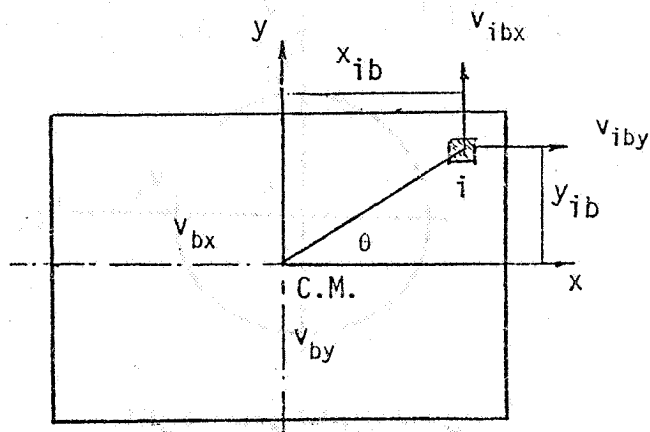
$$\Delta \dot{R} = \ddot{R} \Delta t + \Delta \ddot{R} \frac{\Delta t}{2} \quad (12 - \text{الف})$$

$$\Delta R = \dot{R} \Delta t + \ddot{R} \frac{\Delta t^2}{2} + \Delta \ddot{R} \frac{\Delta t^2}{6} \quad (12 - \text{ب})$$

فاز لغزشی و غیر لغزشی

حل معادلات (۱۱) و (۱۲) تا زمانی که ماتریس سختی پایه k_b بدون تغییر بماند. یعنی هیچ یک از اجزاء پایه از حالت لغزشی به غیر لغزشی و بالعکس و یا از یک حالت لغزشی به حالت دیگر لغزشی تغییر فاز ندهند، بدون اصلاح ماتریسهای ضرایب و فقط با اصلاح بردارهای $\Delta \underline{P}$ و $\Delta \ddot{P}$ به سادگی انجام می گیرد. این عدم اصلاح ماتریس k_b به مفهوم صرفه جویی در مثلی کردن ماتریس ضریب در معادله (۱۱) در هر گام زمانی محاسبات است. واضح است که با تغییر وضعیت هر یک از اجزاء پایه ماتریس سختی k_b تغییر می کند، و لذا لازم است در گام جدید محاسباتی از ماتریس اصلاح شده k_b استفاده کرد.

ملاک تغییر وضعیت هر یک از اجزاء پایه را می توان از روی سطح تسلیم و راستای افزایش جابجایی بر اساس اصول پلاستیسیته تعیین کرد. برای این منظور لازم است ابتدا مؤلفه های نمو جابجایی هر جزء مشخص شود. با دقت در شکل ۴ این محاسبه به صورت زیر انجام می پذیرد:



شکل ۴ - مؤلفه های جابجایی جزء i

$$\Delta v_{ibx} = \Delta v_{bx} - y_{ib} \Delta v_{b\theta} \quad (14)$$

$$\Delta v_{iby} = \Delta v_{by} + x_{ib} \Delta v_{b\theta}$$

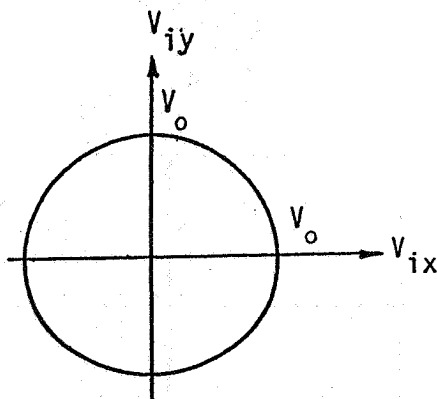
حرکت از فاز غیر لغزشی به فاز لغزشی - فاز لغزشی عضو i ام وقتی در شرف انجام است که وضعیت نیروی برشی در جزء مورد نظر روی مرز تسلیم قرار گیرد، برای دستیابی به وضعیت نیروی برشی جزء i از معادلات زیر استفاده می شود که در آن اندیسهای 0 و 1 دو گام متوالی را نشان می دهد.

$$v_{ix}^1 = v_{ix}^0 + k_{ibx} \Delta v_{ibx} \quad (15)$$

$$v_{iy}^1 = v_{iy}^0 + k_{iby} \Delta v_{iby}$$

به طوری که $k_{ibx} = k_{iby}$ سختی جزء i ام پایه بوده و برای سهولت محاسبات برای تمام اجزاء پایه ای یکسان فرض می شود. آستانه لغزش برای جزء i ام وقتی فرا می رسد که معادله

$$\left(\frac{V_{ix}}{V_0}\right)^2 + \left(\frac{V_{iy}}{V_0}\right)^2 = 1 \quad (16)$$



شکل ۵ - منحنی تسلیم پایه لغزشی

که در حقیقت معادله منحنی تسلیم است ارضا شود. در این معادله V_0 حد لغزش جزء پایه است. ترسیم معادله (۱۶) در شکل ۵ نشان داده شده است. ماتریس سختی مماسی پایه سازه در هر وضعیت تغییر شکل با استفاده از روشی که توسط کان و جوپرا ارائه شده است [۶]، به صورت زیر نوشته می شود:

$$\underline{k}_b = \underline{k}_b^e - \underline{k}_b^c \quad (17)$$

به طوری که \underline{k}_b^e همان ماتریس \underline{k}_b در شرایطی است که کلیه اجزاء پایه در رژیم الاستیک باشند، یعنی هنوز در آستانه لغزش قرار نگرفته باشند. این ماتریس در معادله (۴ - ب) داده شده است. ماتریس \underline{k}_b^c ماتریس تصحیحی به خاطر تغییر وضعیت یک یا چند جزء پایه از رژیم الاستیک به رژیم پلاستیک و یا از یک وضعیت پلاستیک به وضعیت دیگر پلاستیک است. بنابراین ماتریس \underline{k}_b^c را در حالت کلی می توان از حاصل جمع زیر به دست آورد:

$$\underline{k}_b^c = \sum_i^{N_p} \underline{k}_{ib}^c \quad (18)$$

به طوری که N_p تعداد اجزاء پلاستیک است. ماتریس k_{ib}^c را می توان به کمک اصول پلاستیسیته محاسبه کرد. برای حالت وجود تقارن نسبت به محور y که موجب صفر شدن e_x و در نتیجه تا حدودی ساده شدن محاسبات می شود بدون این که لطمه ای به کلیت حل وارد شود، ماتریس k_{ib}^c محاسبه شده است [۶]. واضح است در این حالت خاص درجات آزادی ۳ و ۶ با دیگر درجات آزادی غیر کویله بوده و بعد ماتریسهای خواص معادلات (۴) به ۲ تقلیل پیدا می کند.

حفظ وضعیت لغزشی یا بازگشت به وضعیت غیر لغزشی - هر گاه عضوی با شماره i در ابتدای گام زمانی در حالت پلاستیک باشد، با انجام محاسبات و تکمیل گام زمانی وضعیت جدید عضو پس از تعیین افزایش کار پلاستیک، ΔW_i^p ، برای آن عضو مشخص می شود. افزایش کار پلاستیک توسط رابطه زیر تعریف می شود:

$$\Delta W_i^p = (S_{ib})^T \Delta v_{ib}^p \quad (19)$$

به طوری که S_{ib} بردار نیروی مقاوم برای عضو i ام و Δv_{ib}^p نمو جابجایی پلاستیک است. نمو جابجایی پلاستیک از تفریق نمو جابجایی الاستیک از نمو جابجایی محاسبه شده بر اساس معادله (۱۴) بدست می آید. نمو جابجایی الاستیک به صورت زیر محاسبه می شود:

$$v_{ib}^e = (k_{ib}^e)^{-1} \Delta S_{ib} \quad (20)$$

که این نمو متناظر با درجات آزادی α و θ است.

مثال عددی

خصوصیات سیستم انتخابی - روش اجزاء محدود صلب - پلاستیکی که در بالا به توضیح آن پرداخته شد به طور موفقیت آمیزی برای سیستمهای لغزشی متقارن مورد استفاده قرار گرفته است [۴].

از آنجا که تعیین طیفهای پاسخ سازه نامتقارن لغزشی وقت گیر و پر هزینه است، جهت تقلیل زمان لازم و تسهیل در محاسبات از یک سازه نمونه متقارن نسبت به محور \dot{y} ($e_x = 0$) برای استخراج نتایج استفاده شده است. پارامترهای مورد بررسی عبارتند از:

$$\beta = \frac{m}{m_b}, \mu, \xi, T_x, \frac{e_x}{r}, \frac{\omega_\theta}{\omega_x}$$

به طوری که μ ضریب اصطکاک، ξ ضریب استهلاک و ω_θ و ω_x به ترتیب فرکانس دورانی و جانبی سازه غیر کوپله هستند. محدوده ای که برای هر یک از پارامترهای فوق انتخاب شده محدوده ای است که مشخصه های اغلب سازه های ساختمانی در آن محدوده قرار می گیرند. برای تحریک سیستم از مؤلفه شمالی - جنوبی شتابنگاشت زلزله ۱۹۴۰ امپریال ولی (ال سترو) استفاده شده است. به منظور حفظ همگرایی ودقت جوابها و همچنین حساسیت زیاد سیستم در شرایط انتقال فاز غیر لغزشی به لغزشی و بالعکس در هر گام، طول هر گام زمانی به اندازه کافی کوچک انتخاب شده است. ماتریس سختی پایه در طول هر گام ثابت فرض شده است، در حالی که ممکن است یک یا چند جزء پایه از حالت غیر لغزشی به لغزشی و یا بالعکس و یا تغییر وضعیت لغزشی تغییر فاز دهند. خطای حاصل از چنین فرضی با در نظر گرفتن نیروهای نامتوازن در انتهای هر گام زمانی جبران می شود. در صورت نیاز می توان از یک الگوی تکراری استفاده کرد.

طیفهای پاسخ - در شکلهای ۶ و ۷ به ترتیب طیفهای پاسخ شتاب مطلق خطی در راستای x و شتاب مطلق دورانی نظیر جرم فوقانی برای مقادیر مختلف ضریب اصطکاک μ رسم شده است. در اینجا هماهنگ با نتایج ارائه شده توسط دیگران [۱، ۲، ۴] برای ساختمانهای متقارن مشاهده می شود که طیف شتاب مطلق اعم از جانبی و یا پیچشی با کاهش ضریب اصطکاک تقلیل می یابد و برای ضرایب اصطکاک کوچکتر مقادیر این طیفها تقریباً مستقل از پروردسازه نظیر است. روند کاهش ارتفاع طیف برای هر دو درجه آزادی تقریباً یکسان است.

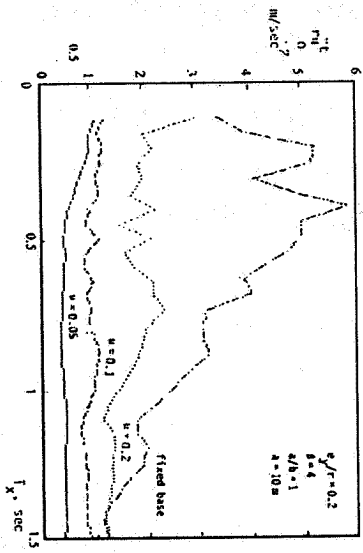
در شکلهای ۸ و ۹ طیفهای شتاب مطلق نظیر ضریب اصطکاک $\mu = 0.1$ برای سه مقدار متفاوت نسبت جرم فوقانی به جرم پایه، β نشان داده شده است. مشاهده می شود اثر نسبت جرم روی طیف پاسخ شتاب قابل توجه بوده و هر چه قدر نسبت جرم زیادتر باشد، وابستگی طیف به پرورد

کمتر شده و کاهش مقدار طیف نیز بیشتر است. البته نتیجهٔ اخیر برای حرکت جانبی در پریرودهای پایین صادق نیست.

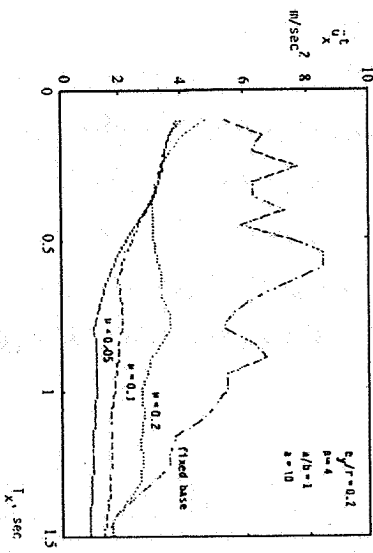
شکل‌های ۱۰ و ۱۱ طیف‌های پاسخ جابجاییهای نسبی جرم فوقانی نسبت به پایه را نشان می‌دهند. به طوری که ملاحظه می‌شود تکیه گاه لغزشی قادر است ماکزیمم جابجاییهای نسبی جانبی و پیچشی سازه اصلی را به نحو مؤثری کنترل کند. از این شکلهای استنباط می‌شود که تکیه گاه لغزشی در کنترل جابجایی جرم اصلی نسبت به پایه برای سازه های کوتاه پریرود مؤثرتر است تا برای سازه‌های بلند پریرود. شکل‌های ۱۲ و ۱۳ اثرات نسبت جرم β بر روی جابجایی نسبی را نشان می‌دهند. واضح است که با افزایش نسبت β تراز طیف جابجایی نسبی پایین می‌آید و این نتیجه سازگار با نتیجه ای است که در شکل‌های ۸ و ۹ به آن دست یافتیم.

در شکل‌های ۱۴ و ۱۵ حداکثر جابجایی لغزشی جانبی و پیچشی متناظر با سه مقدار متفاوت μ ارائه شده است. به طوری که مشاهده می‌شود هیچ نظم خاصی بر این جابجاییها مرتب نیست. اما می‌توان ادعا کرد که میانگین جابجایی لغزشی جانبی با کاهش ضریب اصطکاک افزایش می‌یابد؛ در صورتی که برای جابجایی لغزش پیچشی تغییر چندانی در این میانگین محسوس نیست.

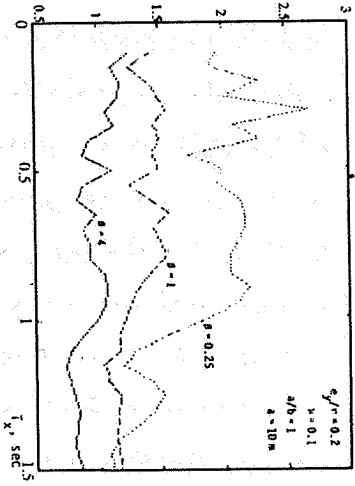
اثر پارام e_y/z در روی رفتار یک سیستم سه بعدی پیچشی در شکل‌های ۱۶ تا ۱۹ مورد توجه قرار گرفته است. در شکل ۱۶ ماکزیمم جابجایی نسبی جرم اصلی به جرم پایه برای یک سیستم غیر لغزشی با مقادیر مختلف e_y/z نشان داده شده است، در صورتی که شکل ۱۷ تکرار شکل ۱۶ برای یک سیستم لغزشی با ضریب لغزشی $\mu = 0.1$ است. به طوری که از شکل ۱۷ استنباط می‌شود در یک سازه لغزشی نامتقارن نسبت e_y/z در ماکزیمم جابجایی جانبی نامحسوس است. شکل‌های ۱۸ و ۱۹ به ترتیب ماکزیمم پیچش نسبی سازه نامتقارن با پایه ثابت و پایه لغزشی را نشان می‌دهند. مقایسه این دو شکل نشان می‌دهد که روند تغییرات منحنی‌ها تقریباً مشابه بوده و پایه لغزشی باعث کاهش پیچش نسبی می‌شود.



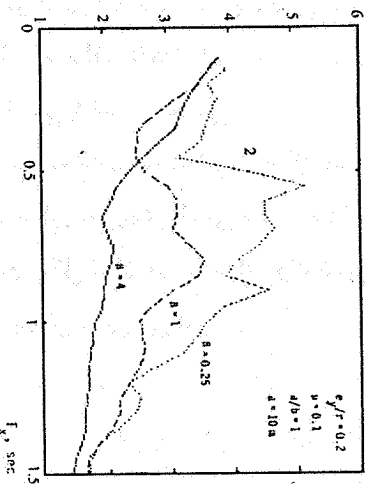
شکل ۷ - ماکزیمم شتاب مطلق سازه با پایه ثابت



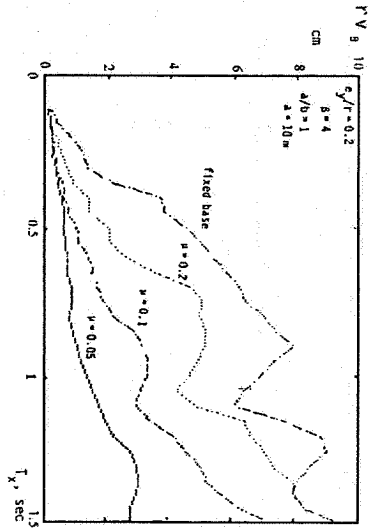
شکل ۸ - ماکزیمم شتاب مطلق سازه با پایه ثابت



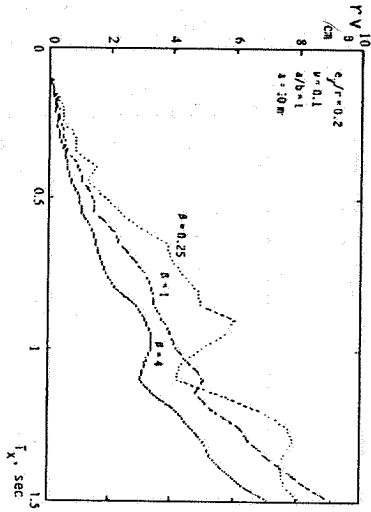
شکل ۹ - ماکزیمم شتاب مطلق سازه با پایه ثابت



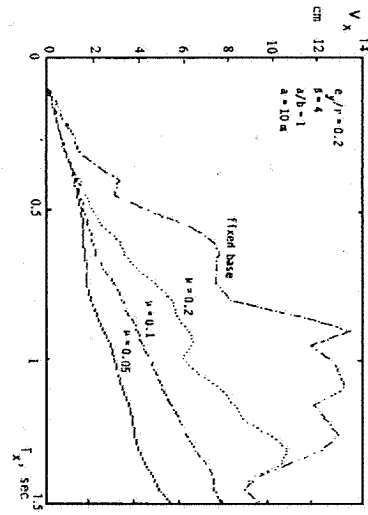
شکل ۱۰ - ماکزیمم شتاب مطلق سازه با پایه ثابت



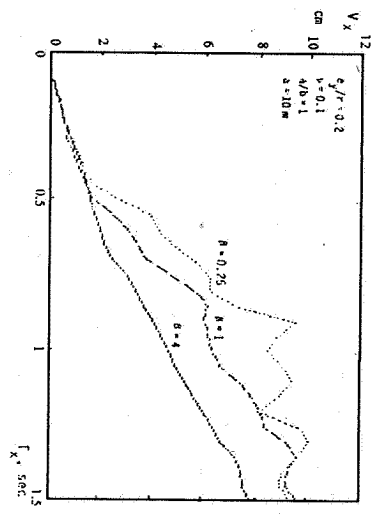
شکل ۱۱ - ماکزیمم جابجایی جانبی نسبی در جهت افقی



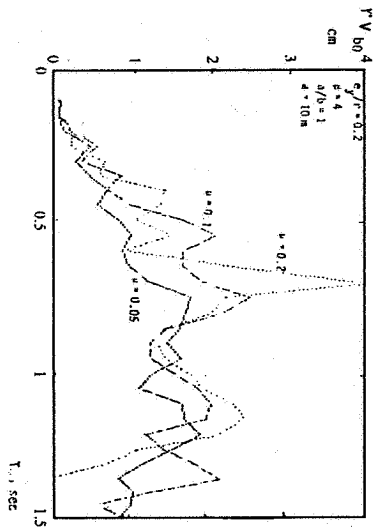
شکل ۱۳ - ماکزیمم جابجایی جانبی نسبی در جهت افقی



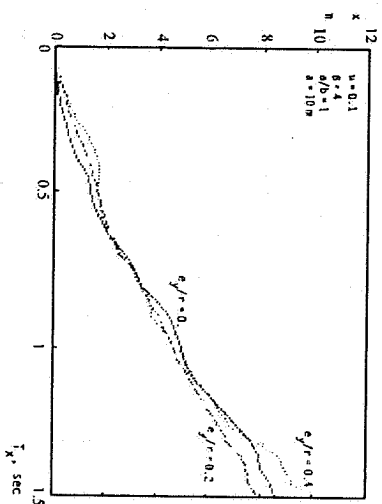
شکل ۱۰ - ماکزیمم جابجایی جانبی نسبی در جهت افقی



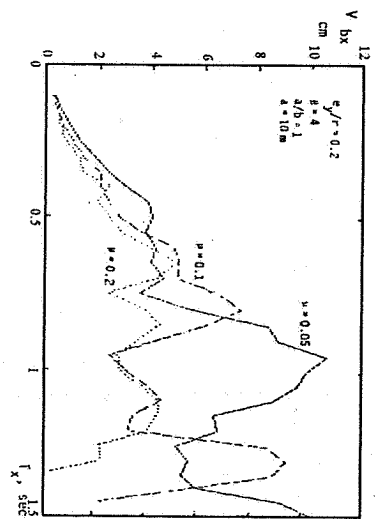
شکل ۱۲ - ماکزیمم جابجایی جانبی نسبی در جهت افقی



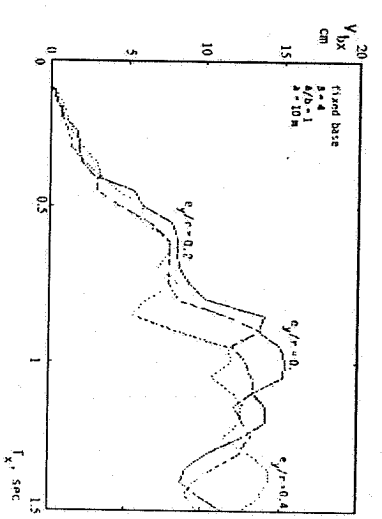
شکل ۱۵ - ماکزیمم جابجایی افزونی پیچشی



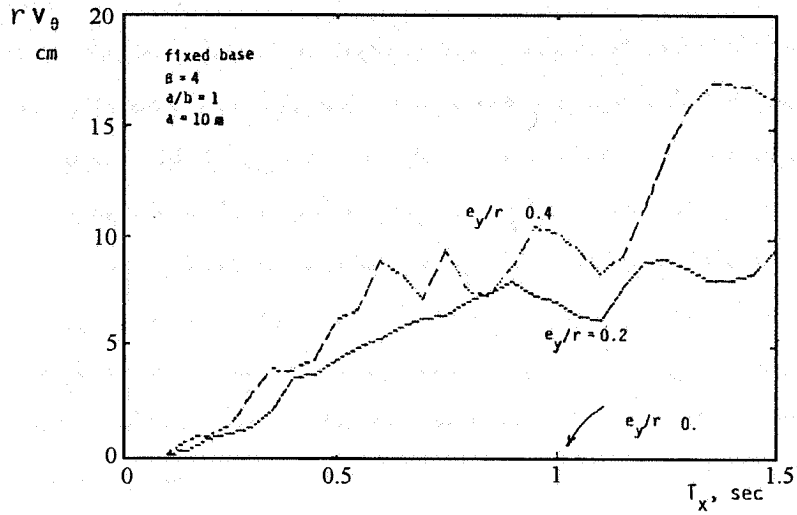
شکل ۱۷ - ماکزیمم جابجایی نسبی جانبی در سازه ایزوله شده



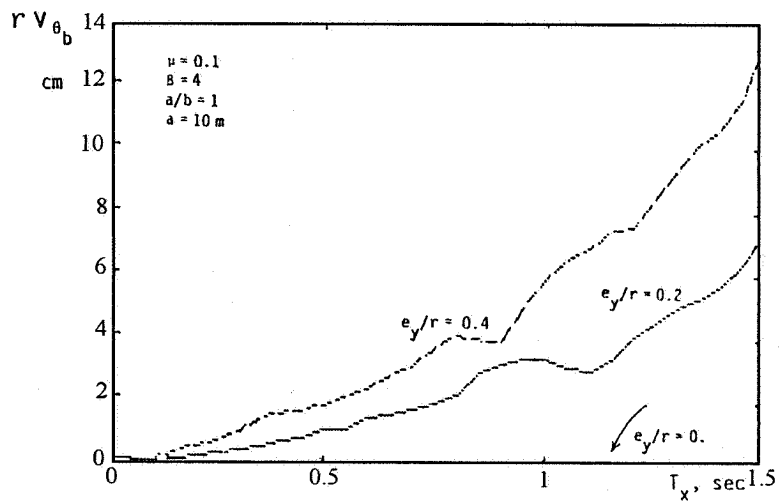
شکل ۱۴ - ماکزیمم جابجایی افزونی جانبی



شکل ۱۶ - ماکزیمم جابجایی نسبی جانبی در سازه پایه ثابت



شکل ۱۸ - ماکزیمم جابجایی پیچشی در سازه با پایه ثابت



شکل ۱۹ - ماکزیمم جابجایی نسبی پیچشی در سازه ایزوله شده

نتیجه گیری

به همان نحوی که در مورد سازه های دو بعدی لغزشی تحقیقات نشان داده است که با انتخاب مناسب ضریب اصطکاک میزان انرژی القائی به این سازه ها و در نتیجه شتاب مطلق ماکزیمم در هنگام زلزله به میزان قابل توجهی تخفیف می یابد، در مورد سازه های سه بعدی لغزشی نیز هم مؤلفه خطی و هم مؤلفه دورانی شتاب کاهش می یابد. این کاهش شتاب بستگی به مقدار ضریب اصطکاک دارد. همچنین نسبت جرم سازه اصلی به جرم پایه در طیف پاسخ شتاب مؤثر بوده و با بزرگتر شدن این نسبت وابستگی طیف به پریرود کم می شود. کاهش ضریب اصطکاک باعث افزایش جابجایی می شود اما نظم خاصی بر آن مترتب نیست. در یک سازه لغزشی سه بعدی اثر نسبت خارج از مرکز در ماکزیمم جابجایی جانبی محسوس نیست اما این اثر در کاهش جابجایی نسبی پیچشی کاملاً مشهود است.

مراجع

1. Mostaghel, N., Hejazi, M. and Tankabuchi, J., "Response of Sliding Structures to Harmonic Support Motion", *Earthquake Eng. Struc. Dyn.*, Vol. 11, pp. 355 - 366, 1983.
2. Mostaghel, N. and Tankabuchi, J., "Response of Sliding Structures to Earth - quake Support Motion", *Earthquake Eng. Struc. Dyn.*, Vol. 11, pp. 729-748, 1983.
3. Lee, D. M., "Base Isolation for Torsion Reduction in Asymmetric Structures under Earthquake Loading", *Earthquake Eng. Struc. Dyn.*, Vol. 8, pp. 349-359, 1980.
4. Yang, Y.-B., Lee, T.-Y. and Tsai, I.-C., "Response of Multi - Degree- of Free - dom Structures With Sliding Supports", *Earthquake Eng. Struc. Dyn.*, Vol.19, pp. 739-752, 1990.
5. Kelly, J. M., "Aseismic Base Isolation: Review and Bibliography", *Soil Dyn. Earthquake Eng.*, 5, pp. 202-216, 1986.
6. Kan, C. L. and Chopra, A. K., *Linear and Nonlinear Earthquake Responses of Simple Torsionally Coupled Systems*, UCB/EERC-79/03.
7. Pan, T.C. and Kelly, J. M., "Seismic Response of Torsionally Coupled Base Iso- lated Structures", *Earthquake Eng. Struc. Dyn.*, Vol. 11, pp. 749-770, 1983.

۸- فلاح، ن.، تحلیل دینامیکی سازه های نامتقارن متکی بر تکیه گاه لغزشی، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشکده مهندسی عمران، دانشگاه صنعتی اصفهان، ۱۳۷۰.

نمادها

ماتریس جرم سازه و پایه، ماتریس جرم سازه، ماتریس جرم پایه	$\underline{M}, \underline{m}, \underline{m}_b$
ماتریس سختی سازه و پایه، ماتریس سختی سازه، ماتریس سختی پایه	$\underline{K}, \underline{k}, \underline{k}_b$
ماتریس استهلاک سازه و پایه، ماتریس استهلاک سازه، ماتریس استهلاک پایه	$\underline{C}, \underline{c}, \underline{c}_b$
سختی عضو مقاوم i ام پایه به ترتیب در راستای x و راستای y	k_{ibx}, k_{iby}
همان سختی \underline{k}_b در شرایطی که کلیه اجزاء در حالت الاستیک باشند	\underline{k}_b^e
ماتریس سختی تصحیح کننده در حالتی که یک یا چند عضو پایه پلاستیک می شوند	\underline{k}_b^c
مختصات عضو مقاوم i ام سازه اصلی	x_i, y_i
مختصات عضو مقاوم i ام پایه	x_{ib}, y_{ib}
مختصات مرکز سختی سازه اصلی	e_x, e_y
مختصات مرکز سختی پایه	e_{xb}, e_{yb}
به ترتیب شعاع ژیراسیون سازه اصلی و پایه	r, r_b
بردار جابجایی سازه اصلی و پایه نسبت به زمین	\underline{U}
بردار جابجایی سازه اصلی نسبت به پایه	\underline{v}
بردار جابجایی پایه نسبت به زمین	\underline{v}_b
شتاب زمین	$\underline{\ddot{v}}_g$
بردار نیروی مقاوم پایه	\underline{S}_b
مؤلفه های نیروی برشی جزء i ام پایه به ترتیب در راستای x و راستای y	V_{ix}, V_{iy}
حد لغزشی جزء پایه	V_0
کار پلاستیک	W_p
بردار انتقال استاتیکی حرکت زمین	\underline{p}
نسبت جرم	β
ضریب اصطکاک	μ
نسبت استهلاک	ξ
پریود راستای x سازه متقارن نظیر	T_x
به ترتیب فرکانس راستای x و θ و y سازه متقارن نظیر	$\omega_x, \omega_\theta, \omega_y$

ضمیمه الف

ماتریس های مشخصه \underline{K} و \underline{M} و \underline{C} در معادله (۱) به صورت زیر ارائه می شوند.

$$\underline{K} = \begin{bmatrix}
 k_{bx} + k_x & -k_x & k_{x\theta} = k_{x\theta}^T & 0 \\
 -k_x & k_x & & \\
 \frac{1}{r_b}(e_{by} k_{bx} + e_y k_x) & \frac{1}{r_b} e_y k_x & \frac{1}{r_b^2}(k_{b\theta} + k_\theta) & -\frac{1}{r_b r} k_\theta & k_{\theta y} = k_{y\theta}^T \\
 \frac{1}{r} e_y k_x & \frac{1}{r} e_y k_x & -\frac{1}{r_b r} k_\theta & \frac{1}{r^2} k_\theta & \\
 0 & & \frac{1}{r_b}(e_{bx} k_{by} + e_x k_y) & -\frac{1}{r} e_x k_y & k_{by} + k_y & -k_y \\
 & & \frac{1}{r_b} e_x k_y & \frac{1}{r} e_x k_y & -k_y & k_y
 \end{bmatrix}$$

به طوری که

$$k_x = \sum_i k_{ix} \quad , \quad k_y = \sum_i k_{iy}$$

$$k_\theta = \sum_i k_{ix} y_i^2 + \sum_i k_{iy} x_i^2$$

$$e_x = \frac{1}{k_y} \sum_i k_{iy} x_i \quad , \quad e_y = \frac{1}{k_x} \sum_i k_{ix} y_i$$

و همچنین روابط با پارامترهای مشابه اما با اندیس برای پایه صادق است.

$$\underline{M} = \begin{bmatrix}
 m_b & & & & & & 0 \\
 & m & & & & & \\
 & & m_b & & & & \\
 & & & m & & & \\
 & & & & m_b & & \\
 & 0 & & & & m_b & \\
 & & & & & & m
 \end{bmatrix}$$

ماتریس استهلاك C را می توان به روش ریلی و با فرض ضرایب معین استهلاك بدست آورد.