

بررسی المان پایدارساز تور ماهیگیری بر رفتار پیچ شناور پروازی در امواج منظم

تقی علی اکبری^۱، مهدی عجمی^{۲*}، محمد مونسان^۳

^۱ دانشجوی دکتری / دانشگاه صنعتی شاهرود، آزمایشگاه ملی دریایی شهدای خلیج فارس، Aliakbari_Taghi@yahoo.com

^{۲*} استادیار دانشگاه صنعتی شاهرود، Mahdi.adjami@gmail.com

^۳ استادیار دانشگاه صنعتی شاهرود، m.moonsun@gmail.com

چکیده

اطلاعات مقاله

این مقاله به ارائه یک روش جدید ابداعی برای کاهش غلتش و پایدارساز کشتی‌ها با استفاده از تورهای ماهیگیری معمولی می‌پردازد. بررسی و کنترل رفتار شناور در امواج، از دغدغه‌های اصلی طراحان کشتی بوده است. روشهای مختلفی برای پایدارسازی کشتی در امواج استفاده شده است مانند مخازن ضدغلتش، ژئرو استبلازر و بالکهای ضدغلتش که هر یک مزایا و معایب خاص خود را دارند. در این مقاله، بررسی المان تور جهت کاهش دامنه رفتار در امواج و در حالت ایستایی به روش آزمایشات مدل فیزیکی شناور انجام شده است. آزمایشات مدل در حوضچه کشتش آزمایشگاه ملی دریایی شهدای خلیج فارس با استفاده از دو نمونه تور با مش مختلف جهت مقایسه رفتار تور، انجام شده است. ایده استفاده از المان تور جهت کاهش دامنه حرکات در امواج، برای اولین بار در این تحقیق ارائه شده و مشابه داخلی و خارجی ندارد. یافته‌های حاصل از این تحقیق برای شناور پروازی نشان از کاهش دامنه حرکات تا ۲۰ درصد در امواج منظم دارد. طول مدل در نظر گرفته شده برابر با ۲/۵ متر بوده و ملزومات روش انجام آزمایشات بر اساس دستورالعمل انجام آزمایشات دریامانی ITTC صورت گرفته است.

تاریخچه مقاله:

تاریخ دریافت مقاله: ۱۴۰۰/۰۶/۲۸

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۴۰۰/۰۹/۰۹

کلمات کلیدی:

پایداری سازی

تور ماهیگیری

امواج منظم

دریامانی

پیچ

Evaluation of the Fishing Net Stabilizing Method on a Planning Craft in Regular Waves by Experimental Method

Taghi Aliakbari¹, Mahdi Adjami², Mohammad Moonesun³

¹ PHD student, Shahrood university of Technology (NIMALA); Aliakbari_taghi@yahoo.com

² Assistant Professor, Shahrood university of Technology; mahdi.adjami@gmail.com

³ Assistant Professor, Shahrood university of Technology; m.moonsun@gmail.com

ARTICLE INFO

Article History:

Received: 19 Sep. 2021

Accepted: 30 Nov. 2021

Keywords:

Stabilizer

Fishing Net

Regular Waves

Seakeeping

Pitch

ABSTRACT

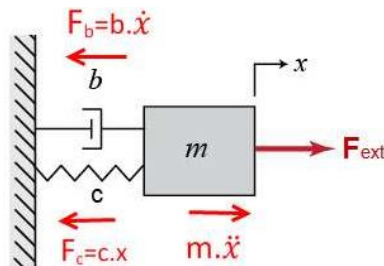
This article presents a new innovative method to reduce the motions and stabilizing the ships using the ordinary fishing net. The study of ship motions in the waves has been the main concerns of ship designers. Some methods have been used to stabilize the ship in the waves, such as stabilizing tanks, gyro stabilizers and fin stabilizer, which these have their own advantages and disadvantages. In this paper, the study of the net element to reduce the amplitude of Pitch motion in the regular waves in the static state has been done by experiments in a towing tank. The model experiments were performed in the towing tank of National Iranian Marine Laboratory (NIMALA) using two kinds of net with different meshes to compare the effects. The innovative idea of using the fishing net element to reduce the ship motions in the waves was presented for the first time in this research. The findings of this study for the planing craft show a reduction in Pitch motion of up to 20% in regular waves. The length of the model is 2.5 meters and the requirements of the test method are based on the ITTC marine testing instructions.

حفری [15-17]. این مخازن از سطح آزاد سیال برای کاهش غلتش استفاده می‌کنند. سطح آزاد مخازن دو اثر مهم بر شناور دارد: (۱) اثر سطح آزاد مخازن باعث کاهش پایداری می‌شود به طوری که در شناورهایی که دارای مخازن ضد غلتش هستند باید مقدار پایداری به حدی باشد که اثر سطح آزاد مخازن باعث حد بحرانی پایداری نگردد [4,18]. (۲) جابجایی سیال داخل مخازن از لختی و تأخیر فاز نسبت به جابجایی شناور برخوردار است. این تأخیر فاز به میزان آزادی سیال برای جابجا شدن بین دو ناحیه از مخزن بستگی دارد [3]. در مؤثرترین حالت، این تأخیر فاز به اندازه نصف پیروید غلتش شناور می‌باشد. بدترین حالت نیز «هم فاز» شدن با پیروید غلتش شناور است که نه تنها باعث کاهش غلتش نمی‌گردد بلکه دامنه غلتش را شدیدتر می‌نماید [19]. لذا برای ایجاد تأخیر فاز مناسب، مخازن ضد غلتش را معمولاً به شکل U می‌سازند که در قسمت بالا یا پایین بدنه قرار می‌گیرند. ژيروسکوپ ضد غلتش نیز از عوامل پایدارساز و ضد غلتش کشتی است که بر اساس تئوری ژيروسکوپ‌های معمولی می‌باشد [2]. ژيروسکوپ‌ها دارای دو نوع فعال و غیر فعال هستند و معمولاً در شناورهای متوسط و کوچک نصب می‌شوند مانند کشتی‌های راهنما^{vi} و شناورهای تفریحی کرانه‌پیما. علت این امر این است که ژيروسکوپها معمولاً در اندازه‌های خیلی بزرگ ساخته نمی‌شوند که بتوانند بر روی شناورهای اقیانوس پیما نصب شده و بر کاهش غلتش نیز مؤثر باشند [20]. تاکنون بزرگترین شناوری که بر روی آن ژيروسکوپ ضد غلتش نصب شده است، کشتی لوکس مسافری ایتالیایی *conte di savoia* با تناژ بیش از ۴۰ هزار تن می‌باشد. این کشتی دارای سه ژيروسکوپ ضد غلتش با قطر قسمت دوار حدود ۴ متر است. وزن هر ژيروسکوپ ۲۳۰ تن و مجموع ژيروسکوپ‌ها دارای وزن ۶۹۰ تن (یعنی حدود ۱/۷ درصد جابجایی کل کشتی!) هستند [2,3]. ژيروسکوپها معمولاً حدود ۶۰ درصد و در بهترین کارایی تا ۸۰ درصد از غلتش عرضی شناور را می‌توانند کاهش دهند [21]. لندازه و جرم ژيروسکوپ‌ها و تعداد آنها بر کاهش غلتش شناور بسیار مهم هستند و از آنجا که ژيروسکوپها معمولاً دارای جرم خیلی زیاد نیستند لذا معمولاً در شناورهای کوچک و متوسط نصب می‌شوند که کارایی لازم را داشته باشند. در شناورهای بزرگ معمولاً از روش مخازن و بالکهای ضد غلتش استفاده می‌شود. مزیت عمده این روش کارایی بسیار زیاد در کاهش غلتش عرضی و عیب آن هزینه زیاد نصب و نگهداری می‌باشد [22]. برای کاهش غلتش طولی و عمودی و پایدارسازی حرکات پیچ و هیو نیز از روشهایی مانند بالک سینه و حبابی سینه استفاده می‌شود [5]. برای کاهش غلتش طولی شناور اقدام مؤثری همانند روشهای کاهش غلتش عرضی نمی‌توان انجام داد چرا که ممان‌های طولی خیلی بزرگتر از ممان‌های عرضی

هر شناور متناسب با جابجایی (تناژ) و مقدار پایداری در محدوده خاصی از تلاطم دریاⁱ می‌تواند به طور ایمن حرکت کند [1,2]. اثراتی مانند نیروی امواج، جریانهای دریایی و باد باعث غلتش شناور می‌شوند که مشخصات مختلف غلتش از قبیل شتابها و دامنه غلتش نباید از حد مجاز تعریف شده برای شناور تجاوز کند [3-7] که دو عامل اصلی در آن در نظر گرفته می‌شود [8]: (۱) راحتی انسان و کارکرد ایمن خدمه که در کشتی‌ها. (۲) شرایط قابل تحمل دستگاهها و تجهیزات و بدنه خود کشتی. لذا اگر شناور در محدوده کاری خود (مطابق با سناریوی کاری تعریف شده)، مجبور به عبور از مناطق دریایی بسیار متلاطم در فصل‌های خاصی باشد که میزان پایداری شناور برای غلبه بر آنها مناسب نیست باید یکی از روشهای کاهش غلتش زیر را استفاده کند [9,10]: ۱- بالچه‌های کنار بدنهⁱⁱ ۲- بال‌های ضد غلتشⁱⁱⁱ ۳- مخازن ضد غلتش^{iv} ۴- ژيروسکوپ ضد غلتش^v. هر یک از موارد فوق دارای مزایا و معایب خاص خود هستند که اشغال حجم و وزن در داخل کشتی و بعضاً عدم کارایی در برخی فرکانسهای برخورد خاص از امواج دریا از جمله آنهاست. کشتی‌های قدیمی در زیر بدنه دارای یک کیل به صورت تیر بلندی بودند که این کیل اثر کاهش غلتش عرضی شناور را نیز انجام می‌داد [2,11]. پس از ساخته شدن کشتی‌های فلزی، برای کاهش غلتش، تیغه‌هایی به کنارها در قسمت پایین بدنه جوش داده شدند که به این تیغه‌ها «بالچه‌های کنار بدنه» می‌گویند. این بالچه‌ها به صورت عمود بر پوسته در طرفین بدنه نصب می‌شوند و به گونه‌ای قرار می‌گیرند که از حداکثر عرض بدنه تجاوز نمایند [12]. این بالچه‌ها معمولاً از وسط تا $\frac{2}{3}$ طول بدنه (به سمت عقب) امتداد می‌یابند و حدود ۳۰-۲۰ درصد از غلتش بدنه را کاهش می‌دهند [2]. بالک‌های ضد غلتش نیز همانند زولید بلندی از کنارهای زیر بدنه بیرون زده‌اند و برای کاهش بسیار مؤثر غلتش عرضی بکار می‌روند و اگر به خوبی طراحی شوند، کاهش غلتش به اندازه ۹۰ درصد را به دنبال دارند و در کشتی‌های مسافری حرکات رول را بین ۴-۲ درجه محدود می‌کنند [3,13]. این بالکها بسیار پرهزینه هستند و معمولاً در کشتی‌های مسافری و کانتینربر استفاده می‌شوند. این بالکها از حداکثر عرض بدنه تجاوز می‌کنند لذا برای جلوگیری از تصادم این بالکها با شناورهای دیگر و پایه‌های اسکله، در مواقعی که مورد نیاز نباشند به داخل بدنه جمع می‌شوند [14]. مخازن ضد غلتش از مواردی هستند که بین ۳۵ تا ۵۰ درصد غلتش‌های شناور را کاهش می‌دهند [2,7]. خاصیت ضد غلتش بودن این مخازن ارتباطی با سرعت حرکت شناور ندارد. لذا در کشتی‌هایی که برای مدت طولانی در یک محل توقف دارند می‌تواند مؤثر باشد. مانند کشتی‌های مسکونی کنار سکوها دریایی و کشتی‌های

۲- معادلات حاکم

اکثر سیستم‌های مکانیکی را می‌توان با تقریب بسیار خوبی با سیستم جرم-فنر-دمپر، بصورت خطی مدل‌سازی کرد. در شکل زیر (شکل ۱) جرم m توسط فنر با سختی c (معادل ضرایب پایداری استاتیکی در شناورها) و میراگر با ضریب میرایی b (مانند نیروهای مقاومت و میرایی حرکت در شناورها ناشی از بدنه شناور و تور متصل به بدنه) است. نیروی تحریک F (مانند نیروی تحریک موج) در جهت محور x به جرم وارد می‌شود. دیاگرام آزاد نیروهای وارد بر جرم به صورت شکل ۱-۱ است.



شکل ۱: دیاگرام آزاد و ضرایب هیدرودینامیکی (a,b) و هیدرواستاتیکی (c) وارد بر سیستم (شناور)

مطابق با شکل فوق، نیروهای وارد شده به جرم، در چنین سیستمی را می‌توان با استفاده از قانون دوم نیوتن، به شکل زیر نشان داد:

$$\sum F = ma \Rightarrow F_{ext} - F_b - F_c = m\ddot{x} \Rightarrow F_{ext} = m\ddot{x} + F_b + F_c$$

$$\Rightarrow F_{ext} = m\ddot{x} + b\dot{x} + cx \quad (1)$$

در واقع نیروی تحریک خارجی (F) باعث حرکت جسم می‌شود و نیروی بازگرداننده فنر (F_c) و نیروی میرا کننده (F_b) باعث جلوگیری از حرکت جسم می‌شوند. اگر نوسان در داخل آب انجام شود جرم افزوده نیز به نیروی اینرسی جسم، اضافه می‌شود:

$$\Rightarrow F_{ext} = (m + a)\ddot{x} + b\dot{x} + cx \quad (2)$$

a ضریب جرم افزوده است. معادله فوق برای حرکات خطی شناور صادق است همچنین می‌توان به روش مشابه برای حرکات دورانی نیز معادله حرکت (پیچ) را بدست آورد:

$$\Rightarrow M_{ext} = (I + \delta I)\ddot{\theta} + b\dot{\theta} + c\theta \quad (3)$$

که در این معادله I ممان اینرسی جرمی کشتی است و δI ممان اینرسی افزوده (در نقش a) و θ دوران شناور (در حرکت پیچ) است. در مفروضات این مسئله فرض می‌کنیم که سمت چپ معادله که همان نیروها و ممان‌های ناشی از امواج دریا در یک فورس دریایی مشخص است، ثابت باشد. یعنی کشتی در یک منطقه دریایی با یک ارتفاع موج مشخص در حرکت است. به

هستند و براحتی نمی‌توان بر آنها غلبه کرد. در برخی مواقع که حرکات غلتش طولی شناور بسیار شدید باشد می‌توان از بالکهای در منتهی‌الیه جلوی سینه استفاده کرد. این بالکها در کاهش غلتش طولی شناور بسیار مؤثر هستند ولی دو ایراد اصلی دارند [3]: اولاً: باعث ایجاد ارتعاش زیاد در بدنه می‌شوند و ثانیاً در بسیاری موارد این بالکها در اثر حرکات شدید سینه دچار شکست شده‌اند لذا باید دارای سازه بسیار محکم و سنگین باشند. حیاتی سینه v_i نیز دارای کاربردهای هیدرودینامیکی زیادی است ولی در کنترل غلتش طولی نیز بسیار مؤثر است چرا که به عنوان یک حجم بویانسی بزرگ در منتهی‌الیه جلوی سینه می‌باشد که ممان طولی زیادی برای برگرداندن شناور در حالت اولیه ایجاد می‌کند [23]. در حالت کلی، شناورهایی که دارای سینه باریک و تیز (همانند کشتی‌های نظامی) هستند دارای غلتش طولی (حرکات پیچ) شدیدتری نسبت به شناورهای دارای سینه توپر (همانند نفتکش‌ها) هستند. اشکال عمده این روش، تغییرات کلی شکل بدنه و تحمیل حجم بزرگ در قسمت سینه و کارایی نه چندان بالا می‌باشد. بنابراین روش استفاده از تور در این زمینه و بخصوص کاهش نوسانات طولی و عمودی (حرکات پیچ و هیو) بسیار بسیار مؤثر و کارآمد است. مزایای استفاده از تورهای ضدغلتش که شبیه تورهای ماهیگیری معمولی است مزایای بزرگ زیر را به دنبال دارد:

- ۱- پوشش دادن معایب و نواقص سایر روشهای پایدارساز بخصوص در حرکات عمودی و طولی. ۲- تحمیل حجم و وزن بسیار اندک چراکه تورها در داخل یک حجم بسیار کوچک در طرفین بدنه قابل جمع شدن هستند. ۳- هزینه بسیار ناچیز در مقایسه با سایر روشهای پایدارساز چراکه جنس و مشخصات این تورها همانند تورهای ماهیگیری تجاری موجود در بازار هستند. ۴- کارایی در همه فرکانسهای برخورد موج و عدم ایجاد رزونانس در هیچ شرایطی. این تورها در دو یا چهار یا شش محل مجزا (وابسته به طول شناور) در طرفین بدنه و در قسمت سینه و میانی و پاشنه شناور در داخل محفظه‌های استوانه‌ای کامپوزیتی سبک قابل نصب هستند و فقط در شرایط اضطراری باز شده و تورها به داخل آب انداخته می‌شوند. برای اینکه تورها در اثر حرکات کشتی و برخورد امواج در هم گره نخورند و بتوانند کارایی موثری داشته باشند، در انتهای آنها یک میله صلب قرار می‌گیرد تا تور همیشه باز و پهن باشد و بیشترین سطح در معرض سیال را داشته باشد.

در این مقاله، به بیان روش جدیدی از پایدار کردن شناور در حالت ایستایی و در مواجهه با موج پرداخته شده است. این روش تاکنون در هیچ یک از منابع تحقیقاتی جهانی ذکر و ثبت نشده است و نمونه مشابه جهت بررسی تاریخچه وجود ندارد.

بکار می رود. حداکثر طول موج تولیدی در حالت آب عمیق، برابر با ۸ متر است و در صورتیکه بیشتر از آن تولید شود، موج تولیدی از نوع آب کم عمق خواهد شد. کالیبراسیون موج ساز به این نحو است که ابتدا کورس و فرکانس پدال موج ساز تعریف می شود و سپس به ازای مقادیر فوق، ارتفاع و فرکانس موج تولیدی توسط موج نگار ثبت و ضبط می شود. سپس مقادیر جدید کورس و فرکانس موج ساز تا زمانیکه به موج دلخواه حاصل شود تغییر می کند (شکل ۴).

جدول ۱ - مشخصات کلی آزمایشگاه ملی دریایی شهدای خلیج فارس

مقدار	مشخصه
۴۰۰	طول حوضچه کشتش [m]
۶	عرض حوضچه کشتش [m]
۴	عمق حوضچه کشتش [m]
۶ پدال، رفت و برگشتی	نوع موج ساز



شکل ۲ - آزمایشگاه ملی دریایی شهدای خلیج فارس

جدول ۲ - مشخصات موج ساز آزمایشگاه

مقدار	مشخصه
تا ۰/۵	محدوده ارتفاع موج امواج منظم تولیدی موج ساز [m]
۰/۲ - ۸	محدوده طول موج امواج منظم تولیدی موج ساز [m]
تا ۰/۶	محدوده ارتفاع موثر موج امواج نامنظم تولیدی موج ساز [m]
۱۸ - ۱/۸	محدوده فرکانس موج نامنظم تولیدی موج ساز [rad/sec]
Neumann, Pierson-Moskowitz, ITTC 2-p, Bretschneider, ISSC, Bretschneider-Mitsuyasu, Jonswap, ITTC 1984, Ochi-hubble 6-p	طیف موج های تولیدی

جدول ۳ - مشخصات موج نگار آزمایشگاه

مقدار	مشخصه
۱۰۰۰	محدوده اندازه گیری ارتفاع موج [mm]
±۰/۳	خطی بودن کالیبراسیون [%FS]
±۰/۵	دقت [%FS]
۵۰	فرکانس داده برداری [Hz]

عنوان مثال ممان تحریک حرکت پیچ از رابطه ای زیر بدست می آید [2]:

$$M_{\theta} = \left(\frac{2}{3} \rho g k \zeta_a \sin(\mu) \int_{-\frac{L}{2}}^{\frac{L}{2}} \cos(kx \cos(\mu)) y^3 dx \right) \sin(\omega_e t) \quad (4)$$

در این رابطه مشخصات موج برخوردی و هندسه بدنه وجود دارد که ثابت فرض می شود. هم اکنون کشتی دارای حرکات شدید ناشی از امواج شده است. مسئله اینست که چگونه با یک روش پایدارساز مانند تور میتوان این حرکات را کاهش داد؟ در معادله ۲ یا ۳، مجموع عوامل سمت راست معادله باید برابر یک مقدار ثابت شود. لذا هرچه مقدار جرم افزوده (a) بیشتر شود، مقادیر شتاب $\ddot{\theta}$ کمتر می شود و همچنین هرچه مقدار ضریب میرایی (b) بیشتر شود، مقادیر سرعت $\dot{\theta}$ کاهش می یابد. مقدار ضریب بازگردانده (ضریب سختی) وابسته به مشخصات هیدرواستاتیکی و ارتفاع متانسنتری است. لذا در اینجا ضرایب هیدرودینامیکی (a, b) اگر افزایش یابند مستقیماً باعث کاهش شتابها و سرعتها و در نتیجه کاهش دامنه نوسانات می شوند. المان تور (که ممکن است قطر و ابعاد و شکلهای متفاوتی داشته باشد) وقتی در معرض جریان سیال (ناشی از حرکات کشتی) قرار میگیرد مسلماً باعث افزایش جرم افزوده و افزایش مقاومت (همان میرایی) می گردد. این معادلات به روشنی تاثیر تور بر کاهش غلتش و پایدارسازی کشتی را نشان می دهند. در مطالعات تکمیلی باید بتوان شکل و شمایل را از تور را طراحی کرد به گونه ای که دارای بیشترین جرم افزوده و میرایی باشند.

۳ - روش انجام کار

جهت بررسی اثرات تور بر رفتار قائم شناور در موج منظم، از امکانات انجام آزمایشات دریامانی در آزمایشگاه ملی دریایی شهدای خلیج فارس بهره برده شده است. دقت ساخت مدل در ابعاد عرض و آبخور، حداکثر برابر با ۱ میلیمتر و در طول مدل برابر با LPP ۰/۰۵ می باشد [24]. د آزمایشات دریامانی، توزیع وزنی از اهمیت خاصی برخوردار است. زمانیکه توزیع وزنی برای ممان اینرسی طولی شناور موجود نباشد، مقدار آن برابر با LPP ۰/۲۵ در نظر گرفته می شود [25]. روش انجام آزمایشات مدل، بر اساس دستورالعمل های جهانی ITTC صورت گرفته است. مشخصات آزمایشگاه در جدول ۱ و شکل ۲، مدل در جدول ۴ و شکل ۵ ارایه گردیده است. اندازه گیری ارتفاع و پیوند موج توسط موج نگار صورت می گیرد. موج ساز آزمایشگاه از نوع پدالی و با حرکت رفت و برگشتی است (شکل ۳) و برای تولید امواج در حالت آب عمیق



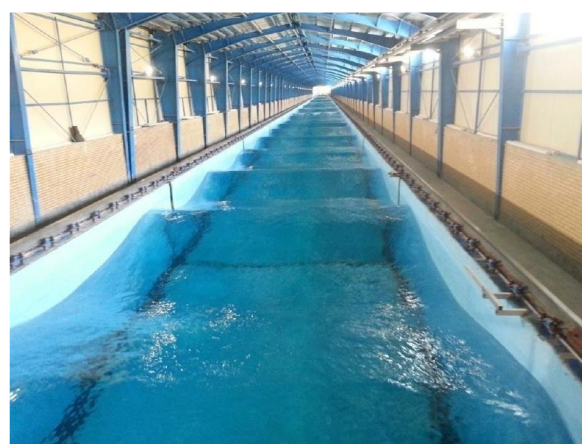
شکل ۵ - مدل شناور و در حال اندازه گیری ممان اینرسی



شکل ۳ - موج ساز آزمایشگاه ملی دریایی شهدای خلیج فارس

تور استفاده شده در آزمایشات از دو نوع شبکه بندی متفاوت است و جهت حفظ کشیدگی تور در راستای قائم، از المان میله در ضلع پایینی تور استفاده شده است (جدول ۳ و شکل ۶ و شکل ۷). تورها از قسمت سینه شناور و از سمت چپ و راست مدل آویزان شده اند (شکل ۷).

در این مقاله و آزمایشات، مسایل مربوط به جنس تور و ضخامت تور مورد بررسی قرار نگرفته و تنها اثر اندازه مش تور و طول موج برخوردی به مدل شناور، مدنظر بوده است.



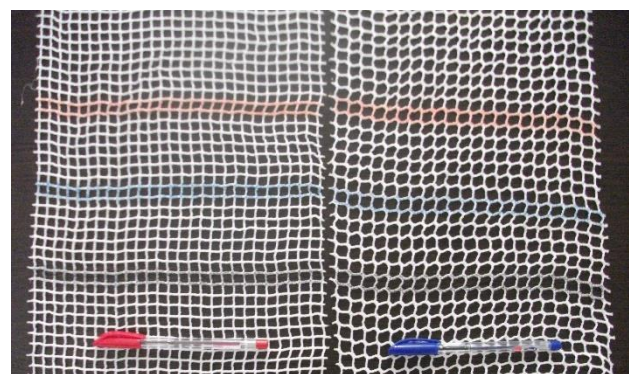
شکل ۴ - حداکثر طول موج منظم تولیدی در آزمایشگاه

جدول ۳ - مشخصات سیستم تورهای پایدارساز

مشخصه	مقدار	
	۱	۲
ارتفاع تور [mm]	۴۹۵	۴۹۵
عرض تور [mm]	۲۳۰	۲۳۰
ابعاد مش [mm × mm]	۱۱/۱ × ۱۱/۱	۹/۵ × ۹/۵
ارتفاع مغروق تور [mm]	۲۸۵	۲۸۵
وزن تور [gr/m ²]	۳۰۹	۲۸۶
طول میله [mm]	۲۵۵	۲۵۵
قطر میله [mm]	۸	۸
وزن میله [gr]	۱۰۴	۱۰۴

ب

الف



شکل ۶ - تور استفاده شده بعنوان پایدارساز (از نمای دید یکسان)

جدول ۴ - مشخصات مدل شناور

مشخصه	مقدار
طول [m]	۲/۶۳۹
طول بین دو عمود [m]	۲/۴۱۲
عرض [m]	۰/۵۴۷
مرکز جرم طولی [m]	۰/۷۹۳
آبخور سینه [m]	۰/۰۵۳۷
آبخور پاشنه [m]	۰/۱۳۹۲
وزن [kg]	۴۰
تیریم [deg]	۲/۰۳
گشتاور اینرسی طولی [kg.m ²]	۱۴

(الف): تور با مش ۱۱/۱×۱۱/۱، (ب): تور با مش ۹/۵×۹/۵ میلیمتر مربع

جدول ۴ - مشخصات امواج برخوردی به مدل

مقدار	مشخصه
۰/۱	ارتفاع موج [m]
۱/۲	طول موج اول [m]
۲/۴	طول موج دوم [m]
۳/۶	طول موج سوم [m]

امواجی که به مدل شناور در حالت ایستا، برخورد داده می شود بر اساس جدول ۴ می باشد. در تمامی حالتها، ارتفاع موج ثابت و طول موج تغییر میکند.

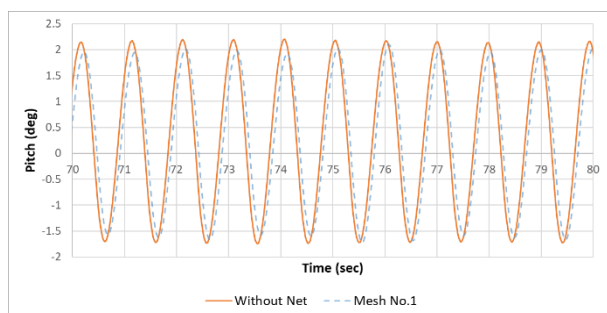
سناریویی که برای انجام آزمایشات گرفته شده مطابق جدول ۵ می باشد.

جدول ۵ - سناریوی انجام آزمایشات

حالت	مش تور	طول موج (m)
۱	بدون مش	۱/۲
۲	بدون مش	۲/۴
۳	بدون مش	۳/۶
۴	۱	۱/۲
۵	۱	۲/۴
۶	۱	۳/۶
۷	۲	۱/۲
۸	۲	۲/۴
۹	۲	۳/۶

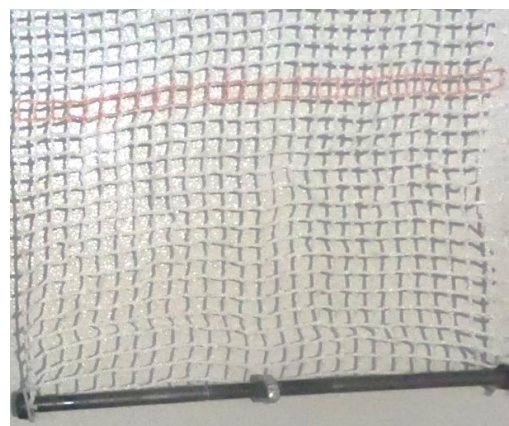
۴- نتایج

نتایج حاصل از انجام آزمایشات مطابق اشکال ذیل است:

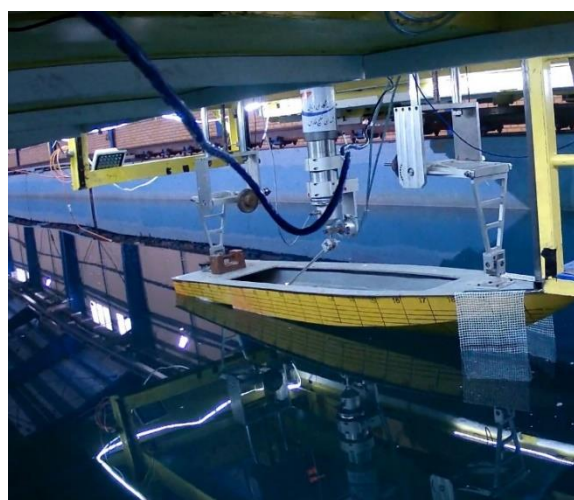


شکل ۱۱- مقایسه سری زمانی پیچ شناور مابین حالت ۱ و حالت ۴ مطابق با جدول ۵

شکل ۱۱، نشان دهنده برخورد مدل با طول موجی معادل با نصف طول شناور است. مش تور نصب شده از نوع درشت می باشد. مقایسه دامنه حرکات میان دو حالت مش درشت و بدون مش در این طول موج، حاکی از تاثیر کم تور در کاهش دامنه حرکات است. نکته مهم این است که این تاثیر همواره در راستای کاهش دامنه حرکات بوده است.



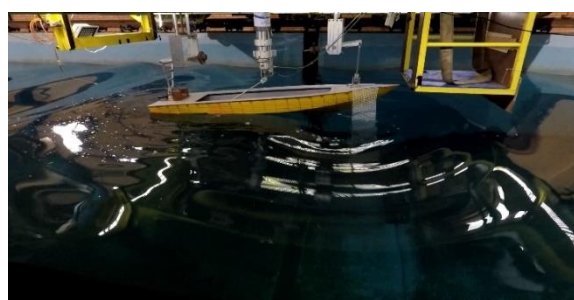
شکل ۷- میله نصب شده در پایین تور جهت حفظ حالت تور



شکل ۸- نصب تور بر روی مدل شناور



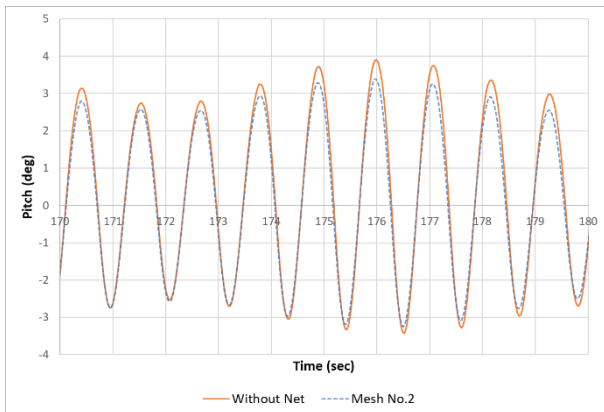
شکل ۹- موج منظم تولیدی توسط موج ساز با ارتفاع ۱۰ سانتیمتر



شکل ۱۰- رفتار مدل به همراه المان تور در موج منظم

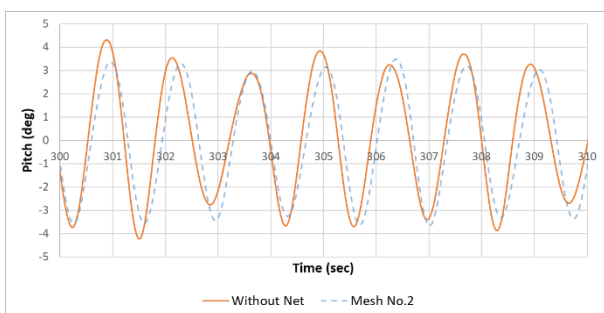
شکل ۱۴- مقایسه سری زمانی پیچ شناور مابین حالت ۱ و حالت ۲ مطابق با جدول ۵

شکل ۱۴، نشان دهنده برخورد مدل با طول موجی معادل با نیم برابر طول شناور است، مش تور نصب شده از نوع ریز می باشد. مقایسه دامنه حرکات میان دو حالت مش درشت و بدون مش در این طول موج، حاکی از تاثیر تور در کاهش دامنه حرکات در کلیه نقاط است. این تاثیر نسبت به حالت طول موج مشابه ولی با مش تور درشت، بیشتر است.



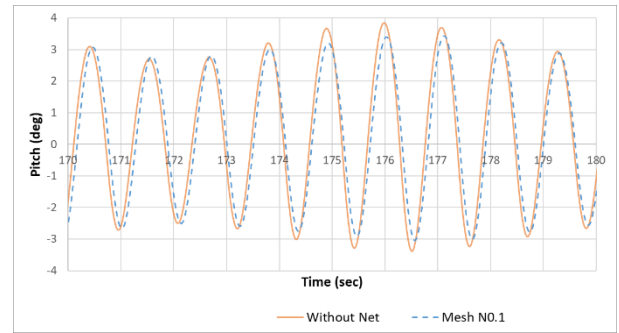
شکل ۱۵- مقایسه سری زمانی پیچ شناور مابین حالت ۲ و حالت ۸ مطابق با جدول ۵

شکل ۱۵، نشان دهنده برخورد مدل با طول موجی معادل با طول شناور است، مش تور نصب شده از نوع ریز می باشد. مقایسه دامنه حرکات میان دو حالت مش درشت و بدون مش در این طول موج، حاکی از تاثیر تور در کاهش دامنه حرکات در کلیه نقاط است. این تاثیر نسبت به حالت طول موج مشابه ولی با مش تور درشت، بیشتر است.



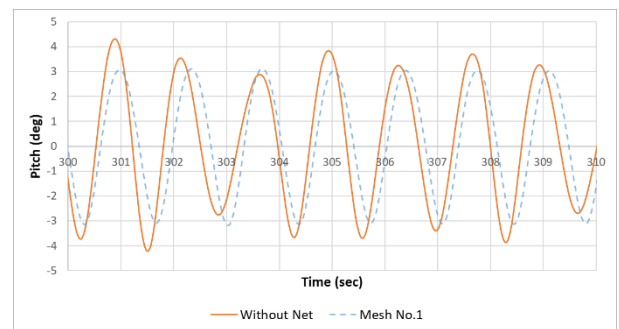
شکل ۱۶- مقایسه سری زمانی پیچ شناور مابین حالت ۳ و حالت ۹ مطابق با جدول ۵

شکل ۱۶، نشان دهنده برخورد مدل با طول موجی معادل با یک و نیم برابر طول شناور است، مش تور نصب شده از نوع ریز می باشد. مقایسه دامنه حرکات میان دو حالت مش درشت و بدون



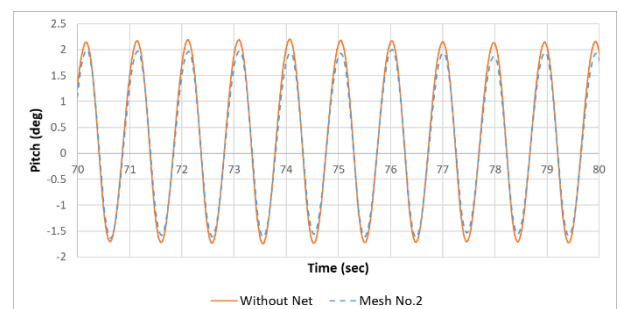
شکل ۱۲- مقایسه سری زمانی پیچ ^{viii} شناور مابین حالت ۲ و حالت ۵ مطابق با جدول ۵

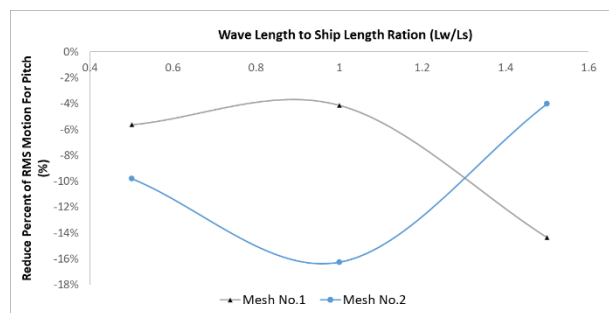
شکل ۱۲، نشان دهنده برخورد مدل با طول موجی معادل با طول شناور است، مش تور نصب شده از نوع درشت می باشد. مقایسه دامنه حرکات میان دو حالت مش درشت و بدون مش در این طول موج، حاکی از تاثیر تور در کاهش دامنه حرکات در نقاط بیشینه مقدار است. نکته مهم این است که این تاثیر همواره در راستای کاهش دامنه حرکات بوده است. و با گذشت زمان این اثرات بیشتر می شود.



شکل ۱۳- مقایسه سری زمانی پیچ شناور مابین حالت ۳ و حالت ۶ مطابق با جدول ۵

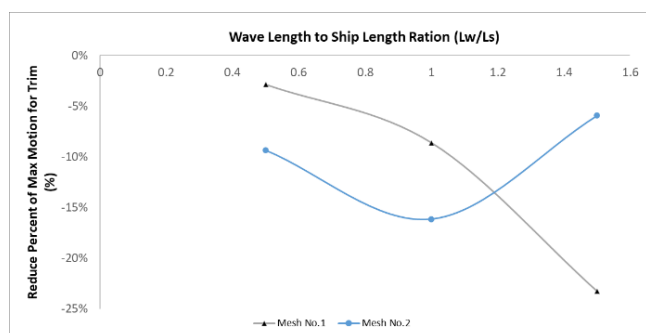
شکل ۱۳، نشان دهنده برخورد مدل با طول موجی معادل با یک و نیم برابر طول شناور است، مش تور نصب شده از نوع درشت می باشد. مقایسه دامنه حرکات میان دو حالت مش درشت و بدون مش در این طول موج، حاکی از تاثیر تور در کاهش دامنه حرکات در نقاط بیشینه مقدار است ولی این اثرات در تمامی نقاط بیشینه اتفاق نمی افتد.





شکل ۱۹- مقایسه درصد کاهش RMS حرکت پیچ مدل، مابین تور با مش ۱ و مش ۲ نسبت با بدنه بدون تور

در شکل ۱۹، نتیجه جالبی که وجود دارد، مربوط به نقاط ماکزیمم و مینییمم مقدار درصد کاهش RMS دامنه حرکات است که در طول موج برابر ولی با شبکه بندی مختلف، خلاف یکدیگر رفتار می کنند. بطوریکه برای مش ریز، در این طول موج، بیشترین تاثیر و برای مش درشت، کمترین تاثیر طول بر رفتار شناور مشاهده می شود.



شکل ۲۰- مقایسه درصد کاهش ماکزیمم حرکت پیچ مدل، مابین تور با مش ۱ و مش ۲ نسبت با بدنه بدون تور

در شکل ۲۰، و در نسبت طول موج به شناور برابر با یک، مش ریزتر، بیشینه مقدار حرکت پیچ را با بیشترین تاثیر، توانسته است کاهش بدهد ولی در طول موج های بزرگتر، از تاثیر آن کاسته شده است. البته برای مش درشت، نمودار بصورت افزایشی در راستای تاثیر بیشتر پیش می رود ولی البته بدیهی است که با افزایش طول موج و ثابت نگهداشتن ارتفاع موج، این تاثیر به کمترین مقدار و نزدیک به صفر خواهد رسید و سرانجام مش درشت تر نیز نقطه تاثیر ماکزیمم را خواهد داشت و پس از آن از تاثیراتش کاسته خواهد شد.

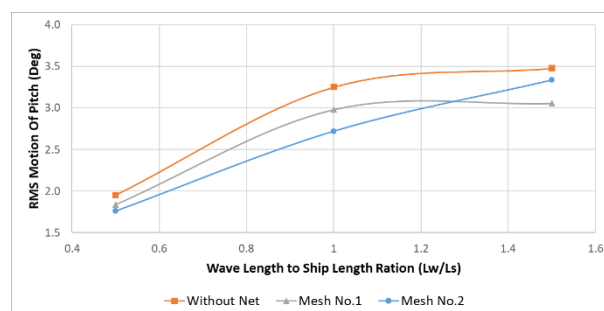
جدول ۶- مقادیر کاهش حرکت پیچ با المان تور

مشخصه	بدون مش	مش شماره ۱	مش شماره ۲	طول موج (متر)
RMS پیچ (درجه)	۱/۹۵	۱/۸۴	۱/۷۶	۱/۲
	۳/۲۵	۲/۹۸	۲/۷۲	۲/۴
	۳/۴۸	۳/۰۵	۳/۳۴	۳/۶

مش در این طول موج، حاکی از تاثیر تور در کاهش دامنه حرکات در نقاط با پیچ بیشینه است. این تاثیر نسبت به حالت طول موج مشابه ولی با مش تور درشت، کمتر است.

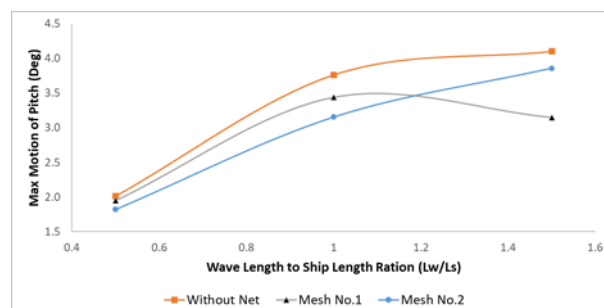
۵- تحلیل نتایج و جمع بندی

نتایج حاصل از آزمایشات نشان می دهد، در صورتیکه از تور در سینه شناور استفاده شود، به کاهش دامنه حرکات پیچ شناور در برخورد با امواج، منجر می شود. میزان کاهش دامنه حرکات پیچ در اشکال و نمودارهای ذیل قابل مشاهده است.



شکل ۱۷- مقایسه RMS حرکت پیچ مدل، مابین تور با مش ۱ و مش ۲ با بدنه بدون تور

در شکل ۱۷، تاثیر تور بر مقدار RMS حرکت پیچ شناور نشان داده شده است. مش ریزتر در طول موج بزرگتر، از تاثیر کمتری نسبت به مش بزرگتر برخوردار شده است.



شکل ۱۸- مقایسه ماکزیمم حرکت پیچ مدل، مابین تور با مش ۱ و مش ۲ با بدنه بدون تور

در شکل ۱۸، تاثیر تور بر مقدار بیشینه حرکت پیچ شناور نشان داده شده است. این تاثیر به نسبت مقدار RMS پیچ، بیشتر است و نشان می دهد که تور توانسته است بر حرکات ماکزیمم بیشتر تاثیر گذار باشد.

مواجهه با امواج، قادر است تا ۱۸ درصد، موثر است. البته در این مقاله، به بررسی جنس و ضخامت تور پرداخته نشده است. عوامل دیگری از جمله، نوع گره تور، اثر جلبک روی تور، شکل تور (در اینجا صفحه تور استفاده شده است)، شکل شبکه تور نیز می تواند بر رفتار تاثیرگذار باشد. نتایج نشان داده است که اندازه مش تور در طول موج های خاصی، از تاثیر بسزایی برخوردار است و لازم است که برای هر اندازه مش تور، این طول موج شناسایی شود. همچنین در تمامی نتایج مقایسه میان مدل توردار و بدون تور، پریود حرکت پیچ تغییر نمی کند و این امر بدیهی است زیرا همواره پریود تحریک با پاسخ، برابر است و پریود تحریک در هر دو حالت برابر بوده است.

۷- مراجع

- [1] Principles of Naval Architecture/ Vol.1/E.N.Lewis/1988
- [2] Dynamics of Marine Vehicles/
- [3] Fossen.T.I, *Guidance and Control of Ocean Vehicles*, John Wiley and Sons Ltd, 1999.
- [4] Fossen.T.I, *Handbook of Marine Craft Hydrodynamics and Motion Control*, John Wiley and Sons Ltd, 2011.
- [5] Mechanics of Marine Vehicles/ B.R.Clayton-E.D.Bishop/1982
- [6] Ship Stability for Masters and Mates/ D.R.Derrett/2001
- [7] Modern Ship Design/ T.C.Gillmer/1975
- [8] Naval Architecture for non-Naval Architecture/ H.Benford/1991
- [9] Principles of Ship Performance/ Rob Vroman/2003
- [10] Introduction to Naval Architecture/ Eric Tupper/2002
- [11] Practical Ship Design/vol 1/ G.M.Watson/2002
- [12] Merchant Ship Stability/ A.R.Lester/1992
- [13] Creative Naval Architecture/ G.N.Hatch/1971
- [14] Basic Ship Theory / Vol.1/K.J.Rawson-E.C.Tupper/2001
- [15] Ship Design for Efficiency and Economy
- [16] Hydrodynamics in Ship Design-Vol2 / H.E.Saunders/ 1979
- [17] Introduction in Ship Hydrodynamics/ J.M.Juree-J.Pinkster
- [18] Thurman, Harold V.; Trujillo, Alan P. "Essentials of Oceanography", Edition 5, Prentice Hall, 2001, pp.240-243.
- [19] Chaplin, JR (1984). "Nonlinear Forces on a Horizontal Cylinder Beneath Waves," J Fluid Mech, Vol 147, pp 449-464.
- [20] Etienne Guerber, Michel Benoit, Stéphan T. Grilli, Clément Buvat, *Modeling of Fully Nonlinear Wave Interactions with Moving Submerged Structures*, Proceedings of the Twentieth (2010)

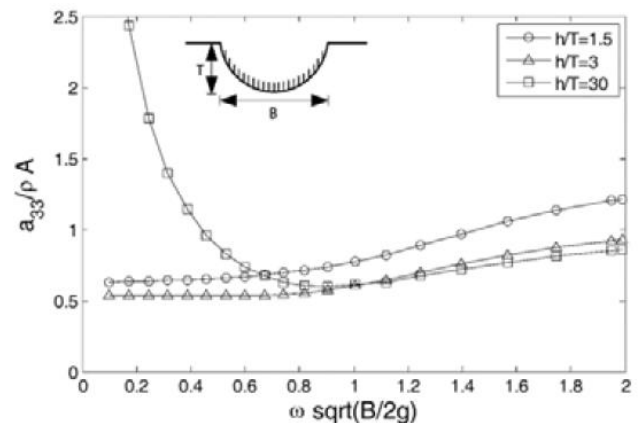
۱/۲	۱/۸۲	۱/۹۵	۲/۰۱
۲/۴	۳/۱۵	۳/۴۴	۳/۷۶
۳/۶	۳/۸۶	۳/۱۵	۴/۱۰

ماکزیمم پیچ (درجه)

افزایش طول موج با کاهش فرکانس موج همراه است و طبق نمودار شکل ۲۱، کاهش فرکانس با افزایش جرم افزوده همراه است و این باعث می شود که مقاومت در برابر حرکت پیچ بیشتر شود. حال در شکل ۱۹ و ۲۰، این موضوع نمایان است. البته باید نتیجه نمودار مذکور را برای تنها یک استوانه با سطح مقطع دایره در نظر گرفت و همانطور که نتایج آزمایشات نشان می دهد، روند نتایج مرجع مذکور برای شبکه ای از استوانه ها (همانند تور)، فقط در بازه ای از طول موج ها صحت دارد.

جدول ۷- درصد کاهش حرکت پیچ با المان تور نسبت به بدون تور

مشخصه	مش شماره ۱	مش شماره ۲	طول موج (متر)	$\omega \sqrt{\frac{B}{2g}}$
	۵/۹۷	۹/۷۹	۱/۲	۰/۰۷۲
RMS پیچ (%)	۸/۳۱	۱۶/۲۵	۲/۴	۰/۰۵۱
	۱۲/۱۲	۴/۰۱	۳/۶	۰/۰۴۲
	۲/۸۷	۹/۳۴	۱/۲	۰/۰۷۲
ماکزیمم پیچ (%)	۸/۶۲	۱۶/۱۴	۲/۴	۰/۰۵۱
	۲۳/۲۶	۵/۹۱	۳/۶	۰/۰۴۲



شکل ۲۱- ضریب جرم افزوده سطح مقطع دایره ای در فرکانس [۲۶]

ولی در مش ۲، بعد از افزایش طول موج (طول موج برابر با طول خیس طراحی)، درصد تغییرات پیچ مدل، کاهش یافته است. این امر نشان دهنده این است که در این حالت، اغتشاش جریان ناشی از تراکم مش بر روند نمودار تاثیر گذار است.

۶- نتیجه گیری

نتایج نشان داده است که استفاده از تور و یا شبکه متخلخل منعطف در کاهش دامنه حرکات شناور در حالت ایستا و در

[23] D Neulist, *Experimental Investigation into the Hydrodynamic Characteristics of a Submarine Operating Near the Free Surface*, Australian Maritime College, Launceston (2011).

[24] ITTC, 2017, “*Recommended Procedures and Guidelines for Ship Models*”, Proceeding of the 28th international Towing Tank Conference (ITTC), Wuxi, China, Vol.7.5-02-07-03.6

[25] ITTC, 2021, “*Recommended Procedures and Guidelines for Seakeeping Experiments*”, Proceeding of the 29th international Towing Tank Conference (ITTC), Virtual event, France, Vol.7.5-02-07-02.1

[26] Weoncheol Koo, Jun-Dong Kim, (2015), *Simplified formulas of heave added mass coefficients at high frequency for various two-dimensional bodies in a finite water depth*, Int. J. Nav. Archit. Ocean Eng, Vol.7, p.115-127

International Offshore and Polar Engineering Conference Beijing, China, June 20-25, 2010, pp.529-536.

[21] D Dessi, A Carcaterra, and G Diodati, *Experimental investigation versus numerical simulation of the dynamic response of a moored floating structure to waves*, Proceedings of the Institution of Mechanical Engineers, Part M: Journal of Engineering for the Maritime Environment, September 1, 2004; vol. 218, 3: pp. 153-165.

[22] S H Salter, J R M Taylor, and N J Caldwell, *Power conversion mechanisms for wave energy*, Proceedings of the Institution of Mechanical Engineers, Part M: Journal of Engineering for the Maritime Environment, June 1, 2002; vol. 216, 1: pp. 1-27.

- Gyrostabilizer^v
- pilot ship^{vi}
- Bulbous bow^{vii}
Pitch ^{viii}

- Sea forceⁱ
- Bilge Keelⁱⁱ
- Controllable fin – stabilizer finⁱⁱⁱ
- Anti-Rolling tanks^{iv}