



Ανοικτά Ακαδημαϊκά Μαθήματα στο TEI Αθήνας



# Αντοχή πλοίου I (Θ)

## Ενότητα 8: Διαμήκης αντοχή – Κανονισμοί Νηογνώμονων

Αλέξανδρος Θεοδουλίδης, Επικ.Καθηγητής

Τμήμα Ναυπηγών Μηχανικών Τ.Ε.



Το περιεχόμενο του μαθήματος διατίθεται με άδεια Creative Commons εκτός και αν αναφέρεται διαφορετικά



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ  
ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ  
Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης



Το έργο υλοποιείται στο πλαίσιο του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Εκπαίδευση και Δια Βίου Μάθηση» και συγχρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση (Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο) και από εθνικούς πόρους.

# S11 Longitudinal strength standard

(1989)  
(Rev. 1  
1993)  
(Rev.2  
Nov.2001)

## S11.1 Application

This requirement applies only to steel ships of length 90 m and greater in unrestricted service. For ships having one or more of the following characteristics, special additional considerations will be given by each Classification Society.

- |                                 |                |                |
|---------------------------------|----------------|----------------|
| (i) Proportion                  | $L/B \leq 5,$  | $B/D \geq 2,5$ |
| (ii) Length                     | $L \geq 500$ m |                |
| (iii) Block coefficient         | $Cb < 0,6$     |                |
| (iv) Large deck opening         |                |                |
| (v) Ships with large flare      |                |                |
| (vi) Carriage of heated cargoes |                |                |
| (vii) Unusual type or design    |                |                |

## S11.2 Loads

### S11.2.1 Still water bending moment and shear force

#### S11.2.1.1 General

Still water bending moments,  $M_s$  (kN-m), and still water shear forces,  $F_s$  (kN), are to be calculated at each section along the ship length for design load conditions and ballast conditions as specified in S11.2.1.2.

For these calculations, downward loads are assumed to be taken as positive values, and are to be integrated in the forward direction from the aft end of  $L$ . The sign conventions of  $M_s$  and  $F_s$  are as shown in Fig. 1.

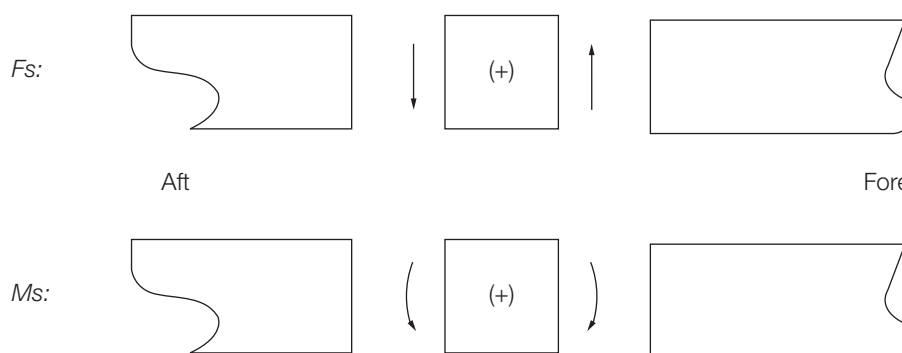


Fig. 1 Sign Conventions of  $M_s$  and  $F_s$

# S11

cont'd

## S11.2.1.2 Load Conditions

In general, the following load conditions, based on amount of bunker, fresh water and stores at departure and arrival, are to be considered for the  $M_s$  and  $F_s$  calculations.

General cargo ships, container ships, roll-on/roll-off and refrigerated cargo carriers, bulk carriers, ore carriers:

- Homogeneous loading conditions at maximum draught
- Ballast conditions
- Special loading conditions e.g., container or light load conditions at less than the maximum draught, heavy cargo, empty holds or non-homogeneous cargo conditions, deck cargo conditions, etc., where applicable.

Oil tankers:

- Homogeneous loading conditions (excluding dry and clean ballast tanks) and ballast or part loaded conditions
- Any specified non-uniform distribution of loading
- Mid-voyage conditions relating to tank cleaning or other operations where these differ significantly from the ballast conditions.

Chemical tankers:

- Conditions as specified for oil tankers
- Conditions for high density or segregated cargo.

Liquefied gas carriers:

- Homogeneous loading conditions for all approved cargoes
- Ballast conditions
- Cargo conditions where one or more tanks are empty or partially filled or where more than one type of cargo having significantly different densities are carried.

Combination Carriers:

- Conditions as specified for oil tankers and cargo ships.

Ballast conditions involving partially filled peak and other ballast tanks are not permitted to be used as design conditions where alternative filling levels would result in design stress limits being exceeded. The partial filling of such tanks is, however, permitted in service to satisfy operational requirements providing design stress limits are satisfied for all conditions intermediate between empty and full.

## S11.2.2 Wave loads

### S11.2.2.1 Wave bending moment

The wave bending moments,  $M_w$ , at each section along the ship length are given by the following formulae:

$$M_w (+) = + 190 M C L^2 B C_b \times 10^{-3} \quad (\text{kN} \cdot \text{m}) \dots \text{For positive moment}$$

$$M_w (+) = - 110 M C L^2 B (C_b + 0,7) \times 10^{-3} \quad (\text{kN} \cdot \text{m}) \dots \text{For negative moment}$$

where,  $M$  = Distribution factor given in Fig. 2

$$C = 10,75 - \left[ \frac{300 - L}{100} \right]^{1,5} \quad \text{for } 90 \leq L \leq 300$$

$$\text{or } 10,75 \quad \text{for } 300 < L < 350$$

$$\text{or } 10,75 - \left[ \frac{L - 350}{150} \right]^{1,5} \quad \text{for } 350 \leq L \leq 500$$

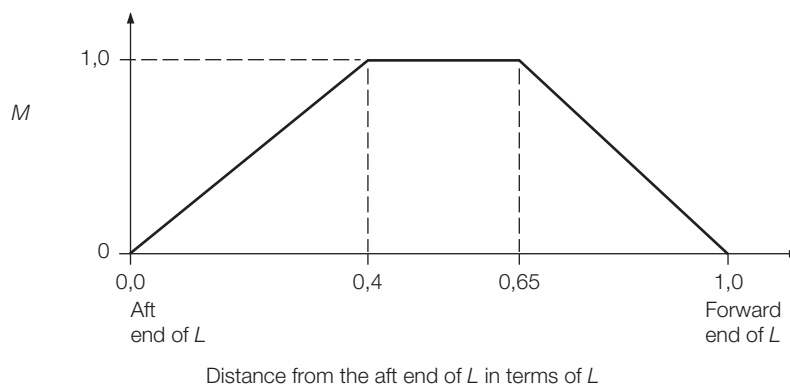
$L$  = Length of the ships in metres, defined by S2

$B$  = Greatest moulded breadth in metres

$C_b$  = Block coefficient, defined by S2, but not to be taken less than 0,6

# S11

cont'd



**Fig. 2 Distribution factor  $M$**

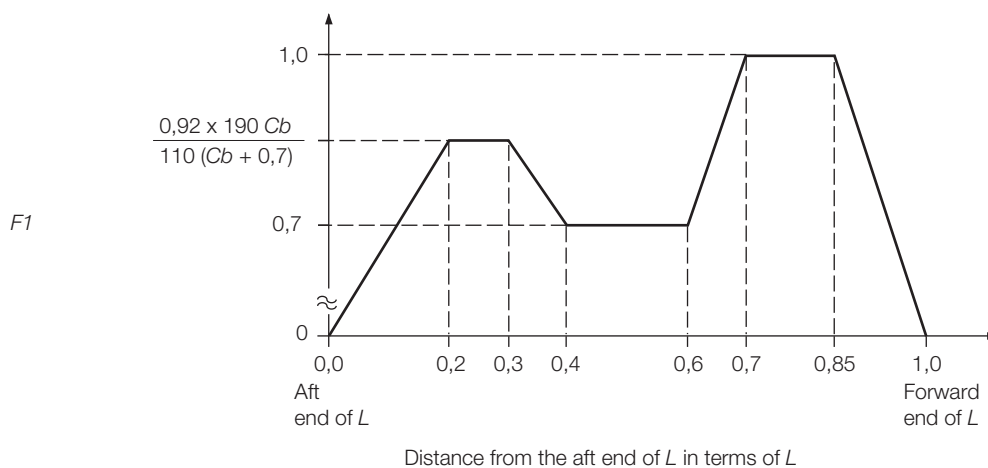
### S11.2.2.2 Wave shear force

The wave shear forces,  $F_w$ , at each section along the length of the ship are given by the following formulae:

$$F_w (+) = + 30 F1 C L B (Cb + 0,7) \times 10^{-2} \quad (\text{kN}) \dots \text{For positive shear force}$$

$$F_w (-) = - 30 F2 C L B (Cb + 0,7) \times 10^{-2} \quad (\text{kN}) \dots \text{For negative shear force}$$

Where,  $F1, F2$  = Distribution factors given in Figs. 3 and 4  
 $C, L, B, Cb$  = As specified in S11.2.2.1



**Fig. 3 Distribution factor  $F1$**

# S11

cont'd

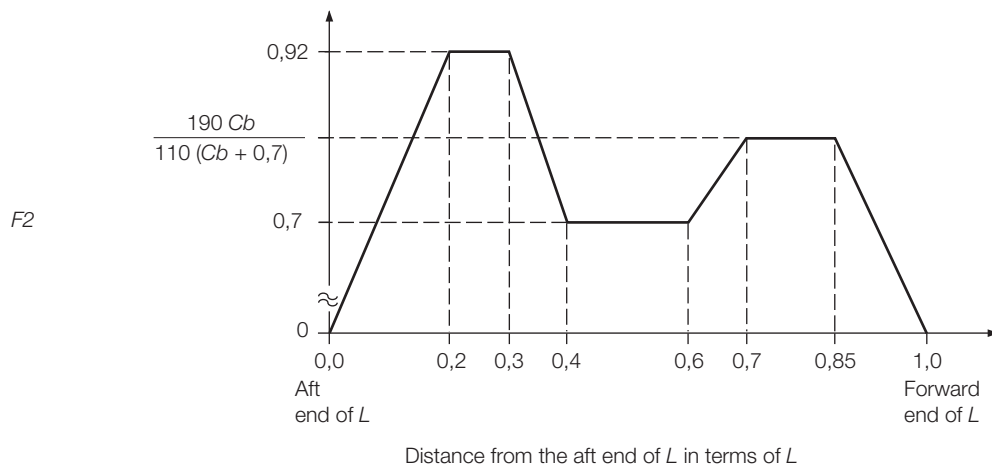


Fig. 4 Distribution factor  $F_2$

## S11.3 Bending strength

### S11.3.1 Bending strength amidships

#### S11.3.1.1 Section modulus

- (i) Hull section modulus,  $Z$ , calculated in accordance with S5, is not to be less than the values given by the following formula in way of  $0,4 L$  midships for the still water bending moments  $M_s$  given in S11.2.1.1 and the wave bending moments  $M_w$  given in S11.2.2.1, respectively:

$$\frac{|M_s + M_w|}{\sigma} \times 10^3 \text{ (cm}^3\text{)}$$

where,  $\sigma = 175/k \text{ (N/mm}^2\text{)}$   
 $k = 1,0$  for ordinary hull structural steel  
 $k < 1,0$  for higher tensile steel according to S4.

- (ii) In any case, the longitudinal strength of the ship is to be in compliance with S7.

#### S11.3.1.2 Moment of inertia

Moment of inertia of hull section at the midship point is not to be less than

$$I_{\min} = 3CL^3B(Cb + 0,7) \text{ (cm}^4\text{)}$$

Where  $C, L, B, Cb = A_s$  specified in S11.2.2.1.

### S11.3.2 Bending strength outside amidships.

The required bending strength outside  $0,4 L$  amidships is to be determined at the discretion of each Classification Society.

## S11.4 Shearing strength

### S11.4.1 General

The thickness requirements given in S11.4.2 or S11.4.3 apply unless smaller values are proved satisfactory by a method of direct stress calculation approved by each Classification Society, where the

# S11

cont'd

calculated shear stress is not to exceed  $110/k$  (N/mm<sup>2</sup>).

## S11.4.2 Shearing strength for ships without effective longitudinal bulkheads

- (i) The thickness of side shell is not to be less than the values given by the following formula for the still water shear forces  $F_s$  given in S11.2.1.1 and the wave shear forces  $F_w$  given in S11.2.2.2, respectively:

$$t = \frac{0,5 |F_s + F_w|}{\tau} \frac{S}{I} \times 10^2 \quad (\text{mm})$$

where,  $I$  = Moment of inertia in cm<sup>4</sup> about the horizontal neutral axis at the section under consideration  
 $S$  = First moment in cm<sup>3</sup>, about the neutral axis, of the area of the effective longitudinal members between the vertical level at which the shear stress is being determined and the vertical extremity of effective longitudinal members, taken at the section under consideration

$\tau$  =  $110/k$  (N/mm<sup>2</sup>)

$k$  = As specified in S11.3.1.1 (i)

- (ii) The value of  $F_s$  may be corrected for the direct transmission of forces to the transverse bulkheads at the discretion of each Classification Society.

## S11.4.3 Shearing strength for ships with two effective longitudinal bulkheads

The thickness of side shell and longitudinal bulkheads are not to be less than the values given by the following formulae:

For side shell:

$$t = \frac{|(0.5 - \phi)(F_s + F_w) + \Delta F_{sh}|}{\tau} \frac{S}{I} \times 10^2 \quad (\text{mm})$$

For longitudinal bulkheads:

$$t = \frac{|\phi(F_s + F_w) + \Delta F_{bl}|}{\tau} \frac{S}{I} \times 10^2 \quad (\text{mm})$$

where,  $\phi$  = ratio of shear force shared by the longitudinal bulkhead to the total shear force, and given by each Classification Society.

$\Delta F_{sh}$ ,  $\Delta F_{bl}$  = shear force acting upon the side shell plating and longitudinal bulkhead plating, respectively, due to local loads, and given by each Classification Society, subject to the sign convention specified in S11.2.1.1

$S$ ,  $I$ ,  $\tau$  = As specified in S11.4.2 (i)



# S11

cont'd

## S 11.5 Buckling strength

### S 11.5.1 Application

These requirements apply to plate panels and longitudinals subject to hull girder bending and shear stresses.

### S 11.5.2 Elastic buckling stresses

#### S 11.5.2.1 Elastic buckling of plates

##### 1. Compression

The ideal elastic buckling stress is given by:

$$\sigma_E = 0.9m E \left( \frac{t_b}{1000s} \right)^2 \quad (\text{N/mm}^2)$$

For plating with longitudinal stiffeners (parallel to compressive stress):

$$m = \frac{8.4}{\Psi + 1.1} \quad \text{for } (0 \leq \Psi \leq 1)$$

For plating with transverse stiffeners (perpendicular to compressive stress):

$$m = c \left[ 1 + \left( \frac{s}{\ell} \right)^2 \right]^2 \frac{2.1}{\Psi + 1.1} \quad \text{for } (0 \leq \Psi \leq 1)$$

where

E = modulus of elasticity of material  
 =  $2.06 \times 10^5$  N/mm<sup>2</sup> for steel

t<sub>b</sub> = net thickness, in mm, of plating, considering standard deductions equal to the values given in the table here after:



# S11

cont'd

Structure	Standard deduction (mm)	Limit values min-max (mm)
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Compartments carrying dry bulk cargoes</li> <li>- One side exposure to ballast and/or liquid cargo</li> </ul> Vertical surfaces and surfaces sloped at an angle greater than 25° to the horizontal line	0.05 t	0.5 - 1
<ul style="list-style-type: none"> <li>- One side exposure to ballast and/or liquid cargo</li> </ul> Horizontal surfaces and surfaces sloped at an angle less than 25° to the horizontal line <ul style="list-style-type: none"> <li>- Two side exposure to ballast and/or liquid cargo</li> </ul> Vertical surfaces and surfaces sloped at an angle greater than 25° to the horizontal line	0.10 t	2 - 3
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Two side exposure to ballast and/or liquid cargo</li> </ul> Horizontal surfaces and surfaces sloped at an angle less than 25° to the horizontal line	0.15 t	2 - 4





## S11

cont'd

- $s$  = shorter side of plate panel, in m,  
 $\ell$  = longer side of plate panel, in m,  
 $c$  = 1.3 when plating stiffened by floors or deep girders,  
 = 1.21 when stiffeners are angles or T-sections,  
 = 1.10 when stiffeners are bulb flats,  
 = 1.05 when stiffeners are flat bars,  
 $\psi$  = ratio between smallest and largest compressive  $\sigma_a$  stress when linear variation across panel.

### 2. Shear

The ideal elastic buckling stress is given by:

$$\tau_E = 0.9k_t E \left( \frac{t_b}{1000s} \right)^2 \quad (\text{N/mm}^2)$$

$$K_t = 5.34 + 4 \left( \frac{s}{\ell} \right)^2$$

$E$ ,  $t_b$ ,  $s$  and  $\ell$  are given in 1.

### S 11.5.2.2 Elastic buckling of longitudinals

#### 1. Column buckling without rotation of the cross section

For the column buckling mode (perpendicular to plane of plating) the ideal elastic buckling stress is given by:

$$\sigma_E = 0.001E \frac{I_a}{A\ell^2} \quad (\text{N/mm}^2)$$

$I_a$  = moment of inertia, in  $\text{cm}^4$ , of longitudinal, including plate flange and calculated with thickness as specified in S 11.5.2.1.1,

$A$  = cross-sectional area, in  $\text{cm}^2$ , of longitudinal, including plate flange and calculated with thickness as specified in S 11.5.2.1.1,

$\ell$  = span, in m, of longitudinal,

A plate flange equal to the frame spacing may be included.

#### 2. Torsional buckling mode

The ideal elastic buckling stress for the torsional mode is given by:

$$\sigma_E = \frac{\pi^2 E I_w}{10^4 I_p \ell^2} \left( m^2 + \frac{K}{m^2} \right) + 0.385 E \frac{I_t}{I_p} \quad (\text{N/mm}^2)$$

$$K = \frac{C\ell^4}{\pi^4 E I_w} 10^6$$

# S11

cont'd

$m$  = number of half waves, given by the following table:

	$0 < K < 4$	$4 < K < 36$	$36 < K < 144$	$(m-1)^2 m^2 < K \leq m^2 (m+1)^2$
$m$	1	2	3	$m$

$I_t$  = St Venant's moment of inertia, in  $\text{cm}^4$ , of profile (without plate flange)

$$= \frac{h_w t_w^3}{3} 10^{-4} \quad \text{for flat bars (slabs)}$$

$$= \frac{1}{3} \left[ h_w t_w^3 + b_f t_f^3 \left( 1 - 0.63 \frac{t_f}{b_f} \right) \right] 10^{-4} \quad \text{for flanged profiles}$$

$I_p$  = polar moment of inertia, in  $\text{cm}^4$ , of profile about connection of stiffener to plate

$$= \frac{h_w^3 t_w}{3} 10^{-4} \quad \text{for flat bars (slabs)}$$

$$= \left( \frac{h_w^3 t_w}{3} + h_w^2 b_f t_f \right) 10^{-4} \quad \text{for flanged profiles}$$

$I_w$  = sectional moment of inertia, in  $\text{cm}^6$ , of profile about connection of stiffener to plate

$$= \frac{h_w^3 t_w^3}{36} 10^{-6} \quad \text{for flat bars (slabs)}$$

$$= \frac{t_f b_f^3 h_w^2}{12} 10^{-6} \quad \text{for "Tee" profiles}$$

$$= \frac{b_f^3 h_w^2}{12(b_f + h_w)^2} \left[ t_f (b_f^2 + 2b_f h_w + 4h_w^2) + 3t_w b_f h_w \right] 10^{-6} \quad \text{for angles and bulb profiles}$$

$h_w$  = web height, in mm,

$t_w$  = web thickness, in mm, considering standard deductions as specified in S 11.5.2.1.1,

$b_f$  = flange width, in mm,

$t_f$  = flange thickness, in mm, considering standard deductions as specified in S 11.5.2.1.1. For bulb profiles the mean thickness of the bulb may be used.



**S11**  
cont'd

$\ell$  = span of profile, in m,  
 $s$  = spacing of profiles, in m,

$C$  = spring stiffness exerted by supporting plate  $p$

$$= \frac{k_p E t_p^3}{3s \left( 1 + \frac{1.33 k_p h_w t_p^3}{1000 s t_w^3} \right)} 10^{-3}$$

$k_p$  = 1 -  $\eta_p$  not to be taken less than zero

$t_p$  = plate thickness, in mm, considering standard deductions as specified in S 11.5.2.1.1.

$$\eta_p = \frac{\sigma_a}{\sigma_{Ep}}$$

$\sigma_a$  = calculated compressive stress. For longitudinals, see S 11.5.4.1,

$\sigma_{Ep}$  = elastic buckling stress of supporting plate as calculated in S 11.5.2.1,

For flanged profiles,  $k_p$  need not be taken less than 0.1.

**3. Web and flange buckling**

For web plate of longitudinals the ideal elastic buckling stress is given by:

$$\sigma_E = 3.8E \left( \frac{t_w}{h_w} \right)^2 \quad (\text{N/mm}^2)$$

For flanges on angles and T-sections of longitudinals, buckling is taken care of by the following requirement:

$$\frac{b_f}{t_f} \leq 15$$

$b_f$  = flange width, in mm, for angles, half the flange width for T-sections.

$t_f$  = as built flange thickness.

**S 11.5.3 Critical buckling stresses****S 11.5.3.1 Compression**

The critical buckling stress in compression  $\sigma_c$  is determined as follows:

# S11

cont'd

$$\begin{aligned} \sigma_C &= \sigma_E && \text{when } \sigma_E \leq \frac{\sigma_F}{2} \\ &= \sigma_F \left( 1 - \frac{\sigma_F}{4\sigma_E} \right) && \text{when } \sigma_E > \frac{\sigma_F}{2} \end{aligned}$$

$\sigma_F$  = yield stress of material, in N/mm<sup>2</sup>  $\sigma_F$  may be taken as 235 N/mm<sup>2</sup> for mild steel,

$\sigma_E$  = ideal elastic buckling stress calculated according to S 11.5.2.

### S 11.5.3.2 Shear

The critical buckling stress in shear  $\tau_C$  is determined as follows:

$$\begin{aligned} \tau_C &= \tau_E && \text{when } \tau_E \leq \frac{\tau_F}{2} \\ &= \tau_F \left( 1 - \frac{\tau_F}{4\tau_E} \right) && \text{when } \tau_E > \frac{\tau_F}{2} \end{aligned}$$

$$\tau_F = \frac{\sigma_F}{\sqrt{3}}$$

$\sigma_F$  = as given in S 11.5.3.1,

$\tau_E$  = ideal elastic buckling stress in shear calculated according to S11.5.2.1.2.

### S 11.5.4 Working stress

#### S 11.5.4.1 Longitudinal compressive stresses

The compressive stresses are given in the following formula:

$$\begin{aligned} \sigma_a &= \frac{M_s + M_w}{I_n} y \cdot 10^5 \text{ N/mm}^2 \\ &= \text{minimum } \frac{30}{k} \end{aligned}$$

$M_s$  = still water bending moment (kN.m), as given in S 11.2.1,

$M_w$  = wave bending moment (kN.m) as given in S 11.2.2.1,

$I_n$  = moment of inertia, in cm<sup>4</sup>, of the hull girder,

$y$  = vertical distance, in m, from neutral axis to considered point.

$k$  = as specified in S 11.3.1.1 (i).

$M_s$  and  $M_w$  are to be taken as sagging or hogging bending moments, respectively, for members above or below the neutral axis.

Where the ship is always in hogging condition in still water, the sagging bending moment ( $M_s + M_w$ ) is to be specially considered. ►

# S11

cont'd

## S 11.5.4.2

### Shear stresses

1. Ships without effective longitudinal bulkheads

For side shell

$$\tau_a = \frac{0.5 |F_s + F_w|}{t} \cdot \frac{S}{I} \cdot 10^2 \text{ N/mm}^2$$

$F_s$ ,  $F_w$ ,  $t$ ,  $s$ ,  $I$  as specified in S 11.4.2

2. Ships with two effective longitudinal bulkheads

For side shell

$$\tau_a = \frac{|(0.5 - \phi)(F_s + F_w) + \Delta F_{sh}|}{t} \cdot \frac{S}{I} \cdot 10^2 \text{ N/mm}^2$$

For longitudinal bulkheads

$$\tau_a = \frac{|\phi (F_s + F_w) + \Delta F_{b\ell}|}{t} \cdot \frac{S}{I} \cdot 10^2 \text{ N/mm}^2$$

$F_s$ ,  $F_w$ ,  $\Delta F_{sh}$ ,  $\Delta F_{b\ell}$ ,  $t$ ,  $S$ ,  $I$  as specified in S 11.4.3.

## S 11.5.5 Scantling criteria

### S 11.5.5.1

#### Buckling Stress

The design buckling stress  $\sigma_c$  of plate panels and longitudinals (as calculated in S 11.5.3.1) is not to be less than:

$$\sigma_c \geq \beta \sigma_a$$

where

$\beta = 1$  for plating and for web plating of stiffeners (local buckling)

$\beta = 1.1$  for stiffeners

The critical buckling stress  $\tau_c$  of plate panels (as calculated in S 11.5.3.2) is not to be less than:

$$\tau_c \geq \tau_a$$



# Τέλος Ενότητας



Ευρωπαϊκή Ένωση  
Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο



ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ  
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑ ΒΙΟΥ ΜΑΘΗΣΗ  
*επένδυση στην κοινωνία της γνώσης*  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ  
ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ



Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης

# Σημειώματα

# Σημείωμα Αναφοράς

Copyright Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Αθήνας, Αλέξανδρος Θεοδουλίδης 2014. Αλέξανδρος Θεοδουλίδης. «Αντοχή πλοίου Ι. Ενότητα 8: Η διαμήκης αντοχή πλοίου με βάση τους Κανονισμούς των Νηογνωμόνων». Έκδοση: 1.0. Αθήνα 2014. Διαθέσιμο από τη δικτυακή διεύθυνση: [ocp.teiath.gr](http://ocp.teiath.gr).

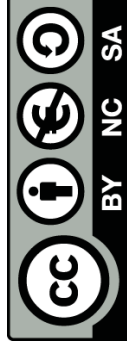


# Σημείωμα Αδειοδότησης

Το παρόν υλικό διατίθεται με τους όρους της άδειας χρήσης Creative Commons Αναφορά, Μη Εμπορική Χρήση Παρόμοια Διανομή 4.0 [1] ή μεταγενέστερη, Διεθνής Έκδοση.

Εξαιρούνται τα αυτοτελή έργα τρίτων π.χ. φωτογραφίες, διαγράμματα κ.λ.π., τα οποία εμπεριέχονται σε αυτό. Οι όροι χρήσης των έργων τρίτων επεξηγούνται στη διαφάνεια «Επεξήγηση όρων χρήσης έργων τρίτων».

Τα έργα για τα οποία έχει ζητηθεί άδεια αναφέρονται στο «Σημείωμα Χρήσης Έργων Τρίτων».



[1] <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>

Ως **Μη Εμπορική** ορίζεται η χρήση:

- που δεν περιλαμβάνει άμεσο ή έμμεσο οικονομικό όφελος από την χρήση του έργου, για το διανομέα του έργου και αδειοδόχο
- που δεν περιλαμβάνει οικονομική συναλλαγή ως προϋπόθεση για τη χρήση ή πρόσβαση στο έργο
- που δεν προσπορίζει στο διανομέα του έργου και αδειοδόχο έμμεσο οικονομικό όφελος (π.χ. διαφημίσεις) από την προβολή του έργου σε διαδικτυακό τόπο

Ο δικαιούχος μπορεί να παρέχει στον αδειοδόχο ξεχωριστή άδεια να χρησιμοποιεί το έργο για εμπορική χρήση, εφόσον αυτό του ζητηθεί.

# Επεξήγηση όρων χρήσης έργων τρίτων

© Δεν επιτρέπεται η επαναχρησιμοποίηση του έργου, παρά μόνο εάν ζητηθεί εκ νέου άδεια από το δημιουργό.

διαθέσιμο με άδεια CC-BY  
Επιτρέπεται η επαναχρησιμοποίηση του έργου και η δημιουργία παραγώγων αυτού με απλή αναφορά του δημιουργού.

διαθέσιμο με άδεια CC-BY-SA  
Επιτρέπεται η επαναχρησιμοποίηση του έργου με αναφορά του δημιουργού, και διάθεση του έργου ή του παράγωγου αυτού με την ίδια άδεια.

διαθέσιμο με άδεια CC-BY-ND  
Επιτρέπεται η επαναχρησιμοποίηση του έργου με αναφορά του δημιουργού. Δεν επιτρέπεται η δημιουργία παραγώγων του έργου.

διαθέσιμο με άδεια CC-BY-NC  
Επιτρέπεται η επαναχρησιμοποίηση του έργου με αναφορά του δημιουργού. Δεν επιτρέπεται η εμπορική χρήση του έργου.

διαθέσιμο με άδεια CC-BY-NC-SA  
Επιτρέπεται η επαναχρησιμοποίηση του έργου με αναφορά του δημιουργού και διάθεση του έργου ή του παράγωγου αυτού με την ίδια άδεια. Δεν επιτρέπεται η εμπορική χρήση του έργου.

διαθέσιμο με άδεια CC-BY-NC-ND  
Επιτρέπεται η επαναχρησιμοποίηση του έργου με αναφορά του δημιουργού. Δεν επιτρέπεται η εμπορική χρήση του έργου και η δημιουργία παραγώγων του.

διαθέσιμο με άδεια CC0 Public Domain  
Επιτρέπεται η επαναχρησιμοποίηση του έργου, η δημιουργία παραγώγων αυτού και η εμπορική του χρήση, χωρίς αναφορά του δημιουργού.

διαθέσιμο ως κοινό κτήμα  
Επιτρέπεται η επαναχρησιμοποίηση του έργου, η δημιουργία παραγώγων αυτού και η εμπορική του χρήση, χωρίς αναφορά του δημιουργού.

χωρίς σήμανση  
Συνήθως δεν επιτρέπεται η επαναχρησιμοποίηση του έργου.

# Διατήρηση Σημειωμάτων

Οποιαδήποτε αναπαραγωγή ή διασκευή του υλικού θα πρέπει να συμπεριλαμβάνει:

- το Σημείωμα Αναφοράς
- το Σημείωμα Αδειοδότησης
- τη δήλωση Διατήρησης Σημειωμάτων
- το Σημείωμα Χρήσης Έργων Τρίτων (εφόσον υπάρχει)

μαζί με τους συνοδευόμενους υπερσυνδέσμους.



Ανοικτά Ακαδημαϊκά Μαθήματα στο TEI Αθήνας



# Αντοχή πλοίου I (Θ)

## Ενότητα 8: Διαμήκης αντοχή – Κανονισμοί Νηογνώμονων

Αλέξανδρος Θεοδουλίδης, Επικ.Καθηγητής

Τμήμα Ναυπηγών Μηχανικών Τ.Ε.



Το περιεχόμενο του μαθήματος διατίθεται με άδεια Creative Commons εκτός και αν αναφέρεται διαφορετικά

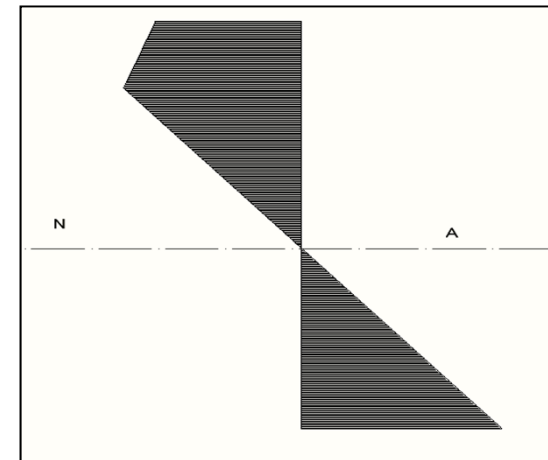
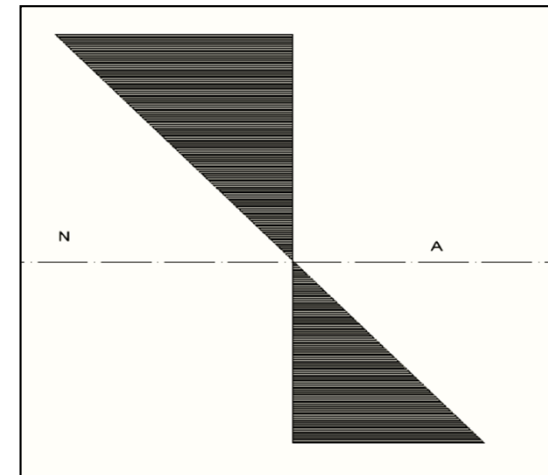


Το έργο υλοποιείται στο πλαίσιο του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Εκπαίδευση και Δια Βίου Μάθηση» και συγχρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση (Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο) και από εθνικούς πόρους.

# Εισαγωγή, Ορισμοί και Θέση του προβλήματος (1 από 2)

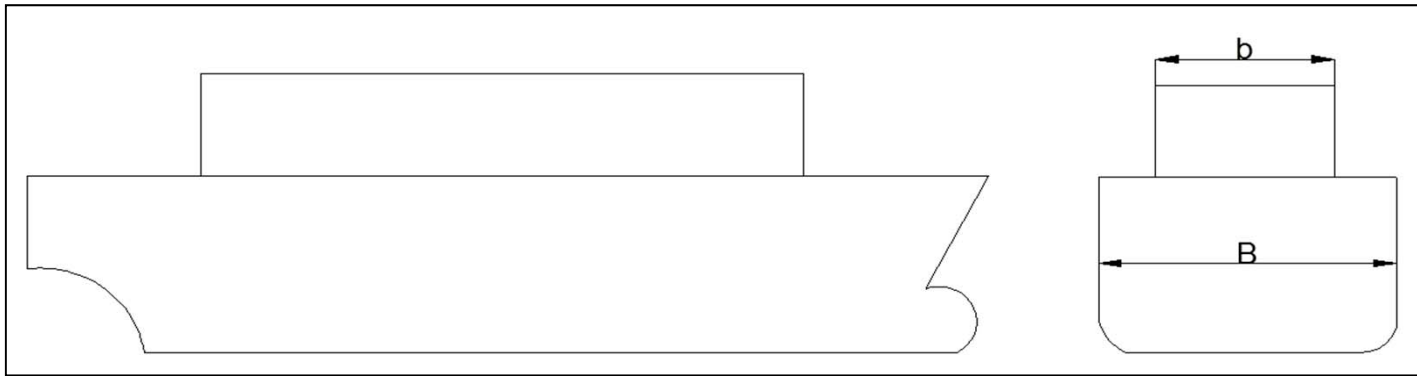
- Κατά την απλή θεωρία της κάμψης της δοκού, η διαμήκης τάση μεταβάλλεται γραμμικά από την τιμή μηδέν στον ουδέτερο άξονα (neutral axis) στη μέγιστη τιμή της στις εξωτερικές ίνες.
- Όταν όμως ένα πλοίο έχει υπερκατασκευές τότε δεν ισχύει πλέον η απλή θεωρία κάμψης (αυτό αποδείχτηκε και από πραγματικές μετρήσεις σε πλοία.

(Holt & Vasta “Structural tests on the passenger ship S.S. President Wilson”, SNAME 1949)

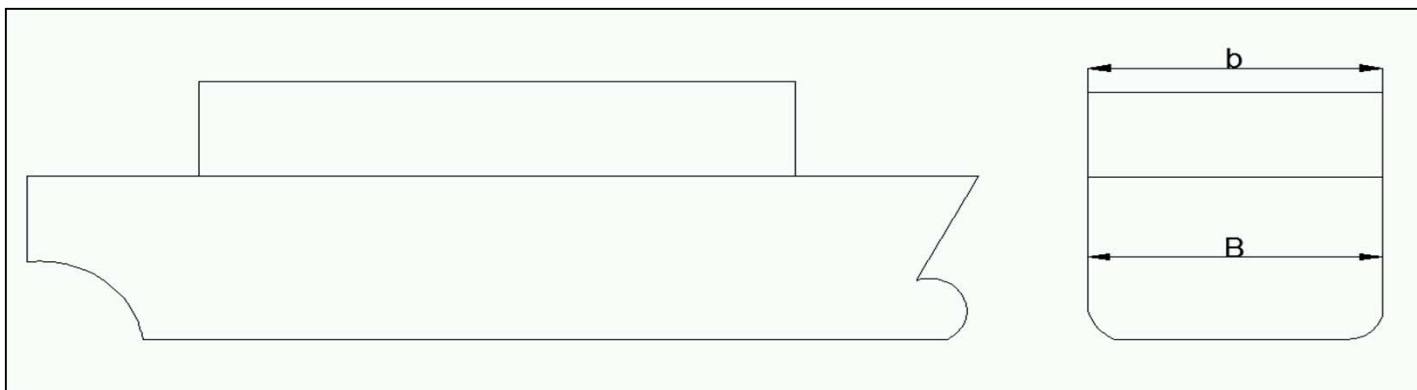


# Εισαγωγή, Ορισμοί και θέση του προβλήματος (2 από 2)

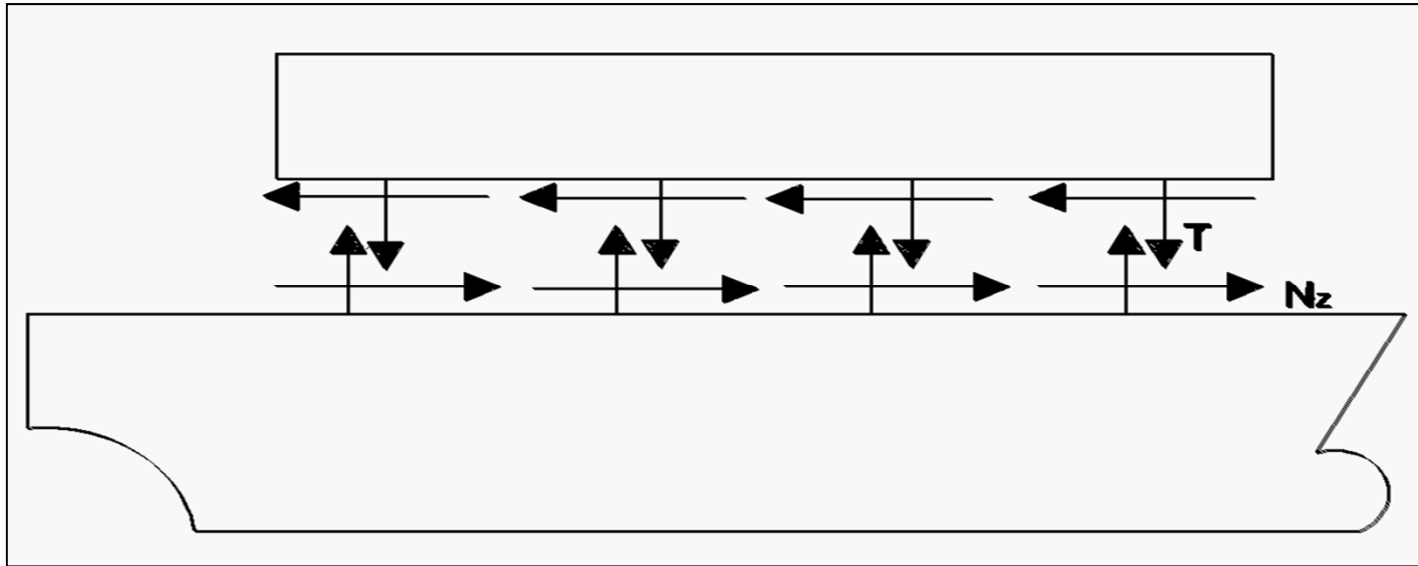
- **Υπερστέγασμα** (deckhouse) λέγεται μια κατασκευή πάνω από το κύριο κατάστρωμα η οποία έχει πλάτος  $b$  μικρότερο από το πλάτος  $B$  του πλοίου.



- Όταν  $b=B$  η κατασκευή ονομάζεται **υπερκατασκευή** (superstructure).



# Δυνάμεις στην ένωση γάστρας υπερκατασκευής



$N_z$  = κατακόρυφες δυνάμεις

$T$  = διατμητικές δυνάμεις

(ανά μονάδα μήκους)

Σκοπός είναι ο προσδιορισμός των δυνάμεων  $T$  και  $N_z$ .

# Ακραίες περιπτώσεις

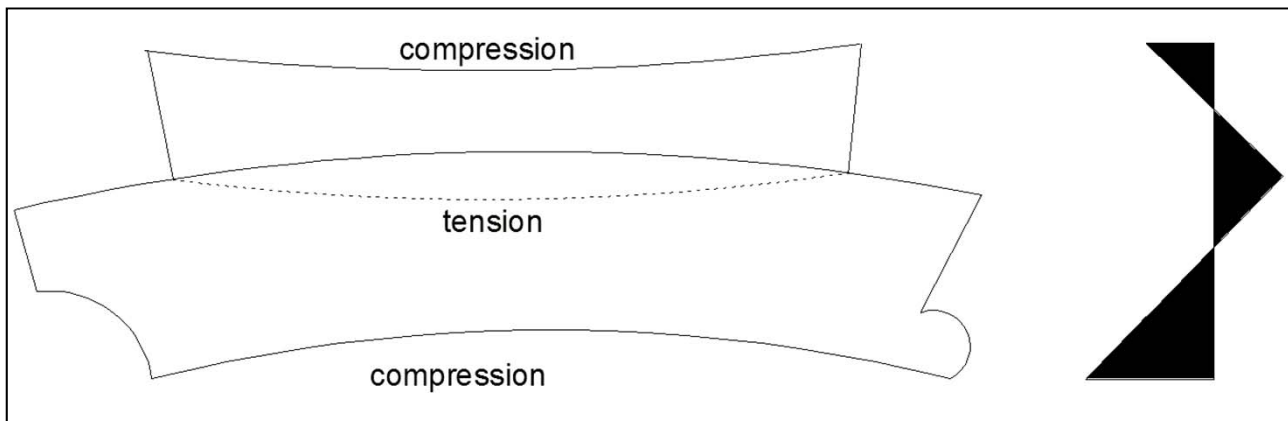
A. Η γάστρα και η υπερκατασκευή ή το υπερστέγασμα έχουν την ίδια καμπυλότητα. Τότε ισχύει η ΑΘΚ.

Αυτό συμβαίνει όταν υπάρχει υπερκατασκευή ( $b=B$ ) ή όταν υπάρχει υπερστέγασμα με πολύ άκαμπτο κατάστρωμα ( $N_z \rightarrow \infty$ )



B. Η γάστρα και το υπερστέγασμα έχουν αντίθετη καμπυλότητα.

Οι μετατοπίσεις της γάστρας και του υπερστεγάσματος είναι διαφορετικές.



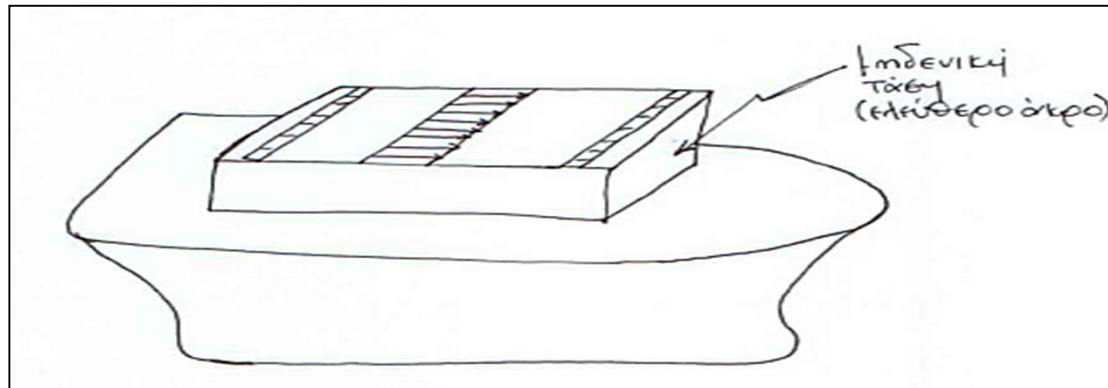
$N_z \rightarrow 0$

Μόνο οριζόντιες  
διατμητικές τάσεις  
μεταφέρονται.



# Μερικοί σημαντικοί παράγοντες (1 από 2)

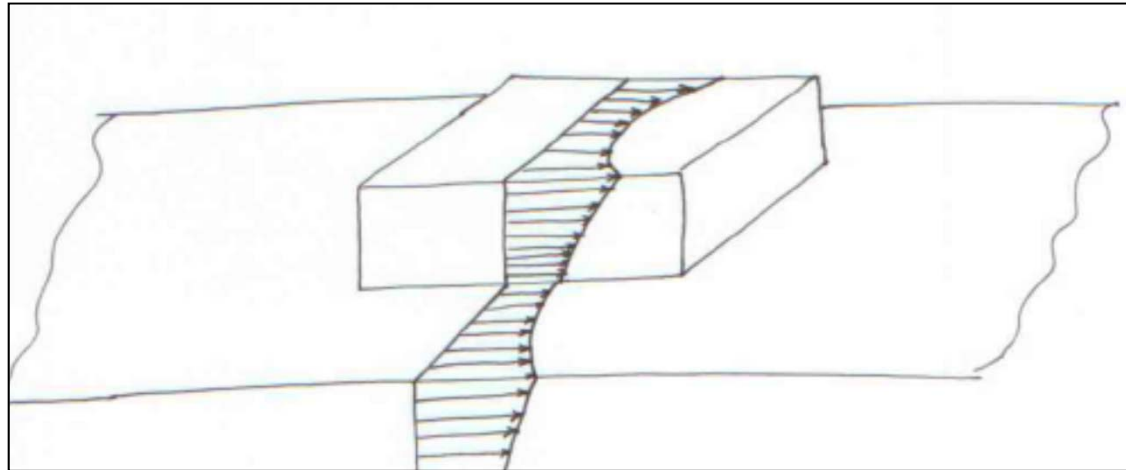
- 1) **Επίδραση των άκρων** : Προς τα άκρα του υπερστεγάσματος οι διαμήκεις τάσεις ελαττώνονται προκειμένου να μηδενισθούν στο ελεύθερο άκρο,



- 2) **Μήκος υπερκατασκευής** : Η τάση στο μέσο της υπερκατασκευής είναι συνάρτηση του μήκους της,
- 3) **Υστέρηση λόγω διάτμησης** : ελαττώνει το μέγεθος της διαμήκουσ τάσης μακριά από τις πλευρές του υπερστεγάσματος,

# Μερικοί σημαντικοί παράγοντες (2 από 2)

- 4) **Υστέρηση λόγω διάτμησης:** ελαττώνει το μέγεθος της διαμήκουσ τάσης μακριά από τις πλευρές του υπερστεγάσματος,



- 5) **Ευκαμψία καταστρώματος:** προσδιορίζει το μέγεθος των καθέτων (κατακόρυφων) δυνάμεων που δημιουργούνται στη σύνδεση γάστρας υπερκατασκευής. Λόγω της ευκαμψίας του καταστρώματος οι κατακόρυφες μετατοπίσεις γάστρας υπερκατασκευής δεν θα είναι ίδιες,
- 6) **Ολίσθηση (slip):** Αν υπάρχει ολίσθηση η διατμητική δύναμη  $T$  μειώνεται , ενώ είναι πιθανόν να μηδενιστεί.

# Παράγοντες στους οποίους μπορεί να επιδράσει ο μελετητής

1. Μήκος υπερστεγάσματος.
2. Ευκαμψία καταστρώματος.
3. Πλάτος υπερστεγάσματος.
4. Υλικό υπερστεγάσματος.

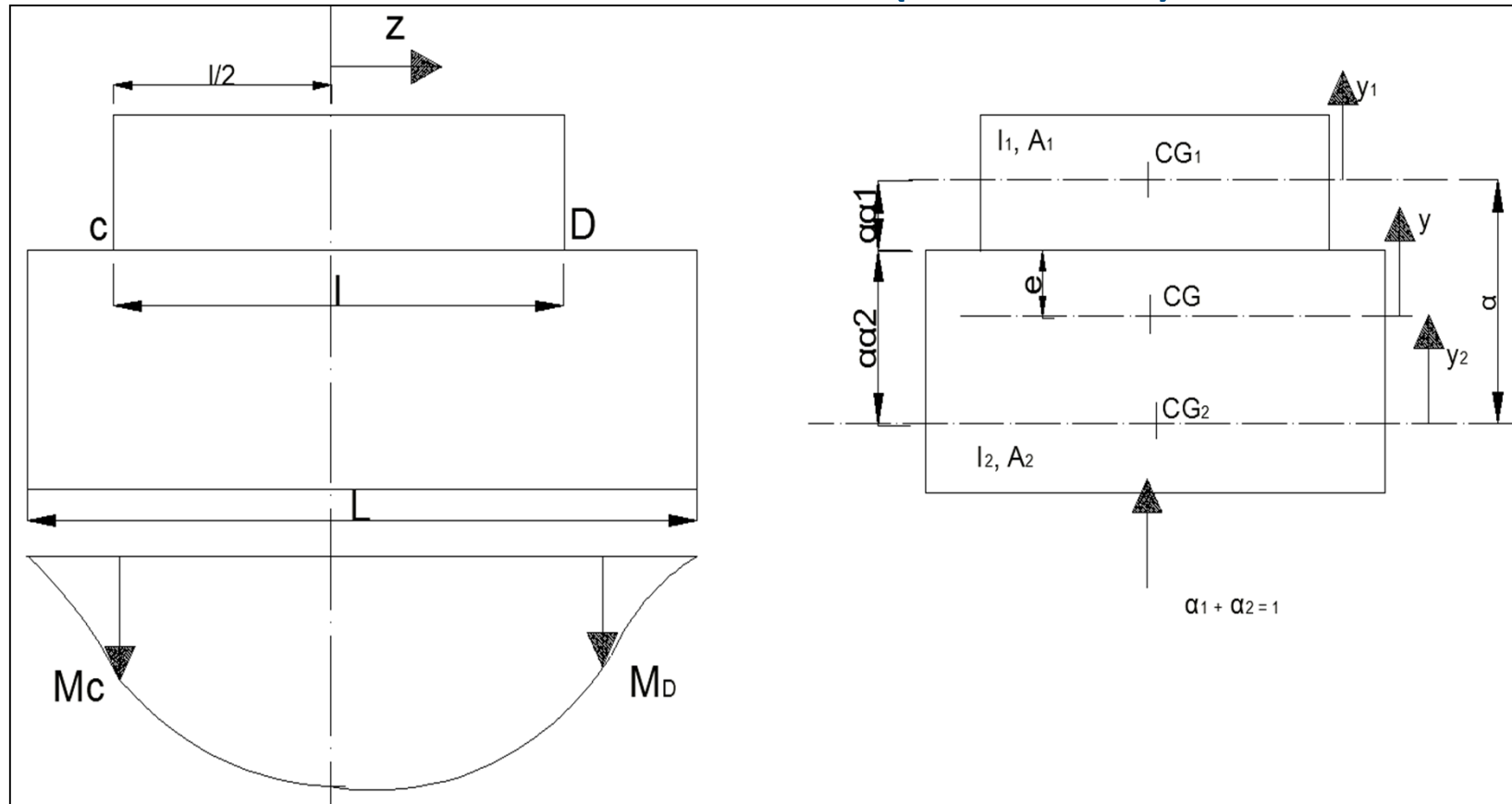
# Απλοποιημένη θεωρία δύο δοκών κατά BLEICH (1 από 4)

## Βασικές υποθέσεις

- Η υπόθεση NAVIER (επιπεδότητα διατομών) ισχύει ξεχωριστά για τη γάστρα και την υπερκατασκευή,
- Η υστέρηση λόγω διάτμησης αγνοείται,
- Οι διατομές της γάστρας και του υπερστεγάσματος παραμένουν σταθερές καθ' όλο το μήκος του υπερστεγάσματος,
- Το κατάστρωμα έχει μηδενική ακαμψία ( $N_z \rightarrow 0$ ),
- Μόνο η γάστρα υπόκειται σε εξωτερικές φορτίσεις.

(Bleich, H.H., "Nonlinear distribution of bending stresses due to distortion of the cross section", J. Appl. Mechanics, Vol. 20, 1953, pp. 95-104)

# Απλοποιημένη θεωρία δύο δοκών κατά BLEICH (2 από 4)



$I_1$  = ρπή αδράνειας υπερστεγάσματος ως προς τον άξονα που διέρχεται από το κέντρο βάρους του  $CG_1$

$I_2$  = ρπή αδράνειας γάστρας ως προς τον άξονα που διέρχεται από το κέντρο βάρους του  $CG_2$

# Απλοποιημένη θεωρία δύο δοκών κατά BLEICH (3 από 4)

Θέση του κέντρου βάρους της συνολικής διατομής:

$$e = \alpha \cdot \frac{\alpha_2 \cdot A_2 - \alpha_1 \cdot A_1}{A_1 + A_2}$$

Η ροπή αδράνειας της συνολικής διατομής γράφεται:

$$I = I_1 + I_2 + I_A, \quad \text{όπου} \quad I_A = \frac{\alpha^2 \cdot A_1 \cdot A_2}{A_1 + A_2}$$

Επίσης ορίζεται ως μη ακόλουθη παράσταση:

$$\mu = \frac{I_1 + \alpha_1 \cdot I_A}{I_2 + \alpha_2 \cdot I_A}$$

# Απλοποιημένη θεωρία δύο δοκών κατά BLEICH (4 από 4)

Τελικά προκύπτει ότι ισχύουν οι ακόλουθες σχέσεις για την κατανομή των ορθών τάσεων στη γάστρα και το υπερστέγασμα:

$$\sigma_1 = -\frac{M \cdot y}{I} + \Delta\sigma_1 \qquad \sigma_2 = -\frac{M \cdot y}{I} + \Delta\sigma_2$$

όπου:

$$\Delta\sigma_1 = \frac{\Delta N_1}{A_1} - \frac{\Delta M_1}{I_1} \cdot y_1 \qquad \Delta\sigma_2 = \frac{\Delta N_2}{A_2} - \frac{\Delta M_2}{I_2} \cdot y_2$$

$$\Delta N_1 = -\Delta N_2 = \frac{M \cdot I_A}{\alpha} \cdot \frac{\mu \cdot (\alpha_1 - \mu \cdot \alpha_2)}{(1 + \mu) \cdot (\alpha_2 \cdot I_1 + \mu \cdot \alpha_1 \cdot I_2)}$$

$$\Delta M_1 = -M \cdot I_1 \cdot \frac{\mu}{(1 + \mu) \cdot (\alpha_2 \cdot I_1 + \mu \cdot \alpha_1 \cdot I_2)}$$

$$\Delta M_2 = M \cdot I_2 \cdot \frac{\mu^2}{(1 + \mu) \cdot (\alpha_2 \cdot I_1 + \mu \cdot \alpha_1 \cdot I_2)}$$

# Τέλος Ενότητας



Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης





# Σημειώματα

# Σημείωμα Αναφοράς

Copyright Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Αθήνας, Αλέξανδρος  
Θεοδουλίδης 2014. Αλέξανδρος Θεοδουλίδης. «Αντοχή πλοίου Ι. Ενότητα 8:  
Διαμήκης αντοχή – Κανονισμοί Νηογνώμονων». Έκδοση: 1.0. Αθήνα 2014.  
Διαθέσιμο από τη δικτυακή διεύθυνση: [ocp.teiath.gr](http://ocp.teiath.gr).

# Σημείωμα Αδειοδότησης

Το παρόν υλικό διατίθεται με τους όρους της άδειας χρήσης Creative Commons Αναφορά, Μη Εμπορική Χρήση Παρόμοια Διανομή 4.0 [1] ή μεταγενέστερη, Διεθνής Έκδοση. Εξαιρούνται τα αυτοτελή έργα τρίτων π.χ. φωτογραφίες, διαγράμματα κ.λ.π., τα οποία εμπεριέχονται σε αυτό. Οι όροι χρήσης των έργων τρίτων επεξηγούνται στη διαφάνεια «Επεξήγηση όρων χρήσης έργων τρίτων».

Τα έργα για τα οποία έχει ζητηθεί άδεια αναφέρονται στο «Σημείωμα Χρήσης Έργων Τρίτων».



[1] <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>

Ως **Μη Εμπορική** ορίζεται η χρήση:

- που δεν περιλαμβάνει άμεσο ή έμμεσο οικονομικό όφελος από την χρήση του έργου, για το διανομέα του έργου και αδειοδόχο
- που δεν περιλαμβάνει οικονομική συναλλαγή ως προϋπόθεση για τη χρήση ή πρόσβαση στο έργο
- που δεν προσπορίζει στο διανομέα του έργου και αδειοδόχο έμμεσο οικονομικό όφελος (π.χ. διαφημίσεις) από την προβολή του έργου σε διαδικτυακό τόπο

Ο δικαιούχος μπορεί να παρέχει στον αδειοδόχο ξεχωριστή άδεια να χρησιμοποιεί το έργο για εμπορική χρήση, εφόσον αυτό του ζητηθεί.

# Επεξήγηση όρων χρήσης έργων τρίτων

© Δεν επιτρέπεται η επαναχρησιμοποίηση του έργου, παρά μόνο εάν ζητηθεί εκ νέου άδεια από το δημιουργό.

διαθέσιμο με άδεια CC-BY	Επιτρέπεται η επαναχρησιμοποίηση του έργου και η δημιουργία παραγώγων αυτού με απλή αναφορά του δημιουργού.
διαθέσιμο με άδεια CC-BY-SA	Επιτρέπεται η επαναχρησιμοποίηση του έργου με αναφορά του δημιουργού, και διάθεση του έργου ή του παράγωγου αυτού με την ίδια άδεια.
διαθέσιμο με άδεια CC-BY-ND	Επιτρέπεται η επαναχρησιμοποίηση του έργου με αναφορά του δημιουργού. Δεν επιτρέπεται η δημιουργία παραγώγων του έργου.
διαθέσιμο με άδεια CC-BY-NC	Επιτρέπεται η επαναχρησιμοποίηση του έργου με αναφορά του δημιουργού. Δεν επιτρέπεται η εμπορική χρήση του έργου.
διαθέσιμο με άδεια CC-BY-NC-SA	Επιτρέπεται η επαναχρησιμοποίηση του έργου με αναφορά του δημιουργού και διάθεση του έργου ή του παράγωγου αυτού με την ίδια άδεια. Δεν επιτρέπεται η εμπορική χρήση του έργου.
διαθέσιμο με άδεια CC-BY-NC-ND	Επιτρέπεται η επαναχρησιμοποίηση του έργου με αναφορά του δημιουργού. Δεν επιτρέπεται η εμπορική χρήση του έργου και η δημιουργία παραγώγων του.
διαθέσιμο με άδεια CC0 Public Domain	Επιτρέπεται η επαναχρησιμοποίηση του έργου, η δημιουργία παραγώγων αυτού και η εμπορική του χρήση, χωρίς αναφορά του δημιουργού.
διαθέσιμο ως κοινό κτήμα	Επιτρέπεται η επαναχρησιμοποίηση του έργου, η δημιουργία παραγώγων αυτού και η εμπορική του χρήση, χωρίς αναφορά του δημιουργού.
χωρίς σήμανση	Συνήθως δεν επιτρέπεται η επαναχρησιμοποίηση του έργου.

# Διατήρηση Σημειωμάτων

Οποιαδήποτε αναπαραγωγή ή διασκευή του υλικού θα πρέπει να συμπεριλαμβάνει:

- το Σημείωμα Αναφοράς
- το Σημείωμα Αδειοδότησης
- τη δήλωση Διατήρησης Σημειωμάτων
- το Σημείωμα Χρήσης Έργων Τρίτων (εφόσον υπάρχει)

μαζί με τους συνοδευόμενους υπερσυνδέσμους.

# Χρηματοδότηση

- Το παρόν εκπαιδευτικό υλικό έχει αναπτυχθεί στο πλαίσιο του εκπαιδευτικού έργου του διδάσκοντα.
- Το έργο «**Ανοικτά Ακαδημαϊκά Μαθήματα στο ΤΕΙ Αθηνών**» έχει χρηματοδοτήσει μόνο την αναδιαμόρφωση του εκπαιδευτικού υλικού.
- Το έργο υλοποιείται στο πλαίσιο του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Εκπαίδευση και Δια Βίου Μάθηση» και συγχρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση (Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο) και από εθνικούς πόρους.

