

МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА

**М Е Т О Д И К А
РАСЧЕТОВ ПРОЧНОСТИ
АВАРИЙНОГО СУДНА
ПРИ ПРОВЕДЕНИИ
АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫХ
ОПЕРАЦИЙ И СУДОПОДЪЕМЕ**

РД 31.72.03-85

Москва·В/О "Мортехинформреклама"
1986

Руководителям предпр. тий
и организаций ММФ

№ МП 05-5/15

от 7 января 1986 г.

О введении в действие

РД ЗИ.72.03-85

В/О "Мореплавание" утвержден руководящий документ РД ЗИ.72.03-85 "Методика расчётов прочности аварийного судна при проведении аварийно-спасательных операций и судоподъёме" со сроком введения в действие с 01.01.87.

РД ЗИ.72.03-85 разработан впервые.

РД ЗИ.72.03-85 устанавливает методику расчётов общей и местной прочности, необходимость выполнения которых может возникнуть при проведении аварийно-спасательных и судоподъёмных работ.

Для внедрения РД ЗИ.72.03-85 предлагаю:

1. Руководителям предприятий ММФ организующим и выполняющим аварийно-спасательные и судоподъёмные работы при выполнении расчётов общей и местной прочности аварийного судна руководствоваться РД ЗИ.72.03-85 с 01.01.87. Для возможности применения ЭВМ при проведении расчётов приобрести в ОИИМФ программы "ВОЛНА-82" и ACCSHIP и организовать обучение по использованию программ.

1. Ростовскому ЦПКБ подготовить к печати и обеспечить издание до 01.01.87 и рассылку РД ЗИ.72.03-85 заинтересованным предприятиям и организациям ММФ.

3. Контроль за исполнением настоящего письма осуществляет В/О "Мореплавание".

Зам. председателя
В/О "Мореплавание"

А.Н. Нордас

МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА

**М Е Т О Д И К А
РАСЧЕТОВ ПРОЧНОСТИ АВАРИЙНОГО СУДНА
ПРИ ПРОВЕДЕНИИ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫХ
ОПЕРАЦИЙ И СУДОПОДЪЕМЕ**

РД 31.72.03—85

**Москва-В/О "Мортехинформреклама"
1986**

РАЗРАБОТАН	Ростовским центральным проектно-конструкторским бюро с опытным производством	
	Главный инженер	В.И. Борисов
	Заведующий сектором стандартизации и метрологии	И.Н. Шахмейстер
	Ответственные исполнители	С.М. Паненко Е.В. Знаменский
СОГЛАСОВАН	Центральным научно-исследовательским институтом морского флота	
	Заместитель директора по научной работе	С.Н. Дранищнн
	Одесским институтом инженеров морского флота	
	Проректор по научной работе	П.С. Никеров
УТВЕРЖДЕН	Всесоюзным объединением "Мореплавание"	
	Заместитель председателя	Г.С. Леонтьев

Методика расчётов
прочности аварийного судна
при проведении аварийно-
спасательных операций и
судоподъёма

РД 31.72.03-85

Вводится впервые

Срок введения в действие
установлен с I января 1985 г.

Настоящий руководящий документ (РД) распространяется на расчёты общей и местной прочности судна при подготовке и проведении аварийно-спасательных и судоподъёмных операций.

РД устанавливает методику расчётов общей и местной прочности, необходимость выполнения которых должна определяться конкретными условиями и целью операции.

РД предназначен для инженерно-технических работников экспедиционных отрядов АСПТР и проектно-конструкторских подразделений ММФ, занимающихся проектированием и проведением аварийно-спасательных и судоподъёмных операций.

РД носит рекомендательный характер и не включает применение других методов расчёта.

І. РАСЧЁТ ОБЩЕЙ ПРОЧНОСТИ ПРИ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЯХ И СУДОПОДЪЁМЕ

І.І. Общие положения

І.І.І. При выполнении расчётов прочности следует принимать: весовую нагрузку судна порожнем, вес грузов, запасов, снабжения, вес воды в аварийных отсеках, силу присоса судна к грунту со знаком плюс;

силы поддержания, подъёмные силы, реакцию грунта со знаком минус;

вес снятых грузов со знаком минус, вес принятых грузов со знаком плюс, перенос груза из точки "А" в точку "Б", как снятие груза в точке "А" и приём груза в точке "Б";

напряжения растяжения со знаком плюс, напряжения сжатия со знаком минус;

изгибающий момент, при котором палуба растягивается, со знаком плюс и со знаком минус, если палуба сжимается;

координаты, расположенные в нос от мидель-шпангоута, со знаком плюс, в корму - со знаком минус;

нумерацию шпангоутов от носа в корму.

І.І.2. В настоящем разделе приняты следующие условные обозначения:

$\Delta_0, \Delta_1, \Delta_2$	- вес судна до аварии, после аварии, после аварии с учётом проведенных мероприятий по спасению судна или ликвидации аварии, кН [тс] ;
L	- длина судна между перпендикулярами, м;
$\Delta L = \frac{L}{20}$	- теоретическая шпация судна, м;
B	- ширина судна, м;
D	- высота борта, м;
d_0, d_{0H}, d_{0K} d_1, d_{1H}, d_{1K} d_2, d_{2H}, d_{2K}	осадка судна средняя, носом, кормой до аварии, после аварии, после принятия мер по спасанию;
C_b	- коэффициент общей полноты;
x_{g0}, x_{g1}, x_{g2}	- отстояние центра тяжести судна от миделя до аварии, после аварии и после мероприятий по спасению судна;

- x_{c0}, x_{c1}, x_{c2} - отстояние центра величины судна от миделя до аварии, после аварии и после мероприятий по спасению судна, м;
- V_0, V_1, V_2 - объёмное водоизмещение судна до аварии, после аварии и после проведения мероприятий по спасению судна, м³;
- P_i - вес принятого (снятого) груза, кН [тс];
- x_{pi} - отстояние центра тяжести принятого (снятого) груза от миделя, м;
- V_{ni} - полный объём i -того отсека, м³;
- V_i - объём i -того отсека по аварийную ватерлинию, м³;
- x_{vi} - отстояние центра тяжести воды в отсеке от миделя, м;
- N - равнодействующая реакции грунтового основания, кН [тс];
- x_N - отстояние равнодействующей реакции грунтового основания от миделя, м;
- $R_{отр}$ - равнодействующая сил отрывного сопротивления, кН [тс];
- $x_{отр}$ - отстояние равнодействующей сил отрывного сопротивления от миделя, м;
- Q_i - равнодействующая подъёмной силы, приложенной к судну, кН [тс];
- x_{qi} - отстояние равнодействующей подъёмных сил от миделя, м;
- $P_{под}$ - подъёмный вес судна, кН [тс];
- $x_{под}$ - отстояние точки приложения подъёмного веса от миделя, м;
- W_i - площадь погруженной части теоретического шпангоута по расчётную ватерлинию, м²;
- μ_i - объёмный коэффициент проницаемости i -го отсека;
- ρ_6 - плотность воды т/м³ [тс · с²/м⁴]
- $\rho_6 = 1,0 \text{ т/м}^3 [0,102 \text{ тс} \cdot \text{с}^2/\text{м}^4]$ - пресная вода;
- $\rho_6 = 1,025 \text{ т/м}^3 [0,1045 \text{ тс} \cdot \text{с}^2/\text{м}^4]$ - морская вода;
- ρ_{pi} - плотность какого-либо груза или статьи нагрузки, т/м³ [тс · с²/м⁴];
- $\gamma_6 = \rho_6 \cdot g$ - удельный вес воды, кН/м³ [тс/м³];

- $g = 9,81 \text{ м/с}^2$ - ускорение свободного падения;
 $M_{изг}$ - изгибающий момент в каком-либо сечении, кН·м
 [тс·м];
 $N_{пер}$ - перерезывающая сила в каком-либо сечении, кН
 [тс];
 $M_{пр}$ - предельный изгибающий момент для данного сече-
 ния, кН·м [тс·м];
 σ_H - нормативный предел текучести материала, Н/мм²
 [кгс/см²];
 τ_H - нормативный предел текучести по касательным
 напряжениям $\tau_H = 0,576\sigma_H$, Н/мм² [кгс/см²].

Остальные обозначения приведены непосредственно в тексте.

1.2. Классификация сил, действующих на аварийное или затонувшее судно

1.2.1. Силы, действующие на аварийное или затонувшее судно, в общем случае, следует относить к одному из видов:

силам веса судна с оборудованием и механизмами, веса грузов, запасов, снабжения, балласта, находящихся на судне в момент аварии;

силам поддержания судна в воде, которые определяются водоизмещающим объёмом судна, находящегося на плаву или на мели, водоизмещающими объёмами конструкций и незаполненными объёмами отсеков для затопленного судна;

силам, обусловленным аварийной ситуацией, к которым относятся вес воды в затопленных отсеках и силы взаимодействия судна с грунтом (реакция грунта, присосок к грунту);

силам, обусловленным мероприятиями, связанными со спасением или подъёмом судна: разгрузка судна, перемещение грузов, удаление части оборудования, откачка воды, приложение к судну подъёмных усилий от кранов, понтонов, подача в отсеки судна сжатого воздуха, легких материалов и т.п.

1.2.2. Сила веса судна определяется массой составляющих его элементов, которые рекомендуется сводить в следующие группы:

корпус с оборудованием, куда входят голый корпус, оборудованные помещения, судовые устройства (кроме специальных), судовые системы, электрооборудование, связь, управление;

энергетическая установка с валопроводом и двигателями;

специальное оборудование и устройства (черпаковое устройство

земснаряда, подъемное устройство лихтеровоза, крановое строение плавкрана и т.д.);

снабжение, экипаж, провизия;
топливо, масло, вода, балласт;
перевозимый груз.

В судоподъеме под массой затонувшего судна понимается масса подготовленного к подъему судна с учетом всех снятых и дополнительно установленных грузов (подкреплений, приспособлений для подъема и т.д.), а также грунта, находящегося в судне.

1.2.3. Силы поддержания судна в воде, или силы плавучести, определяются погруженным в воду объемом судна по аварийную ватерлинию, или ватерлинию, с которой судно находится на мели. Попрежденные затопленные отсеки при определении сил плавучести (в настоящем РД) учитываются как непроницаемые.

Сила плавучести затонувшего судна - сила плавучести всех водоизмещающих объемов судна и находящихся на нем грузов до приложения любых подъемных сил

Водоизмещающие объемы затонувшего судна - объемы непосредственно самих судовых конструкций, грузов, подкреплений, грунта, и т.д., объемы воздушных подушек, образовавшихся при затоплении судна и сохранившихся к моменту подъема.

1.2.4. К силам, возникающим при аварийной ситуации, относятся:

вес воды в затопленных отсеках;
опорная реакция грунта;
отрывное сопротивление, т.е. сопротивление грунтового основания отрыву от него поднимаемого судна.

1.2.5. К силам, обусловленным мероприятиями, связанными со спасением или подъемом судна, относятся: вес удаленной части грузов, конструкций и т.п., подъемные силы понтонов, кранов, приложенные к судну, подъемные силы от подачи в отсеки судна сжатого воздуха, пенополистирола и др. материалов.

1.2.6. При судоподъеме используются понятия:

подъемный вес затонувшего судна - равнодействующая сил веса и сил плавучести затонувшего судна перед приложением любых подъемных сил;

подъемная сила - равнодействующая всех специально приложенных к судну подъемных сил, обеспечивающих подъем судна в каждый момент подъема.

1.3. Определение массы судна и ее распределение по длине

1.3.1. Способы и точность определения массы зависит от наличия исходных данных, в качестве которых могут быть использованы:

проектная документация по судну;
судовая эксплуатационная документация;
данные обследования аварийного или затонувшего судна.

1.3.2. При недостатке или отсутствии проектной и судовой эксплуатационной документации масса судна порожнем и отдельных ее составляющих могут быть определены по справочному приложению I, а данные о переменных и перевозимых грузах - по результатам обследования аварийного или затонувшего судна, которое должно быть максимально подробным и достоверным.

1.3.3. Вес судна и координаты его центра тяжести определяются в табл. I, в которой, в общем случае, вес судна разбивается на разделы, группы, подгруппы и статьи. Степень дробления весов зависит от наличия исходных данных и необходимой точности расчёта. Излишнее дробление весов приводит к громоздким расчётам и увеличивает вероятность ошибки.

1.3.4. Распределение веса судна по длине рекомендуется производить в виде ступенчатой кривой, для чего длина судна делится на 20 теоретических шпаций. Все грузы, составляющие водоизмещение судна к моменту аварии или гибели, с помощью чертежей общего расположения или схем их заменяющих распределяются по теоретическим шпациям так, чтобы центр тяжести груза не изменялся. Затем, веса грузов, приходящиеся на каждую теоретическую шпацию, суммируются, суммы делятся на длину шпации, что дает ординаты ступенчатой кривой веса в соответствующей шпации, т.е. равномерное распределение веса в пределах шпации.

Для облегчения контроля вычислений и большей наглядности разбивку веса судна по теоретическим шпациям следует производить в табл. 2.

1.3.5. При распределении составляющих нагрузки судна по теоретическим шпациям необходимо придерживаться следующих правил для различных частных случаев:

Правило I. Если нагрузка P расположена несимметрично в пределах одной шпации, то эта нагрузка заменяется двумя нагрузками:

$$P_1 = P(0,5 + \frac{a_p}{\Delta L}) \text{ и } P_2 = P(0,5 - \frac{a_p}{\Delta L}), \text{ равномерно распределенными}$$

Таблица

Распределение веса судна по группам

Наименование разделов, групп, подгрупп и статей нагрузки	Вес, кН [тс]	Коорди- наты ц.т. от миде- ля, м	Момент от- носительно миделя, кН·м [тс·м]
Корпус с оборудованием			
1.			
2.			
3.			
4.			
Итого: корпус с оборудованием			
Энергетическая установка			
1.			
2.			
3.			
Итого: энергетическая установка			
Специально оборудование			
1.			
2.			
Итого: специальное оборудование			
Снабжение, экипаж, провизия			
1.			
2.			
3.			
Итого: снабжение, экипаж, провизия			
Топливо, масло, вода			
1.			
2.			
3.			
Итого: топливо, масло, вода			
Перевозимый груз			
1.			
2.			
Итого: перевозимый груз			
Итого: судно целиком	Σ_1		Σ_2

$$\Sigma_1 = \Delta_0$$

$$x_{g_0} = \frac{\Sigma_2}{\Sigma_1}$$

Таблица 2

Распределение веса судна по теоретическим шпациям

Грузы: разделы, группы, подгруппы, статьи	Вес, кН [тс]	Теоретические шпации						Суммы слева	
		0-1	1-2	2-3		18-19	19-20		
		2	3	4	5		21		22
Корпус с оборудованием									
1.									
2.									
3.									
Итого: корпус с оборудованием									
Энергетическая установка									
1.									
2.									
Итого: энергетическая установка									
Специальное оборудование									
1.									
2.									
Итого: специальное оборудование									
Снабжение, экипаж, провизия									
1.									
2.									
Итого: снабжение, экипаж, провизия									
Топливо, масло, вода									
1.									
2.									
3.									
Итого: топливо, масло, вода									
Перевозимый груз									
1.									
2.									
3.									
Итого: перевозимый груз									
Суммы сверху	Σ_1								Σ_1
Множители		9,5	8,5	7,5			-8,5	-9,5	
Произведения									Σ_2

в двух смежных шпациях (рис. 1).

Правило 2. Если центр тяжести груза P совпадает с границей двух шпаций, то к каждой из шпаций следует отнести вес $P_I = 0,5P$, равномерно распределив его в шпации.

Правило 3. Грузы весом до $0,01\Delta$, (или несколько грузов, сумма весов которых не превосходит $0,01\Delta$, могут быть равномерно разнесены по длине всей шпации независимо от действительного положения их центра тяжести.

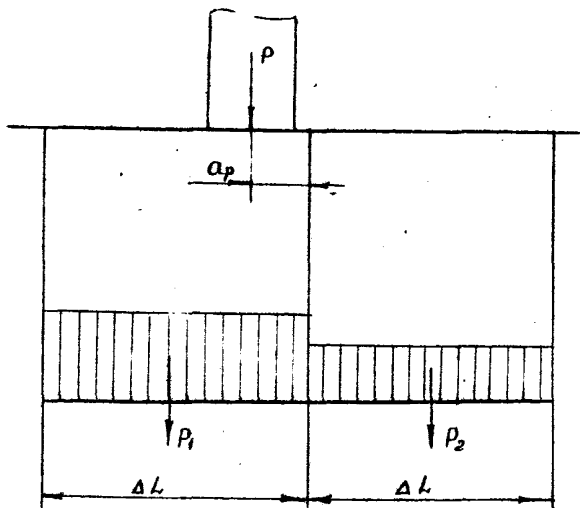


Рис. 1

Правило 4. Если груз P равномерно распределен на части длины судна, равной l , то такой груз может быть разбит на составляющие $\geq P_0, P_1$ и P_2 (рис. 2)

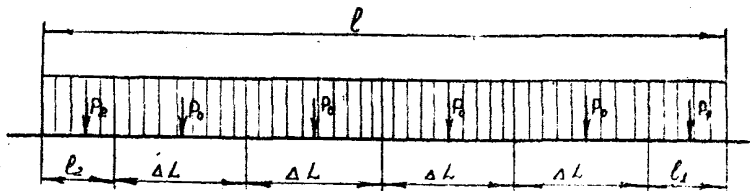


Рис. 2

$$P_0 = P \frac{\Delta L}{l}; P_I = P \frac{l_1}{l}; P_2 = P \frac{l_2}{l} \quad (1)$$

Грузы P_0 следует распределить на средние шпации, а грузы P_I и P_2 согласно правилу 1 или 3.

Правило 5. Если центр тяжести груза P находится за пределами крайнего шпангоута (0 или 20-го), то груз P заменяется двумя грузами

$$P_I \left(\frac{3}{2} + \frac{C}{\Delta L} \right) P \text{ и } P_2 = \left(\frac{1}{2} + \frac{C}{\Delta L} \right) P \quad (2)$$

Груз P_I прибавляется к нагрузке шпации 0-1 или 19-20, груз P_2 вычитается из нагрузки шпации 1-2 или 18-19 (рис. 3).

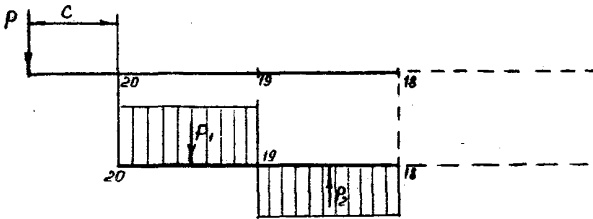


Рис. 3

1.3.8. Для упрощения и сокращения построений и расчётов, а также при отсутствии подробной таблицы весовой нагрузки, распределение по длине судна веса корпуса с оборудованием рекомендуется производить по способу проф. А.А. Курдюмова, табл. 3. При этом вес корпуса с оборудованием $P_{ко}$ и положение центра тяжести корпуса с оборудованием $X_{ко}$, определяются по данным табл. 1.

1.4. Определение сил плавучести и распределение их по длине судна

1.4.1. Силы плавучести судна, находящегося на плаву или на мели следует определять по масштабу Бонжана (кривым площадей шпангоутов) по аварийной ватерлинии (если она известна).

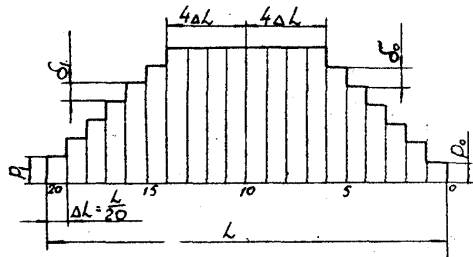
Аварийная ватерлиния наносится на масштаб Бонжана по осадкам d_1, d_m, d_k , она может быть и криволинейной при изгибе корпуса, особенно при посадке на грунт. Схема расчёта приведена в табл. 4.

Если положение аварийной ватерлинии для судна на плаву неизвестно, она находится последовательными приближениями. Положение

Таблица 3

Построение ступенчатой кривой веса корпуса с
оборудованием по методу проф. А.А. Курдюмова

Для судов с полными обводами
 $C_v \geq 0,75$

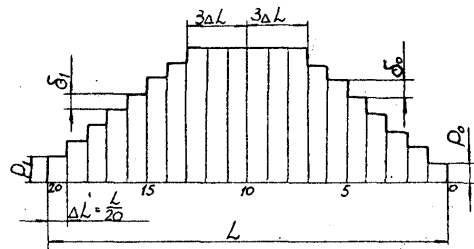


$$P_0 = m_0 \frac{P_{KO}}{20}; \quad P_1 = m_1 \frac{P_{KO}}{20}; \quad P_{CP} = 1,18 \frac{P_{KO}}{20}$$

$$m_0 = 0,667 + 0,365 \frac{X_{KO}}{\Delta L}; \quad m_1 = 0,667 - 0,365 \frac{X_{KO}}{\Delta L}$$

$$\delta_0 = \frac{P_{CP} - P_0}{5}; \quad \delta_1 = \frac{P_{CP} - P_1}{5}$$

Для судов с острыми обводами
 $C_v < 0,75$



$$P_0 = m_0 \frac{P_{KO}}{20}; \quad P_1 = m_1 \frac{P_{KO}}{20}; \quad P_{CP} = 1,18 \frac{P_{KO}}{20}$$

$$m_0 = 0,730 + 0,333 \frac{X_{KO}}{\Delta L}; \quad m_1 = 0,730 - 0,333 \frac{X_{KO}}{\Delta L}$$

$$\delta_0 = \frac{P_{CP} - P_0}{7}; \quad \delta_1 = \frac{P_{CP} - P_1}{7}$$

Таблица 4

Расчёт сил поддержания по теоретическим
шпациям

Номер шпанго- ута	Площадь шпанго- ута, м ²	Сумма графы 2 попарно	Силы поддержания на шпацию (3) $j \cdot \frac{\Delta L}{2}$, кН (тс)	Факторы плеч	(4) · (5)
I	2	3	4	5	6
20	W_{20}	$W_{20} + W_{19}$	$\gamma \cdot \Delta L (W_{20} + W_{19})$	-9,5	
19	W_{19}	$W_{19} + W_{18}$	$\gamma \cdot \Delta L (W_{19} + W_{18})$	-8,5	
18	W_{18}	$W_{18} + W_{17}$	$\gamma \cdot \Delta L (W_{18} + W_{17})$	-7,5	
17	W_{17}	$W_{17} + W_{16}$	$\gamma \cdot \Delta L (W_{17} + W_{16})$	-6,5	
16				-5,5	
15				-4,5	
14				-3,5	
13				-2,5	
12				-1,5	
11				-0,5	
10				0,5	
9				1,5	
8				2,5	
7				3,5	
6				4,5	
5				5,5	
4				6,5	
3				7,5	
2	W_2	$W_2 + W_1$	$\gamma \cdot \Delta L (W_2 + W_1)$	8,5	
I	W_1	$W_1 + W_0$	$\gamma \cdot \Delta L (W_1 + W_0)$	9,5	
0	W_0				
			$\Sigma(4)$		$\Sigma(6)$

$$V = \Sigma(4)$$

$$X_c = \frac{\Sigma(6)}{\Sigma(4)}$$

аварийной ватерлинии считается найденным, если будут обеспечены равенства:

$$|X_{gi} - X_{ci}| \leq 0,001 L$$

$$|\Delta i - j V_i| \leq 0,005 \Delta i$$

При этом суммарные объёмы воды в аварийных отсеках по предыдущую и последующую ватерлинии не будут отличаться более чем на 5%.

Удифферентовка судна, т.е. определение положения аварийной ватерлинии может также производиться по программе "Волна-82", составленной для ЭВМ ЕС. Описание программы приведено в справочном приложении 2.

Программа "Волна-82" позволяет определить также изгибающие моменты, перерезывающие силы и прогибы судна на тихой воде и волнении.

1.4.2. Сила плавучести затонувшего судна определяется объёмами конструктивных элементов корпуса, механизмов, оборудования, снабжения, грузов, грунта в отсеках судна, а также объёмами, заполненными во духом.

Силу плавучести q_i какого-либо элемента нагрузки судна следует определять по формуле

$$q_i = \frac{\rho_0}{\rho_{pi}} \cdot P_i, \quad \text{кН [то]} \quad (3)$$

Сумма их по всем составляющим нагрузки определит силу плавучести затонувшего судна.

Сила плавучести объёма, заполненного воздухом, должна определяться по формуле

$$q_{возд i} = q \cdot \rho_0 \cdot V_{возд i}, \quad (4)$$

где $V_{возд i}$ - объём воздуха в i -м отсеке, м³.

1.5. Подъёмный вес судна и его распределение по длине

1.5.1. Согласно принятых определений подъёмный вес судна есть равнодействующая сил веса подготовленного к подъёму судна и сил плавучести его водоизмещающих объёмов

$$P_{под} = \Delta_0 - \sum P_{ci} + \sum P_{gi} - \sum q_{oi} - \sum q_{ji} + \sum q_{ci} - \sum q_{возд i} \quad (5)$$

- где $\Delta_0 = \sum P_{oi}$ - вес элементов нагрузки судна до аварии, кН (тс);
- $\sum P_{gi}$ - вес добавленных грузов, кН (тс);
- $\sum P_{ci}$ - вес снимаемых грузов, кН (тс);
- $\sum q_{oi} = \sum \frac{\rho_k}{\rho_{oi}} P_{oi}$ - сила плавучести объемов элементов нагрузки судна, кН (тс);
- $\sum q_{gi} = \sum \frac{\rho_k}{\rho_{gi}} P_{gi}$ - сила плавучести объемов добавленных грузов, кН (тс);
- $\sum q_{ci} = \sum \frac{\rho_k}{\rho_{ci}} P_{ci}$ - сила плавучести объемов снимаемых грузов, кН (тс);
- $\sum q_{\text{возд } i}$ - сила плавучести объемов, заполненных воздухом, кН (тс);
- $\rho_{oi}, \rho_{gi}, \rho_{ci}$ - плотность соответственно элементов нагрузки, добавленных и снятых грузов, т/м³ (тс с²/м⁴).

После соответствующих подстановок и преобразований формула для определения подъёмного веса судна принимает вид

$$P_{\text{под}} = \sum P_{oi} \left(1 - \frac{\rho_k}{\rho_{oi}}\right) + \sum P_{gi} \left(1 - \frac{\rho_k}{\rho_{gi}}\right) - \sum P_{ci} \left(1 - \frac{\rho_k}{\rho_{ci}}\right) - \sum q_{\text{возд } i}, \quad (6)$$

где $\left(1 - \frac{\rho_k}{\rho_{oi}}\right); \left(1 - \frac{\rho_k}{\rho_{gi}}\right); \left(1 - \frac{\rho_k}{\rho_{ci}}\right)$ - коэффициенты веса в воде грузов P_{oi}, P_{gi}, P_{ci}

Таким образом, при определении подъёмного веса судна все составляющие веса должны быть объединены в группы с одинаковой плотностью и затем вес каждой группы должен быть умножен на коэффициент веса в воде.

Однако, разбивка составляющих веса судна на группы с одинаковой плотностью - операция трудоёмкая и для ее выполнения необходимы подробные исходные данные о весовой нагрузке судна. Поэтому для практических расчётов с достаточной степенью точности можно рекомендовать коэффициенты веса в воде по различным разделам весовой нагрузки, приведенные в табл. 5.

1.5.2. Расчёт подъёмного веса и распределение его по длине судна рекомендуется производить по форме табл. 6. Веса отдельных разделов нагрузки судна и распределение их по длине следует принимать по данным табл. 2. Веса и распределение по шпациям отдельных добавленных и снятых грузов, а также силы плавучести воздушных подушек принимаются по данным проекта подъёма и водолазного обследования в соответствии с правилами п. 1.3.5.

Таблица 5

Разделы весовой нагрузки	Коэффициент веса в воде $(1 - \frac{\rho_s}{\rho_i})$
Корпус с оборудованием	0,80 - 0,85
Энергетическая установка	0,85
Спецоборудование	0,85
Снабжение, провизия	0,50
Топливо, масло, вода	0,00 - (-0,10)
Перевозимый груз	в зависимости от характера груза
Металлоконструкции стальные без закрытых объемов	0,87
Грунт	0,50

1.6. Опорная реакция грунта и ее распределение по длине судна

1.6.1. Равнодействующая опорной реакции грунта (кН [тс]) при посадке судна на мель и наличии затопленных отсеков до принятия каких-либо мер по спасанию должна определяться по формуле

$$N = \Delta_0 + \sum V_i \cdot g \cdot \rho_b \cdot \mu_i - V_1 \cdot g \cdot \rho_s \quad (7)$$

Точка приложения равнодействующей опорной реакции грунта по длине определяется по формуле

$$X_N = \frac{\Delta_0 \cdot X_{g0} + \sum V_i \cdot g \cdot \rho_b \cdot \mu_i \cdot X_{Ni} - V_1 \cdot g \cdot \rho_b \cdot X_{C1}}{N} \quad (8)$$

1.6.2. Если в процессе спасательной операции по снятию с мели производится снятие (приём) грузов, использование дополнительных сил поддержания, то равнодействующая опорной реакции грунта и ее координату по длине судна следует определять по формулам:

$$N = \Delta_0 + \sum V_i \cdot g \cdot \rho_b \cdot \mu_i - V_2 \cdot g \cdot \rho_b + \sum P_i - \sum Q_i, \quad (9)$$

$$X_N = \frac{\Delta_0 X_{g0} + \sum V_i \cdot g \cdot \rho_b \cdot \mu_i \cdot X_{Ni} - V_2 \cdot g \cdot \rho_b \cdot X_{C2} + \sum P_i \cdot X_{Pi} - \sum Q_i \cdot X_{Qi}}{N} \quad (10)$$

Если при проведении этих мероприятий посадка судна не изменилась, то $V_2 = V_1$ и $X_{C2} = X_{C1}$

Таблица 6

Расчёт подъёмного веса

Наименование составляющих подъёмного веса	Вес в воде кН [тс]	Распределение веса по шпациям					Суммы слева		
		20-19	19-18	18-17	2-1	1-0			
I	2	3	4	5		2I	22	23	
1. Корпус с оборудованием									
2. Энергетическая установка									
3. Специальное оборудование и устройства									
4. Снабжение, провизия, запасы									
5. Топливо, масло, вода									
6. Перевозимый груз:									
трюм I									
трюм 2									
трюм									
7. Добавленные грузы:									
конструкция									
грунт									
8. Снятые грузы									
9. Плавучесть воздушных подушек									
Суммы сверху	$\Sigma_1 = P_{под}$							$\Sigma_1 = P_{под}$	
Множители		-9,5	-8,5	-7,5		8,5	9,5		
Произведения								Σ_2	
		$X_{под} = \frac{\Sigma_2}{\Sigma_1} \cdot \Delta L$							

В случае, если новая посадка судна неизвестна, то ее следует определять в соответствии с рекомендациями РД 31.72.04-85 "Методики расчётов по статике и динамике корабля при проведении аварийно-спасательных операций и судоподъёме".

1.6.3. Характер распределения опорной реакции грунта по длине судна зависит от ряда факторов: площади контакта судна с грунтом, глубины погружения судна в грунт, характеристик грунта, гибкости корпуса, наличия твердых (жестких) включений в грунте.

Приближенно опорная реакция грунта распределяется по длине судна следующим образом:

при контакте судна с грунтом на длине $0,2L$ и менее опорная реакция грунта заменяется равномерно распределенной нагрузкой в одной или двух теоретических шпанцах согласно общему правилу замены сосредоточенной силы распределенной нагрузкой изложенному в п.1.3.5;

при контакте судна с грунтом на длине более $0,2L$ опорная реакция грунта заменяется равномерно-распределенной нагрузкой, как указано на рис. 4.

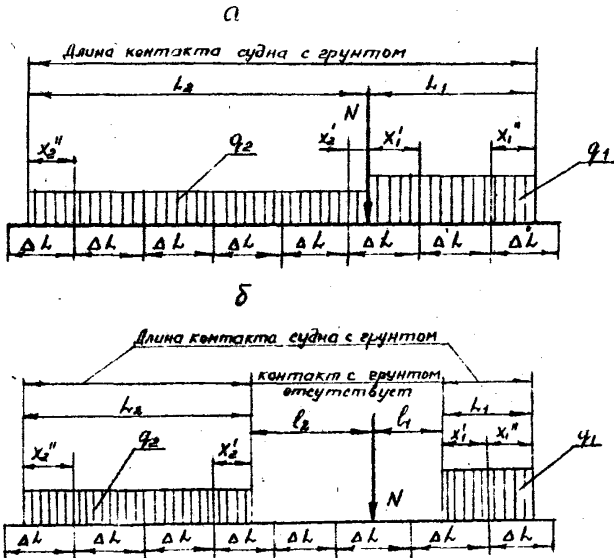


Рис. 4

Интенсивность нагрузки q_2 - слева от силы N и q_1 справа от силы N определяется для случая "а" по формулам:

$$q_1 = \left(\frac{N}{1 + \frac{k_1}{k_2}} \right) \cdot \frac{1}{k_1} \quad (II)$$

$$q_2 = \left(\frac{N}{1 + \frac{k_2}{k_1}} \right) \cdot \frac{1}{k_2} \quad (I2)$$

для случая "б" по формулам:

$$q_1 = \left(\frac{N}{1 + \frac{2k_1 + k_1}{2k_2 + k_2}} \right) \cdot \frac{1}{k_1} \quad (I3)$$

$$q_2 = \left(\frac{N}{1 + \frac{2k_2 + k_2}{2k_1 + k_1}} \right) \cdot \frac{1}{k_2} \quad (I4)$$

Тогда реакция на шпации равна:

$$\begin{array}{ll} q_1 \cdot \Delta L, & q_1 \cdot x_1', & q_1 \cdot x_1'' & - \text{справа от } N \\ q_2 \cdot \Delta L, & q_2 \cdot x_2', & q_2 \cdot x_2'' & - \text{слева от } N \end{array}$$

1.7. Определение веса воды в затопленных отсеках

1.7.1. Вес воды в затопленном отсеке, кН [тс], определяется по формуле

$$P_{wi} = V_i \cdot \mu_i \cdot q \cdot \rho_B \quad (I5)$$

Объём воды в отсеке определяется по кривым вместимости отсеков, по теоретическому чертежу или по кривым площадей шпангоутов.

При определении количества воды, влившейся в отсек, следует учитывать, что в них находятся грузы, механизмы, набор, изоляция и т.п. Часть объёма отсека, которая не может быть заполнена водой учитывается коэффициентом проницаемости μ , представляющего собой отношение свободного объёма отсека, который может быть заполнен водой, к теоретическому объёму отсека.

Коэффициенты проницаемости μ устанавливаются исходя из фактического наличия грузов и их вида в отсеке (трюме) и могут быть определены специальным расчётом, однако если соответствующих данных нет, то в качестве средних значений могут приниматься следующие:

- 0,85 - для помещений, занятых механизмами, электростанциями, технологическим оборудованием на промышленных судах и судах специального назначения;
- 0,60 - для грузорых помещений с генгрузом;

- 0,95 - для жилых помещений, помещений, занятых порожней колесной техникой;
- 0,98 - для пустых цистерн и цистерн балласта;
- 0,80 - для грузовых помещений накатных судов и помещений, занятых рудой на неспециализированных судах;
- 0,93 - для пустых рефрижераторных трюмов;
- 0,35 - для помещений, занятых лесным грузом.

1.7.2. Вес воды в отсеке распределяется равномерно по длине отсека в соответствии с правилом 4 п. 1.3.5.

1.8. Отрывное сопротивление и его распределение по длине судна

1.8.1. Природа отрывного сопротивления (присоса) грунта различна при подъёме с фильтрующих (песчаных) и со связанных (глинистых, илестых) грунтов.

1.8.2. При подъёме с фильтрующих грунтов отрывное сопротивление складывается из фильтрационного сопротивления, сопротивления трения судна о грунт и сопротивления зарывшихся в грунт выступающих частей судна. Фильтрационное сопротивление является наиболее значительной составляющей отрывного сопротивления. Величина фильтрационного сопротивления зависит от свойств грунта, заглубления в него судна, размеров и формы вошедшей в грунт или прилегающей к грунту части судна, а также от скорости движения судна в грунте, т.е. от интенсивности наращивания подъёмных усилий и их превышения подъёмного веса судна.

Методика расчёта отрывного сопротивления при подъёме судна с песчаного грунта, приведены в [5] справочного приложения 7.

1.8.3. При подъёме со связанных грунтов отрывное сопротивление имеет различную природу при малом и при большом насыщении грунта водой. В жидком грунте отрывное сопротивление носит характер сопротивления трения вязкой жидкости и может быть уменьшено за счёт снижения скорости подъёма. В пластичных грунтах отрыв судов происходит за счёт разрушения грунта, которое начинается только при некотором избытке подъёмных сил. Величина необходимых подъёмных усилий возрастает с уменьшением влажности грунта и с увеличением интенсивности наращивания подъёмных усилий.

1.8.4. Существующие методы расчёта отрывного сопротивления, основанные на теоретических и экспериментальных исследованиях, сложны и требуют полных данных о свойствах грунта. Кроме того,

эти методы не учитывают ряд факторов, существенно влияющих на величину отрывного сопротивления, например, неоднородность грунта в пределах залегания судна. Поэтому результаты этих расчётов всегда могут быть подвергнуты сомнению, а сами методы расчёта широкого практического применения не получили.

1.8.5. Для практических целей используется приближенный способ оценки величины отрывного сопротивления в зависимости от подъёмного веса по формуле:

$$R_{отр} = K_0 \cdot P_{под}, \quad (16)$$

где K_0 - коэффициент силы присоса, установленный на основе опыта ряда подъёмов, приведен в табл. 7.

Таблица 7

Характер грунта	K_0
Скала с галькой и песком	0,00 - 0,05
Крупный песок	0,05 - 0,10
Галька с песком	0,10 - 0,15
Мелкий песок	0,15 - 0,20
Слой ила и под ним мягкая глина	0,15 - 0,20
Ил с плотной и вязкой глиной	0,20 - 0,25
Вязкая плотная глина с песком и ракушкой	0,25 - 0,45

Как правило, следует ориентироваться на низшие значения K_0 , особенно в тех случаях, когда плотность прилегания судна к грунту нарушена промывкой туннелей и длительным приложением подъёмных сил. K_0 следует брать ближе к верхнему пределу в тех случаях, когда в грунт заглублено много выступающих частей, например, если судно лежит с креном.

1.8.6. Если судно лежит на грунтах разного состава и известна площадь контакта судна с каждым видом грунта, то отрывное сопротивление определяется по формуле:

$$R_{отр} = K_0(ср) \cdot P_{под}, \quad (17)$$

где $K_0(ср)$ - средний общий коэффициент силы присоса грунтов,

$$K_0(ср) = \frac{\sum S_i K_{0i}}{\sum S_i}, \quad (18)$$

где S_i - площадь контакта судна с грунтом одного состава, м²;
 K_{oi} - табличный коэффициент силы присоса данного грунта.

1.8.7. При распределении силы отрывного сопротивления по длине судна рекомендуется руководствоваться следующими указаниями:

если площадь контакта судна с грунтом неизвестна, $R_{отп}$ должно распределяться пропорционально распределению подъёмного веса на длине контакта;

если площадь контакта судна с грунтом известна или может быть определена, то $R_{отп}$ должно распределяться пропорционально площади контакта на длине контакта, с учётом коэффициента присоса каждого вида грунта (если судно лежит на неоднородном грунте).

1.8.8. Распределение отрывного сопротивления в зависимости от площади контакта судна с грунтом производится следующим образом:

в избранном масштабе строится площадь поверхности контакта судна с грунтом, на которой наносятся границы различных грунтов; вычисляются площади поверхностей контакта судна с каждым видом грунта в каждой теоретической шпации;

в каждой теоретической шпации определяется величина $S_i \cdot K_{oi}$ произведение площади поверхности контакта с каждым видом грунта на коэффициент присоса этого грунта;

определяется величина $C = \frac{R_{отп}}{\sum S_i \cdot K_{oi}}$ - удельное отрывное сопротивление;

определяется величина отрывного сопротивления в каждой теоретической шпации $R'_{отп} = S_i \cdot K_{oi} \cdot C$;

определяются моменты отрывного сопротивления в каждой теоретической шпации и положение равнодействующей отрывного сопротивления относительно миделя.

Построение площади контакта судна с грунтом и табличный метод расчёта распределения отрывного сопротивления по длине судна приведены на рис. 5 и в табл. 8.

1.9. Подъёмные силы

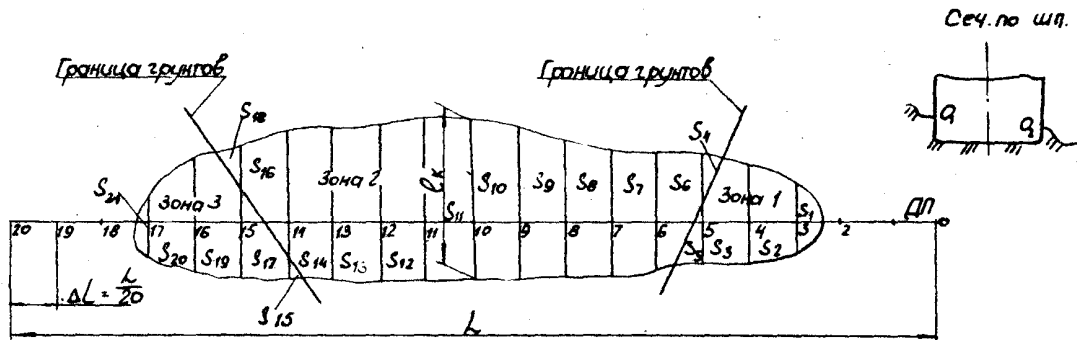
1.9.1. Подъёмные силы могут быть созданы различными техническими средствами:

плавучими кранами;

судоподъёмными мягкими и жесткими понтонами;

воздухом, вспененным полистиролом и другими плавучими материалами, помещенными в отсеки поднимаемого судна.

Построение поверхности контакта судна с грунтом



- Зона 1 - грунт с коэффициентом присоса K_{01} ;
- Зона 2 - грунт с коэффициентом присоса K_{02} ;
- Зона 3 - грунт с коэффициентом присоса K_{03} ;
- l_k - ширина поверхности контакта, измеренная от точки O_1 до точки O_2 по наружной обшивке

Рис. 5

Таблица 8

Распределение отрывного сопротивления
по площади контакта судна с грунтом

Шпация	Площадь контакта с грунтом $S_i, \text{м}^2$	$S_i \cdot K_n$	$R_{отр} = S_i \cdot K_n \cdot C$	Плечо пло- щади отно- сительно миделя $X_i, \text{м}$	$S_i \cdot K_n \cdot C \cdot X_i$
1	2	3	4	5	6
20-19	-	-	-	-	-
19-18	-	-	-	-	-
18-17	S_{21}	$S_{21} \cdot K_{03}$	$S_{21} \cdot K_{03} \cdot C$	$-X_{21}$	$-S_{21} \cdot K_{03} \cdot C \cdot X_{21}$
17-16	S_{20}	$S_{20} \cdot K_{03}$	$S_{20} \cdot K_{03} \cdot C$	$-X_{20}$	$-S_{20} \cdot K_{03} \cdot C \cdot X_{20}$
16-15	S_{19}	$S_{19} \cdot K_{03}$	$S_{19} \cdot K_{03} \cdot C$	$-X_{19}$	$-S_{19} \cdot K_{03} \cdot C \cdot X_{19}$
15-14	S_{18}	$S_{18} \cdot K_{03}$	$S_{18} \cdot K_{03} \cdot C$	$-X_{18}$	$-S_{18} \cdot K_{03} \cdot C \cdot X_{18}$
14-13	S_{17}	$S_{17} \cdot K_{03}$	$S_{17} \cdot K_{03} \cdot C$	$-X_{17}$	$-S_{17} \cdot K_{03} \cdot C \cdot X_{17}$
13-12	S_{16}	$S_{16} \cdot K_{03}$	$S_{16} \cdot K_{03} \cdot C$	$-X_{16}$	$-S_{16} \cdot K_{03} \cdot C \cdot X_{16}$
12-II	S_{15}	$S_{15} \cdot K_{03}$	$S_{15} \cdot K_{03} \cdot C$	$-X_{15}$	$-S_{15} \cdot K_{03} \cdot C \cdot X_{15}$
II-10	S_{14}	$S_{14} \cdot K_{03}$	$S_{14} \cdot K_{03} \cdot C$	$-X_{14}$	$-S_{14} \cdot K_{03} \cdot C \cdot X_{14}$
10-9	S_{13}	$S_{13} \cdot K_{02}$	$S_{13} \cdot K_{02} \cdot C$	$-X_{13}$	$-S_{13} \cdot K_{02} \cdot C \cdot X_{13}$
9-8	S_{12}	$S_{12} \cdot K_{02}$	$S_{12} \cdot K_{02} \cdot C$	$-X_{12}$	$-S_{12} \cdot K_{02} \cdot C \cdot X_{12}$
8-7	S_{11}	$S_{11} \cdot K_{02}$	$S_{11} \cdot K_{02} \cdot C$	$-X_{11}$	$-S_{11} \cdot K_{02} \cdot C \cdot X_{11}$
7-6	S_{10}	$S_{10} \cdot K_{02}$	$S_{10} \cdot K_{02} \cdot C$	X_{10}	$S_{10} \cdot K_{02} \cdot C \cdot X_{10}$
6-5	S_9	$S_9 \cdot K_{02}$	$S_9 \cdot K_{02} \cdot C$	X_9	$S_9 \cdot K_{02} \cdot C \cdot X_9$
5-4	S_8	$S_8 \cdot K_{02}$	$S_8 \cdot K_{02} \cdot C$	X_8	$S_8 \cdot K_{02} \cdot C \cdot X_8$
4-3	S_7	$S_7 \cdot K_{02}$	$S_7 \cdot K_{02} \cdot C$	X_7	$S_7 \cdot K_{02} \cdot C \cdot X_7$
3-2	S_6	$S_6 \cdot K_{02}$	$S_6 \cdot K_{02} \cdot C$	X_6	$S_6 \cdot K_{02} \cdot C \cdot X_6$
2-I	S_5	$S_5 \cdot K_{01}$	$S_5 \cdot K_{01} \cdot C$	X_5	$S_5 \cdot K_{01} \cdot C \cdot X_5$
I-0	S_4	$S_4 \cdot K_{02}$	$S_4 \cdot K_{02} \cdot C$	X_4	$S_4 \cdot K_{02} \cdot C \cdot X_4$
	S_3	$S_3 \cdot K_{01}$	$S_3 \cdot K_{01} \cdot C$	X_3	$S_3 \cdot K_{01} \cdot C \cdot X_3$
	S_2	$S_2 \cdot K_{01}$	$S_2 \cdot K_{01} \cdot C$	X_2	$S_2 \cdot K_{01} \cdot C \cdot X_2$
	S_1	$S_1 \cdot K_{01}$	$S_1 \cdot K_{01} \cdot C$	X_1	$S_1 \cdot K_{01} \cdot C \cdot X_1$
	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-
	ΣS_i	-	$R_{отр} = \Sigma S_i \cdot K_{01} \cdot C$	-	$\Sigma S_i \cdot K_{01} \cdot C \cdot X_i$

$$C = \frac{R_{отр}}{\Sigma S_i \cdot K_{01}}$$

$$X_{отр} = \frac{\Sigma S_i \cdot K_{01} \cdot C \cdot X_i}{\Sigma S_i \cdot K_{01} \cdot C}$$

1.9.2. Подъёмная сила плавирана определяется при расчёте подъёмных сил, во всех случаях она не должна превышать максимальной грузоподъёмности плавкрана с учётом коэффициента запаса, определяемого для каждого конкретного случая особо.

1.9.3. Подъёмная сила понтонов должна определяться по документации понтонов, в зависимости от степени их продувки и положения.

1.9.4. Усилие от каждого стропы крана или понтона распределяется равномерно в пределах одной или двух шпаций в соответствии с правилом I п. 1.3.5.

1.9.5. Подъёмная сила, возникающая вследствие продувки отсеков воздухом $Q_{возд}$ (кН [то]), равна весу вытесненной им воды и должна определяться по формуле

$$Q_{возд} = V_{вв} \cdot g \cdot \rho_{в}, \quad (19)$$

где $V_{вв}$ - объём вытесненной воздухом воды, м³.

1.9.6. Пенополистирол, применяемый при судоподъёмных и аварийно-спасательных работах, характеризуется:

$$\begin{array}{ll} \gamma_{нас} - \text{насыпной плотностью, кг/м}^3 & [\text{кгс с}^2/\text{м}^4] \\ \rho - \text{плотность гранул, кг/м}^3 & [\text{кгс с}^2/\text{м}^4] \end{array}$$

$d_{уд}$ - удельной подъёмной силой (подъёмная сила одного метра кубического объёма, заполненного полистиролом под водой), Н/м³ [кгс/м³].

Под давлением воды шарики пенополистирола сжимаются. Величина сжатия зависит от плотности гранул (чем меньше плотность, тем сильнее сжатие), глубины погружения, длительности нахождения в воде.

Потеря подъёмной силы Δq в процентах в зависимости от $\gamma_{нас}$ и глубины закачки пенополистирола представлена в табл. 9.

Таблица 9

Глубина погружения, м	Насыпная плотность $\gamma_{нас}$			кг/м ³
	20	40	70	
10	7	3	2	I
40	60	16	3	I
70	81	50	14	4
100	89	66	32	10

Удельную подъёмную силу пенополистирола в Н/м³ [кгс/м³] следует определять по формуле

$$d_{yg} = \left[\rho_{\text{в}} \frac{\gamma_{нас}}{\rho} \left(1 - \frac{\Delta q}{100} \right) - \gamma_{нас} \right] \cdot g \quad (20)$$

1.9.7. Подъёмную силу пенополистирола Q_n [кН(тс)], поданного в отсек затонувшего или аварийного судна следует определять по формулам:

$$Q_n = d_{yg} \cdot \frac{m}{\gamma_{нас}} \cdot 10^{-3}, \quad (21)$$

для отсека, полностью заполненного водой

$$Q_n = (m - m_{min}) \frac{d_{yg}}{\gamma_{нас}} \cdot 10^{-3} \quad (22)$$

для отсека, частично заполненного водой,

где m — масса пенополистирола, поданного в отсек, кг;

m_{min} — масса пенополистирола в частично заполненном водоём отсеке, при превышении которой возникает подъёмная сила

$$m_{min} = \frac{\gamma_{нас}}{d_{yg}} (V_n - V) (d_{yg} + \gamma_{нас} q). \quad (23)$$

Максимальную массу пенополистирола, которая может быть подана в отсек следует определять по формуле

$$m_{max} = 0,8 V_n \cdot \gamma_{нас} \cdot \mu', \quad (24)$$

где μ' — коэффициент проницаемости отсека по полистиролу, определяемый в каждом конкретном случае в зависимости от типа отсека, вида и объёма грузов и оборудования в нем,

1.10. Расчёт нагрузки аварийного или затонувшего судна

1.10.1. Расчёт нагрузки для последующего определения

изгибающих моментов и перерезывающих сил может быть необходим в следующих случаях:

судно находится на плаву, некоторые отсеки затоплены;

судно находится на мели, производится разгрузка судна, перемещения грузов и запасов, к судну приложены подъёмные силы (некоторые отсеки продуты сжатым воздухом, принят пенополистирол, установлены понтоны и т.п.);

судно стянуто с мели после разгрузки, перемещения грузов и приложения подъёмных сил;

производится подъём затонувшего судна, определяется нагрузка в момент отрыва его от грунта;

затонувшее судно поднято на поверхность в состоянии сразу после подъёма;

поднятое судно подготовлено к буксировке, произведена разгрузка, удалена вода из отсеков, снята часть подъёмных сил.

1.10.2. Для аварийного судна, находящегося на плаву с затопленными отсеками, нагрузка включает:

вес судна с грузами и запасами перед аварией;

вес воды в затопленных отсеках;

силы поддержания по аварийную ватерлинию.

Суммарная нагрузка должна определяться из условия равенства сил веса и сил поддержания и их моментов

$$\Delta_0 + \sum V_i \cdot \rho_k \cdot \mu_i \cdot g = V_i \cdot \rho_w \cdot g \quad (25)$$

$$\Delta_0 \cdot x_{g0} = \sum V_i \cdot \rho_k \cdot \mu_i \cdot g \cdot x_{i0} = V_i \cdot \rho_w \cdot g \cdot x_{c1} \quad (26)$$

Предполагается, что известны:

весовое водоизмещение и посадка судна до аварии;

затопленные отсеки;

положение аварийной ватерлинии.

Расчёт V_i и x_{c1} производится в соответствии с требованиями подраздела 1.4, вес воды в затопленных отсеках определяется в соответствии с указаниями подраздела 1.7.

Расчёт нагрузки производится в табл. 10.

При выполнении расчёта необходимо, чтобы разница между левой и правой частью уравнения 25 не превышала 0,005 Δ_0 , а уравнения 26 - 0,001 $L \cdot \Delta_0$.

1.10.3. Для судна, находящегося на мели, в общем случае, нагрузка включает:

Расчёт нагрузки аварийного судна на плавучесть или на мели

Статьи нагрузки	Нагруз- ка кН [тс]	Нагрузка на теоретическую шпацию					Суммы слева		
		20-19	19-18	18-17			2-1	1-0	
I	2	3	4	5			21	22	23
1. Весовая нагрузка судна до аварии, в т.ч.: судно порожнем, судовые запасы, груз									
2. Вода в затопленных отсеках									
3. Силы плавучести									
4. Снимаемые (принимаемые) грузы									
5. Перемещаемые грузы									
6. Дополнительные силы поддержания: сжатый воздух, пенополистирол, пена, понтон, плавкраны, др. средства									
7. Реакция грунта									
Суммарная нагрузка на шпацию									$\Sigma_1 \leq 0,005 \Delta_0$
Множители		-9,5	-8,5	-7,5			8,5	9,5	
Произведения									Σ_2

Примечания: 1. Нагрузка по статьям 1, 2 принимается со знаком "+", по статьям 3, 6, 7 - со знаком "-",
принимаемые грузы со знаком "+", снимаемые - со знаком "-"

$$2 \Delta_1 \cdot \Sigma_2 \leq 0,001 \cdot \Delta_0$$

вес судна с грузами и запасами до посадки на мель;
 вес воды в затопленных отсеках, если они имеются;
 вес снимаемых (принимаемых) грузов при проведении мероприятий по спасанию;

силы поддержания по действующую ватерлинию;

дополнительные силы поддержания (понтонное, сжатого воздуха, пенополистирола, плавсредств и т.д.) при проведении мероприятий по спасанию;

опорную реакцию грунта.

Суммарная нагрузка судна на мель определяется из условия равенства сил веса и сил поддержания и их моментов

$$\Delta_0 + \sum V_i \cdot \rho_i \cdot \mu_i \cdot g + \sum P_i = V_i \cdot \rho_i \cdot g + N + \sum Q_i \quad (27)$$

$$\Delta_0 \cdot X_{g0} + \sum V_i \cdot \rho_i \cdot \mu_i \cdot g \cdot X_{vi} + \sum P_i \cdot X_{Pi} = V_i \cdot \rho_i \cdot g \cdot X_{ci} + N \cdot X_N + \sum Q_i \cdot X_{Qi} \quad (28)$$

В этих уравнениях N и X_N определяются по формулам 7 и 8, с учётом действующей ватерлинии сидящего на мель судна.

При этом предполагается, что известны:

весовое водоизмещение и посадка судна до аварии;
 затопленные отсеки;

положения ватерлинии судна, сидящего на мель как до, так и после проведения мероприятий по спасанию.

Если не производилось снятия (приёма) груза и не использовались дополнительные силы поддержания, то $\sum P_i = 0$, $\sum Q_i = 0$ и $V_i = V_1$.

Если после снятия (приёма) грузов и приложения дополнительных сил поддержания посадка сидящего на мель судна не изменится, то $V_i = V_2 = V_1$, а если посадка судна изменится, то $V_i = V_2$.

При всплывании судна $N = 0$.

При изменении посадки судна или при всплывании судна может измениться объём воды в затопленных отсеках $\sum V_i$, что должно учитываться при расчёте нагрузки сидящего на мель судна.

Если положение ватерлинии после снятия (приёма) грузов или приложения дополнительных сил поддержания неизвестно, то оно определяется по формулам и графикам РД 31.72.04-85 "Методики расчётов по статике и динамике корабля при проведении аварийно-спасательных операций и судоподъёме".

Определение V_0 , V_1 , V_2 производится по кривым площадей шпангоутов.

Расчёт нагрузки производится в табл. 10, при этом необходимо соблюдать условия п. 1.10.2.

1.10.4. В различные моменты судоподъёма на затонувшее судно действуют следующие силы:

- подъёмный вес;
- опорная реакция грунта;
- подъёмные силы;
- силы отрывного сопротивления грунта;
- силы сопротивления воды движению всплывающего судна.

Различают следующие основные положения судна, характеризующиеся действием определенных нагрузок:

судно на грунте, подготовленное к подъёму, до приложения подъёмных сил;

судно в момент отрыва от грунта (одной оконечностью или одновременно всей площадью контакта с грунтом);

судно при всплывании, находящееся в толще воды;

судно на поверхности воды до снятия подъёмных усилий.

В табл. II отмечены силы, действующие на поднимаемое судно, при различных его положениях.

1.10.5. Во многих случаях с момента затопления судна до начала его подъёма проходит большой период времени, в течение которого возможны значительные изменения сил веса и сил плавучести. К таким изменениям состояния судна можно отнести откачку или утечку топлива, разгрузку грузов, снятие различных судовых конструкций и оборудования, образование наносов грунта в помещениях и на палубах, утечку воздуха из воздушных подушек отсеков, заделку пробоин, установку дополнительных конструкций, обеспечивающих приложение подъёмных усилий.

Изменение веса и плавучести приводит к изменению реакции грунта и силы отрывного сопротивления, что должно учитываться при определении необходимой величины подъёмных усилий.

1.10.6. Анализ сил, действующих на судно в различные моменты подъёма (см. табл. II), показывает, что наибольшие нагрузки поднимаемое судно испытывает при отрыве от грунта, когда к подъёмному весу добавляется отрывное сопротивление грунта и, следовательно, возрастает подъёмные силы. Поэтому, определение нагрузок поднимаемого судна рекомендуется производить для случая, соответствующего моменту отрыва судна от грунта, когда судно подвержено действию наибольших нагрузок.

Таблица II

Силы, действующие на судно на различных этапах подъема

Положение судна	Действующие силы				Подъемная сила
	Подъемный вес судна	Опорная реакция грунта	Отрывное сопротивление грунта	Сопротивление воды движению всплывающего судна	
1. Судно, подготовленное к подъему (до приложения подъемных сил)	+	+			
2. Судно в момент отрыва от грунта одной оконечностью	+	+	+		+
3. Судно в момент отрыва от грунта одновременно всей площадью контакта с грунтом	+		+		+
4. Судно в момент всплывания, находящееся в толще воды	+			+	+
5. Судно на поверхности воды до снятия подъемных усилий	+				+

1.10.7. В зависимости от наличия и расположения подъёмных сил, отрыв судна от грунта может быть произведен либо одновременно всей площадью контакта судна с грунтом, либо сначала одной оконечностью, что определяется проектом подъёма.

1.10.8. В момент отрыва судна от грунта одновременно всей площадью контакта на судно действуют подъёмные силы, подъёмный вес и силы отрывного сопротивления. Величина подъёмных сил и расположение их по длине судна определяются следующими равенствами:

$$\sum Q_i = P_{\text{под}} + R_{\text{отр}} \quad (29)$$

$$\sum Q_i X_{Qi} = P_{\text{под}} \cdot X_{\text{под}} + R_{\text{отр}} \cdot X_{\text{отр}} \quad (30)$$

1.10.9. В момент отрыва судна от грунта одной оконечностью на судно действуют подъёмные силы, подъёмный вес, силы отрывного сопротивления и реакция опоры оконечности о грунт. Величина подъёмных сил и расположение их по длине судна в этом случае определяются следующими равенствами:

$$\sum Q_i = P_{\text{под}} + R_{\text{отр}} - N \quad (31)$$

$$\sum Q_i X_{Qi} = P_{\text{под}} \cdot X_{\text{под}} + R_{\text{отр}} \cdot X_{\text{отр}} - N \cdot X_N \quad (32)$$

При этом подъёмные силы должны быть расположены так, чтобы выполнялось равенство

$$|\sum Q_i (X_N - X_{Qi})| = |P_{\text{под}}(X_N - X_{\text{под}}) + R_{\text{отр}}(X_N - X_{\text{отр}})| \quad (33)$$

Величины Q_i , X_{Qi} и X_N определяются проектом подъёма с учётом имеемых подъёмных технических средств, возможных мест их приложения по длине судна, величины и формы поверхности контакта судна с грунтом, характера грунта и формы корпуса судна. Опорная реакция распределяется в одной - двух теоретических шпанцах согласно правилу 1 п. 1.3.5.

На рис. 6 и 7 условно показаны силы, действующие на судно при подъёме: на рис. 6 при отрыве от грунта одновременно всей площадью контакта, на рис. 7 - при отрыве от грунта одной оконечностью.

1.10.10. После определения величины всех действующих на судно сил расчёт суммарной нагрузки производится в табл. 12 (верхняя часть).

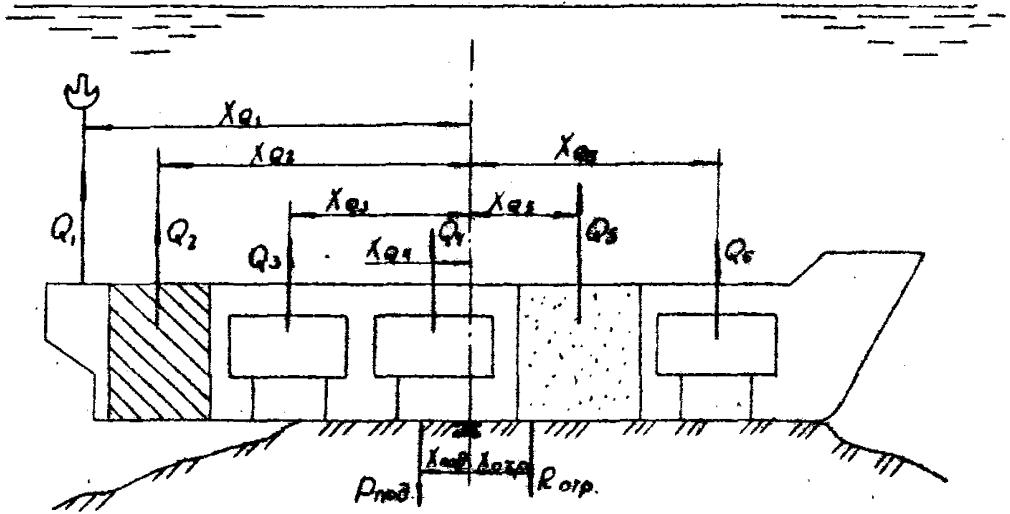


Рис. 6

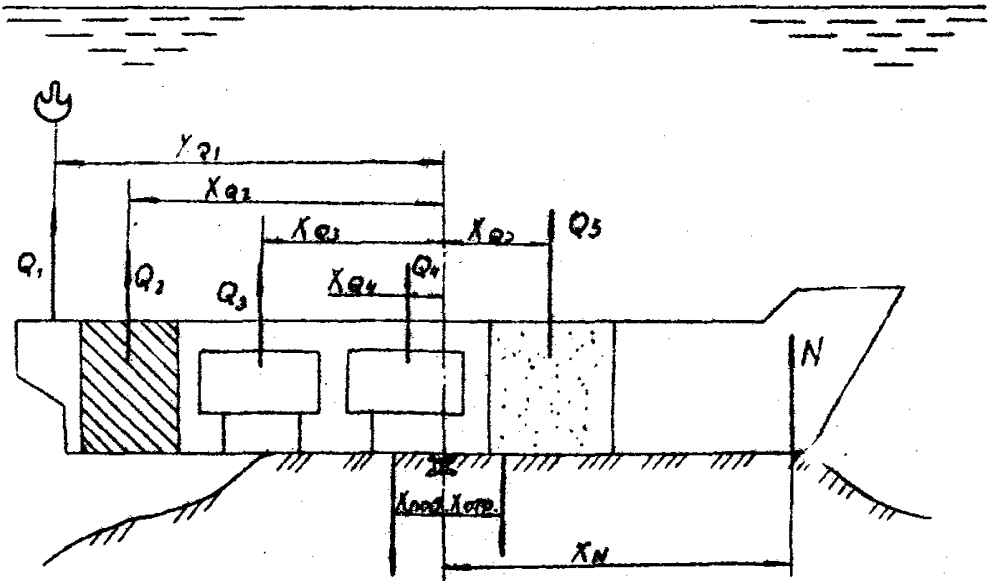


Рис. 7

I.10.11. По мере подъема судна, силы, действующие на него, изменяются и соответственно меняется суммарная нагрузка:

после отрыва от грунта исчезают силы присоса и опорная реакция и изменяются подъемные силы;

при выходе судна из воды появляются дополнительные силы от веса вышедших из воды водоизмещающих объемов конструкций, грузов, грунта, от веса воды в отсеках, расположенных выше ватерлинии, соответственно изменяются подъемные силы;

при постановке судна на плав или при подготовке к буксировке могут появиться силы поддержания за счёт откачки воды из отсеков, расположенных ниже ватерлинии, с судна могут быть сняты некоторые грузы и конструкции, соответственно изменятся или совсем исчезнут подъемные силы.

Все это необходимо учитывать, если возникнет необходимость определить нагрузку поднимаемого судна в каком-то заданном положении. Расчет рекомендуется выполнять по форме табл. 12 (нижняя часть), принимая за исходную величину подъемный вес судна.

I.11. Расчет изгибающих моментов и перерезывающих сил

I.11.1. Вычисление изгибающих моментов и перерезывающих сил производить путем интегрирования нагрузки судна, определяемой по табл. 11, 12.

Расчет следует производить по форме табл. 13.

I.11.2. Приближенный расчет изгибающих моментов и перерезывающих сил может быть произведен по методу интегральных коэффициентов, сущность которого изложена в последующих пунктах.

Расчет по методу интегральных коэффициентов не требует подробной технической документации по аварийному судну и может быть использован при решении следующих задач:

расчет изгибающих моментов и перерезывающих сил аварийного судна, находящегося на плаву с затопленными и поврежденными отсеками;

расчет изгибающих моментов и перерезывающих сил судна на мели;

расчет изгибающих моментов и перерезывающих сил при подъеме затонувшего судна.

Этот метод расчета позволяет непосредственно учитывать сосредоточенные усилия, передающиеся на корпус от судоподъемных понтонов и подъемных кранов, а также дополнительные нагрузки от сил присоса, подъемных сил сжатого воздуха или пенсполиэтирола.

Таблица 12

Расчёт нагрузки при судоподъёме

Статья нагрузки	Нагрузка, кН [тс]	Нагрузка на теоретическую шпацию					Суммы слева	
		20-19	19-18	8-17		2-1	1-0	
I	2	3	4	5		21	22	23
1. Подъёмный вес								
2. Отрывное сопротивление								
3. Подъёмные силы: сжатый воздух, пенополистирол, поятоны, плавкраны								
4. Опорная реакция грунта								
Суммарная нагрузка на шпацию								
Множителя		-9,5	-8,5	-7,5		8,5	9,5	$\Sigma_1 \leq 0,005 P_{\text{прог}}$
Произведения								Σ_2
1. Подъёмный вес								
5. Изменение подъёмного веса								
6. Дополнительная нагрузка								
7. Снятая нагрузка								
8. Подъёмные силы								
Суммарная нагрузка на шпацию								
Множителя		-9,5	-8,5	-7,5		8,5	9,5	$\Sigma'_1 \leq 0,005 P_{\text{прог}}$
Произведения								Σ'_2

Примечания: 1. Нагрузка по статьям 1, 2, 6 принимается со знаком "+", по статьям 3, 4, 5, 7, 8 со знаком "-"

$$2. \Sigma_2 \cdot \Delta L \text{ или } \Sigma'_2 \cdot \Delta L \leq 0,001 L \cdot P_{\text{прог}}$$

I.II.3. Согласно этому методу, перерезывающая сила и изгибающий момент в произвольном сечении судна X , отсчитываемом от кормового перпендикуляра определяется по формулам:

$$N(x) = N_c(x) + N_k(x) + N_{cn}(x) \quad (34)$$

$$M(x) = M_c(x) + M_k(x) + M_{cn}(x), \quad (35)$$

где N_c, M_c - перерезывающая сила и изгибающий момент от сосредоточенных сил, кН (тс), кН·м (тс·м);
 N_k, M_k - перерезывающая сила и изгибающий момент от веса корпуса, кН(тс), кН·м (тс·м);
 N_{cn}, M_{cn} - перерезывающая сила и изгибающий момент от сил поддержания, кН (тс), кН·м (тс·м).

I.II.4. При расчёте по методу интегральных коэффициентов к сосредоточенным силам относят:

вес палубных надстроек и рубок с оборудованием и изоляцией;
 вес шкворного и рулевого устройства, и всех специальных устройств, расположенных выше палубы;
 вес гребного вала и двигателей;
 вес машинной установки;
 вес грузов, запасов, находящихся в трюмах, твиндеках и отсеках судна.;

реакцию грунта, силу присоса, вес воды в затопленных отсеках, подъёмные силы от воздуха, пенополистирола, приходящиеся на одну теоретическую шпангоут;

силы поддержания или усилия от кранов, понтонов, киллекторов, передаваемые на судно тросами.

I.II.5. Перерезывающая сила и изгибающий момент от сосредоточенных сил в сечении с координатой X определяются по формулам:

$$N(x) = \sum_{i=1}^K P_i, \quad (36)$$

$$M(x) = \sum_{i=1}^K P_i(x - x_{pi}), \quad (37)$$

где P_i - вес "сосредоточенного груза", кН (тс);

x_{pi} - расстояние центра тяжести i -го "груза" от кормового перпендикуляра, м;

K - число грузов, расположенных слева от сечения X .

При определении веса грузов, находящихся в воде, следует учитывать "потерю" их веса в воде.

I.II.6. Перерезывающую силу $N_K(x)$ и изгибающий момент $M_K(x)$ в произвольном сечении корпуса судна, вызванные действием распределенного веса корпуса, можно определить по формулам:

$$N_K(x) = a_K(x) \rho_K, \quad (38)$$

$$M_K(x) = b_K(x) \cdot a_K(x) \cdot L \cdot \rho_K, \quad (39)$$

где ρ_K - вес корпуса судна порожнем за вычетом веса осредоточенных грузов, кН [то];

$a_K(x)$ - интегральный коэффициент распределенного веса корпуса, значения которого для сухогрузных судов, для танкеров и рудовозов приведены в справочном приложении 3;

$b_K(x)$ - интегральный коэффициент момента распределенного веса корпуса, значения которого приведены в справочном приложении 3.

При определении $a_K(x)$ и $b_K(x)$ по таблицам для промежуточных значений $\frac{x}{L}$ и C_θ , можно воспользоваться линейной интерполяцией.

I.II.7. Перерезывающую силу $N_{сн}(x)$ и изгибающий момент $M_{сн}(x)$ в произвольном сечении корпуса судна от сил поддержания можно определить по формулам:

$$N_{сн}(x) = -a_{сн}(x) \cdot \rho_s \cdot g \cdot V \quad (40)$$

$$M_{сн}(x) = -b_{сн}(x) \cdot L \cdot [a_{сн}(x) \cdot \rho_s \cdot g \cdot V], \quad (41)$$

где
$$a_{сн}(x) = A_{осп}(x) + a_0(x) \cdot X_0 \quad (42)$$

$$b_{сн}(x) = B_{осп}(x) + b_0(x) \cdot X_0 \quad (43)$$

$A_{осп}(x), B_{осп}(x)$ - интегральные коэффициенты сил поддержания и моментов сил поддержания при стандартном положении центра величины $X_C = X_{сн}$ (приведены в справочном приложении 4);

$a_0(x), b_0(x)$ - поправки к интегральным коэффициентам $A_{осп}$ и $B_{осп}$ на нестандартное положение центра величины (приведены в справочном приложении 4)

$$X_0 = \frac{X_{сн} - X_C}{L} \quad (44)$$

$X_{cy} = (0,2 C_b - 0,135) L$ - стандартное положение центра величины, м, "+" в нос от миделя, "-" в корму от миделя.

Интегральные коэффициенты $A_{осл}(x)$, $B_{осл}(x)$ и поправочные коэффициенты $A_{осл}(x)$ и $B_{осл}(x)$ вычислены для значений

$$C_b = 0,6 - 0,8 \text{ и относительных осадок } \bar{d} = \frac{dI,2}{d_{нв}} = 0,4 - 1,3$$

где $C_{нв}$ - осадка судна по летнюю грузовую ватерлинию, м.

I.II.8. Для выполнения расчетов по методу интегральных коэффициентов разработана программа расчета общей прочности судна на ЗЕМ - "ACCISHIP". Инструкция по подготовке исходной информации для этой программы приведена в рекомендуемом приложении 5.

I.II.9. В некоторых случаях, при оценке общей прочности аварийного судна, находящегося на плаву, необходимо учитывать изгибающие моменты, возникающие на волнении.

Величина волнового изгибающего момента может быть определена по формуле

$$M_b = K_\alpha \frac{h}{2} B L^2 \cdot X_0 X_1 \cdot K_b, \quad (45)$$

где $K_\alpha = 0,07 \alpha - 0,026$ - для вершины волны;

$K_\alpha = (0,054 \alpha - 0,009)$ - для подошвы волны;

h - высота волны, учитывающая район, сезон и принятые условия плавания, м;

$$X_0 = (1,28 - \frac{2B}{L}) (0,654 - 1,8 \frac{d_2}{L}), \quad (46)$$

α - коэффициент полноты ватерлинии;

$$X_1 = 1,2 - 0,3 \alpha - (5 + 40 \frac{V}{\sqrt{g L}}) \frac{M_{тв}}{\Delta_2 L} + (6 - 5,5 \alpha) \frac{V}{\sqrt{g L}} \quad (47)$$

V - скорость судна (скорость буксировки), м/с;

K_b - коэффициент волнового момента по длине судна (табл. I4);

$M_{тв}$ - изгибающий момент на тихой воде в рассматриваемом сечении, определяемый по табл. I3.

I.II.10. Величина вертикальной перерезывающей силы, действующей на судно на волнении, по длине судна определяется по формуле

$$N_b = \frac{M_{бв}}{L} - C_{N_b}, \quad (48)$$

где $M_{бв}$ - волновой изгибающий момент на миделе, кН·м [тс·м];

C_{N_b} - коэффициент, определяемый по табл. I4.

Таблица I4

Номера шпангоутов	20	19	18	17	16	15	14
K_6	0,0	0,05	0,10	0,22	0,35	0,52	0,68
C_{NB}	0,0	0,75	1,50	2,25	3,00	3,00	3,00
Номера шпангоутов	13	12	11	10	9	8	7
K_6	0,82	0,95	1,00	1,00	0,99	0,94	0,84
C_{NB}	2,60	2,20	1,80	1,80	1,80	2,15	2,50
Номера шпангоутов	6	5	4	3	2	1	0
K_6	0,74	0,58	0,43	0,28	0,13	0,06	0,0
C_{NB}	2,85	3,20	3,20	3,20	2,14	1,07	0,0

I.12. Определение предельного изгибающего момента для корпуса судна

I.12.1. Особенностью аварийно-спасательных и судоподъёмных работ является то обстоятельство, что они являются непредусмотренными при проектировании. Действующие на корпус судна при проведении этих операций нагрузки могут превышать эксплуатационные. Однако, эти нагрузки являются разовыми, статическими и действие их не может вызвать в корпусе судна усталостных разрушений. Поэтому в большинстве случаев при производстве аварийно-спасательных и судоподъёмных работ нет необходимости знать напряжения, действующие в отдельных элементах эквивалентного бруса.

Более удобным в этом случае является использование понятия предельного изгибающего момента.

I.12.2. Предельным для корпуса судна называется изгибающий момент, при действии которого в наиболее удаленной от нейтральной оси связи появляются напряжения, равные нормативному пределу текучести материала.

При проведении аварийно-спасательных и судоподъёмных работ практически невозможно обеспечить посадку судна без крена и дифферента. Влияние дифферента учитывается при распределении сил поддержания по длине судна. При плавании судна с креном силы

поддержания и веса уже не лежат в плоскостях, параллельных ДП судна, отчего возникает косой изгиб. Наличие повреждений обшивки и продольных связей приводит к несимметрии поперечного сечения судна относительно ДП и увеличивает влияние косого изгиба на величину нормальных напряжений.

Из вышесказанного следует, что величину предельного момента корпуса аварийного судна следует определять из рассмотрения косо-го изгиба.

Предельный изгибающий момент в кН·м [тс·м] в данном сечении судна при косом изгибе определяется по формуле

$$M_{np} = \frac{\sigma_H \cdot J_{yc}}{z_m} \beta \cdot 10^{-5} \quad (49)$$

$$\left[M_{np} = \frac{\sigma_H \cdot J_{yc}}{z_m} \cdot \beta \cdot 10^{-7} \right],$$

где
$$\beta = \frac{1}{\cos(\alpha + \theta) \cdot \left[1 + \frac{y_m}{z_m} \cdot \frac{J_{yc}}{J_{zc}} \cdot \operatorname{tg}(\alpha + \theta) \right]} \quad (50)$$

J_{yc}, J_{zc} – главные моменты инерции сечения, см⁴;

y_m, z_m – координаты в главных осях точки "m", наиболее удаленной от нейтральной оси сечения, м;

θ – угол крена аварийного судна, положительный при крене на правый борт;

α – угол поворота главных осей относительно центральных осей сечения (положительный при повороте против часовой стрелке)

1.12.3. Главные моменты инерции поперечного сечения судна и координаты z_m и y_m определяются следующим образом:

вычерчивается поперечное сечение судна с нанесением всех продольных связей корпуса и выбираются оси сравнения: Oz_c и Oy_c (положение осей и углов показано на рис. 8);

в табл. 15 записываются наименования, размеры и площадь сечения всех продольных связей, отстояние их центров тяжести от осей сравнения, после чего вычисляются статические моменты, переносные и центробежные моменты инерции относительно осей сравнения и собственные моменты инерции всех связей;

определяются координаты центра тяжести поперечного сечения судна по формулам:

$$z = \frac{B_y}{A}, \quad y = \frac{B_x}{A} \quad (51)$$

Расчетная схема эквивалентного бруса
аварийного судна

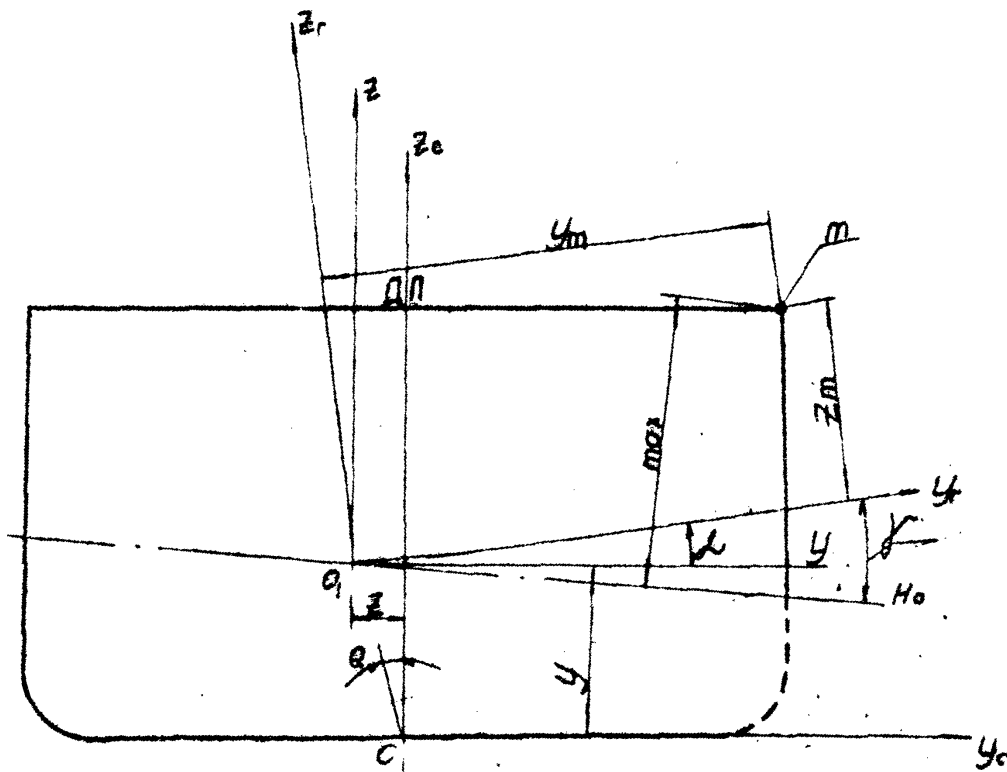


Рис. 8

Таблица 15

Расчёт элементов эквивалентного бруса без редуцирования

Наименование связей, их размеры в см	Площадь сечения связи, см ²	Отстояние ц.т. от сечения связи от оси сравнения Y_c Z_c , м	Отстояние ц.т. от сечения связи от оси сравнения Z_c Y_c , м	Ось Y_c			Ось Z_c			Центробежный момент инерции (2)х(3)х(4), см ² м
				Статический момент (2)х(3), см ² м	Переносный момент инерции (5)х(3), см ² м	Собственный момент инер- ции, см ² м	Статический момент (2)х(4), см ² м	Переносный момент инерции (8)х(4), см ² м	Собственный момент инерции, см ² м	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Σ	A			B_y		C_y	B_z		C_z	C_{yz}

через центр тяжести сечения O_1 параллельно осям сравнения проводятся центральные оси O_1Z и O_1Y ;

определяются осевые и центробежный моменты инерции поперечного сечения судна относительно центральных осей по формулам:

$$J_y = C_y - \frac{Bx^2}{A}, \quad (52)$$

$$J_z = C_z - \frac{Bx^2}{A}, \quad (53)$$

$$J_{yz} = C_{yz} - Z \cdot Y \cdot A \quad (54)$$

определяется угол наклона главных центральных осей O_1Y_1 и O_1Z_1 относительно центральных осей из формулы:

$$\operatorname{tg} 2\alpha = \frac{2 J_{yz}}{J_y - J_z} \quad (55)$$

Наносятся главные центральные оси на чертеж поперечного сечения судна:

вычисляются главные моменты инерции поперечного сечения судна по формулам:

$$J_{y_1} = J_y \cdot \cos^2 \alpha + J_z \cdot \sin^2 \alpha - J_{yz} \cdot \sin 2\alpha, \quad (56)$$

$$J_{z_1} = J_z \cdot \cos^2 \alpha + J_y \cdot \sin^2 \alpha + J_{yz} \cdot \sin 2\alpha. \quad (57)$$

Определяется угол наклона нейтральной оси к главной оси O_1Y_1 по формуле

$$\operatorname{tg} \gamma = - \frac{J_{y_1}}{J_{z_1}} \cdot \operatorname{tg} (\theta + \alpha); \quad (58)$$

нейтральная ось наносится на чертеж поперечного сечения судна (положительный угол γ откладывается от главной оси O_1Y_1 против часовой стрелки);

находится точка "m", наиболее удаленная от нейтральной оси сечения и определяются ее координаты Y_m , Z_m в главных центральных осях поперечного сечения судна.

I.12.4. Величина предельного изгибающего момента в данном сечении должна быть уточнена с учётом возможной потери устойчивости какими-либо элементами конструкции.

Учёт потери устойчивости производится путем редуцирования площади сечения потерявших устойчивость гибких связей, т.е. путем уменьшения их площади на определенную величину, определяемую коэффициентом редуцирования.

В общем случае величина предельного момента должна определяться для двух случаев: прогиба и перегиба судна. В первом случае происходит сжатие палубы и редуцированию подлежат потерявшие устойчивость гибкие связи, лежащие выше нейтральной оси сечения. Во втором случае происходит сжатие днища и редуцированию подлежат потерявшие устойчивость гибкие связи, лежащие ниже нейтральной оси сечения.

Коэффициенты редуцирования пластин, рис. 9, определяются по формулам:

$$\psi = 0,5 \frac{b}{a} + (1 - 0,5 \frac{b}{a}) \frac{\sigma_{кр}}{\sigma_{прег}} \quad (59)$$

при сжатии пластины вдоль короткой стороны;

$$\psi = 0,5 + 0,5 \frac{\sigma_{кр}}{\sigma_{прег}} \quad (60)$$

при сжатии пластины вдоль длинной стороны,

где a - длинная сторона пластины;

b - короткая сторона пластины;

$\sigma_{кр}$ - критические (эйлеровы) напряжения, при которых происходит потеря устойчивости пластины;

$\sigma_{прег}$ - сжимающие напряжения в пластине от предельного момента.

1.12.5. Критические напряжения в Н/мм^2 [кгс/см^2] определяются по формулам:

$$\sigma_{кр} = 20 \left(\frac{100 t}{b} \right)^2 \left(1 + \frac{b^2}{a^2} \right)^2 \quad (61)$$

$$\left[\sigma_{кр} = 200 \left(\frac{100 t}{b} \right)^2 \left(1 + \frac{b^2}{a^2} \right)^2 \right]$$

для пластин, сжатых вдоль короткой стороны (поперечная система набора);

$$\sigma_{кр} = 80 \left(\frac{100 t}{b} \right)^2 \quad (61a)$$

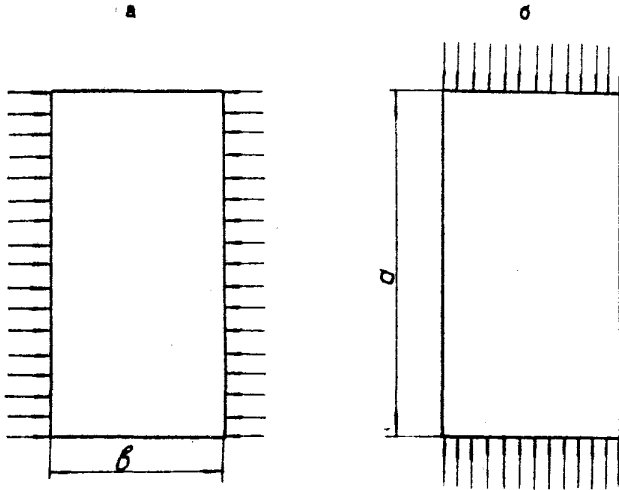
$$\left[\sigma_{кр} = 800 \left(\frac{100 t}{b} \right)^2 \right]$$

для пластин, сжатых вдоль длинной стороны (продольная система набора);

$$\sigma_{кр} = 8,4 \left(\frac{100 t}{b_1} \right)^2 \quad (62)$$

$$\left[\sigma_{кр} = 84 \left(\frac{100 t}{b_1} \right)^2 \right]$$

для свободных поясков составных балок,



- а - поперечная система набора;
б - продольная система набора.

Рис. 9

где t - толщина пластин, см;
 a - короткая сторона пластины, см;
 b - длинная сторона пластины, см.

I.12.6. Сжимающие напряжения в пластине от действия предельного момента определяются по формуле

$$\sigma_{пред} = \frac{Z}{Z_m} \cdot \sigma_n \quad (63)$$

где Z - ордината центра тяжести сечения пластины в центральных осях координат, м;
 Z_m - отстояние наиболее удаленной точки поперечного сечения корпуса судна от нейтральной оси, м.

I.12.7. Вычисление предельного момента $M'_{пр}$ с учётом редуцирования потерявших устойчивость пластин производится в следующем порядке:

в табл. I6 в графы 9, I2-I6 вносятся данные о эквивалентном бруске без редуцирования из строки Σ табл. I5;

определяются размеры, площадь и координаты в центральных осях всех пластин, расположенных между продольными ребрами жесткости, в сжатой зоне и вписываются в соответствующие графы табл. I6;

по формулам 6I, 62 определяются $\sigma_{кр}$ и $\sigma_{пред}$ редуцируемых пластин;

по формулам 59-60 определяются редуциционные коэффициенты, при этом если $\sigma_{кр} > \sigma_{пред}$ или если $\sigma_{кр} > \sigma_n$, то $\psi = I$; умножением редуцируемой площади на $(\psi - I)$ определяются поправки к площадям пластин в связи с потерей устойчивости;

определяются координаты центров тяжести редуцируемых пластин в осях сравнения OY_c и OZ_c и вычисляются статические моменты, переносные и центробежные моменты инерции поправок к площадям;

в соответствии с указаниями п. I.12.3 по данным табл. I6 производится определение главных моментов инерции и координат в главных осях точки, наиболее удаленной от нейтральной оси редуцированного поперечного сечения;

определяется предельный момент $M'_{пр}$ по формуле 49.

Если $|M_{пр} - M'_{пр}| \leq 0,1 M_{пр}$, то расчёт заканчивается. В противном случае производится новое редуцирование по предельному моменту $M'_{пр}$.

I.12.8. При определении предельного изгибающего момента необходимо учитывать износ связей корпуса. Влияние износа на

Таблица 16

Расчёт элементов эквивалентного бруса с редуцированием

Наименование редуцируемых связей и их размеры в см								Ось Y_c		Ось Z_c				
	Редуцируемая площадь, $см^2$	Отстояние ц.т. связи от центральной оси, Y , м	Отстояние ц.т. связи от центральной оси, Z , м	$\frac{b_{пр} \cdot h}{см^2}$	$\frac{b_{кч} \cdot h}{мм^2}$	φ	Поправка к площадям $(2) \cdot X(\varphi-1)$, $см^2$	Отстояние ц.т. связи от оси сравнения OY_c , м	Отстояние ц.т. связи от оси сравнения OZ_c , м	Статический момент $(8) \cdot X(9)$, $см^2 \cdot м$	Переносный момент инерции $(11) \cdot X(9)$, $см^2 \cdot м^2$	Статический момент $(8) \cdot X(10)$, $см^2 \cdot м$	Переносный момент инерции $(13) \cdot X(10)$, $см^2 \cdot м^2$	Центробежный момент инерции $(6) \cdot X(9) \cdot X(10)$, $см^2 \cdot м^2$
Г	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Эквивалентный брус без редуцирования							A			B_y	C_y	B_z	C_z	C_{yz}
Σ							A'			B'_y	C'_y	B'_z	C'_z	C'_{yz}

величину предельного момента может быть учтено уменьшением толщины связей (площади их сечения) при определении момента инерции.

Толщина связей может быть определена:

на основании фактических замеров;

снижением проектной толщины на величину ll_0T , где ll_0 - нормативное значение среднегодового износа связей, мм/год, T - возраст судна, годы.

Ориентировочно, влияние износа связей может быть учтено снижением величины главных моментов инерции на 1,5% на каждый год возраста судна.

При значительном износе всех связей корпуса или при наличии общих повреждений, положение и объём которых трудно установить, производится оценка изменения момента сопротивления эквивалентного бруса при изменении его площади по формулам:

$$\begin{aligned} \Delta W_{\text{пол}} &= H \left(\sum \Delta F_i \cdot \psi_i^{\text{пол}} \right), \\ \Delta W_{\text{изн}} &= H \left(\sum \Delta F_i \cdot \psi_i^{\text{изн}} \right), \end{aligned} \quad (64)$$

где ΔF_i - "потеря" площади в сечении i по высоте эквивалентного бруса,

H - высота эквивалентного бруса,

$\psi_i^{\text{пол}}, \psi_i^{\text{изн}}$ - коэффициенты, учитывающие влияние "потери" площади ΔF_i на изменение момента сопротивления (см. табл. I7)

Предельный момент такого судна (с износом или повреждениями продольных связей) определяется по формуле:

$$M_{\text{пр}}^{\text{нзм}} = M_{\text{пр}} - \Delta W \cdot b_H \quad (65)$$

где $M_{\text{пр}}^{\text{нзм}}$ - предельный момент с учётом износа (повреждений)

$M_{\text{пр}}$ - предельный момент для "целого" судна для точки "m" (наиболее удаленной от нейтральной оси сечения)

ΔW - изменение момента сопротивления для точки "m"

I.12.9. Приближенная оценка предельного изгибающего момента (кН·м [тс·м]) поперечного сечения корпуса может быть произведена по формуле:

$$\begin{aligned} M_{\text{пр}} &= W_{\text{min}} \cdot b_H \cdot 10^{-3} \\ [M_{\text{пр}} &= W_{\text{min}} \cdot b_H \cdot 10^{-5}] \end{aligned} \quad (66)$$

где W_{min} - минимальный момент сопротивления поперечного сечения корпуса, см³, в средней части судна, предусмотренный правилами постройки.

Приближенная оценка $M_{\text{пр}}$ может применяться для морских транспортных судов длиной более 60 м, без существенных повреждений

Таблица 17

Район изменения площади	$\varphi_{\text{пал}}$	$\varphi_{\text{дн}}$
Т а н к е р ы		
Верхняя палуба с набором	0,851	0,171
Днище с набором	0,137	0,840
Широтрек (0,1 Δ) от палубы	0,726	0,107
Скуловой пояс (0,1 Δ) от основной	0,084	0,706
Борт вверху (0,64-0,90) Δ от основной	0,338	0,042
Борт посередине (0,37-0,64) Δ от основной	0,010	0,012
Борт внизу (0,1-0,37) Δ от основной	0,042	0,315
С у х о г р у з н ы е о д н о п а л у б н ы е с у д а		
Верхняя палуба	0,863	0,250
Днище с набором	0,108	0,818
Стрингеры и вертикальный киль	0,044	0,620
Настил двойного дна	0,007	0,438
Борт в верхней части (0,5 Δ)	0,530	0,039
Борт в нижней части (0,5 Δ)	0,046	0,050
С у х о г р у з н ы е д в у х п а л у б н ы е с у д а		
Верхняя палуба с набором	0,853	0,307
Нижняя палуба с набором	0,266	-0,058
Днище с набором	0,108	0,786
Стрингеры и вертикальный киль	0,058	0,616
Настил двойного дна	0,019	0,486
Борт в триндеке	0,517	0,061
Борт в трюме: верхняя половина	0,083	0,067
нижняя половина	0,030	0,200
С у х о г р у з н ы е т р е х п а л у б н ы е с у д а		
Верхняя палуба	0,835	0,271
Вторая палуба	0,349	-0,015
Третья палуба	0,076	-0,042
Настил двойного дна	0,049	0,570
Днище	0,130	0,791
Стрингеры и вертикальный киль	0,086	0,673
Борт: в верхнем триндеке	0,576	0,126
• в нижнем триндеке	0,196	0,033
в трюме	0,028	0,160

и при крене не более 10° . В этих случаях W_{min} определяется по формуле:

$$W_{min} = C_n L^2 B (C_b + 0,7) \cdot K_2 \cdot \eta \cdot a_x \quad (67)$$

где $C_n = 10,75 - \left(\frac{300 - L}{100} \right)^{3/2}$ (68)

η - коэффициент равный: I при $\bar{b}_H = 235 \text{ Н/мм}^2$
 [2400 кгс/см²]
 0,83 при $\bar{b}_H = 295 \text{ Н/мм}^2$
 [3000 кгс/см²]
 0,68 при $\bar{b}_H = 390 \text{ Н/мм}^2$
 [4000 кгс/см²]

K_2 - коэффициент равный: I,0 - для палубы судов всех типов;

I, I - для днища судов всех типов (кроме танкеров без второго дна);

I,04 - для танкеров без второго дна;

a_x - коэффициент равный: $x/0,4L$ для $x/L < 0,4$

I для $0,4 \leq \frac{x}{L} \leq 0,6$

$\frac{L-x}{0,4L}$ для $\frac{x}{L} > 0,6$

Момент инерции в этом случае, в средней части судна на длине $0,4L$, определяется по формуле

$$J = 3 C_n \cdot L^3 \cdot B (C_b + 0,7) \cdot \eta \quad \text{см}^4 \quad (69)$$

I.13. Оценка общей прочности судна при аварийно-спасательных и судоподъемных операциях

I.13.I. Прочность судна при изгибе считается обеспеченной, если:

$$\frac{M_{пр} I}{M_{изг} + M_b} \geq K = I,2 - I,5 \quad (70)$$

Меньшее значение коэффициента запаса K принимается в тех случаях, когда исходные данные для определения $M_{изг}$ и M_b более точны; большие значения K принимаются в тех случаях, когда исходные величины не могут быть точно установлены, или величины $M_{изг}$ и M_b определялись по приближенным формулам.

В формуле (69) M_b учитывается в тех случаях, когда прочность судна оценивается с учётом волнения при его постановке на плав или при необходимости его буксировки.

1.13.2. Прочность судна на действие перерезывающих сил считается обеспеченной, если действующие в сечении максимальные касательные напряжения

$$\tau_{max} \leq 0,57 \sigma_H$$

В зависимости от угла крена θ и угла поворота χ главных центральных осей относительно центральных осей τ_{max} определяется по формулам:

$$\tau_{max} = \frac{10(N_{ncp} + N_b) \cdot S_y \cdot \cos(\alpha + \theta)}{J_{yr} \sum t_{br}}$$

$$\left[\tau_{max} = \frac{(N_{ncp} + N_b) \cdot S_y \cdot \cos(\alpha + \theta)}{J_{yr} \sum t_{br}} \right], \quad (71)$$

при $(\alpha + \theta) < 20^\circ$

$$\tau_{max} = \frac{10(N_{ncp} + N_b) \cdot S_z \cdot \sin(\alpha + \theta)}{J_{zr} \sum t_{ng}} \quad (72)$$

$$\left[\tau_{max} = \frac{(N_{ncp} + N_b) \cdot S_z \cdot \sin(\alpha + \theta)}{J_{zr} \sum t_{ng}} \right]$$

при $(\alpha + \theta) > 20^\circ$

где J_{yr}, J_{zr} - главные моменты инерции поперечного сечения корпуса относительно главных осей OY_r и OZ_r соответственно, определяемые по формулам 56, 57, см⁴

S_y, S_z - статические моменты поперечного сечения всех связей, расположенных выше (ниже) центральных осей OY и OZ , определяемые по табл. 18;

$\sum t_{br}, \sum t_{ng}$ - соответственно суммарная толщина бортов или бортов и двух переборок (при двух переборках, симметричных относительно ДП) на оси OY и суммарная толщина палубы, дна и второго дна на оси OZ , см.

Таблица 18

Наименование связей и их размеры, см	Площадь сечения связи, см ²	Отстояние от центра- льной оси <i>Oy</i> или <i>Oz</i> , см	Статичес- кий момент <i>S_y</i> или <i>S_z</i> (2) × (3), см ³
1	2	3	4
Суммы			<i>S_y (S_z)</i>

2. РАСЧЁТЫ МЕСТНОЙ ПРОЧНОСТИ СУДОВЫХ КОНСТРУКЦИЙ АВАРИЙНОГО СУДНА

2.1. Общие положения

2.1.1. При аварийно-спасательных и судоподъёмных работах, кроме оценки общей прочности судна, может возникнуть необходимость оценить прочность отдельных перекрытий, балок (шпангоутов, бимсов, стоек переборок), пластин обшивки на воздействие местных нагрузок, а также приспособлений для подъёма (проушин, обухов).

2.1.2. В разделе приведена методика расчёта прочности перекрытий отсека, находящихся под воздействием нагрузки распределенной по площади перекрытия по тому или иному закону (давление воды, воздуха, пенополистирола), или локальной нагрузки, приложенной к небольшой площади перекрытия, в том числе и сосредоточенных сил.

Приводятся также методика расчёта прочности обшивки корпуса на давление подъёмных стропов, прочности борта на давление судоподъёмных понтонов, прочности корпуса в местах установки подстропных подушек, прочности надстройки или рубки на прорезание ее брагой и прочности судоподъёмных проушин и обухов.

2.1.3. При оценке прочности перекрытия или отдельных балок корпуса судна существенным фактором является интегральная характеристика прочности конструкции, называемая несущей способностью. Несущая способность различных конструкций определяется в соответствии с правилами теории предельного состояния. Предельное состояние конструкции: это такое состояние, при котором конструкция перестает удовлетворять предъявляемым к ней требованиям, т.е. теряет возможность сопротивляться внешним воздействиям, получает недопустимые деформации или местные повреждения. Нагрузка, при которой конструкция переходит в предельное состояние, называется предельной нагрузкой.

2.1.4. При действии на балку или перекрытие предельной нагрузки в одном или в ряде их сечений образуются пластические шарниры вращения или пластические шарниры скольжения. Изгибающий момент, действующий в пластическом шарнире вращения, и перерезывающая сила, действующая в пластическом шарнире скольжения, называются предельными.

2.2. Определение предельных изгибающих моментов и перерезывающих сил балок

2.2.1. Предельный изгибающий момент $-M_T$ (кН·м [тс·м]) и предельная перерезывающая сила N_T (кН [тс]) для балки заданного сечения определяются по формулам:

$$M_T = 10^{-8} \cdot W_{пл} \cdot \sigma_H \quad (73)$$

$$\begin{aligned} [M_T &= W_{пл} \cdot \sigma_H \cdot 10^{-8}] \\ N_T &= 10^{-4} \cdot W \cdot \frac{\sigma_H}{\sqrt{3}} \\ [N_T &= W \cdot \frac{\sigma_H}{\sqrt{3}} \cdot 10^{-3}] \end{aligned} \quad (74)$$

где $W_{пл}$ - пластический момент сопротивления сечения балки, см³;
 W - площадь сечения стенки балки, см²;
 σ_H - нормативный предел текучести, Н/мм² кгс/см²

2.2.2. Пластические моменты сопротивления определяются по формулам, приведенным в табл. 19.

Пластический момент сопротивления (см³) сложных профилей може. быть определен по формуле

$$W_{пл} = \sum F_i \cdot |z_{iHO}|, \quad (75)$$

где F_i - площадь i -го элемента сечения балки, расположенного выше или ниже нейтральной оси сечения, см²;

z_{iHO} - отстояние центра тяжести i -вого элемента сечения балки, расположенного выше или ниже нейтральной оси балки, см.

Нейтральная ось делит площадь сечения балки пополам.

2.2.3. При определении пластического момента сопротивления балки необходимо учитывать возможность потери устойчивости как-либо отдельных элементов балки, как правило, присоединенного пояска. Недостаточная устойчивость учитываться должна редуцированием площади сечения пояска.

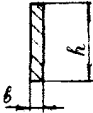

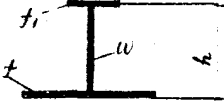


В случае изгиба балки в предельном состоянии ширина присоединенного пояска $b_{пр}$ в сантиметрах определяется в растянутой зоне, как $b_{пр} = \frac{L_b}{6}$ или $b_{пр} = C$, в зависимости от того, что меньше,

где L_b - пролет балки, см;

C - расстояние между однотипными балками, см.

В сжатой зоне ширина присоединенного пояска определяется с

Таблица 19

Сечение	Пластический момент сопротивления
	$\frac{b h^2}{4}$
	$h \left(f + \frac{w}{4} \right)$
	$f_1 + w > f$ $h \left[f_1 + \frac{w}{2} - \frac{(f_1 + w - f)^2}{4w} \right]$ $f_1 + w < f$ $h \left[f_1 + \frac{w}{2} \right]$
	$\frac{1}{4} h (w + f)$
	$1,2 w$

учёт его устойчивости:

$$b'_{np} = (0,5 + 0,5 \frac{b_{кр}}{b_H}) \cdot b_{np}, \quad (76)$$

если пластина примыкает к балке длинной стороной:

$$b'_{np} = [0,5 + (\frac{b}{a} - 0,5) \frac{b_{кр}}{b_H}] \cdot b_{np}, \quad (77)$$

если пластина примыкает к балке короткой стороной,

где b - короткая сторона пластины, примыкающей к балке;

a - длинная сторона пластины, примыкающей к балке.

$b_{кр}$ для пластин, сжатых вдоль короткой стороны, определяется по формуле 61, а для пластин, сжатых вдоль длинной стороны по формуле 62.

Если $b_3 > b_H$, то $b'_{np} = b_{np}$

Площадь присоединенного пояска f , см²

$$f = b'_{np} \cdot t \quad (78)$$

2.2.4. При определении предельной перерезывающей силы в пластическом шарнире скольжения площадь стенки балки w (см²) должна быть определена с учётом возможной потери устойчивости при сдвиге.

$$w = h \cdot t \cdot \varphi, \quad (79)$$

где h - высота стенки балки, см;

t - толщина стенки балки, см;

φ - редуцированный коэффициент

$$\varphi = \frac{0,975 \sqrt{3}}{b_H} \quad \text{при } \tau_3 \leq \frac{b_H}{2\sqrt{3}}, \quad (80)$$

$$\varphi = \frac{0,975 \tau_3}{0,95 \tau_3 + 0,25 (\frac{b_H}{\sqrt{3}})^2} \quad \text{при } \frac{b_H}{2\sqrt{3}} \leq \tau_3 \leq \sqrt{\frac{10}{3}} b_H, \quad (81)$$

$$\varphi = 1,0 \quad \text{при } \tau_3 > \sqrt{\frac{10}{3}} b_H \quad (82)$$

$$\tau_3 = k \lambda 20 \left(\frac{100 t}{b_1} \right)^2 \quad (83)$$

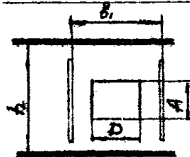
$$\left[\tau_3 = k \lambda 200 \left(\frac{100 t}{b_1} \right)^2 \right],$$

где k - коэффициент, зависящий от отношения сторон пластин по табл. 20;

b_1 - см. рисунок табл. 20, см;

λ - коэффициент, учитывающий влияние вырезов в стенке балки - по табл. 21.

Таблица 20

Значения коэффициента K


$\frac{h}{b_1}$	1,0	1,2	1,4	1,6	1,8	2,0	2,6	3,0	∞
K	9,4	8,0	7,3	7,0	6,8	6,6	6,3	6,1	5,7

Таблица 21

Значения коэффициента λ

$D/b_1 \backslash A/h$	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6
0,1	0,978	0,957	0,937	0,918	0,902	0,889
0,2	0,957	0,915	0,875	0,838	0,807	0,778
0,3	0,937	0,815	0,817	0,762	0,715	0,672
0,4	0,918	0,838	0,762	0,693	0,628	0,573
0,5	0,902	0,807	0,715	0,628	0,550	0,484
0,6	0,889	0,778	0,672	0,573	0,484	0,403

2.2.5. Если продольные балки испытывают растяжение (сжатие) от общего изгиба корпуса судна, предельный изгибающий момент $M_{пр}^{\delta}$ и предельная перерезывающая сила $N_{пр}^{\delta}$ для этих балок определяются по формулам:

$$M_{пр}^{\delta} = M_T \sqrt{1 - \gamma^2}, \quad (84)$$

$$N_{пр}^{\delta} = N_T \sqrt{1 - \gamma^2}, \quad (85)$$

где M_T и N_T - предельные изгибающие моменты и перерезывающие силы для балки без учета общего изгиба, кН·м [то м], кН [то]

$$\gamma = \frac{b_{изг}}{b_H}, \quad (86)$$

$b_{изг}$ - максимальные изгибающие напряжения от общего изгиба корпуса, действующие в присоединенном пояске балки, Н/мм² [кгс/см²]

2.3. Расчёт предельной прочности однопролетных балок

2.3.1. Предельная сосредоточенная нагрузка P кН [тс] или интенсивность q , кН/м [тс/м] предельной распределенной нагрузки определяются по формулам

$$P = \alpha_1 M_{np} \quad (87)$$

$$q = \alpha_1 N_{np} \quad (88)$$

при образовании пластического шарнира вращения

$$P = \alpha_2 N_{np} \quad (89)$$

$$q = \alpha_2 N_{np} \quad (90)$$

при образовании пластического шарнира скольжения,

где α_1 и α_2 - коэффициенты, определяемые по табл. 22 в зависимости от вида внешней нагрузки на балку и защемлении концов

В качестве предельной нагрузки на балку принимается меньшая из нагрузок q или P .




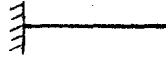
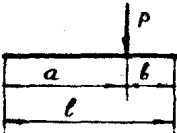
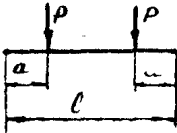
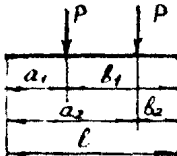
2.4. Расчёт предельной прочности перекрытий на действие распределенной нагрузки

2.4.1. Судовые перекрытия следует рассматривать как плоские стержневые системы, состоящие из пересекающихся балок двух направлений, перпендикулярных друг другу и опертых на жесткий контур. Закрепление балок на контуре принято как жестко-зашемленное или свободно-опертое. Жесткое защемление принимается в тех случаях, когда смежная конструкция имеет такой же или больший пластический момент сопротивления, как и у рассматриваемой балки, в противном случае балка считается свободно-опертой. Балки перекрытия в общем случае могут иметь различные пластические моменты сопротивления, различную длину и располагаются несимметрично относительно контура перекрытия. При выводе расчётных формул рассмотрены перекрытия, состоящие из "холостых" продольных или поперечных балок (бимсы, шпангоуты, продольные балки, стойки переборок), равных поперечных балок (равные шпангоуты, равные бимсы, консольные бимсы, равные стойки переборок, флоры) и перекрестных связей (карлингсы, стрингеры, вертикальный киль, шельфы переборок).

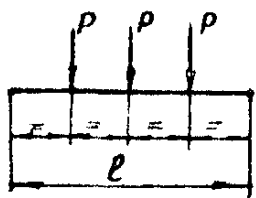

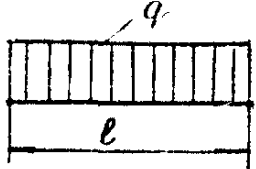
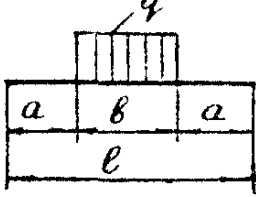
Внешняя нагрузка на перекрытие принята равномерно распределенной, независимо от действительного характера нагрузки (по

Таблица 22

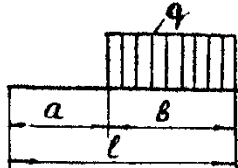
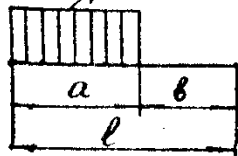
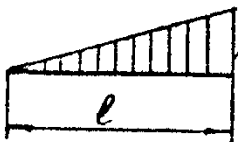
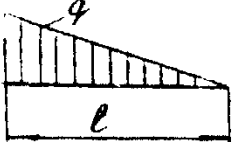
Коэффициенты α_1 и α_2 для определения предельной нагрузки однопролетных балок
 Схема закрепления концов балки

Схема загрузки балки		Схема закрепления концов балки							
									
		α_1	α_2	α_1	α_2	α_1	α_2	α_1	α_2
I.		$\frac{l}{ab}$	$\frac{l}{a}$ при $a > b$ $\frac{l}{b}$ при $a < b$	$\frac{2l}{a \cdot b}$	2	$\frac{l+b}{ab}$	$\frac{l}{b}$ при $a < b$ 2 при $a > b$	$\frac{1}{a}$	$\frac{1}{l}$ при $a=l$
2.		$\frac{1}{a}$	I	$\frac{2}{a}$	I	$\frac{l+a}{ab}$	I	$\frac{1}{b}$	$\frac{1}{2}$
3.		$\frac{l}{a_1(b_1+b_2)}$ или $\frac{l}{b_2(a_1+a_2)}$	$\frac{l}{b_1+b_2}$ или $\frac{l}{a_1+a_2}$	$\frac{2l}{a_1(b_1+b_2)}$ или $\frac{2l}{b_2(a_1+a_2)}$	I	$\frac{l+a_1}{a_1(b_1+b_2)}$ или $\frac{l+a_2}{b_2(a_1+a_2)}$	$\frac{1}{2}$ при $a_1 < b_2$ 1 при $a_1 > b_2$	$\frac{1}{a_1+a_2}$ или $\frac{1}{2a_1+b_2}$ при $a_2=l$	$\frac{1}{2}$

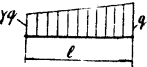
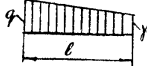
Продолжение табл. 22

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
4.		$\frac{2}{l}$	$\frac{2}{3}$	$\frac{4}{l}$	$\frac{2}{3}$	$\frac{3}{l}$	$\frac{2}{3}$	$\frac{1}{2l}$	$\frac{1}{3}$
5.		$\frac{5}{3l}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{10}{3l}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{7}{3l}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{2}{5l}$	$\frac{1}{4}$
6.		$\frac{8}{l^2}$	$\frac{2}{l}$	$\frac{16}{l^2}$	$\frac{2}{l}$	$\frac{11,65}{l^2}$	$\frac{2}{l}$	$\frac{2}{l^2}$	$\frac{1}{l}$
7.		$\frac{8}{(2-\frac{b}{l})lb}$	$\frac{2}{b}$	$\frac{16}{(2-\frac{b}{l})lb}$	$\frac{2}{l}$				

Продолжение табл. 22

	I	2	3	4	5	6	7	8	9
8.		$\frac{8}{(1+\frac{a}{l})^2} b^2$	$(1-\frac{b}{2l}) \cdot b$	$\frac{16}{b^2(1+\frac{q}{l})^2}$	$\frac{2}{b}$	$\frac{3l^3 a + 2l \sqrt{b^2 a^2}}{b^2(l+a^2)}$	$\frac{2}{b}$	$\frac{2}{b(l+a)}$	$\frac{1}{b}$
9.		$(1+\frac{b}{l})^2 a^2$	$(1+\frac{a}{2l}) \cdot a$	$\frac{16}{a^2(1+\frac{b}{l})^2}$	$\frac{2}{a}$	$\frac{3l^2 a + l \sqrt{b^2 a^2}}{b^2(l-a^2)}$	$\frac{l}{a(a+2l)}$	$\frac{2}{a^2}$	$\frac{1}{a}$
10.		$\frac{15,6}{l^2}$	$\frac{3}{l}$	$\frac{31,2}{l^2}$	$\frac{4}{l}$	$\frac{21,53}{l^2}$	$\frac{4}{l}$	$\frac{3}{l^2}$	$\frac{2}{l}$
11.		$\frac{15,6}{l^2}$	$\frac{3}{l}$	$\frac{31,2}{l^2}$	$\frac{4}{l}$	$\frac{24}{l^2}$	$\frac{3}{l}$	$\frac{6}{l^2}$	$\frac{2}{l}$

Продолжение табл. 22

I	2	3	4	5	6	7	8	9
I2. 	$\frac{15,59}{l^2(1+0,95\gamma)}$	$\frac{1,8}{l(1+\gamma)}$	$\frac{31,18}{l^2(1+0,95\gamma)}$	$\frac{4}{l(1+\gamma)}$	$\frac{21,58}{l^2(1+0,85\gamma)}$	$\frac{4}{l(1+\gamma)}$	$\frac{6}{l^2(4-\gamma)}$	
I3. 	$\frac{15,59}{l^2(1+0,95\gamma)}$	$\frac{1,8}{l(1+\gamma)}$	$\frac{31,18}{l^2(1+0,95\gamma)}$	$\frac{4}{l(1+\gamma)}$	$\frac{24}{l^2(1+1,06\gamma)}$	$\frac{1,8 Nnp}{l(1+\gamma)}$	$\frac{6}{l^2(2+\gamma)}$	

треугольнику, по трапеции), так как такая замена незначительно сказывается на величине предельной нагрузки, выдерживаемой перекрытием (ошибка в величине предельной нагрузки составляет не более 3%).

2.4.2. Точный расчёт предельной нагрузки для конкретного перекрытия является сложной и трудоёмкой задачей. Формулы, таблицы и зависимости для такого расчёта приведены в работах, указанных в справочном приложении 7 п. I и основаны на использовании статического, кинематического или комбинированного методов.

В РД даны приближенные методы расчёта, при использовании которых в некоторых случаях не полностью используется предельная прочность перекрытия, что для расчётов при проведении аварийно-спасательных и судоподъёмных операций вполне допустимо.

2.4.3. Обозначения, принятые в разделе 2.4:

L - длина перекрытия, м ;

B - ширина перекрытия, м ;

a - шпация, м ;

b - расстояние между продольными балками, м ;

M_1, M_2, N_1, N_2 - продольные изгибающие моменты и перерезывающие силы для "холостых" балок в пролёте, на левой опоре, на правой опоре, кН·м, кН [тс·м, тс] ;

$M_1^{PC}, M_1^{PC}, M_2^{PC}, N_1^{PC}, N_2^{PC}$ - предельные изгибающие моменты и перерезывающие силы перекрестной связи в пролёте, на левой опоре, на правой опоре, кН·м, кН [тс·м, тс] ;

$M_1^{PS}, M_1^{PS}, M_2^{PS}, N_1^{PS}, N_2^{PS}$ - предельные изгибающие моменты и перерезывающие силы рамной балки в пролёте на левой опоре, на правой опоре, кН·м, кН [тс·м, тс]

Остальные обозначения показаны на рисунках или определены в тексте.

Предельные моменты на опорах равны нулю при свободно-опертых концах балок.

Предельные моменты на опорах равны предельному моменту в пролётах при жесткозаделанных концах балок.

Предельные перерезывающие силы в пролётах и на опорах равны при любом закреплении концов балки.

2.4.4. Перекрытие, состоящее из большого количества (более 4) "холостых" поперечных балок и одной перекрестной продольной связи, расположенной несимметрично относительно кромок перекрытия. Закрепление концов "холостых" балок и перекрестной связи одинаковое или различное на концах балки (жестко-зашемленное или свободно-опертое).

Схема перекрытия указана на рис. 10.

Предельная нагрузка перекрытия $= q$ (кПа/м² [тс/м²]) определяется, как минимальная, из получаемых по формулам:

$$q_1 = \frac{4(3M_1 + M_2)}{a b_2^2} \quad (91)$$

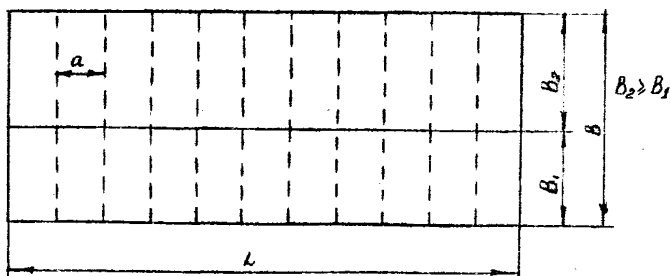


Рис. 10

$$q_2 = \frac{2 N_2}{a B_2} \quad (92)$$

$$q_3 = 2 \left[\frac{M_2 + M}{a B x_0} + \frac{M_1 + M}{a B (B - x_0)} \right] + \frac{8 B_1}{B L^2 (B - x_0)} (2M^{nc} + M_1^{nc} + M_2^{nc}) \quad (93)$$

$$x_0 = \frac{B}{2} + \frac{M_2 - M_1 - 4 \frac{a B_1}{L^2} (2M^{nc} + M_1^{nc} + M_2^{nc})}{q_3 a \cdot B} \quad (94)$$

(x_0 определяется последовательными приближениями, начиная с $\frac{B}{2}$ с последующей подстановкой q_3 в формулу 92)

$$q_3 = 2 \left[\frac{M_2 + M_1}{\alpha \cdot \delta \cdot x_0} + \frac{M_1 + M}{aB(\beta - x_0)} \right] + \frac{2B_1(N_1^{nc} + N_2^{nc})}{L \cdot B(\beta - x_0)}, \quad (95)$$

$$x_0 = \frac{B}{2} - \frac{M_2 - M_1 - \frac{\alpha B_1}{2}(N_1^{nc} + N_2^{nc})}{q_4 \cdot a \cdot B} \quad (96)$$

(определяется последовательными приближениями, начиная с $\frac{B}{2}$ с последующими подстановками q_4 в формулу 94)

$$q_5 = 2 \frac{N_2 B + M_1}{a B^2} + 16 \frac{B_1}{B^2 L^2} (M_1^{nc} + M_2^{nc}), \quad (97)$$

$$q_6 = 2 \frac{N_2 B + M_1}{a B^2} + 2 \frac{B_1}{B^2 L} (N_1^{nc} + N_2^{nc}) \quad (98)$$

при $N_1 > N_2$ и если

$$N_1 - N_2 \approx 8 \frac{M_1^{nc} + M_2^{nc}}{L^2} \cdot a \left(1 - \frac{B_2}{B}\right),$$

то q следует определить по формуле:

$$q_7 = \frac{N_1 + N_2}{a B} + \frac{8}{L^2 B} (M_1^{nc} + M_2^{nc}), \quad (99)$$

если $N_1 - N_2 \approx \frac{a}{L} (N_1^{nc} + N_2^{nc}) \left(1 - 2 \frac{B_2}{B}\right)$, то

$$q_8 = \frac{N_1 + N_2}{a \cdot B} + \frac{N_1^{nc} + N_2^{nc}}{B L} \quad (100)$$

2.4.5. Перекрытие, состоящее из большого количества (более 4) продольных "холостых" балок и нескольких рамных поперечных балок. Закрепление концов всех "холостых" балок на контуре и на рамных балках одинаковое. Закрепление концов всех рамных балок на контуре произвольное (жестко-защемленное или свободно-опертое) и может отличаться у разных блосов.

Схема перекрытия указана на рис. II.

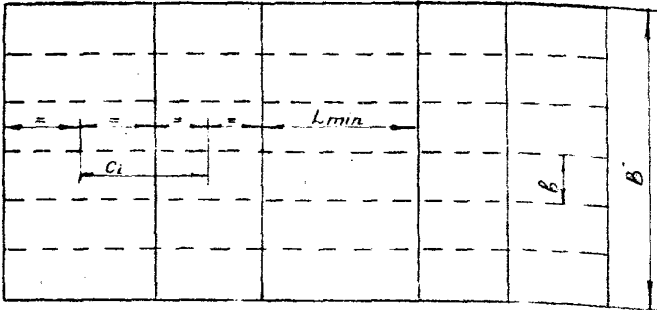


Рис. II

Предельная нагрузка перекрытия q , (кПа/м² [тс/м²]) определяется как минимальная, из получаемых по формулам:

$$q_1 = \frac{16 M}{6 L_i^2(\max)}, \quad (I01)$$

$$q_2 = \frac{2 N}{6 L_i(\max)}, \quad (I02)$$

$$q_3 = \frac{\alpha_1 M^{p_5}}{C_i}, \quad (I03)$$

$$q_4 = \frac{\alpha_2 N^{p_5}}{C_i} \quad (I04)$$

Коэффициенты α_1 и α_2 принимаются по табл. 22, в зависимости от закрепления концов рамной балки. При определении α_1 и α_2 в качестве ℓ принимается ширина перекрытия B .

2.4.6. Перекрытие, состоящее из большого количества поперечных "холостых" балок и 3-5-7 продольных перекрестных связей, расположенных симметрично по ширине перекрытия. Поперечные "холостые" балки принимаются жестко-защемленные и свободно-оперты на любой стороне контура.

Схема перекрытия указана на рис. I2

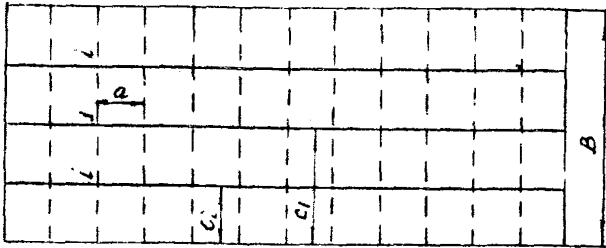


Рис. 12

Предельная нагрузка перекрытия q (кПа/м² [тс/м²]) определяется, как минимальная, из получаемой по формулам:

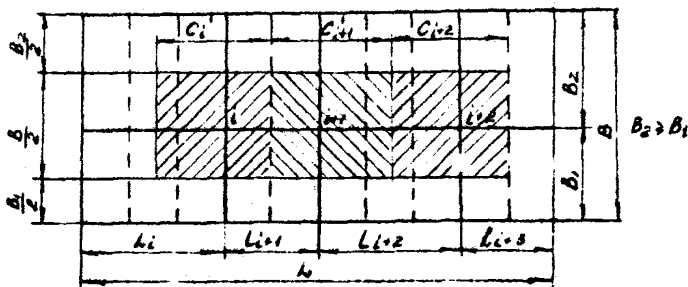
$$q_1 = \frac{4(M + M_1 + M_2)}{a B^2} + \frac{4 N^{nc_1}}{BL} + \frac{8 \sum_{i=1}^m (2N^{nc_1} \frac{c_i}{B})}{BL}, \quad (105)$$

$$q_2 = \frac{1}{BL} \left[2N^{nc_1} + 2 \sum_{i=1}^m (N^{nc_i}) + (N_1 + N_2) \frac{L}{a} \right], \quad (106)$$

где m - число перекрестных связей по одну сторону от центральной.

2.4.7. Перекрытие, состоящее из большого количества поперечных или продольных "холостых" балок, одной продольной перекрестной связью и нескольких поперечных рамных балок. Закрепление балок и перекрестной связи на контуре произвольное. Схема перекрытия показана на рис. 13.

а)



б)

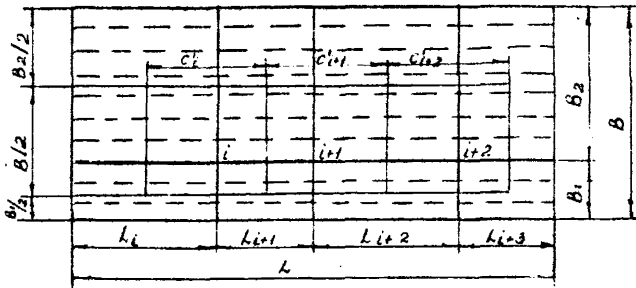


Рис. 13

Предельная нагрузка для каждого из узлов пересечения рамной балки с перекрестной связью определяется по формулам:

$$q_i = \frac{2(\alpha_1 M_i^{ps} + \alpha_{1i} M^{nc})}{C_i B} \quad \text{или} \quad (107)$$

$$q_i = \frac{2(\alpha_2 N_i^{ps} + \alpha_{2i} N^{nc})}{C_i B}, \quad (108)$$

и принимается наименьшее.

В качестве расчётного значения q_0 принимается минимальное по всем узлам.

Коэффициенты α_1 и α_2 определяются по табл. 22 в зависимости от закрепления концов связей:

для рамных балок α_1 и α_2 определяются по схеме I,

для перекрестной связи по схеме I при одной рамной балке, по схеме 2 или 3 при двух рамных балках, схеме 4 - при трех рамных балках, по схеме 5 - при четырех рамных балках. При пяти и более рамных балках $\alpha_1 = 8/nl$ и $\alpha_2 = 2/n$, где n - число рамных балок. При определении коэффициентов α_1 и α_2 принимается для рамных балок $l = B$, для перекрестной связи $l = L$.

После этого проверяется прочность холостых балок на участках между рамными балками, опорным контуром и перекрестной связью по формулам 87 и 89.

В качестве расчётного значения q для перекрытия принимается минимальное.

2.4.8. Для перекрытий с одной перекрестной связью ее можно не учитывать, если:

$$M^{nc} \leq \frac{L^2}{20 \cdot B \cdot a} \cdot M, \quad \text{и} \quad (I09)$$

$$M^{nc} \leq \frac{7L^2}{1280 \alpha} \cdot N, \quad (II0)$$

$$N^{nc} \leq \frac{4L}{108a} \cdot M \quad (III)$$

$$N^{nc} \leq \frac{7L}{160a} \cdot N. \quad (II2)$$

2.4.9. Перекрытия, состоящие из большого количества поперечных или продольных "холостых" балок, нескольких продольных перекрестных связей (2-5) и нескольких рамных поперечных балок.

Для таких перекрытий определяется предельная нагрузка наиболее слабого узла по формулам I07, I08 или по этим же формулам просчитывается ряд узлов и выбирается значение минимальной нагрузки. Расчёт производится в соответствии с указаниями 2.4.7, но коэффициенты α_1 и α_2 для рамных балок выбираются по табл. 22 в зависимости от количества узлов (количества перекрестных связей). В дальнейшем проверяется прочность холостых балок на участках между рамными балками, опорным контуром и перекрестными связями по формулам 88, 90.

2.4.10. Несущая способность жестких пластин обычно значительно выше несущей способности балок перекрытия. Однако, в некоторых случаях, при тонких или изношенных пластинах обшивки перекрытий они могут разрушаться раньше всего перекрытия.

Предельную нагрузку пластин (МПа [кгс/см²]) определяют по формуле:

$$q = 4\sigma_H \frac{t^2}{b^2} \cdot \frac{a/b + 1}{a/b - 0,33}; \quad (II3)$$

где t - толщина пластины с учётом износа, см;
 b - короткая сторона пластины, см;
 a - длинная сторона пластины, см.

2.5. Расчёт предельной прочности перекрытий на действие сосредоточенных сил

2.5.1. При расчёте перекрытий на действие сосредоточенных сил предполагаем, что сосредоточенная сила приложена к рамной балке в точках ее пересечения с другими рамными балками и что к каждой рамной балке приложено не больше двух сосредоточенных сил. Силы направлены перпендикулярно плоскости перекрытия. Других нагрузок на перекрытие нет.

2.5.2. При действии сосредоточенных сил на перекрытие наиболее вероятным вариантом разрушения будет локальное разрушение перекрытия, т.е. разрушение участка перекрытия, к которому приложена сила, ограниченного соседними рамными связями (или опорным контуром).

Разрушение может произойти вследствие обрушения всех балок нагруженного участка по контуру, либо обрушения части балок и появления шарниров вращения в остальных балках.

2.5.3. На рис. 14 представлены различные варианты участков перекрытий и расположения сил.

2.5.4. Предельная величина силы (кН [тс]), которую может выдержать перекрытие, является суммой предельных сил рамных балок, пересекающихся в точке приложения силы.

$$P = P_1' + P_2'' \quad (II4)$$

Величина сил зависит от закрепления концов рамных балок, от того, поддерживаются ли они холостыми балками или нет, и от того, одна или две силы приложены к балке.

Эти силы определяются по формулам:

для рамных балок, не поддерживаемых холостыми балками:

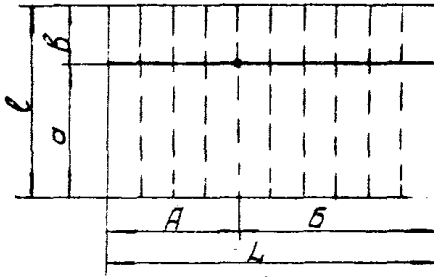
$$P_1' = \alpha_1 \cdot M^{PB} \quad (II5)$$

$$P_2 = \alpha_2 \cdot N^{PB}, \quad (II6)$$

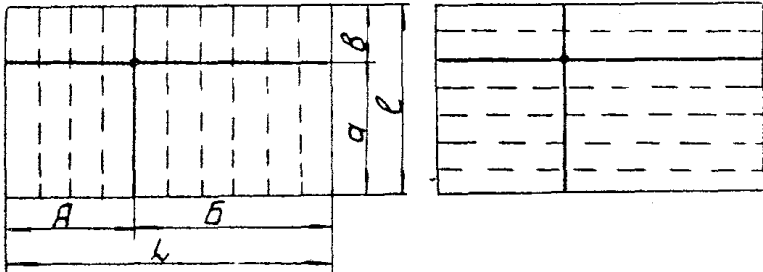
где α_1 и α_2 определяются по табл. 21 в зависимости от закрепления концов рамных балок, по пункту 1 - при одной силе и по пункту 3 - при двух силах;

для рамных балок, поддерживаемых холостыми балками:

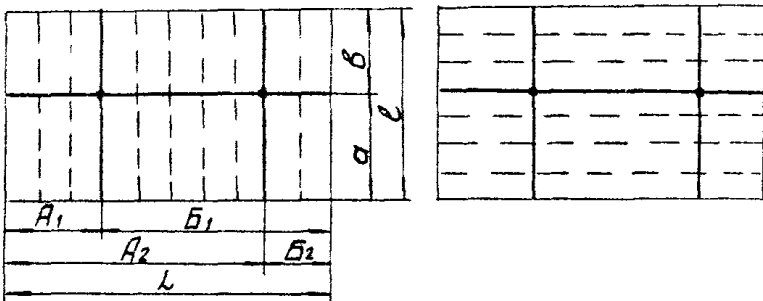
a)



б)



в)



г)

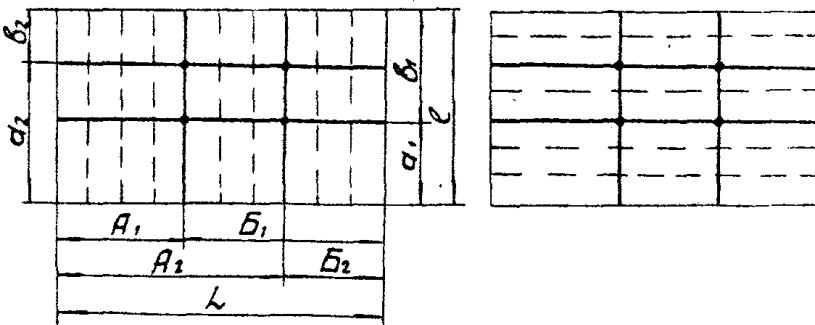


Рис. 14

$$P_1 = 2N^{P_6} + nR \quad (\text{II7})$$

$$P_2 = \frac{M^{P_6} \ell + M_1^{P_6} a + M_2^{P_6} b + \frac{2 \cdot n}{2} \frac{ab}{\ell}}{ab} \quad (\text{II8})$$

при одной силе

$$P_1 = \frac{2N^{P_6} + n \cdot R}{2} \quad (\text{II9})$$

$$P_2 = \frac{M^{P_6} \ell + M_1^{P_6} a_1 + M_2^{P_6} b_1 + \frac{R \cdot n}{2} \frac{a_1 b_1}{\ell}}{a_1 (b_1 + b_2)} \quad (\text{I20})$$

$$P_3 = \frac{M^{P_6} \ell + M_1^{P_6} a_2 + M_2^{P_6} b_2 + \frac{R \cdot n}{2} \frac{a_2 b_2}{\ell}}{b_2 (a_1 + a_2)} \quad (\text{I21})$$

- при двух силах,

где R - реакция холостой балки в точках пересечения с рамными балками, кН [тс];

n - число холостых балок.

В качестве расчётного значения силы P принимается наименьшая.

Для балок длиной L , величины $\ell, a, b, a_1, b_1, a_2, b_2$ заменяются на величины $L, A, B, A_1, B_1, A_2, B_2$.

2.5.5. Реакция R (кН [тс]) определяется по формулам:

$$R_1 = \alpha_1 M, \quad (\text{I22})$$

$$R_2 = \alpha_2 N, \quad (\text{I23})$$

где α_1, α_2 определяется для холостых балок для длины ℓ или L , по табл. 2I в зависимости от закрепления концов балок, по пункту I - при одной силе и по пункту 3 - при двух силах.

2.6. Проверка прочности обшивки корпуса при действии подъёмных стропов

2.6.1. При облегании корпуса судна стропов рекомендуется проверять прочность обшивки в скуловой части на давление стропы.

При применении двойного стропа (состоящего из двух канатов), рис. I5, нормальные напряжения, $\text{H}/\text{мм}^2$, [$\text{кгс}/\text{см}^2$], в обшивке скуловой части определяются по формулам.

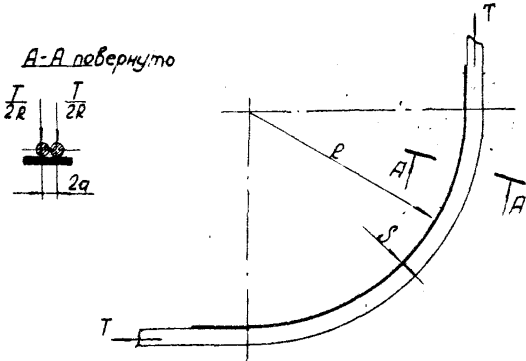
Если обшивка не подкреплена продольными ребрами (при поперечной системе набора)

$$\sigma = \frac{10 T \alpha_0}{2 S} - \varphi \quad (\text{I24})$$

$$\left[\sigma = \frac{T \alpha_0}{2 S} \cdot 4 \cdot 10^3 \right]$$

К расчету прочности обшивки на давление стропов

а) при поперечной системе набора



б) при продольной системе набора

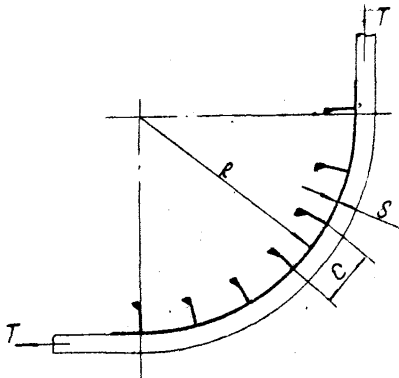


Рис.15

если обшивка подкреплена продольными ребрами жесткости (при продольной системе набора)

$$\begin{aligned} \sigma &= \frac{10 T \alpha_1}{2 S} \cdot \psi \\ \left[\sigma &= \frac{T \cdot \alpha_1}{2 S} \cdot \psi \cdot 10^3 \right] \end{aligned} \quad (I25)$$

где T - усилие в стропе, кН [тс] ;
 S - толщина обшивки, см;

$$\alpha_0 = \sqrt[4]{\frac{3(1-\mu^2)}{R^2 S^2}}, \quad \left(\frac{1}{\text{см}} \right) \quad (I26)$$

μ - коэффициент Пуассона. для стали при $\mu = 0,3$

$$\alpha_0 = \frac{1,28}{\sqrt{RS}}, \quad \left(\frac{1}{\text{см}} \right) \quad (I27)$$

$$\alpha_1 = \frac{1}{\sqrt{2}} \sqrt[4]{\frac{SC}{JR^2}}, \quad \left(\frac{1}{\text{см}} \right) \quad (I28)$$

R - радиус закругления скулы, см;

J - момент инерции ребра жесткости с учётом присоединенного пояса, см⁴;

C - расстояние между ребрами жесткости, см;

ψ - наибольшая из величин, определяемых при данных α_0 и α_1 или α_1 и α_0 по формулам:

$$\varphi = e^{-\alpha_i a} (\cos \alpha_i a + \sin \alpha_i a) \quad (I29)$$

$$\varphi = \frac{1}{2} [1 + e^{-2\alpha_i a} (\cos 2\alpha_i a + \sin 2\alpha_i a)], \quad (I30)$$

где $2a$ - расстояние между центрами тросов двойного стропы, см;

$\alpha_i = \alpha_0$ - для обшивки, не подкреплённой продольными ребрами жесткости;

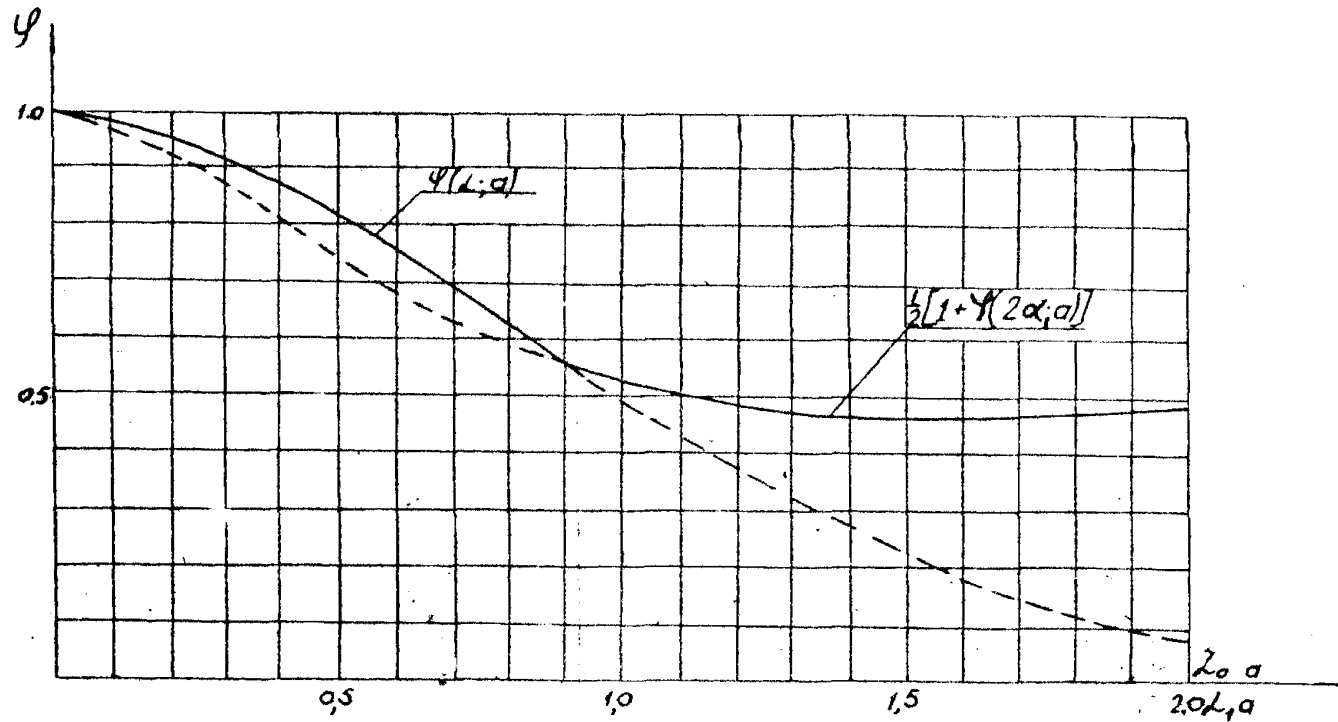
$\alpha_i = \alpha_1$ - для обшивки, подкреплённой ребрами жесткости.

Величина φ может быть также определена по рис. 16, где расчётными являются участки, обозначенные сплошной линией.

Прочность обшивки в скуловой части обеспечена, если в тех случаях, когда образование вмятин в обшивке под стропами недопустимо

$$\sigma \leq (0,8 \div 0,9) \sigma_H \quad (I31)$$

График зависимости ψ от $\alpha_0 a$ или $\alpha_1 a$



67

Рис. 16

а в случае допустимости вмятин

$$\sigma \leq (1,8 \div 2,0) \bar{\sigma}_H \quad (I32)$$

При использовании одинарного стропы (состоящего из одного стропы), $\alpha = 0$ $\varphi = 1$ и прочность скуловой обшивки проверяется по формулам:

если нет продольных ребер жесткости

$$\sigma = \frac{10T\alpha_0}{S}, \quad [\sigma = \frac{T\alpha_0}{S} \cdot 10^3], \quad (I33)$$

если обшивка подкреплена продольными ребрами жесткости

$$\sigma = \frac{10T\alpha_1}{S}, \quad [\sigma = \frac{T\alpha_1}{S} \cdot 10^3] \quad (I34)$$

2.6.2. Если на основании расчёта прочность наружной обшивки при прилегании к ней стропы окажется недостаточной, то под стропу следует установить полотноце - подкладку, рис. I7, и произвести совместный расчёт прочности наружной обшивки и прокладки.

Размеры полотноце-подкладки устанавливаются на основании опыта. При отсутствии продольных ребер жесткости охлаждающие напряжения определяются по формулам:

в наружной обшивке

$$\sigma'_1 = \frac{10\alpha_2 T}{S + S_n} X_0 \quad (I35)$$

$$\left[\sigma'_1 = \frac{\alpha_2 T}{S + S_n} X_1 \cdot 10^3 \right]$$

в прокладке

$$\sigma_2 = \frac{10\alpha_2 T}{S + S_n} X_1$$

$$\left[\sigma = \frac{\alpha_2 T}{S + S_n} X_1 \cdot 10^3 \right] \quad (I36)$$

$$\text{где } \alpha_2 = \frac{\alpha_0}{\sqrt{1 + (\frac{S_n}{S})^2}} = \frac{1,28}{\sqrt{RS}} \cdot \frac{1}{\sqrt{1 + (\frac{S_n}{S})^2}}, \quad \text{I/см} \quad (I37)$$

$$X_0 = \frac{V_1 [\alpha_2 (b-a)] V_3 (\alpha_2 b) - V_0 [\alpha_2 (b-a)] V_6 (\alpha_2 b)}{\sqrt{2} [V_0 (\alpha_2 b) \cdot V_1 (\alpha_2 b) - V_2 (\alpha_2 b) \cdot V_3 (\alpha_2 b)]} \quad (I38)$$

$$X_1 = \frac{\{V_1 [\alpha_2 (b-a)] V_1 (\alpha_2 b) - V_0 [\alpha_2 (b-a)] V_2 (\alpha_2 a) - X_0 V_0 (\alpha_2 a)\}}{\sqrt{2} [V_0 (\alpha_2 b) V_1 (\alpha_2 b) - V_2 (\alpha_2 b) \cdot V_3 (\alpha_2 b)]} \quad (I39)$$

V_i - функции Пузыревского Н.П., приведены в табл.23;

2δ - ширина полотноце-подкладки, см;

S_n - толщина полотноце-подкладки, см.

Схема установки полотна-подкладки

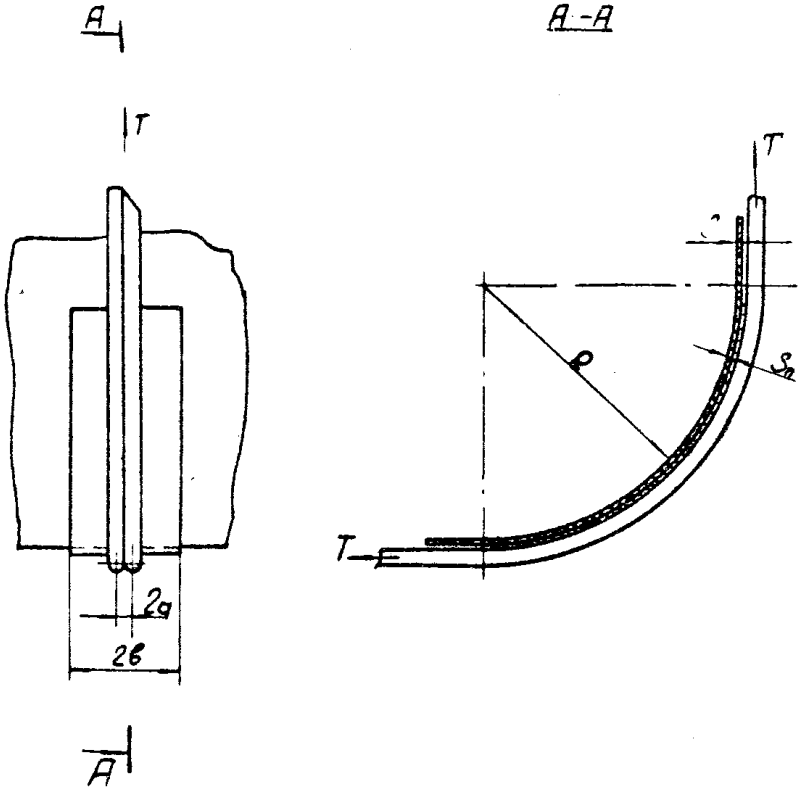


Рис. 17

Функции Пузыревского

u	$V_0(u)$	$\sqrt{2} \cdot V_1(u)$	$V_2(u)$	$\sqrt{2} \cdot V_3(u)$	u	$V_0(u)$	$\sqrt{2} \cdot V_1(u)$	$V_2(u)$	$\sqrt{2} \cdot V_3(u)$
00	I	0	0	0	0,21	0,9997	0,4200	0,0441	0,0062
0,01	I,0000	0,0200	0,0001	0,0000	0,22	0,9996	0,4400	0,0484	0,0071
0,02	I,0000	0,0400	0,0004	0,0000	0,23	0,9995	0,4600	0,0529	0,0081
0,03	I,0000	0,0600	0,0009	0,0000	0,24	0,9995	0,4800	0,0576	0,0092
0,04	I,0000	0,0800	0,0016	0,0000	0,25	0,9993	0,5000	0,0625	0,0104
0,05	I,0000	0,1000	0,0025	0,0001	0,26	0,9992	0,5199	0,0676	0,0117
0,06	I,0000	0,1200	0,0036	0,0002	0,27	0,9991	0,5399	0,0729	0,0131
0,07	I,0000	0,1400	0,0049	0,0003	0,28	0,9990	0,5599	0,0784	0,0147
0,08	I,0000	0,1600	0,0064	0,0004	0,29	0,9988	0,5799	0,0841	0,0163
0,09	I,0000	0,1800	0,0081	0,0005	0,30	0,9987	0,5998	0,0900	0,0180
0,10	I,0000	0,2000	0,0100	0,0006	0,31	0,9985	0,6198	0,0961	0,0198
0,11	I,0000	0,2200	0,0121	0,0008	0,32	0,9983	0,6398	0,1024	0,0218
0,12	I,0000	0,2400	0,0144	0,0012	0,33	0,9980	0,6597	0,1089	0,0239
0,13	0,9999	0,2600	0,0169	0,0014	0,34	0,9978	0,6797	0,1156	0,0263
0,14	0,9999	0,2800	0,0196	0,0018	0,35	0,9975	0,6996	0,1225	0,0286
0,15	0,9999	0,3000	0,0225	0,0022	0,36	0,9972	0,7196	0,1296	0,0310
0,16	0,9999	0,3200	0,0256	0,0028	0,37	0,9969	0,7396	0,1369	0,0338
0,17	0,9999	0,3400	0,0289	0,0032	0,38	0,9965	0,7594	0,1444	0,0366
0,18	0,9998	0,3600	0,0289	0,0039	0,39	0,9961	0,7794	0,1521	0,0396
0,19	0,9998	0,3800	0,0361	0,0046	0,40	0,9957	0,7993	0,1600	0,0427
0,20	0,9997	0,4000	0,0400	0,0054	0,41	0,9953	0,8192	0,1680	0,0460

Продолжение табл. 23

u	$V_0(u)$	$\sqrt{2} \cdot V_1(u)$	$V_2(u)$	$\sqrt{2} \cdot V_3(u)$	u	$V_0(u)$	$\sqrt{2} \cdot V_1(u)$	$V_2(u)$	$\sqrt{2} \cdot V_3(u)$
0,42	0,9948	0,8392	0,1763	0,0494	0,63	0,9738	1,2534	0,3962	0,1666
0,43	0,9943	0,8590	0,1848	0,0530	0,64	0,9721	1,2728	0,4083	0,1746
0,44	0,9938	0,8789	0,1935	0,0567	0,65	0,9703	1,2923	0,4217	0,1829
0,45	0,9932	0,8988	0,2024	0,0608	0,66	0,9684	1,3117	0,4347	0,1915
0,46	0,9925	0,9187	0,2115	0,0649	0,67	0,9664	1,3310	0,4479	0,2004
0,47	0,9919	0,9384	0,2208	0,0692	0,68	0,9644	1,3503	0,4613	0,2095
0,48	0,9911	0,9582	0,2303	0,0736	0,69	0,9623	1,3696	0,4749	0,2188
0,49	0,9904	0,9781	0,2399	0,0785	0,70	0,9600	1,3888	0,4887	0,2284
0,50	0,9895	0,9979	0,2498	0,0833	0,71	0,9577	1,4079	0,5027	0,2383
0,51	0,9887	1,0177	0,2599	0,0885	0,72	0,9552	1,4271	0,5168	0,2485
0,52	0,9878	1,0375	0,2702	0,0937	0,73	0,9526	1,4462	0,5312	0,2590
0,53	0,9869	1,0572	0,2807	0,0992	0,74	0,9501	1,4652	0,5458	0,2698
0,54	0,9858	1,0769	0,2913	0,1049	0,75	0,9473	1,4842	0,5605	0,2808
0,55	0,9847	1,0967	0,3022	0,1109	0,76	0,9444	1,5031	0,5755	0,2921
0,56	0,9836	1,1164	0,3133	0,1170	0,77	0,9415	1,5220	0,5906	0,3038
0,57	0,9824	1,1360	0,3245	0,1234	0,78	0,9384	1,5408	0,6059	0,3158
0,58	0,9811	1,1556	0,3360	0,1300	0,79	0,9351	1,5595	0,6214	0,3281
0,59	0,9798	1,1752	0,3476	0,1368	0,80	0,9318	1,5782	0,6371	0,3406
0,60	0,9784	1,1949	0,3595	0,1439	0,81	0,9283	1,5968	0,6530	0,3536
0,61	0,9769	1,2144	0,3715	0,1512	0,82	0,9247	1,6154	0,6690	0,3668
0,62	0,9754	1,2339	0,3838	0,1587	0,83	0,9210	1,6337	0,6853	0,3803

Продолжение табл. 23

u	$V_0(u)$	$\sqrt{2} \cdot V_1(u)$	$V_2(u)$	$\sqrt{2} \cdot V_3(u)$	u	$V_0(u)$	$\sqrt{2} \cdot V_1(u)$	$V_2(u)$	$\sqrt{2} \cdot V_3(u)$
0,84	0,9171	1,6522	0,7017	0,3942	1,05	0,7980	2,0151	1,0876	0,7673
0,85	0,9131	1,6704	0,7183	0,4084	1,06	0,7902	2,0309	1,1079	0,7893
0,86	0,9090	1,6887	0,7351	0,4229	1,07	0,7822	2,0466	1,1282	0,8116
0,87	0,9047	1,7068	0,7221	0,4378	1,08	0,7740	2,0622	1,1488	0,8344
0,88	0,9002	1,7248	0,7692	0,4530	1,09	0,7655	2,0776	1,1695	0,8576
0,89	0,8956	1,7428	0,7866	0,4686	1,10	0,7568	2,0929	1,1903	0,8811
0,90	0,8931	1,7607	0,8041	0,4845	1,11	0,7479	2,1079	1,2113	0,9051
0,91	0,8859	1,7785	0,8218	0,5007	1,12	0,7387	2,1226	1,2325	0,9294
0,92	0,8808	1,7961	0,8397	0,5173	1,13	0,7293	2,1374	1,2588	0,9544
0,93	0,8753	1,8137	0,8577	0,5843	1,14	0,7196	2,1519	1,2752	0,9797
0,94	0,8701	1,8311	0,8759	0,5517	1,15	0,7097	2,1662	1,2968	1,0054
0,95	0,8645	1,8484	0,8943	0,5694	1,16	0,6995	2,1803	1,3186	1,0317
0,96	0,8587	1,8657	0,9129	0,5875	1,17	0,6891	2,1942	1,3404	1,0582
0,97	0,8528	1,8829	0,9317	0,6059	1,18	0,6784	2,2079	1,3625	1,0853
0,98	0,8466	1,8998	0,9697	0,6343	1,19	0,6674	2,2213	1,3846	1,1127
0,99	0,8389	1,9071	0,9697	0,6343	1,20	0,6561	2,2346	1,4069	1,1406
1,00	0,8337	1,9335	0,9889	0,6635	1,21	0,6446	2,2476	1,4293	1,1690
1,01	0,8270	1,9500	1,0083	0,6834	1,22	0,6330	2,2612	1,4518	1,1986
1,02	0,8201	1,9665	1,0279	0,7039	1,23	0,6206	2,2729	1,4745	1,2271
1,03	0,8129	1,9828	1,0476	0,7246	1,24	0,6082	2,2852	1,4973	1,2568
1,04	0,8056	1,9990	1,0675	0,7458	1,25	0,5955	2,2971	1,5202	1,2870

u	$V_0(u)$	$\sqrt{2} \cdot V_1(u)$	$V_2(u)$	$\sqrt{2} \cdot V_3(u)$	u	$V_0(u)$	$\sqrt{2} \cdot V_1(u)$	$V_2(u)$	$\sqrt{2} \cdot V_3(u)$
I,26	0,5824	2,3090	I,5432	I,3176	I,49	0,1882	2,4935	2,0990	2,1536
I,27	0,5691	2,3204	I,5664	I,3483	I,50	0,1664	2,4971	2,1239	2,1959
I,28	0,5555	2,3318	I,5896	I,3802	I,51	0,1442	2,5002	2,1489	2,2386
I,29	0,5415	2,3427	I,6130	I,4123	I,52	0,1216	2,5029	2,1740	2,2819
I,30	0,5272	2,3534	I,6365	I,4448	I,53	0,0986	2,5052	2,1990	2,3256
I,31	0,5126	2,3638	I,6601	I,4778	I,54	0,0746	2,5068	2,2241	2,3698
I,32	0,4977	2,3740	I,6838	I,5112	I,55	0,0512	2,5081	2,2491	2,4145
I,33	0,4824	2,3837	I,7076	I,5451	I,56	0,0268	2,5059	2,2742	2,4597
I,34	0,4668	2,3932	I,7314	I,5794	I,57	0,0020	2,5092	2,2943	2,5056
I,35	0,4508	2,4024	I,7554	I,6144	I,58	-0,0233	2,5090	2,3244	2,5518
I,36	0,4345	2,4113	I,7795	I,6494	I,59	-0,0490	2,5083	2,3495	2,5985
I,37	0,4178	2,4197	I,8036	I,6855	I,60	-0,0753	2,5070	2,3745	2,6458
I,38	0,4008	2,4279	I,8279	I,7219	I,61	-0,1019	2,5052	2,3996	2,6934
I,39	0,3833	2,4358	I,8522	I,7586	I,62	-0,1291	2,5029	2,4247	2,7417
I,40	0,3656	2,4433	I,8766	I,7959	I,63	-0,1568	2,5001	2,4497	2,7905
I,41	0,3474	2,4504	I,9011	I,8338	I,64	-0,1849	2,4967	2,4747	2,8397
I,42	0,3289	2,4572	I,9256	I,8720	I,65	-0,2136	2,4927	2,4996	2,8895
I,43	0,3100	2,4635	I,9502	I,9107	I,66	-0,2427	2,4881	2,5245	2,9397
I,44	0,2907	2,4667	I,9529	I,9529	I,67	-0,2724	2,4830	2,5491	2,9904
I,45	0,2710	2,4751	I,9996	I,9897	I,68	-0,3026	2,4772	2,5742	3,0416
I,46	0,2509	2,4804	2,0244	2,0300	I,69	-0,3332	2,4708	2,5989	3,0934
I,47	0,2304	2,4852	2,0402	2,0706	I,70	-0,3644	2,4643	2,6236	3,1451
I,48	0,2095	2,4896	2,0741	2,1120	I,71	-0,3961	2,4563	2,6482	3,1983

Продолжение табл. 23

u	$V_0(u)$	$\sqrt{2} \cdot V_1(u)$	$V_2(u)$	$\sqrt{2} \cdot V_3(u)$	u	$V_0(u)$	$\sqrt{2} \cdot V_1(u)$	$V_2(u)$	$\sqrt{2} \cdot V_3(u)$
1,72	-0,4284	2,4480	2,6727	3,2516	1,94	-1,2815	2,0822	3,1779	4,5416
1,73	-0,4612	2,4391	2,6971	3,3053	1,95	-1,3273	2,0562	3,1986	4,6054
1,74	-0,4945	2,4296	2,7215	3,3594	1,96	-1,3736	2,0291	3,2190	4,6695
1,75	-0,5284	2,4193	2,7457	3,4141	1,97	-1,4207	2,0013	3,2392	4,7341
1,76	-0,5628	2,4084	2,7699	3,4692	1,98	-1,4683	1,9723	3,2591	4,7991
1,77	-0,5977	2,3968	2,7939	3,5248	1,99	-1,5166	1,9425	3,2786	4,8645
1,78	-0,6333	2,3846	2,8178	3,5810	2,00	-1,5656	1,9115	3,2979	4,9301
1,79	-0,6694	2,3714	2,8416	3,6376	2,01	-1,6153	1,8798	3,3168	4,9964
1,80	-0,7060	2,3577	2,8652	3,6947	2,02	-1,6656	1,8470	3,3355	5,0630
1,81	-0,7433	2,3432	2,8887	3,7522	2,03	-1,7165	1,8132	3,3538	5,1298
1,82	-0,7811	2,3280	2,9121	3,8102	2,04	-1,7682	1,7783	3,3718	5,1971
1,83	-0,8195	2,3120	2,9353	3,8686	2,05	-1,8205	1,7425	3,3893	5,2647
1,84	-0,8584	2,2952	2,9583	3,9276	2,06	-1,8734	1,7056	3,4066	5,3326
1,85	-0,8980	2,2777	2,9812	3,9871	2,07	-1,9271	1,6675	3,4234	5,4009
1,86	-0,9382	2,2593	3,0039	4,0469	2,08	-1,9815	1,6284	3,4399	5,4696
1,87	-0,9790	2,2401	3,0264	4,1071	2,09	-2,0365	1,5878	3,4560	5,5380
1,88	-1,0203	2,2201	3,0487	4,1679	2,10	-2,0923	1,5470	3,4717	5,6078
1,89	-1,0623	2,1993	3,0708	4,2291	2,11	-2,1487	1,5046	3,4870	5,6774
1,90	-1,1049	2,1776	3,0927	4,2908	2,12	-2,2058	1,4611	3,5018	5,7473
1,91	-1,1481	2,1551	3,1143	4,3529	2,13	-2,2636	1,4163	3,5162	5,8175
1,92	-1,1920	2,1317	3,1358	4,4153	2,14	-2,3221	1,3705	3,5301	5,8879
1,93	-1,2364	2,1075	3,1570	4,4783	2,15	-2,3814	1,3235	3,5436	5,9587

u	$V_0(u)$	$\sqrt{2} \cdot V_1(u)$	$V_2(u)$	$\sqrt{2} \cdot V_3(u)$	u	$V_0(u)$	$\sqrt{2} \cdot V_1(u)$	$V_2(u)$	$\sqrt{2} \cdot V_3(u)$
2,16	-2,4413	1,2752	3,5566	6,0296	2,39	-4,0202	-0,1961	3,6946	7,7103
2,17	-2,5020	1,2258	3,5691	6,1010	2,40	-4,0976	-0,2772	3,6922	7,7842
2,18	-2,5633	1,1752	3,5811	6,1724	2,41	-4,1759	-0,3599	3,6891	7,8581
2,19	-2,6254	1,1232	3,5926	6,2442	2,42	-4,2548	-0,4442	3,6850	7,9318
2,20	-2,6882	1,0702	3,6036	6,3162	2,43	-4,3345	-0,5302	3,6802	8,0054
2,21	-2,7518	1,0157	3,6140	6,3883	2,44	-4,4150	-0,6177	3,6745	8,0791
2,22	-2,8160	1,9601	3,6239	6,4607	2,45	-4,4961	-0,7068	3,6678	8,1524
2,23	-2,8810	0,9031	3,6332	6,5333	2,46	-4,5780	-0,7975	3,6603	8,2257
2,24	-2,9466	0,8448	3,6419	6,6060	2,47	-4,6606	-0,8899	3,6518	8,2989
2,25	-3,0131	0,7852	3,6501	6,6790	2,48	-4,7439	-0,9840	3,6425	8,3718
2,26	-3,0802	0,7242	3,6576	6,7520	2,49	-4,8280	-1,0797	3,6321	8,4445
2,27	-3,1481	0,6620	3,6645	6,8252	2,50	-4,9128	-1,1770	3,6209	8,5170
2,28	-3,2167	0,5984	3,6709	6,8986	2,51	-4,9984	-1,2762	3,6086	8,5894
2,29	-3,2861	0,5333	3,6765	6,8721	2,52	-5,0846	-1,3770	3,5953	8,6614
2,30	-3,3562	0,4669	3,6815	7,0457	2,53	-5,1716	-1,4796	3,5811	8,7332
2,31	-3,4270	0,3991	3,6859	7,1197	2,54	-5,2593	-1,5839	3,5658	8,8047
2,32	-3,4986	0,3297	3,6895	7,1931	2,55	-5,3477	-1,6900	3,5494	8,8758
2,33	-3,5708	0,2591	3,6924	7,2669	2,56	-5,4368	-1,7978	3,5320	8,9466
2,34	-3,6439	0,1870	3,6946	7,3408	2,57	-5,5266	-1,9075	3,5134	9,0171
2,35	-3,7177	0,1134	3,6962	7,4146	2,58	-5,6172	-2,0189	3,4938	9,0871
2,36	-3,7922	0,0382	3,6969	7,4886	2,59	-5,7084	-2,1322	3,4730	9,1568
2,37	-3,8675	-0,0383	3,6970	7,5625	2,60	-5,8003	-2,2472	3,4511	9,2260
2,38	-3,9435	-0,1165	3,6961	7,6365	2,61	-5,8929	-2,3641	3,4281	9,2949

Продолжение табл. 23

u	$V_0(u)$	$\sqrt{2} \cdot V_1(u)$	$V_2(u)$	$\sqrt{2} \cdot V_3(u)$	u	$V_0(u)$	$\sqrt{2} \cdot V_1(u)$	$V_2(u)$	$\sqrt{2} \cdot V_3(u)$
2,62	-5,9862	-2,4330	3,4038	9,3632	2,85	-8,3076	-5,7580	2,4766	10,745
2,63	-6,0802	-2,6036	3,3784	9,4310	2,86	-8,4144	-5,9253	2,4182	10,793
2,64	-6,1748	-2,7261	3,3518	9,4983	2,87	-8,5225	-6,0946	2,3581	10,841
2,65	-6,2701	-2,8506	3,3239	9,5650	2,88	-8,6312	-6,2662	2,2963	10,888
2,66	-6,3661	-2,9769	3,2947	9,6311	2,89	-8,7404	-6,4399	2,2328	10,933
2,67	-6,4628	-3,1053	3,2644	9,6969	2,90	-8,8471	-6,6158	2,1675	10,977
2,68	-6,5600	-3,2354	3,2326	9,7618	2,91	-8,9598	-6,7938	2,1005	11,020
2,69	-6,6580	-3,3678	3,2654	9,8262	2,92	-9,0703	-6,9743	2,0316	11,061
2,70	-6,7565	-3,5018	3,1653	9,8898	2,93	-9,1811	-7,1567	1,9609	11,101
2,71	-6,8558	-3,6379	3,1296	9,9527	2,94	-9,2923	-7,3414	1,8885	11,140
2,72	-6,9556	-3,7761	3,0925	10,015	2,95	-9,4039	-7,5234	1,8841	11,177
2,73	-7,0560	-3,9161	3,0541	10,076	2,96	-9,5158	-7,7176	1,7379	11,212
2,74	-7,1571	-4,0583	3,0142	10,137	2,97	-9,6281	-7,9090	1,6597	11,246
2,75	-7,2588	-4,2024	2,9729	10,197	2,98	-9,7407	-8,1027	1,5797	11,279
2,76	-7,3611	-4,3486	2,9301	10,256	2,99	-9,8536	-8,2986	1,4977	11,309
2,77	-7,4639	-4,4968	2,8859	10,314	3,00	-9,9669	-8,4969	1,4137	11,338
2,78	-7,5673	-4,6472	2,8402	10,371					
2,79	-7,5714	-4,7996	2,7929	10,428					
2,80	-7,7759	-4,9540	2,7442	10,483					
2,81	-7,8810	-5,1106	2,6939	10,538					
2,82	-7,9866	-5,2693	2,6420	10,591					
2,83	-8,0929	-5,4301	2,5885	10,643					
2,84	-8,1995	-5,5930	2,5334	10,694					

2.7. Проверка прочности бортового набора на давление судоподъемных понтонов

2.7.1. Судоподъемные понтоны, остропленные в обхват корпуса судна, при продувке кроме подъемной силы создают и значительное давление на борта поднимаемого или аварийного судна. Величина этого давления зависит от величины подъемной силы и крена и дифферента судна и понтонов. В процессе всплытия крен и дифферент судна и понтонов и степень продувки понтонов могут произвольно изменяться, что приводит к значительному изменению создаваемых понтонами усилий. Это необходимо учитывать при определении возможного фактического давления понтона на борт.

2.7.2. При проверке прочности борта давление цилиндрического понтона принимается распределенным по линии касания понтона с обшивкой борта в направлении от продольной оси понтона.

Величину давления понтона на борт при заданных подъемной силе, крене и дифференте судна и понтона рекомендуется определять графически по правилу параллелограмма сил, рис. 18.

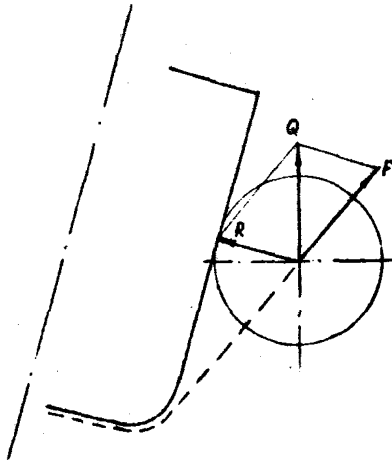


Рис. 18

2.7.3. Если понтон располагается между поперечными переборками и палубами, то давление понтона R , кН [тс] воспринимается шпангоутами в виде сосредоточенных сил

$$\rho = \frac{R}{n}, \quad (I40)$$

где n - число шпангоутов, воспринимающих давление понтона.

2.7.4. Проверку прочности борта, рассматривая его как перекрытие рекомендуется производить по методу предельных нагрузок в соответствии с указаниями раздела 2.4.

2.8. Проверка прочности корпуса судна в районе прилегания подстропных подушек

2.8.1. Наиболее характерным случаем является установка подстропной подушки на угол, образуемый палубой и бортом, например: при выкренении судна. Взаимодействие корпуса судна с подстропной подушкой в этом случае сводится к двум реакциям R_n и R_b , см. рис. I9а, распределенным вдоль кромок палубы и борта. Как правило, обе эти реакции вызывают сжатие палубы и борта, поэтому проверка прочности обеих конструкций выполняется аналогично.

2.8.2. Проверка прочности ширстрека. Максимальные сжимающие напряжения σ_{max} Н/мм² [кгс/см²], в месте ширстрека, расположенном непосредственно под подушкой, определяются зависимостью

$$\sigma_{max} = \frac{P(x)_{max}}{10 S_b'} \quad (I41)$$

$$\left[\sigma_{max} = \frac{10 \cdot P(x)_{max}}{S_b'} \right]$$

где $P(x)_{max}$ - максимальная интенсивность давления подушки на борт, кН/м [тс/м]

$$P(x)_{max} = R_b \frac{\pi}{2} \frac{10^2}{e} \quad (I42)$$

для одинарной подушки (с одним стропом), рис. I9б

$$P(x)_{max} = R_b \frac{10^2}{e_1 + \frac{e}{2} \cdot e_2} \quad (I43)$$

для двойной подушки (с двумя стропами), рис. I9в

S_b' - приведенная толщина борта, см;

$$S_b' = S_b + \frac{n \cdot f_{un}}{e} \quad (I44)$$

К расчету подстропных подушек
и местной прочности

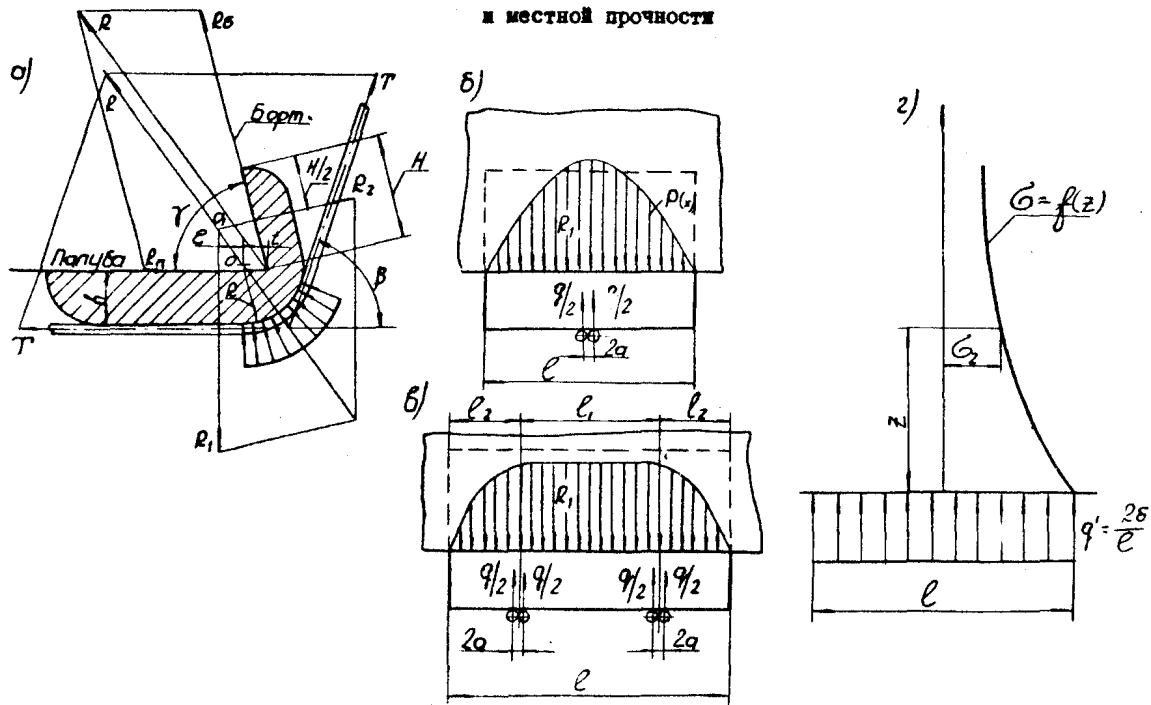


Рис. 19

S_f - толщина ширстрека, см;
 $f_{шп}$ - площадь сечения шпангоута;
 n - число шпангоутов на длине подушки;
 l - длина подушки, см.

Вследствие взаимодействия нагруженных шпаней с соседними ненагруженными сжимающие напряжения в наружной обшивке убывают с удалением от верхней палубы. Если принять реакцию R_f равномерно распределенной по длине подушки l , см. рис.19г, то значения сжимающих напряжений

$$\begin{aligned} \sigma_z &= \frac{20 R_f}{\pi S_f^2 l} \arctg \frac{l}{2z} \\ \left[\sigma_z &= \frac{2 \cdot 10^3 R_f}{\pi S_f^2 l} \arctg \frac{l}{2z} \right] \end{aligned} \quad (I45)$$

где z - отстояние расчётного сечения от палубы, см. рис.19г. Критические напряжения листов определяются по формулам: при поперечной системе набора, когда имеются только шпангоуты:

$$\sigma_{кр} = 80 \left(\frac{100 S_f'}{c} \right)^2 \quad (I46)$$

$$\left[\sigma_{кр} = 800 \left(\frac{100 S_f'}{c} \right)^2 \right]$$

при продольной системе набора при наличии продольных ребер жесткости

$$\sigma_{кр} = 20 \left(\frac{100 \cdot S_f'}{c_1} \right)^2 \quad (I47)$$

$$\left[\sigma_{кр} = 200 \left(\frac{100 \cdot S_f'}{c_1} \right)^2 \right]$$

где c и c_1 - расстояние между шпангоутами или продольными ребрами жесткости, см.

Условия прочности ширстрека

$$\begin{aligned} \sigma_{max} &< \sigma_H \\ \sigma_{кр} &> \sigma_{max} \end{aligned} \quad (I48)$$

Если условия (I47) не соблюдается, необходимо выполнить редуцирование, определяя S_f' по формулам

при поперечной системе набора

$$S_f' = \frac{S_f}{2} \left(1 + \frac{\sigma_{кр}}{\sigma_{max}} \right) + \frac{n \cdot f_{шп}}{l} \quad (I49)$$

при продольной системе набора

$$S_f' = S_f \frac{\sigma_{кр}}{\sigma_{max}} + \frac{n}{l} \left[\frac{c_1 S_f}{2} \left(1 - \frac{\sigma_{кр}}{\sigma_{max}} \right) + f_{шп} \right] \quad (I50)$$

После чего вновь определить σ_{max} и проверить условия прочности (143).

2.8.3. Если прочность шпротрека достаточна, следует проверить устойчивость шпангоута. Независимо от конструкции закрепления концов шпангоута критическая нагрузка $R_{кр}$ [тс] для него с ошибкой в безопасную сторону определяется по формуле

$$R_{кр} = \frac{\pi^2 E J_{шп}}{l^2} \cdot 10^2 \left[R_{кр} = \frac{\pi^2 E \cdot J_{шп}}{l} \right], \quad (151)$$

где $J_{шп}$ - момент инерции профиля шпангоута с учётом присоединенного пояса обшивки, $см^4$;

E - модуль Юнга, $Н/мм^2$ [$кгс/см^2$];

$l_{шп}$ - длина пролета шпангоута между палубами, см.

Устойчивость шпангоута будет обеспечена при условии

$$R_{кр} > R_{\delta}$$

При наличии у шпангоута начальной погни, рис. 20, необходимо дополнительно проверить его прочность от сжимающей нагрузки.

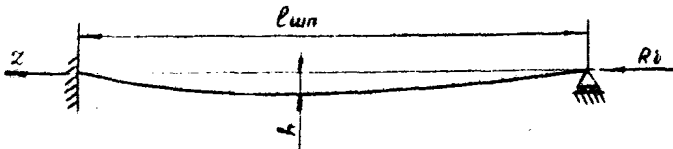


Рис. 20

Изгибающий момент, $кН \cdot м$ [$тс \cdot м$], для наиболее характерного случая закрепления концов шпангоута (свободная опора при $z=0$ и жесткая заделка при $z=l_{шп}$) приближенно определяется по формуле

$$M = R_{\delta} h (4\alpha_{\delta}^2 - 3\alpha_{\delta}), \quad (152)$$

где

$$\alpha_{\delta} = \frac{z}{l}$$

h - стрелка начальной погни шпангоута, м;

l - длина подстропной подушки, см.

С учётом затухания сжимающих усилий с ростом z формула 152 принимает вид

$$M = \frac{R_{\delta}}{c} \cdot c \cdot h \cdot \varphi(\alpha_{\delta}, \beta_{\delta}), \quad (153)$$

где

$$\beta_{\delta} = \frac{l}{2l_{шп}}$$

$$\psi(\alpha\delta, \beta\delta) = \frac{2}{\pi} (4\alpha\delta^2 - 3\alpha\delta) \cdot \arctg \frac{\beta\delta}{\alpha\delta} \quad (I54)$$

Значения $\psi(\alpha\delta, \beta\delta)$ представлены на рис. 21.

Суммарные напряжения $H/\text{мм}^2$ [кгс/см²] от изгиба и сжатия шпангоута определяются по формулам

$$\sigma_{\text{сум}} = \sigma_{\text{изг}} + \sigma_{\text{с}} \quad (I55)$$

$$\sigma_{\text{изг}} = \frac{M}{W_{\text{изг}}} \cdot 10^3 \quad (I56)$$

$$\sigma_{\text{с}} = \frac{20 R\delta}{n \cdot S_{\delta}^2 \cdot l} \arctg \frac{\beta\delta}{\alpha\delta} \quad (I57)$$

$$\left[\sigma_{\text{с}} = \frac{20 \cdot 10^3 R\delta}{n \cdot S_{\delta}^2 \cdot l} \arctg \frac{\beta\delta}{\alpha\delta} \right],$$

где $W_{\text{изг}}$ — момент сопротивления профиля шпангоута с учётом площади присоединенного пояска, см³;

Прочность шпангоута обеспечена, если

$$\sigma_{\text{сум}} \leq 0,9 \sigma_{\text{н}}$$

В качестве расчётного сечения следует выбирать сечение, отвечающее максимуму $\psi(\alpha\delta, \beta\delta)$ или несколько ближе к верхней пядусе.

2.9. Расчёт судоподъёмных проушин и обухов

2.9.1. Расчёт прочности судоподъёмных проушин, рис. 22, включает проверку штыря, щека, накладного листа, сварных, болтовых или заклёпочных соединений и местной прочности судовых конструкций, на которых проушины установлены.

2.9.2. Диаметр штыря проушины в миллиметрах определяется из условия прочности на изгиб и срез по формулам:

$$d = 10 \sqrt[3]{\frac{\tau l}{0,4 [\sigma]}} \quad (I58)$$

$$\left[d = 10^2 \sqrt{\frac{\tau l}{4 [\sigma]}} \right]$$

$$d = 10^2 \sqrt{\frac{1,6 \tau}{3\pi [\tau]}} \quad (I59)$$

$$\left[d = 10^3 \sqrt{\frac{1,6 \tau}{3\pi [\tau]}} \right]$$

Графики для определения изгибающих
моментов в шпангоутах

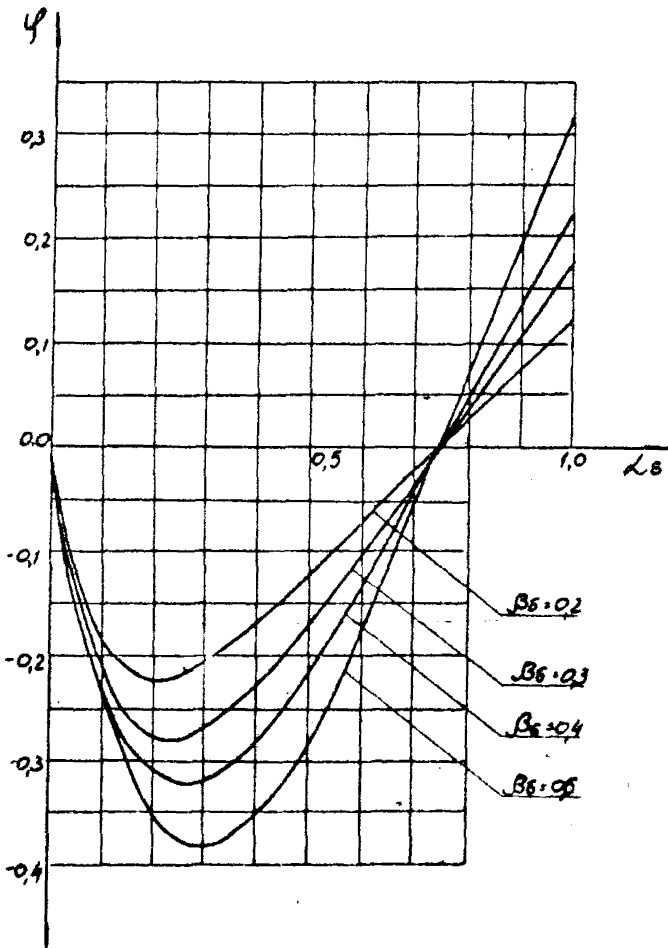


Рис. 21

К расчету прочности судоподъемной
проушины

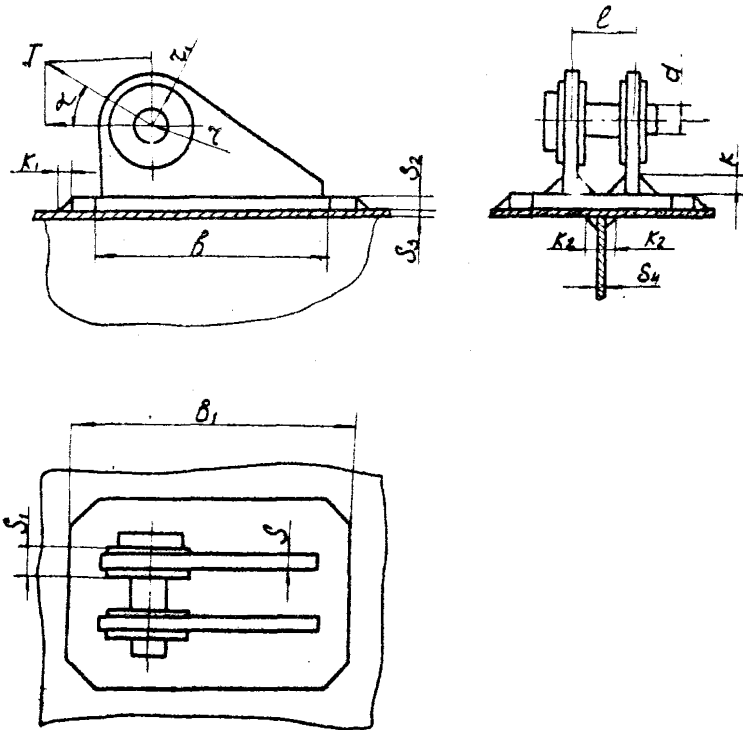


Рис. 22

где $[\sigma] = 0,6 \sigma_H$ и $[T] = 0,35 \sigma_H$ - соответственно допускаемые нормальные касательные напряжения, Н/мм^2 [кгс/см^2]

ℓ - расчётная длина штыря, мм;

T - сосредоточенная нагрузка на штырь, равная усилию в стропе, кН [тс]

Из двух значений d выбирается наибольшее.

2.9.3. Толщина в миллиметрах щек проушины в районе выреза под штырь определяется из условия прочности на разрыв в опасном сечении и смятия по поверхности прилегания штыря к подушке по формулам:

$$S_1 = \frac{10^3 \cdot n \cdot T}{2 \cdot [\sigma]} \cdot \frac{1 + \left(\frac{z}{z_1}\right)^2}{1 - \left(\frac{z}{z_1}\right)^2}$$

$$\left[S_1 = \frac{10^5 \cdot n \cdot T}{2 \cdot [\sigma]} \cdot \frac{1 + \left(\frac{z}{z_1}\right)^2}{1 - \left(\frac{z}{z_1}\right)^2} \right] \quad (I60)$$

$$S_2 = \frac{10^3 \cdot n \cdot T}{d [\sigma_{см}]}$$

$$\left[S_2 = \frac{10^5 \cdot n \cdot T}{d [\sigma_{см}]} \right] \quad (I61)$$

где $n = 1,0 - 1,4$ - коэффициент, учитывающий возможную неравномерность распределения усилия T между обеими щеками проушины;

z - радиус выреза под штырь, мм;

z_1 - радиус закругления щеки проушины, принимаемый по конструктивным соображениям, мм;

$[\sigma_{см}] = \sigma_H$ - допускаемые напряжения на смятие, Н/мм^2 [кгс/см^2]

2.9.4. Толщина S и длина b щеки проушины в мм принимается из конструктивных соображений, после чего прочность щеки в этом районе проверяется по формуле

$$S \cdot b \geq \frac{10^3 \cdot n \cdot T}{2 [\sigma]}$$

$$\left[S \cdot b \geq \frac{10^5 \cdot n \cdot T}{2 [\sigma]} \right] \quad (I62)$$

Сварной шов, соединяющий щеку с накладным листом, должен быть равнопрочен самой щеке в этом районе. В случае приварки щеки односторонним угловым швом длина шва $\ell_{сб}$ в миллиметрах определяется по формуле

$$l_{сб} \geq \frac{10^3 \cdot n \cdot T}{2 \cdot 0,7 K [\sigma_2]} \quad (I63)$$

$$\left[l_{сб} \geq \frac{10^5 \cdot n \cdot T}{2 \cdot 0,7 \cdot K [\sigma_2]} \right]$$

где K - калибр сварного шва, мм;
 $[\sigma_2] = 80 \text{ Н/мм}^2 [800 \text{ кгс/см}^2]$ - допускаемые напряжения на срез для сварных швов

2.9.5. Толщина накладного листа S_2 в мм определяется из условия прочности на срез вдоль щеки по формуле

$$S_2 \geq \frac{10^3 n \cdot T}{26 [\tau]} \quad (I64)$$

$$S_2 \geq \frac{10^5 \cdot n \cdot T}{26 [\tau]}$$

2.9.6. Если накладной лист приваривается к наружной обшивке по периметру, то длина периметра накладного листа L в мм определяется из условия прочности сварного шва с учётом электрозащелок и прочности наружной обшивки по формулам:

$$L \geq \frac{10^3 T}{0,7 K_1 [\sigma_2]} \quad (I65)$$

$$\left[L \geq \frac{10^5 T}{0,7 K_1 [\sigma_2]} \right]$$

$$L \geq \frac{10^3 T}{\sqrt{S_3} [\tau]}$$

$$\left[L \geq \frac{10^5 T}{\sqrt{S_3} [\tau]} \right] \quad (I66)$$

где K_1 - калибр сварного шва, соединяющего накладной лист с наружной обшивкой, мм;

S_3 - толщина наружной обшивки, мм;

$\psi = 0,8-0,9$ - коэффициент, учитывающий уменьшение толщины обшивки от возможных подрезов при сварке

Из двух значений L выбирается наибольшее.

2.9.7. Если накладной лист крепится к наружной обшивке на болтах, то количество и диаметр болтов в мм определяются из условий прочности болтового соединения по формулам:

на срез болтов

$$\begin{aligned} [\tau] &\geq \frac{4 T \cos \alpha}{i \pi \cdot d_f^2} \cdot 10^3 \\ \left[[\tau] &\geq \frac{4 T \cos \alpha}{i \pi \cdot d_f^2} \cdot 10^5 \right] \end{aligned} \quad (167)$$

на смятие накладного листа по поверхности контакта с бол-

тами

$$\begin{aligned} [\sigma_{см}] &\geq \frac{10^3 T \cos \alpha}{i \cdot S_2 \cdot d_f} \\ \left[[\sigma_{см}] &\geq \frac{10^5 \cdot T \cdot \cos \alpha}{i \cdot S_2 \cdot d_f} \right] \end{aligned} \quad (168)$$

на смятие наружной обшивки по поверхности контакта с болтами

$$\begin{aligned} [\sigma_{см}] &\geq \frac{10^3 T \cos \alpha}{i \cdot S_3 \cdot d_f} \\ \left[[\sigma_{см}] &\geq \frac{10^5 \cdot T \cdot \cos \alpha}{i \cdot S_3 \cdot d_f} \right] \end{aligned} \quad (169)$$

на растяжение болтов

$$\begin{aligned} [\sigma] &\geq \frac{4 T \cos \alpha}{i \pi \cdot d_f^2} \cdot 10^3 \\ \left[[\sigma] &\geq \frac{4 T \cos \alpha}{i \pi \cdot d_f^2} \cdot 10^5 \right] \end{aligned} \quad (170)$$

где i - количество болтов;

d_f - диаметр болта, мм;

α - угол между направлением натяжения стропа и плоскостью наружной обшивки, град.

2.9.8. При установке проушины на наружной обшивке против жесткой опоры, например, против поперечной переборки или рамного шпангоута, рекомендуется проверить прочность приварки переборки или шпангоута к наружной обшивке и прочность полозника переборки или стенки шпангоута в районе приварки к обшивке по формулам:

$$\begin{aligned} [\tau_3] &\geq \frac{10^3 T \cdot \sin \alpha}{4,4 \ell_1 \cdot K_2} \\ \left[[\tau_3] &\geq \frac{10^5 T \cdot \sin \alpha}{4,4 \ell_1 \cdot K_2} \right] \end{aligned} \quad (171)$$

$$[\sigma] \geq \frac{10^3 T \sin \alpha}{b_1 \cdot S_4}$$

$$\left[[\sigma] \geq \frac{10^5 T \sin \alpha}{b_1 \cdot S_4} \right] \quad (172)$$

где K_2 - калибр шва приварки переборки или шпангоута к наружной обшивке, мм;
 b_1 - длина накладного листа, мм;
 S_4 - толщина переборки, мм.

2.9.9. Если проушина устанавливается на наружной обшивке против шпангоута или сила T действует в плоскости шпангоута, то прочность шпангоута проверяется с учётом продольного сжатия и поперечного изгиба по формуле

$$[\sigma] \geq \frac{10 T \cos \alpha}{F} + \frac{10^3 M}{W}$$

$$\left[[\sigma] \geq \frac{10^3 T}{F} + \frac{10^5 M}{W} \right], \quad (173)$$

где F - площадь сечения шпангоута с присоединенными пояском обшивки, см^2 ;
 W - момент сопротивления шпангоута с присоединенным пояском обшивки, см^3 ;
 M - максимальный изгибающий момент от силы $P = T \sin \alpha$, кН·м [тс·м]

Шпангоут рассматривается как однопролетная балка со свободно опертыми концами, если пролет находится между палубами, и с одним жестко заделанным концом и одним свободно опертым, если пролет расположен между палубой и днищем.

Если остаточные деформации не допускаются расчёт выполняется по допускаемым напряжениям, в остальных случаях расчёт рекомендуется выполнять по предельным нагрузкам.

2.10. Проверка прочности надстройки при снятии судна с мели

2.10.1. При снятии с мели к судну прикладываются тяговые усилия буксиров, либо других средств.

На аварийном судне, обычно не приспособленном для буксировки, буксирные тросы и браги крепят за кнехты, комингсы трюмов и другие прочные конструкции корпуса (надстройки, рубки, бак, ит.).

Если комингсы грузовых трюмов, бак, не имеют достаточную прочность для крепления браги, то прочность надстроек и рубок не всегда достаточна для крепления за них буксирных тросов или браги.

При заводке браги вокруг надстройки или рубки следует учитывать, что хотя вся надстройка обычно имеет достаточную прочность, чтобы не быть сорванной, она может быть перерезана, особенно по углам от приложенных усилий браги. На углах надстройки или рубки, имеющих малый радиус закругления, возможно прорезание конструкции брагой.

Для предохранения надстройки от прорезания брагой под нее устанавливаются специальные деревянные подушки.

2.10.2. Проверка прочности обшивки переборок надстройки (рубки) проверяется в соответствии с подразделом 2.6.

ПРИБЛИЖЕННОЕ ОПРЕДЕЛЕНИЕ МАССЫ СУДНА ПОРОЖНЕМ
И АБСЦИССЫ ЕГО ЦЕНТРА ТЯЖЕСТИ

I. Условные обозначения

I.1. В приложении приняты следующие обозначения:

- P_k - масса оборудованного корпуса, включая массу главных генераторов и относящегося к ним оборудования, а также систем и обслуживавших их механизмов, т
 $P_{ст}$ - масса стали в составе корпуса, т;
 $P_{об}$ - масса оборудования, т;
 $P_{ок}$ - масса стали основного корпуса, т;
 P_H - масса стали надстроек, т;
 P_p - масса стали основного блока рубок, т;
 P_B - масса бульба, т;
 $P_{над}$ - увеличение массы судна при поперечном наборе, т;
 $P_{дб}$ - увеличение массы при наличии двойных бортов, т;
 $P_{лп}$ - увеличение массы корпуса при ледовых подкреплениях, т;
 P_M - масса машинной установки, т;
 $P_{пс}$ - масса порожнего судна, т.

2. Масса судна порожнем

2.1. Масса судна порожнем - $P_{пс}$ состоит из массы стального корпуса - $P_{ст}$, массы оборудования $P_{об}$ и массы машинной установки P_M

$$P_{пс} = P_{ст} + P_{об} + P_M \quad (1)$$

Определение массы стального корпуса, оборудования корпуса и машинной установки производится по эмпирическим формулам и графикам, приведенным ниже.

2.2. Масса стали в составе корпуса:

$$P_{ст} = P_{ок} + P_H + P_p \quad (2)$$

Масса стали основного корпуса:

$$P_{ок} = \sqrt[3]{20} \cdot C \cdot K_1 \cdot K_2 \cdot K_3 \cdot K_4 \cdot K_5 \cdot K_6 \quad (3)$$

где $V_{ок} = 1,025 L \cdot B \cdot H_c \delta_H$

Приведенная высота борта:

$$H_c = D + \frac{z_H + z_K}{7}, \quad (5)$$

где z_H и z_K - ординаты седловатости на носовом и кормовом пере-идакулярах:

$$\delta_H = C_b + A_b \frac{D-d}{1-C_b} \quad (6)$$

$A_b = 0,25$ при незначительном развале шпангоутов,

$A_b = 0,50$ при значительном их развале.

Коэффициент массы определяется по формуле

$$C = 0,103 [1 + 17(L - 110)^2 \cdot 10^{-6}] \quad (7)$$

или по графикам рис. I в зависимости от типа и длины судна.

Поправочные коэффициенты K_i задаются следующими формулами:

$$K_1 = 1 + 0,038 \left(\frac{L}{D} - 12 \right),$$

$$K_2 = 1 + 0,06 \left(n_n - \frac{D}{4} \right), \quad (8)$$

$$K_3 = 1 + 0,04 \left(\frac{L}{B} - 6,5 \right),$$

$$K_4 = 1 + 0,2 \left(\frac{d}{D} - 0,85 \right),$$

$$K_5 = 0,96 + 1,2(0,86 - \delta_H)^2,$$

$$K_6 = 1 + 0,75 \delta_H (B - 0,98),$$

где n_n - число палуб.

Если судно имеет бульб, то его вес определяется по формуле:

$$\rho_T = 0,4 - 0,7\% \text{ от } \rho_{ок} \quad (9)$$

Наличие мачт и грузовых колонн учитывается в зависимости от дедвейта судна по графику рис. 2. Топливные танки в машинном отделении и дилтанки в пределах грузового пространства увеличивают массу основного корпуса $\rho_{ок}$ в соответствии с табл. I

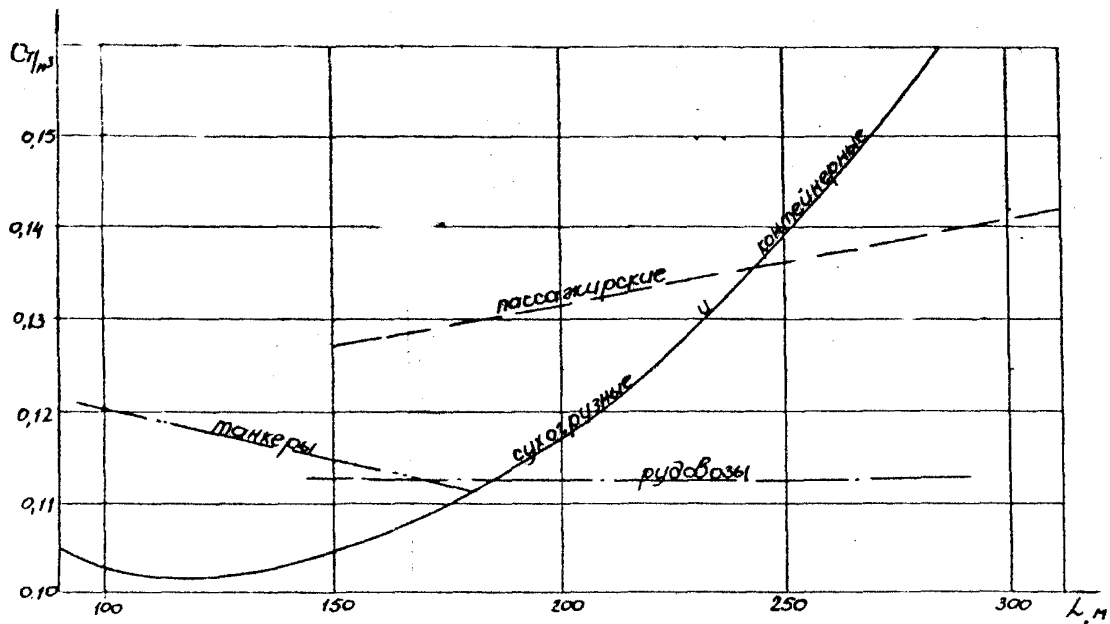


Рис. I

ПРДОЛЖЕНИЕ I
(ПРОДОЛЖЕНИЕ)

Зависимость массы мачт и колонн от дедвейта судна

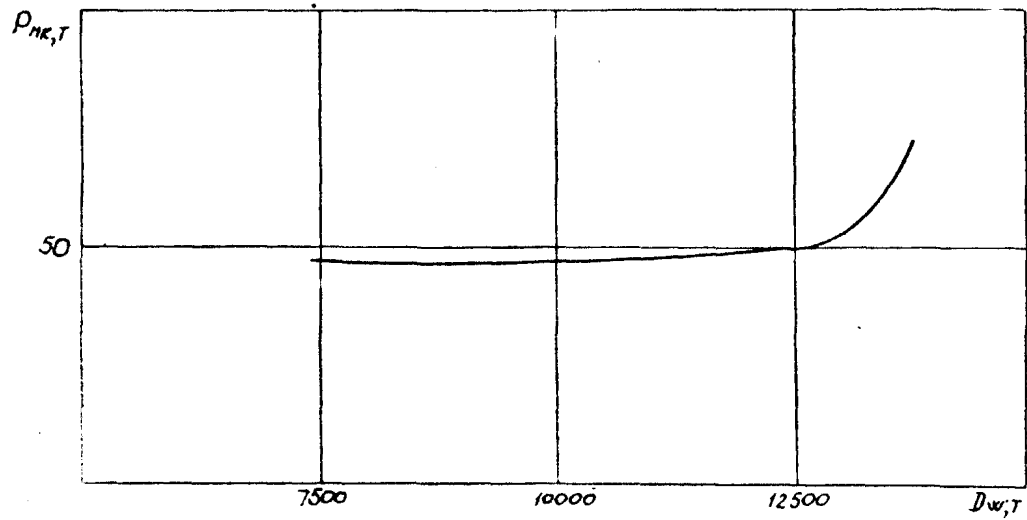


Рис. 2

ПРИЛОЖЕНИЕ I
(продолжение)

Таблица I

Дедвейт судна, т	Емкость танков, м ³	Масса конструкции, т
5000	1000	50
10000	2000	70
15000	3000	90

При поперечной системе набора масса основного корпуса $P_{ок}$ увеличивается на величину

$$P_{над} = 0,025 P_{ок} \quad (10)$$

При наличии двойных бортов на величину

$$P_{дб} = 0,07 P_{ок} \quad (11)$$

Наличие ледовых подкреплений увеличивает массу основного корпуса на величину:

$$P_{лп} = K \cdot P_{ок} \quad (12)$$

где K - коэффициент, определяемый из табл. 2 в зависимости от категории ледовых подкреплений

Таблица 2

Категория ледовых подкреплений	Коэффициент K
Л 3	0,04
Л 2	0,06
Л 1	0,08
У Л	0,10
У Л А	0,14

Масса стали надстроек определяется по формуле

$$P_N = \sum_{i=1}^n P_{Ni} \quad (13)$$

где n - число (ярусов)

Масса каждой надстройки определяется в зависимости от ее объема V_{Ni} по формуле

$$P_{Ni} = \rho_{Ni} \cdot V_{Ni} \cdot 10^{-3} \quad (14)$$

ПРИЛОЖЕНИЕ I
(продолжение)

Относительная масса q_{ni} рассчитывается в зависимости от длины судна L и высоты надстройки h по рис. 3 и 4 для бака и шта соответственно.

Масса основного блока рубок высотой 2,6 м вычисляется по формуле

$$P_p = q_p \cdot V_p \cdot 10^3, \quad (15)$$

где V_p - общий внутренний объем рубок;

$q_p = 60 \text{ кг/м}^3$ - при расположении первого яруса рубок на верхней непрерывной палубе основного корпуса;

$q_p = 58 \text{ кг/м}^3$ при размещении рубок над надстройками.

2.3. Масса оборудования $P_{об}$ рассчитывается по формуле:

$$P_{об} = q_{об} (L \cdot B \cdot D_1)^{2/3} \quad (16)$$

где $D_1 = D + \frac{\sum \ell_{ni} h_{ni}}{L}$, (17)

ℓ_{ni}, h_{ni} - длина и высота надстроек;

$q_{об}$ - определяется по рис. 5 для двухпалубных судов, в случае большего (меньшего) числа палуб следует увеличить (уменьшить) $q_{об}$ на (7-10)%.

2.4. Масса машинной установки определяется по формуле

$$P_M = q_M \cdot N \cdot 10^{-3} \quad (18)$$

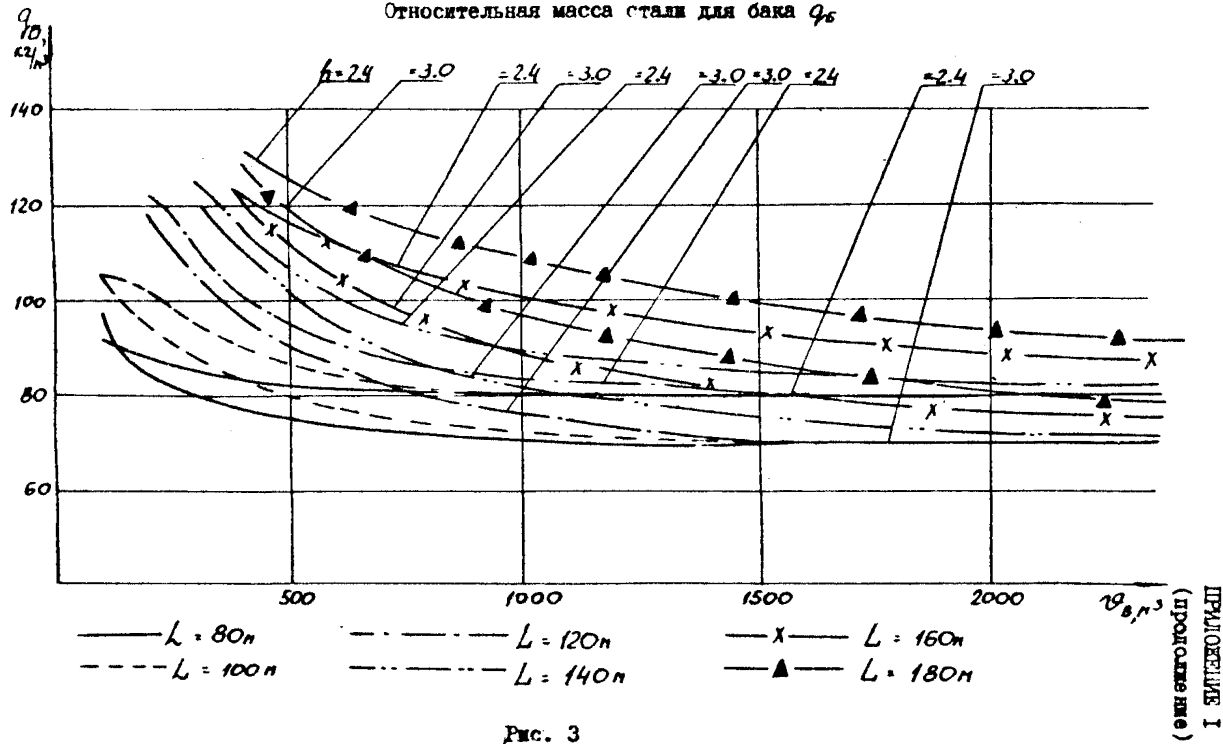
где N - мощность машинной установки в л.с.,

q_M - удельная масса машинной установки, принимается по табл. 3.

При промежуточном расположении машинного отделения массы увеличивается: для дизельных установок на 3%, для турбинных установок - на 5%.

При прочих равных условиях массы двухвальных установок увеличивается на 10%.

Относительная масса стали для бака q_6



Относительная масса вта q_{10}

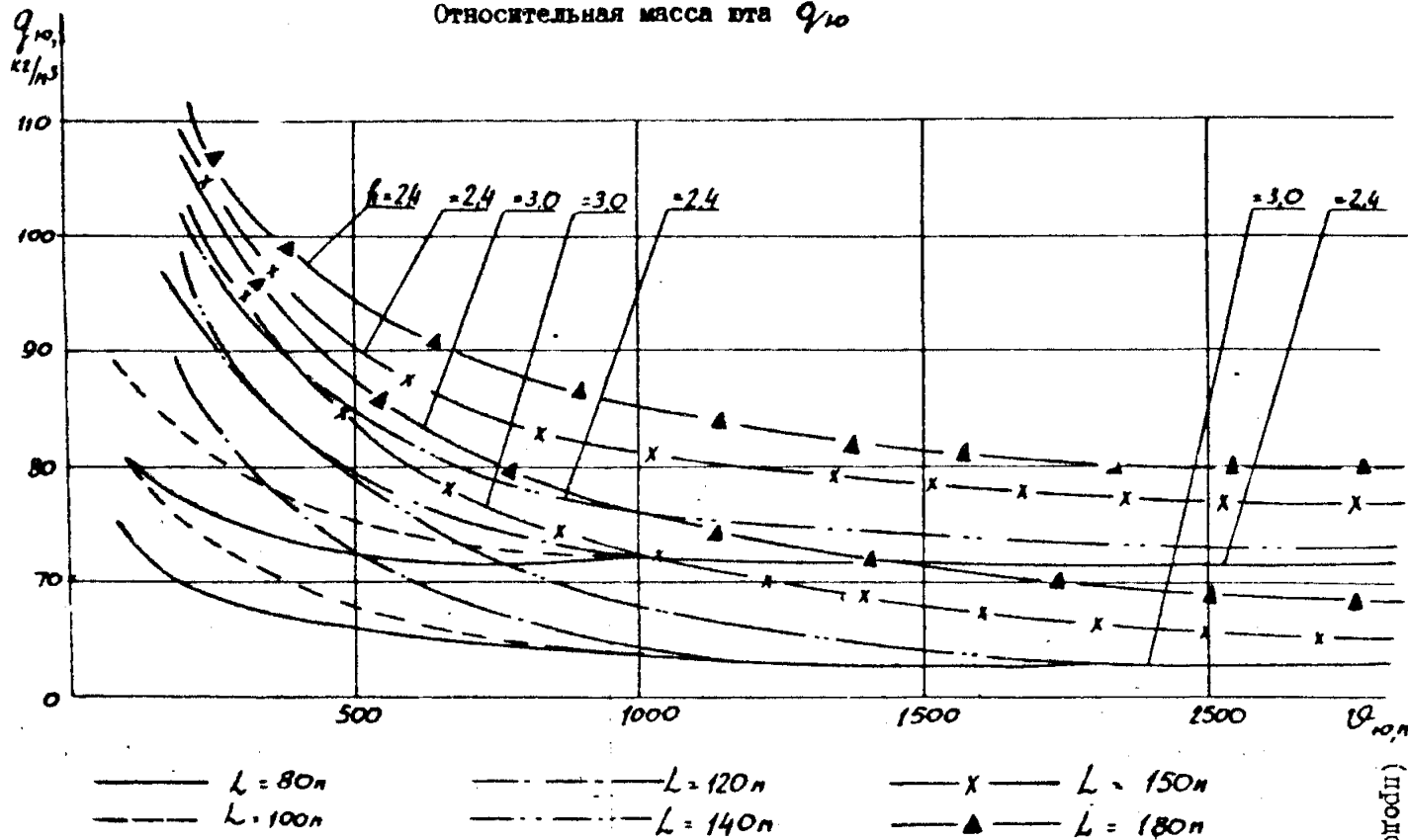
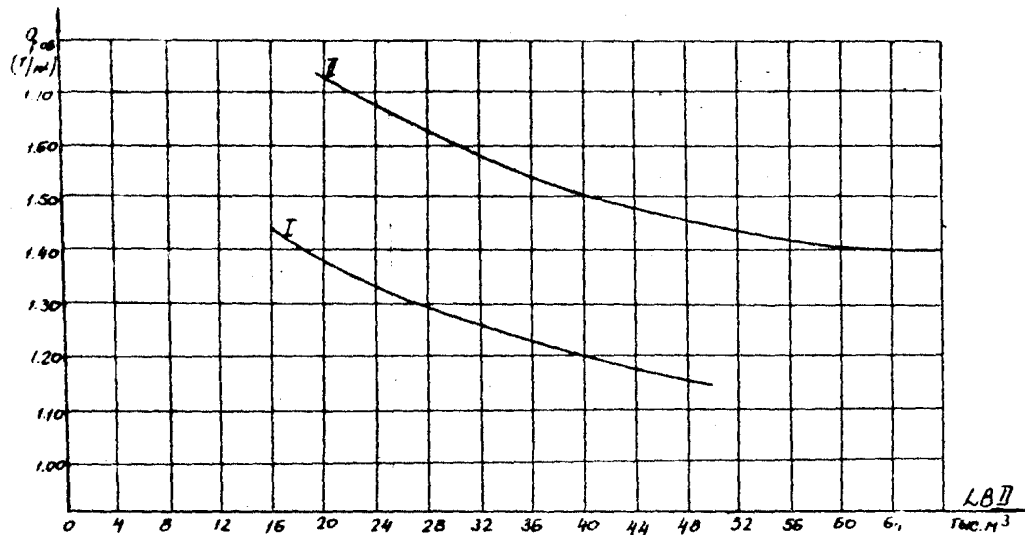


Рис. 4

ПРИЛОЖЕНИЕ I
(продолжение)

Зависимость измерителя веса оборудования от кубического модуля LBD двухпалубных судов



- I - зона судов с умеренным раскрытием палуб: $B_n : B \leq 0,55$
- II - зона судов с большим раскрытием палубы: $B_n : B \geq 0,60$

Рис.5

ПРИЛОЖЕНИЕ I
(продолжение)

Таблица 3

Номинальная мощность, л.с.	Дизельные установки		Паротурбинные установки, кг/л.с.
	малооборотные с непосредствен- ной передачей на винт, кг/л.с.	среднеоборот- ные с понижа- ющей переда- чей, кг/л.с.	
4000	73	55	-
6000	68	51	-
8000	65	49	-
10000	63	47	46
12000	61	46	45
14000	58	45	44
16000	57	44	43
18000	55	43	41
20000	53	42	40
22000	53	41	40
30000	52	41	38

3. Определение абсциссы центра тяжести судна

Абсцисса центра тяжести судна от миделя определяется по формуле

$$X_{дтс} = \frac{1}{P_{тс}} (P_K \cdot X_K + P_M \cdot X_M) - \frac{l}{2}, \quad (19)$$

где X_K, X_M - абсциссы соответствующих статей нагрузки, взятые от кормового перпендикуляра;

$$X_K = 0,494l \quad \text{при } C_g < 0,7 \quad (20)$$

$$X_K = 0,493l \quad \text{при } C_g > 0,7$$

$$X_M = X_{мп} - 0,555l_M, \quad (21)$$

где $X_{мп}$ - абсцисса носовой переборки машинного отделения, взятая от кормового перпендикуляра;

l_M - длина машинного отделения.

4. Определение веса и центра тяжести судовых устройств

При расчёте перерезывающих сил и изгибающих моментов по методу интегральных коэффициентов необходимо знать вес судовых устройств и их центры тяжести.

Приближенно они определяются по формулам:

рулевое и швартовно-буксирное устройство - P_{py}

$$P_{py} = 0,0022 L \cdot B \cdot D \quad \text{— сухогрузные суда,} \quad (22)$$

$$P_{py} = 0,0012 L \cdot B \cdot D \quad \text{— танкеры и рудовозы}$$

X_{py} - на кормовом перпендикуляре;

якорное устройство $P_{я}$

$$P_{я} = 0,0033 L \cdot B \cdot D \quad (23)$$

$X_{я} = 0,92 L$ - от кормового перпендикуляра,
гребной вал с дейвудом, подшипниками и фундаментами

$$P_{в} = 11,0 \cdot d_{зв}^2 \cdot \ell_{зв}, \quad (24)$$

где $d_{зв}$ - диаметр гребного вала, м;

$\ell_{зв}$ - длина гребного вала, м;

гребные винты:

диаметр, м	масса, т
2,0	0,75
3,0	2,45
4,0	5,30
5,0	10,00
6,0	16,00
7,0	28,00
8,0	32,00

ПРОГРАММА
"ВОЛНА-82" ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ИЗГИБАЮЩИХ
МОМЕНТОВ, ПЕРЕРЕЗЫВАЮЩИХ СИЛ И ПРОТЯГОВ
НА ТИХОЙ ВОДЕ И ВОЛНЕНИИ

I. АЛГОРИТМ ПРОГРАММЫ

I.1. Для проведения всех расчётов вводятся следующие характеристики:

$$L, \gamma, c, h, \lambda, d_n, d_k,$$

где L - длина судна, м;

γ - ρg , кН/м³ [тс/м³];

c - коэффициент выступающих частей;

h - высота волны, м;

λ - длина волны, м;

d_n - осадка носом, м ($d_n \approx \frac{D}{2}$);

d_k - осадка кормой, м ($d_k \approx \frac{D}{2}$).

Кроме того, задается масштаб Бонжана, для каждого из 2I равноотстоящего шпангоута значениями осадок и соответствующих площадей.

Задаются также значения моментов инерции поперечных сечений судна по 2I теоретическому шпангоуту, модуль Юнга и максимальное значение момента инерции.

I.2. По заданным нагрузкам на каждый теоретический отсек определяется весовое водоизмещение - Δ кН [тс] и абсцисса центра тяжести судна $x_{g_{20}}$, м

$$\Delta = \sum_{i=1}^{2I} P_i \quad (1)$$

где P_i - вес i -го теоретического отсека, кН [тс].

I.3. Удифферентовка судна сводится к отысканию ватерлинии, обеспечивающей одновременное выполнение условий:

$$\begin{aligned} \Delta &= \gamma V \\ x_g &= x_c, \end{aligned} \quad (2)$$

где V - объёмное водоизмещение судна, м³;

x_c - абсцисса центра величины, м.

1.4. Вычисляется объём погруженной части по заданным осадкам d_i и d_c , а также соответствующее значение X_{ci} .

Поскольку, удифферентовка судна соответствует переходу X_{ci} в X_g , то необходимое на данном этапе расчёта изменение угла дифферента, в радианах, определяется по формуле

$$\delta \psi_i = \frac{1}{R} (X_g - X_{ci}), \quad (3)$$

где R — продольный метацентрический радиус, м.

1.5. Для определения значения R проводится ватерлиния под углом дифферента $\psi_0 = \psi' = 0,000291$ рад. Этой ватерлинии соответствует новое положение центра величины X_{ci} . Очевидно, что

$$\psi_0 = \frac{1}{R} (X_{ci} - X_c) \quad (4)$$

$$R = \frac{X_{ci} - X_c}{0,000291} \quad (5)$$

1.6. Пусть близким значениям осадки на миделе d_i и d_{i-1} соответствуют значения объёмного водоизмещения V_i и V_{i-1} . Предполагая, что площадь ватерлинии S при переходе от V_{i-1} к V_i , изменяется незначительно, приближенно записывается

$$S = \frac{V_i - V_{i-1}}{d_{i-1} - d_i} \quad (6)$$

Для очередного приближения к положению равновесия по условию $\Delta = \delta V$ необходимо от соответствующей V_i осадки d перейти к соответствующему объёму Δ/γ осадки

$$d_{i+1} = d_i + \delta d_i \quad (7)$$

Если воспользоваться полученным выше выражением для площади ватерлинии, то получим

$$\delta d_i = \left(\frac{\Delta}{\gamma} - V_i \right) \frac{d_{i-1} - d_i}{V_{i-1} - V_i} \quad (8)$$

1.7. Вычисление поправок δd_i и $d \psi_i$ прекращается, полагая судно удифферентованным при:

$$\left| \frac{\Delta}{\gamma V} - 1 \right| \leq 0,005 \quad (9)$$

$$\left| X_g - X_{ci} \right| \leq 0,001 L \quad (10)$$

I.8. Объем погруженной части судна и абсцисса центра величины вычисляются по формулам:

$$V_i = \int_{-0.5L}^{0.5L} w dx = \Delta L \sum_{j=1}^{21} (w_j) - \frac{w_1 + w_{21}}{2} \quad (II)$$

$$x_{ci} V_i = \int_{-0.5L}^{0.5L} x w dx = \Delta L^2 \sum_{j=1}^{21} [w_j (n-j)] - \frac{10(w_1 + w_{21})}{3} \quad (I2)$$

Осадка на каждом j -м шпангоуте определяется по формуле:

$$d_j = [(d_k - d_n)(j-1) \Delta L] \cdot L + d_n \quad (I3)$$

Погруженная площадь j -го шпангоута w_j находится линейным интерполированием по значениям масштаба Бонжана.

I.9. Удифферентовка судна на трохосидальной волне длиной λ и высотой h отличается от описанной выше программы только определением осадки на j -ом шпангоуте, которая учитывает значение ординат трохосиды z_j .

Таким образом осадка запишется следующим образом:

$$d_j = d_{T8} + z_j \quad (I4)$$

Ординаты трохосиды на каждом шпангоуте определяются по формуле:

$$z_j = \frac{h}{2} \cdot K_j, \quad (I5)$$

где K_j - коэффициент, приведенный в табл. I.

I.10. Интенсивность нагрузки, вызывающей общий изгиб корпуса судна, определяется по формуле

$$g(x) = P(x) - \gamma \cdot w(x), \quad (I6)$$

где $P(x)$ - интенсивность весовой нагрузки, кН/м [тс/м]
 $w(x)$ - погруженная площадь шпангоута, м²

Перерезывающая сила и изгибающий момент в произвольном сечении:

$$N(x) = \int_{-0.5x}^x (\rho - \gamma w) \cdot dx, \quad (I7)$$

$$M(x) = \int_{-0.5x}^x \int_{-0.5x}^x (\rho - \gamma w) \cdot dx \cdot dx$$

ПРИЛОЖЕНИЕ 2
(продолжение)

Таблица I

Относительные ординаты трохойды

Теорети- ческие шпангоуты	10	9; 11	8; 12	7; 13	6; 14	
Вершина волны на миделе	-1,00	-0,932	-0,742	-0,470	-0,158	
Подошва волны на миделе	1,00	0,963	0,854	0,667	0,441	
Теорети- ческие шпангоуты	5; 15	4; 16	3; 17	2; 18	1; 19	0; 20
Вершина волны на миделе	0,154	0,441	0,667	0,854	0,963	1,00
Подошва волны на миделе	0,154	-0,158	-0,470	-0,742	-0,932	-1,00

Поскольку, весовая нагрузка $P(x)$ задается ступенчатой кривой, а $w(x)$ — плавной кривой, то перерезывающая сила определяется по зависимости:

$$N(x) = \int_{-0,5L}^x P dx - \gamma \int_{-0,5L}^x w dx, \quad (19)$$

где первый интеграл вычисляется по правилу прямоугольника, а второй — по правилу трапеции.

Учитывая, что перерезывающая сила и изгибающий момент в оконечностях судна должны обращаться в нуль, т.е.:

$$N(0,5L) = N(-0,5L) = 0 \quad (20)$$

$$M(0,5L) = M(-0,5L) = 0 \quad (21)$$

поправка на незамыкание эпоксидного клея распределяется по длине судна по линейному закону.

I.II. Ординаты упругой линии определяются в результате двойного интегрирования уравнения $EJ \cdot V'' = M$

В результате интегрирования получается:

$$V = \frac{M_0 L^2}{E J_0} \left[\int_0^x \int_0^x \frac{M}{M_0} \cdot \frac{J_0}{J} d\left(\frac{x}{L}\right) d\left(\frac{x}{L}\right) + a\left(\frac{x}{L}\right) + b \right], \quad (22)$$

где a и b — постоянные интегрирования;

M_0, J_0 — некоторые средние значения изгибающего момента и момента инерции, вводимые для удобства расчета.

Полагая стрелку прогиба V на концах судна, равной нулю, получаем:

$$V = \frac{M_0 L^2}{E J_0} \left[\int_0^{\xi} \int_0^{\xi} f(\xi) d\xi d\xi - \xi \int_0^{\xi} f(\xi) d\xi \right], \quad (23)$$

где

$$f(\xi) = \frac{M J_0}{M_0 J} \quad (24)$$

$$\xi = \frac{x}{L} \quad (25)$$

2. ПРИНЦИП ПОСТРОЕНИЯ И СТРУКТУРА
ФОРТРАНПРОГРАММЫ "ВОЛНА-82"

2.1. Для систематических расчётов перерезывающих сил, изгибающих моментов и прогибов составлена фортран-программа "Волна-82" для ЭВМ ЕС. Опыт применения аналогичных программ для ЭВМ "Минск" показал, что наиболее целесообразным представляется объединение в одну общую программу удифферентовки судна и определения перерезывающих сил, изгибающих моментов и прогибов как на тихой воде, так и на волнении.

Программа производит вычисления в последовательности, изложенной выше и общепринятой при проведении аналогичных расчётов вручную.

2.2. Программа "ВОЛНА-82" состоит из головной программы и подпрограммы. Некоторые подпрограммы оформлены как программы-функции.

2.3. Программа *WOLNA* является головной и осуществляет вызов подпрограммы по вводу характеристик судна и масштаба Бонжана. Затем в цикле производится ввод весовой нагрузки и вызов подпрограммы по удифферентовке, определению усилий и прогибов на тихой воде и волнении.

Результаты расчёта сводятся в общую таблицу.

Ниже приведено описание подпрограмм в порядке обращения к ним по ходу выполнения программы.

2.4. Подпрограмма *WOLWI* вводит общие характеристики судна и волнения, а также значения моментов инерции поперечных сечений судна.

2.5. Подпрограмма *WOLBON* - предназначена для ввода масштаба Бонжана.

Размер матрицы чисел $2I \times 40$, т.е. для каждого из $2I$ теоретических шпангоутов может быть введено 19 пар чисел (d и w). В случае введения меньшего количества пар чисел, остальные места на данном шпангоуте заполняются нулями.

2.6. Подпрограмма *WOLK* - производит ввод данных о составе исходных данных, либо шифр варианта, а также ввод весовой нагрузки по 20 теоретическим отсекам.

2.7. Подпрограмма *TABIS* предназначена для распечатки шапки исходных данных.

Печатается характеристики программы "Волна-82", наименование судна, а также фамилия составителя задачи по вводу весовой нагрузки.

2.8. Подпрограмма *TABL* - предназначена для распечатки исходных данных по общим характеристикам судна и весовой нагрузке. Печатается также сумма поштатейной нагрузки и расчетное положение п.т.

2.9. Подпрограмма *OST* - производит удифферентовку судна на тихой воде, в результате ее работы получаем осадки носом и кормой и массив погруженных площадей шпангоутов.

2.10. Подпрограмма *WOLW* - производит вычисление смоченных площадей шпангоутов на тихой воде, а также вычисляет объемное водоизмещение и положение центра величины.

2.11. Подпрограмма *WOLF* определяет по масштабу Бонжана погруженную часть i -го шпангоута. В случае, если действующая ватерлиния лежит между значениями площадей, введенных в ЭВМ и описывающих масштаб Бонжана, производится линейная интерполяция. Если действующая ватерлиния будет лежать ниже основной линии, либо выше верхней палубы, то смоченная площадь шпангоута принимается равной нулю или максимальной площади до палубы.

2.12. Подпрограмма *MN* - производит вычисление перерезывающих сил и изгибающих моментов.

2.13. Подпрограмма *INTECA* - предназначена для интегрирования внешней нагрузки (сил веса на теоретическую шпацию) при вычислении перерезывающих сил. Интегрирование производится по правилу прямоугольника.

2.14. Подпрограмма *INTECT* - предназначена для интегрирования нагрузки от сил поддержания при вычислении перерезывающих сил, либо интегрирования перерезывающих сил при вычислении изгибающего момента. Подпрограмма производит интегрирование по правилу трапеций.

2.15. Подпрограмма *AKM* находит максимальное значение

изгибающего момента для случаев как положительного массива, так и отрицательного. Если в массиве встречаются как положительные, так и отрицательные значения, находится максимальное значение по абсолютной величине.

2.16. Подпрограмма *PRG* вычисляет значения прогибов по заданным значениям изгибающих моментов и моментов инерции.

2.17. Подпрограмма *P^WW* - производит задание профиля трохондальной волны, удифферентовку и определение усилий и прогибов на вершине и подошве волны.

2.18. Подпрограмма *OSTPV* - производит удифферентовку судна на вершине и подошве волны. В результате выводятся значения погруженных площадей шпангоутов и осадки носом и кормой.

2.19. Подпрограмма *WOLPV* - производит вычисление смоченных площадей шпангоутов, а также вычисляет объемное водоизмещение и положение центра величины на волнении.

2.20. Подпрограмма *FFRT1* - предназначена для распечатки результатов расчёта в табличной форме, где выводятся значения перерезывающих сил, изгибающих моментов и прогибов на каждом теоретическом шпангоуте для случаев нахождения судна на тихой воде, вершине и подошве волны.

Распечатываются также для каждого из положений судна осадки носом, кормой и дифферент.

3. ПОДГОТОВКА И ВВОД ИСХОДНОЙ ИНФОРМАЦИИ

3.1. При вводе исходной информации используются формат *F*, формат *A* и оператор *NAMELIST*

Оператор *NAMELIST* предоставляет довольно широкие возможности при перфорации исходных данных.

Данные, которые вводятся в ЭЕМ с помощью оператора *READ(x)* должны быть подготовлены в специальном виде (здесь *x* - имя списка *NAMELIST*). Первым символом каждой записи должен быть пробел, вторым символом - символ *&*, затем следует имя списка *NAMELIST* с последующим пробелом.

Например, если *ABC* - имя списка *NAMELIST*, то первая записи должна содержать символы *&ABC*, затем размещаются данные,

разделенные запятыми, а конец данных указывается символами $\&END$.

Каждое данное готовится в одном из следующих форм:

ИМЬ ПЕРЕМЕННОЙ = КОНСТАНТА;

ИМЯ ЭЛЕМЕНТА МАССИВА = КОНСТАНТА;

ИМЯ МАССИВА = СПИСОК КОНСТАНТ,

где КОНСТАНТА - целая, вещественная, текстовая константа

СПИСОК КОНСТАНТ - совокупность констант, разделенных запятыми. Количество констант не должно превышать количество элементов в массиве. Если N последовательных констант имеют одно и то же значение, то они могут быть записаны в виде:

N * КОНСТАНТА

Например, запись $3 * 3.5I$ идентична записи $3.5I, 3.5I, 3.5I$

Ниже описаны правила перфорации массивов исходных данных.

Последовательность описания соответствует последовательности записи информации на бланки, перфорации и ввода в ЭВМ.

3.2. На первой карте указывается название судна, для которого производится расчёт. Например, на ЭВМ ставится задача для судна "Ленинский комсомол". В этом случае должна быть отперфорирована карта (формат перфорации - $2\phi A4$)

ЛЕНИНСКИЙ КОМСОМОЛ

Формат $2\phi A4$ означает, что на карте может быть отперфорировано не более 80 символов.

3.3. Массив общих характеристик судна и волнения состоит из 7 чисел и ввод производится по списку *NAMELIST* следующего вида:

_____ *NAMELIST*/XR/ALR, GSA, CG, HW, LW, TN1, TK1

Перечислим характеристики в порядке их следования:

ALR - длина судна расчётная (между перпендикулярами), м;

GSA - удельный вес воды, тс/м³;

CG - коэффициент выступающих частей;

HW - высота расчётной волны, м;

LW - длина расчётной волны, м;

TN1 - осадка носом по d_n , м; ($d_n \approx \frac{D}{2}$)

TK1 - осадка кормой по d_k , м ($d_k \approx \frac{D}{2}$)

3.4. Ввод массива моментов инерции производится по списку следующего вида:

_____ *NAMELIST*/PR/DMI/RP/DE, DMIMAX

Здесь DMi - массив (2I число) значений моментов инерции на каждом теоретическом шпангоуте, m^4 ;
 DE - модуль Юнга, $тс/м^2$;
 $DMIMAX$ - максимальное значение массива моментов инерции, m^4 .

3.5. Информация по масштабу Бонжана вводится для каждого теоретического шпангоута (2I группа массивов).

На первой перфокарте каждой группы в формате /3 набирается число ватерлиний, для которых снимаются значения площадей, начиная с осадки $d = 0,0$ м.

На каждой последующей перфокарте в формате F 6.3 и F 10.3 заносятся значения осадок и соответствующих им площадей с масштаба Бонжана.

Количество осадок и соответствующих им площадей не должно превышать 19.

3.6. Исходные данные по весовой нагрузке состоят из отдельных массивов, соответственно числу вариантов загрузки судна.

На перфокарте в формате /4 набирается число рассчитываемых вариантов загрузки.

Перед каждым массивом весовой нагрузки в формате 20A4 набирается текстовая информация о варианте нагрузки, либо о составителе.

Ввод массива весовой нагрузки производится по описку следующего вида

```
..... NAMELIST/PR/D(21)
```

где P - массив числа тонн, приходящихся на каждую теоретическую шпангоут, тс.

Последними в исходной информации следует две карты:

1*

11

3.7. Для вызова программы с диска должны быть набиты следующие карты:

```
11GGDDJOB 'ЗАКАЗНИК','ЖУРАВЛЕВ',MSCLEVEL=(1,1)REGION=250K
11JOB18 DD DSN=LIB26R, DISP=SHR, UNIT=8650, VOL=SER=VALERY
11 VOLNA PROC
11 F EXEC PGM=VOLNA
11 SYSPRINT DD SYSOUT=A
11 FTSFOOI DD SYSOUT=A
```

ПРИЛОЖЕНИЕ 2
(продолжение)

```

//FT06F001 DD SYSOUT=A
//FT14F001 DD DSN=&F14, DISP=(MOD,PASS)UNIT=SYS30, SPACE=(TRK(100))
//FT01F001 DD DDNAME=IN
//PEND
//EXEC VOLNA
//F,IN DD *
//

```

Здесь *LIBZGR* - имя личной библиотеки на диске *VALERY*,
в которой находится загрузочный модуль,

&F14 - имя файла последовательного доступа, в котором
содержатся исходные данные задачи.

Затем следуют все карты, подготовка и последовательность
которых была описана ранее.

ТАБЛИЦЫ ИНТЕГРАЛЬНЫХ КОЭФФИЦИЕНТОВ СИЛ
РАСПРЕДЕЛЕННОГО ВЕСА КОРПУСА

1. Интегральные коэффициенты сил веса - α_k
приведены в табл. 1 (сухогрузы), в табл. 3
(танкеры)
2. Интегральные коэффициенты моментов сил веса - β_k
приведены в табл. 2 (сухогрузы), в табл. 4
(танкеры).

Таблица I

Интегральные коэффициенты Q_k сил
распределенного веса корпуса (сухогрузы)

$\frac{x}{L}$	$Q_k = 0,60$	$Q_k = 0,65$	$Q_k = 0,70$	$Q_k = 0,75$
0,00	0,000	0,000	0,000	0,000
0,05	0,040	0,039	0,038	0,037
0,10	0,075	0,074	0,072	0,071
0,15	0,118	0,116	0,114	0,111
0,20	0,166	0,163	0,161	0,156
0,25	0,219	0,216	0,211	0,205
0,30	0,277	0,273	0,266	0,260
0,35	0,338	0,333	0,323	0,316
0,40	0,400	0,395	0,384	0,375
0,45	0,465	0,456	0,445	0,434
0,50	0,528	0,518	0,505	0,492
0,55	0,590	0,580	0,576	0,552
0,60	0,653	0,642	0,627	0,610
0,65	0,712	0,701	0,687	0,670
0,70	0,771	0,760	0,747	0,728
0,75	0,825	0,816	0,804	0,787
0,80	0,876	0,869	0,859	0,845
0,85	0,920	0,915	0,909	0,898
0,90	0,956	0,953	0,951	0,945
0,95	0,983	0,982	0,981	0,980
1,00	1,000	1,000	1,000	0,999

ПРИЛОЖЕНИЕ 3
(продолжение)

Таблица 2

Интегральные коэффициенты β_k моментов
сил распределенного веса корпуса (сухогрузы)

$\frac{x}{L}$	$q_0=0,60$	$q_0=0,65$	$q_0=0,70$	$q_0=0,75$
0,00	0,000	0,0000	0,000	0,000
0,05	0,038	0,038	0,038	0,038
0,10	0,058	0,058	0,058	0,058
0,15	0,078	0,078	0,078	0,078
0,20	0,099	0,099	0,099	0,099
0,25	0,118	0,118	0,118	0,118
0,30	0,139	0,139	0,139	0,139
0,35	0,160	0,160	0,160	0,160
0,40	0,180	0,180	0,180	0,180
0,45	0,202	0,202	0,202	0,202
0,50	0,225	0,225	0,225	0,225
0,55	0,248	0,248	0,248	0,248
0,60	0,272	0,272	0,272	0,272
0,65	0,297	0,297	0,297	0,295
0,70	0,322	0,322	0,320	0,319
0,75	0,350	0,348	0,345	0,343
0,80	0,379	0,376	0,372	0,370
0,85	0,410	0,406	0,400	0,397
0,90	0,443	0,439	0,432	0,427
0,95	0,481	0,476	0,469	0,461
1,00	0,525	0,519	0,510	0,501

Таблица 3

Интегральные коэффициенты Q_k для распределенного
веса корпуса (танкеры, рудовозы)

$\frac{x}{l}$	$C_c=0,70$	$C_c=0,75$	$C_c=0,80$
0,00	0,000	0,000	0,000
0,05	0,038	0,038	0,037
0,10	0,075	0,075	0,072
0,15	0,119	0,116	0,114
0,20	0,170	0,165	0,162
0,25	0,225	0,219	0,215
0,30	0,282	0,275	0,268
0,35	0,340	0,331	0,324
0,40	0,399	0,389	0,381
0,45	0,457	0,446	0,437
0,50	0,517	0,504	0,494
0,55	0,576	0,563	0,551
0,60	0,636	0,620	0,606
0,65	0,695	0,678	0,663
0,70	0,752	0,735	0,720
0,75	0,809	0,792	0,775
0,80	0,862	0,848	0,832
0,85	0,911	0,901	0,889
0,90	0,952	0,946	0,940
0,95	0,981	0,978	0,977
1,00	1,000	1,000	1,000

ПРИЛОЖЕНИЕ 3
(продолжение)

Таблица 4

Интегральные коэффициенты δ_K моментов сил
распределенного веса корпуса (танкеры, рудовозы)

$\frac{x}{L}$	$C_K = 0,700$	$C_K = 0,750$	$C_K = 0,800$
0,00	0,000	0,000	0,000
0,05	0,038	0,038	0,038
0,10	0,057	0,057	0,057
0,15	0,077	0,077	0,077
0,20	0,097	0,097	0,097
0,25	0,117	0,117	0,117
0,30	0,138	0,138	0,138
0,35	0,160	0,160	0,160
0,40	0,183	0,183	0,183
0,45	0,205	0,205	0,205
0,50	0,230	0,230	0,230
0,55	0,253	0,253	0,253
0,60	0,277	0,277	0,277
0,65	0,301	0,301	0,301
0,70	0,325	0,325	0,325
0,75	0,353	0,352	0,351
0,80	0,379	0,377	0,375
0,85	0,408	0,403	0,400
0,90	0,439	0,433	0,428
0,95	0,475	0,468	0,460
1,00	0,507	0,509	0,501

ТАБЛИЦЫ ИНТЕГРАЛЬНЫХ КОЭФФИЦИЕНТОВ
СИЛ ПОДДЕРЖАНИЯ

1. Интегральные коэффициенты сил поддержания $A_{осп}$ приведены в табл. 1, поправка к ним $a_{осп}$ в табл. 2.
2. Интегральные коэффициенты моментов сил поддержания $B_{осп}$ приведены в табл. 3, поправка к ним $b_{осп}$ в табл. 4

ПРИЛОЖЕНИЕ 4
(продолжение)

Таблица I
Интегральные коэффициенты сил поддержания $A_{осп}$

Относительная осадка $\bar{d} = 0,40$					
$\frac{x}{L}$	$C_g = 0,60$	$C_g = 0,65$	$C_g = 0,70$	$C_g = 0,75$	$C_g = 0,80$
0,00	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
0,05	0,0035	0,0040	0,0040	0,0060	0,0040
0,10	0,0180	0,0175	0,0210	0,0235	0,0275
0,15	0,0460	0,0450	0,0510	0,0570	0,0630
0,20	0,0915	0,0880	0,0965	0,1030	0,1090
0,25	0,1505	0,1410	0,1515	0,1590	0,1640
0,30	0,2165	0,2060	0,2175	0,2190	0,2240
0,35	0,2905	0,2785	0,2860	0,2840	0,2855
0,40	0,3700	0,3550	0,3550	0,3490	0,3480
0,45	0,4490	0,4325	0,4245	0,4150	0,4090
0,50	0,5305	0,5100	0,4945	0,4815	0,4710
0,55	0,6120	0,5879	0,5625	0,5490	0,5330
0,60	0,6910	0,6660	0,6320	0,6150	0,5950
0,65	0,7650	0,7410	0,7010	0,6820	0,6665
0,70	0,8420	0,8090	0,7685	0,7480	0,7185
0,75	0,8900	0,8725	0,8320	0,8115	0,7800
0,80	0,9340	0,9250	0,895	0,8700	0,8390
0,85	0,9675	0,9630	0,9380	0,9220	0,8940
0,90	0,9890	0,9860	0,9740	0,9610	0,9410
0,95	0,9990	0,9980	0,9955	0,9880	0,9850
1,00	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000

Продолжение табл. I

$\frac{x}{L}$	Относительная осадка $\bar{d} = 50$				
	$C_k = 0,60$	$C_k = 0,65$	$C_k = 0,70$	$C_k = 0,75$	$C_k = 0,80$
0,00	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
0,05	0,0035	0,0040	0,0040	0,0055	0,0045
0,10	0,0180	0,0175	0,0210	0,0235	0,0270
0,15	0,0460	0,0450	0,0510	0,0560	0,0620
0,20	0,0890	0,0880	0,0960	0,1020	0,1085
0,25	0,1445	0,1430	0,1525	0,1590	0,1640
0,30	0,2130	0,2080	0,2175	0,2200	0,2225
0,35	0,2885	0,2775	0,2860	0,2850	0,2850
0,40	0,3675	0,3535	0,3550	0,3490	0,3460
0,45	0,4470	0,4310	0,4245	0,4150	0,4080
0,50	0,5280	0,5070	0,4945	0,4815	0,4700
0,55	0,6080	0,5830	0,5630	0,5480	0,5320
0,60	0,6875	0,6610	0,6325	0,6140	0,5940
0,65	0,7615	0,7360	0,7025	0,6810	0,6560
0,70	0,8300	0,8055	0,7685	0,7460	0,7180
0,75	0,8880	0,8690	0,8325	0,8100	0,7790
0,80	0,9350	0,9215	0,8900	0,8690	0,8390
0,85	0,9690	0,9610	0,9385	0,9230	0,8945
0,90	0,9900	0,9860	0,9740	0,9620	0,9430
0,95	0,9990	0,9990	0,9955	0,9885	0,9850
1,00	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000

Продолжение табл. I

Относительная осадка $\bar{d} = 0,60$					
$\frac{x}{L}$	$C_x = 0,60$	$C_x = 0,65$	$C_x = 0,70$	$C_x = 0,75$	$C_x = 0,80$
0,0	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
0,05	0,0040	0,0040	0,0040	0,0050	0,0050
0,10	0,0190	0,0190	0,0210	0,0230	0,0270
0,15	0,0465	0,0475	0,0510	0,0560	0,0605
0,20	0,0895	0,0910	0,0960	0,1020	0,1080
0,25	0,1435	0,1455	0,1530	0,1570	0,1630
0,30	0,2100	0,2110	0,2165	0,2185	0,2220
0,35	0,2850	0,2810	0,2855	0,2840	0,2840
0,40	0,3645	0,3560	0,3550	0,3490	0,3455
0,45	0,4445	0,4305	0,4240	0,4150	0,4070
0,50	0,5260	0,5070	0,4940	0,4810	0,4695
0,55	0,6060	0,5825	0,5620	0,5470	0,5315
0,60	0,6860	0,6590	0,6320	0,6135	0,5940
0,65	0,7610	0,7320	0,7020	0,6800	0,6560
0,70	0,8300	0,8015	0,7700	0,7450	0,7180
0,75	0,8875	0,8650	0,8340	0,8090	0,7790
0,80	0,9350	0,9185	0,8915	0,8680	0,8390
0,85	0,9690	0,9590	0,9395	0,9235	0,8955
0,90	0,9900	0,9850	0,9740	0,9630	0,9450
0,95	0,9985	0,9980	0,9955	0,9890	0,9850
1,00	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000

Продолжение табл. I

Относительная осадка $\bar{a} = 0,70$					
$\frac{X}{L}$	$C_k = 0,60$	$C_k = 0,65$	$C_k = 0,70$	$C_k = 0,75$	$C_k = 0,80$
0,00	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
0,05	0,0045	0,0045	0,0040	0,0040	0,0055
0,10	0,0195	0,0210	0,0210	0,0235	0,0265
0,15	0,0480	0,0500	0,0510	0,0550	0,0605
0,20	0,0900	0,0985	0,0965	0,1020	0,1070
0,25	0,1440	0,1490	0,1535	0,1565	0,1610
0,30	0,2100	0,2140	0,2160	0,2180	0,2210
0,35	0,2845	0,2840	0,2850	0,2840	0,2830
0,40	0,3650	0,3585	0,3535	0,3490	0,3450
0,45	0,4445	0,4320	0,4225	0,4145	0,4065
0,50	0,5255	0,5070	0,4920	0,4810	0,4860
0,55	0,6050	0,5815	0,5610	0,5465	0,5310
0,60	0,6850	0,6560	0,6310	0,6125	0,5930
0,65	0,7600	0,7290	0,7010	0,6790	0,6550
0,70	0,8285	0,7980	0,7700	0,7440	0,7175
0,75	0,8865	0,8615	0,8360	0,8080	0,7790
0,80	0,9350	0,9155	0,8930	0,8680	0,8390
0,85	0,9630	0,9565	0,9410	0,9240	0,8960
0,90	0,9880	0,9835	0,9755	0,9640	0,9430
0,95	0,9980	0,9980	0,9950	0,9895	0,9830
1,00	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000

Продолжение табл. I

Относительная осадка $\bar{d} = 0,80$					
$\frac{x}{L}$	$c_g = 0,60$	$c_g = 0,65$	$c_g = 0,70$	$c_g = 0,75$	$c_g = 0,80$
0,00	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
0,05	0,0050	0,0050	0,0040	0,0050	0,0055
0,10	0,0210	0,0225	0,0220	0,0240	0,0265
0,15	0,0490	0,0525	0,0525	0,0550	0,0600
0,20	0,0920	0,0970	0,0970	0,1020	0,1070
0,25	0,1460	0,1520	0,1535	0,1570	0,1600
0,30	0,2115	0,2170	0,2160	0,2180	0,2210
0,35	0,2860	0,2870	0,2840	0,2840	0,2820
0,40	0,3650	0,3605	0,3530	0,3490	0,3440
0,45	0,4445	0,4330	0,4220	0,4140	0,4060
0,50	0,5250	0,5070	0,4915	0,4805	0,4860
0,55	0,6050	0,5800	0,5610	0,5460	0,5305
0,60	0,6845	0,6530	0,6310	0,6110	0,5925
0,65	0,7580	0,7250	0,7005	0,6780	0,6545
0,70	0,8270	0,7955	0,7690	0,7430	0,7165
0,75	0,8850	0,8595	0,8350	0,8070	0,7790
0,80	0,9330	0,9130	0,8940	0,8685	0,8400
0,85	0,9670	0,9550	0,9420	0,9250	0,8970
0,90	0,9870	0,9825	0,9755	0,9650	0,9470
0,95	0,9975	0,9975	0,9950	0,9900	0,9850
1,00	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000

ПРИЛОЖЕНИЕ 4
(продолжение)

Продолжение табл. I

Относительная осадка $\bar{d} = 0,90$					
$\frac{x}{L}$	$C_t = 0,60$	$C_t = 0,65$	$C_t = 0,70$	$C_t = 0,75$	$C_t = 0,80$
0,00	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
0,05	0,0060	0,0060	0,0050	0,0060	0,0060
0,10	0,0220	0,0245	0,0235	0,0240	0,0265
0,15	0,0510	0,0545	0,0550	0,0560	0,0600
0,20	0,0945	0,1000	0,0990	0,1020	0,1070
0,25	0,1490	0,1550	0,1540	0,1570	0,1600
0,30	0,2150	0,2200	0,2155	0,2180	0,2200
0,35	0,2870	0,2880	0,2830	0,2835	0,2810
0,40	0,3650	0,3615	0,3520	0,3490	0,3430
0,45	0,4445	0,4340	0,4210	0,4140	0,4050
0,50	0,5240	0,5070	0,4910	0,4800	0,4670
0,55	0,6040	0,5800	0,5595	0,5460	0,5300
0,60	0,6840	0,6515	0,6300	0,6105	0,5920
0,65	0,7575	0,7240	0,6990	0,7665	0,6540
0,70	0,8250	0,7940	0,7680	0,7420	0,7160
0,75	0,8830	0,8570	0,8340	0,8065	0,7790
0,80	0,9310	0,9130	0,8935	0,8690	0,8410
0,85	0,9655	0,9545	0,9420	0,9250	0,8985
0,90	0,9860	0,9820	0,9755	0,9650	0,9480
0,95	0,9960	0,9965	0,9950	0,9900	0,9850
1,00	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000

Продолжение табл. I

Относительная осадка $\bar{d} = 1,00$					
$\frac{x}{L}$	$C_c = 0,60$	$C_c = 0,65$	$C_c = 0,70$	$C_c = 0,75$	$C_c = 0,80$
0,00	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
0,05	0,0070	0,0070	0,0065	0,0065	0,0060
0,10	0,0255	0,0270	0,0250	0,0250	0,0280
0,15	0,0555	0,0580	0,0565	0,0565	0,0610
0,20	0,1010	0,1025	0,1010	0,1020	0,1070
0,25	0,1540	0,1580	0,1540	0,1570	0,1590
0,30	0,2170	0,2200	0,2155	0,2180	0,2190
0,35	0,2890	0,2890	0,2825	0,2830	0,2805
0,40	0,3650	0,3610	0,3510	0,3480	0,3430
0,45	0,4440	0,4340	0,4200	0,4135	0,4050
0,50	0,5230	0,5060	0,4900	0,4800	0,4670
0,55	0,6020	0,5780	0,5590	0,5445	0,5290
0,60	0,6815	0,6510	0,6280	0,6100	0,5920
0,65	0,7550	0,7230	0,6980	0,6750	0,6540
0,70	0,8230	0,7935	0,7665	0,7410	0,7160
0,75	0,8810	0,8570	0,8330	0,8060	0,7790
0,80	0,9280	0,9130	0,8925	0,8690	0,8415
0,85	0,9630	0,9550	0,9420	0,9250	0,8990
0,90	0,9850	0,9820	0,9760	0,9650	0,9490
0,95	0,9960	0,9960	0,9950	0,9900	0,9850
1,00	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000

Продолжение табл. I

Относительная осадка $\bar{d} = 1,10$					
$\frac{x}{L}$	$C_b = 0,60$	$C_b = 0,65$	$C_b = 0,70$	$C_b = 0,75$	$C_b = 0,80$
0,00	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
0,05	0,0100	0,0100	0,0085	0,0080	0,0080
0,10	0,0290	0,0290	0,0280	0,0260	0,0295
0,15	0,0595	0,0610	0,0590	0,0570	0,0615
0,20	0,1105	0,1050	0,1015	0,1025	0,1065
0,25	0,1580	0,1590	0,1545	0,1570	0,1590
0,30	0,2210	0,2210	0,2150	0,2180	0,2180
0,35	0,2910	0,2880	0,2810	0,2825	0,2900
0,40	0,3650	0,3590	0,3490	0,3480	0,3420
0,45	0,4430	0,4320	0,4180	0,4130	0,4040
0,50	0,5215	0,5045	0,4880	0,4790	0,4660
0,55	0,5995	0,5775	0,5570	0,5440	0,5285
0,60	0,6780	0,6500	0,6270	0,6090	0,5910
0,65	0,7515	0,7220	0,6970	0,6740	0,6540
0,70	0,8200	0,7920	0,7650	0,7400	0,7160
0,75	0,8780	0,8560	0,8310	0,8060	0,7990
0,80	0,9250	0,9120	0,8910	0,8690	0,8420
0,85	0,9610	0,9540	0,9305	0,9250	0,9000
0,90	0,9840	0,9815	0,9740	0,9650	0,9500
0,95	0,9960	0,9950	0,9950	0,9900	0,9850
1,00	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000

ПРИЛОЖЕНИЕ 4
(продолжение)

Продолжение табл. I

Относительная осадка $\bar{d}=1,20$

$\frac{x}{L}$	$C_{\bar{d}}=0,60$	$C_{\bar{d}}=0,65$	$C_{\bar{d}}=0,70$	$C_{\bar{d}}=0,75$	$C_{\bar{d}}=0,80$
0,00	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
0,05	0,0125	0,0125	0,0100	0,0085	0,0100
0,10	0,0335	0,0320	0,0300	0,0275	0,0300
0,15	0,0640	0,0630	0,0605	0,0580	0,0620
0,20	0,1095	0,1060	0,1030	0,1030	0,1065
0,25	0,1615	0,1600	0,1550	0,1570	0,1585
0,30	0,2240	0,2210	0,2145	0,2180	0,2170
0,35	0,2920	0,2870	0,2790	0,2825	0,2790
0,40	0,3650	0,3570	0,3470	0,3480	0,3410
0,45	0,4425	0,4285	0,4165	0,4125	0,4035
0,50	0,5200	0,5010	0,4865	0,4785	0,4660
0,55	0,5965	0,5745	0,5555	0,5440	0,5275
0,60	0,6730	0,6480	0,6250	0,6080	0,5905
0,65	0,7480	0,7190	0,6950	0,6730	0,6525
0,70	0,8160	0,7900	0,7640	0,7390	0,7150
0,75	0,8750	0,8535	0,8310	0,8050	0,7780
0,80	0,9220	0,9100	0,8900	0,8630	0,8420
0,85	0,9585	0,9525	0,9390	0,9250	0,9010
0,90	0,9830	0,9800	0,9730	0,9650	0,9510
0,95	0,9960	0,9950	0,9940	0,9900	0,9850
1,00	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000

ПРИЛОЖЕНИЕ 4
(продолжение)

Продолжение табл. I

Относительная осадка $\bar{d} = 1,30$					
$\frac{x}{L}$	$C_g = 0,60$	$C_g = 0,65$	$C_g = 0,70$	$C_g = 0,75$	$C_g = 0,80$
0,00	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
0,05	0,0150	0,0150	0,0125	0,0090	0,0120
0,10	0,0360	0,0350	0,0330	0,0280	0,0320
0,15	0,0690	0,0660	0,0640	0,0590	0,0630
0,20	0,1135	0,1095	0,1065	0,1030	0,1065
0,25	0,1660	0,1610	0,1550	0,1570	0,1580
0,30	0,2270	0,2210	0,2125	0,2180	0,2160
0,35	0,2930	0,2850	0,2760	0,2825	0,2780
0,40	0,3660	0,3530	0,3430	0,3480	0,3400
0,45	0,4420	0,4250	0,4130	0,4120	0,4030
0,50	0,5170	0,4970	0,4835	0,4780	0,4655
0,55	0,5940	0,5686	0,5530	0,5430	0,5275
0,60	0,6690	0,6405	0,6230	0,6070	0,5905
0,65	0,7440	0,7115	0,6930	0,6720	0,6525
0,70	0,8125	0,7835	0,7625	0,7380	0,7145
0,75	0,8715	0,8495	0,8290	0,8030	0,7780
0,80	0,9190	0,9040	0,8825	0,8670	0,8420
0,85	0,9560	0,9485	0,9370	0,9250	0,9015
0,90	0,9810	0,9780	0,9715	0,9650	0,9520
0,95	0,9960	0,9950	0,9930	0,9900	0,9850
1,00	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000

ПРИЛОЖЕНИЕ 4
(продолжение)

Таблица 2

Поправка $\alpha_{ост}$ к интегральным коэффициентам
сил поддержания

$\frac{x}{L}$	$C_{\delta} = 0,60$	$C_{\delta} = 0,65$	$C_{\delta} = 0,70$	$C_{\delta} = 0,75$	$C_{\delta} = 0,80$
0,00	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
0,05	0,055	0,060	0,070	0,085	0,105
0,10	0,205	0,220	0,245	0,295	0,335
0,20	0,695	0,750	0,835	0,925	1,045
0,25	0,995	1,050	1,135	1,225	1,310
0,30	1,285	1,310	1,400	1,440	1,410
0,35	1,565	1,585	1,585	1,520	1,410
0,40	1,795	1,740	1,650	1,520	1,410
0,45	1,940	1,800	1,650	1,520	1,410
0,50	1,990	1,800	1,650	1,520	1,410
0,55	1,940	1,800	1,650	1,520	1,410
0,60	1,785	1,740	1,650	1,520	1,410
0,65	1,550	1,580	1,590	1,520	1,410
0,70	1,285	1,325	1,395	1,440	1,410
0,75	1,00	1,055	1,130	1,220	1,305
0,80	0,700	0,755	0,825	0,925	1,040
0,85	0,435	0,470	0,515	0,595	0,715
0,90	0,205	0,220	0,250	0,290	0,355
0,95	0,055	0,065	0,070	0,085	0,105
1,00	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

ПРИЛОЖЕНИЕ 4
(продолжение)

Таблица 3

Интегральные коэффициенты моментов сил
поддержания $B_{осп}$

Относительная осадка $\bar{d} = 0,40$					
$\frac{x}{L}$	$C_g = 0,60$	$C_g = 0,65$	$C_g = 0,70$	$C_g = 0,75$	$C_g = 0,80$
0,00	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
0,05	0,0250	0,0250	0,0250	0,0250	0,0250
0,10	0,0360	0,0370	0,0375	0,0345	0,0375
0,15	0,0495	0,0501	0,0510	0,0480	0,0520
0,20	0,0640	0,0660	0,0660	0,0645	0,0675
0,25	0,0795	0,0815	0,0810	0,0825	0,0855
0,30	0,0965	0,0990	0,1000	0,1025	0,1055
0,35	0,1145	0,1180	0,1200	0,1240	0,1270
0,40	0,1330	0,1390	0,1410	0,1460	0,1500
0,45	0,1535	0,1610	0,1640	0,1690	0,1730
0,50	0,1750	0,1845	0,1880	0,1930	0,1970
0,55	0,1980	0,2080	0,2130	0,2170	0,2210
0,60	0,2220	0,2330	0,2370	0,2410	0,2450
0,65	0,2430	0,2600	0,2620	0,2650	0,2695
0,70	0,2750	0,2890	0,2880	0,2890	0,2940
0,75	0,3055	0,3190	0,3140	0,3145	0,3195
0,80	0,3410	0,3500	0,3410	0,3410	0,3455
0,85	0,3735	0,3830	0,3710	0,3690	0,3735
0,90	0,4200	0,4200	0,4060	0,4030	0,4035
0,95	0,4665	0,4600	0,4490	0,4420	0,4390
1,00	0,5155	0,5050	0,4950	0,4860	0,4790

ПРИЛОЖЕНИЕ 4
 (продолжение)

Продолжение табл. 3

$\frac{x}{L}$	Относительная осадка $\bar{d} = 0,50$				
	$C_b = 0,60$	$C_b = 0,65$	$C_b = 0,70$	$C_b = 0,75$	$C_b = 0,80$
0,00	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
0,05	0,0250	0,0250	0,0250	0,0250	0,0250
0,10	0,0350	0,0290	0,0350	0,0350	0,0375
0,15	0,0485	0,0470	0,0485	0,0490	0,0515
0,20	0,0635	0,0630	0,0640	0,0650	0,0675
0,25	0,0795	0,0800	0,0810	0,0830	0,0860
0,30	0,0965	0,0980	0,1010	0,1030	0,1060
0,35	0,1145	0,1180	0,1205	0,1240	0,1270
0,40	0,1335	0,1385	0,1415	0,1460	0,1500
0,45	0,1540	0,1600	0,1640	0,1690	0,1730
0,50	0,1755	0,1825	0,1870	0,1920	0,1970
0,55	0,1985	0,2055	0,2110	0,2160	0,2210
0,60	0,2225	0,2300	0,2350	0,2400	0,2450
0,65	0,2485	0,2550	0,2600	0,2640	0,2690
0,70	0,2750	0,2810	0,2855	0,2890	0,2930
0,75	0,3060	0,3100	0,3110	0,3140	0,3185
0,80	0,3405	0,3420	0,3385	0,3410	0,3445
0,85	0,3780	0,3760	0,3700	0,3690	0,3720
0,90	0,4200	0,4140	0,4060	0,4025	0,4020
0,95	0,4665	0,4580	0,4475	0,4410	0,4375
1,00	0,5160	0,5050	0,4950	0,4860	0,4785

ПРИЛОЖЕНИЕ 4
(продолжение)

Продолжение табл. 3

Относительная осадка $\bar{d} = 0,60$					
$\frac{x}{L}$	$C_b = 0,60$	$C_b = 0,65$	$C_b = 0,70$	$C_b = 0,75$	$C_b = 0,80$
0,00	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
0,05	0,0250	0,0250	0,0250	0,0250	0,0250
0,10	0,0350	0,0320	0,0330	0,0350	0,0375
0,15	0,0430	0,0460	0,0475	0,0490	0,0515
0,20	0,0630	0,0615	0,0640	0,0650	0,0675
0,25	0,0795	0,0795	0,0815	0,0840	0,0850
0,30	0,0970	0,0980	0,1030	0,1030	0,1060
0,35	0,1145	0,1175	0,1205	0,1245	0,1270
0,40	0,1335	0,1335	0,1415	0,1460	0,1500
0,45	0,1540	0,1600	0,1640	0,1690	0,1730
0,50	0,1755	0,1820	0,1865	0,1915	0,1970
0,55	0,1990	0,2055	0,2100	0,2150	0,2210
0,60	0,2230	0,2290	0,2340	0,2390	0,2450
0,65	0,2490	0,2540	0,2585	0,2635	0,2690
0,70	0,2750	0,2795	0,2830	0,2880	0,2930
0,75	0,3060	0,3070	0,3090	0,3130	0,3180
0,80	0,3405	0,3380	0,3370	0,3395	0,3440
0,85	0,3780	0,3720	0,3700	0,3690	0,3715
0,90	0,4200	0,4120	0,4060	0,4020	0,4010
0,95	0,4665	0,4575	0,4470	0,4410	0,4365
1,00	0,5160	0,5050	0,4950	0,4850	0,4780

ПРИЛОЖЕНИЕ 4
 (продолжение)

Продолжение табл. 3

Относительная осадка $\bar{d} = 0,70$					
$\frac{x}{L}$	$C_d = 0,60$	$C_d = 0,65$	$C_d = 0,70$	$C_d = 0,75$	$C_d = 0,80$
0,00	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
0,05	0,0250	0,0250	0,0250	0,0250	0,0250
0,10	0,0355	0,0355	0,0340	0,0360	0,0375
0,15	0,0495	0,0470	0,0480	0,0495	0,0520
0,20	0,0640	0,0625	0,0650	0,0660	0,0675
0,25	0,0800	0,0800	0,0820	0,0840	0,0855
0,30	0,0970	0,0990	0,1010	0,1035	0,1065
0,35	0,1150	0,1190	0,1210	0,1245	0,1280
0,40	0,1340	0,1400	0,1415	0,1460	0,1500
0,45	0,1550	0,1610	0,1640	0,1690	0,1735
0,50	0,1770	0,1830	0,1870	0,1915	0,1970
0,55	0,2065	0,2060	0,2100	0,2150	0,2210
0,60	0,2245	0,2300	0,2330	0,2395	0,2450
0,65	0,2500	0,2550	0,2580	0,2640	0,2700
0,70	0,2770	0,2810	0,2825	0,2880	0,2930
0,75	0,3070	0,3080	0,3080	0,3125	0,3180
0,80	0,3405	0,3390	0,3370	0,3390	0,3435
0,85	0,3780	0,3730	0,3700	0,3680	0,3700
0,90	0,4200	0,4130	0,4050	0,4020	0,4000
0,95	0,4665	0,4575	0,4460	0,4400	0,4355
1,00	0,5160	0,5050	0,4950	0,4850	0,4770

ПРИЛОЖЕНИЕ 4
 (продолжение)

Продолжение табл. 3

Относительная осадка $\bar{d} = 0,80$					
$\frac{x}{L}$	$C_{\delta} = 0,60$	$C_{\delta} = 0,65$	$C_{\delta} = 0,70$	$C_{\delta} = 0,75$	$C_{\delta} = 0,80$
0,00	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
0,05	0,0250	0,0250	0,0250	0,0250	0,0250
0,10	0,0370	0,0350	0,0350	0,0360	0,0375
0,15	0,0510	0,0490	0,0500	0,0500	0,0520
0,20	0,0665	0,0650	0,0665	0,0660	0,0675
0,25	0,0820	0,0820	0,0840	0,0845	0,0860
0,30	0,0995	0,1005	0,1020	0,1040	0,1065
0,35	0,1175	0,1205	0,1220	0,1250	0,1275
0,40	0,1365	0,1405	0,1430	0,1470	0,1500
0,45	0,1570	0,1620	0,1650	0,1690	0,1740
0,50	0,1795	0,1850	0,1880	0,1920	0,1975
0,55	0,2055	0,2070	0,2110	0,2160	0,2210
0,60	0,2260	0,2315	0,2340	0,2400	0,2450
0,65	0,2515	0,2565	0,2585	0,2640	0,2700
0,70	0,2785	0,2815	0,2830	0,2880	0,2930
0,75	0,3075	0,3090	0,3080	0,3125	0,3180
0,80	0,3405	0,3400	0,3370	0,3390	0,3430
0,85	0,3775	0,3735	0,3700	0,3670	0,3700
0,90	0,4190	0,4135	0,4050	0,4005	0,3990
0,95	0,4655	0,4580	0,4665	0,4400	0,4340
1,00	0,5150	0,5050	0,4950	0,4850	0,4770

ПРИЛОЖЕНИЕ 4
 (продолжение)

Продолжение табл. 3

Относительная осадка $\bar{d} = 0,90$					
$\frac{X}{L}$	$C_g = 0,60$	$C_g = 0,65$	$C_g = 0,70$	$C_g = 0,75$	$C_g = 0,80$
0,00	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
0,05	0,0250	0,0250	0,0250	0,0250	0,0250
0,10	0,0380	0,0360	0,0360	0,0360	0,0370
0,15	0,0525	0,0510	0,0501	0,0510	0,0520
0,20	0,0690	0,0670	0,0680	0,0670	0,0675
0,25	0,0850	0,0850	0,0850	0,0855	0,0870
0,30	0,1035	0,1030	0,1040	0,1050	0,1070
0,35	0,1205	0,1220	0,1235	0,1260	0,1285
0,40	0,1400	0,1420	0,1445	0,1475	0,1500
0,45	0,1605	0,1635	0,1665	0,1700	0,1740
0,50	0,1815	0,1860	0,1890	0,1930	0,1975
0,55	0,2050	0,2090	0,2120	0,2160	0,2210
0,60	0,2280	0,2330	0,2355	0,2400	0,2450
0,65	0,2525	0,2580	0,2600	0,2640	0,2700
0,70	0,2785	0,2820	0,2840	0,2880	0,2930
0,75	0,3080	0,3100	0,3090	0,3125	0,3180
0,80	0,3410	0,3400	0,3370	0,3390	0,3425
0,85	0,3770	0,3730	0,3700	0,3770	0,3700
0,90	0,4190	0,4140	0,4060	0,4000	0,3980
0,95	0,4650	0,4580	0,4470	0,4400	0,4330
1,00	0,5150	0,5050	0,4950	0,4850	0,4760

ПРИЛОЖЕНИЕ 4
(продолжение)

Продолжение табл. 3

$\frac{x}{L}$	Относительная осадка $\bar{d} = 1,00$				
	$q = 0,60$	$q = 0,65$	$q = 0,70$	$q = 0,75$	$q = 0,80$
0,00	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
0,05	0,0250	0,0250	0,0250	0,0250	0,0250
0,10	0,0400	0,0375	0,0370	0,0370	0,0375
0,15	0,0550	0,0528	0,0503	0,0515	0,0525
0,20	0,0710	0,0690	0,0695	0,0680	0,0690
0,25	0,0870	0,0860	0,0870	0,0860	0,0880
0,30	0,1040	0,1045	0,1055	0,1055	0,1075
0,35	0,1230	0,1235	0,1250	0,1265	0,1285
0,40	0,1430	0,1440	0,1455	0,1480	0,1500
0,45	0,1630	0,1655	0,1670	0,1700	0,1730
0,50	0,1840	0,1875	0,1900	0,1930	0,1970
0,55	0,2065	0,2100	0,2130	0,2160	0,2210
0,60	0,2300	0,2340	0,2370	0,2400	0,2450
0,65	0,2545	0,2585	0,2605	0,2640	0,2690
0,70	0,2805	0,2835	0,2845	0,2880	0,2930
0,75	0,3100	0,3100	0,3095	0,3125	0,3170
0,80	0,3420	0,3405	0,3370	0,3390	0,3420
0,85	0,3790	0,3750	0,3695	0,3670	0,3690
0,90	0,4190	0,4150	0,4055	0,4000	0,3980
0,95	0,4645	0,4580	0,4480	0,4400	0,4325
1,00	0,5150	0,5050	0,4950	0,4850	0,4750

ПРИЛОЖЕНИЕ 4
(продолжение)

Продолжение табл. 3

Относительная осадка		$\bar{d} = 1,10$			
$\frac{x}{L}$	$C_{\xi} = 0,60$	$C_{\xi} = 0,65$	$C_{\xi} = 0,70$	$C_{\xi} = 0,75$	$C_{\xi} = 0,80$
0,00	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
0,05	0,0250	0,0250	0,0250	0,0250	0,0250
0,10	0,0405	0,0390	0,0385	0,0380	0,0380
0,15	0,0560	0,0545	0,0504	0,0525	0,0535
0,20	0,0725	0,0710	0,0710	0,0690	0,0700
0,25	0,0895	0,0885	0,0890	0,0870	0,0885
0,30	0,1065	0,1065	0,1075	0,1070	0,1080
0,35	0,1250	0,1260	0,1265	0,1275	0,1285
0,40	0,1445	0,1460	0,1470	0,1490	0,1505
0,45	0,1650	0,1670	0,1680	0,1710	0,1730
0,50	0,1870	0,1890	0,1910	0,1930	0,1970
0,55	0,2090	0,2120	0,2140	0,2165	0,2210
0,60	0,2320	0,2355	0,2370	0,2400	0,2450
0,65	0,2570	0,2600	0,2610	0,2640	0,2690
0,70	0,2830	0,2850	0,2850	0,2880	0,2930
0,75	0,3120	0,3115	0,3100	0,3130	0,3170
0,80	0,3440	0,3415	0,3375	0,3390	0,3420
0,85	0,3810	0,3755	0,3695	0,3670	0,3685
0,90	0,4200	0,4150	0,4055	0,4000	0,3935
0,95	0,4650	0,4580	0,4480	0,4400	0,4310
1,00	0,5140	0,5050	0,4950	0,4850	0,4740

Продолжение табл. 3

Относительная осадка $\bar{d}=1,20$					
$\frac{x}{L}$	$C_g = 0,60$	$C_g = 0,65$	$C_g = 0,70$	$C_g = 0,75$	$C_g = 0,80$
0,00	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
0,05	0,0250	0,0250	0,0250	0,0250	0,0250
0,10	0,0410	0,0410	0,0400	0,0380	0,0385
0,15	0,0580	0,0560	0,0505	0,0530	0,0540
0,20	0,0470	0,0725	0,0725	0,0690	0,0710
0,25	0,0910	0,0900	0,0905	0,0880	0,0890
0,30	0,1085	0,1080	0,1085	0,1070	0,1090
0,35	0,1270	0,1270	0,1280	0,1280	0,1290
0,40	0,1470	0,1470	0,1480	0,1500	0,1505
0,45	0,1680	0,1685	0,1690	0,1720	0,1730
0,50	0,1890	0,1905	0,1915	0,1940	0,1970
0,55	0,2110	0,2135	0,2140	0,2170	0,2210
0,60	0,2340	0,2365	0,2370	0,2410	0,2450
0,65	0,2590	0,2610	0,2610	0,2640	0,2690
0,70	0,2850	0,2800	0,2850	0,2890	0,2930
0,75	0,3140	0,3130	0,3100	0,3130	0,3170
0,80	0,3460	0,3430	0,3375	0,3390	0,3420
0,85	0,3820	0,3770	0,3695	0,3670	0,3680
0,90	0,4215	0,4150	0,4060	0,4000	0,3965
0,95	0,4640	0,4580	0,4490	0,4390	0,4300
1,00	0,5140	0,5050	0,4950	0,4850	0,4740

Продолжение табл. 3

$\frac{x}{L}$	Относительная осадка $\bar{d} = 1,30$				
	$C_g = 0,60$	$C_g = 0,65$	$C_g = 0,70$	$C_g = 0,75$	$C_g = 0,80$
0,00	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
0,05	0,0250	0,0250	0,0250	0,0250	0,0250
0,10	0,0420	0,0420	0,0415	0,0390	0,0390
0,15	0,0535	0,0530	0,0507	0,0540	0,0550
0,20	0,0755	0,0750	0,0740	0,0710	0,0720
0,25	0,0930	0,0920	0,0915	0,0885	0,0900
0,30	0,1110	0,1100	0,1100	0,1085	0,1090
0,35	0,1200	0,1290	0,1295	0,1290	0,1290
0,40	0,1490	0,1490	0,1495	0,1510	0,1510
0,45	0,1700	0,1698	0,1705	0,1730	0,1730
0,50	0,1910	0,1920	0,1925	0,1950	0,1970
0,55	0,2130	0,2150	0,2150	0,2180	0,2210
0,60	0,2360	0,2385	0,2380	0,2410	0,2450
0,65	0,2610	0,2620	0,2615	0,2640	0,2690
0,70	0,2830	0,2870	0,2855	0,2890	0,2930
0,75	0,3160	0,3140	0,3110	0,3130	0,3170
0,80	0,3470	0,3435	0,3380	0,3390	0,3415
0,85	0,3830	0,3770	0,3690	0,3670	0,3670
0,90	0,4220	0,4150	0,4065	0,4000	0,3960
0,95	0,4635	0,4580	0,4495	0,4390	0,4300
1,00	0,5140	0,5050	0,4950	0,4850	0,4740

Таблица 4

Поправка $\delta_{осп}$ к интегральным коэффициентам
моментов сил поддержания

$\frac{x}{h}$	$C_{\delta} = 0,60$	$C_{\delta} = 0,65$	$C_{\delta} = 0,70$	$C_{\delta} = 0,75$	$C_{\delta} = 0,80$
0,00	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
0,05	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015
0,10	0,025	0,030	0,035	0,040	0,045
0,15	0,045	0,060	0,065	0,070	0,080
0,20	0,070	0,080	0,090	0,100	0,120
0,25	0,090	0,110	0,120	0,140	0,180
0,30	0,110	0,135	0,155	0,195	0,270
0,35	0,140	0,170	0,200	0,270	0,355
0,40	0,170	0,215	0,265	0,355	0,405
0,45	0,210	0,270	0,325	0,385	0,440
0,50	0,260	0,325	0,370	0,420	0,460
0,55	0,315	0,365	0,410	0,440	0,470
0,60	0,415	0,415	0,435	0,450	0,480
0,65	0,490	0,485	0,475	0,470	0,490
0,70	0,580	0,565	0,545	0,500	0,500
0,75	0,665	0,655	0,635	0,590	0,545
0,80	0,775	0,745	0,725	0,690	0,640
0,85	0,840	0,835	0,825	0,795	0,765
0,90	0,915	0,910	0,905	0,890	0,875
0,95	0,975	0,970	0,970	0,960	0,955
1,00	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000

ИНСТРУКЦИЯ ПО ПОДГОТОВКЕ И ПЕРФОРАЦИИ
ИСХОДНОЙ ИНФОРМАЦИИ ДЛЯ ПРОГРАММЫ
"ACCISHIP"

I. КРАТКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПРОГРАММЫ

I.1. Программа "ACCISHIP" предназначена для определения перерезывающих сил и изгибающих моментов, возникающих в корпусе судна на тихой воде. Программа позволяет учитывать аварийную ситуацию затопление отсеков, посадку на мель и т.п. Для подготовки исходной информации необходима следующая документация по судну:

паспортные данные (тип судна, главные размерения и т.д.),
чертеж общего расположения судна или иной чертеж, по которому можно определить расположение переборок, центры тяжести устройств и оборудования;

кривые элементов теоретического чертежа;
информация, связанная с изменением весовой нагрузки судна в связи с затоплением отсеков забортной водой, потерей оборудования и устройств и т.п.;

тип грунта, длина и ширина поверхности контакта при посадке судна на мель.

I.2. Программа "ACCISHIP" написана на алгоритмическом языке *FORTRAN* и ориентирована для работы на ЭЦМ серии ЕС. Требуемый объем оперативной памяти ЭЦМ не превышает 64К.

Для работы программы требуются следующие устройства:

резидентный пакет дисков, шт I
устройство ввода перфокарт, шт I
устройство вывода результатов расчета (АЦШ), шт I

2. ПРАВИЛА ПОДГОТОВКИ ИСХОДНОЙ ИНФОРМАЦИИ

2.1. Носителем информации, подготовленной пользователем программы являются перфокарты. Использование для ввода исходных данных оператора *NAMELIST* требует соблюдения определенных правил при подготовке исходной информации.

Вся информация перфорируется на 80-ти колонных перфокартах. Массивы исходных данных вводятся списками. Одним списком можно ввести несколько массивов. Каждый список начинается с новой перфокарты. Первым символом списка должен быть пробел , вторым символом — знак `&`, после которого следует имя списка, далее следует пробел , имя массива и символ присвоения `=` далее перфорируются данные, разделенные запятыми.

Если данные одного списка не помещаются на одной перфокарте, то их перфорация может быть продолжена на других перфокартах. При этом каждая последующая перфокарта начинается с пробела. Не допускается одну часть вводимого числа перфорировать на одной перфокарте, а вторую часть — на другой перфокарте, т.е. нельзя разрывать число при перфорации. Признаком конца списка служит символ.

В программе используются данные целого (*INTEGER*) и действительного (*REAL*) типов. Признаком типа вводимой информации служит имя массива. Если имя массива начинается с одной из букв *I, J, K, L, M, N*, то указанные массивы содержат данные целого типа, в противном случае массив идентифицирует данные действительного типа. В действительных числах целая часть от дробной отделяется точкой.

Бесформатный ввод данных по оператору *NAMELIST* предоставляет в распоряжение пользователя ряд полезных возможностей: если *n* последующих констант имеют одинаковое значение, то они могут быть отперфорированы в виде *n* * константа. Например, если отперфорировать *5 * 4.2*, то это эквивалентно следующей перфорации *4.2, 4.2, 4.2, 4.2, 4.2*;

имеется возможность произвольной корректировки ошибок в подготовленной информации, корректировка допущенных ошибок производится путем добавления в конец массива правильных значений констант с указанием их порядкового номера в массиве.

Пример: необходимо подготовить на перфокартах два массива
 1,3,4,5,6,25,30,47 - массив целых чисел;
 0.3-0.8,1.2,1.2,1.2,2.7 - массив действительных чисел

Первый массив имеет имя *MZ* и вводится списком под именем *KUKU*, второй массив имеет имя *Z* и вводится списком *AU*
 Правильно подготовленная информация имеет вид:

```
┌ & KUKU ─ MZ =
┌ 1,3,4,5,6,25,30,47,
┌ & END
┌ AU ─ Z =
┌ 0,3-0.8,3 * 1.2,2.7
┌ & END
```

Пример: допустим, что в приведенном выше примере третьей константе в массиве *MZ* должно быть присвоено значение - 5, а в массиве *Z* первой константе должно быть присвоено значение 0.5. Правильно подготовленная информация имеет вид:

```
┌ & KUKU ─ MZ =
┌ 1,3,4,5,6,25,30,47
┌ MZ (4)=-5
┌ & END
┌ & AU ─ Z
┌ 0.3-0.8 3*1,2,2.7
┌ Z(1)=0,5
┌ & END
```

3. ИНСТРУКЦИЯ ПО ПОДГОТОВКЕ И ПЕРФОРАЦИИ ИСХОДНОЙ
ИНФОРМАЦИИ

3.1. Вспомогательная (учётная) информация. Вспомогательная информация состоит из двух перфокарт:

карта с шифром решаемой задачи (название судна, дата расчёта, организация, выполнявшая расчёт);

карта с информацией о составителе исходных данных (фамилия составителя, отдел, должность).

Информация на перечисленных картах перфорируется, начиная с первой колонки.

3.2. Порядок следования массивов исходной информации в пакете перфокарт приведен в табл. I.

3.2.1. Массив управляющих констант. Массив управляющих констант включает семь констант:

тип судна *ITC*

$$ITC = \begin{cases} 1 - \text{сухогрузное судно для перевозок генеральных грузов;} \\ 2 - \text{танкер;} \\ 3 - \text{рудовоз} \end{cases}$$

тип машинной установки *ITMU*

Таблица I

Порядок следования массивов исходных данных

Номер массива	Наименование массива	Имя списка	Имя массива	Тип массива
1	Массив управляющих констант			
2	Массив основных характеристик судна			
3	Массив нагрузок, входящих в дедейт			

$ITMU = \begin{cases} 1 - \text{дизельная установка;} \\ 2 - \text{турбина;} \\ 3 - \text{дизель-электрическая установка;} \end{cases}$
тип расположения ($ITPMU$) машинной установки

$ITMU = \begin{cases} 1 - \text{среднее или промежуточное расположение МКО;} \\ 2 - \text{кормовое расположение МКО;} \end{cases}$

признак наличия короткой средней надстройки $INKCH$
($l \approx 0,08 L$) кроме надстройки над МКО,

$INKCH = \begin{cases} 0 - \text{отсутствует короткая надстройка;} \\ 1 - \text{имеется короткая надстройка;} \end{cases}$

признак наличия юта $INJU$

$INJU = \begin{cases} 0 - \text{юта отсутствует;} \\ 1 - \text{юта имеется;} \end{cases}$

признак наличия бака INB

$INB = \begin{cases} 0 - \text{бак отсутствует;} \\ 1 - \text{имеется короткий бак } (l \approx 0,1 L); \\ 2 - \text{имеется длинный бак } (l \approx 0,2 L); \end{cases}$

число составляющих грузов и запасов на судне $INOW$

П р и м е ч а н и е . Значение константы $INDW$ равно числу составляющих дедефта (группировку грузов и запасов, входящих в дедефт, рекомендуется выполнять по тримам и танкам, вместимость и положение центров тяжести которых можно определить по эюре вместимости или по грузовому журналу).

3.2.2. Массив основных характеристик судна. Массив основных характеристик судна включает 24 константы:

1. Длина судна между перпендикулярам, м..... DL
2. Ширина судна, м..... B
3. Высота борта, м..... H
4. Осадка по летнюю грузовую ватерлинию, м..... T
5. Водоизмещение по летнюю грузовую ватерлинию, т..... D

6. Водоизмещение в момент перед аварией, т.....*DA*
7. Средняя аварийная осадка (на мидель-шпанг-оуте), м.....*TA*
8. Аварийная осадка носом, м.....*TNA*
9. Аварийная осадка кормой, м.....*TKA*
10. Объемное водоизмещение при аварийных осадках, т.....*VA*
11. Абсцисса центра величины при средней аварийной осадке, м.....*XCPK*
12. Коэффициент полноты средней аварийной ватерлинии (при *TA*).....*ALFA*
13. Мощность силовой установки, лс.....*EN*
14. Диаметр гребного винта, м.....*DB*
15. Диаметр гребного вала, м.....*DGB*
16. Длина гребного вала, м.....*DLGB*
17. Абсцисса центра тяжести МКО, м.....*XMKO*
18. Абсцисса центра тяжести ята, м.....*XJЦ*
19. Абсцисса центра тяжести короткой средней надстройки, м.....*XKCH*
20. Абсцисса центра тяжести бака, м.....*XB*
21. Абсцисса центра тяжести надстройки над МКО, м.....*XHMKO*
22. Абсцисса центра тяжести гребного вала, м.....*XGB*
23. Вес снятого (добавленного) груза в результате аварии, т.....*AP*
24. Абсцисса центра тяжести снятого (добавленного) груза *AP*, м.....*XAP*

П р и м е ч а н и я : I. Характеристики *DL, B, H, T, D, EN, DB, DGB* определяются по паспортным данным судна.

2. Водоизмещение в момент перед аварией *DA* вычисляется путем вычитания из водоизмещения судна при выходе из последнего порта израсходованных запасов.

3. Аварийные осадки *TA, TNA, TKA* замеряются на месте аварии.

4. Величины *VA, XCPK*, и *ALFA* определяются по кривым элементам теоретического чертежа при средней аварийной осадке *TA*.

5. Абсциссы центров тяжести оборудования и устройств определяются с учётом рекомендаций раздела I настоящего отчёта

и отсчитываются от мидель-шпангоута (в нос - положительные, в корму - отрицательные).

3.2.3. Массив нагрузок, входящих в дедвейт. Числа данного массива представляют собой величины сил веса грузов и запасов, входящих в дедвейт, а абсциссы их центров тяжести (точек приложения), отсчитываемые от мидель-шпангоута (положительные - в нос, отрицательные - в корму). Сначала последовательно перфорируются силы веса, затем в той же последовательности значения абсцисс точек приложения сил. Например, статьи нагрузки, определяющие дедвейт некоторого судна, характеризуются силами $P_1 = 1200$ т, $P_2 = 950$ т, $P_3 = 1000$ т, $P_4 = 520$ т и абсциссами их точек приложения $X_1 = -67,5$ м, $X_2 = -3,4$ м, $X_3 = 2,1$ м, $X_4 = 61,2$ м. Правильно подготовленная информация о рассматриваемом массиве имеет вид

```

┌ & NCGX ─ CX =
┌ 1200.0, 950.0, 1000.0, 520.0,
┌ -67,5, -3,4, 2.1, 61.2
┌ & END

```

Массив нагрузок, входящих в дедвейт, имеет размеры, позволяющие ввести в память машины не более 100 сосредоточенных сил и соответственно не более 100 абсцисс их точек приложения.

3.3. Вызов программы. Массивы исходной информации следуют непосредственно за картами

```

# ┌ JOB ─ SHIP
# ┌ EXEC ─ ACCISHIP

```

Заключает пакет перфокарт исходной информации две карты

```

1 *
1 &

```

Перфорация информации, указанной на перечисленных в настоящем подразделе картах, осуществляется, начиная с первой колонки.

3.4. Результаты расчетов. В результате работы программы ACCISHIP на устройство печати (АПУ) выводятся исходные данные (для проверки) и значения перерезывающих сил и изгибающих моментов для 20-ти сечений судна, совпадающих с теоретическими шпангоутами.

ПРИМЕРЫ РАСЧЁТОВ

I. Исходные данные по судну

I.1. Расчёты общей прочности выполнены по документации сухогрузного судна типа "Полтава" для условных аварийных случаев, рассматриваемых в "Методике...."

I.2. Главные размерения и основные характеристики:

Длина между перпендикулярами	$L_{11} = 140,00$ м
Длина максимальная	$L_{max} = 155,73$ м
Ширина	$B = 20,60$ м
Высота борта	$D = 12,30$ м
Осадка носом	$d_n = 7,95$ м
Осадка кормой	$d_k = 7,80$ м
Коэффициент полноты водоизмещения	$C_b = 0,65$ м
Теоретическая шпация	$\Delta L = 7,00$ м

I.3. Весовая нагрузка судна до аварии представлена в табл. I.

2. Распределение весовой нагрузки по теоретическим шпациям

2.1. Распределение весовой нагрузки судна порожнем и запасов по теоретическим шпациям произведено на основании имеющейся документации (весового журнала, таблица ёмкости отсеков). Распределение веса грузов в трюмах произведено с учётом длины трюма, его расположения по длине судна и показано на рис. I.

2.2. Распределение суммарной весовой нагрузки судна до аварии приведено в табл. 2. Распределение весовой нагрузки выполнено с учётом указаний подраздела I.3.

Таблица I

Весовая нагрузка судна до аварии

Наименование разделов, групп, подгрупп, статей	Вес P , тс	Плечо X , м	$M = P \cdot X$ тс м	Приме- чание
Корпус с оборудованием				
1. Голый корпус	3760,0	-8,7	-32712	
2. Оборудование помещений	408,0	-1,4	- 571	
3. Судовые устройства	378,0	4,7	1777	
4. Системы	194,0	-18,3	-3550	
5. Электрооборудование, связь, управление	114,0	-37,2	-4241	
Итого: корпус с оборудо- ванием	4854	- 8,1	-39297	
Энергетическая установка				
1. Главные машинные уста- новки	535,0	- 46,5	-24878	
2. Трубопроводы машинно- котельной установки	18,0	- 47,0	- 846	
3. Независимые вспомога- тельные установки	26,0	- 44,0	- 1144	
4. Трубопроводы независи- мых вспомогательных ус- тановок	2,3	- 41,5	- 95	
5. Вспомогательные трубо- проводы	24,0	- 30,3	- 727	
6. Валопровод и двигатели	44,0	- 63,4	- 2790	
7. Посты управления меха- нической установкой	1,9	- 31,6	- 60	
8. Жидкие грузы	121,2	- 25,4	- 3078	
Итого: энергетическая установка	772,4	- 43,5	- 33618	
Запас водоизмещения	110,0	- 16,0	- 1760	
Итого: вес судна порож- нем	5736,4	- 13,0	- 74675	

ПРИЛОЖЕНИЕ 6
 (продолжение)

Продолжение табл. I

Наименование разделов, групп, подгрупп, статей	Вес Р	Плечо х, м	M = Рх	Приме- чание
	тс		тс м	
Снабжение, провизия, экипаж				
1. Судовой состав с багажом	8,2	-49,5	-406	
2. Провизия и пресная вода	101,0	-41,3	-4171	
3. Снабжение и инструмент	24,5	-21,4	-524	
4. Расходные материалы	4,4	-26,5	-117	
5. Топливо, вода, масло	0,1	-48,5	- 5	
Итого: снабжение, экипаж, провизия	138,2	-37,8	-5223	
Топливо, вода, масло (100%)				
Топливо	1120	- 9,6	-10752	
Вода	70,0	-41,9	- 2933	
Масло	27,0	- 51,6	- 1393	
Итого: топливо, вода, масло	1217	- 12,4	-15078	
Грузы: трюм I				
твиндек I	450	52,1	23445	
трюм 2	580	52,7	30566	
твиндек 2	890	36,4	32396	
трюм 3	890	36,9	32841	
твиндек 3	1040	18,9	19656	
трюм 4	565	19,7	11130	
твиндек 4	1635	- 4,5	-7358	
трюм 5	925	- 5,3	-4902	
твиндек 5	915	- 27,3	-24980	
трюм 5	585	- 27,6	-16146	
Рефрижераторный трюм	100	- 61,2	- 6120	
Итого: грузы	8575	10,6	90528	
Итого судно в грузу	15666,2	-0,28	-4448	

ТЭНДЕКИ

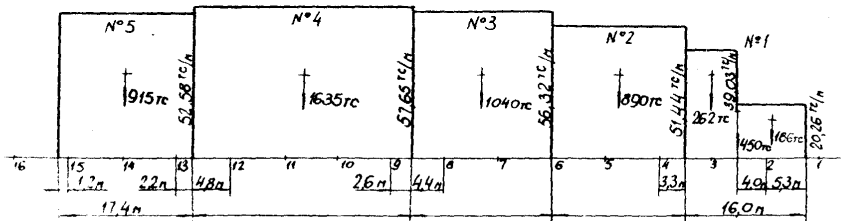
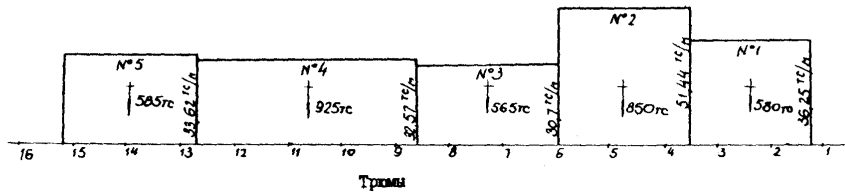


Рис. I

ПРИЛОЖЕНИЕ 6
(продолжение)

Распределение веса судна по цб-ции по теоретическим шпациям

Группы, разделы, группы, подгруппы, статьи	Вес, тс	Теоретические шпации																					Суммы себеа
		0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-21	22	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
Корпус с оборудованием																							
1. Галель корпус	5760,9	132,9	99,6	145,6	160,7	153,7	163,2	165,7	183,4	171,4	199,9	176,6	159,0	197,8	152,2	196,7	290,4	301,6	229,5	191,6	289,0		
2. Оборудование пассажиров	408,0	3,6	14,8	16,2	17,5	17,4	18,2	22,5	26,9	37,6	34,5	32,8	26,3	17,9	27,5	28,2	27,4	75,2	11,3	6,8	15,4		
3. Судовые устройства	372,0	62,9	28,6	7,9	24,8	6,0	11,6	10,9	6,6	59,7	11,8	0,6	2,7	20,2	6,8	23,6	4,8	1,6	12,6	16,0	90,8		
4. Системы	194,0	4,2	2,3	5,6	12,0	4,0	5,0	5,8	5,8	7,8	6,9	8,7	8,8	8,9	7,7	13,2	24,0	20,2	18,5	14,6	8,0		
5. Электрооборудование, связь, управление	114,0	-	0,3	-	0,6	0,7	0,7	0,5	0,3	2,4	3,4	2,2	2,6	3,2	2,6	5,3	32,2	38,6	8,6	4,6	5,2		
Итого:	4854	200,6	145,6	175,3	215,6	181,8	198,7	205,4	223,0	268,9	256,0	220,9	199,9	248,0	196,8	267,0	383,8	377,2	280,5	201,6	408,4		
Энергетическая установка																							
1. Главные машинные установки	533,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,2	121,7	216,5	185,0	8,6	-		
2. Трубопроводы машинно-котельной установки	18,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	-	-	-	0,5	4,2	6,2	4,1	2,9	-		
3. Независимые вспомогательные установки	26,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,2	7,9	11,7	4,9	0,3	-		
4. Трубопроводы независимых вспомогательных установок	2,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,4	0,8	0,9	0,2	-	-		
5. Вспомогательные трубопроводы	24,0	-	-	-	-	-	-	0,6	0,7	1,1	0,6	0,7	0,7	0,8	2,6	3,1	5,1	5,1	2,4	0,5	-		
6. Валопроводы и движители	44,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	0,2	7,4	4,5	31,8		
7. Посты управления механической установкой	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,3	0,2	-	-	0,2	0,4	0,6	-		
8. Жидкие грузы	121,2	2,2	3,0	3,1	2,8	1,9	3,3	3,6	2,6	3,5	3,5	2,5	2,7	3,3	4,9	12,9	18,3	29,9	2,4	5,3			
Итого:	772,4	2,2	3,0	3,1	2,8	1,9	3,3	4,2	3,3	4,6	4,1	4,6	3,5	3,7	5,9	13,3	152,9	259,3	234,4	25,2	37,1		
Залег водизмещения	110,0	1,4	1,7	2,2	2,8	3,4	4,0	4,5	5,0	5,0	5,0	6,0	6,0										
Итого: вес судна порожнем	5736,9	204,2	150,3	180,6	221,2	187,1	206,0	214,1	231,3	278,5	265,1	231,5	208,4	258,2	210,2	288,8	545,3	645,3	521,7	235,6	451,0		

ПРИЛОЖЕНИЕ 6
(продолжение)
Продолжение табл. 2

Грузы, разделы, группы, вагоны, статьи	тс	Теоретические шпации																				Суммы шлеба
		0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Снабжение экипаж, провизия																						
1 Судовой состав с багажом	8,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,7	1,8	3,0	4,7	-	-
2 Провизия и пресная вода	101,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	58,9	42,1	-	-	-	-
3 Снабжение инструментами	24,5	-	4,7	2,8	4,2	-	-	-	-	-	0,3	0,1	-	-	-	-	6,0	3,7	1,8	1,3	2,8	2,8
4 Расходные материалы	4,4	-	-	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	-	-	-
5 Топливо, вода, масло	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,8	0,2	0,4	0,2
Итого: снабжение экипаж, провизия	138,2	-	4,7	2,8	4,3	-	-	-	-	-	0,3	0,1	6,7	1,0	-	6,0	64,3	46,5	4,6	4,9	3,0	-
Топливо, вода, масло (100%)																						
Топливо	120,0	-	-	-	-	-	-	77,0	80,3	103,6	125,0	149,1	140,0	124,9	110,0	110,0	32,0	10,8	-	57,9	-	-
Вода	70,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35	35	-	6,0	-	-
Масло	27,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21	63,9	-
Итого: топливо, вода, масло	217,0	-	-	-	-	-	-	77,0	80,3	103,6	125,0	149,1	140,0	124,9	110,0	110,0	67,0	45,8	21	-	-	-
Грузы: в трюмах	422,4	-	94,4	195,0	320,0	370,0	360,0	396,0	396,0	394,0	403,0	403,0	403,0	392,0	368,0	394,0	37,0	-	-	-	-	-
в твиндеках	354,9	-	164,0	272,0	291,0	373,0	360,0	215,0	215,0	220,0	228,0	228,0	228,0	230,0	235,0	259,0	17,0	-	-	-	-	-
Итого: грузы	777,3	-	258,4	467,0	611,0	744,0	720,0	611,0	611,0	618,0	631,0	631,0	631,0	622,0	603,0	653,0	54,0	-	-	-	-	-
Рефрижераторный трюм	100,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	77,0	23,0	-
Суммы сверху	1566,6	204,2	465,4	654,9	833,2	930,9	926,2	904,6	922,6	1000,0	1024,3	1041,6	981,0	1006,9	923,6	1057,8	750,3	737,6	549,3	381,4	477,0	Σ
поправители	-	8,3	8,5	7,5	6,5	4,5	4,5	3,5	2,5	1,5	0,5	-0,5	-1,5	-2,5	-3,5	-4,5	-5,5	-6,5	-7,5	-8,5	-9,5	-
произведений	-	132,9	353,0	691,7	541,5	512,0	416,7	315,5	230,5	150,0	51,0	-50,8	-47,5	-25,9	-32,3	-47,0	-40,7	-47,9	-41,2	-34,5	-49,5	-612,7

$$X_9 = \frac{-63,37}{1366,2} = -0,28$$

3. Расчёт нагрузки аварийного судна на плаву

3.1. Судно с нагрузкой, определенной в разделе 2 получило пробоину в триме № 3. Трим имеет прямоугольную форму с размерами: длина 18,4 м, ширина 20,6 м, отстояние центра тяжести объёма трима от миделя, 18,9 м. Коэффициент проницаемости трима $\mu = 0,6$. Осадка судна после аварии: носом $d_{нн} = 9,8$ м, кормой - $d_{кк} = 7,6$ м.

3.2. Определяется вес воды, влившейся в трим, при осадке по аварийную ватерлинию. Этот вес равен $P_6 = 1793$ тс, отстояние центра тяжести его от миделя 18,9 м.

3.3. Определяется весовая нагрузка и центр тяжести судна с учётом влившейся воды

$$\Delta = 15666,0 + 1793,0 = 17459,0 \text{ тс}$$

$$X_{g1} = \frac{15666(-0,28) + 1793 \cdot 18,9}{17459} = 1,69 \text{ м}$$

3.4. Определяются силы поддержания при осадке по аварийную ватерлинию по масштабу Бонжана в табл. 3. Получены данные:

$$\gamma V_1 = 17500 \text{ тс} \quad X_{c1} = 1,75 \text{ м}$$

$$\text{Так как } |\Delta_1 - \gamma V_1| = |17459 - 17500| = 41 \text{ тс} < 0,005 \Delta.$$

$$|X_{g1} - X_{c1}| = |1,69 - 1,75| = 0,06 \text{ м} < 0,001 L$$

дальнейших уточнений производить не требуется.

3.5. Вес воды в затопленных отсеках распределяется в пределах теоретических шпаций по длине трима с учётом указаний подраздела 1.3.

3.6. Расчёт нагрузки аварийного судна произведен в табл.4.

Расчёт сил поддержания аварийного судна по
 теоретическим шпангам $d_n=9,8$, $d_x=7,6$

Но- мер шпа- нго- ута	Площадь шпанго- ута, m^2	Сумма графы 2 попарно	Силы поддер- жания на шпанго, $тс$	Факторы плеч	(4)·(5)
1	2	3	4	5	6
20	2,0	23,0	82,6	- 9,5	- 784,7
19	21,0	78,0	280,0	- 8,5	-2380,0
18	67,0	144,0	516,9	- 7,5	-3876,8
17	87,0	199,4	715,8	- 6,5	-4652,7
16	112,4	246,4	884,6	- 5,5	-4865,3
15	134,0	285,0	1023,2	- 4,5	-4604,4
14	151,0	312,0	1120,1	- 3,5	-3920,4
13	161,0	330,0	1184,7	- 2,5	-2961,8
12	169,0	343,0	1231,4	- 1,5	-1847,1
11	174,0	351,0	1260,1	- 0,5	- 630,05
10	177,0	356,0	1278,04	0,5	639,0
9	179,0	358,0	1285,2	1,5	1927,8
8	179,0	356,0	1278,04	2,5	3195,1
7	177,0	348,0	1249,3	3,5	4372,6
6	171,0	330,0	1184,7	4,5	5331,2
5	159,0	296,0	1062,6	5,5	5844,3
4	137,0	239,0	858,0	6,5	5577,0
3	102,0	164,0	588,8	7,5	4416,0
2	62,0	89,0	319,5	8,5	2715,8
1	27,0	27,0	96,9	9,5	920,6
0	0				

 $\Sigma 17500,5$
 $\Sigma 4416,2$

$$\chi_c = \frac{4416,2}{17500,5} = 1,75$$

ПРИЛОЖЕНИЕ 6
(продолжение)
Таблица 4

Расчёт нагрузки аварийного судна на плаву

Шпанция	Бессовая нагрузка судна до аварии, тс	Вес воды в затопленных отсеках, тс	Силы поддержания по аварийную ватерлинию, тс	Нагрузка на теоретическую шпанцию, тс
I	2	3	4	5
20-19	477,0	-	- 82,6	394,4
19-18	381,4	-	-280,0	101,4
18-17	549,3	-	-516,9	32,4
17-16	737,6	-	-715,8	21,8
16-15	730,4	-	-884,6	-154,2
15-14	1057,9	-	-1023,2	34,7
14-13	923,6	-	-1120,1	-196,5
13-12	1006,4	-	-1184,7	-173,3
12-11	981,0	-	-1231,4	-250,4
11-10	1011,6	-	-1260,1	-248,5
10 - 9	1021,3	-	-1278,04	-256,74
9 - 8	1000,2	330,0	-1285,2	45,0
8 - 7	922,1	781,0	-1273,04	425,06
7 - 6	901,6	682,0	-1249,3	334,3
6 - 5	926,2	-	-1184,7	-258,5
5 - 4	930,9	-	-1062,6	-131,7
4 - 3	833,2	-	- 858,0	- 24,8
3 - 2	654,9	-	- 588,8	66,1
2 - 1	415,4	-	- 319,5	95,9
1 - 0	204,2	-	- 96,9	107,3

4. Расчёт нагрузки аварийного судна на мели

4.1. Судно с нагрузкой, определенной в разделе 2, село на мель и имеет осадку: носом $d_{н1} = 6,95$ м и кормой $d_{к1} = 8,0$ м. Трим № 3 затоплен (размеры трима указаны в разделе 3).

4.2. Определяется вес воды, влившейся в трим № 3 по уровень действующей ватерлинии

$$P_{\text{воды}} = 1,025 \cdot 18,4 \cdot 20,6 \cdot 6,03 \cdot 0,6 = 1406 \text{ тс}$$

6,03 м - средняя высота воды в триме.

4.3. Определяется вес судна с водой в триме и положение центра тяжести

$$P = 15666 + 1406 = 17072 \text{ тс}$$

$$x_{g_1} = \frac{15666(-0,28) + 1406 \cdot 18,9}{17072} = 1,3 \text{ м}$$

4.4. Используя масштаб Бонжана, определяется водоизмещение судна, сидящего на мели и положение центра величины. Получено:

$$\Delta_1 = 14747 \text{ тс} \quad x_{c1} = -1,82 \text{ м}$$

4.5. Определяется величина давления судна на грунт (опорная реакция) и положение ее равнодействующей по длине судна

$$N = 17072 - 14747 = 2325 \text{ тс}$$

$$x_N = \frac{P_{\text{воды}} \cdot x_{g_{\text{воды}}} + \Delta_1 \cdot x_{c1} - \Delta \cdot x_{c1}}{N} =$$

$$= \frac{1406 \cdot 18,9 + 15666(-0,28) - 14747(-1,82)}{2325} = 21,09 \text{ м}$$

Учитывая, что равнодействующая опорной реакции расположена почти на теоретическом шпангоуте, а длина опорной линии равна 28 м (по предполагаемым данным обследования), принимаем, что опорная реакция равномерно распределена в четырех теоретических шпанцах

$$N_{5-6} = N_{6-7} = N_{7-8} = N_{8-9} = \frac{2325}{4} = 581 \text{ тс}$$

4.6. Расчёт нагрузки аварийного судна, сидящего на мели, выполнен в табл. 5.

Таблица 5

Расчёт нагрузки судна на мели

Теорети- ческая шпация	Бесовая нагрузка судна до ава- рии, тс	Вес воды в затоп- ленных отсеках, тс	Весовое водоизме- нение судна по расчётную ватерли- нию, тс	Реакция грунта, тс	Нагрузка на теоре- тическую шпацию, тс
1	2	3	4	5	6
20-19	477,0	-	-104,1	-	372,9
19-18	381,4	-	-294,4	-	87,0
18-17	549,3	-	-517,0	-	32,3
17-16	737,6	-	-696,5	-	41,1
16-15	730,4	-	-840,1	-	-109,7
15-14	1057,9	-	-954,9	-	103,0
14-13	923,6	-	-1026,7	-	-103,1
13-12	1006,4	-	-1062,6	-	-56,2
12-11	981,0	-	-1087,8	-	-106,8
11-10	1011,6	-	-1091,4	-	-79,8
10-9	1021,3	-	-1080,6	-	-59,3
9-8	1000,2	272,0	-1066,2	-581,0	-375,0
8-7	922,1	600,0	-1033,9	-581,0	-92,8
7-6	901,6	535,0	-987,2	-581,0	-131,6
6-5	926,2	-	-908,3	-581,0	-563,1
5-4	930,9	-	-779,0	-	151,9
4-3	833,2	-	-595,9	-	237,3
3-2	654,9	-	-384,1	-	270,8
2-1	415,4	-	-193,9	-	221,5
1-0	204,2	-	-43,1	-	161,1
Σ	15666	1407	-14747	-2324	≈ 0

5. Расчёт нагрузки судна при оудоподъёме

5.1. Судно до затопления имело нагрузку и посадку, определенные в разделе I.

Судно затонуло на глубине 40 м и легло на грунт без крена и дифферента.

Грунт - крупный песок в кормовой части судна, и вязкая плотная глина с песком и ракушкой в носовой части судна.

Заглубление судна в грунт 1,2 м по всей длине.

Перед подъёмом произведена полная разгрузка грузов из твиндеков.

Для подъёма предполагается использовать 400-тонные судоподъёмные понтоны, плавучие краны г/п 800 тс, вспененный полистирол.

5.2. Необходимо определить подъёмный и отрывной вес судна, величину и расположение подъёмных сил, распределение суммарной нагрузки по длине судна перед подъёмом и в период подъёма судна в толще воды.

5.3. Расчёт подъёмного веса выполнен в табл. 6. При этом распределение веса по теоретическим шпациям принято по данным табл. 2 с учётом коэффициента веса в воде по различным разделам нагрузки.

5.4. Величина отрывного сопротивления и положение его равнодействующей определены следующим образом:

в табл. 7 вычислена площадь контакта судна с грунтом, при этом, ширина контакта по обводу каждого полушпангоута определяется по теоретическому чертежу, где наносится уровень заглубления судна в грунт;

распределение отрывного сопротивления по площади контакта с грунтом по теоретическим шпациям произведено в табл. 8, при этом приняты следующие коэффициенты силы присоса грунта:

$K_0 = 0,05$ - для крупного песка (в кормовой части судна);

$K_0 = 0,25$ - для вязкой плотной глины с песком и ракушкой (в носовой части судна).

Отрывное сопротивление определено по формуле

$$R_{отр} = K_{отр} \cdot P_{под},$$

где $P_{под} = 6693,61$ тс - подъёмный вес судна, по табл. 6.

Расчет подвѣсного веса.

ПРИЛОЖЕНИЕ 6
(продолжение)
Таблица 6

Наименование составляющих подвѣсного веса	Нагруж. ка, тс	Распределение веса по теоретическим шпациям																				Сумма слева
		20-19	19-18	18-17	17-16	16-15	15-14	14-13	13-12	12-11	11-10	10-9	9-8	8-7	7-6	6-5	5-4	4-3	3-2	2-1	1-0	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Перед авирием																						
1 Корпус с оборудованием К-0,8	3883,2	3267	161,28	224,4	301,76	307,0	213,6	157,4	198,4	159,1	176,7	204,8	215,1	178,4	164,3	158,96	145,4	172,48	140,2	116,48	160,46	
2 Энергетическая установка К-0,85	656,5	31,5	24,42	19,92	220,4	129,9	11,3	5,0	3,15	2,98	3,9	3,5	3,9	2,8	3,5	2,8	1,6	2,38	2,6	2,55	1,87	
3 Снабжение, пробы шихтамы, К-0,5	69,1	1,5	2,15	2,3	23,2	32,15	3,0	-	0,5	0,85	0,05	0,15	-	-	-	-	-	0,65	1,4	0,85	-	
4 Топливо, вода, масло, К-0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5 Запас водозлищителя К-0,8	88,0	4,4	7,04	7,04	7,04	6,88	6,8	6,0	5,2	4,8	4,8	4,0	4,0	4,0	3,6	3,2	2,72	2,24	1,76	1,36	1,12	
6 Грузы:																						
в тундрах К-0,4	1971,77	-	-	-	-	14,89	157,6	147,2	156,8	161,2	161,2	159,3	158,3	158,3	144,0	142,3	127,9	77,88	37,8	-	-	
в тундрах К-0,8	1417,95	-	-	-	-	6,62	103,6	94,14	92,12	91,2	91,2	87,9	85,96	85,96	144,0	149,2	116,3	110,7	67,57	-	-	
Рефрижераторный трюм К-0,3	30,0	6,9	23,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Итого грузы	3419,6	6,9	23,1	-	-	21,51	261,2	241,3	248,9	252,4	252,4	252,4	247,2	244,2	244,2	288,0	297,5	244,2	182,6	105,3	-	
Снятие груза (удаленный груз из тундр:ков)	-147,8	-	-	-	-	-6,62	-103,6	-94,14	-92,1	-91,2	-91,2	-91,2	-87,9	-85,9	-85,9	-144,0	-149,0	-116,3	-110,7	-67,6	-	
Суммы сверху	6698,6	371,1	215,3	432,96	552,5	490,9	392,3	315,7	364,0	328,7	346,6	373,6	382,4	343,5	329,7	309,0	298,1	305,7	223,9	158,0	163,5	
Множители	-	-9,5	-8,5	-7,5	-6,5	-5,5	-4,5	-3,5	-2,5	-1,5	-0,5	0,5	1,5	2,5	3,5	4,5	5,5	6,5	7,5	8,5	9,5	
Произведения		-3525	-1829,9	-3247	-3591	-2700	-1765,3	-1104,9	-910,1	-493,4	-173,3	166,8	573,6	858,7	1156,1	1390,5	1634,4	1986,9	1678,4	1351,8	1552,9	Σ = -6966,2

$$X_g = \frac{-6966,2}{6698,6} \cdot 7 = -7,28 \text{ м}$$

Таблица 7

Определение площади контакта с грунтом

Номера теоретических шангоутов	Ширина контакта с грунтом по обводу полушангоута	Суммы графы 2 попарно	Площадь контакта с грунтом (3) $\Delta L = S_i$ м ²
1	2	3	4
20	-	$\frac{1,73}{2} = 0,87$	$0,87 \cdot 4 = 3,48$
19	1,73	4,75	33,25
18	3,02	7,77	54,39
17	4,75	10,80	75,6
16	6,05	13,25	92,75
15	7,2	16,13	112,91
14	8,93	18,72	131,04
13	9,79	19,87	139,09
12	10,08	20,59	144,13
11	10,51	21,31	149,17
10	10,8	21,31	149,17
9	10,51	20,59	144,13
8	10,08	19,87	139,09
7	9,79	19,01	133,07
6	9,22	17,28	120,96
5	8,06	14,4	100,8
4	6,34	10,66	74,62
3	4,32	7,20	50,4
2	2,88	4,61	32,27
1	1,73	$\frac{1,73}{2} = 0,87$	$0,87 \cdot 3,5 = 3,05$
0	-		

 $\Sigma 1833,37$

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

(продолжение)

Таблица 8

Распределение отрывного сопротивления по
площади контакта с грунтом

Планиция	Площадь контакта с грун- том $S_i, \text{ м}^2$	$S_i \cdot K_{oi}$	$R'_{отр} \cdot S_i \cdot K_{oi} \cdot C$	Плечо площади относи- тельно ми- деля, $X_i, \text{ м}$	$S_i \cdot K_{oi} \cdot C \cdot X_i$
1	2	3	4	5	6
20-19	3,48	0,17	0,62	- 64,3	- 39,87
19-18	33,25	1,66	6,04	- 59,5	-359,3
18-17	54,39	2,72	9,9	- 52,5	-519,75
17-16	75,6	3,78	13,76	- 45,5	-626,08
16-15	92,75	4,64	16,89	- 38,5	-650,27
15-14	112,91	5,65	20,57	- 31,5	-647,96
14-13	131,04	6,55	23,84	- 24,5	-584,08
13-12	139,09	6,95	25,3	- 17,5	-442,75
12-11	144,13	7,21	26,24	- 10,5	-275,52
11-10	149,17	7,46	27,15	- 3,5	- 95,03
10-9	149,17	7,46	27,15	3,5	95,03
9-8	72,0	3,6	13,1	9,3	121,83
	72,0	18,0	65,52	11,6	760,03
8-7	139,09	34,77	126,56	17,5	2214,8
7-6	133,07	33,27	121,1	24,5	2966,95
6-5	120,96	30,24	110,07	31,5	3467,21
5-4	100,8	25,2	91,73	38,5	3531,61
4-3	74,62	18,66	67,92	45,5	3090,36
3-2	50,4	12,6	45,86	52,5	2407,65
2-1	32,27	8,07	29,37	59,5	1747,52
1-0	3,05	0,76	2,77	64,2	177,83
	$\Sigma 1983,37$	$\Sigma 239,42$	$\Sigma 871,46$		$\Sigma 16340,21$
				$C = \frac{R_{отр}}{\Sigma S_i \cdot K_{oi}} = \frac{370,82}{239,42} = 3,64$	$X_{отр} = \frac{S_i \cdot K_{oi} \cdot C \cdot X_i}{R'_{отр}} = \frac{16340,21}{871,46} = 18,75$

$$K_{\text{оср}} = \frac{\sum S_i \cdot K_{oi}}{\sum S_i} = \frac{239,42}{1883,37} = 0,13 - \text{осредненный коэффициент присоса,}$$

$$R_{\text{отр}} = 0,13 \cdot 6698,61 = 870,82 \text{ тс}$$

$$X_{\text{отр}} = \frac{16340,21}{871,46} = 18,75 \text{ м}$$

5.5. Суммарная величина подъемных сил и координата результирующей подъемных сил определены из следующих равенств:

$$\sum Q \geq P_{\text{лог}} + R_{\text{отр}}$$

$$\sum M(Q) \geq M(P_{\text{лог}}) + M(R_{\text{отр}})$$

$$\sum Q = 6698,61 + 870,82 = 7569,43 \text{ тс}$$

$$\sum M(Q) = 6698,61(-7,28) + 870,82 \cdot 18,75 = -32438 \text{ тс м}$$

$$X_Q = \frac{-32438}{7869,43} = -4,29 \text{ м}$$

5.6. Полистирол предполагается распределить равномерно в твиндеках судна, поэтому равнодействующая подъемной силы полистирола имеет координату

$$X_{\text{пол}} = 12,5 \text{ м}$$

Подъемная сила полистирола определяется по формуле

$$Q_{\text{пол}} = d_{\text{уп}} \cdot \frac{m}{\gamma_{\text{нас}}}$$

$$m = 0,8 \cdot V_n \cdot \gamma_{\text{нас}}$$

$$V_n = 6825 \text{ м}^3 - \text{объем всех твиндеков}$$

$$\gamma_{\text{нас}} = 0,07 \text{ т/м}^3 - \text{насыщенная плотность полистирола}$$

$$d_{\text{уп}} = \left[\rho_0 \frac{\gamma_{\text{нас}}}{\rho} \left(1 - \frac{\Delta q}{100} \right) - \gamma_{\text{нас}} \right],$$

где $\rho = 0,1 \text{ т/м}^3$ - плотность гранул полистирола;

$\Delta q = 3\%$ - потеря подъемной силы полистирола при

$\gamma_{\text{нас}} = 0,07 \text{ т/м}^3$ и глубине закачки 40 м;

$$d_{\text{уп}} = \left[1,025 \cdot \frac{0,07}{0,1} \left(1 - \frac{3}{100} \right) - 0,07 \right] = 0,625 \text{ т/м}^3$$

$$Q_{\text{пол}} = 0,625 \cdot 0,8 \cdot 6825 = 3418 \text{ тс}$$

5.7. Предполагается, что для подъема судна будут использованы два плавучих крана грузоподъемностью по 800 тс, каждый из которых будет создавать подъемное усилие $P_{\text{кран}} = 720$ тс, приложенное соответственно к якорным клкзам с координатой $X = 66$ м и к яб-локу ахтерштевня с координатой $X = -67$ м.

5.8. Суммарное подъемное усилие, которое необходимо создать судоподъемными понтонами, определяется из равенства

$$Q_{\text{понт}} = \sum Q - Q_{\text{пол}} - 2Q_{\text{кран}} =$$

$$= 7569,43 - 3418 - 2 \cdot 720 = 2711 \text{ тс}$$

Координата равнодействующей подъемных сил понтонов определяется из равенства

$$M(Q_{\text{пол}}) + M(Q_{\text{понт}}) + M(Q_{\text{кран}}) = \sum M(Q)$$

$$Q_{\text{пол}} \cdot X_{\text{пол}} + Q_{\text{понт}} \cdot X_{\text{понт}} + Q_{\text{крана}} \cdot X_{\text{крана}} = \sum M(Q)$$

$$X_{\text{понт}} = \frac{7569(-4,29) - 3418 \cdot 12,5 - 720(-67) - 720 \cdot 66}{2711} = 27,47 \text{ м.}$$

На рис. 2 показана схема размещения стропов судоподъемных понтонов.

Распределение подъемных усилий стропов понтонов по теоретическим шпациям выполнено ниже

I-я пара понтонов

$$P_{8-9} = 339(0,5 - \frac{2,29}{7}) = 57,6 \text{ тс}$$

$$P_{9-10} = 339(0,5 + \frac{2,29}{7}) = 281,3 \text{ тс}$$

$$P_{10-11} = 339(0,5 + \frac{3,03}{7}) = 315,3 \text{ тс}$$

$$P_{11-12} = 339(0,5 - \frac{3,03}{7}) = 23,8 \text{ тс}$$

Схема размещения стропов судоподъемных понтонов

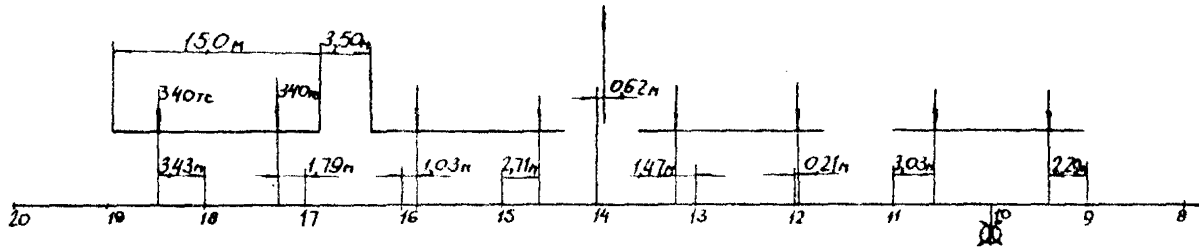


Рис. 2

ПРИЛОЖЕНИЕ 2
(продолжение)

II-я пара понтонов

$$P_{11-12} = 339(0,5 - \frac{0,21}{7}) = 159,3 \text{ тс}$$

$$P_{12-13} = 339(0,5 + \frac{0,21}{7}) + 340(0,5 - \frac{1,47}{7}) = 273,0 \text{ тс}$$

$$P_{13-14} = 339(0,5 + \frac{1,47}{7}) = 240,7 \text{ тс}$$

III-я пара понтонов

$$P_{14-15} = 339(0,5 + \frac{2,71}{7}) = 301,7 \text{ тс}$$

$$P_{15-16} = 339(0,5 - \frac{2,71}{7}) + 340(0,5 + \frac{1,03}{7}) = 257,6 \text{ тс}$$

$$P_{16-17} = 339(0,5 - \frac{1,3}{7}) = 118,7 \text{ тс}$$

IV-я пара понтонов

$$P_{16-17} = 339(0,5 - \frac{1,79}{7}) = 81,4 \text{ тс}$$

$$P_{17-18} = 339(0,5 + \frac{1,79}{7}) = 257,6 \text{ тс}$$

$$P_{18-19} = 339 \text{ тс}$$

5.9. Распределение подъёмных сил по длине судна при отрыве от грунта выполнено в табл. 9.

5.10. Расчёт суммарной нагрузки на затонувшее судно при отрыве от грунта выполнен в табл. 10. При этом, при учёте величины отрывного сопротивления в шпации 8-9 оно сделано

$$R_{8-9} = 13,1(0,5 + \frac{2,3}{7}) = 10,97 \text{ тс}$$

$$R_{9-10} = 13,1(0,5 - \frac{2,3}{7}) = 2,23 \text{ тс}$$

$$R_{8-9} = 65,52(0,5 + \frac{2,4}{7}) = 55,05 \text{ тс}$$

$$R_{7-8} = 65,52(0,5 - \frac{2,4}{7}) = 10,48 \text{ тс}$$

На рис. 3 представлена эпюра суммарной нагрузки на затонувшее судно при отрыве от грунта.

Распределение подъемных сил по длине судна при отрыве от грунта

Подъемные силы	Q, тс	Подъемное усилие в теоретической шпации, кН (тс)																				Сумма слева	
		20-19	19-18	18-17	17-16	16-15	15-14	14-13	13-12	12-11	11-10	10-9	9-8	8-7	7-6	6-5	5-4	4-3	3-2	2-1	1-0		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
Равномерно-распределенные силы:																							
Подъемная сила полистирола	3418,0	—	—	—	—	—	252,0	252,0	252,0	253,0	252,0	252,0	252,0	252,0	253,0	252,0	252,0	244,0	200,0	200,0	—	—	
Подъемная сила понтонов																							
I-я пара	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23,8	315,3	281,3	57,6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
II-я пара	—	—	—	—	—	—	—	—	240,7	278,0	159,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
III-я пара	—	—	—	—	188,7	257,6	301,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
IV-я пара	—	—	339,0	257,6	81,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Суммарная подъемная сила понтонов	270,0	—	339,0	257,6	200,1	257,6	301,7	240,7	278,0	183,1	315,3	281,3	57,6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Подъемная сила кранов	7440,0	730,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	710,0	
Сумма равномерно-распределенных сил	1569,0	730,0	339,0	257,6	200,1	257,6	333,7	492,7	530,0	436,1	567,3	533,3	309,6	252,0	263,0	252,0	252,0	244,0	200	200	200	710,0	7569,0
Множители			-9,5	-8,5	-7,5	-6,5	-5,5	-4,5	-3,5	-2,5	-1,5	-0,5	0,5	1,5	2,5	3,5	4,5	5,5	6,5	7,5	8,5	9,5	
Произведение			-6315	-2881	-1932	-1300	-1417	-2493	-1724	-1325	-652	-284	267	464	630	886	1134	1386	1500	1700	6749	-4637	

$X_0 = \frac{4637}{7569,0} = -0,61$

ПРИЛОЖЕНИЕ 6
 (продолжение)

Таблица 10

 Суммарная нагрузка затонувшего судна при отрыве
 от грунта

Границы теоретический шпанзей	Множитель K	Подъёмный вес	Сила отрывного сопротивления	Равномерно-распределённая подъёмная сила	Суммарная равномерно-распределённая нагрузка (3)+(4)+(5)	Средоточенные подъёмные силы	Момент распределённых сил относительно 0-го шпангоута (6)·ΔL (K- $\frac{1}{2}$)
1	2	3	4	5	6	7	8
20-19	20	371,06	0,62	-730,0	-358,32	-	-48910
19-18	19	215,29	6,04	-339,0	-117,67	-	-15238
18-17	18	432,98	9,9	-257,6	185,28	-	22696
17-16	17	552,46	13,76	-200,1	366,12	-	42287
16-15	16	490,93	16,39	-257,6	250,22	-	27148
15-14	15	392,28	20,57	-553,7	-140,85	-	-14296
14-13	14	315,68	23,84	-492,7	-153,18	-	-14475
13-12	13	364,04	25,3	-530,0	-140,66	-	-12308
12-11	12	328,92	26,24	-436,1	-80,94	-	-6516
11-10	11	346,65	27,15	-567,3	-193,50	-	-14222
10-9	10	373,61	29,38	-533,3	-130,31	-	-8666
9-8	9	382,37	65,91	-309,6	-138,68	-	-8251
8-7	8	343,47	137,04	-252,0	228,51	-	11997
7-6	7	329,75	121,1	-253,0	197,85	-	9002
6-5	6	309,0	110,07	-252,0	167,07	-	6432
5-4	5	298,07	91,73	-252,0	137,80	-	4341
4-3	4	305,69	67,92	-244,0	129,61	-	3175
3-2	3	223,92	45,86	-200,0	69,78	-	1221
2-1	2	159,04	29,37	-200,0	-11,59	-	-122
1-0	1	163,47	2,77	-710,0	-543,76	-	-1963
					$\Sigma, = 0,0$		$\Sigma = -106$

Эпюра суммарной нагрузки затонувшего судна при отрыве

Масштаб: 1 см = 100 тс

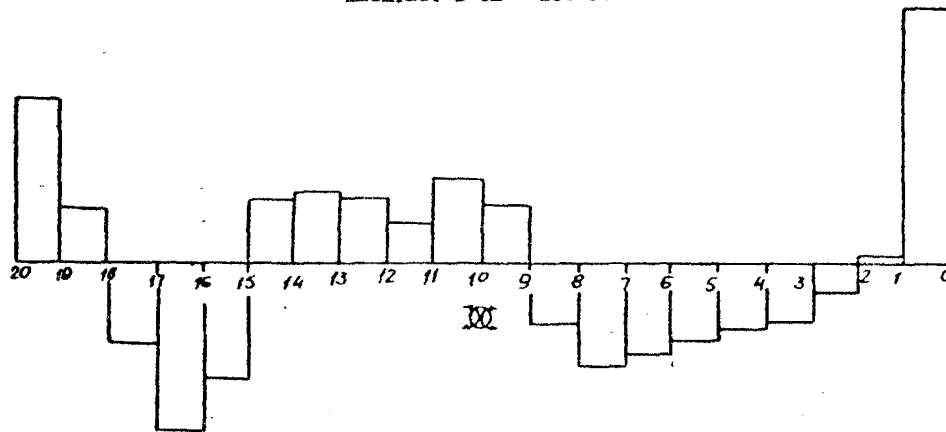


Рис. 3

ПРИЛОЖЕНИЕ 6
(продолжение)

5.11. В табл. II выполнен расчёт суммарной нагрузки при подъёме, когда судно уже отделено от грунта и находится в толще воды. При этом принято, что подъёмные силы, образованные полистиролом и понтонами, остались неизменными, а ликвидация силы отрывного сопротивления привела к уменьшению и перераспределению подъёмных усилий кранов.

6. Расчёт перерезывающих сил и изгибающих моментов

6.1. Перерезывающие силы и изгибающие моменты определены для следующих состояний судна:

- судно аварийное, находится на плаву;
- судно аварийное, находится на мели;
- затонувшее судно при подъёме в момент нахождения в толще воды.

6.2. Расчёт перерезывающих сил и изгибающих моментов для судна на мели приведен в табл. 12, для остальных случаев расчёт не приводится. Эпюры перерезывающих сил и изгибающих моментов приведены для всех трех случаев на рис. 4,5,6.

7. Расчёт прочности корпуса судна по предельному моменту

7.1. Расчёт предельного изгибающего момента производится для миделевого сечения, представленного на рис. 7. Принято, что судно имеет повреждения в скуловой части левого борта. Креп судна - 20°.

7.2. В качестве осей сравнения выбраны ось Z_c , совпадающая со следом ДП, и ось Y_c , совпадающая со следом основной плоскости.

7.3. Расчёт элементов эквивалентного бруса выполнен в табл. 13, в которой приводится расчёт только части связей эквивалентного бруса, для остальных связей, показанных на рис. 7, расчёт выполняется аналогично.

ПРИЛОЖЕНИЕ 6
(продолжение)

Таблица II

Суммарная нагрузка затонувшего судна при подъёме
в толще воды

Границы теоретических шпанов	Множитель K	Подъёмный вес, тс	Сила отрывного сопротивления, тс	Равномерно распределённая подъёмная сила, тс	Суммарная равномерно распределённая нагрузка, тс	Средоточенные подъёмные силы, тс	Момент распределённых сил относительно 0-го шпангоута, тс $(6) \cdot \Delta L \cdot (K - \frac{1}{2})$
1	2	3	4	5	6	7	8
20-19	20	371,06	-	-416,0	-45,00	-	-6142
19-18	19	215,29	-	-339,0	-123,70	-	-16020
18-17	18	432,98	-	-257,6	175,38	-	21484
17-16	17	552,46	-	-200,1	352,36	-	40698
16-15	16	490,93	-	-257,6	233,33	-	25316
15-14	15	392,28	-	-553,7	-161,42	-	-16364
14-13	14	315,68	-	-492,7	-177,02	-	-16728
13-12	13	364,04	-	-530,0	-165,96	-	-14521
12-11	12	328,92	-	-436,1	-107,18	-	-8628
11-10	11	346,65	-	-567,3	-220,65	-	-16218
10-9	10	373,61	-	-533,3	-159,69	-	-10619
9-8	9	332,37	-	-309,6	72,77	-	4330
8-7	8	343,47	-	-252,0	91,47	-	4802
7-6	7	329,75	-	-253,0	76,75	-	3492
6-5	6	309,00	-	-252,0	57,00	-	2194
5-4	5	298,07	-	-252,0	46,07	-	1451
4-3	4	305,69	-	-244,0	61,69	-	1511
3-2	3	223,92	-	-200,0	23,92	-	418
2-1	2	159,04	-	-200,0	-40,96	-	-430
1-0	1	163,47	-	-153,0	10,47	-	37
					$\Sigma = -0,37$		$\Sigma = -43$

ПРИЛОЖЕНИЕ 6
 (продолжение)

Таблица 12

 Расчёт перерезывающих сил и изгибающих моментов
 судна на мели

Предел теоретических шпангоут	Нагрузка на шпангоут, тс	Сумма (2) сверху	Интегральная кривая графа (3)	$-(3) \cdot \left[1 - \frac{(9)}{20}\right]$	Перерезывающая сила тс (3)+(5)	$-(4) \cdot \left[1 - \frac{(9)}{20}\right]$	Изгибающий момент, тс м $\frac{\Delta L}{2} [(4)+(7)]$	Номер теоретического шпангоута
I	2	3	4	5	6	7	8	9
		0		0				20
20-19	372,9	372,9	372,9	-0,1	372,8	3,8	1318	19
19-18	87,0	459,9	1205,7	-0,2	459,7	7,5	4246	18
18-17	32,3	492,2	2157,8	-0,2	492,0	11,3	7592	17
17-16	41,1	533,3	3183,3	-0,3	533,0	15,1	11194	16
16-15	-109,7	423,6	4140,2	-0,4	423,2	18,8	14556	15
15-14	103,0	526,6	5090,4	-0,4	526,2	22,6	17896	14
14-13	-103,1	423,5	6040,5	-0,5	423,0	26,4	21234	13
13-12	-56,2	367,3	6831,3	-0,6	366,7	30,1	24015	12
12-11	-106,8	260,5	7459,1	-0,7	259,8	33,9	26226	11
11-10	-79,8	180,7	7900,3	-0,8	179,9	37,6	27782	10
10-9	-59,3	121,5	8202,5	-0,8	120,7	41,4	28854	9
9-8	-375,0	-253,5	8070,5	-0,9	-254,4	45,2	28405	8
8-7	-92,8	-346,3	7470,7	-1,0	-347,3	48,9	26319	7
7-6	-131,6	-477,9	6646,5	-1,0	-478,9	52,7	23447	6
6-5	-563,1	-1041,0	5127,6	-1,1	-1042,1	56,5	18144	5
5-4	151,9	-889,1	3197,5	-1,2	-890,3	60,2	11402	4
4-3	237,3	-651,9	1656,5	-1,3	-653,2	64,0	6022	3
3-2	70,8	-381,1	623,5	-1,4	-328,5	67,8	2420	2
2-1	221,5	-159,6	82,8	-1,4	-161,0	71,5	540	1
1-0	161,1	1,5	-75,3	-1,5	0	75,3	0	0

Эпюры перерезывающих сил и изгибающих моментов, действующих на аварийное судно на плаву

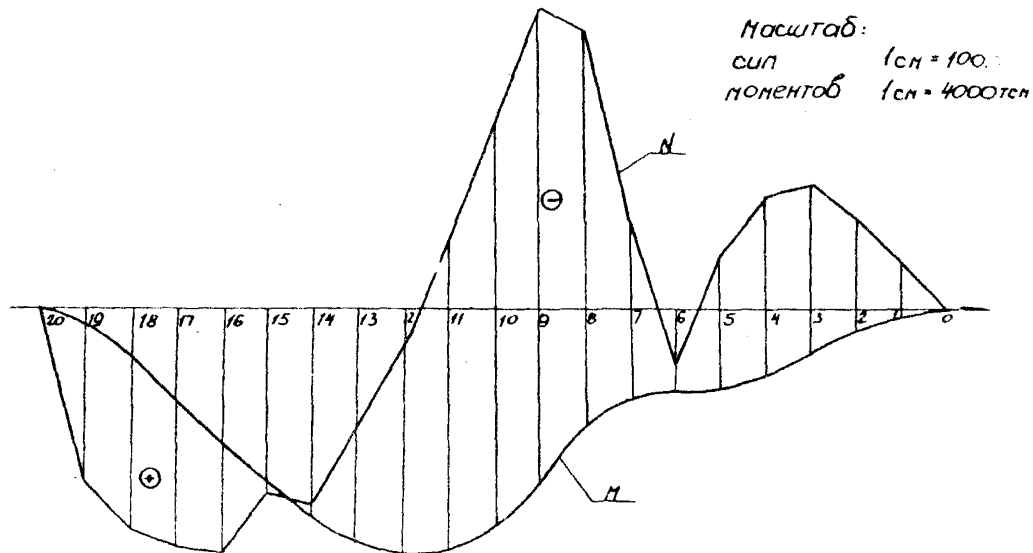


Рис. 4

Эпюры перерезывающих сил и изгибающих моментов, действующих
на аварийное судно, сидящее на мели

Масштаб:
сил $1\text{ см} = 200\text{ тс}$
моментов $1\text{ см} = 4000\text{ тс м}$

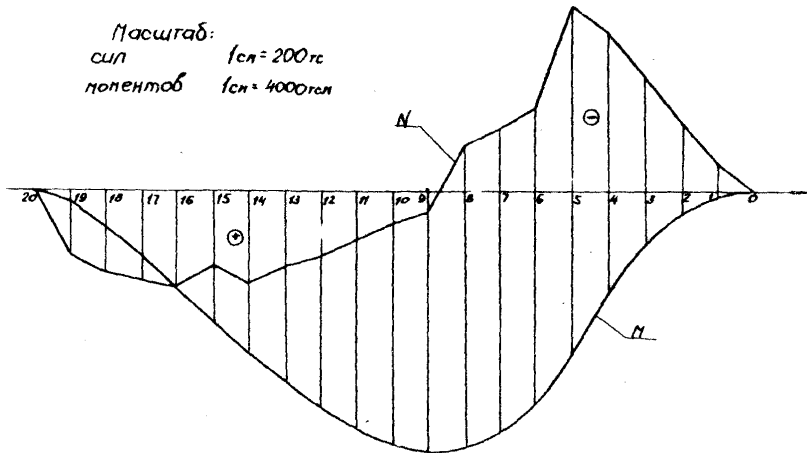


Рис. 5

Эпюры перерезывающих сил и изгибающих моментов при подъеме судна в толще воды

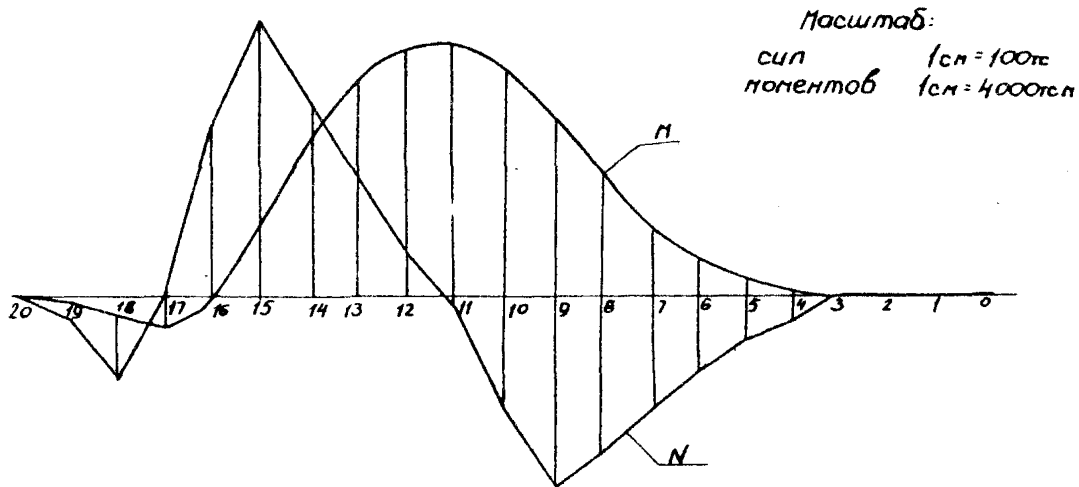


Рис. 6

Схема эквивалентного бруса т/х „Полтава“

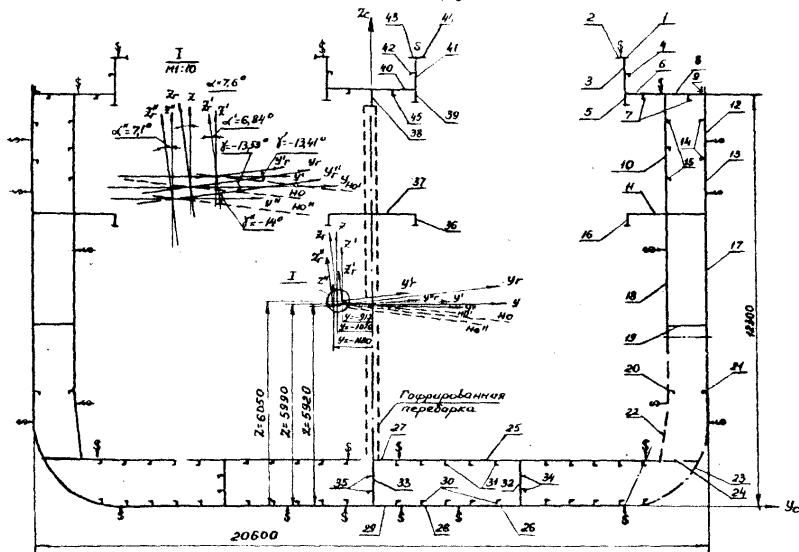


Рис. 7

Приложение 6
(продолжение)

Таблица 13

Расчёт элементов двутаврового бруса без редуцирования

Наименование связей, их размеры, см	Пло- щадь сече- ния, $см^2$	Отстояние ц.т. сечения от осей сравне- ния.		Ось Y_c			Ось Z_c			Центробеж- ный момент инерции (3)x(3)x(4) $см^2 \times м^2$
		Z_c	Y_c	статический момент инерции (3)x(4), $см^2 \times м$	перенос- ный мо- мент инерции (6)x(4), $см^2 \times м^2$	собствен- ный мо- мент инерции $см^2 \times м^2$	статический момент инер- ции (3)x(5), $см^2 \times м$	переносный момент инерции (9)x(5), $см^2 \times м^2$	собствен- ный момент инерции, $см^2 \times м^2$	
I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1. Лист 25x2 ПБ	50,0	13,50	7,90	675	9112	0	395	3120	0	5332
Лист 25x2 ЛБ	50	13,50	-7,90	675	9112	0	-395	3120	0	-5332
2. Ребро 1 ПБ станга 20x1,5	24	13,50	7,70	324	4374	0	185	1423	0	2495
полка 10x1,4	14	13,50	7,60	189	2552	0	106	809	0	1436
Ребро 1 ЛБ станга 20x1,5	24	13,50	-7,70	324	4374	0	-185	1423	0	-2495
полка 10x1,4	14	13,50	-7,60	189	2552	0	-106	809	0	-1436
3. Лист 110x1,8 ПБ	198	12,95	7,85	2564	33205	20	1554	12201	0	20128
Лист 110x1,8 ЛБ	198	12,95	-7,85	2564	33205	20	-1554	12201	0	-20128
4. Ребро f 146 ПБ	17	12,90	7,94	217	2796	0	134	1062	0	1721
Ребро f 146 ЛБ	17	12,90	-7,94	217	2796	0	-134	1062	0	-1721
44. Ребро 1 ПБ станга 20x1,2	24	13,50	1,55	324	4374	0	37	58	0	502
полка 10x1,4	14	13,50	1,65	189	2552	0	23	38	0	312
Ребро 1 ЛБ станга 20x1,2	24	13,50	-1,55	324	4374	0	-37	58	0	-502
полка 10x1,4	14	13,50	-1,65	189	2552	0	-23	38	0	-312
45. Ребро f 20a ПБ	27	12,35	0,65	337	4164	0	18	12	0	219
Ребро f 20a ЛБ	27	12,35	-0,65	337	4164	0	-18	12	0	-219
Сумма	16542			93055	949748	30,7	-16689	839155	11918	-40458
								851073		

7.4. Координаты центра тяжести сечения эквивалентного бруса

$$z = \frac{93055}{15542} = 5,99 \text{ м}$$

$$y = \frac{-16689}{15542} = -1,07 \text{ м}$$

7.5. Осевые и центробежные моменты инерции относительно центральных осей Z и Y

$$J_y = 952783 - 5,99^2 \cdot 15542 = 395692 \text{ см}^2 \cdot \text{м}^2$$

$$J_z = 851073 - 1,07^2 \cdot 15542 = 833145 \text{ см}^2 \cdot \text{м}^2$$

$$J_{yz} = -40458 - 5,99(-1,07) \cdot 15542 = 59478 \text{ см}^2 \cdot \text{м}^2$$

7.6. Положение главных центральных осей Z_1 и Y_1 сечения эквивалентного бруса определяется углом α между ними и центральными осями Z и Y

$$\operatorname{tg} 2\alpha = \frac{2 \cdot 59478}{833145 - 395695} = 0,272$$

$$2\alpha = 15,2^\circ$$

$$\alpha = 7,6^\circ$$

7.7. Главные моменты инерции

$$\begin{aligned} J_{y_1} &= J_y \cdot \cos^2 \alpha + J_z \cdot \sin^2 \alpha - J_{yz} \cdot \sin 2\alpha = \\ &= 395692 \cdot 0,991^2 + 833145 \cdot 0,132^2 - \\ &- 59478 \cdot 0,262 = 387098 \text{ см}^2 \cdot \text{м}^2 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} J_{z_1} &= J_y \cdot \sin^2 \alpha + J_z \cdot \cos^2 \alpha + J_{yz} \cdot \sin 2\alpha = \\ &= 395692 \cdot 0,132^2 + 833145 \cdot 0,991^2 + \\ &+ 59478 \cdot 0,262 = 840694 \text{ см}^2 \cdot \text{м}^2 \end{aligned}$$

7.8. Нейтральная ось сечения отклонена от главной оси Y_1 на угол γ

$$\operatorname{tg} \gamma = - \frac{J_{yz}}{J_{z_1}} \cdot \operatorname{tg}(\alpha + \theta),$$

где $\theta = 20^\circ$ - приняты угол крена судна

$$\operatorname{tg} \gamma = - \frac{387098}{840694} \cdot \operatorname{tg}(7,6^\circ + 20^\circ) = -0,241$$

$$\gamma = -13,53^\circ$$

7.9. Координаты в главных осях наиболее удаленных точек "а" и "б" от оси НО равны:

$$\begin{aligned} z_a &= 6,30 \text{ м} & y_a &= 9,85 \text{ м} \\ z_b &= -5,00 \text{ м} & y_b &= -7,80 \text{ м} \end{aligned}$$

7.10. Предельный изгибающий момент палубы

$$M_{пр}^n = \frac{2,4 \cdot 387098}{6,30} \times$$

$$\times \frac{I}{\cos(7,6^\circ + 20^\circ) \left[1 + \frac{9,85}{6,30} \cdot \frac{387098}{840694} \cdot \operatorname{tg}(7,6^\circ + 20^\circ) \right]} =$$

$$= 120900 \text{ тс} \cdot \text{м}$$

7.11. Предельный изгибающий момент днища

$$M_{пр}^g = \frac{2,4 \cdot 387098}{5,00} \times$$

$$\times \frac{I}{\cos(7,6^\circ + 20^\circ) \left[1 + \frac{(-7,8)}{(-5,00)} \cdot \frac{387098}{840694} \cdot \operatorname{tg}(7,6^\circ + 20^\circ) \right]} =$$

$$= 152427 \text{ тс} \cdot \text{м}$$

Расчётным предельным моментом является минимальный момент - момент палубы.

7.12. При проведении аварийно-спасательной или судоподъёмной операции возможен как прогиб так и перегиб корпуса судна, что вызывает сжатие соответственно палубы или днища. Поэтому должна быть проверена устойчивость палубных и днищевых элементов пластин.

Устойчивость продольных ребер жесткости обычно всегда обеспечена и поэтому не проверяется.

7.13. При прогибе корпуса в сжатой зоне находится верхняя часть эквивалентного бруса, критические напряжения в пластинах которой определяются по формулам;

критические напряжения пластины обшивки борта между платформами при $\delta = 1,5$ см, $b = 80$ см, $a = 332$ см

$$\sigma_{кр} = 200 \left(\frac{100 \cdot 1,5}{80} \right)^2 \left[1 + \left(\frac{80}{332} \right)^2 \right]^2 = 757 \text{ кгс/см}^2,$$

критические напряжения обшивки переборки между платформами

$$\sigma_{кр} = 200 \left(\frac{100 \cdot 1,0}{80} \right)^2 \left[1 + \left(\frac{80}{332} \right)^2 \right]^2 = 350 \text{ кгс/см}^2,$$

критические напряжения в пластинах твиндечной палубы у борта при $\delta = 1,0$ см, $b = 80$ см, $a = 120$ см

$$\sigma_{кр} = 200 \left(\frac{100 \cdot 1,0}{80} \right)^2 \left[1 + \left(\frac{80}{120} \right)^2 \right]^2 = 652 \text{ кгс/см}^2$$

критические напряжения в пластинах верхней платформы при $\delta = 1,0$ см, $b = 80$ см, $a = 125$ см

$$\sigma_{кр} = 200 \left(\frac{100 \cdot 1,0}{80} \right)^2 \left[1 + \left(\frac{80}{125} \right)^2 \right]^2 = 620 \text{ кгс/см}^2$$

критические напряжения в пластинах твиндечной палубы в середине при $\delta = 1,2$ см, $b = 80$ см, $a = 137$ см

$$\sigma_{кр} = 200 \left(\frac{100 \cdot 1,2}{80} \right)^2 \left[1 + \left(\frac{80}{137} \right)^2 \right]^2 = 809 \text{ кгс/см}^2$$

критические напряжения в пластинах борта выше твиндечной палубы при $\delta = 1,45$ см, $b = 80$ см, $a = 165$ см

$$\sigma_{кр} = 200 \left(\frac{100 \cdot 1,45}{80} \right)^2 \left[1 + \left(\frac{80}{165} \right)^2 \right]^2 = 1002 \text{ кгс/см}^2$$

критические напряжения в пластине борта между продольными ребрами при $\delta = 1,6$ см, $b = 80$ см, $a = 113$ см

$$\sigma_{кр} = 200 \left(\frac{100 \cdot 1,6}{80} \right)^2 \left[1 + \left(\frac{80}{113} \right)^2 \right]^2 = 1802 \text{ кгс/см}^2$$

критические напряжения в пластине борта между ребром и палубой при $\delta = 1,8$ см, $b = 80$ см, $a = 80$ см

$$\sigma_{кр} = 800 \left(\frac{100 \cdot 1,8}{80} \right)^2 = 4050 \text{ кгс/см}^2$$

(Все пластины палубы и комингсов имеют $\sigma_{кр} > \sigma_T$, так как их толщина $\delta \geq 1,8$ см, и $b \geq a$, поэтому их устойчивость обеспечена).

Критические напряжения в пластинах бортовой переборки выше твиндечной палубы при $\delta = 1,0$ см, $b = 80$ см, $a = 107$ см

$$\bar{\sigma}_{кр} = 200 \left(\frac{100 \cdot 1,0}{80} \right)^2 \left[1 + \left(\frac{80}{107} \right)^2 \right]^2 = 160 \text{ кгс/см}^2$$

критические напряжения пластин переборки между ребрами при $\delta = 0,8$ см, $b = 80$ см, $a = 85$ см

$$\bar{\sigma}_{кр} = 200 \left(\frac{100 \cdot 0,8}{80} \right)^2 \left[1 + \left(\frac{80}{85} \right)^2 \right]^2 = 711 \text{ кгс/см}^2$$

7.14. Расчёт элементов эквивалентного бруса с учётом редуцирования теряющих устойчивость пластин при сжатии палубы выполнен в табл. 14.

Отстояние центров тяжести сечений редуцируемых связей от главных осей определяются по рис. 7.

7.15. Напряжения в редуцируемых связях от действия предельного момента $M_{пр}$ определяются по формуле

$$\sigma_{пред} = M_{пр}^n \cdot \frac{z}{J_y} \cdot \cos(\alpha + \theta) \left[1 + \frac{y}{z} \cdot \frac{J_x}{J_z} \cdot \operatorname{tg}(\alpha + \theta) \right]$$

Редукционные коэффициенты определяются по формуле

$$\psi = 0,5 \frac{b}{a} + \left(1 - 0,5 \frac{b}{a} \right) \frac{\sigma_{кр}}{\sigma_{пред}}$$

Результаты расчёта внесены в графу 8 табл. 14.

7.16. Координаты ц.т. исправленной площади эквивалентного бруса

$$z'' = \frac{90682}{15305} = 5,92 \text{ м}$$

$$y'' = \frac{-15149}{15305} = -1,12 \text{ м}$$

Таблица 14

Расчет эквивалентного бруса при редуцировании связей

Наименование связей, их размеры, см	Площадь сече- ния, см ²	Отстояние ц.т. сечения от гг-врных осей.		B _п y кг/см ²	B _{лр} кг/см ²	Редук- цион- ный коэф- фици- ент γ	(y)/(y-l)	Стстояние в.т. сечения от осей оравнения, м		Ось Yc		Ось Zc		Центро- бетный момент (9)x(10)x x(11) см ² x м ²
		z	y					Zc	Yc	статя- ческий момент (9)x (10), см ² x м	пере- носный момент впер- еди (10)x (10) см ² x м ²	статя- ческий момент (9)x (11), см ² x м	пере- носный момент впер- еди (11)x (11) см ² x м ²	
1. Эквивалентный брус без редуцируемых связей Правый борт							15542			93055	952783	-16689	851043	-40458
2. Твиндечная палуба бортовая (120x1,0)	120	1,50	9,80	1068	652	0,74	-31	8,75	8,50	-271	-2373	-264	-2240	-2306
3. Герmetikя платформа(125x1,0)	125	1,35	11,0	1106	650	0,72	-35	8,75	9,65	-306	-2690	-338	-3259	-2955
4. Твиндечная палуба оредняя (135x1,2)	162	2,50	2,10	832	809	0,98	- 3	8,75	0,7	- 26	- 230	- 2	- 1	- 18
5. Борты выше твиндеч.палубы (165x1,45)	239	2,10	11,75	1365	1002	0,80	-48	9,60	10,3	-461	-4424	-434	-5092	-4746
6. Переборка выше твиндечной палубы (105x0,8)	84	1,95	10,5	1239	760	0,760	-20	9,3	9,05	-186	-1730	-181	-1638	-1683
7. Пластины переборки между ребрами (80x0,8)	64	2,95	10,60	1522	711	0,72	-18	10,30	9,05	-185	-1910	-163	-1474	-1629
(80x0,8)	64	3,80	10,75	1767	711	0,68	-20	11,15	9,05	-223	-2486	-181	-1638	-2018
(80x0,8)	64	4,60	10,80	1992	711	0,66	-22	11,95	9,05	-263	-3142	-199	-1802	-2379
Левый борт														
8. Пластины переборки между ребрами (80x0,8)	64	5,25	-7,35	963	711	0,86	- 9	10,30	-9,05	- 93	- 955	81	- 737	839
(80x0,8)	64	6,10	-7,25	1205	711	0,78	-14	11,15	-9,05	- 156	-1740	127	-1147	1413
(80x0,8)	64	6,95	-7,10	1450	711	0,73	-17	11,95	-9,05	- 203	-2428	154	-1392	1838
							15305			90682	928685	-18149	830053	-54102

7.17. Осевые и центробежный моменты инерции относительно центральных осей

$$J_y'' = 928685 - 5,92^2 \cdot 15305 = 392300 \text{ см}^2 \cdot \text{м}^2$$

$$J_z'' = 830653 - (-1,18)^2 \cdot 15305 = 809342 \text{ см}^2 \cdot \text{м}^2$$

$$J_{yz}'' = -54102 - 5,92 \cdot (-1,18) \cdot 15305 = 52813 \text{ см}^2 \cdot \text{м}^2$$

7.18. Положение главных осей z'' и y''

$$\operatorname{tg} 2\alpha' = \frac{2 \cdot 52813}{809342 - 392300} = 0,253$$

$$2\alpha'' = 14,21^\circ$$

$$\alpha'' = 7,1^\circ$$

7.19. Главные моменты инерции

$$J_{y_r}'' = 392300 \cdot \cos^2 7,1^\circ + 809342 \cdot \sin^2 7,1^\circ - 52813 \cdot \sin 14,21^\circ = 385707 \text{ см}^2 \cdot \text{м}^2$$

$$J_{z_r}'' = 392300 \cdot \sin^2 7,1^\circ + 809342 \cdot \cos^2 7,1^\circ + 52813 \cdot \sin 14,21^\circ = 815935 \text{ см}^2 \cdot \text{м}^2$$

7.20. Положение нейтральной оси

$$\operatorname{tg} \beta'' = - \frac{385707}{815935} \operatorname{tg} (7,1^\circ + 20^\circ) = -0,242$$

$$\beta'' = -14^\circ$$

7.21. Координаты в главных осях точек, наиболее удаленных от нейтральной оси

$$z_a'' = 6,40 \text{ м} \quad y_a'' = 10,0 \text{ м}$$

$$z_b'' = -5,00 \text{ м} \quad y_b'' = -7,65 \text{ м}$$

7.22.

$$M_{\text{прог}}' = \frac{2,4 \cdot 385707}{6,40 \cos (7,1^\circ + 20^\circ)} \left[1 + \frac{10,0}{6,40} \cdot \frac{385707}{815935} \operatorname{tg} (7,1^\circ + 20^\circ) \right] =$$

$$= 117911 \text{ тс} \cdot \text{м}$$

Так как разность $M_{np} - M'_{np} < 0,1 M_{np}$
дальнейшего уточнения не требуется.

7.23. Аналогично выполняется расчёт при сжатии дна.

7.24. Определенные в разделе 6 изгибающие моменты составляют:

для судна на плаву ≈ 22000 тс·м

для судна на мели ≈ 29000 тс·м

для судна при подъёме ≈ 11000 тс·м

Пределный момент палубы равен 117900 тс·м

Так как $\frac{M_{np}}{M_{гект}} - 4,0 > 1,2 - 1,5$, прочность судна обеспечена.

8. Определение перерезывающих сил и изгибающих моментов
в средних сечениях судна по методу интегральных коэффициентов

8.1. Определение перерезывающих сил и изгибающих моментов
производится для судна, находящегося на мели, весовая нагрузка
которого приведена в разделе 4.

Осадка судна: $d_{н1} = 6,95$ м, $d_{к1} = 8,0$ м. Коэффициент полноты
при этой осадке $C_B = 0,67$, коэффициент полноты ватерлинии -
 $\alpha = 0,766$.

8.2. При расчёте по методу интегральных коэффициентов к
"сосредоточенным" грузам относятся:

грузы в трюмах и твиндеках,
вода, масло, топливо, снабжение, провизия,
вода в затопленном отсеке,
реакция грунта,
суммарный вес оборудования в МКО,
вес надстроек с оборудованием,
рулевое устройство,
якорное устройство,
гребной винт,
гребной вал.

Веса "сосредоточенных" грузов и положение их центров тяжести
определены по приближенным формулам и судовой документации.

8.3. Расчёт перерезывающих сил и изгибающих моментов от сосредоточенных грузов в сечениях на 7,9,II и I3 теоретических шпангоутах производится в табл. I6.

8.4. Перерезывающие силы и изгибающие моменты от распределенного веса корпуса в сечениях по 7,9,II и I3 теоретическим шпангоутом определяем в табл. I5. В табл. I5 a_k и b_k определяем по табл. I, 2 справочного приложения 3.

Распределенный вес корпуса определяется как разность между весом судна порожнем и весом "сосредоточенных" грузов

$$P_k = P_{пор} - P_c = 5736 - 1830 = 3906 \text{ тс}$$

Таблица I5

Отстояние сечения						
от миделя	от кормового перпенд.	a_k	$N_k = a_k \cdot P_k$	b_k	$\rho_k = b_k \cdot L$	$M_k = N_k \cdot \rho_k$
I	2	3	4	5	6	7
-0,15L	0,35L	0,329	1288	0,160	22,40	28800
-0,05L	0,45L	0,452	1768	0,202	28,28	50000
0,05L	0,55L	0,578	2260	0,248	34,72	78450
0,15L	0,65L	0,695	2720	0,297	41,58	113100

8.5. Определяется средняя осадка судна

$$d_{\varphi} = \frac{d_{н1} + d_{к1}}{2} = \frac{6,95 + 8,00}{2} = 7,475 \text{ м}$$

При этой осадке $X_{c_0} = -0,287 \text{ м}$

Стандартная абсцисса центра величины

$$X_{c_{\Sigma}} = (0,2 C_B - 0,135) L = (0,2 \cdot 0,67 - 0,135) \cdot 140,0 = -0,14 \text{ м}$$

Расчет перерезывающих сил N_c и изгибающих моментов M_c от действия сосредоточенных сил при посадке на мель

Наименование сосредоточенных нагрузок	A_i , то	Отстояние от миделя, K_i м	Относительные расчетного сечения от миделя - шпангоута X_j											
			0,05 L = -7 м			0,15 L = -21 м			-0,15 L = -21 м			-0,05 L = -7 м		
			P_i , то	L , м	$A \cdot L$, то·м	P_i , то	L , м	$A \cdot L$, то·м	P_i , то	L , м	$A \cdot L$, то·м	P_i , то	L , м	$A \cdot L$, то·м
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Рулевое и швартовное устройство	78,2	-70,0	78,2	77,0	6021	78,2	91,0	7116	78,2	49,0	3832	78,2	63,0	4927
Якорное устройство	113,2	58,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Гребной винт	12,0	-66,6	12	73,6	983	12,0	87,6	1051	12,0	45,6	547	12,0	59,6	715
Гребной вал	34,32	-60,39	34,32	67,39	2313	34,32	81,39	2793	34,32	39,39	1352	34,32	53,39	1832
Нормовая надстройка	516,24	-53,5	516,24	60,5	31232	516,24	74,5	38460	516,24	32,5	16778	516,24	46,5	24005
Бак	172,08	60,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Машинно-котельное отд.с помп. оборуд.(двэ)	903,68	-45,8	903,68	52,8	47714	903,68	66,8	60366	903,68	24,8	22411	903,68	36,8	35063
Снабжение, экипаж, провизия	138,2	-37,8	138,2	44,8	6191	138,2	58,8	8126	138,2	16,8	2322	138,2	30,8	4256
Года	70,0	-41,9	70,0	48,9	3423	70,0	62,9	4403	70,0	20,9	1463	70,0	34,9	2334
Масло	27,0	-51,6	27,0	58,6	1582	27,0	78,6	1960	27,0	30,6	826	27,0	44,6	1204
Топливо	385,9	14,0	-	-	-	385,9	7,0	2701	-	-	-	-	-	-
	524,0	-14,0	524,0	21,8	11424	524,0	35,8	13760	-	-	-	524,0	7,8	4088
	210,7	-38,5	210,7	45,5	9587	210,7	59,5	12537	210,7	17,5	3687	210,7	31,5	6637
Грузы: трим и танкер 1	1030,0	52,44	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
трим и танкер 2	1780,0	36,65	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
трим и танкер 3	1605,0	19,18	-	-	-	1605,0	1,82	2921	-	-	-	-	-	-
трим и танкер 4	2560,0	-4,79	2560,0	11,79	30182	2560,0	25,79	66022	-	-	-	-	-	-
трим и танкер 5	1500,0	-27,42	1500,0	34,42	51630	1500,0	40,42	72630	1500,0	6,42	9630	1500,0	20,42	30630
Рефрижераторный трим:	100,0	-61,2	100,0	68,2	6820	100,0	82,2	8220	100,0	40,2	4020,0	100,0	54,2	5420
Года в ватопленных отсеках	1405	18,82	-	-	-	1405,0	2,18	3063	-	-	-	-	-	-
Реальная грунта	-2324,0	21,0	-	-	-	-2324,0	0	0	-	-	-	-	-	-
Перерезывающая сила N_c			6674,34			7746,24			3590,34			4114,34		
Изгибающий момент M_c					209002			311129			67288			121220

Таблица 17

Отстояние расчётного сечения миделя	кормо- вого перпен- дикуляра	$A_{осп}$	$a_{осп}$	$a_{осп} \cdot X_0$	$a_{сп} =$ (3) + (5)	$N_{сп} =$ $X \cdot V \cdot (6)$	$B_{осп}$	$b_{осп}$	$b_{осп} \cdot X_0$	$B_{сп} =$ (8) + (10)	$l = b_{сп} \cdot L$	$M = N_{сп} \cdot l$
		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
-0,15L	0,35L	0,2862	1,585	0,0158	0,3020	4450	0,1233	0,182	0,0018	0,1251	17,50	77800
-0,05L	0,45L	0,4286	1,740	0,0174	0,4460	6590	0,1656	0,292	0,0029	0,1685	23,6	155600
0,05L	0,55L	0,5712	1,740	0,0174	0,5886	8680	0,2107	0,333	0,0038	0,2145	30,0	260000
0,15L	0,65L	0,7135	1,580	0,0158	0,7293	10750	0,2590	0,481	0,0048	0,2638	36,9	397000

Угол дифферента

$$\psi = \frac{d_{н1} - d_{к1}}{L} = \frac{6,95 - 8,00}{140} = -0,0075$$

Фактическая абсцисса центра величины

$$\begin{aligned} X_c &= X_{c0} + \frac{\alpha^2 \cdot L^2 \cdot \psi}{14,0 \cdot C_b \cdot d_{cp}} = \\ &= \frac{0,766^2 \cdot 140^2 \cdot (-0,0075)}{14,0 \cdot 0,67 \cdot 7,475} = -0,287 = \\ &= -1,24 - 0,287 = -1,527 \text{ м} \end{aligned}$$

Коэффициент поправки к интегральным коэффициентам

$$\begin{aligned} X_0 &= \frac{X_{c \text{ ст}} - X_c}{L} = \\ &= \frac{-0,14 + 1,527}{140} = 0,01 \end{aligned}$$

8.6. Перерезывающие силы и изгибающие моменты от сн. под-
держания определяется в табл. 17 при $\gamma V = 14750 \text{ тс}$,

$$C_b = 0,67 \quad d = \frac{7,475}{7,87} = 0,95 \quad X_0 = 0,01.$$

Коэффициенты $A_{осп}$, $a_{осп}$, $B_{осп}$, $b_{осп}$ определяются по табл.
I, 2, 3, 4 справочного приложения 4.

8.7. Суммарная перерезывающая сила и изгибающие моменты в
сечениях по 7, 9, II, 13 теоретическим шангоутом определяются
в табл. 18.

Таблица 18

№ теор шп	N_c , тс	N_k , тс	$N_{сп}$, тс	$N_{сум}$, тс	M_c , тс	M_k , тс	$M_{сп}$, тс	$M_{сум}$, тс м
I	2	3	4	5	6	7	8	9
7	7750	2720	-10750	-280	311130	113100	-397000	27230
9	6670	2260	- 8680	250	209000	78450	-260000	27450
II	4110	1770	- 6590	-710	121220	50000	-155600	16220
13	3590	1290	- 4450	430	67290	28800	- 77800	18290

9. Определение предельной равномерно-распределенной нагрузки на перекрытие

9.1. Схема перекрытия, его размеры и конструкция связей представлены на рис. 8.

9.2. Определение размеров присоединенного пояска для балок

Так как присоединенные пояски при давлении на перекрытие из гирля находятся в растянутой зоне, их величина определяется как $l/6$ пролета или расстоянием между смежными балками:

$$\text{Карлингс - комингс } \frac{l}{6} = \frac{17,5}{6} = 2,81 \text{ м} \quad C = 4,37 \text{ м}$$

$$\text{центральный карлингс } \frac{l}{6} = \frac{3,5}{6} = 0,58 \text{ м} \quad C = 5,0 \text{ м}$$

$$\text{концевые рамные бимсы } \frac{l}{6} = \frac{17,5}{6} = 2,81 \text{ м} \quad C = 2,8 \text{ м}$$

$$\text{консольные бимсы } \frac{l}{6} = \frac{3,75}{6} = 0,62 \text{ м} \quad C = 2,8 \text{ м}$$

$$\text{двойной консольный бимс } \frac{l}{6} = \frac{3,0}{6} = 0,50 \text{ м} \quad C = 2,45 \text{ м}$$

Для карлингсов и концевых бимсов пояски односторонние, тогда площади присоединенных поясков будут равны:

$$\text{карлингс - комингс } f = 140 \cdot 1,5 = 210 \text{ см}^2,$$

$$\text{центральный карлингс } f = 58 \cdot 1,0 = 58 \text{ см}^2,$$

$$\text{концевой рамный бимс } f = 140 \cdot 1,0 = 140 \text{ см}^2,$$

$$\text{консольный бимс } f = 62 \cdot 1,5 = 93 \text{ см}^2,$$

$$\text{двойной консольный бимс } f = 50 \cdot 1,5 = 75 \text{ см}^2$$

9.3. Определение пластических моментов сопротивления:

$$\text{карлингс - комингс } f = 210 \text{ см}^2, \quad w = 84 \text{ см}^2, \quad f_1 = 120 \text{ см}^2,$$

$$W_{pl} = 64,5 \left[120 + \frac{84}{2} \right] = 10600 \text{ см}^3,$$

центральный карлингс

$$f = 58 \text{ см}^2, \quad w = 28 \text{ см}^2, \quad f_1 = 14,4 \text{ см}^2$$

$$W_{pl} = 37,2 \left[14,4 + \frac{28}{2} \right] = 1060 \text{ см}^3,$$

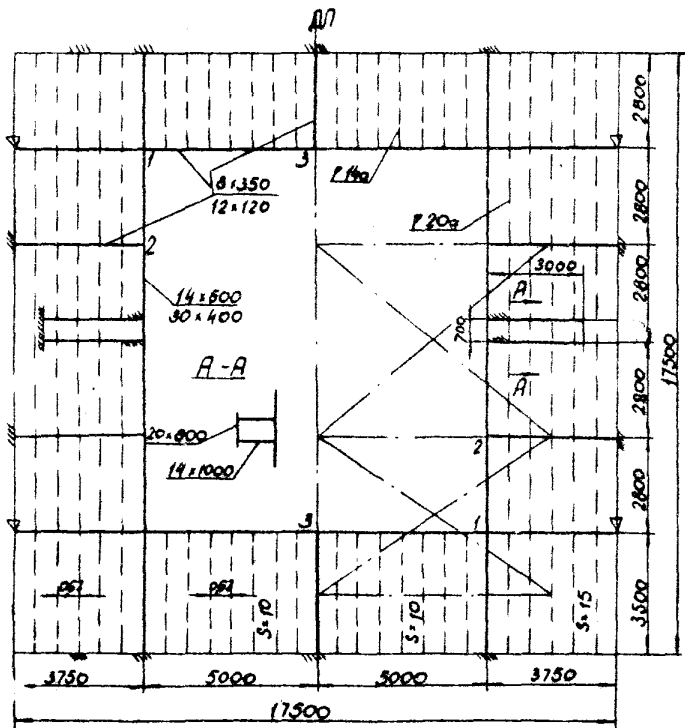


Рис. 8

концевой рамный бимс

$$f = 140 \text{ см}^2, \quad w = 28 \text{ см}^2, \quad f_1 = 14,4 \text{ см}^2, \\ W_{пл} = 1060 \text{ см}^3$$

консольный бимс

$$f = 93 \text{ см}^2, \quad w = 28 \text{ см}^2, \quad f_1 = 14,4 \text{ см}^2, \\ W_{пл} = 1070 \text{ см}^3,$$

двойной консольный бимс

$$f = 75 \text{ см}^2, \quad w = 140 \times 2 = 280 \text{ см}^2, \quad f_1 = 160 \text{ см}^2,$$

$$W_m = 102,5 \left[160 + \frac{280}{2} - \frac{(160 + 280 - 75)^2}{4 \cdot 280} \right] = 18600 \text{ см}^3,$$

продольная балка I 20а, $W = 268 \text{ см}^3$,

$$W_{пл} = 1,2 \cdot 268 = 320 \text{ см}^3,$$

продольная балка I 14а, $W = 100 \text{ см}^3$,

$$W_{пл} = 1,2 \cdot 100 = 120 \text{ см}^3$$

9.4. Пр дольный изгибающий момент

Предельный изгибающий момент определяется по формуле

$$M_{пр} = W_{пл} \cdot \sigma_{н}$$

Карлингс - комингс $M_{пр} = 10600 \cdot 235 = 2490 \text{ кН} \cdot \text{м}$;центральный карлингс $M_{пр} = 1060 \cdot 235 = 249 \text{ кН} \cdot \text{м}$;концевой рамный бимс $M_{пр} = 249 \text{ кН} \cdot \text{м}$,консольный бимс $M_{пр} = 250 \text{ кН} \cdot \text{м}$,двойной консольный бимс $M_{пр} = 4360 \text{ кН} \cdot \text{м}$;продольная балка I 20а $M_{пр} = 75 \text{ кН} \cdot \text{м}$;продольная балка I 14а $M_{пр} = 23,5 \text{ кН} \cdot \text{м}$

9.5. Предельная перерезывающая сила

Предельная перерезывающая сила определяется по формуле

$$N_{пр} = \frac{\sigma_{н} \cdot \sqrt{3}}{3} \cdot \psi$$

карлингс - комингс $N_{пр} = 114 \text{ кН}$,центральный карлингс $N_{пр} = 38 \text{ кН}$,концевой рамный бимс $N_{пр} = 38 \text{ кН}$,консольный бимс $N_{пр} = 380 \text{ кН}$,продольная балка I 20 а $N_{пр} = 37 \text{ кН}$,продольная балка I 14а $N_{пр} = 19,7 \text{ кН}$ (для рассматриваемых балок $\psi = 1,0$).

9.6. Карлингс-комингс можно рассматривать как две отдельные балки, ввиду наличия мощной рамы (двойного консольного бимса).

9.7. Предельная нагрузка узлов перекрытия I и 2 определяется по формулам:

$$q_1 = \frac{2 \left[\frac{249,2}{3,75} + \frac{2 \cdot 9,1 \cdot 2490}{3,5(5,6+2,8)} \right]}{3,15 \cdot 6,87} = 148 \text{ кН/м}^2$$

$$q'_1 = \frac{2(1 \cdot 38 + 1,114)}{3,15 \cdot 6,87} = 14,1 \text{ кН/м}^2$$

$$q_2 = \frac{2 \left[\frac{250}{3,75} + 2490 \frac{2 \cdot 9,1}{3,5(5,6+2,8)} \right]}{2,80 \cdot 6,87} = 167 \text{ кН/м}^2$$

$$q'_2 = \frac{2(1 \cdot 38 + 1,114)}{2,80 \cdot 6,87} = 15,8 \text{ кН/м}^2$$

9.8. Предельная нагрузка рамного концевое бимса

$$q_3 = \frac{2 \left[\frac{20 \cdot 249}{20,0} + \frac{249}{10} \right]}{1,75 \cdot 5} = 51,4 \text{ кН/м}^2$$

$$q'_3 = \frac{2(2 \cdot 38 + 38)}{1,75 \cdot 5} = 14,5 \text{ кН/м}^2$$

9.9. Предельная нагрузка продольной балки

$$q_v = \frac{16 \cdot 23,5}{3,5^2 \cdot 0,62} = 51,3 \text{ кН/м}^2$$

$$q'_v = \frac{2 \cdot 19,1}{3,5 \cdot 0,62} = 17,6 \text{ кН/м}^2$$

9.10. Расчётная нагрузка для перекрытия

$$14,1 \text{ кН/м}^2$$

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЛИТЕРАТУРА

1. Анализ форм разрушения и величин предельных нагрузок для основных конструкций типовых транспортных судов. Отчёт по НИР, рук. Козляков В.В. Одесса.ОИИМФ. Инв. № Б 705740, 1978.
2. Беленький Л.М. Расчёт судовых конструкций в пластической стадии. Л., Судостроение, 1983.
3. Справочник по строительной механике корабля т. I, 2,3 под ред. Шманского Ю.А., Л. Судпромгиз, 1960.
4. Бойцов Г.В., Палий О.М., Постнов В.А., Чувиковский В.С. Справочник по строительной механике корабля т. I, 2, 3. Л. Судостроение, 1982.
5. Справочник специалиста аварийно-спасательной службы ИМФ, т. 2 под ред. Чикера Н.П., М., Транспорт, 1963.
6. Дунаевский Я.И. Снятие судов с мели. М. Транспорт, 1971.
7. Регистр СССР. Правила классификации и постройки морских судов. Л., Транспорт, 1981.

СОДЕРЖАНИЕ

1. РАСЧЁТ ОБЩЕЙ ПРОЧНОСТИ ПРИ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЯХ И СУДОПОДЪЁМЕ.....	6
1.1. Общие положения.....	6
1.2. Классификация сил, действующих на аварийное или затонувшее судно.....	8
1.3. Определение массы судна и ее распределение по длине.....	10
1.4. Определение сил плавучести и распределение их по длине судна.....	14
1.5. Подъёмный вес судна и его распределение по длине.....	17
1.6. Опорная реакция грунта и ее распределение по длине.....	19
1.7. Определение веса воды в затопленных отсеках.....	22
1.8. Стривное сопротивление и его распределение по длине судна.....	23
1.9. Подъёмные силы.....	25
1.10. Расчёт нагрузки аварийного или затонувшего судна.....	29
1.11. Расчёт изгибающих моментов и перерезывающих сил.....	37
1.12. Определение предельного изгибающего момента для корпуса судна.....	43
1.13. Оценка общей прочности судна при аварийно-спасательных и судоподъёмных операциях.....	54
2. РАСЧЁТЫ МЕСТНОЙ ПРОЧНОСТИ СУДОВЫХ КОНСТРУКЦИЙ АВАРИЙНОГО СУДНА.....	57
2.1. Общие положения.....	57
2.2. Определение предельных изгибающих моментов и перерезывающих сил балок.....	58
2.3. Расчёт предельной прочности однопролетных балок.....	62
2.4. Расчёт предельной прочности перекрытий на действие распределенной нагрузки.....	62
2.5. Расчёт предельной прочности перекрытий на действие сосредоточенных сил.....	74

2.6. Проверка прочности обшивки корпуса при действии подъёмных стропов.....	76
2.7. Проверка прочности бортового набора на давлении судоподъёмных понтонов.....	89
2.8. Проверка прочности корпуса судна в районе прилегания подстропных подушек.....	90
2.9. Расчёт судоподъёмных проушин и обухов.....	94
2.10. Проверка прочности надстройки при снятии судна с мели.....	100
Приложение 1. Приближенное определение массы судна порожнем и абсциссы его центра тяжести.....	102
Приложение 2. Программа "Волна-82" для определения изгибающих моментов, перерезывающих сил и прогибов на тихой воде и волнении.....	113
Приложение 3. Таблицы интегральных коэффициентов сил распределенного веса корпуса.....	124
Приложение 4. Таблицы интегральных коэффициентов сил поддержания.....	129
Приложение 5. Инструкция по подготовке и перфорации исходной информации для программы.....	152
Приложение 6. Примеры расчётов.....	30
Приложение 7. Рекомендуемая литература.....	205

Подписано в печать 25.07.86. Формат 60x84/16. Печать офсетная.
Усл.печ.л.12,09. Усл.кр.-отт.12,21. Уч.-изд.л.8,37. Тираж 1000. Заказ 2003. Изд. № 892/6-п.
Цена 1 руб. 67 коп.

Типография В/О "Мортехдизформреклама". 113114, Москва, Кожевническая улица, дом 19