



راهنمای طراحی
دالهای وافل
برای مهندسين محاسب
به کمک نرم افزار ETABS,SAFE



عبدالمهدي عباسي



**راهنمای طراحی دالهای وافل
برای مهندسين محاسب
به کمک نرم افزار ETABS-SAFE**

مهندس عبدالمهدی عباسی

پیشگفتار

بیشتر به دلیل تامین دهانه های بلند، استفاده از انواع دالها در ساختمان سازی، مدتی است رواج یافته است. خصوصاً دال وافل (قالب غیر ماندگار) بیشتر مورد اقبال مالکان و مجریان سازه های بتنی واقع شده است. این راهنما می کوشد ضمن بررسی برخی ابهامات موجود در زمینه طراحی این دسته دالها، به مرور کلی روند طراحی این سیستم توسط نرم افزارهای رایج ETABS و SAFE بپردازد. از آنجا که مخاطب اصلی راهنما مهندسان طراح سازه می باشد، از ذکر جزئیات غیرضروری عمومی خودداری شده است.

در کانال تلگرامی^۱ این کتاب نیز فایل ها و مطالب کمکی در موضوع این راهنما در دسترس علاقمندان می باشد. بدون شک با توجه به نوع مبحث ارایه شده، امکان بروز بعضی کاستی ها یا اشتباهات در بیان مطالب وجود داشته است. نویسنده پیشاپیش از همکاری که این موارد را از طریق ایمیل^۲ یا تلگرام به اطلاع او برسانند سپاسگزار خواهد بود.

عبدالمهدی عباسی

تابستان ۹۹

^۱ https://t.me/waffle_slab_tutorial یا @waffle_slab_tutorial

^۲ MehAbb@yahoo.com

فهرست مطالب		
		پیش گفتار
۱		فصل ۱. کلیات و ملاحظات مهم در طراحی سقف های وافل
۱		مقدمه
۳		اجزای مختلف یک سقف وافل
۱۲		نگاهی به مدل‌های رایانه ای مورد نیاز
۱۲	فایل ها و محاسبات مورد نیاز	
۱۳	روند پیشنهادی جهت مدلسازی و طراحی	
۱۵		نکات مهم در مدلسازی دال های وافل
۱۵	ضرایب ترک خوردگی المان ها	
۱۷	کنترل برش در دال	
۲۷	ستون های ثقلی و شکل پذیری اتصال	
۳۳	کنترل تغییرشکل سرویس کف	
۴۱	کنترل ارتعاش کف	
۴۳	سایر ملاحظات خدمت پذیری (حریق/ترک خوردگی)	
۴۶	نکات تکمیلی	
۵۴		طراحی دیافراگم
۶۰	مقدمه	
۶۰	نحوه توزیع نیروی جانبی	
۶۲	محاسبه نیروی داخلی اجزای دیافراگم	
۶۳	جزئیات و الزامات میلگردگذاری	
۸۲		فصل ۲. کاربرد نرم افزار ETABS , SAFE در طراحی دال وافل
۸۲	مقدمه	
۸۵	مدلسازی اولیه سازه در ETABS	
۹۸	کنترل های سرویس: خیز	
۱۰۷	کنترل و طراحی سیستم باربر جانبی	
۱۲۱	طراحی نهایی دال	
۱۳۷	کنترل های سرویس: ارتعاش	
۱۴۰	کنترل و طراحی اجزای دیافراگم	

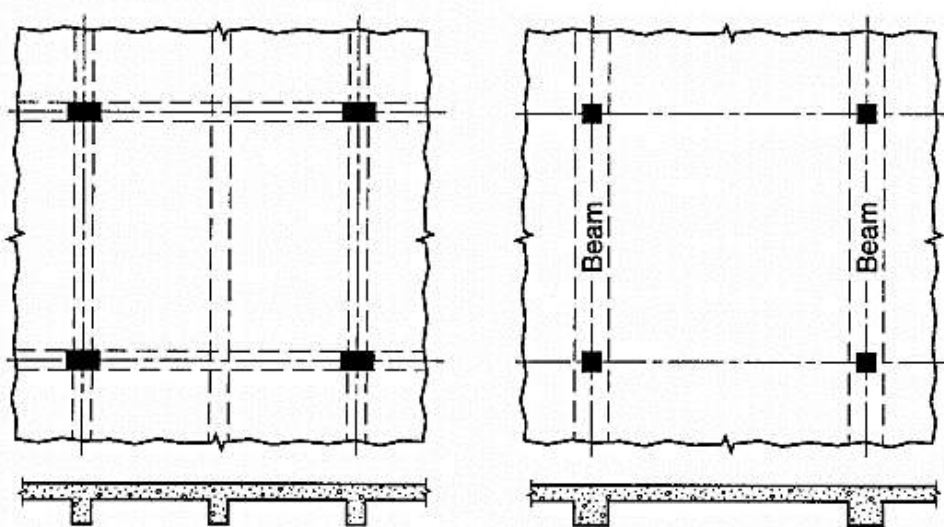
فصل اول. کلیات و ملاحظات مهم در طراحی سقف های وافل^۱

۱. مقدمه

استفاده از دهانه های بلند در سازه های بتنی مورد توجه مالکین قرار گرفته است. ملاحظات معماری به صورت کلی و موارد مرتبط با تامین فضای پارکینگی مناسب، از جمله مهم ترین دلایل این رویکرد در ساختمان های مسکونی می باشد. روش های سازه ای مختلفی برای پاسخ به نیاز وجود دارد که از جمله استفاده از سیستم های مختلف پیش تنیده، دال های حبابی (قالب های ماندگار) و دالهای مجوف یک طرفه یا دوطرفه (وافل) اشاره کرد.

در متون طراحی سازه های بتنی دالها برحسب تناسبات و نحوه اجزا تعاریف مختلفی دارند که مختصرا به آن اشاره می شود:

الف. از نظر نحوه انتقال بار. تناسبات و شرایط تکیه گاهی دالها ممکن است به گونه ای باشد که بار را بیشتر در یک جهت منتقل نماید. دقت شود که انتقال یکطرفه (یک جهته) بار یک مفهوم حدی است و بیشتر براساس مکانیزم گسیختگی دالها در حالت نهایی بنا شده است. اگر نسبت ضلع بزرگتر یک دال به ضلع کوچکتر از ۲ بیشتر باشد رفتار دال یکطرفه^۲ ارزیابی می شود. علاوه براین، اگر شرایط تکیه گاهی به گونه ای باشد که جذب لنگر خمشی در دو تکیه گاه موازی بیشتر باشد دال رفتار یکطرفه خواهد داشت.



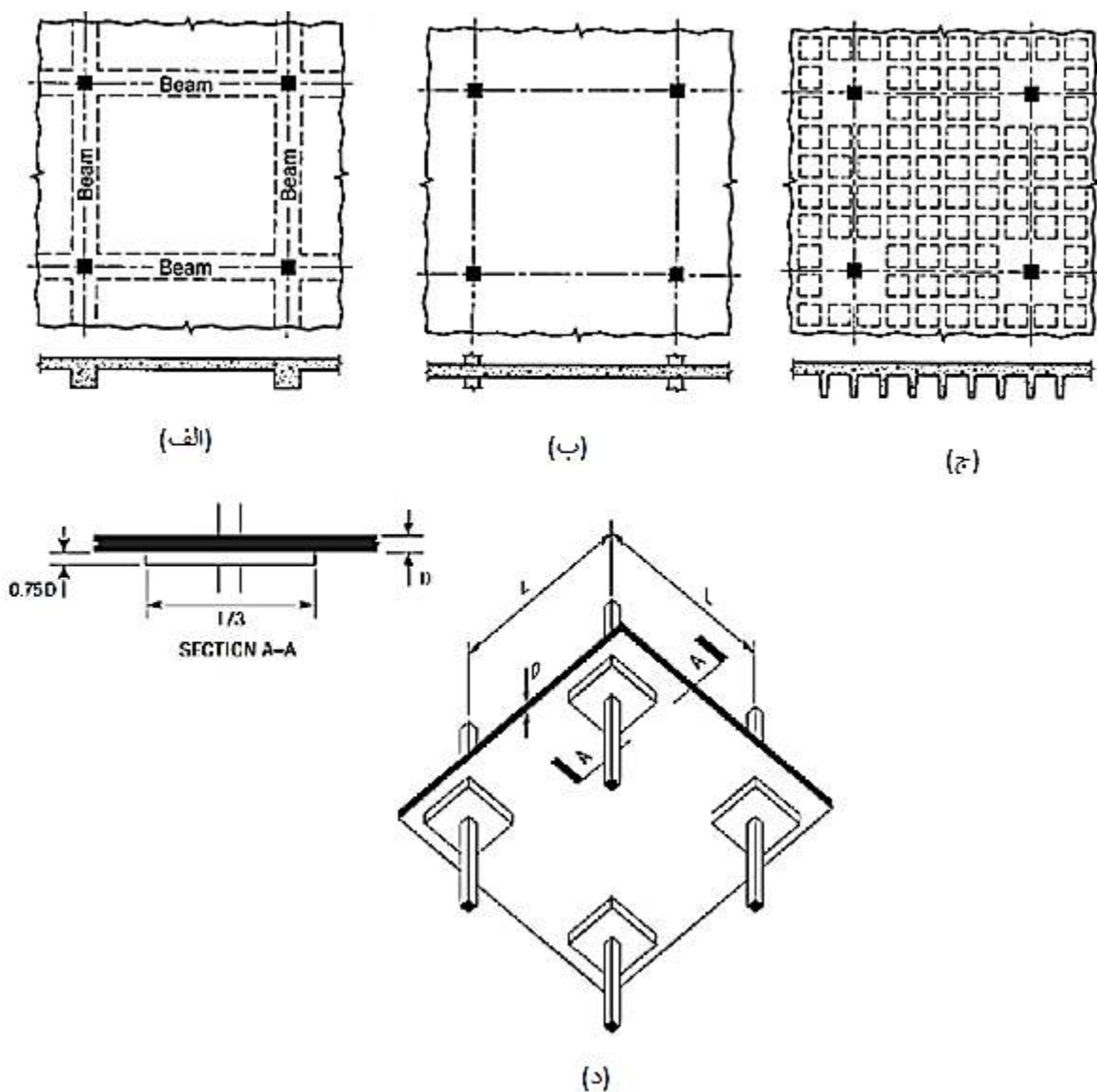
شکل ۱. دالهای یک جهته (یکطرفه)

دالهایی که شرایط فوق را ندارند رفتار دوطرفه (دو جهته)^۳ خواهند داشت. عموما تحلیل و طراحی دالهای یکطرفه (یک جهته) ضوابط نسبتا آسان تری نسبت به دالهای دوطرفه (دو جهته) دارد. امروزه با توسعه روشهای نرم افزاری طراحان معمولا برای هر دو دال یک روش طراحی را در پیش می گیرند، مگر اینکه از سیستم های ساده ای مانند تیرچه های بتنی پیش ساخته استفاده شود که به ندرت محاسبات مجددی جز استفاده از جداول طراحی آماده برای آنها انجام می شود. با این حال توجه به مسیر بار و رفتار دوطرفه (دو جهته) یا یکطرفه (یک جهته) در بررسی توزیع لنگر و کنترل تحلیل یا طراحی اهمیت دارد.

¹ Waffle Slab
² One-way Slab
³ Two-way Slab

استفاده از روشهای مختلف پیش تنیدگی نیز در اجرای دالهای بتنی جایگاه ویژه ای دارد که موضوع بحث این راهنما نمی باشد.

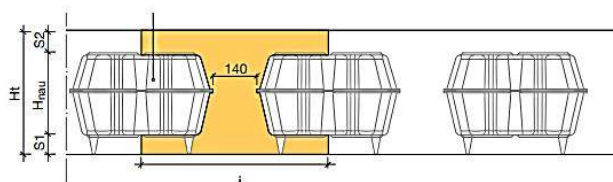
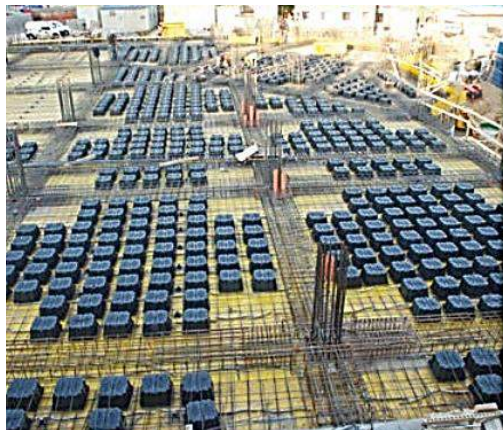
ب. از نظر روش اجرا. از نظر اجرا امروزه دالهای به شکل های مختلفی اجرا می شوند. علاوه روش های رایج گذشته، نوآوری هایی نیز با اسامی مختلف انجام شده است که البته شباهت های رفتاری آنها بیش از تفاوت هاست.



شکل ۲. دالهای دوطرفه: الف. دال متکی به تیر. ب. دال تخت-ستون. ج. دال وافل. د. دال تخت با کتیبه

در شکل ۲ تعدادی از روش های مرسوم اجرای دالهای دوطرفه (دو جهته) نشان داده شده است. دال-تیر (دال متکی به تیر) برای کف های با بار زنده زیاد، دال تخت برای دهانه و بارگذاری های معمولی، دال وافل و دال تخت با کتیبه که بیشتر در دهانه های نسبتاً بلند استفاده می شوند؛ از جمله این روشهاست. در این راهنما راجع به دال وافل به تفصیل سخن به میان خواهد رفت، هرچند مفاهیم مشترک زیادی بین آنها وجود دارد.

علاوه بر روشهای فوق امروزه استفاده از دالهای حبابی^۴ (دالهای با قالب ماندگار) نیز مرسوم شده است. این دالها، ظاهری شبیه دالهای تخت دارند لیکن با استفاده از قالب های ماندگار داخلی به صورت حفره دار اجرا می شوند. با توجه به کم شدن بار مرده، از این دالها نیز می توان برای پوشش دهانه های نسبتاً بلند استفاده کرد.



شکل ۳. نمونه ای از مقطع و اجرای دال حبابی

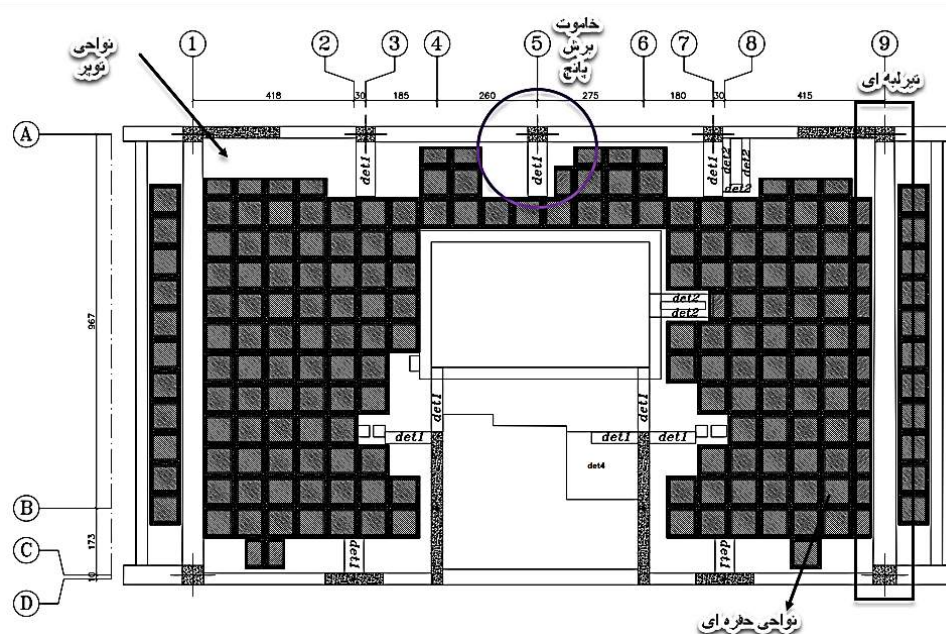
تمامی روشهای فوق قابلیت ترکیب با روش های مختلف پیش تنیدگی برای افزایش طول دهانه و/یا کاهش خیز^۵ و ترک خوردگی را نیز دارا می باشد که خود بحث جداگانه ای به شمار می رود.

۲. اجزای مختلف یک سقف وافل

شکل ۱ نمونه پلان یک سقف وافل متکی به دیوار را نشان می دهد. قسمت های مختلفی در این سازه قابل تشخیص است:

^۴ Bubble Voided Slab

^۵ خیز عبارتی راجع برای محاسبه تغییر شکل های مختلف خدمت پذیری است. عبارات دقیق تری نیز به جای خیز می توان به کار برد لیکن رایج نمی باشد. افت، افتادگی، و تغییر مکان از جمله دیگر عبارت های جایگزین می باشد. در اینجا بیشتر از همان عبارت خیز استفاده شده است.



شکل ۴. نمونه پلان سازه ای یک سقف وافل متکی به دیوار برشی

الف. نواحی حفره ای

نواحی حفره ای براساس کار گذاشتن بلوک های پیش ساخته پلاستیکی که بعد از بتن ریزی و رسیدن به مقاومت مطلوب از جای خود خارج می شوند ایجاد می شود. اساس نامگذاری این سقف ها نیز وجود همین حفرات بوده است.



(الف)



(ب)

شکل ۵. دال وافل. الف. بلوک گذاری و قالب بندی ب. سقف تمام شده از زیر

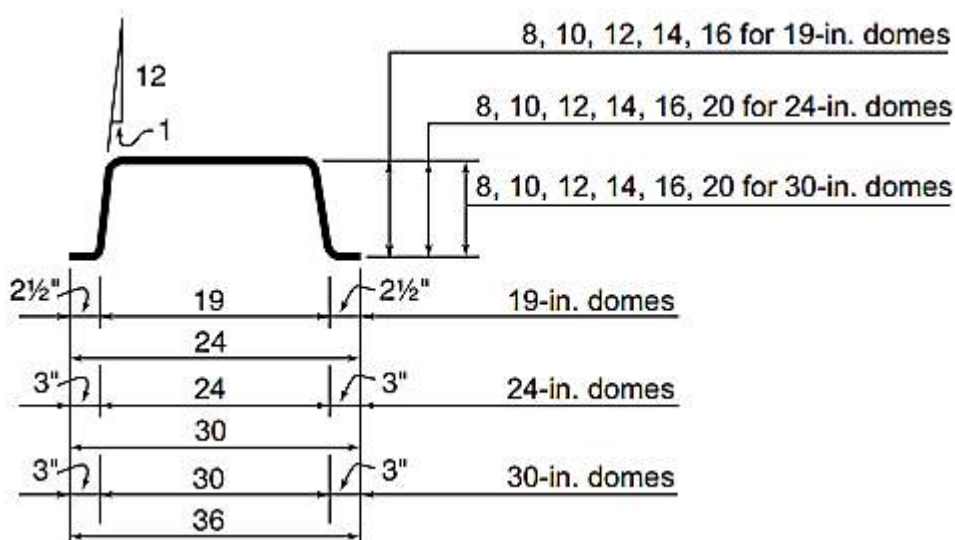
انتخاب بلوک های وافل عمدتاً براساس تجارب قبلی یا جداول آماده سازنده انجام می شود (این جداول را می توان با محاسبات پارامتریک با استفاده از نرم افزارها محاسبه کرد و عمدتاً مبنای تهیه آنها، خدمت پذیری و برش منگنه ای می باشد). امکان بررسی بین یک یا چند گزینه مختلف برای دستیابی به کمترین ضخامت ممکن نیز به روش های تحلیلی مختلف وجود دارد که موضوع این راهنما است. نمونه این جداول مربوط به یکی از تولید کنندگان بین المللی در شکل ۶ نشان داده شده است.

SKYDOME TECHNICAL CHARACTERISTICS										
ITEM	Ribbing width			Radius span (mm)	Dome span (mm)	Ribbing on-centres (mm)	Concrete consumption ribbing (m³/m²)	Concrete consumption of the slab m³/m²		
	Lower (mm)	Middle (mm)	(mm)					Slab thickness 50 mm	Slab thickness 100 mm	Slab thickness 150 mm
	L1	L2	L3	R1						
Skydome H200	120	154	196	140	700	820	0.080	0.130	0.180	0.230
	160	193	237	140	700	860	0.091	0.141	0.191	0.241
	200	233	279	140	700	900	0.100	0.150	0.200	0.250
Skydome H250	120	170	213	140	700	820	0.099	0.149	0.199	0.249
	160	210	254	140	700	860	0.113	0.163	0.213	0.263
	200	250	295	140	700	900	0.125	0.175	0.225	0.275
Skydome H300	120	205	267	140	700	820	0.123	0.173	0.223	0.273
	160	245	308	140	700	860	0.139	0.189	0.239	0.289
	200	285	350	140	700	900	0.153	0.203	0.253	0.303
Skydome H350	120	263	302	140	700	820	0.151	0.201	0.231	0.301
	160	303	342	140	700	860	0.169	0.219	0.269	0.319
	200	343	384	140	700	900	0.185	0.235	0.285	0.335
Skydome H400	120	348	387	140	700	820	0.185	0.235	0.285	0.335
	160	388	388	140	700	860	0.205	0.255	0.305	0.355
	200	428	430	140	700	900	0.222	0.272	0.322	0.372

Max. slab span (m)	Beam width L1 (mm)	Skydome depth (mm)	Slab thickness H1 (mm)	Total slab thickness H2 (mm)	Self weight kg/m ²	Live load kg/m ²	Steel section, ribbing (cm ²)	No. of bars and diameter	Steel section, slab (cm ²)	Wire mesh characteristics
5.00	120	200	50	250	325	400	2.26	2dn12	2.01	DN8/200X200
6.00	160	200	50	250	353	400	2.26	2dn12	2.01	DN8/200X200
6.00	160	250	50	300	408	400	3.08	2dn14	2.01	DN8/200X200
6.50	160	250	50	300	408	400	3.08	2dn14	2.01	DN8/200X200

شکل ۶. نمونه جداول تولیدکنندگان بلوک های وافل (SKYDOME ProductSheet)

علاوه بر این در ایالات متحده نیز ابعاد استاندارد شده ای برای این بلوک وجود دارد که در شکل ۷ نشان داده شده است.



شکل ۷. ابعاد استاندارد بلوک ها (CRSI, 2008)

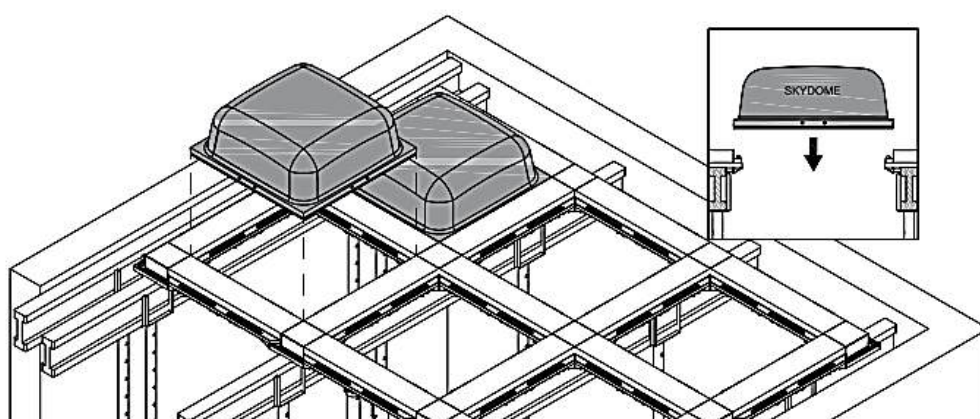
اجرای این سقف ها به طور کلی شامل مراحل زیر است:

الف. قالب بندی و کفراژ بندی



شکل ۸. قالب بندی و کفراژ بندی

ب. کار گذاشتن قالب ها



شکل ۹. کار گذاشتن قالب های وافل

ج. تکمیل قالب بندی، کنترل راستاها، اعمال پیش خیز (خیز منفی) در صورت نیاز و میلگردگذاری



شکل ۱۰. میلگردگذاری

د. بتن ریزی (که ابتدا تیرچه ها و تیرها و سپس دالهای روی قالب ها بتن ریزی می شود)



شكل ۱۱. بتن ریزی

ه. عمل آوری و برداشتن قالب ها



شكل ۱۲. باز کردن قالب ها

برای انتخاب ابعاد مناسب بلوک لازم است با سازنده منتخب تیم طراحی یا اجرا هماهنگی های لازم قبل از شروع فرایند طراحی به عمل آید. پس از انتخاب ابعاد اولیه، ممکن است پس از انجام کنترل های طراحی مختلف، ابعاد انتخابی نیاز به بازنگری داشته باشد. این بازنگری در صورت پاسخگو نبودن ملاحظات خدمت پذیری کف (تغییر شکل، ارتعاش یا حریق) و/یا عدم کفایت برشی یا خمشی سقف ضرورت می یابد.

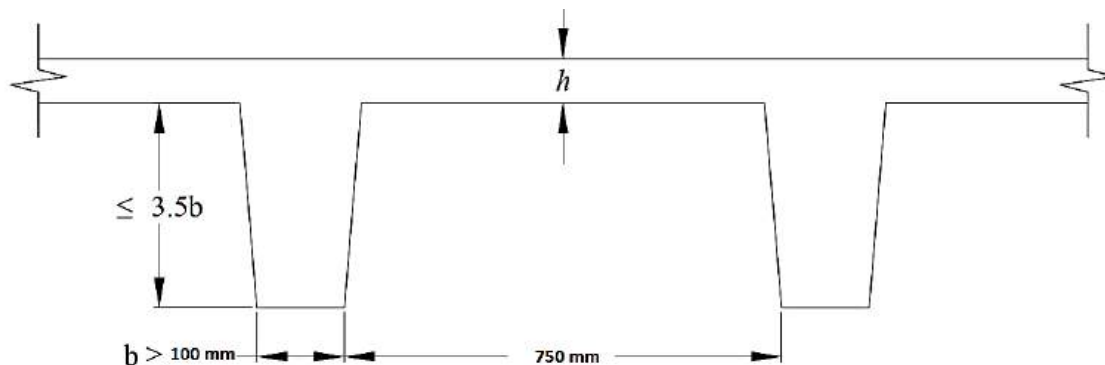
ابعاد بلوک و در نتیجه دال انتخابی باید محدودیت تصریح شده در آیین نامه طراحی را تامین نماید. به عنوان مثال آیین نامه aci 318 برای تیرچه های دوطرفه بیان می دارد:

الف. عرض پاشنه تیرچه ها (ribs) در سراسر ارتفاع خود، حداقل ۱۰ سانتی متر باشد

ب. عمق کلی پاشنه ها نباید از ۳.۵ برابر حداقل عرض پاشنه تیرچه ها بیشتر شود.

ج. فاصله آزاد بین پاشنه تیرچه ها نباید بیش از ۷۵۰ میلی متر باشد.

شکل ۱۳ خلاصه ضوابط فوق را نشان می دهد:



شکل ۱۳. ضوابط aci 318 برای تیرچه های دوطرفه

آیین نامه aci 318 برای حداقل ضخامت دال (h) در بند 8.8.2.1.1 بیان کرده است که این ضخامت باید حداقل برابر با یک-دوازدهم فاصله آزاد بین پاشنه ها و ۴۰ میلی متر انتخاب شود. توجه شود که برای هنگام انتخاب ضخامت دال به ملاحظات محیطی مربوط به میزان پوشش میلگردهای مورد نیاز نیز باید توجه شود.

ب. نواحی توپر

نواحی توپر در اطراف ستونها، دیوارهای برشی و به فاصله d از بر تیرها ملاحظه می شود. علاوه براین با توجه به هندسه قسمت های مختلف سقف یا برخی ملاحظات طراحی ممکن است بعضی ناحیه ها کاملاً به صورت دال توپر طرح و اجرا شوند (به عنوان نمونه اطراف چاله آسانسور یا لبه پیش آمدگی ها). نواحی توپر عمدتاً ضخامتی برابر با کل ضخامت دال وافل دارند (به جز احتمالاً در بعضی نواحی خاص که توپر بودن به دلیل سهولت اجرا در نظر گرفته شده است که در اینجا ممکن است از ضخامت کمتری برای دال توپر استفاده کرد)، که به سادگی این نواحی با قطع قالب گذاری تامین می گردد. به این نواحی گاهی Drop هم گفته می شود که باید دقت داشت مطابق آیین نامه Drop دارای تعریف خاصی است. بنابراین در این راهنما این نواحی، عمدتاً تحت همان عنوان دال توپر بیان خواهند شد.

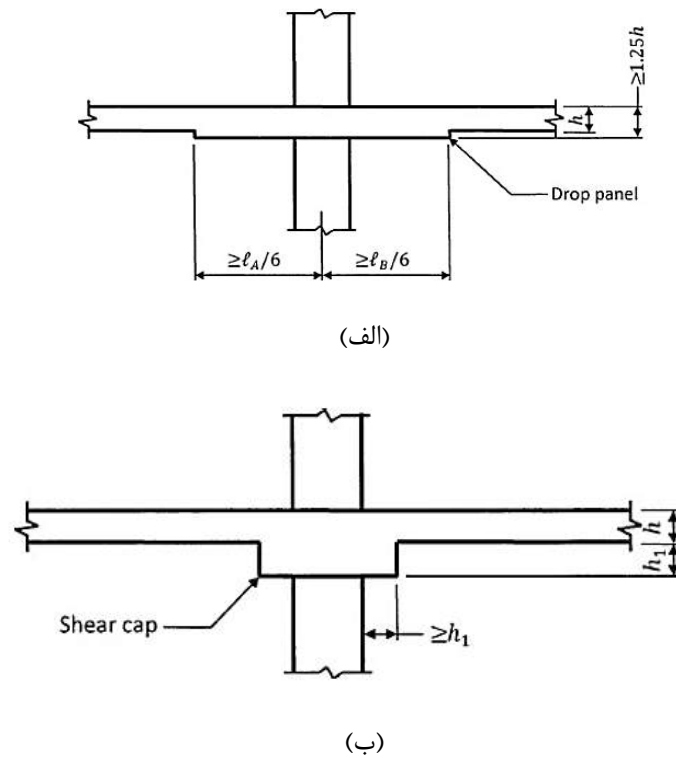
نواحی توپر عمدتاً براساس ملاحظات برشی انتخاب می شوند. خواهیم دید که در نواحی تکیه گاهی، ممکن است استفاده از سقف وافل نتواند نیازهای مربوط به برش یکطرفه و/یا دوطرفه را تامین نماید که در این نواحی از دال توپر استفاده می شود. مطابق آیین نامه، تقویت برشی در نواحی تکیه گاهی انواع دال -خصوصاً پیرامون ستون ها یا دیوارهای با طول پلانی کم- با تغییر ضخامت دال در این نواحی امکانپذیر است که برای دستیابی به آن دو روش پیشنهاد شده است:

1. استفاده از Drop Panel

2. استفاده از کلاهک برشی (Shear Cap)

در صورت استفاده از هرکدام از روش ها باید محدودیت های آیین نامه ای هرکدام نیز رعایت کرد (شکل ۱۴). آنچه در سقف های وافل استفاده می شود را بیشتر می توان نوعی کلاهک یا درپوش بتنی در نظر گرفت. این ناحیه به دلیل ملاحظات قالب بندی و اجرا هم ضخامت با دال می باشد گرچه در صورت ضرورت می توان ضخامت این قسمت را نیز افزایش داد، هرچند این کار کمتر رایج است. در گذشته، استفاده از سرستون (Column Capital) نیز در نواحی تکیه گاهی مرسوم بوده است که

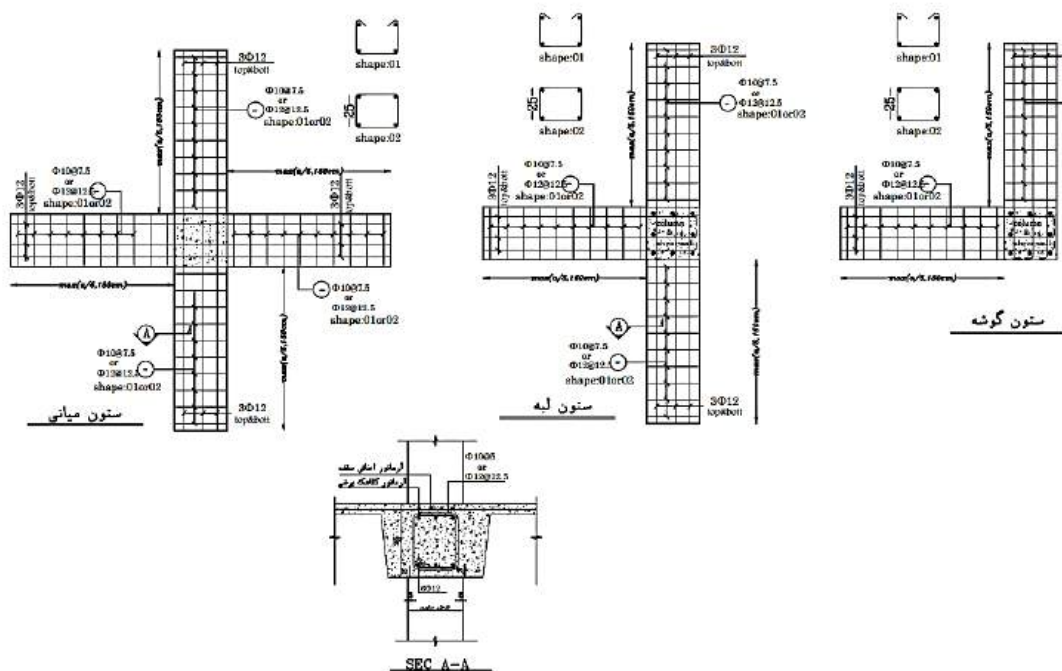
علاوه بر بهبود رفتار برشی، در کاهش خیز و تامین مقاومت خمشی نیز موثر می باشد. امروزه به دلیل مشکلات اجرایی از سرستون استفاده نمی شود.



شکل ۱۴. مشخصات هندسی (الف) Drop Panel و (ب) کلاهک یا درپوش برشی

ج. خاموت برش پانچ در اتصال

یکی دیگر از راه های تقویت برشی اتصال استفاده از انواع مسلح کننده های برشی است که خاموت گذاری برش پانچ در کاربردهای معمول بیشتر رایج است.



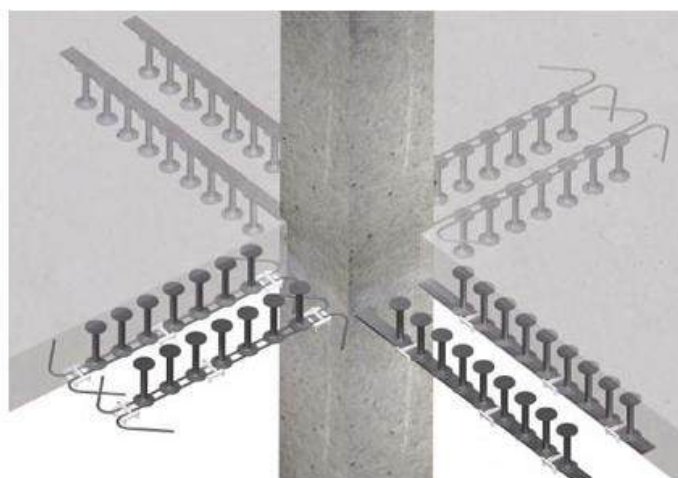
شکل ۱۵. حالات مختلف استفاده از خاموت برش پانچ در محل اتصال

مسلح سازی برشی اتصال به دو منظور مورد استفاده قرار می گیرد:

- افزایش مقاومت در برابر برش منگنه ای (پانچ) هنگامی که امکان افزایش ضخامت وجود ندارد.

- افزایش شکل پذیری اتصال

استفاده از خاموت برش پانچ گرچه در ایران رایج است لیکن بهترین روش به شمار نمی رود. رفتار موفق این شیوه، به اجرای دقیق آن بستگی دارد. آزمایش ها و مطالعات انجام شده رفتار مناسب تر سایر روش ها- از جمله استفاده از stud ها یا پروفیل ها- را نشان داده است.



شکل ۱۶. استفاده از Shear Stud برای تقویت برش منگنه ای اتصال

د. تیرها

استفاده از تیرها در سیستم های وافل ممکن است به دلایل زیر صورت پذیرد:

1. سخت کننده پیرامونی دال که باعث بهبود رفتار خمشی و/یا برشی دال می شود.
2. به عنوان قسمتی از سیستم باربر جانبی قاب خمشی به همراه دیوار یا به تنهایی
3. اعضای جمع کننده یا المان های لبه ای در دیافراگم کف
4. استفاده در پیرامون بازشوها
5. کمک کنترل خیز در دهانه های نسبتا بلند

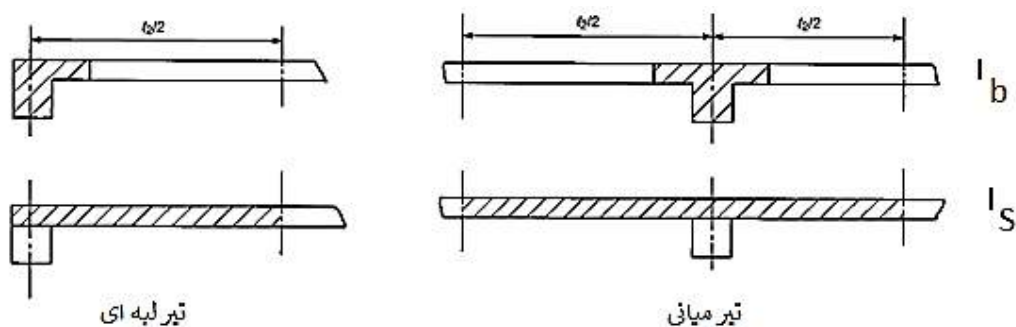
استفاده از تیرها به همراه ستون به عنوان یک سیستم باربر جانبی در کنار دیوار برشی خصوصا در ساختمان های بلند می تواند انتخابی مناسب به شمار رود. در این حالت تناسبات سیستم به نحوی تنظیم می شود که رفتار دوگانه تامین شود. علاوه بر این ممکن است سیستم قاب خمشی صرفا به عنوان قسمت ثقیل رفتار نماید. در اینصورت از قاب انتظار رفتار لرزه ای نمی رود. با این حال، در رویکرد اخیر نیز آیین نامه حداقل هایی برای رفتار مناسب آنها در نظر گرفته است که ضروری است مدنظر قرار گیرد (در ادامه مورد اشاره قرار خواهد گرفت).

انتخاب ابعاد تیرها به نحوی که رفتار خمشی مناسبی داشته باشند حائز اهمیت است. در صورتی که تیر هم ضخامت دال یا ضخامتی اندکی بیشتر داشته باشد، عملا جزیی از دال محسوب می شود. یک معیار مناسب برای انتخاب ابعاد تیرها، سختی نسبی مطلوب دال و تیر است. به این منظور می توان ضریب α_f مطابق تعریف آیین نامه aci محاسبه کرد:

$$E_{cb}I_b/E_{cs}I_s = \alpha_f$$

α_f = نسبت سختی خمشی مقطع تیر به سختی خمشی عرضی از دال که به صورت جانبی با مرکز به مرکز پانل های مجاور تیر محصور شده است.

همانطور که ذکر شده است، این عدد، نسبت سختی مقطع تیر به سختی دال است. عرض دال به صورت مرکز به مرکز پانل مورد بررسی اندازه گیری می شود.



شکل ۱۷. محاسبه پارامترهای مربوط به α_f

برای محاسبه سختی تیر می توان عرض موثر بال را مطابق تعریف آیین نامه مدنظر قرار داد (شکل ۱۷)

می توان با استفاده از ضریب α_f به معیاری مناسب برای سختی مطلوب تیر لبه ای دست یافت؛ که در بحث برش به آن خواهیم پرداخت. توصیه می شود که در هر حال، پیرامون دال، تیر با ضخامت مناسب در نظر گرفته شود. این اقدام هم در بهبود عملکرد خدمت پذیری و هم عملکرد نهایی سازه کف بسیار موثر خواهد بود.

ه. اجزای سازه ای غیر باربر لرزه ای

اجزای سازه ای غیرلرزه ای (ثقلی) به عنوان قسمتی از سیستم باربر لرزه ای طراحی نمی شوند. با این حال این اعضا باید قادر به تحمل جابجایی های لرزه ای بدون از دست دادن قابلیت باربری ثقلی خود باشند. آیین نامه برای اطمینان از شکل پذیری مطلوب این عناصر ملاحظات را خصوصا در نحوه تدارک میلگردهای عرضی بیان کرده است.

به هنگام مدلسازی باید به سهم جذب برش پایه این عناصر توجه خاصی به عمل آید. در صورتی که میزان مشارکت ظاهری آنها در باربری جانبی زیاد باشد ممکن است بازنگری در کلیات طرح ضروری باشد. زیرا در اینصورت بهتر است با انتخاب سیستم جانبی مناسب دیگر، از مشارکت آنها استفاده کرد.

از طرفی اثرات وجود این عناصر روی پیچش سازه نیز باید به دقت مورد بررسی قرار گیرد. در صورتی که حذف این اجزا موجب افزایش نامنظمی پیچشی در سازه شود لازم است یکبار سازه بدون حضور این اعضا نیز کنترل شده از کفایت طراحی اطمینان حاصل شود.

یکی از مهم ترین اجزای غیر باربر لرزه ای اتصالات دال به ستون است. میزان برش ثقلی موجود در این اتصالات می تواند به میزان قابل توجهی بر شکل پذیری آنها موثر باشد. آیین نامه استفاده از حداقل آرماتور برشی در این اتصالات در حالتی که برش موجود از حد مشخصی -با توجه به دریافت موجود- بالاتر باشد را اجباری کرده است. هرچند استفاده از آرماتور برشی حداقل در این اتصالات صرفنظر از میزان برش عادی مطلوب است و توصیه می شود. این موضوع در بخش مربوطه به تفصیل مورد بررسی قرار می گیرد.

۳. نگاهی به مدل های رایانه ای مورد نیاز

۳-۱- فایل ها و محاسبات مورد نیاز

برای یک سیستم دال-دیوار به طور کلی به مدل های رایانه ای متعددی جهت ارزیابی رفتار سازه نیازمندیم. فایل ها و محاسبات را می توان به سه بخش تقسیم کرد:

الف. محاسبات مربوط به خدمت پذیری دال

ب. محاسبات طرح مقاومتی سازه (دال + اسکلت)

ج. محاسبات مربوط به فونداسیون

در مورد محاسبات مربوط به خدمت پذیری دال از نرم افزار SAFE استفاده می شود. در این نرم افزار، تغییر شکل دال آنی و درازمدت دال (خیز) و همچنین ارتعاش دال مورد بررسی قرار می گیرد. کنترل تغییر شکل و ارتعاش یکی از معیارهای مهم ارزیابی کفایت مقطع دال انتخابی می باشد.

محاسبات طرح برای مقاومت سازه اصلی (روسازه) شامل طرح خمشی، برشی (یکطرفه و دوطرفه) و پیچشی دیوارهای برشی، دال، ستون ها و تیرها (در صورتی که وجود داشته باشد) و در نهایت طرح و کنترل دیافراگم می باشد. کلیه این کنترل ها را می توان با ملاحظات در برنامه ETABS نیز انجام داد؛ گرچه جز در مورد پیکربندی سیستم باربرجانبی عمده طراحان، طرح برای مقاومت را نیز به دلایلی که بیان خواهد شد در برنامه SAFE تکمیل می کنند.

محاسبات فونداسیون به صورت معمول در برنامه SAFE انجام می شود. ممکن است در مراحل مختلف طراحی به پاره ای محاسبه دستی نیز نیاز باشد که در جای خود به آن اشاره خواهد شد. جدول ۱، خلاصه ای از فایل های مورد نیاز بیان شده است (امکان ترکیب فایل ها وجود دارد، لیکن تفکیک فایل ها به شکل جدول ۱ امکان بررسی و کنترل مناسب تری در اختیار طراح قرار خواهد داد).

جدول ۱. خلاصه ای از فایل های موردنیاز

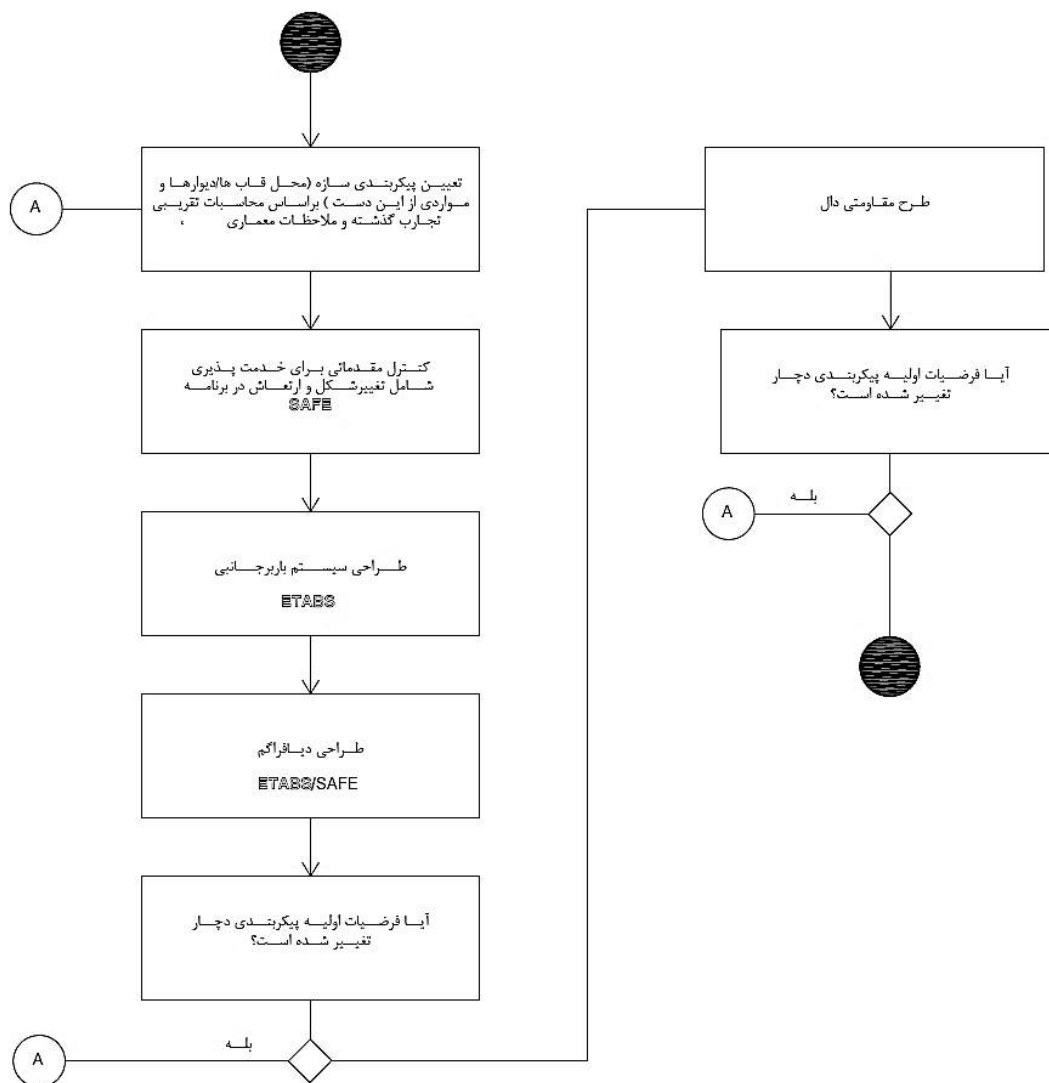
نام فایل	برنامه ^۶	توضیح
Main.EDB	ETABS	طراحی سیستم باربرجانبی
Period.EBD	ETABS	محاسبه پریود تحلیلی
Gravity.EDB	ETABS	محاسبه قاب های ثقلی
Drift.EDB	ETABS	محاسبه و کنترل دررفت
Diaph.EDB	ETABS	بررسی و کنترل های مربوط به دیافراگم ^۷
Deflection.FDB	SAFE	کنترل خیز و تغییرشکل دال
SLABDesign.FDB	SAFE	طرح مقاومت نهایی دال
Vibration.FDB	SAFE	کنترل ارتعاش دال
Fondation.EBD	SAFE	طراحی فونداسیون

۳-۲ - روند پیشنهادی جهت مدلسازی و طراحی

فرایند طراحی در صورتی که تجربیات قبلی در دسترس نباشد، باید براساس سعی و خطا استوار گردد. رجوع به تجربیات موفق گذشته از طریق مرور نقشه ها و طراحی های موجود می تواند به کاهش نیاز به تعداد دفعات سعی و خطا - حداقل در ارزیابی های مرتبط با خدمت پذیری- در طراحی یاری رسان باشد. این موضوع خصوصا درباره دهانه های بلند که استفاده از دالهای مشبک بیشتر در آنها کاربرد دارد، اهمیت بیشتری دارد. به طور کلی روند زیر در طراحی ساختمان های متداول با دهانه های نسبتا بلند که در آنها از دالهای مشبک استفاده شده است پیشنهاد می گردد:

^۶ عمده مشکل برنامه ایتبز در محاسبه ضخامت دال معادل به جای وافل می باشد که در جای خود به آن پرداخته شده است.

^۷ طراحی دیافراگم در SAFE نیز رایج می باشد.



شکل ۱۸. یکی از روندهای ممکن در طرح سیستم های وافل

گام ۱. طراحی مقدماتی سقف براساس ملاحظات خدمت پذیری. در این مرحله با درنظر گرفتن ابعاد اولیه ای برای سیستم باربرجانبی، ضخامت اولیه سقف براساس ملاحظات خدمت پذیری (خیز و ارتعاش یا سایر ملاحظات خدمت پذیری) مشخص می شود. در این مرحله طول، محل و ضخامت دیوارهای برشی و/یا ستون ها عمدتاً براساس ملاحظات معماری، تخمین های اولیه سازه ای و تجارب قبلی انتخاب می گردد. برای بارهای سرویس، ضخامت سقف و جزییات ابعادی دال مشبک به نحوی انتخاب می شود که اطمینان عملکردی کافی ایجاد گردد. در این مرحله، کنترل های برشی اولیه در محل اتصالات نیز انجام می شود (یکطرفه و دوطرفه).

گام ۲. طراحی سیستم باربرجانبی. پس از گام یک و مشخص شدن کلیات طرح، مدلسازی برای طراحی سیستم باربرجانبی انجام می گیرد. ابعاد و محل نهایی دیوارهای برشی، نواحی توپر، تیرها و ستون ها در این مرحله نهایی می شود. بررسی های رفتار دیافراگم نیز در همین مرحله انجام می شود. اغلب در این مرحله همان ضخامت دال بدست آمده گام ۱ مناسب است، گرچه این مورد نباید قطعی تلقی شود.

گام ۳. ارزیابی نهایی سقف برای ملاحظات خدمت پذیری. از آنجا که ممکن است در گام دو محل، ابعاد یا پیکربندی سیستم باربرجانبی یا ضخامت سقف دستخوش تغییر شده باشد، در این مرحله کنترل نهایی خدمت پذیری سقف برای شرایط مرزی جدید انجام می شود. در صورت تغییر قابل توجه مشخصات سقف، انجام مجدد گام دوم ضروری است.

گام ۴. طراحی مقاومتی دال. در این مرحله میلگردهای خمشی و برشی برای اطمینان از کفایت رفتار نهایی دال معین می گردد.

گام ۵. طراحی فونداسیون. پس از همگرایی گام های دوم و سوم می توان از کفایت روسازه اطمینان حاصل کرد. در این مرحله با استفاده از نتایج تحلیل روسازه، فونداسیون طراحی می شود. گرچه ندرتا ملاحظات در طراحی فونداسیون، نیاز به بازنگری در گام های سه گانه نخست را ایجاب می کند لیکن ممکن است برخی موارد مثل آپلیفت، تنش های بستر، توزیع نشست و ... نیاز به بازنگری در سیستم باربرجانبی را موجب شود که باید مورد توجه قرار گیرد.

با توجه به اینکه هر طراحی مسئله ای منحصر به فرد می باشد نمی توان یک دستورالعمل واحد یا راهنمایی شامل تمام جزییات ممکن را ارائه نمود. در نهایت هر طراح سازه ای با توجه به تجربه و انجام طراحی های متعدد به روش منحصر به فرد خود دست خواهد یافت و از تعداد سعی و خطاهای مورد نیاز خواهد کاست. مجددا بر بررسی سازه های موجود موفق به عنوانی روشی بسیار کارآمد در افزایش تجربه تاکید می گردد.

۴. نکات مهم در مدلسازی دال های وافل

۴-۱- ضرایب ترک خوردگی المان ها

الف. کلیات. روش معمول در طرح لرزه ای سازه های بتنی، استفاده از نتایج تحلیل خطی در طراحی است. رفتار غیرخطی مصالح تشکیل دهنده بتن مسلح که حاصل اندرکنش پیچیده بین اجزای مختلف تشکیل دهنده آن و نیز وقوع ترک خوردگی است باعث ایجاد پرسش های مختلفی در تحلیل خطی این دسته سازه ها خصوصا در تخمین تغییرشکل ها شده است. روش پذیرفته شده فعلی، اصلاح سختی المان های مختلف سازه های بتنی به نحوی است که پاسخ تحلیلی حاصل برای طراحی کافی و قابل قبول باشد. این رویکرد دارای ابهاماتی است:

- سختی موثر هر المان تابعی از تاریخچه بارگذاری و جزییات میلگردگذاری آن المان است. یک عضو بتنی تحت شرایط مختلف بارگذاری یا آهنگ بارگذاری متفاوت، رفتارهای مختلفی از خود نشان می دهد.
- نتیجه بند فوق آنست که فرایند اصلاح سختی موثر یک المان یک فرایند سعی و خطایی و نیازمند تعداد زیادی مدلسازی است که این امر نیز خود موجب پیچیده شدن فرایند طراحی می شود. مدل تحلیلی ممکن است به اصلاح سختی یک المان خاص بسیار حساس باشد، ممکن است بعضی المان ها بسته به موقعیت و نحوه بارگذاری به ضرایب اصلاح سختی مختلفی نیازمند باشد یا ضرایب اصلاح سختی برای سطوح لرزه ای مختلف، متفاوت باشد.

منابع مختلف نیز در مورد این ضرایب اتفاق نظر ندارند. به عنوان مثال جدول زیر که جمع بندی منابع مختلف در این مورد است میزان گوناگونی نظرات در این مورد را به خوبی منعکس کرده است، این مهم خصوصا در مورد دال ها بیشتر صادق است.

Table of stiffness assumptions for modeling concrete structures.

	Elements	Property Modifier for Modeling Elements												
		ACI 318-11 10.10.4.1 ACI 318-14 6.6.2.1.1	ASCE 41-13 Table 10-5	PEER TBI Guidelines Service Level	LATBSC MCE-Level Non-Linear Models (2014)	LATBSC Survivability & Wind (2014)	FEMA 356 Table 4-8	NS 3101: Part 2:2004 Ultimate Limit State (Type 2004)	NS 3101: Part 2:2004 Serviceability Limit State (Type 3) (Note 3)	CSA A23.3-14	EuroCode	TS 500-2005	Pavley & Priestley (1982)	Priestley, Calvi & Kowalsky (2007)
Beams	Conventional Beams (L/H > 4)	0.35lg	0.30lg	0.50lg	0.35lg	0.70lg	0.50lg	0.40lg (rectangular) 0.35lg (T and L beams)	0.70lg (rectangular) 0.60lg (T and L beams)	0.35lg	0.50lg	0.40lg	0.40lg	0.17lg-0.44lg
	Prestressed Beams (L/H > 4)	n/a	1.00lg	1.00lg	n/a	n/a	1.00lg	n/a	n/a				n/a	n/a
	Coupling Beams (L/H > 4)	n/a	n/a	n/a	0.20lg	0.30lg	n/a	0.60lg (diagonally reinforced)	0.75lg				(9)	n/a
Columns	Columns - P < 0.5Agc	0.70lg	0.50lg	0.70lg	0.90lg	0.70lg	0.40lg	1.00lg	0.70lg	0.50lg	0.80lg (Note 6)	0.80lg	0.12lg-0.86lg	
	Columns - P < 0.3Agc			0.50lg	0.15lg	0.80lg	0.60lg							
	Columns - P < 0.1Agc				0.40lg	0.70lg	0.40lg							
	Columns - tension				n/a	n/a	n/a	n/a				n/a		(9)
Walls (4)	Walls - uncracked	0.70lg	n/a	0.75lg	n/a	n/a	n/a	n/a	0.7lg	0.50lg	n/a	n/a	(9)	n/a
	Walls - cracked	0.35lg	0.50lg		1.00Ea (1)	0.75lg	0.50lg	0.37lg-0.48lg	0.50lg-0.70lg	0.35lg	0.50lg	0.40lg-0.80lg (Note 6)		0.30lg-0.30cg
	Walls - shear	n/a	0.40EaAw (10)		n/a	0.50Ag	1.00Ag	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a		(9)
Slabs	Conventional flat plates and flat slabs	0.25lg	See 10.4.4.2	0.50lg	0.25lg	0.50lg	n/a	n/a	0.25lg	0.50lg	n/a	(9)	n/a	
	Post-tensioned flat plates and flat slabs	n/a	See 10.4.4.2	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
	Inspire Shear	n/a	n/a	n/a	0.25Ag	0.80Ag	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
Notes		(5)	(2)	(2)	(2)			(3)				(7)		

Notes:

(1) Non-linear fiber elements automatically account for cracking of concrete because the concrete fibers have zero strain to stiffness.

(2) Elastic modulus may be computed using expected material strengths.

(3) u is ductility capacity.

(4) Wall stiffness is intended for in-plane wall behavior.

(5) ACI 318-11 Section 8.8 (ACI 318-14, Section 6.5) permits the assumption of 0.50lg for all elements under factored lateral load analysis.

(6) TS 500-2005 specifies the use of 0.4lg for P/Agfc < 0.1 and the use of 0.8lg for P/Agfc > 0.4; interpolate for all values in between 0.1 and 0.4.

(7) T and L beams should use recommended values of 0.35lg. For columns, categories are P < 0.2fc Ag and P < 0.65 fc Ag.

(8) Shear stiffness properties are unmodified unless specifically noted otherwise.

(9) Effective stiffness per equation. See influence for more information.

(10) Note that G = 0.4E, so ASCE 41-13 is recommending that a modifier of 1.0 be used for the shear stiffness of concrete shear walls; that is, they recommend no reduction in shear stiffness.

Definitions:

Ig = Gross moment of inertia

L = Clear span of coupling beam

H = Height of coupling beam

Pu = Factored axial load

Ag = Area of concrete (unreinforced) area

fc = Compressive strength of concrete

E = Modulus of elasticity of concrete

fy = Yield stress of reinforcing steel

MPa = Megapascals

Aw = Horizontal area

شکل ۱۹. ضرایب ترک خوردگی المان های سازه ای مطابق مراجع مختلف

ب. ضرایب پیشنهادی. با توجه به روش رایج میان مهندسين طراح در مورد گام های مختلف رفتاری المان های سازه ای، مقادير ضرایب ترک خوردگی به شرح زیر پیشنهاد شده است، مجددا تاکید می گردد به خصوص در مورد بارهای جانبی انتخاب ضرایب اصلاح سختی مناسب موضوعی است به قضاوت مهندسی طراح وابسته است. هرچند مادامی که مسیر بار مناسب و امکان بازتوزیع نیروها از طریق تهیه جزییات مناسب اجرایی تدارک دیده شده باشد، می توان از حدود رایج با اطمینان نسبتا مناسبی استفاده کرد. توجه شود که انتخاب ضریب ترک خوردگی مناسب خصوصا در سیستم های دال- دیوار به دلیل تاثیر تخمین مناسب از دريغت بر طراحی المان های ثقلی بیشتر اهمیت دارد؛ در ادامه در این مورد بیشتر بحث خواهد شد.

جدول ۲. ضرایب ترک خوردگی رایج برای طرح سیستم های مبتنی بر انواع دال

المان سازه ای	ضریب اصلاح سختی	پریود ^۲	دریغت	طرح برای سرویس (بارهای ثقلی)	طرح برای مقاومت
تیر ^۶	معمولی - خمش I33,I22	0.5	0.35	0.50	0.35
	همیند - خمش I33,I22 ^۱	0.5-1.0	0.35-1.0	0.5-1.0	0.35-1.0
ستون	بارمحوری زیاد - خمش I33,I22	1.0	0.70	1.0	0.70
	بار محوری متوسط - خمش I33,I22	1.0	0.70	1.0	0.70
	بار محوری کم - خمش I33,I22	1.0	0.70	1.0	0.70
	المان شل ترک نخورده ^۵ - خمشی داخل صفحه f22	1.0	0.70	1.0	0.70
دیوار	المان شل ترک نخورده ^۵ - خمشی داخل صفحه f22	0.50	0.35	0.50	0.35
	خمشی خارج صفحه m11,m22	1.0	0.35	1.0	0.35
دال	سختی خمشی خارج صفحه m11, m22	0.25	0.25	1.0 یا 0.25 ³	0.25 ⁴ مطابق توضیحات
	سختی خمشی داخل صفحه ترک نخورده f11, f22	1.0	0.35	1.0	0.70
	سختی خمشی داخل صفحه ترک خورده f11, f22	0.50	0.70	0.50	0.35

۱. در مورد تیرهای همبند بسته به رفتار تیر از خمشی تا برشی مقدار ضریب اصلاح سختی انتخاب می شود. تیرهای همبند می توانند رفتار خمشی، برشی یا میانی داشته باشند. در صورت استفاده از المان شل برای مدلسازی این تیرها ضریب ترک خوردگی به مولفه های مناسب خمشی این المان اعمال می شود

۲. ضرایب اصلاح سختی مطابق توصیه آیین نامه ۲۸۰۰ ویرایش چهارم برای محاسبه زمان تناوب پیشنهاد شده است.

۳. در مورد سختی خمشی خارج صفحه دال، با توجه به اینکه آنالیز ترک خوردگی توسط برنامه SAFE به صورت اتوماتیک انجام می شود، در صورتی که برای محاسبه خیز نیز از همین قابلیت استفاده می شود، ضریب ترک خوردگی خارج صفحه باید برابر با ۱ انتخاب شود. برای سایر محاسبات مورد نیاز جهت خدمت پذیری تحت بارهای ثقلی می توان از همان ضریب ۰.۲۵ استفاده کرد.

۴. در مورد اصلاح سختی دالها در حال نهایی پیچیدگی هایی وجود دارد. بیشتر مراجع در مورد سختی دالها در تحلیل نهایی خطی سکوت کرده اند یا آن را به انجام تحلیل های دقیق تر موکول نموده اند (aci 6-6-3-1-3). در حاضر مطابق نظر گروهی از طراحان لازم است سیستم باربرجانبی (دیوار برشی یا قاب خمشی) بدون در نظر گرفتن اندرکنش سختی دال طراحی شود که در این صورت ضریب ترک خوردگی دال باید عدد کوچکی (مثلاً ۰.۰۱ یا کمتر) انتخاب شود، هرچند به نظر می رسد این نظر حداقل در مورد وافل (به واسطه تیرچه ها) مبنای مدلی ندارد (با توجه به نحوه طراحی، با توجه به ترکیبات بارگذاری و توانایی های فعلی نرم افزاری). به عنوان روشی مناسب می توان سیستم را در دو فایل جداگانه یکی با سختی دال ۰.۲۵ و دیگری ۰.۰۱ دال (یا استفاده از المان ممبرین) را برای حالات نهایی طراحی کرد. به اعتقاد نگارنده، از ضریب 0.01 (کاهش قابل توجه سختی دال یا استفاده از المان ممبرین) فقط باید برای کنترل سیستم باربرجانبی استفاده کرد، و تمام کنترل های دیگر باید براساس سختی ۰.۲۵ انجام شود.

۵. در مورد سختی دیوارها بسته به ترک خوردگی دیوارها مقدار این ضریب برابر ۰.۳۵ (ترک خورده) یا ۰.۷ (ترک نخورده) منظور خواهیم شد. یک روش تقریبی برای ارزیابی ترک خوردگی دیوارها، مقایسه مولفه S22 المان شل دیوار برای ترکیبات بارهای لرزه ای با مدول گسیختگی بتن دیوار است. مدول سختی طبق آیین نامه از رابطه زیر بدست می آید:

$$f_r = 0.6\sqrt{f'_c} \text{ (MPa)}$$

در مورد ستون های متصل به دیوار نیز لازم است در صورتی که دیوار ترک خورده ارزیابی شده است، I22 و I33 ستون ها - بسته به جهت قرارگیری نسبت به دیوار - مطابق ضریب ترک خوردگی دیوار اصلاح شود.

۶. ضریب اصلاح سختی پیچشی تیرها در اینجا بیان نشده است. در مورد تیرها و پیچش همسازی، با فرایند تکرار، ضریب اصلاح سختی پیچشی تیر باید طوری اصلاح شود که $T_u \approx T_{cr}$ شود. در پیچش تعادلی، ضریب اصلاح سختی پیچشی همواره برابر با ۱ می باشد. در مورد دالهای تخت متصل به ستون پیشنهاد می شود که در یک فایل جداگانه عرضی از دال برابر با اندازه ضلع ستون متصل به آن به صورت تیر در نظر گرفته شود و پیچش همسازی در آن مورد بررسی قرار گیرد. انجام این کار در مورد دال ها حائز اهمیت می باشد. ضریب ترک خوردگی نهایی خمشی دال برای محاسبات پیچش همان ۰.۲۵ منظور شود.

۴-۲- کنترل برش در دال

الف. برش یک طرفه. عموماً تعیین محدوده اولیه نواحی توپر اطراف تکیه گاه ها، براساس برش یک طرفه انجام می شود. نواحی اطراف ستون ها، دیوارها یا بازشوها که تنش برشی موجود آنها از برش یکطرفه بیشتر باشد، باید توپر در نظر گرفته شود^۸. علاوه بر این، لازم است تیرچه ها نیز برای برش یکطرفه کنترل و طراحی شوند. میزان برش در فاصله d از تکیه گاه ارزیابی می گردد. باید توجه داشت که ضخامت ناحیه توپر باید به میزانی باشد که برای کلیه ترکیبات بارگذاری طراحی، متوسط تنش موجود در این ناحیه از میزان تنش برشی مجاز بیشتر نباشد؛ ممکن است برای داشتن تخمینی مناسب نیاز به تنظیم اندازه مش بندی وجود داشته باشد. تنش برشی یک طرفه از رابطه زیر بدست می آید:

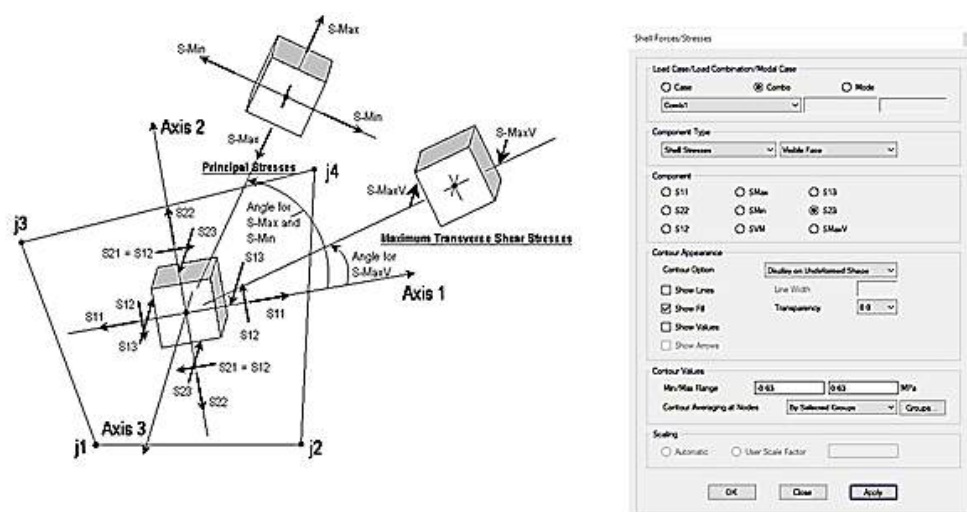
$$v_c = 0.17\sqrt{f'_c}$$

به صورتی که :

$$v_u > \phi v_c$$

^۸ در مورد دال تیرها نیز به فاصله d از تیر توپر در نظر گرفته می شود. در صورتی که سیستم قاب خمشی ویژه باشد، اثر این ناحیه باید در نظر گرفته شود.

باشد این نواحی به صورت توپر در نظر گرفته می شود (مقدار ϕ برابر ۰.۷۵ می باشد؛ ضریب β نیز ضریب کاهش سطح مقطع برشی دال وافل می باشد که با توجه به هندسه وافل محاسبه می شود. توجه شود که بعد از تعریف ناحیه توپر کنترل نهایی براساس $\beta = 1$ انجام می شود). در صورتی که طراح از نیروی برشی برای کنترل استفاده می کند باید دقت نماید که تنش برشی تماماً توسط جان تیرچه تحمل می شود (خروجی برنامه به صورت نیروی برشی بر واحد طول می باشد). با توجه به امکانات داخلی ETABS برای مدلسازی دال وافل^۹، می توان مقایسه را با استفاده از تنش برشی انجام داد (مولفه های S13, S23 برای کلیه ترکیبات بارگذاری با ϕ_{vc} مقایسه می شود. اندازه ناحیه توپر نهایی برابر با بزرگترین ناحیه بدست آمده از ترکیبات بارگذاری است).



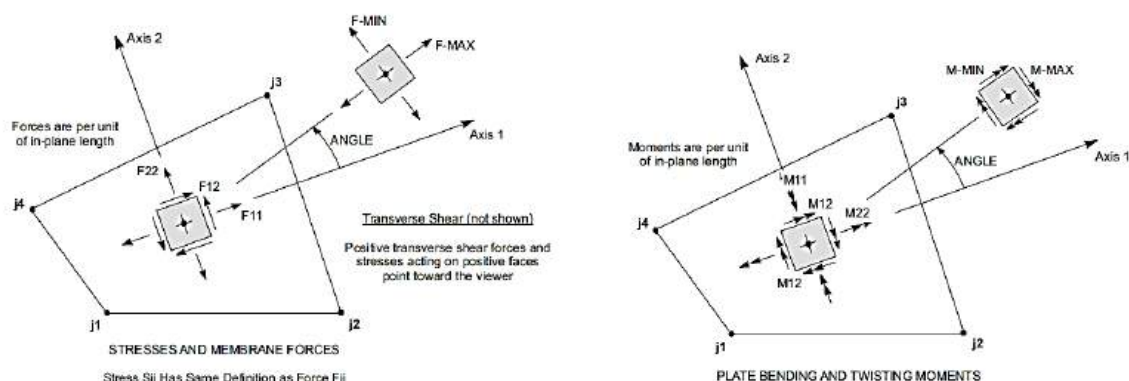
شکل ۲۰. ارزیابی نواحی توپر برای تنش برشی یک جهته

پس از محاسبه نواحی توپر مورد نیاز براساس کنترل تنش برشی، لازم است حداقل ابعاد نواحی توپر صرفنظر از خروجی این مرحله از مقدار زیر کمتر در نظر گرفته نشود:

- چهار برابر ضخامت دال (با توجه به قرار دادن میلگردگذاری عرضی شکل پذیری اتصال دال به ستون که مورد بحث قرار خواهد گرفت).

به عنوان یک روش دیگر، می توان این مقدار (چهار برابر ضخامت دال) را به عنوان مقادیر ابتدایی در مدل برای نواحی توپر در نظر گرفته، سپس، تنش های برشی را برای آنها کنترل نمود. در اینصورت نیازی به اعمال ضریب کاهش مقاومت برشی نخواهد بود. در صورتی که از مش بندی دستی برای تعریف نواحی توپر استفاده نشده است (از مش بندی اتوماتیک استفاده شده است) بعد از ترسیم نواحی توپر در محل ستون ها و دیوار ها باید بارگذاری این نواحی و تعریف دیافراگم (در صورت نیاز) را مجدداً انجام داد.

^۹ به شرط اصلاح ضخامت دال به شرحی که در ادامه بیان خواهد شد



شکل ۲۱. نیروهای داخلی المان ها در برنامه های CSI

علاوه بر این باید نواحی اطراف ستون ها و المان مرزی دیوارها یا دیوارهای تیغه ای (که ابعادی نزدیک به ستون دارند)، برای برش دوطرفه نیز کنترل و ارزیابی شود. در طول دیوارهای برشی، برش دوطرفه (پانچ) کمتر موضوعیت دارد، لیکن در صورتی که ابعاد پلانی دیوار به سمت ستون میل نماید ممکن است این کنترل در دیوارها نیز اهمیت داشته باشد.

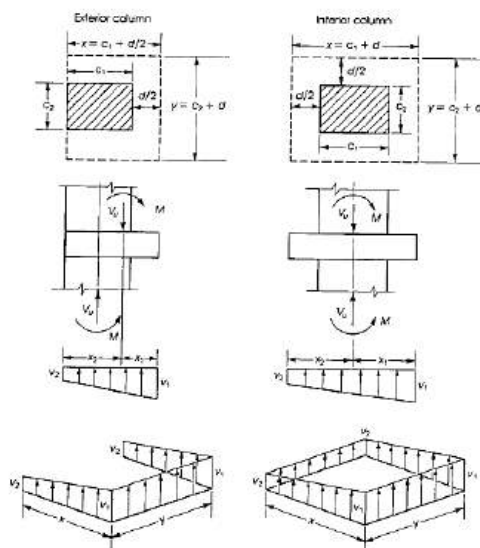
برنامه های CSI در صورتی که تیر به ستون متصل باشد قادر به محاسبه برش پانچ نمی باشد. در صورتی که سختی نسبی تیر به دال مناسب باشد نیازی به کنترل پانچ نمی باشد (برش یکطرفه حاکم است)، لیکن در صورت کم بودن این سختی (مثلا هم ضخامت بودن تیر با دال) نیاز به کنترل برش پانچ وجود دارد. در صورتی که فقط از یک راستا تیر به اتصال وارد شده باشد، کنترل پانچ در راستای بدون تیر لازم است. علاوه بر این اگر از تیر با ضخامت برابر با ضخامت دال برای انتقال بار استفاده شده باشد نیز برنامه برش پانچ را محاسبه نخواهد کرد. به این دلایل ارزیابی دقیق وضعیت پانچ با نرم افزار می تواند چالش برانگیز باشد. در ادامه در مورد برش دوطرفه بحث خواهد شد.

ب. برش دوطرفه (پانچ دال).

بررسی برش دوطرفه (برش پانچ) در دال های تخت حائز اهمیت است. این حالت حدی در مواضع زیر باید به دقت بررسی شود:

- اتصالات دال به ستون

- اتصالات دال به المان مرزی دیوار یا معادل آن

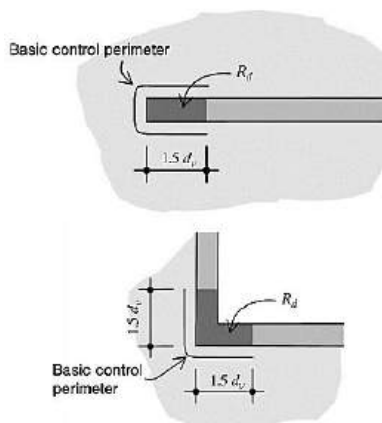


شکل ۲۲. توزیع نیروها در برش منگنه ای در دو نمونه ستون میانی و کناری

در میان این دو، خصوصاً توجه به مورد نخست به دلیل امکان انتقال لنگر نامتعادل و برش پانچ ناشی از آن نیازمند توجه جدی است. علاوه بر این همانطور که بیان شد در اتصالات دال به ستون بند ۱۸-۱۴-۵-۱ آیین نامه در مورد حداقل آرماتورگذاری برشی باید مورد توجه قرار گیرد، این بند آیین نامه احتمال گسیختگی اتصالات در اثر دریافت لرزه ای در حضور بار ثقلی زیاد که در آزمایش ها و ملاحظات رفتاری در لرزه های گذشته دیده شده است را پوشش می دهد.

نکته مهم دیگر، توجه به اثر لنگر نامتقارن در تشدید احتمال بروز پدیده برش منگنه ای است. قسمتی از لنگر نامتعادل وارده به اتصال به صورت برشی به ستون منتقل می شود که در حضور برش مستقیم موجب افزایش برش منگنه ای وارده به اتصال می شود. دقت شود که به دلیل طبیعت کاملاً سه بعدی، این برش را نمی توان مستقیماً از روش های تحلیل اجزا محدود رایج (المان های شل) برداشت کرد و به همین علت نیاز به استفاده از روابط پیشنهادی آیین نامه برای محاسبه اثر ترکیبی برش و لنگر نامتعادل است.

در مورد اتصالات دال به دیوار انتخاب ناحیه مرزی برای کنترل پانچ نیازمند توضیح بیشتری است. در صورتی که محاسبات سیستم باربرجانبی نشان دهد که دیوار دارای ناحیه مرزی است کنترل پانچ برای این ناحیه صورت می گیرد. در این ناحیه با فرض تسلیم آرماتورهای طولی و تنش بتن برابر با $0.8f'_c$ می توان کنترل ها را ادامه داد. در صورتی که دیوار فاقد ناحیه مرزی است می توان از توصیه fib برای انجام محاسبات لازم استفاده کرد (d_v عمق موثر دال است).



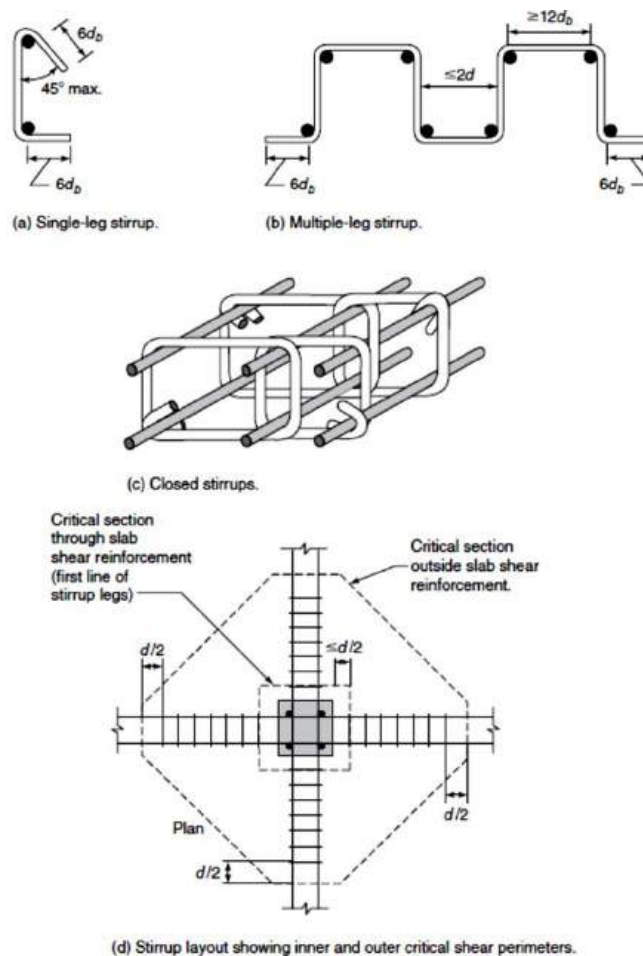
شکل ۲۳. مقطع بحرانی جهت کنترل پانچ دیوارهای برشی مطابق fib 2010

کنترل برش پانچ در محل اتصالات به روش های زیر صورت می گیرد:

- بررسی ضخامت ناحیه توپر و افزایش ضخامت آن در صورت لزوم
- استفاده از مسلح کننده های برشی (میلگرد برشی یا گلمیخ)

در مورد سقف های وافل به دلیل دشواری های اجرایی عمدتاً از گزینه افزایش ضخامت استفاده نمی شود. پس از تعیین تکلیف برش یک جهته، کنترل برش پانچ انجام می شود و در صورت عدم پاسخگو بودن از گزینه دوم استفاده می شود. دقت شود در صورتی که روند طرح مشخص کند که گزینه دوم نیز امکان به کار گیری ندارد لازم است ضخامت سقف افزایش یابد یا از تیر بتنی مناسب استفاده شود.

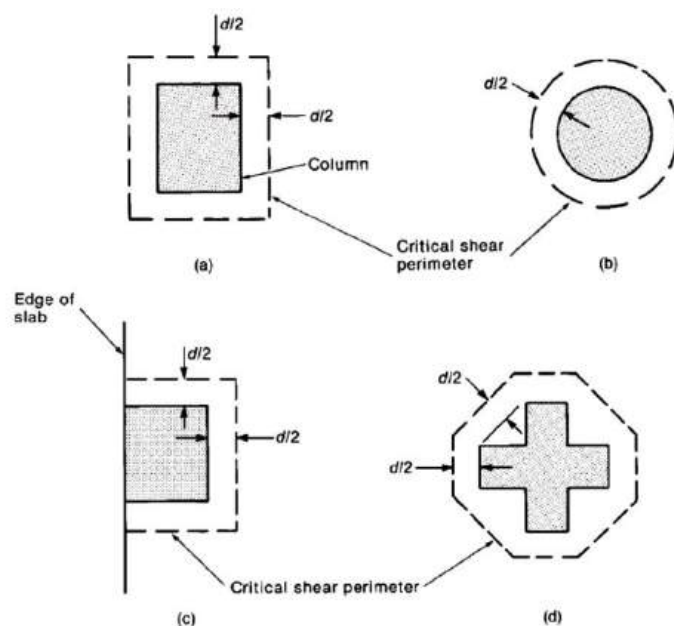
اگرچه آزمایش های متعدد نشان داده است استفاده از ریل گلمیخ برای کنترل برش منگنه ای رفتار بسیار مطلوبی نسبت به گزینه تسلیح با میلگرد برشی دارد (ACI 421.2). لیکن استفاده از میلگرد برشی در ایران رواج بیشتری دارد که در این راهنما به آن پرداخته می شود. محدودیت های هندسی و جزییات میلگردگذاری مسلح سازی با میلگرد برشی در شکل ۲۴ برای ستون میانی آمده است؛ میزان امتداد هر شاخه مسلح کننده برشی مطابق aci حداقل برابر با $4h$ از بر ستون می باشد (h ضخامت دال در ناحیه توپر می باشد):



شکل ۲۴. خاموت برشی برای کنترل برش منگنه ای

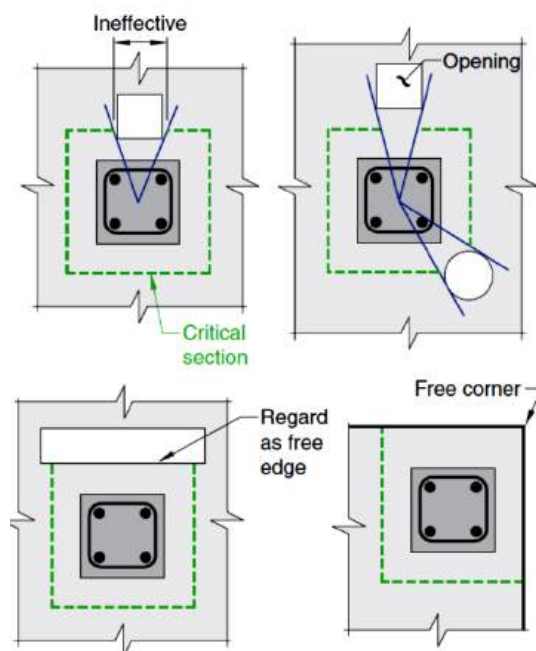
روند محاسبات برش منگنه ای مطابق aci بدون آرماتور برشی. در اتصالات دال - ستون در دالهای وافل به دلیل ابهامات رفتاری بهتر است با تامین ضخامت مناسب، اطمینان لازم از کافی بودن ضخامت دال برای جلوگیری از بروز خرابی ناشی از برش منگنه ای حاصل شود، سپس میلگرد برشی حداقل مطابق توصیه آیین نامه - در صورت نیاز - به شرحی که بیان خواهد شد اضافه شود. روند بررسی مطابق آیین نامه aci 318 به قرار زیر است:

- محاسبه نیروهای وارده به اتصال شامل V_u , M_{ux} , M_{uy} . مطابق aci، M_{ux} , M_{uy} حول محورهای اصلی ناحیه بحرانی هستند. مطابق aci ناحیه بحرانی، محیطی ناحیه ای به فاصله $d/2$ از بر ستون ها یا بارهای متمرکز و لبه هر تغییر ضخامتی در دال (مثل درپوش برشی، دراپ ها یا سرستون هاست).



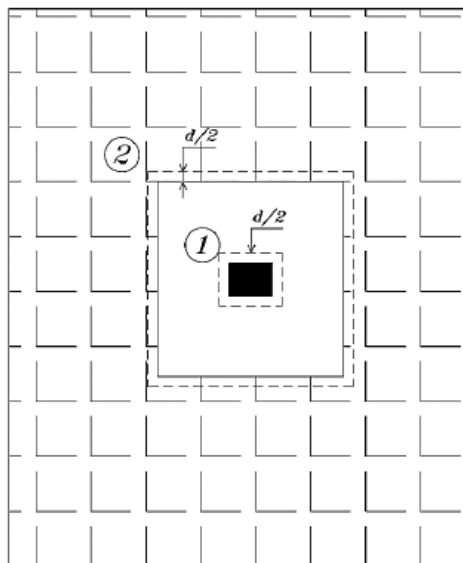
شکل ۲۵. مقطع بحرانی برش منگنه ای برای انواع مختلف تکیه گاه

بنابراین دقت شود که برای سقف وافل، برش پانچ باید در دو ناحیه کنترل شود: یکی به فاصله $d/2$ از بر ستون و دیگری به فاصله $d/2$ از بر ناحیه توپر. هنگام در نظر گرفتن محیط پانچ باید اثر محل باشو ها در محیط پانچ برای هر دو مقطع بحرانی مطابق شکل در نظر گرفته شود:



Note: Openings shown are located within $4h$ of the column periphery.

شکل ۲۶. اثرات بازشوها و اطراف ناحیه بحرانی در محاسبه سطح مقطع بحرانی

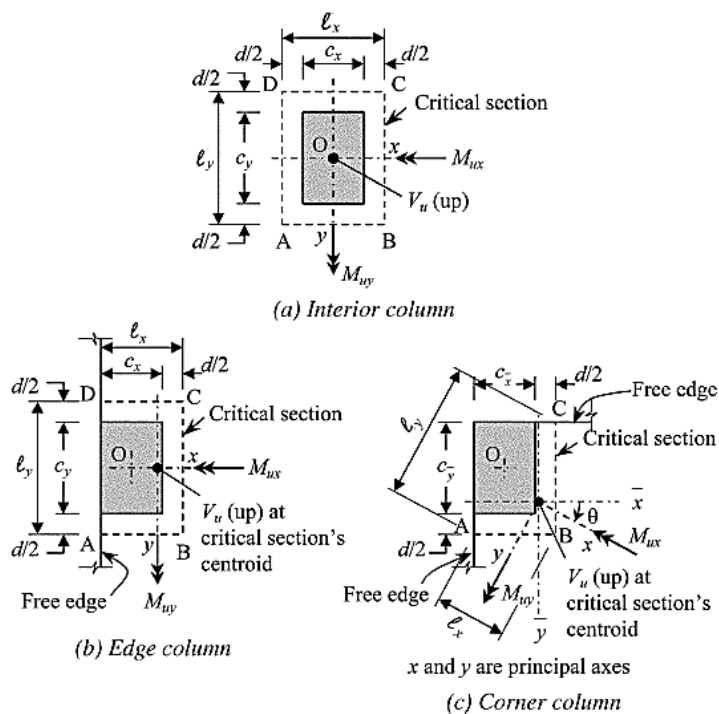


شکل ۲۷. مقاطع بحرانی برای کنترل برش منگنه ای در سقف وافل اطراف یک ستون مستطیلی

- تنش برشی در ناحیه بحرانی از رابطه زیر محاسبه می شود:

$$v_u = \frac{V_u}{A_c} + \frac{\gamma_{vx} M_{ux} y}{J_x} + \frac{\gamma_{vy} M_{uy} x}{J_y}$$

علائم قراردادی و جهت مثبت لنگرها برای حالات مختلف ستون و ناحیه بحرانی در شکل ۲۸ آمده است. γ_v سهمی از لنگر نامتعادل است که به صورت برش منتقل می شود. A_c مساحت ناحیه بحرانی و J مشخصه ممان اینرسی قطبی ناحیه بحرانی است. جزییات محاسبه پارامترهای فوق به تفصیل در ACI 421.1 بیان شده است.



شکل ۲۸. جهت مثبت لنگرها و نیروی برشی

- پس از محاسبه تنش برشی در ناحیه بحرانی، مقدار آن با v_c که مقاومت برشی دو جهته بتن در غیاب آرماتوربرشی است مقایسه می شود (در ناحیه خارج از منطقه توپر استفاده از ضریب کاهش سختی برشی لازم است به توضیحات ادامه توجه شود):

Table 22.6.5.2— v_c for two-way members without shear reinforcement

v_c		
Least of (a), (b), and (c):	$0.33\lambda_s\lambda\sqrt{f'_c}$	(a)
	$\left(0.17 + \frac{0.33}{\beta}\right)\lambda_s\lambda\sqrt{f'_c}$	(b)
	$\left(0.17 + \frac{0.083\alpha_s d}{b_o}\right)\lambda_s\lambda\sqrt{f'_c}$	(c)

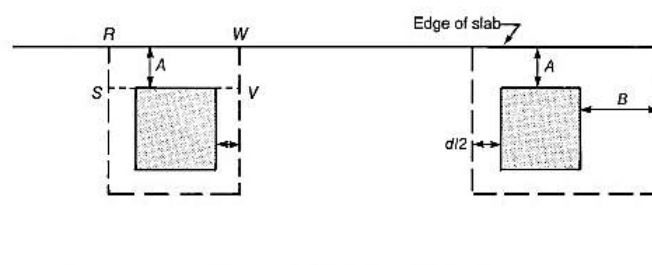
Notes:

(i) λ_s is the size effect factor given in 22.5.5.1.3.

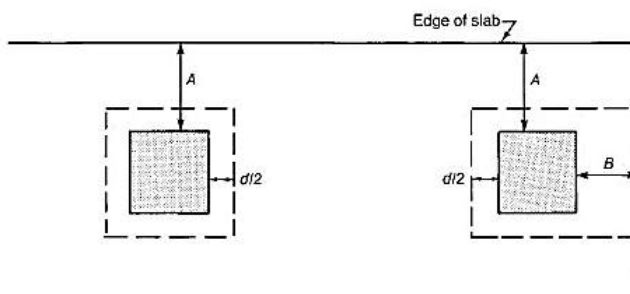
(ii) β is the ratio of long to short sides of the column, concentrated load, or reaction area.

(iii) α_s is given in 22.6.5.3.

مقدار α_s به محل استقرار ستون نسبت به لبه های دال بستگی دارد (۴۰ برای ستون های داخلی، ۳۰ ستون های لبه ای و ۲۰ ستون های گوشه). برای ارزیابی محل استقرار ستون هم به مقدار l_d میلگردهای طولی و هم فاصله تا لبه دال توجه می شود (wight, 2016).



(b) Critical perimeters if A and B do not exceed the greater of $4h$ or $2l_d$.



(c) Critical perimeters if A exceeds the greater of $4h$ or $2l_d$, but B does not.

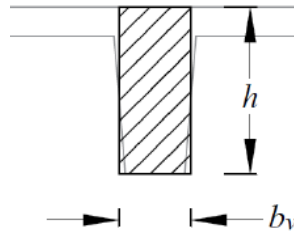
شکل ۲۹. ارزیابی محل ستون هنگام محاسبه α_s

ضخامت دال هنگامی مناسب است که برای هر دو ناحیه بحرانی:

$$v_u \leq \phi v_c$$

باشد که $\phi = 0.75$ می باشد. در مورد سقف وافل باید دقت شود که در فاصله $d/2$ از هر ناحیه توپر، در روابط محاسبه v_c باید اثر مقطع وافل در محاسبه d در نظر گرفته شود. به این منظور رابطه زیر پیشنهاد شده است:

$$d = \frac{(\text{\# of ribs within the drop panel width}) \times h \times b_v}{\text{the drop panel width}}$$



شکل ۳۰. ارزیابی مقدار d در ناحیه بیرون از منطقه توپر

که b_v عرض برشی معادل است که از رابطه زیر بدست می آید:

$$b_v = b + d/12$$

در رابطه فوق، d فاصله دورترین تار فشاری تا مرکز سطح میلگردهای تیرچه و b عرض تیرچه می باشد.

روند محاسبات برش منگنه ای مطابق aci با استفاده از آرمانتور برشی.

- در مقطع بحرانی به فاصله $d/2$ از هر ستون، با استفاده از معادلات زیر مقادیر v_u ، v_c محاسبه می شود:

$$v_u = \frac{V_u}{A_c} + \frac{\gamma_{vx} M_{ux} y}{J_x} + \frac{\gamma_{vy} M_{uy} x}{J_y}$$

Table 22.6.5.2— v_c for two-way members without shear reinforcement

v_c		
Least of (a), (b), and (c):	$0.33\lambda_s\lambda\sqrt{f'_c}$	(a)
	$\left(0.17 + \frac{0.33}{\beta}\right)\lambda_s\lambda\sqrt{f'_c}$	(b)
	$\left(0.17 + \frac{0.083\alpha_s d}{b_o}\right)\lambda_s\lambda\sqrt{f'_c}$	(c)

Notes:

(i) λ_s is the size effect factor given in 22.5.5.1.3.

(ii) β is the ratio of long to short sides of the column, concentrated load, or reaction area.

(iii) α_s is given in 22.6.5.3.

اگر $v_u \leq \phi v_c$ کنترل دیگری برای پانچ ضرورت ندارد و صرفاً مطابق توضیحات بخش بعد شکل پذیری اتصال بررسی می شود. در صورتی که $\frac{v_u}{\phi} > \left(\frac{2}{3}\sqrt{f'_c}\right)$ باشد، ضخامت دال کافی نمی باشد. در غیر اینصورت گام بعد را می توان دنبال کرد

- در صورتی که $\frac{v_u}{\phi} > (\frac{1}{2}\sqrt{f'_c})$ می توان از خاموت برای مسلح سازی برشی استفاده کرد. در غیر اینصورت فقط استفاده از Stud ها برای مسلح سازی برشی اجازه داده می شود. پس از این کنترل، سهم بتن در مقاومت برشی محاسبه می شود و از رابطه $\frac{v_u}{\phi} - v_c$ سهم برش خاموت ها v_s محاسبه می شود. از رابطه زیر محاسبه می شود:

$$v_c = 0.17\sqrt{f'_c}$$

برای خاموت و

$$v_c = 0.25\sqrt{f'_c}$$

برای Stud

محاسبات فوق در فاصله $d/2$ از بر ستون انجام می شود.

- مقادیر S_0 و S (به ترتیب فاصله اولین خاموت از بر ستون و فاصله بین خاموت ها) به نحوی انتخاب می شود که :

$$s \leq 0.5d, s_0 \leq 0.5d$$

سپس با استفاده از معادله

$$v_s = v_n - v_c = \frac{A_v f_{yt}}{b_0 s}$$

A_v مساحت میلگرد برشی یک خط محیطی محاسبه می شود. با استفاده از آن تعداد ساق های یک خط محیطی بدست می آید.

با انتخاب مقادیر مختلف α گام نخست در فاصله αd از برستون مجددا کنترل می باشد تا جایی که

$$\frac{v_u}{\phi} \leq 0.5(0.17\sqrt{f'_c})$$

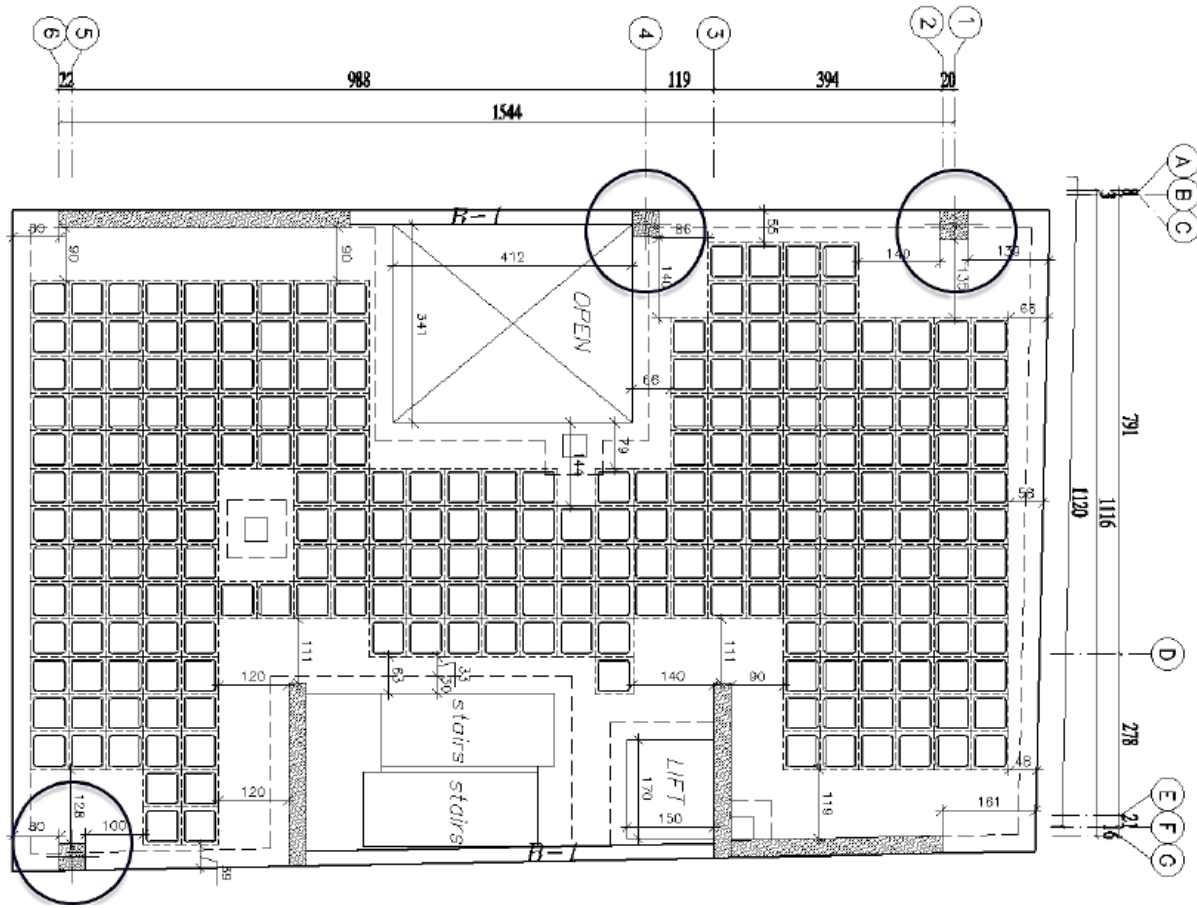
شود. به این ترتیب میزان طول ناحیه ای که باید مسلح شود محاسبه می شود. این طول نباید از ۴ برابر ضخامت دال (توپر) کمتر انتخاب شود.

- ضوابط شکل پذیری اتصال کنترل شود (بخش بعد)

۳-۴- ستون های ثقلی (غیر باربر لرزه ای) و شکل پذیری اتصال

در بعضی سیستم های باربر جانبی از جمله سیستم دیوار باربر، تعدادی ستون برای تکمیل مسیر بارهای ثقلی مورد استفاده قرار می گیرد. این ستون ها قسمتی از سیستم باربرجانبی نیستند لیکن در حین زلزله، جابجایی تجربه می کنند و تلاش هایی خواهند داشت با این وجود ممکن است مورد توجه طراح قرار نگیرد. در سیستم قاب ساختمانی نیز، وظیفه تحمل بار ثقلی به قاب ساختمانی سپرده می شود و تیرها و ستون های قاب، جزییات بندی خاص لرزه ای ندارند. در هر دوی این نمونه ها، به تیرها و ستون هایی که قسمتی از سیستم باربرجانبی نیستند اجزای ثقلی یا غیرلرزه ای^{۱۰} گفته می شود. علاوه بر این در مورد ستون های ثقلی، رفتار برشی اتصال ستون های ثقلی به دال نیز نیازمند ارزیابی ویژه ای است.

¹⁰ در آیین نامه اروپا به Secondary Elements موسوم اند.



شکل ۳۱. ستون های ثقیلی در یک سیستم دال-دیوار

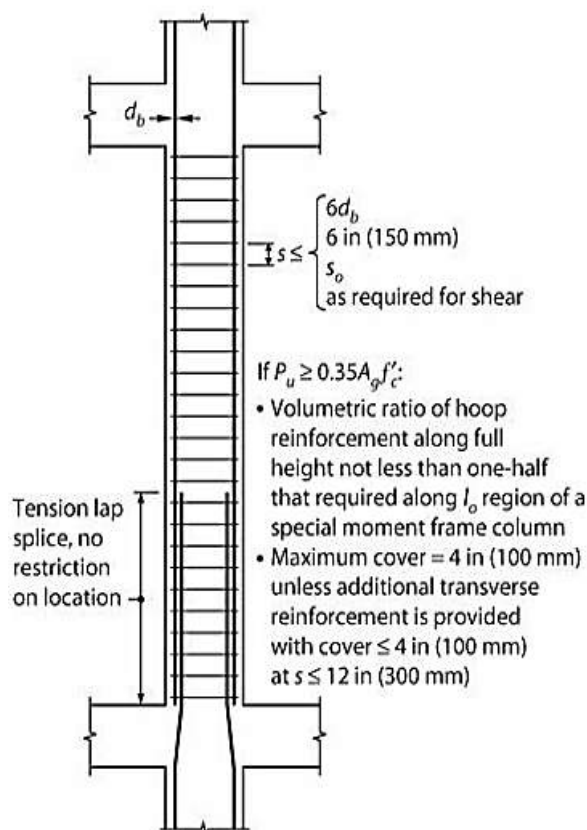
اجزای ثقیلی بر خلاف نامگذاری خود به دلیل حضور در سیستم سازه ساختمان، تلاش هایی را تجربه می کنند ضمن آنکه ممکن است بر وضعیت منظمی سازه نیز تاثیر گذار باشند. رویکردی که امروزه در مورد این سیستم ها توصیه می شود، جزییات بندی این المان ها به نحوی است که جابجایی متناظر با زلزله طرح را تحمل کنند (شکل پذیری) بدون آنکه قابلیت باربری ثقیلی خود را از دست بدهند (مقاومت). با وجود این توجه به موارد زیر ضروری است:

- ارزیابی انواع نامنظمی سازه یکبار در حضور این المان ها و یک بار با فرض عدم مشارکت آنها کنترل شود. نباید حضور این المان ها باعث ارزیابی نادرست سازه به صورت منظم شود.
- طراح به نسبت برش پایه تحمل شده توسط این المان ها توجه نماید. در صورتی که مدلسازی خطی نشان دهد که این اجزا سهم قابل توجهی از برش پایه (مثلا بیش از ۳۰ درصد که مقدار آن در بعضی آیین نامه های بهسازی لرزه ای مورد اشاره قرار گرفته است) را تحمل می کنند، ضروری است به ارزیابی مجدد سیستم باربر لرزه ای پرداخت و به نحوی این اجزا را در سیستم باربرجانبی مشارکت داد. این رویکرد از نقطه نظر اقتصادی نیز ممکن است مطلوب باشد.
- زلزله به هنگام وقوع، دست به انتخاب بین سیستم باربر جانبی و سیستم های غیر باربر جانبی نمی زند، بنابراین همواره از نقطه نظر عملکردی به حداقل رساندن تعداد این اجزای غیرلرزه ای یک عادت طراحی مطلوب و حتی یاری رسان به ایمنی و اقتصاد طرح به شمار می رود.

روند زیر، رویکرد آیین نامه aci برای اجزای ثقلی (غیرباربر لرزه ای) با تکیه بر ستون ها را بیان می کند. در ادامه بخش های مختلف این رویکرد شرح داده خواهد شد.

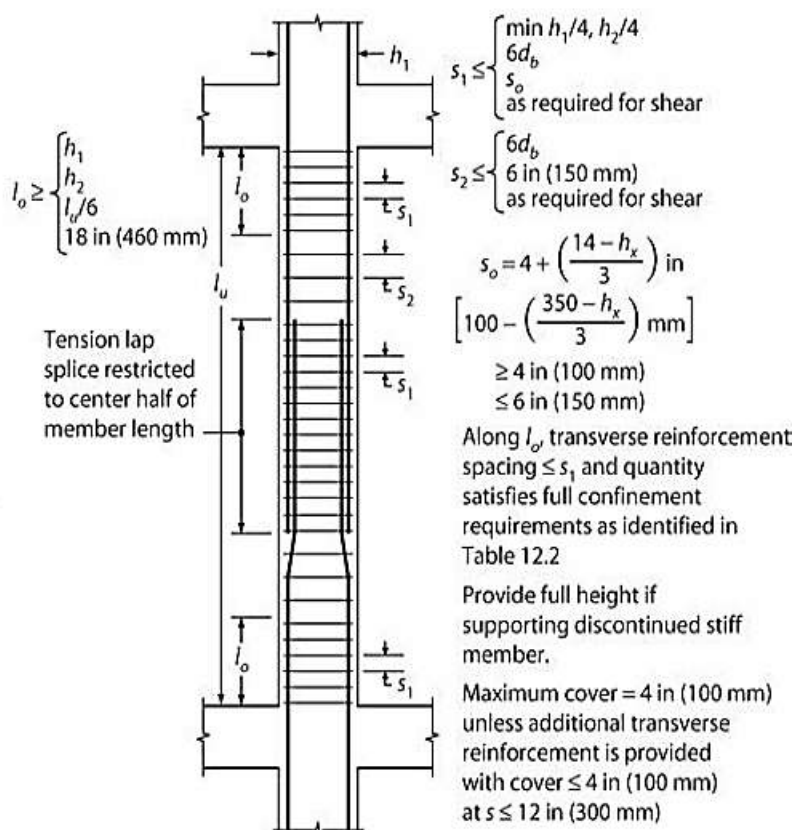
1. اعضای که بخشی از سیستم مقاوم لرزه ای نیستند، باید برای ترکیب بارهای $0.9D$ و $1.2D+L$ هرکدام بحرانی تر باشند در حضور تغییر مکان طرح $\delta_u = C_d \delta_E$ ارزیابی شوند. در صورتی که تیرها و ستون ها برای اثرات تغییر مکان مذکور به صورت مستقیم تحلیل و بررسی نشوند گام ۳ و در غیر این صورت مطابق گام ۲ عمل می شود.
2. در صورتی که تلاش های حاصل از تحلیل اجزای مذکور برای δ_u ، از مقاومت های متناظر طراحی عضو بیشتر نباشد، ستون ها مطابق شکل ۳۲ میلگردگذاری می شوند. در صورتی که تلاش های حاصل از تحلیل، از مقاومت های متناظر طراحی بیشتر باشد مطابق گام ۳ عمل می شود. ضوابط قسمت های مختلف بند ۱۸-۴-۳-۲ آیین نامه باید رعایت شود.

تبصره. صرفنظر از مقدار لنگرها و نیروهای برشی ایجاد شده، ضروری است ستون ها برای مقاومت برشی مشابه روند طرح برشی ستون های قاب خمشی ویژه طراحی شوند. لازم نیست نیروی برشی ستون بیش از نیروی برشی متناظر با ایجاد مقاومت خمشی محتمل در دالها یا تیرهای متصل به گره اتصال در نظر گرفته شود. در مورد دالها از عرض موثر دال b_e استفاده شود.



شکل ۳۲. جزئیات مورد نیاز برای ستون های ثقلی وقتی که تلاش ها محاسبه شده باشد و از مقاومت طرح کمتر باشد

3. جزئیات میلگردگذاری ستون ها مطابق شکل ۳۳ انجام می شود. علاوه بر این ضوابط بند ۱۸-۴-۳-۲ آیین نامه باید رعایت شود. در این حالت ضوابط مشابه اعضای قاب خمشی ویژه شکل زیر خواهد بود.



شکل ۳۳. جزییات مورد نیاز برای ستون های ثقلی وقتی که تلاش ها محاسبه نشده باشد یا از مقاومت طرح بیشتر باشد.

اتصال دال-ستون برای شکل پذیری و رفتار یکپارچه به منظور جلوگیری از گسیختگی منگنه ای مطابق بند ۱۸-۱۴-۵ بررسی شود. این ضوابط به منظور کاهش احتمال خرابی ناشی از برش منگنه ای در حالتی که دریافت طبقه از مقداری مشخص بیشتر می شود پیش بینی شده است. باید استفاده از میلگرد گذاری برشی مطابق *aci 8.7.6* برای خاموت ها (یا مطابق *aci 8.7.7* برای ریل های گلمیخ دار) برای تامین مقاومت برشی اسمی v_s حداقل برابر با $0.29\sqrt{f'_c}$ در کلیه اتصالات دال-ستون دال های دو طرفه تخت پیش بینی شود (میلگردگذاری برشی باید حداقل به اندازه ۴ برابر ضخامت دال از هر ستون امتداد یابد)، مشروط بر آنکه نامعادله زیر برقرار باشد:

$$\frac{\Delta_x}{h_{sx}} \geq 0.035 - \left(\frac{1}{20} \right) \left(\frac{v_{ug}}{\phi v_c} \right)$$

در رابطه فوق، Δ_x دریافت طبقه متناظر با زلزله طرح،

h_{sx} ارتفاع طبقه مورد بررسی،

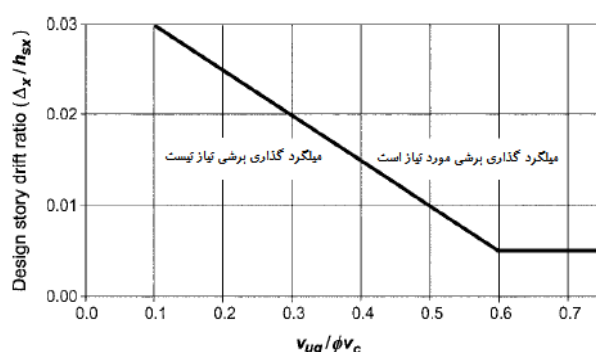
v_{ug} تنش برشی ضریبدار در مقطع بحرانی دال ناشی از بارهای ثقلی بدون در نظر گرفتن انتقال لنگر، و

ϕv_c مقاومت طراحی برش دو طرفه تامین شده توسط بتن که طبق *aci 22.6.5* محاسبه شده باشد. $\phi = 0.75$

میلگرد گذاری برشی باید حداقل به اندازه چهار برابر ضخامت دال از وجه تکیه گاهی مجاور مقطع بحرانی دال، امتداد یابد. توجه شود که به ضوابط میلگرد گذاری برشی این قسمت در صورتی که $\frac{\Delta x}{h_{sx}} \leq 0.005$ باشد نیازی نمی باشد گرچه توصیه می شود در هر حال میلگرد گذاری برشی حداقل v_s برابر با $0.29\sqrt{f'_c}$ انجام شود.

مقدار $\frac{\Delta x}{h_{sx}}$ استفاده شده در نامعادله این بخش، برابر با مقدار بزرگتر بدست آمده از دو طبقه مجاور (بالا و پایین) اتصال دال به ستون مورد بررسی است.

شکل *aci R18.14.5.1* ضابطه *aci 18.14.5.1* را نشان می دهد. اگر اضافه کردن میلگرد برشی به شرحی که گفته شده امکان پذیر نباشد پارامترهای خاصی را می توان بازبینی کرد تا به میلگرد گذاری احتیاج نباشد.



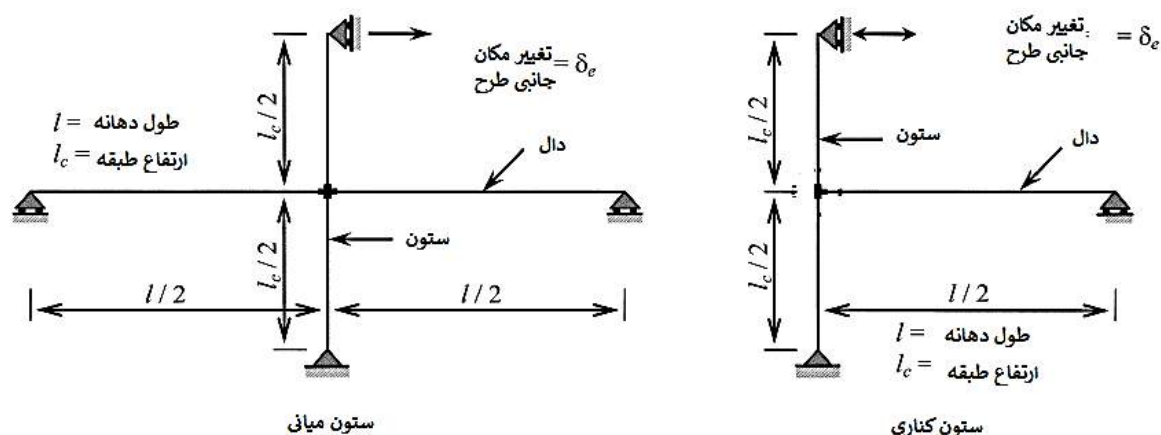
شکل ۳۴. باز ترسیم شکل *R18.14.5.1* آیین نامه

توجه شود که الزامات بیان شده باید در تمام مقاطع بحرانی مجاور اتصال دال-ستون هر جا که تغییر ضخامت مقطع اتفاق می افتد بررسی شود. از جمله این موارد اطراف دراپ پانل ها یا درپوش های برشی (*shear cap*) اجرا شده طبق *aci 22.6.5.1* می باشد. علاوه بر این توصیه می شود در نواحی مرزی دیوارها نیز حداقل آرماتور گذاری برشی این بند انجام شود.

عمده طراحان در رویکرد فوق به دلیل آنکه ارزیابی دقیق نیروهای وارده در ستون های ثقلی نیازمند مدل های غیرخطی پیچیده است از بند ۳ روند فوق پیروی می کنند. علاوه بر مدل های غیرخطی، پیشنهاداتی در منابع مختلف بیان شده است که در اینجا جهت تکمیل بحث به دو مورد اشاره می شود:

روش ۱. روش *aci 421.2*

این نشریه مدلسازی مستقل این ستون ها برای بررسی لنگر ناشی از جابجایی طرح را پیشنهاد کرده است. شکل ۳۵ جزئیات مدلسازی را برای اتصالات میانی و گوشه نشان می دهد.



شکل ۳۵. مدلسازی ستون های ثقلی مطابق aci 421.2

لازم نیست لنگر نامتعادلی که از این مدلسازی بدست می آید از مقدار حداکثر ناشی از رسیدن دال ها به M_u بیشتر در نظر گرفته شود. این مقدار مطابق نشریه aci 421.2 از رابطه زیر بدست می آید:

$$M_u \leq \frac{M_{pr}}{\alpha_m}$$

M_{pr} مجموع مقادیر (مطلق) مقاومت خمشی محتمل مقاطع دو طرف اتصال است که در فاصله d از بر ستون و برای هر دو راستای نیروی زلزله محاسبه می شود. محاسبه M_{pr} مشابه تیرهای قاب خمشی ویژه انجام می شود. مقدار α_m هم از رابطه زیر به ترتیب برای ستون های میانی و غیر آن بدست می آید:

$$\alpha_m = 0.85 - \gamma_v - \left(\frac{\beta_r}{20} \right)$$

$$\alpha_m = 0.55 - \gamma_v - \left(\frac{\beta_r}{40} \right) + 10\rho$$

γ_v سهمی از لنگر نامتعادل است که با برش منتقل می شود و روابط آن در طرح غیرلرزه ای دال ها وجود دارد. β_r نسب راستای طولی ناحیه بحرانی برش دو طرفه به راستای عرضی این ناحیه هنگامی لنگر حول راستای عرضی و عکس آنها برای راستای طولی است. ρ نسبت آرماتور کششی طولی مقطع دال است که از محدوده ناحیه بحرانی عمود بر جهت لنگر خمشی مورد مطالعه می گذرد. یادآوری می شود در شکل ۳۵، تغییر مکان جانبی طرح از حاصل ضریب بزرگنمایی جابجایی C_d (طبق آیین نامه ۲۸۰۰) در جابجایی بدست آمده از تحلیل الاستیک بدست می آید.

روش ۲. روش تحلیل دو مرحله ای

این روش در مراجع طرح لرزه ای سازه های بتنی اروپایی پیشنهاد شده است (Fardis 2010). در این روش دو مدل به شرح زیر تهیه می شود:

۱. در مدل اول از مشارکت ستون های ثقلی در سختی جانبی جلوگیری می شود. این کار با کاهش سختی خمشی (معمولا I_x و I_y ستون) یا دو سرمفصل کردن ستون انجام می شود.

۲. در مدل دوم این اعضا به طور کامل مشارکت داده می شوند.

حال نیاز تغییرشکلی در ستون های ثقلی از دو مرحله زیر محاسبه می شود:

الف. نیاز تغییرشکلی در ستون ثقلی از انجام یک تحلیل استاتیکی خطی روی مدل ۲ محاسبه می شود. در مدل ۲ ضریب زلزله در C_d ضرب می شود.

ب. خروجی قسمت الف برای طبقه i ، در نسبت دریافت میان طبقه ای مدل ۱ به مدل ۲ ضرب می شود.

از این رویکرد برای طرح سایر اعضای که قسمتی از سیستم باربر جانبی نیستند هم می توان استفاده کرد.

میلگردگذاری برشی جهت شکل پذیری اتصال



۴-۴- کنترل تغییرشکل سرویس کف (افت کف یا خیز)

عملکرد مطلوب سازه تحت بارهای سرویس از نقطه نظر طراحی موضوعی با اهمیت محسوب می شود. در صورتی که دال فقط براساس ملاحظات مقاومت طراحی شود ممکن است علیرغم ایمنی ایجاد شده در برابر خرابی های موضعی یا کلی، نتواند عملکرد رضایت بخشی تحت بارهای سرویس (خدمت پذیری) داشته باشد. از جمله مهم ترین ملاحظات طرح برای خدمت پذیری جلوگیری از تغییرشکل های زیاد (خیز زیاد) و نیز عرض ترک خوردگی قابل توجه می باشد. در این قسمت، کنترل تغییرشکل کف در اثر بارهای سرویس را مورد بررسی قرار خواهیم داد.

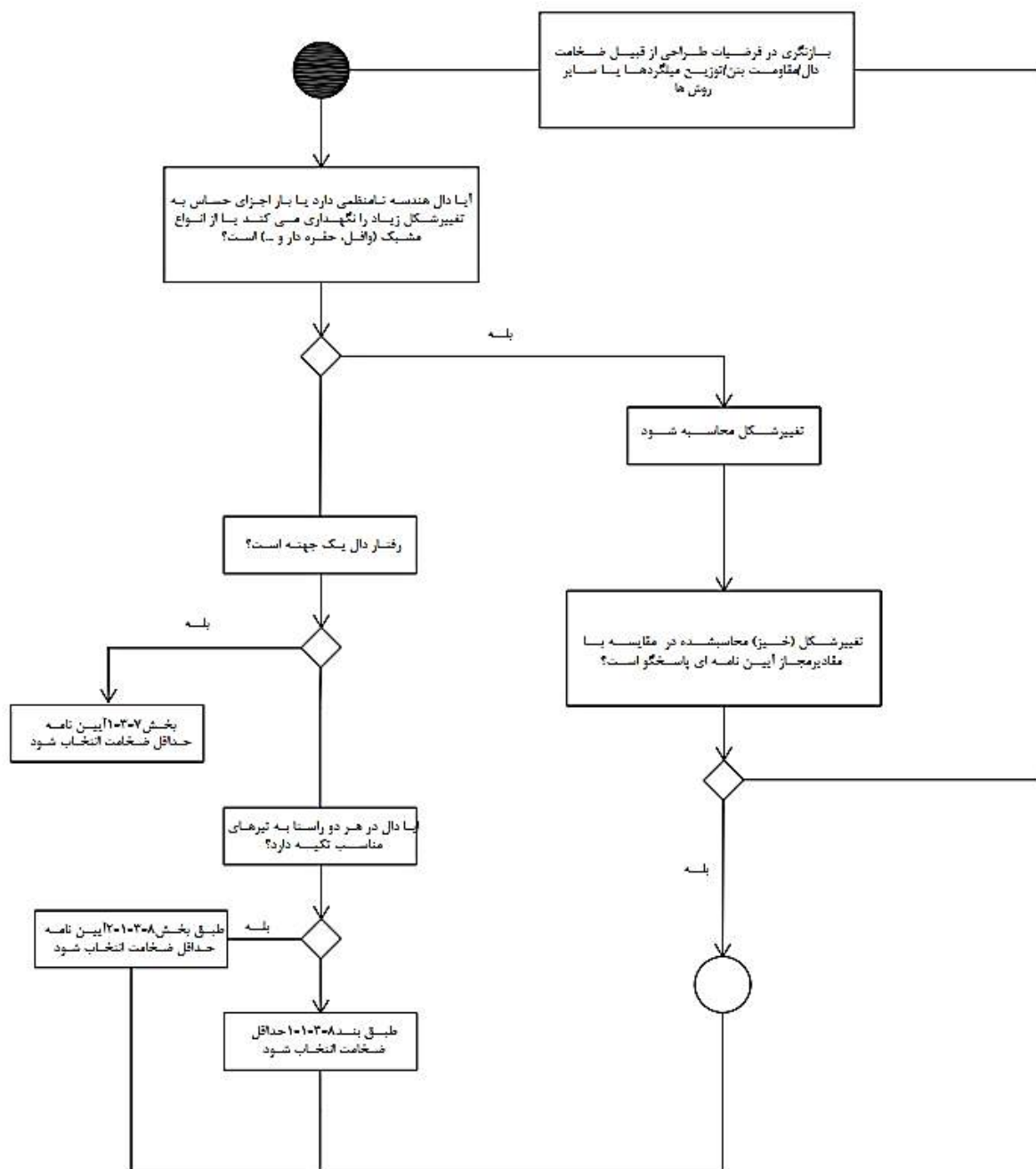
تغییرشکل کف ها تحت بارهای سرویس - صرف نظر از روش محاسبه - دارای عدم اطمینان های فراوانی است. دامن های از مسائل مرتبط با طراحی تا ملاحظات اجرایی در دشواری این محاسبات دخالت دارند. مطالعات متعدد نشان داده است روش آیین نامه ACI برای محاسبه خیز ممکن است در مورد دالها از حاشیه اطمینان کافی برخوردار نباشد. دشواری پیش بینی وضعیت ترک خوردگی دالها به دلیل نسبت کمتر میلگردهای خمشی آنها نسبت به تیرها از یک طرف، و لنگر خمشی کمتر آنها از سوی دیگر در این وضعیت دخالت دارند. نسبت کم میلگردهای خمشی باعث می شود نسبت سختی مقطع ترک نخورده به مقطع ترک خورده مقداری قابل توجه شود؛ از جهت دیگر نیز کم بودن نسبتی مقدار لنگر خمشی نیز باعث نیاز به میلگردهای طولی کمتر گردد.

خیز در دالهای بدون تیر مسئله مهمی به شمار می رود. در دالهای متکی به تیر عموماً کنترل تغییرشکل ها کمتر حائز اهمیت است (به شرط ضخامت کافی تیر). تیرها بر اثر ترک خوردگی، سختی خود را به مقدار زیاد از دست نمی دهند؛ علاوه بر این نسبت میلگردهای طولی تیرها نسبت به دالهای تخت مقدار بیشتری است.

مشخص کردن مقدار مجاز برای خیز کف ها نیز مسئله آسانی نیست. دشواری این مسئله به دلیل ارتباط خیز با عملکرد مطلوب اجزای غیرسازه ای است. ترک خوردگی دیوارهای بنایی، چفت نشدن مناسب پنجره ها، انحراف قابها، لق شدن کفسازی ها و مواردی از این دست، بخشی از این مسائل است که آسایش و اعتماد ساکنین را تحت الشعاع قرار می دهد. حدود ذکر شده در آیین نامه ACI ممکن است برای جلوگیری از ترک خوردگی دیوارهای ساخته شده از مصالح بنایی کافی نباشد و حاشیه اطمینان بالاتری مورد نیاز باشد.

مسائل اجرایی نیز در کنترل خیز مناسب کف ها کاملاً تاثیر گذار هستند. پیش‌بینی هر اقدامی که منجر به کاهش افت بتن (Shrinkage) شود مفید است. استفاده از سنگدانه‌های مناسب، کاهش نسبت آب به سیمان تا حد ممکن یا از طریق استفاده از افزودنی‌های مناسب از جمله این روشهاست. جایگذاری نامناسب یا جابجا شدن میلگردهای منفی حین اجرا در دالهای تخت حائز اهمیت می‌باشد. عدم توجه به اجرای مناسب میلگردهای منفی موجب باز شدن ترک‌های منفی، کاهش سختی متناظر با لنگر منفی و در نتیجه افزایش لنگر خمشی مثبت، ترک خوردگی و افزایش تغییرشکل شود. یکی از دیگر مسائل مهم اجرایی توجه به بیش‌بارگذاری احتمالی سازه^{۱۱} در حین اجرا می‌باشد. پیش‌بینی زمان ماندگاری پایه‌های اطمینان در تعداد بیشتری از طبقات زیرین و دپو نکردن مصالح بنایی روی این دالها از اهمیت زیادی برخوردار است. استفاده از پیش‌خیز مناسب گرچه مسئله خیز را حل نمی‌کند ولی گاهی آن را قابل مدیریت می‌کند و می‌توان به عنوان یک راه حل اجرایی مورد توجه قرار داد.

مقدمه فوق باید طراح را نسبت به تقریبی بودن روش‌های محاسبه خیز آگاه نماید. روش‌های بدیع محاسباتی نباید جایگزین توجه به تجربه‌های اجرایی موفق (یا ناموفق) موجود شود و توهم دقیق بودن محاسبات خیز ایجاد کند. در ادامه روش آیین‌نامه ACI 318 برای محاسبه خیز کف‌ها مورد بررسی قرار خواهد گرفت. استفاده از روش نشریه ACI 209 نیز که مبتنی بر محاسبه ضرایب افت و خزش است توسط بعضی از طراحان مورد استفاده قرار می‌گیرد. هر دو روش را می‌توان در برنامه SAFE مورد استفاده قرار داد لیکن در این راهنما صرفاً به روش ACI 318 پرداخته می‌شود.



شکل ۳۶. رویکرد آیین نامه ACI در محاسبه یا کنترل خیز

آیین نامه ACI دو رویکرد برای کنترل خدمت پذیری دالها پیشنهاد می دهد:

الف. انتخاب ضخامت تجویزی برای دالهایی که کاربری آنها به گونه ای است که تغییر شکل های زیاد آنها باعث آسیب دیدن اجزای غیرسازه ای یا ادوات حساس به تغییر شکل نمی شود. این روش بیشتر برای هندسه های منظم و دالهای تخت یا دال تیرها کاربرد دارد. دالهای وافل از دسته دالهایی است که در آنها روش تجویزی کاربردی ندارد.

آیین نامه ACI در مورد **دالهای یکطرفه** ای که متصل به پارتیشن یا اجزای حساس به تغییر شکل نیستند یا تکیه گاه چنین اجزایی نیستند در بند ۷-۳-۱ حداقل ضخامت این دسته دالها برای شرایط تکیه گاهی مختلف بیان نموده است:

Table 7.3.1.1—Minimum thickness of solid nonprestressed one-way slabs

Support condition	Minimum $h^{[1]}$
Simply supported	$\ell/20$
One end continuous	$\ell/24$
Both ends continuous	$\ell/28$
Cantilever	$\ell/10$

^[1]Expression applicable for normalweight concrete and $f_y = 420$ MPa. For other cases, minimum h shall be modified in accordance with 7.3.1.1.1 through 7.3.1.1.3, as appropriate.

جدول ۷-۳-۱-۱ آیین نامه برای $f_y=420$ MPa تنظیم شده است برای سایر تنش های تسلیم فولاد مقادیر جدول باید در $0.4 + 700/f_y$ ضرب شود. امکان افزودن ضخامت کفسازی در صورتی که همزمان با دال بتن ریزی شود یا با تمهیداتی رفتار مرکب با آن داشته باشد وجود دارد که در قریب به اتفاق مواقع چنین شرایطی فراهم نیست.

آیین نامه در مورد **دالهای دوطرفه** بسته به اینکه دال مورد نظر دال تخت باشد یا دال-تیر، در بند ۸-۳-۱-۱ روش محاسبه حداقل ضخامت برای دالهای تخت و در بند ۸-۳-۱-۲ برای دال-تیرها ارائه کرده است. در مورد **دالهای دوطرفه تخت** بدون تیرهای داخلی بین تکیه گاه ها، ضخامت کلی دال نباید از مقادیر جدول ۸-۳-۱-۱ و مقادیر الف و ب کمتر اختیار شود:

الف. دالهای بدون Drop panel ، ۱۲۵ میلی متر

ب. دالهای دارای Drop Panel ، ۱۰۰ میلی متر

Table 8.3.1.1—Minimum thickness of nonprestressed two-way slabs without interior beams (mm)^[1]

f_y , MPa ^[2]	Without drop panels ^[3]			With drop panels ^[3]		
	Exterior panels		Interior panels	Exterior panels		Interior panels
	Without edge beams	With edge beams ^[4]		Without edge beams	With edge beams ^[4]	
280	$\ell_n/33$	$\ell_n/36$	$\ell_n/36$	$\ell_n/36$	$\ell_n/40$	$\ell_n/40$
420	$\ell_n/30$	$\ell_n/33$	$\ell_n/33$	$\ell_n/33$	$\ell_n/36$	$\ell_n/36$
550	$\ell_n/27$	$\ell_n/30$	$\ell_n/30$	$\ell_n/30$	$\ell_n/33$	$\ell_n/33$

^[1] ℓ_n is the clear span in the long direction, measured face-to-face of supports (mm).

^[2]For f_y between the values given in the table, minimum thickness shall be calculated by linear interpolation.

^[3]Drop panels as given in 8.2.4.

^[4]Slabs with beams between columns along exterior edges. Exterior panels shall be considered to be without edge beams if α_f is less than 0.8.

هنگام استفاده از جدول ۸-۳-۱-۱ باید توجه داشت که ℓ_n از اندازه داخلی دهانه در راستای بزرگتر بوده که از بر تکیه گاه اندازه گیری می شود. جدول ۸-۳-۱-۱ برای پانل های بیرونی که دارای تیرهای لبه ای هستند ضخامت کمتری را مجاز دانسته است. عنصر تیری لبه دال را می توان در صورتی $\alpha_f \geq 0.8$ باشد در نظر گرفت. نحوه محاسبه α_f در بخش های قبلی بیان شده است.

در مورد **دال - تیرهای های دوجهته**، روند محاسباتی محاسبه حداقل ضخامت دال در بند ۸-۳-۱-۲ بیان شده است که برای هر پانل به قرار زیر است:

- محاسبه α_f هریک از تیرها

- محاسبه α_{fm} که متوسط α_f تیرهای لبه ای دال پانل مورد مطالعه است

- بسته به مقدار α_{fm} از جدول ۸-۳-۱ مقدار حداقل ضخامت محاسبه می شود:

Table 8.3.1.2—Minimum thickness of nonprestressed two-way slabs with beams spanning between supports on all sides

α_{fm} ^[1]	Minimum h , mm		
$\alpha_{fm} \leq 0.2$	8.3.1.1 applies		(a)
$0.2 < \alpha_{fm} \leq 2.0$	Greater of:	$\frac{\ell_n \left(0.8 + \frac{f_y}{1400} \right)}{36 + 5\beta(\alpha_{fm} - 0.2)}$	(b) ^{[1],[2]}
		125	(c)
$\alpha_{fm} > 2.0$	Greater of:	$\frac{\ell_n \left(0.8 + \frac{f_y}{1400} \right)}{36 + 9\beta}$	(d)
		90	(e)

^[1] α_{fm} is the average value of α_f for all beams on edges of a panel.

^[2] ℓ_n is the clear span in the long direction, measured face-to-face of beams (mm).

^[3] β is the ratio of clear spans in long to short directions of slab.

ℓ_n از اندازه داخلی دهانه در راستای بزرگتر بوده که از بر تیکه گاه اندازه گیری می شود. پارامتر β نسبت طول بلند به طول کوتاhter پانل مورد نظر می باشد. استفاده از تیرها در دال، در بهبود تغییرشکل (خیز) دالها بسیار موثر می باشد.

ب. محاسبه خیز و مقایسه با خیز مجاز. آیین نامه aci در بند ۲۴-۲ مقادیر مجاز تغییرشکل (خیز) محاسبه شده را بیان کرده است:

Table 24.2.2—Maximum permissible calculated deflections

Member	Condition		Deflection to be considered	Deflection limitation
Flat roofs	Not supporting or attached to nonstructural elements likely to be damaged by large deflections Immediate deflection due to L		Immediate deflection due to maximum of L , S , and R	$\ell/180$ ^[1]
Floors			$\ell/360$	
Roof or floors	Supporting or attached to nonstructural elements	Likely to be damaged by large deflections	That part of the total deflection occurring after attachment of nonstructural elements, which is the sum of the time-dependent deflection due to all sustained loads and the immediate deflection due to any additional live load ^[2]	$\ell/480$ ^[3]
		Not likely to be damaged by large deflections		$\ell/240$ ^[4]

^[1] Limit not intended to safeguard against ponding. Ponding shall be checked by calculations of deflection, including added deflections due to ponded water, and considering time-dependent effects of sustained loads, camber, construction tolerances, and reliability of provisions for drainage.

^[2] Time-dependent deflection shall be calculated in accordance with 24.2.4, but shall be permitted to be reduced by amount of deflection calculated to occur before attachment of nonstructural elements. This amount shall be calculated on basis of accepted engineering data relating to time-deflection characteristics of members similar to those being considered.

^[3] Limit shall be permitted to be exceeded if measures are taken to prevent damage to supported or attached elements.

^[4] Limit shall not exceed tolerance provided for nonstructural elements.

در این جدول به روشنی بین حالاتی که کف مورد نظر، نگهدارنده یا متصل به المان های غیرسازه ای باشد که ممکن است در اثر تغییرشکل های بزرگ آسیب ببیند تفکیک قائل شده است. با توجه به اینکه بیشتر اوقات چنین المان های غیرسازه ای وجود دارد بطور کلی، بیشتر باید ضوابط مرتبط با این حالات توسط طراح مورد بررسی قرار می گیرد. مطابق آیین نامه لازم است دو دسته تغییرشکل (خیز) محاسبه شود:

الف. خیز آني ناشي از حداکثر بار زنده، برف يا بام.

ب. تغييرشکل هاي دراز مدت که در آن اثرات خزش وارد شده است.

در هر دوي اين حالات بايد اثرات ترک خوردگي بر سختي المان هاي بتني کف (تير يا دال) و تاريخچه بارگذاري به دقت مورد ارزيابي قرار گيرد که دشواري روش هاي دستي کنترل خيز عموماً از اين دو منظر ناشي مي شود. علاوه بر اين طراح بايد به ظرفيت تحمل تغييرشکل المان هاي غيرسازه اي به طور مستقل توجه نمايد و از اعداد بيان شده در جدول فقط به عنوان راهنما استفاده کند^{۱۲}. برخي عناصر غيرسازه اي به مقادير مجاز تغييرشکلي بسيار کمتر از مقدار ذکر شده در جدول فوق حساس هستند. در نهايت مجدداً تاکيد مي گردد که همواره بايد توجه داشت که محاسبه تغييرشکل (خيز) در سازه هاي بتني امري بسيار تقريبي بوده، استفاده از ابزارهاي جديد نبايد توهم دقيق بودن محاسبات را ايجاد نمايد.

از آنجا که اين راهنما براساس نرم افزار SAFE که قابليت انجام محاسبات غيرخطي ترک خوردگي و کاهش سختي المان ها داراست تنظيم شده است، خلاصه مراحل مورد نياز براي محاسبه خيز به همراه مفاهيم پايه اي در اين مورد به شرح زير مي باشد:

۱- بارگذاري و مدل سازي. براي کنترل خيز از بارهاي سرويس استفاده مي شود. بنابر اين مدل سازي کف به همراه بارگذاري هاي سطحي و خطي مرده و زنده اعمالی کامل مي شود. به هنگام مدل سازي دال هيچگونه ضريب اصلاح سختي خمشی به دال ها اعمال نمی شود زيرا برنامه به صورت خودکار کاهش سختي را براساس لنگر وارده و محاسبات ترک خوردگي متناظر آن محاسبه مي کند. ضريب کاهش سختي تيرها، ستون ها و ديوارهاي سازه اي بايد اعمال شود که مقدار آن مي توان ۱.۴ برابر مقدار فايل کنترل نهايي سازه در نظر گرفت.

۲. محاسبه و کنترل تغييرشکل آني. کنترل تغييرشکل آني براي بار زنده (به همراه بار پارتیشن)، بار برف يا بار بام انجام مي شود. در صورتي که بارهاي سرويس طبقات يا هندسه طبقات تفاوت دارد، کنترل مربوطه براي هر طبقه به صورت جداگانه انجام شود. تغييرشکل آني ناشي از بار زنده از معرفي ترکيب بار زير محاسبه مي شود:

$$\Delta_{i,L} = \Delta_{i,L+D} - \Delta_{i,D}$$

هر يک از حالات بارگذاري $\Delta_{i,L+D}$ و $\Delta_{i,D}$ به صورت جداگانه و غيرخطي تعريف مي شود. توجه شود که نمی توان مستقيماً و فقط با استفاده از انجام محاسبات تغييرشکل به صورت غيرخطي براي بار زنده، اين تغييرشکل آني را محاسبه نمود. زيرا در سازه هاي بتني سختي به تاريخچه بارگذاري وابسته است و به دليل طبيعت غيرخطي ناشي از ترک خوردگي و تفاوت سختي، محاسبه مستقيم تغييرشکل آني ممکن نيست. يادآوری مي شود که بار مرده در رابطه فوق شامل بار مرده اسکلت و اضافه بار مرده کف سازي می شود؛ ضمن آنکه در مورد بار زنده نيز بايد تمام بارهاي زنده (پارتیشن^{۱۳}، راه پله، بالکن و ...) وارده در حالت بارگذاري وارد شود.

پس از محاسبه $\Delta_{i,L}$ ، مقدار آن با مقدار مجاز جدول ۲۴-۲-۲ مقايسه مي شود. با توجه به روش ساخت و ساز رايج لازم است:

$$\Delta_{i,L} \leq l/360$$

^{۱۲} دقت شود که جداول آيين نامه براي دهانه هاي متعارف تهيه شده است و در مورد دهانه هاي بلند يا شرايط مرزي گوناگون، انتخاب مقادير مجاز با احتياط کافي صورت پذيرد.

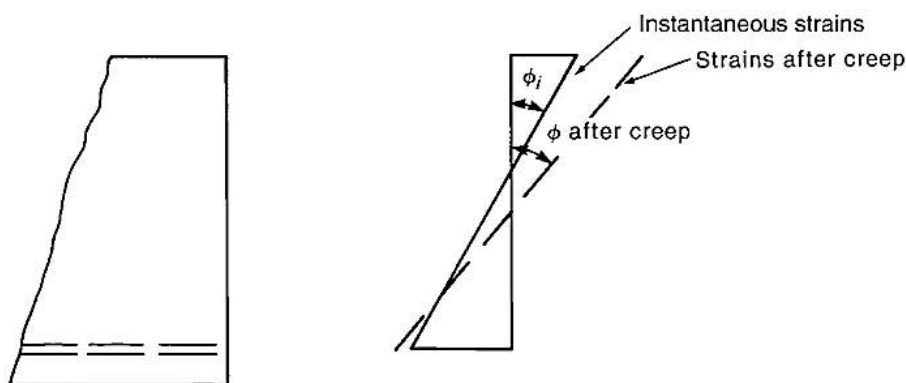
^{۱۳} بار پارتیشن ممکن است بسته به آيين نامه مرده يا زنده در نظر گرفت.

باشد. l فاصله محور به محور دهانه مورد نظر (ضلع بزرگتر) می باشد. برخی طراحان هنگام بررسی کفایت ضخامت یک کف برای یک پانل مفروض به ضلع a, b ، از قطر پانل^{۱۴} برای کنترل رابطه فوق استفاده می کنند:

$$\Delta_{i,L} \leq \frac{l}{360} \quad \text{و} \quad l = \sqrt{a^2 + b^2}$$

استفاده از هر کدام از روابط فوق به نظر طراح بستگی دارد (قطر توصیه شده است).

۳. کنترل خیز دراز مدت. تحت بارهای ماندگار، بتن کرنش های ناشی از خزش را تجربه می کند و در نتیجه انحنای مقطع افزایش می یابد. در این حالت میزان افزایش نیروی میلگردها کم و در مقطعی که آرماتورگذاری معمول دارند، حداقل خواهد بود. به دلیل افزایش کرنش ناحیه فشاری مقطع، تنش فشاری بتن اندکی کاهش می یابد.



شکل ۳۷. کرنش دراز مدت مقطع بتنی

در صورتی که مقطع در ناحیه فشاری نیز دارای فولادگذاری باشد، این کرنش فشاری افزایش یافته، باعث افزایش تنش فشاری موجود در میلگردها و انتقال قسمتی از تنش فشاری افزایش یافته بتن به میلگردها خواهد شد؛ به این ترتیب از تنش فشاری موجود در بتن کاسته شده، کرنش های خزشی نیز کم خواهد شد. هرچه نسبت آرماتور فشاری مقطع بیشتر باش $\rho' = \frac{A'_s}{bd}$ ، میزان کاهش در خزش نیز بیشتر می شود. با استفاده از داده های آزمایشگاهی و مشاهدات فوق، *Branson* معادله ۲۴-۲-۱-۱ آیین نامه را استخراج کرد که با استفاده از آن λ_{Δ} که نسبت تغییر شکل ماندگار/اضافه تر نسبت به تغییر شکل آنی Δ_i است، بدست می آید. به این ترتیب مجموع تغییرشکل آنی و ماندگار $(1 + \lambda_{\Delta})\Delta_i$ خواهد شد که:

$$\lambda_{\Delta} = \frac{\xi}{1 + 50\rho'} \quad (24.2.4.1.1)$$

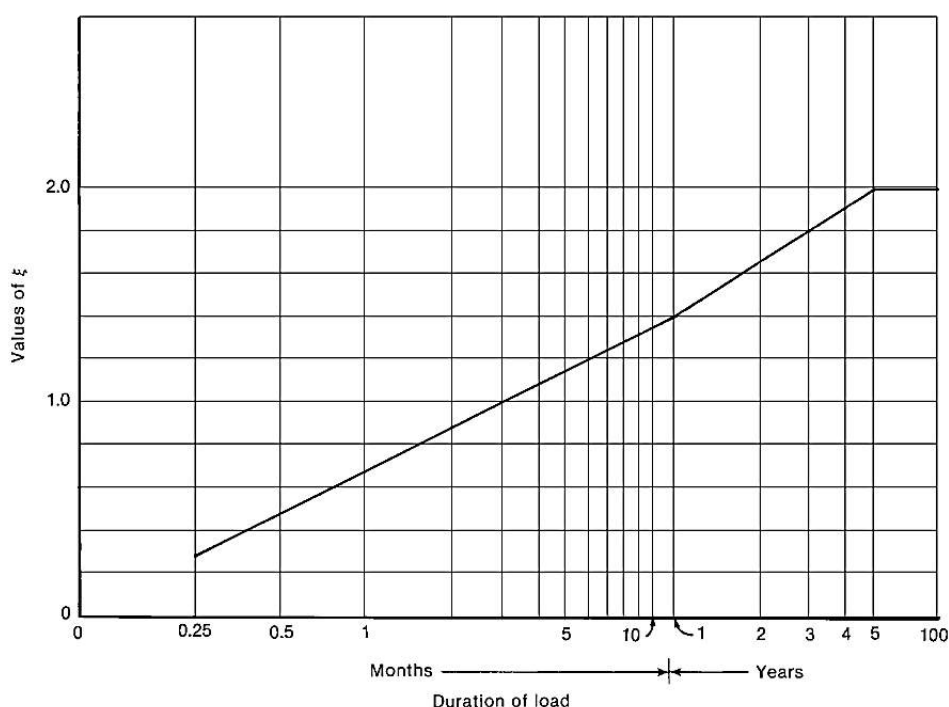
همانطور که اشاره شد در این معادله آیین نامه $\rho' = \frac{A'_s}{bd}$ می باشد و ξ ضریبی است بین ۰ تا ۲ که مقدار به بازه زمانی که در آن مدت محاسبه تغییرشکل های ناشی از بارهای ماندگار مورد نظر است بستگی دارد. این ضریب در جدول ۲۴-۲-۴-۱-۳ بیان شده است.

^{۱۴} مفهوم پانل در آیین نامه ابهام دارد. بررسی کانتور تغییر شکل کف و بررسی میزان افت ها نسبت به نقاط عطف حائز اهمیت است و نسبت به تعاریف کلاسیک کاربرد بیشتری دارد.

Table 24.2.4.1.3—Time-dependent factor for sustained loads

Sustained load duration, months	Time-dependent factor ξ
3	1.0
6	1.2
12	1.4
60 or more	2.0

این پارامتر به صورت نمودار برای سایر بازه‌های زمانی نیز ارایه شده است [Branson, 1976].



شکل ۳۸. فاکتور وابسته به زمان ξ

جدول ۲۴-۲ برای تغییر شکل های ناشی از بارهای ماندگار عبارت زیر را پیشنهاد کرده است:

قسمتی از تغییر شکل ایجاد شده بعد از اتصال اجزای غیرسازه ای که برابر است با مجموع تغییر شکل های وابسته به زمان بارهای ماندگار و تغییر شکل های آنی ناشی از بارهای زنده

علاوه بر این آیین نامه بیان کرده است که تغییر شکل های وابسته به زمان با استفاده از رابطه ۲۴-۲-۴-۱ محاسبه می شود و طراح مجاز است تغییر شکل های قبل از اتصال اعضای غیرسازه ای را از آن کم کند.

بنابراین ترکیب بار مورد نظر آیین نامه برای محاسبه تغییر شکل درازمدت ماندگار به قرار زیر می باشد:

$$\Delta = \lambda_{t0,\infty} \Delta_{i,D} + \lambda_{\infty} \Delta_{iL,S} + \Delta_{i,L}$$

کلیه تغییرشکل های رابطه فوق با استفاده از تحلیل ترک خوردگی محاسبه می شود. دو جمله نخست عبارت فوق، مجموع تغییرشکل های وابسته به زمان بارهای ماندگار است که تغییرشکل ناشی از بار مرده قبل از اتصال اعضای غیرسازه ای با استفاده از ضریب $\lambda_{t0,\infty}$ کم شده است. $\Delta_{i,D}$ تغییرشکل آنی ناشی از بار(های) مرده؛ $\Delta_{i,L}$ تغییرشکل آنی ناشی از بار(های) زنده و $\Delta_{i,S}$ تغییرشکل آنی ناشی از قسمت ماندگار بار(های) زنده می باشد. قسمت ماندگار از بارهای زنده بسته به کاربری کف متفاوت هست ولی معمولاً برابر با ۲۵ درصد کل بارهای زنده برای ساختمان مسکونی پیشنهاد می شود (آیین نامه انتخاب این مقدار را به عهده طراح گذاشته است). تغییرشکل ناشی از قسمت بارهای زنده زنده ماندگار مشابه رابطه محاسبه تغییرشکل آنی بارهای زنده می باشد:

$$\Delta_{i,L} = \Delta_{i,0.25L+D} - \Delta_{i,D}$$

$\lambda_{t0,\infty}$ برابر است با مقدار λ_{Δ} رابطه ۲۴-۲-۴-۱ که براساس مقدار ξ برای زمان ۵ سال یا بیشتر منهای مقدار ξ مربوط به زمان $t0$ که پارتیشن ها نصب می شوند (معمولاً سه ماه پس از اجرای کف) بدست می آید. مقدار λ_{∞} نیز برابر براساس $\xi = 2$ محاسبه می شود (زیرا فرض شده است تمام تغییرشکل ناشی از بارهای زنده ماندگار روی داده است).

پس از محاسبه مقدار Δ ، با مقدار مجاز جدول ۲۴-۲-۲ مقایسه می شود. با توجه به روش ساخت و ساز رایج لازم است:

$$\Delta \leq l/480$$

باشد (در عمل و برای پارتیشن های ساخته شده با مصالح بنایی $\frac{l}{900}$ پیشنهاد می شود). l فاصله محور به محور دهانه مورد نظر (ضلع بزرگتر) می باشد. برخی طراحان هنگام بررسی کفایت ضخامت یک کف برای یک پانل مفروض به ضلع a, b ، از قطر پانل برای کنترل رابطه فوق استفاده می کنند:

$$\Delta_{i,L} \leq \frac{l}{360} \quad \text{و} \quad l = \sqrt{a^2 + b^2}$$

استفاده از هر کدام از روابط فوق به نظر طراح بستگی دارد (طول قطر توصیه شده است).

هنگام کنترل مقدار مجاز خیز در بالکن ها و پیش آمدگی ها توجه شود که در مورد آنها در صورت عدم امکان تعریف پانل، بررسی به صورت جداگانه ضروری می باشد. در اینصورت، l طول آزاد بیرون زدگی طره تا نقطه عطف کانتور جابجایی می باشد.

محاسبه خیز در برنامه SAFE



۴-۵ - کنترل ارتعاش کف

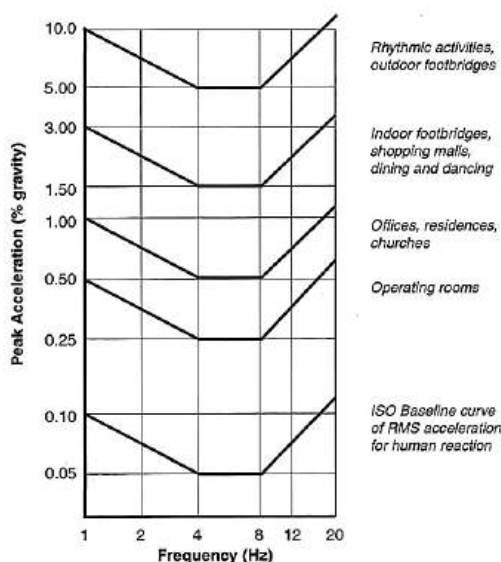
طراحان به صورت سنتی به دلیل سختی و وزن سازه های بتنی درجا و نیز تجارب موجود، ارتعاش را مسئله جدی نمی دانستند و جز در موارد مرتبط با تجهیزات حساس، کنترل خاصی در رابطه با ارتعاش مرحله طراحی انجام نمی شد. خصوصاً در مورد اخیر نیز، ضوابط نصب، استفاده از ادوات خاصی مثل جداکننده ها را الزامی کرده اند. با این حال در دهانه های بلند و سقف های سبکتر بتنی، ممکن است ارتعاش حداقل از منظر روانی مسئله با اهمیتی به شمار رود. علاوه بر این در کف هایی که برای کاربری ورزشی استفاده می شود ممکن است توجه به این مهم ضرورت پیدا کند.

نشریات مختلفی برای ارزیابی ارتعاش انواع کف ها منتشر شده است که از این میان می توان به AISC Design ATC 1.0 یا Guide 11 یا CEN TC 250 اشاره کرد. در اینجا با توجه به ساده تر بودن روش ATC ، به مرور نحوه کنترل ارتعاش در کف های بتنی با استفاده از این راهنما خواهیم پرداخت. مجددا تاکید می شود طرح براساس ارتعاش برای ادوات و کاربری های حساس به ارتعاش مسئله طراحی ویژه ای است و طراح در این موارد باید به دقت مبانی مرتبط را مطالعه و به استانداردهای مربوطه مراجعه نماید.

به طور ساده در کاربری های مسکونی که بیشتر ارتعاش ناشی از فرکانس گام های افراد مورد نظر می باشد، روند کنترل ارتعاش به قرار زیر می باشد (برای کاربری حساس به ارتعاش و کاربری های ورزشی به CEN TC 250 مراجعه فرمایید):

- محاسبه شتاب بیشینه مرتبط با پیاده روی $\frac{a_p}{g}$ و فرکانس طبیعی ارتعاش کف

- مقایسه شتاب بیشینه با مقادیر مجاز تجویزی که در نمودار زیر مرز مقادیر قابل قبول، برای کاربری های مختلف ارائه شده است



شکل ۳۹. مقایسه شتاب بیشینه با مقادیر مجاز تجویزی

شتاب بیشینه مرتبط با پیاده روی از رابطه زیر محاسبه می شود:

$$\frac{a_p}{g} = \frac{P_0 e^{-0.35 f_n}}{\beta W}$$

عبارت $P_0 e^{-0.35 f_n}$ نیروی هارمونیک پیاده روی متناظر با f_n یا نزدیک به آن است.

P_0 نیروی ثابت مشخصه پیاده روی است.

f_n فرکانس طبیعی سازه کف است که با استفاده از نرم افزار محاسبه می شود.

β نسبت میرایی مودال است

W وزن موثر سازه کف و

g نیز شتاب ثقلی جاذبه می باشد. βW مجموعاً مقاومت کف نسبت به پدیده تشدید ناشی از پیاده روی می باشد. واحدها $lb - in$ می باشند مادامی که از نسبت $\frac{ap}{g}$ در نمودار استفاده شود.

مقادیر توصیه شده برای پارامترهای P_0 و β به قرار زیر می باشد:

کاربری	نیروی ثابت P_0, lb	نسبت میرایی β
ادارات، کلیساها و کاربری های مسکونی	۶۵	۰.۰۲-۰.۰۵
مراکز فروشگاهی	۶۵	۰.۰۲
گذرگاه های عابر پیاده (داخلی)	۹۲	۰.۰۱
گذرگاه های عابر پیاده (خارجی)	۹۲	۰.۰۱

در مورد نسبت میرایی β در کاربری های اداری و مسکونی لازم به توضیح است که حد پایین ۰.۰۲ مربوط به اداراتی که در آنها پارتیشن ها و مبلمان کمتری استفاده شده است که بیشتر در مورد اداراتی که در آنها سیستم بدون کاغذ^{۱۵} پیاده سازی شده است کاربرد دارد. ۰.۰۳ برای مراکز اداری با پارتیشن های سبک اندک و قابل جابجایی و در نهایت ۰.۰۵ مربوط به ساختمان هایی است که پارتیشن در تمام ارتفاع طبقات اجرا شده است.

روش ها و روابط مختلفی برای محاسبه پارامترهای ارتعاشی کف وجود دارد که با توجه به توانایی نرم افزار در محاسبه این پارامترها (f_n و W) در اینجا به آنها اشاره نشده است.

مبحث نهم مقررات ملی ساختمان (ویرایش ۱۳۹۹) هم روش ساده ای برای کنترل ارتعاش کف ها برای سطوح خالی از تیغه بندی ممتد تا سقف (یا سایر عناصری که ممکن است به عنوان میراگر ارتعاش عمل نمایند) ارائه کرده است. با توجه به اینکه اکثر ساختمان های مسکونی دارای تیغه بندی تا سقف هستند استفاده از روش ساده همین بخش توصیه می شود لیکن به دلیل سهولت کاربرد می تواند به عنوان یک روش سریع همچنان مورد استفاده قرار گیرد.

طریقه محاسبه پارامترهای ارتعاش f_n و W با استفاده از برنامه *SAFE*.



۴-۶- سایر ملاحظات خدمت پذیری

الف. آتش سوزی. مبحث نهم مقررات ملی ضوابطی برای تاب آوری در برابر آتش سوزی ارائه کرده است. با این حال ضوابط کامل برای این موضوع را می توان در *ACI 216* یافت. هنگام ارزیابی تاب آوری ساختمان در برابر آتش باید توجه داشت که میزان تحمل سازه تنها یکی از پارامترهای مهم در افزایش تاب پذیری یک بنا در برابر حریق است و موارد متعدد مرتبط با معماری کالبدی بنا، مصالح نازک کاری، پارتیشن ها و تاسیسات مختلف نیز اهمیت به سزایی در این موضوع دارند. نشریه *ACI 216* مباحث متعددی درباره تاب آوری اجزای مختلف ساختمان های بتنی و بنایی بیان شده است. در مورد اجزای معمول سازه های بتنی، تاب آوری بیشتر با اعمال حداقل هایی بر میزان ضخامت جزء مورد بررسی و میزان پوشش بتنی اجزاء تامین می شود.

الف-۱- حداقل ضخامت دال. دیوارهای باربر یا غیر باربر بتن مسلح و دالهای کف لازم است ۱ تا ۴ ساعت تاب آوری در برابر آتش داشته باشند. حداقل ضخامت این المان های سازه ای بسته به جنس سنگدانه ها در جدول ۲-۱ این نشریه بیان شده است:

Table 2.1—Fire resistance of single-layer concrete walls, floors, and roofs

Aggregate type	Minimum equivalent thickness for fire-resistance rating, in.				
	1 hour	1-1/2 hours	2 hours	3 hours	4 hours
Siliceous	3.5	4.3	5.0	6.2	7.0
Carbonate	3.2	4.0	4.6	5.7	6.6
Semi-lightweight	2.7	3.3	3.8	4.6	5.4
Lightweight	2.5	3.1	3.6	4.4	5.1

هنگام استفاده از جدول ۲-۱ برای دال های وافل باید از ضخامت معادل استفاده کرد. مطابق این نشریه:

۱. هنگامی که فاصله مرکز به مرکز تیرچه ها بیشتر از چهار برابر ضخامت حداقل (ضخامت دال رویه) باشد، در این صورت ضخامت معادل همان ضخامت حداقل (ضخامت دال رویه) منظور شود.
۲. هنگامی که فاصله مرکز به مرکز تیرچه ها حداکثر برابر با دو برابر ضخامت حداقل باشد، آنگاه ضخامت معادل برابر با حاصل تقسیم سطح مقطع یک پانل به عرض پانل می باشد.
۳. برای مقادیر بین حالات ۱ و ۲ ضخامت معادل از رابطه زیر محاسبه می شود:

$$t_e = t_{min} + \left[\left(\frac{4t_{min}}{s} \right) - 1 \right] (t_{e2} - t_{min})$$

که:

S: فاصله تیرچه ها

t_{min} : حداقل ضخامت

t_{e2} : ضخامت معادلی که مشابه حالت ۲ محاسبه می شود.

الف-۲. حداقل پوشش عضو. مقدار پوشش بیان شده برای تاب آوری در برابر آتش سوزی در کنار مقادیر حداقل بیان شده در ACI 318 باید مورد بررسی قرار گیرد. حداقل پوشش برای تاب آوری دالهای کف در جدول ۲-۳ نشریه مذکور بیان شده است:

Table 2.3—Minimum cover in concrete floors and roof slabs

Aggregate type	Cover*† for corresponding fire resistance, in.					
	Restrained	Unrestrained				
	4 or less	1 hour	1-1/2 hours	2 hours	3 hours	4 hours
Nonprestressed						
Siliceous	3/4	3/4	3/4	1	1-1/4	1-5/8
Carbonate	3/4	3/4	3/4	3/4	1-1/4	1-1/4
Semi-lightweight	3/4	3/4	3/4	3/4	1-1/4	1-1/4
Lightweight	3/4	3/4	3/4	3/4	1-1/4	1-1/4
Prestressed						
Siliceous	3/4	1-1/8	1-1/2	1-3/4	2-3/8	2-3/4
Carbonate	3/4	1	1-3/8	1-5/8	2-1/8	2-1/4
Semi-lightweight	3/4	1	1-3/8	1-1/2	2	2-1/4
Lightweight	3/4	1	1-3/8	1-1/2	2	2-1/4

در اینجا نیز بسته به نوع سنگدانه های بتن و میزان مورد نظر تاب آوری میزان پوشش انتخاب می شود. پوشش از روی سطح آزاد بتن تا روی میلگردهای طولی اندازه گیری می شود. با توجه اینکه بسته به مورد در دالها ممکن است از تیرها نیز استفاده شده باشد در جدول ۲-۴ نشریه ۲۱۶ حداقل پوشش برای تیرها نیز بیان شده است:

Table 2.4—Minimum cover in nonprestressed beams

Restraint	Beam width, in.	Cover for corresponding fire-resistance rating, in.				
		1 hour	1-1/2 hours	2 hours	3 hours	4 hours
Restrained	5	3/4	3/4	3/4	1	1-1/4
	7	3/4	3/4	3/4	3/4	3/4
	≥10	3/4	3/4	3/4	3/4	3/4
Unrestrained	5	3/4	1	1-1/4	NP*	NP
	7	3/4	3/4	3/4	1-3/4	3
	≥10	3/4	3/4	3/4	1	1-3/4

*Not permitted.

ب. کنترل عرض ترک خوردگی. سازه های بتنی در بارهای سرویس دچار ترک خوردگی می شوند. عرض ترک ها باید به نحوی محدود شود که موجب شروع خوردگی در سازه یا بروز آثار ظاهری نامطلوب در سازه یا ساختمان نشود. با این حال، قواعد مورد اجماعی برای محاسبه یا مقدار مجاز حداکثر عرض ترک ها وجود ندارد. تا قبل از سال ۱۹۹۹، محدودیت های مرتبط با ترک خوردگی آیین نامه ACI براساس حداکثر عرض ترک خوردگی ۰.۴ میلی متر برای سطوح داخلی و ۰.۳۳ میلی متر برای سطوح خارجی تنظیم شده بود. گرچه وجه تمایز سطوح داخلی و خارجی نیز تعریف نشده بود. علاوه بر ضوابط مربوط به کنترل ترک، الزامات ویژه ای نیز برای ترکیبات بتنی در معرض مواد خاص در فصل ۱۹ آیین نامه بیان شده است. Fib (فدراسیون بین المللی بتن سازه ای) عرض متوسط ترک (معادل با ۶۰ درصد حداکثر عرض ترک) را به صورت تابعی از محیط سطحی بتن، حساسیت میلگردگذاری در برابر خوردگی و شرایط دوره بارگذاری بیان می کند.

آیین نامه ACI به صورت غیرمستقیم عرض ترک را با محدود کردن حداکثر فاصله میلگردها و پوشش بتنی دال های یک جهته و تیرها، مورد ملاحظه قرار می دهد (بخش های ۲۴-۳ و ۲۴-۷ تا ۲۴-۳). تا قبل از سال ۱۹۹۹، این حدود بر اساس معادله Gergely-Lutz که در آن عرض ترک w در سطح کششی تیر یا دال و پوشش میلگردها به:

۱. تنش f_s در فولاد تحت بارهای سرویس

۲. d_c فاصله دورترین تار فشاری بتن تا مرکز نزدیک ترین میلگردها به تار کششی بتن

۳. A مساحت منشوری از بتن که با میلگرد هم مرکز است

بستگی دارد، محاسبه می شد. فاصله میلگردهای معادلات حاصل از این مدل برای کاورهای بیش از ۶ سانتی متر بسیار کم و غیرقابل اجرا بود. به همین علت در ویرایش ۱۹۹۹ آیین نامه ACI معادله های اصلی محققان فوق با به صورت زیر اصلاح شد:

$$s = 380 \left(\frac{280}{f_s} \right) - 2.5c_c, s \leq 300 \left(\frac{280}{f_s} \right)$$

که در رابطه فوق، S فاصله میلگردها (میلی متر)، f_s تنش میلگردهای طولی تحت بارهای سرویس (مگاپاسکال) و c_c پوشش روی میلگردها تا نزدیک ترین تار کششی بتن است (میلی متر). بخش ۲۴-۳-۲ آیین نامه بیان می کند می توان مقدار f_s را تحت بارهای سرویس برابر با $2/3f_y$ منظور کرد.

۴-۷- نکات تکمیلی

الف. **مش بندی و ترسیم المان ها . CSI** توصیه کرده است، ابتدا یک دال کلی با مشخصات وافل در محدوده کار ترسیم می شود. سپس قسمت هایی که قرار است به صورت توپر اجرا شود روی این دال با مشخصات مربوطه ترسیم می شود^{۱۶}. برنامه به صورت اتوماتیک محدوده ها تشخیص می دهد. بازوها نیز با المان **Opening** ترسیم می شود. به توصیه CSI در مورد ترسیم و بارگذاری دال ها دقت فرمایید:

Modeling slabs with variable thickness, loading and soil subgrade modulus

[Skip to end of metadata](#)

- Created by [Truly Guzman](#), last modified by [Mohamad Ali-Ahmad](#) on Oct 07, 2019

[Go to start of metadata](#)

To **model slabs with variable thickness and loading** in [SAFE](#), it is best to create a base slab which spans the entire floor, then draw slabs of variable thickness over the base slab to adjust local geometry and loading. Contained-area slabs drawn over the base slab will take precedent. This applies to every [area](#) object except drop-panels. To apply variable loading, assign NONE properties to contained-area slabs, then select Assign > Load Data to specify load magnitude and direction. When assigning loads to NONE areas in both programs, loads will be added to the exiting base slab.

¹⁶ در عمل و با توجه به هندسه دالها، در بیشتر مواقع نمی توان مطابق این توصیه مدلسازی کرد. گرچه هر جا مقدور باشد بهتر است از این رویکرد استفاده شود.

Item	ETABS	SAFE
Shell Stiffness (including any stiffness modifiers)	The slab object with the smaller area takes precedence. If the slab objects have a stiffness A and the drop panels (assumed to have a smaller area) have a stiffness B, then at the drop panels, the stiffness is B.	"Drop" type slabs take the highest precedence. If two slabs are the same type, the slab object with the smaller area takes precedence. If the slab objects have a stiffness A and the drop panels (regardless of size) have a stiffness B, then at the drop panels, the stiffness is B.
Area/Temperature Loading	The slab object with the smaller area takes precedence. If the slab objects have a loading A and the drop panels (assumed to have a smaller area) have a loading B, then at the drop panels, the loading is B.	Loading values add together. If the slab objects have a loading A and the drop panels have a loading B, then at the drop panels, the loading is A+B.
Soil/Area Springs	The slab object with the smaller area takes precedence. If the slab objects have soil spring stiffness A and the drop panels (assumed to have a smaller area) have soil spring stiffness B, then at the drop panels, the soil spring stiffness is B.	The soil subgrade modulus with the higher value will take precedence. If the slab objects have soil subgrade with stiffness A and the drop panels (regardless of size) have soil spring stiffness B, then at the drop panels, the soil subgrade stiffness will be the highest of A and B.

Notes:

1- Shell rigid diaphragm must be explicitly assigned to null areas in ETABS for their loads/additional mass to be included in modal analysis (seismic mass).

2- For semi-rigid diaphragms, the contained areas are recommended to be assigned with the same structural properties of the base slab in lieu of null areas. The latter may cause local modes when their load/additional mass are part of the lateral mass source.

در اینجا توصیه به ترسیم کلی دال و سپس ترسیم سایر نواحی برای تغییر ضخامت شده است. برای بارگذاری قسمت های مختلف دال می توان از سطح با مشخصه none استفاده کرد. در توضیحات فوق سایر فرضیات و نکات برای برنامه ETABS و SAFE به تفکیک آمده است:

الف. در برنامه ETABS اگر دو دال روی هم ترسیم شوند، و یکی از دال ها دارای سختی A و دیگری دارای سختی B باشد و دال دارای سختی B از دال دارای سختی A کوچکتر باشد، توسط برنامه در ناحیه مشترک، سختی B در نظر گرفته خواهد شد. در برنامه SAFE نیز همین قاعده حاکم است ولی، در صورتی که نوع دال Drop/انتخاب شده باشد در هر حال، سختی Drop حاکم خواهد شد.

ب. در برنامه ETABS، اگر دو دال روی هم ترسیم شوند، و یکی از دال ها دارای بار A و دیگری دارای بار B باشد و دال دارای بار B از دال دارای بار A کوچکتر باشد، در ناحیه مشترک توسط برنامه بارگذاری B، در نظر گرفته خواهد شد. در برنامه SAFE بار ناحیه مشترک برابر با مجموع بارها در نظر گرفته خواهد شد.

بنابراین روش توصیه شده CSI برای مدلسازی دال ها به شرح زیر است:

- ابتدا یک دال پایه روی کل سطح مورد نظر ترسیم شود.
- برای منظور کردن اثرات تغییر ضخامت موضعی و تغییرات بارگذاری، در نواحی مورد نظر روی دال پایه ای، دال ترسیم شود. مطابق توضیحات فوق مشخصات دال جدید حاکم می شود (به جز یک حالت خاص Drop که ذکر شد).
- برای اعمال تغییرات بارگذاری در نواحی مختلف می توان از المان سطحی از نوع none استفاده کرد و بارها را به آن اعمال نمود.

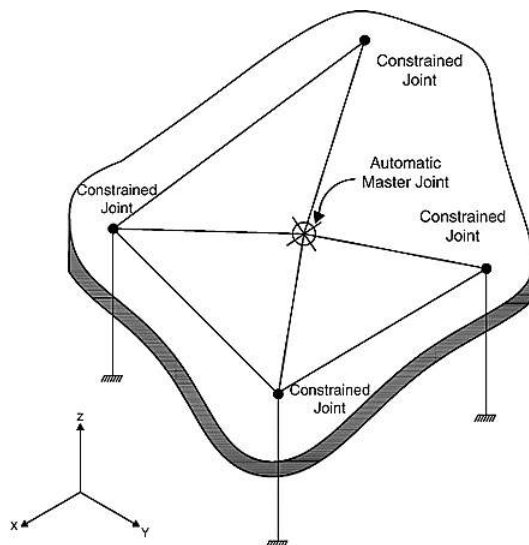
علاوه بر این توجه به دو نکته خصوصا در تحلیل مودال ضروری است:

- باید به دالهای از نوع none دیافراگم صلب اختصاص داد تا برای آنالیز مودال جرم لرزه ای آنها به درستی محاسبه شود
- توصیه می شود برای بارگذاری دالهایی که قرار است از دیافراگم نیمه صلب در مدلسازی آنها استفاده شود، به جای استفاده از المان none از دال با مشخصات سازه ای دال پایه استفاده شود تا از ایجاد مودهای ارتعاشی ناخواسته موضعی جلوگیری شود.
- انطباق گره های مش بندی قسمت های مختلف دال روی هم می تواند دقت محاسبات را افزایش دهد. در موضعی که این گره ها بر هم منطبق نباشند، برنامه از قیدهای محاسباتی برای ایجاد همسازی لازم استفاده می کند که ممکن است از دقت محاسبات بکاهد. با این حال، امکانات مش بندی در برنامه های CSI هنوز از انعطاف پذیری کافی برخوردار نیستند. می توان از برنامه جانبی برای مش بندی دقیق استفاده کرد ولی به دلیل آنکه این روش مرسوم نمی باشد در اینجا به آن پرداخته نمی شود.

ابعاد مش بندی باید به نحوی انتخاب شود که نتایج از دقت لازم برخوردار باشند. برای تخمین جابجایی ها و نیز تغییرات نیروها در مجاور تکیه گاه ها استفاده از مش بندی ریزتر مناسب است. به هر حال بهتر است ابعاد مش ها از $1/10$ طول دهانه بیشتر انتخاب نشود و هندسه آنها به مربع نزدیک باشد. در صورت هرگونه تردید درباره مناسب بودن مش بندی انجام آنالیز حساسیت (ریزتر کردن مش بندی و ملاحظه تغییرات نتایج خروجی مورد نظر) قابل توصیه است.

ب. دیافراگم: صلب یا نیمه صلب؟

از نقطه نظر تاریخی مفهوم دیافراگم، یک ترفند محاسباتی برای کاستن از حجم معادلات و ساده سازی روش تحلیل ماتریسی بوده است. مبنای این ترفند محاسباتی، مشاهده رفتار واقعی سازه ها و سختی محوری قابل توجه کف هاست. به این ترتیب، نیروی محوری ایجاد شده در کف ها به دلیل این سختی ناچیز می باشد. در روش های اجزای محدود با استفاده از مفهوم Constraint ها می توان بعضی مولفه های جابجایی (درجات آزادی) را مقید کرد. به این ترتیب از تعداد کل معادلاتی که می توان حل کرد کاست، ضمن آنکه نیاز به مدلسازی برخی اجزا را از میان برد. این رویکرد در برنامه های اجزای محدود سازه ای مورد استفاده قرار رفته است. با مقید کردن جابجایی های کلیه نقاط سقف به یک نقطه مبنا که معمولا مرکز جرم کف انتخاب می شود، حجم معادلات کاهش، سرعت و پایداری حل افزایش می یابد.



شکل ۴۰. مفهوم ریاضی دیافراگم صلب : گره مرجع و گره های مقید

بنابراین، دیافراگم یک مفهوم ریاضی برای کاهش هزینه محاسباتی به شمار می رود. امروزه با توجه به افزایش قدرت محاسباتی سخت افزارها امکان مدلسازی کامل اجزای سازه ای فراهم شده است. (Moehle (2017 در راهنمایی طراحی دیافراگم بیان می دارد:

With the rigid diaphragm assumption, distribution of lateral forces to the vertical elements was made based on their relative stiffness. This assumption was adopted in the first generation structural analysis programs to reduce the computational demand on memory and processor speed. The lateral forces calculated for the vertical members at each line could then be translated into shear forces to be distributed along the diaphragm at each line.

In some cases, depending on the diaphragm material, overall proportions, and relative stiffness of vertical and horizontal elements, it was unclear whether to assume flexible or rigid behavior. In such cases, considering results from both flexible and rigid analyses, designers often "enveloped" the analysis.

With currently available structural analysis software, flexibility of the diaphragm can be modeled directly wherever diaphragm flexibility is in question. Bounding analyses is still valuable to understand the effects of uncertain stiffnesses on design quantities.

به این ترتیب به نظر می رسد هنگامی که امکان مدلسازی مستقیم اجزا وجود دارد، استفاده از دیافراگم غیرصلب رفتار نزدیک به واقعی تر را در اختیار طراح قرار دهد. در مورد سیستم سقف های وافل استفاده از دیافراگم غیر صلب برای تخمین نیروهای داخلی کف ضروری است. هنگام استفاده از دیافراگم های غیرصلب باید توزیع نیروها توسط طراح به دقت مورد بررسی قرار گیرد و در صورت نیاز سازه با استفاده از دیافراگم صلب نیز بررسی شود تا تاثیر عدم اطمینان های موجود در سختی ها بر کمیت های طرح دیده شود.

ج. دیوار باربر یا قاب ساده؟ سیستم های دال-دیوار در صورت وجود تیر و تشکیل قاب ساختمانی می توانند کاندید سیستم های دوگانه و قاب ساختمانی هم باشند. در مورد سیستم قاب ساختمانی باید به این نکته توجه کرد که سهم باربری ثقلی قاب باید به نحوی باشد که قسمت قابل توجهی از بار ثقلی توسط این قاب ساختمانی تحمل شود در غیر اینصورت سیستم همان دیوار باربر خواهد بود. معیارهایی برای تشخیص این موضوع در بعضی مراجع بیان شده است. به عنوان مثال (Charney, 2015):

Bearing Wall Systems

Section 11.2 defines bearing wall systems (under the definition for “wall”) as systems in which bearing walls support all or major parts of the vertical load. Presumably, a major portion would be more than 50% of the total vertical load. Bearing walls are defined as (1) a “metal or wood stud wall that supports more than 100lb/linear ft of vertical load in addition to its own weight,” or (2) a “concrete or masonry wall that supports more than 200lb/linear ft of vertical load in addition to its own weight.” Given this definition, the likelihood is that most structural walls would be classified as bearing walls.

با این دیدگاه بیشتر این سیستم ها از نوع دیوار باربر خواهند بود. به هر حال توجه به این نکته در هنگام انتخاب سیستم اهمیت دارد. لازم به یادآوری است این ابهام در سیستم دوگانه با توجه به الزامات روشن تر آیین نامه ای کمتر وجود دارد.

د. تیر یا دال؟

استفاده از تیرها در سیستم های مختلف کف به دلایل مختلف مرسوم است. مزیت های سیستم های ساختمانی با ضرایب رفتار بالاتر، کنترل خیز بعضی پانل ها و/یا پیش آمدگی ها، بعضی ملاحظات مربوط به رفتار دیافراگمی و گاهی نیز بارهای خطی قابل توجه از جمله دلایل استفاده از تیرها در سیستم های کف می باشد.

مسئله مهم در این کاربرد، اطمینان از ضخامت کافی تیرها است. در صورتی که تیر از ضخامت مناسب برخوردار نباشد در عمل رفتار تیری مستقل نخواهد داشت و منظور طراح از عملکرد تیر حداقل به میزان کافی تامین نخواهد شد. این مهم خصوصاً در سیستم های دوگانه یا قاب ساختمانی که لازم است قاب کامل با رفتار خمشی/برشی مطلوب تامین شود ضرورت بیشتری پیدا می کند. علاوه بر این در صورتی که تیر از ضخامت کافی برخوردار نباشد، ممکن است مودهای خرابی برشی از یک طرفه به دوطرفه (پانچ) تبدیل شود. به این ترتیب اطمینان از سختی مناسب تیرها موضوعی حائز اهمیت به شمار می رود.

از میان مراجع مختلف، (Wight (2016 بیان می دارد:

When slabs are supported on beams having $\alpha_f l_2 / l_1 \geq 1.0$, the beams must be designed for shear forces computed by assuming tributary areas bounded by 45° lines at the corners of the panels and the centerlines of the panels, as is shown in Fig. 13-92. If the beams have $\alpha_f l_2 / l_1$ between 0 and 1.0, the shear forces computed from these tributary areas are multiplied by $\alpha_f l_2 / l_1$. In such a case, the remainder of the shear must be transmitted to the column by shear in the slab. The ACI Code is silent on how this is to be done. The most common interpretation involves using two-way shear in the slab between the beams and one-way shear in the beams, as shown in Fig. 13-93. Frequently, problems are encountered when $\alpha_f l_2 / l_1$ is less than 1.0, because the two-way shear perimeter is inadequate to transfer the portion of the shear not transferred by the beams. Thus it is recommended to select beam sizes such that $\alpha_f l_2 / l_1$ exceeds 1.0 for a two-way slab.

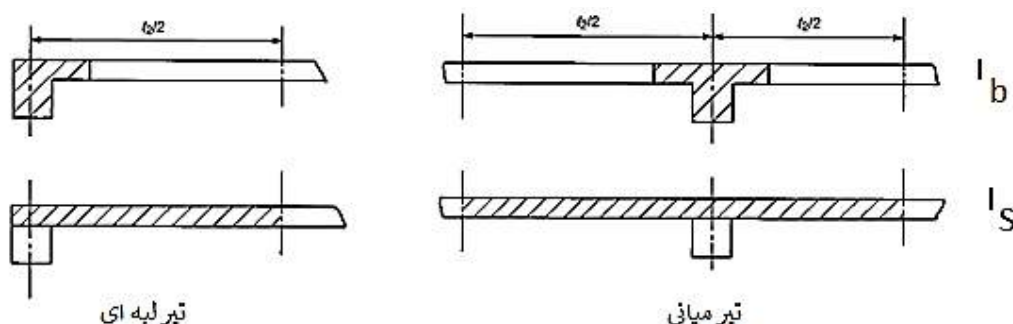
برای رفتار مناسب تیری لازم است که:

$$\frac{\alpha_f l_2}{l_1} \geq 1$$

که

$$\alpha_f = \frac{I_b}{I_s}$$

و



شکل ۴۱. مقاطع تیر و دال برای محاسبه α_f

l_1 راستایی از پانل که محاسبات خمشی برای آن انجام می شود و l_2 راستای عمود بر آن است. برای دست یابی به یک معیار فرض می کنید که $l_2 = l_1$ ، بنابراین باید

$$\alpha_f \geq 1$$

باشد. در صورتی که در تیر این معیار برقرار نباشد، تیر رفتار مستقل از دال نخواهد داشت و عملاً باید به عنوان دال تخت منظور شود. به عنوان مثال در صورتی که ضخامت دال، ۳۰ سانتی متر باشد به تیری به ضخامت ۶۵ سانتی متر برای برقراری ضابطه فوق در یک دهانه ۸ متری نیاز خواهیم داشت.

محاسبه ضخامت حداقل تیر با توجه به ضخامت دال



ه. معادل سازی دال وافل با دال تخت.

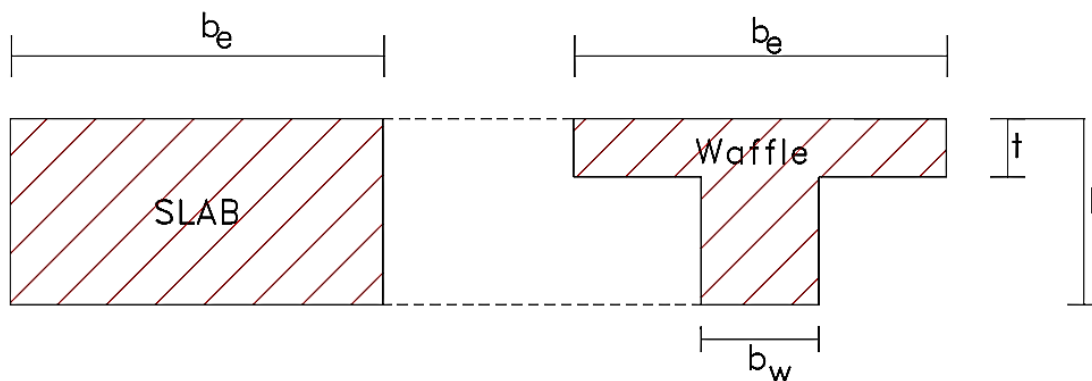
در حال حاضر (ETABS 2018) برنامه ایتبز قابلیت مدلسازی دال وافل را دارد لیکن ضخامت معادلی که برنامه در نظر می گیرد صرفاً براساس معادل سازی وزنی است که باعث می شود عملاً از حالت پیش فرض نتوان به راحتی برای تحلیل و طراحی دال وافل استفاده کرد. البته لازم به ذکر است که برنامه SAFE نیز برای تحلیل از ضخامت معادل استفاده می کند^{۱۷} لیکن این ضخامت از دقت بالاتری -نسبت به ایتبز- برخوردار است، ضمن آنکه روندهای طراحی دال آن حداقل در زمان نگارش این کتاب از دقت بیشتری برخوردار است. علاوه بر این در صورتی که طراح از نسخه های قدیمی تر برنامه ایتبز استفاده نماید نیز لازم است نسبت به معادل سازی دال وافل با یک دال تخت اقدام کند. معادل سازی باید سختی خمشی، برشی و وزن را شامل شود تا تخمین مناسبی از رفتار دال به دست آید.

روندی که در این بخش پیشنهاد می شود به شرح زیر است^{۱۸}:

الف. تعریف دال تخت هم ضخامت با دال وافل.

ب. اعمال ضرایب اصلاحی به مشخصات سختی و وزن دال تخت تعریف شده در بخش الف برای دستیابی به رفتار تحلیلی مورد نظر.

ضرایب اصلاحی مورد نیاز به نحو زیر محاسبه می شوند (پارامترهای هندسی مطابق شکل زیر هستند). انتظار می رود ابعاد معادل زیر در محدوده نیازهای تحلیل از دقت مناسبی برخوردار باشد:



شکل ۴۲. معادل سازی دال وافل با دال تخت

● اصلاح سختی خمشی (معادل m_{11}, m_{22})

^{۱۷} لازم به ذکر است که هم در برنامه ایتبز و هم در برنامه سیف امکان مدلسازی دقیق کف وافل وجود دارد لیکن با توجه به هندسه نامنظم سقف و نیز نیاز محاسباتی ناشی از مش بندی ریز مورد نیاز عملاً مورد استفاده قرار نمی گیرد. برنامه نیز به همین دلایل فعلاً از محاسبات مبتنی بر ضخامت معادل استفاده می کند.

^{۱۸} در روش های ساده تر مدلسازی و تحلیل مثل قاب معادل روش های دقیقی برای معادل سازی دال وافل با دال تخت وجود دارد که در مراجع مختلف به آن اشاره شده است.

ضریب اصلاح سختی خمشی برابر نسبت ممان اینرسی یک واحد وافل به ممان اینرسی دال توپر محاسبه می شود:

$$k_f = \frac{I_{waffle}}{I_{slab}} = \frac{I_{waffle}}{\frac{1}{12} b_e h^3}$$

$$I_{waffle} = \left(\frac{1}{3}\right) [b_w h^3 + (b_e - b_w) t^3] - [b_w h + (b_e - b_w) t] \cdot \left[0.5 \frac{b_w h^2 + (b_e - b_w) t^2}{b_w h + (b_e - b_w) t}\right]$$

• اصلاح سختی برشی (معادل v_{13}, v_{23})

فرض می کنیم در دال وافل فقط جان در برش مشارکت می کند بنابراین:

$$k_v = \frac{A_{rib}}{A_{slab}} = \frac{b_w h}{b_e h}$$

• اصلاح سختی پیچشی (معادل m_{12})

$$k_t = \frac{J_{waffle}}{J_{slab}}$$

$$J_{waffle} = \left(\frac{1}{3}\right) [b_e t^3 + h - (0.5t) b_w^3]$$

$$J_{slab} = h^3 b_e \left[\frac{1}{3} - \frac{0.21h}{b_e} \left(1 - \frac{h^4}{12b_e^4} \right) \right]$$

• اصلاح وزن و جرم

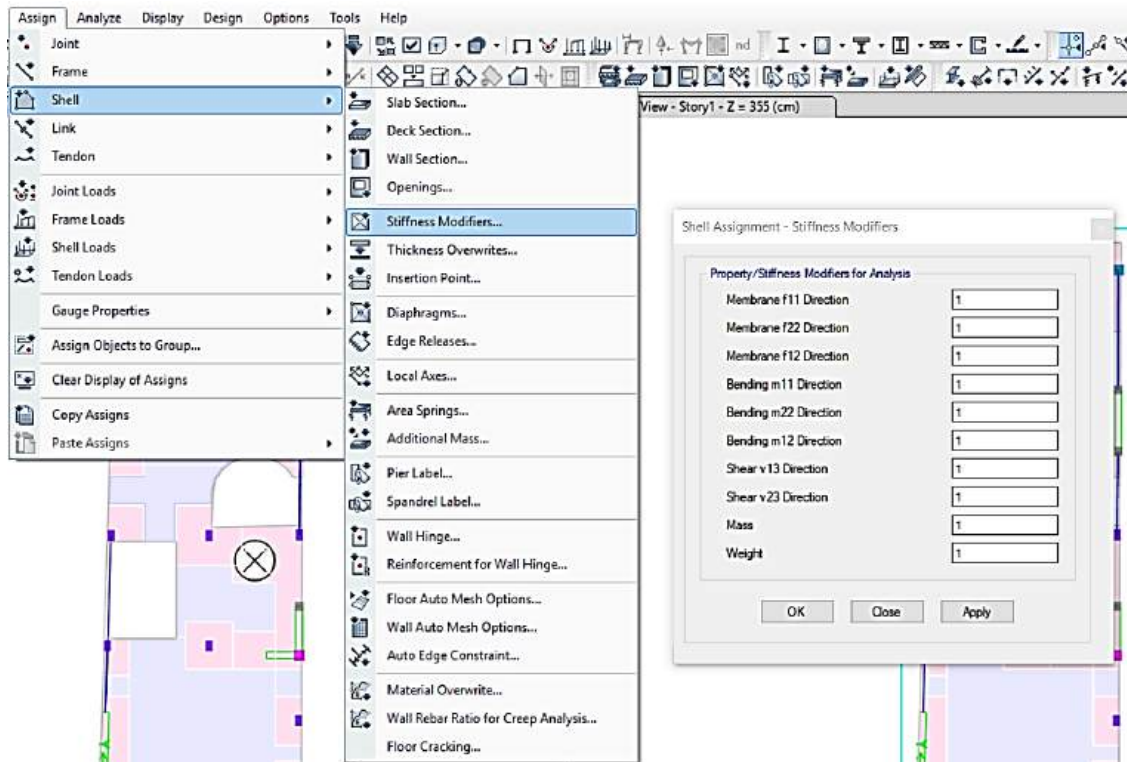
$$k_w = \frac{W_{waffle}}{W_{slab}} = \frac{h - \frac{(b_e - b_w)^2 \cdot (h - t)}{b_e^2}}{h} = 1 - \frac{(b_e - b_w)^2 \cdot (h - t)}{h b_e^2}$$

• اصلاح سختی محوری (معادل f_{11}, f_{22}, f_{12})

نسبت اصلاح سختی برابر با نسبت سطح مقطع دو مقطع اصلی و معادل می باشد:

$$k_l = \frac{A_{waffle}}{A_{slab}} = \frac{b_e \cdot t + b_w (h - t)}{b_e h}$$

ضرایب فوق مطابق شکل زیر در قسمت ضرایب اصلاح دال توپر وارد می شوند (توجه نمایید که سایر ضرایب اصلاحی هرجا که مورد نیاز باشند در این مقادیر باید ضرب شده در جدول وارد شود)



شکل ۴۳. محل وارد کردن ضرایب اصلاحی

برنامه محاسبه ضرایب اصلاحی



۵. طراحی دیافراگم^{۱۹}

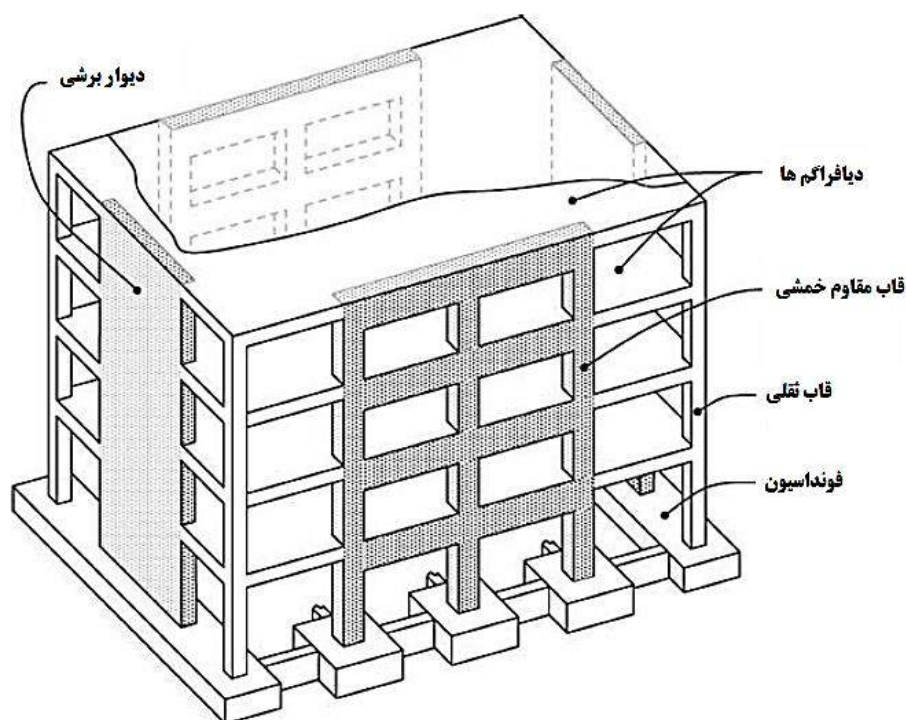
۵-۱- مقدمه

معمولا سازه‌های ساختمانی ساختاری سه بعدی متشکل از المان‌های سازه‌ای هستند که با هدف تحمل بارهای ثقلی و جانبی با هم ترکیب می‌شوند. اگرچه تمام اجزای یک سیستم سازه‌ای سه بعدی به طور منسجم در برابر بارها مقاومت می‌کنند، با این حال، ما عموماً سیستم مقاوم در برابر نیروی لرزه‌ای را به صورت سیستمی چند قسمتی متشکل از المان‌های قائم، المان‌های افقی و فونداسیون تقسیم بندی و درک می‌کنیم (شکل ۴۴). المان‌های عمودی که بین فونداسیون و ترازهای بالایی سازه امتداد دارند، مسیر بار پیوسته‌ای را برای انتقال نیروهای ثقلی و لرزه‌ای ترازهای بالاتر سازه به فونداسیون فراهم می‌کنند. بطور معمول، المان‌های افقی شامل دیافراگم‌ها و از جمله جمع‌کننده‌ها^{۲۰} می‌شوند. دیافراگم‌ها نیروهای اینرسی را از

^{۱۹} در تدوین این بخش از Moehle, 2015 و راهنمای CRSI استفاده شده است.

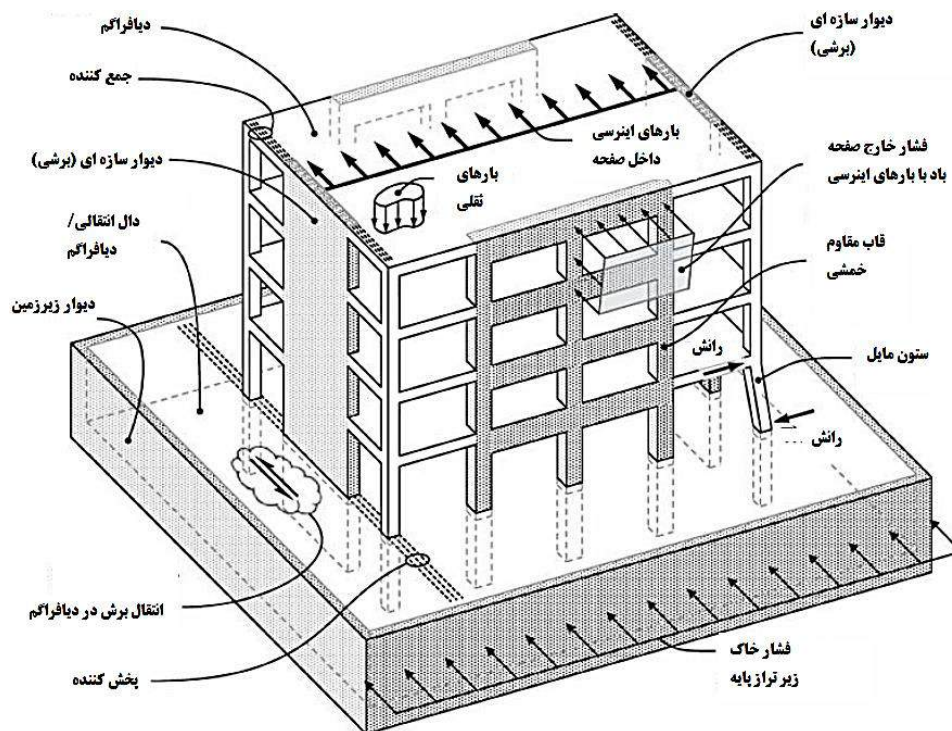
^{۲۰} Collectors

سیستم کف به المان‌های عمودی سیستم مقاوم در برابر نیروی لرزه‌ای انتقال می‌دهند. علاوه بر این، المان‌های عمودی را نیز به هم می‌بندند و در نتیجه، باعث پایداری مسیر انتقال بار بین المان‌های عمودی می‌شوند که این خود برای اطمینان از یک پاسخ مناسب لرزه‌ای مورد نیاز است. به این ترتیب، دیافراگم‌ها قسمتی ضروری از سیستم مقاوم در برابر نیروی لرزه‌ای بوده؛ لازم است مهندس سازه به طراحی آن توجه نماید تا از رفتار مطلوب سازه به هنگام رویداد زلزله اطمینان حاصل کند.



شکل ۴۴- طرحی از یک سیستم ساختمانی مبنا که از المان‌های افقی (دیافراگم‌ها)، المان‌های عمودی (قاب‌ها و دیوارها) و فونداسیون تشکیل شده است.

دیافراگم‌ها به واسطه اجزای مختلف خود انواع تلاش‌های سازه‌ای را تحمل می‌کنند (شکل ۴۵) که در ادامه به صورت خلاصه به آنها پرداخته می‌شود:



شکل ۴۵-وظایف دیافراگم‌ها

- **نیروهای داخل صفحه دیافراگم:** نیروهای جانبی حاصل از ترکیبات بار شامل باد، زلزله و مولفه افقی فشار سیال یا فشار خاک سبب ایجاد تلاش‌های برشی، محوری و خمشی درون صفحه ای در دیافراگم‌ها می‌شود. دیافراگم‌ها این نیروها را به المان‌های عمودی سیستم مقاوم در برابر نیروی جانبی منتقل می‌کنند. در مورد بارگذاری باد، نیروی جانبی بر اثر فشار وارده از طرف باد بر نماسازی ساختمان تولید شده، توسط دیافراگم‌ها به المان‌های عمودی منتقل می‌شود. در مورد بارگذاری زلزله، نیروهای اینرسی ناشی از خود دیافراگم و سهم بارگیر دیوارها، ستون‌ها و دیگر المان‌ها، توسط دیافراگم‌ها به المان‌های عمودی منتقل می‌شوند. در مورد ساختمان‌هایی که چند تراز زیرزمین دارند، نیروهای جانبی در اثر فشار خاک وارده بر دیوارهای زیرزمین ایجاد می‌شود؛ در یک سیستم سازه ای معمول، دیوارهای زیرزمین، به طور عمودی بین کف‌هایی قرار می‌گیرند که خود به عنوان دیافراگم نیز عمل کرده، نیروهای جانبی خاک را در دیگر المان‌های مقاوم نیرویی پخش می‌کنند.

- **نیروهای انتقالی دیافراگم:** المان‌های قائم سیستم مقاوم در برابر نیروی جانبی، ممکن است مشخصات مختلفی در ارتفاع خود داشته باشند یا مقاومت آنها از طبقه ای به طبقه دیگر تغییر نماید، که در نتیجه این عوامل، انتقال نیرو بین المان‌های قائم اتفاق خواهد افتاد. یکی از مواضعی که صفحه‌های مقاومتی تغییر می‌کند، در تراز پایه ساختمانی است که به صفحه تراز زیر زمین با مساحت بزرگتر متصل می‌شود؛ نیروهای قسمت باریکتر سازه در چنین موضعی ممکن است از طریق دیافراگم پادیوم (دال انتقالی) به دیوارهای زیرزمین منتقل شود.

- **نیروهای اتصال یا مهار:** فشار باد وارده بر سطوح نمایان ساختمان‌ها، نیروهای خارج از صفحه‌ای در آن سطوح ایجاد می‌کند. به طور مشابه، زلزله نیز در قاب بندی عمودی و اجزای غیرسازه‌ای مثل نمای ساختمان، نیروهای اینرسی تولید می‌کند. این نیروها از طریق اتصالات، از المانی که در آن تولید شده است به دیافراگم منتقل می‌شود.

- **نیروهای مهاربندی ستون:** گاهی اوقات به دلیل ملاحظات معماری به ستون‌های مایل (کج) نیاز است که این خود می‌تواند منجر به نیروهای افقی بزرگی ناشی از تلاش‌های ثقیل و واژگونی در صفحه دیافراگم شود. این نیروها بسته به جهت

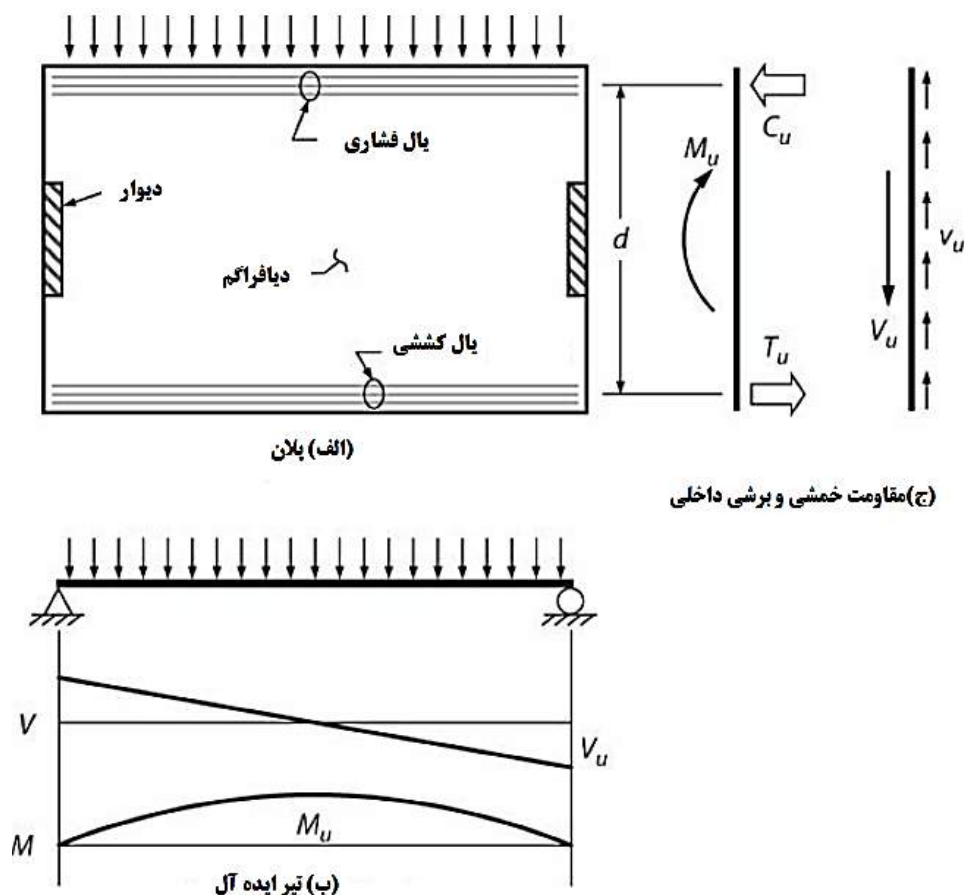
ستون و اینکه نیرو کششی یا فشاری باشد می تواند در جهات مختلف وارد شود. در صورتی که این نیروهای جانبی به طور موضعی با المان های دیگر متعادل نشود، باید به دیافراگم و از این طریق به المان های مناسب دیگر سیستم مقاوم در برابر نیروی جانبی منتقل شوند. چنین نیروهایی معمول بوده، ممکن است در ستون هایی نیز که به صورت خارج از مرکز خود بارگذاری شده اند و به صورت یکپارچه با قاب بندی مجاور خود اجرا نشده اند، قابل توجه باشد. دیافراگم برای ستون هایی که به عنوان بخشی از سیستم مقاوم در برابر نیروی جانبی طراحی نشده اند، از طریق متصل کردن آنها به سایر المان، تکیه جانبی فراهم می کند که در نتیجه آن برای سازه پایداری جانبی تامین می گردد.

- **نیروهای خارج از صفحه دیافراگم:** بیشتر دیافراگم ها بخشی از کف و قاب بندی سقف هستند و بنابراین بارهای ثقلی را تحمل می کنند. آیین نامه ساختمانی ممکن است ملاحظات برای نیروهای خارج از صفحه ناشی از فشار آپلیفت باد بر دال سقف و شتاب عمودی ناشی از اثرات زلزله مطرح کرده، ضابطه هایی در این زمینه ارائه کرده باشد.

اجزاء دیافراگم

قسمت های مختلف دیافراگم شامل دال دیافراگم، یال ها^{۲۱}، جمع کننده ها (که به آن ها بست های کششی یا توزیع کننده ها نیز گفته می شود) و اتصالات به المان های قائم می شود.

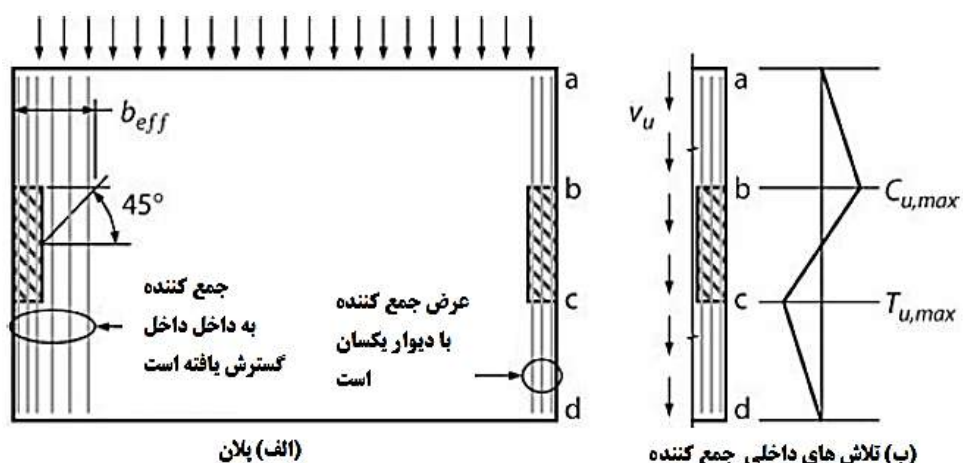
در شکل ۴۶ یک مدل ساده سازی شده از چگونگی مقاومت دیافراگم در مقابل بارهای درون صفحه نشان داده شده است. در این شکل، یک دیافراگم مستطیلی توپر بین دو انتهای دیوارها قرار گرفته است و در برابر بارگذاری جانبی درون صفحه ای که به صورت یکنواخت توزیع شده است مقاومت می کند. می توان دیافراگم را به صورت یک تیر دو سر ساده در نظر گرفت که عکس العمل ها و نمودارهای لنگر و برش آن رسم شده است (شکل ۴۶-ب). لنگر خمشی M_u با زوج نیروی کششی (T_u) و فشاری (C_u) تحمل می شود (شکل ۴۶-ج). اجزاء قرار گرفته در مرز دیافراگم که در کشش و فشار عمل می کنند به عنوان یال کششی و یال فشاری شناخته می شوند.



شکل ۴۶- یال های کششی و فشاری

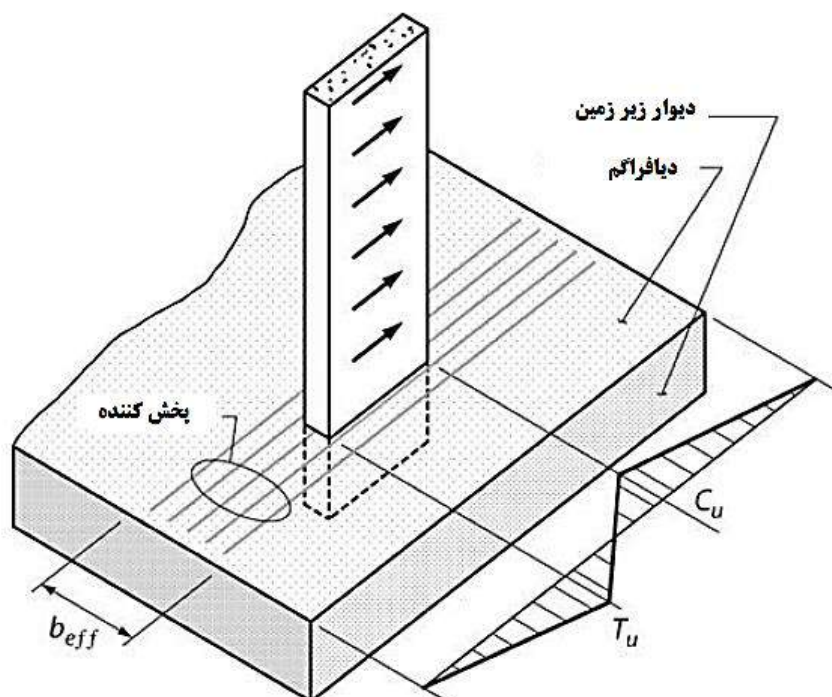
اگر لنگر خمشی دیافراگم با یال های کششی و فشاری واقع در مرزهای دیافراگم تحمل شود (شکل ۴۶-الف)، تعادل ایجاب می کند که برش دیافراگم مشابه شکل ۴۶-ج به طور یکنواخت در امتداد عمق دیافراگم توزیع شده باشد. در اینصورت برای جمع کردن این برش ها و انتقال به دیوار برشی، المان هایی کششی و فشاری که جمع کننده خوانده می شوند مورد نیاز خواهد بود. یک جمع کننده، یا همه ی نیروهای خودش را مشابه قسمت سمت راست شکل ۴۷-الف در عرضی برابر عرض دیوار برشی به دوسر دیوار منتقل می کند یا مانند قسمت سمت چپ پلان شکل ۴۷-الف، نیروهای خود را در عرضی از دال مجاور دیوار برشی منتقل می کند.

در شکل ۴۷-ب چگونگی تعیین نیروهای کششی و فشاری جمع کننده نشان داده شده است. با شروع از انتهای آزاد دیافراگم، نیروی کششی و فشاری کلکتور همزمان با انتقال یکنواخت برش به جمع کننده، به صورت خطی افزایش می یابد. اگر فرض شود که نیروی جمع کننده به طور یکنواخت در امتداد طول دیوار منتقل می شود، آنگاه تغییرات نیروی جمع کننده مطابق آنچه در در امتداد bc نشان داده شده است خواهد بود.



شکل ۴۷ - جمع کننده ها

دیافراگم ها بار را میان المان های قائم سیستم مقاوم در برابر نیروی لرزه ای نیز منتقل می کنند. یک مثال رایج، جایی است که دیوار سازه ای و دال انتقالی (پادیوم) در یک ساختمان دارای طبقات زیرزمین به یکدیگر می رسند. در این حالت، برش از دیوار به دیافراگم و از آنجا به دیگر المان ها و از جمله دیوارهای زیرزمین منتقل می شود. المانی که نیرو را از دیوار به دیافراگم منتقل می کند نیز یک جمع کننده است، اما گاهی اوقات به آن توزیع کننده نیز می گویند. شکل ۴۸ را ببینید. به طور کلی، یک جمع کننده المانی است که بار توزیع شده را از دیافراگم می گیرد و آن را به یک المان قائم منتقل می کند، در حالی که یک توزیع کننده نیرو را از یک المان قائم می گیرد و آن را در دیافراگم توزیع می کند.



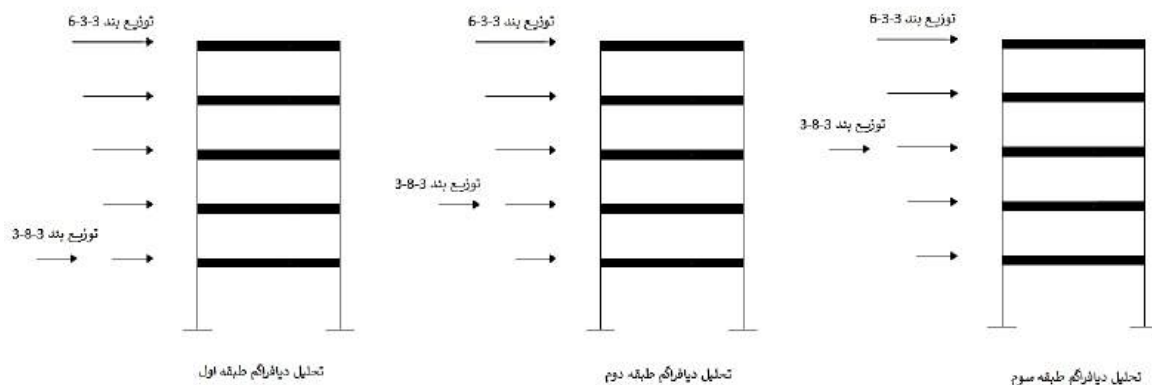
شکل ۴۸ - المان توزیع کننده در تراز دال انتقالی (پادیوم)

به طور خلاصه در مراحل مختلف طرح دیافراگم نیروهای مختلف اجزا به شرح زیر محاسبه و طراحی لازم به ترتیبی که بیان خواهد شد انجام می شود:

- یال ها: برای کشش یا فشار لبه دیافراگم یا اطراف بازشوها
 - جمع کننده ها: برای فشار و کشش همچنین در بعضی موارد ترکیب با خمش در اطراف اجزای قائم سیستم باربر جانبی
 - برش اصطکاکی: در محل اتصال دال به دیوار و در مقاطع مختلف بررسی می شود
 - برش داخل صفحه دیافراگم و در صورت نیاز میلگردگذاری برشی
- عموما محاسبات مجزایی برای تلاش های خارج صفحه دیافراگم انجام نمی شود؛ گرچه مطابق بعضی دیدگاه ها لازم است کف ها برای توزیع بار حداکثر (بخش ۵-۲ را ببینید) کلیه مراحل طراحی را طی نمایند. حداقل توصیه می شود کنترل برش منگنه ای برای دیافراگم ها و با در نظر گرفتن ترکیب بار مربوطه انجام شود.

۵-۲- نحوه محاسبه توزیع بار جانبی

مطابق روش فعلی آیین نامه ۲۸۰۰ برای طراحی دیافراگم هر طبقه باید توزیع بار جانبی مطابق شکل ۴۹ مورد استفاده قرار گیرد. توجه نمایید که این توزیع بار هر بار برای یک طبقه مورد بررسی قرار می گیرد.



شکل ۴۹- نحوه توزیع بار برای طرح دیافراگم هر طبقه

مطابق شکل ۴۹ برای محاسبه توزیع بار برای طرح دیافراگم طبقات مراحل زیر انجام می شود:

۱. مطابق بند ۳-۳-۶ آیین نامه ۲۸۰۰ توزیع بار مثلی طبقات محاسبه می شود. می توان از خروجی نرم افزار نیز به این منظور استفاده کرد یا از نتایج تحلیل طیفی بهره برد. این همان توزیع بار معمول استاتیکی معادل در طراحی سازه های ساختمانی است:

$$F_{ui} = \frac{W_i h_i^k}{\sum_{j=1}^n W_j h_j^k} V_u$$

توضیحات مربوط به هریک از پارامترها در آیین نامه ۲۸۰۰ بیان شده است.

۲. ابتدا توزیع بار بند ۳-۸-۳ آیین نامه محاسبه می شود (توزیع نیروی اینرسی دیافراگمی):

$$F_{Pui} = \left(\sum_{j=1}^n \frac{F_{uj}}{W_j} \right) W_i$$

F_{Pui} : نیروی جانبی وارده به دیافراگم در تراز i

W_i : وزن دیافراگم و اجزای متصل به آن در تراز i . این پارامتر مشابه وزن موثر هر طبقه بیان شده در بند ۳-۳-۶ آیین نامه ۲۸۰۰ محاسبه می شود.

F_{uj} و W_j : به ترتیب وزن طبقه و نیروی وارده به طبقه مطابق تعاریف بند ۳-۳-۶ آیین نامه ۲۸۰۰ می باشد. در رابطه فوق، حداقل مقدار F_{Pui} برابر با $0.5 AIW_i$ است و حداکثر آن لازم نیست بیش از AIW_i در نظر گرفته شود.

۳. پس از محاسبه توزیع بار ۳-۸-۳ برای محاسبه نیروهای دیافراگمی طبقه i کلیه توزیع بار محاسبه شده در بند ۱ به کلیه طبقات به جز طبقه i اعمال می شود. برای طبقه i از مولفه محاسبه شده طبق توزیع بند ۳-۸-۳ استفاده می شود. به عبارت دیگر می توان گفت نیروی مربوط به طبقه i بدست آمده از توزیع بند ۳-۳-۶ آیین نامه ۲۸۰۰ در نسبت $\frac{F_{Pui}}{F_{ui}}$ ضرب می شود.

۴. به همین ترتیب برای باقی طبقات نیز عملیات بند ۳ تکرار می شود. توجه شود که باید به ترکیب بارها عبارت مربوط به F_{Pui} اضافه شود

متاسفانه در برنامه ایتبز راهی برای پیاده سازی مستقیم روند چهارگانه فوق وجود ندارد، مگر آنکه بارها به صورت خطی تبدیل و به لبه های دیافراگم نیمه صلب اعمال شود که روشی مناسب با تقریب قابل قبول می باشد. در این روش اگر بار خطی برای طبقه i به نسبت $\frac{F_{Pui}}{F_{ui}}$ تغییر کرده باشد نیازی به تغییر ترکیبات بارگذاری نمی باشد. به عنوان یک روش دیگر می توان یک حالت بارگذاری زلزله جداگانه تعریف نمود (از نوع *user coefficient*) و سپس ضریب C را به صورت حاصل تقسیم اختلاف بین نیروی F_{Pui} و F_{ui} بر وزن طبقه تعریف کرد؛ آنگاه دامنه طبقات (*Story Range*) را به طبقه مذکور محدود نمود (یعنی $Story_i$ و $Story_{i-1}$). در این روش لازم است ترکیبات بارگذاری شامل این نیروی زلزله جدید نیز باشد. دقت شود صرفنظر از روش، برای طراحی جمع کننده باید نیروها به اندازه ضریب اضافه مقاومت Ω_0 بزرگنمایی شود که لازم است در طراحی یا تنظیم ترکیب بار به این نکته توجه شود.

در صورتی که از برنامه *SAFE* برای طراحی دیافراگم استفاده شود^{۲۲} می توان از روند زیر برای انتقال بارها و اعمال بار دیافراگمی استفاده کرد:

- سازه اصلی در *ETABS* مطابق معمول مدلسازی و تحلیل می شود (با اعمال ضرایب ترک خوردگی مربوط به دیافراگم).
- F_{ui} از برنامه استخراج یا به صورت دستی محاسبه می شود.
- F_{Pui} به صورت دستی محاسبه می شود.
- از طبقه مورد نظر شامل بار طبقه و بار طبقات بالاتر به *SAFE* خروجی گرفته می شود.
- در *SAFE* و در قسمت تعاریف *Case* ها، بار زلزله طبقه (و نه بار زلزله انتقالی از طبقات بالاتر) در هر دو راستا به نسبت $\frac{F_{Pui}}{F_{ui}}$ بزرگنمایی می شود (نسبت در قسمت *scale factor* وارد می شود). به هنگام طراحی جمع کننده ضریب Ω_0 نیز به هم این نسبت و هم به بار زلزله انتقالی طبقات بالاتر اعمال می شود.

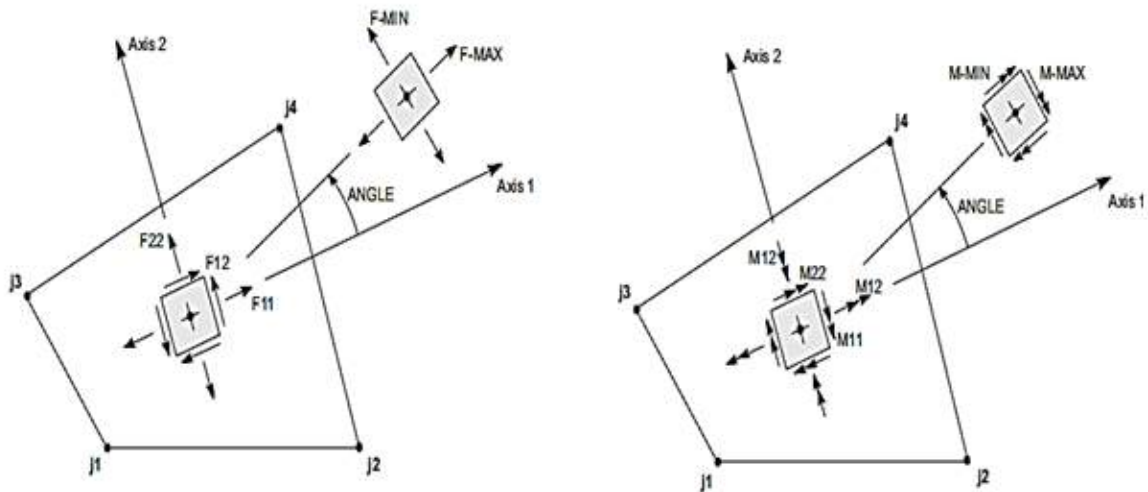
²² در برنامه *ETABS* نیز قابل استفاده می باشد.

- سازه کف تحليل و نیروها بررسی می شود (مطابق بخش ۵-۳).
- جزییات المان ها مطابق بخش ۵-۴ طراحی می شود.

۵-۳- محاسبه نیروهای داخلی اجزای دیافراگم

منظور از محاسبه نیروهای اجزای مختلف دیافراگم، برداشت دقیق نتایج از روی تحلیل المان محدود می باشد که نیازمند آشنایی با نیروهای داخلی المان Shell است. گرچه روشهای تقریبی متعددی برای محاسبه توزیع نیروهای اجزای دیافراگم وجود دارد لیکن عمدتاً این روشها برای سازه های دارای هندسه و شرایط مرزی نامنظم – که بسیار معمول است- کمتر کاربرد دارد و در عمل استفاده از نتایج روش اجزای محدود اجتناب ناپذیر می باشد.

شکل ۵۰ نیروهای داخلی المان شل را روی محورهای محلی نشان می دهد (محور ۱ در خروجی برنامه قرمز، ۲ سبز و ۳ آبی است):

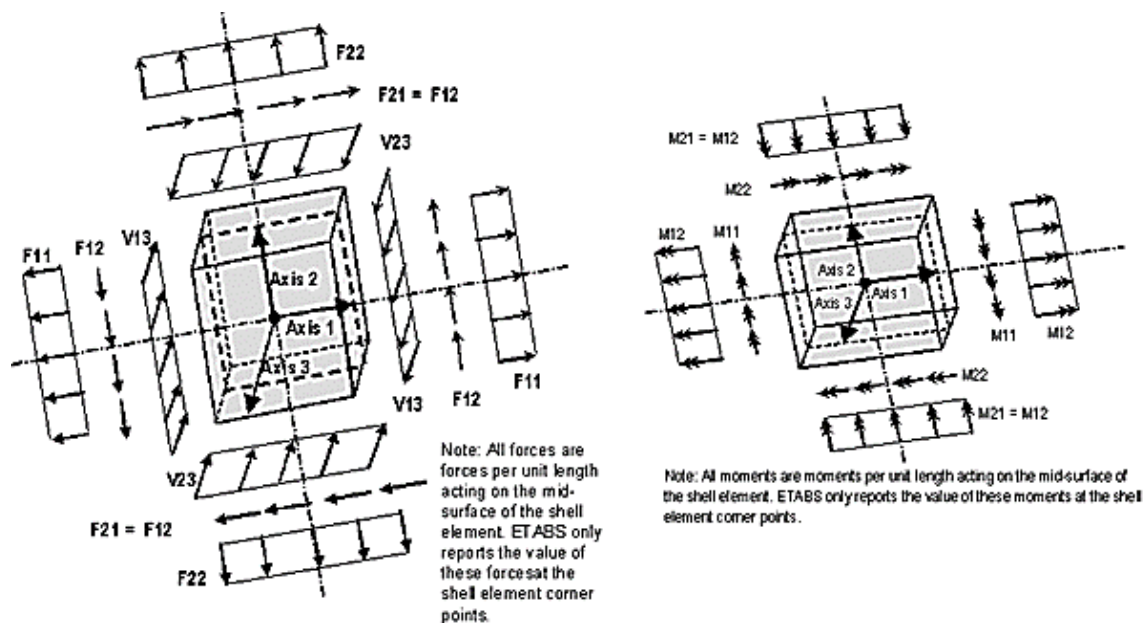


نیروهای غشایی

داخل صفحه

لنگرهای خمشی/پیچشی

نیروها و لنگر برحسب واحد طول داخل صفحه گزارش می شوند
برش خارج صفحه نشان داده نشده است



شکل ۵۰. نیروهای داخلی المان Shell که برای محاسبه نیروهای اجزای دیافراگمی استفاده می شود.

در محاسبه نیروهای اجزای مختلف دیافراگم از نیروهای مختلف المان به شرح زیر استفاده می شود:

F11 و F22: طراحی یال ها (بسته به جهت از یکی از مولفه ها استفاده می شود)

F12: طراحی جمع کننده

F12: کنترل برش داخل صفحه دیافراگم

F12: کنترل و طرح برش اصطکاکی

در برنامه SAFE استخراج نیروها باید براساس مشاهده نیروها داخلی المان و اغلب طی فرایند دستی صورت می گیرد. می توان از نوارهای طراحی نیز بنا به مورد استفاده کرد. در برنامه ETABS امکاناتی شبیه Section Cut یا خروجی مستقیم عکس العمل دیافراگمی در محل اجزای سیستم باربرجانبی وجود دارد که می توان برای استخراج نیروها استفاده کرد. در مثال فصل دوم به طور کامل مراحل استخراج نیروهای دیافراگمی را تشریح شده است.

۵-۴- جزئیات و الزامات میلگردگذاری^{۲۳}

در این بخش به بیان روش تعیین میزان و چگونگی میلگردگذاری دیافراگم ها و جمع کننده ها طبق مفاد ACI 318 و آیین نامه ۲۸۰۰ می پردازیم. علاوه بر آیین نامه ۲۸۰۰، در صورت نیاز به ASCE 7 نیز رجوع خواهیم کرد. میلگردگذاری یالها، میلگردگذاری برشی دیافراگم، میلگردگذاری برش انتقالی بین دیافراگم و اجزای عمودی سیستم باربرجانبی و بین دیافراگم و جمع کننده ها، میلگردگذاری مهارها و میلگردگذاری جمع کننده ها از جمله مباحث مورد بررسی خواهد بود. الزامات آیین نامه ای تماما با استفاده از آیین نامه ACI 318-14 بیان شده است.

²³ قسمت عمده این بخش از ویرایش پنجم راهنمای طراحی دیافراگم بتن مسلح CRSI و منحصر برای سازه های با اهمیت زیاد و خیلی زیاد، اقتباس شده است.

جدول ۲. ضوابط مربوط به میلگردگذاری و تهیه جزییات دیافراگم ها و جمع کننده ها

بند آیین نامه 318-14 aci		جزئیات
Aci 20.6.1 Aci 18.12.7(a)		پوشش بتن عضو
Aci 25.4 Aci 18.12.7.3		طول های مهاری
Aci 25.5 Aci 18.12.7.3 Aci 18.12.7.4		وصله ها
Aci 25.2 Aci 18.12.7.6(a)	حداکثر	فواصل میلگردها
Aci 18.12.7.1 Aci 18.12.7.6(a)	حداقل	
Aci 7.7	دال های یکطرفه	جزئیات میلگردگذاری
Aci 8.7 Aci 18.14.5	دالهای دوطرفه	

ضوابط میلگردگذاری و تهیه جزییات Aci 18.12.7.5 در مورد جمع کننده های بتن مسلح در مناطق با لرزه خیزی متوسط به بالا کاربرد دارد. به دلیل نیروهای نسبتا بزرگی که باید منتقل شود، معمولا به جای بخشی از دال، از تیرها به عنوان عناصر جمع کننده استفاده می شود.

۵-۴-۱ - میلگردگذاری یالها^{۲۴}

۵-۴-۱-۱ - مساحت موردنیاز برای میلگردهای یال

همانطور که بیان شد، در اثر لنگرهای خمشی داخل صفحه ای، در لبه های دیافراگم و بازشوها نیروهای کششی و فشاری ایجاد می شود. در این نواحی - که به یالهای دیافراگم مشهور هستند - حداکثر نیروی کششی ایجاد شده باید به وسیله میلگردهایی عمود بر راستای نیروی داخل صفحه ای وارده تحمل شوند. در هر نقطه ای از دیافراگم باید، T_n کمتر یا مساوی با مقاومت کششی طراحی میلگردهای یال باشد:

$$T_u \leq \phi T_n = \phi A_{s(chord)} f_y$$

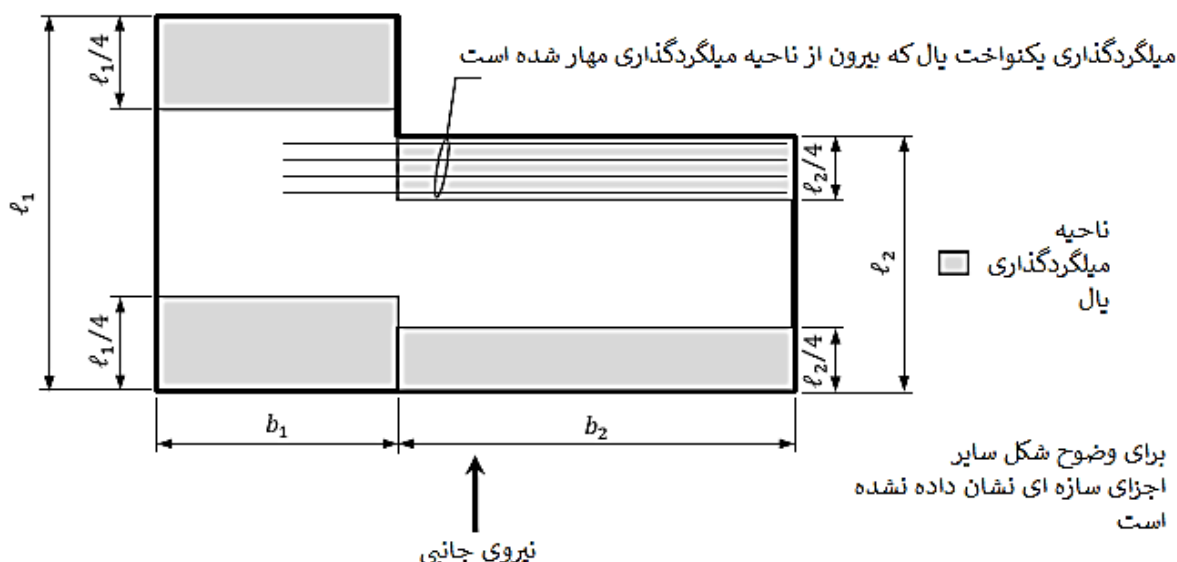
در این رابطه، ϕ میلگردهای کششی برابر ۰.۶ و $A_{s(chord)}$ مساحت میلگردگذاری مورد نیاز است. به عبارت دیگر:

$$A_{s(chord)} \geq \frac{T_u}{\phi f_y}$$

در مورد بازشوها نیز پس از محاسبه نیروی کششی یالهای پیرامون بازشو، میلگردهای مورد نیاز در راستای عمود بر جهت تحلیل از رابطه فوق محاسبه می شود. میلگردگذاری یالها در تمامی لبه های دیافراگم و بازشوها مورد نیاز است.

۵-۴-۱-۲- محل قرارگیری میلگردگذاری یال

میلگردهای یالها معمولاً در لبه های دیافراگم به صورت متمرکز قرار داده می شوند. به عنوان یک راه حل دیگر اجازه داده شده است که میلگردهای یال در محدوده ای به فاصله ۲۵ درصد عمق دیافراگم در راستای تحلیل و نسبت به لبه دیافراگم نیز قرار داده شوند (ACI 12.5.2.3). فرض می شود با قرار دادن میلگردهای یال در این نواحی، ضرورتاً مشابه حالتی که در آن میلگردها در لبه دال قرار داده شده اند، توزیع جریان تنش برشی در عمق یکنواخت باشد.



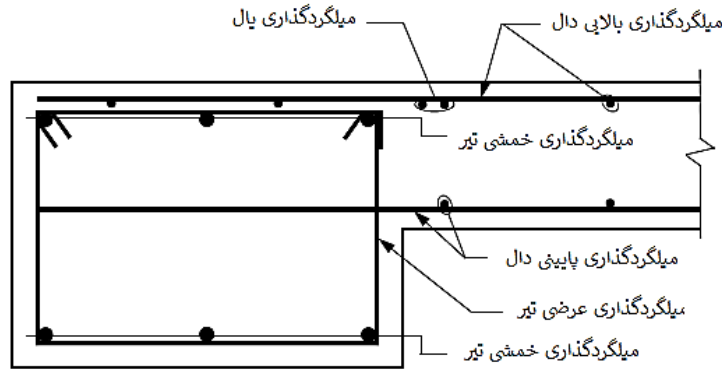
شکل ۵۱. محل استقرار میلگردگذاری یال

در مواقعی که عمق دیافراگم در دهانه تغییر می کند، اجازه داده می شود که میلگردگذاری یال در مقطع مجاور مهار شود حتی اگر این ناحیه بیرون از محدوده مربوط به ۲۵ درصد عمق ذکر شده قرار گرفته باشد (شکل ۵۱).

مطابق ACI 12.6.3 میلگردگذاری یال باید به میلگردهای موردنیاز دیگر برای سایر تلاش ها - از جمله میلگردگذاری خمشی - اضافه شود. البته می توان از میلگردهایی که فقط به عنوان میلگرد افت و حرارت طرح شده است برای مقاومت در برابر نیروهای داخل صفحه ای دیافراگم استفاده کرد.

در کف های فاقد تیر پیرامونی، به صورت معمول میلگردهای یال به میلگردگذاری خمشی دال بسته می شوند. میلگردهای یال باید زیر میلگردهای خمشی بالایی و روی میلگردهای خمشی پایینی یا هر دو قرار گیرد تا ضمن آنکه تداخل با سایر میلگردها به حداقل برسد، مشارکت آنها در مقاومت خمشی دال نیز کاهش یابد.

هرجا که تیر پیرامونی وجود داشته باشد، یک گزینه قرار دادن میلگردهای یال در دال بیرون از مقطع تیر می باشد (مشابه شکل ۵۲ برای دال دوطرفه). به عنوان راهی دیگر می توان، از میلگردگذاری خمشی بالایی تیر برای مقاومت در برابر نیروی کششی یال استفاده کرد مشروط بر اینکه، مقدار لازم میگرد به این منظور وجود داشته باشد (به عبارت دیگر سهمی از میلگردگذاری انجام شده که بیش از میلگرد مورد نیاز برای خمشی باشد را می توان به این منظور به کار برد). در مواقعی که میلگردگذاری تیر کافی نباشد، باید میلگردگذاری مورد نیاز تامین شود.



شکل ۵۲. محل قرارگیری میلگردگذاری یال در سیستم های دارای تیر پیرامونی

میلگردهای طولی که به تیرهای یک قاب خمشی ویژه به منظور تامین مقاومت کششی یال افزوده می شوند باید به هنگام محاسبه مقاومت خمشی اسمی مقطع تیر منظور شوند. به مقاومت خمشی اسمی مقطع M_n به منظور: الف. بررسی الزامات مقاومت خمشی حداقل ستون های قاب خمشی ویژه مطابق بند aci 18.7.3 و ب. محاسبه نیروی برشی طرح تیرهای عضو قاب خمشی متوسط مطابق بند aci 18.4.2.3، نیاز است. این میلگردگذاری افزوده شده باید در محاسبه مقاومت خمشی محتمل نیز منظور شود. از مقاومت خمشی محتمل M_{pr} در یک قاب خمشی ویژه به منظور: الف. محاسبه مقاومت برشی طرح تیر مطابق aci 18.6.4 و ب. کنترل مقاومت اتصال تیر-ستون مطابق aci 18.8، مورد نیاز است. علاوه بر این در صورتی که میلگرد افزوده شده به دال در ناحیه ای از دال قرار گرفته باشد که طبق aci 6.3.2 به عنوان عرض موثر تیر یک قاب خمشی ویژه یا متوسط عمل کند، اثر میلگرد گذاری مذکور باید در محاسبه مقاومت خمشی اسمی مقطع M_n به هنگام بررسی الزامات aci 18.4.2.3 و aci 18.7.3 دخالت داده شود.

حالاتی نیز ممکن است وجود داشته باشد که یال در یک راستا به عنوان جمع کننده در راستای دیگر عمل نماید. این اعضا باید برای اثرات بحرانی مربوط به هر راستا به صورت مجزا یا به صورت همزمان طراحی و کنترل شوند.

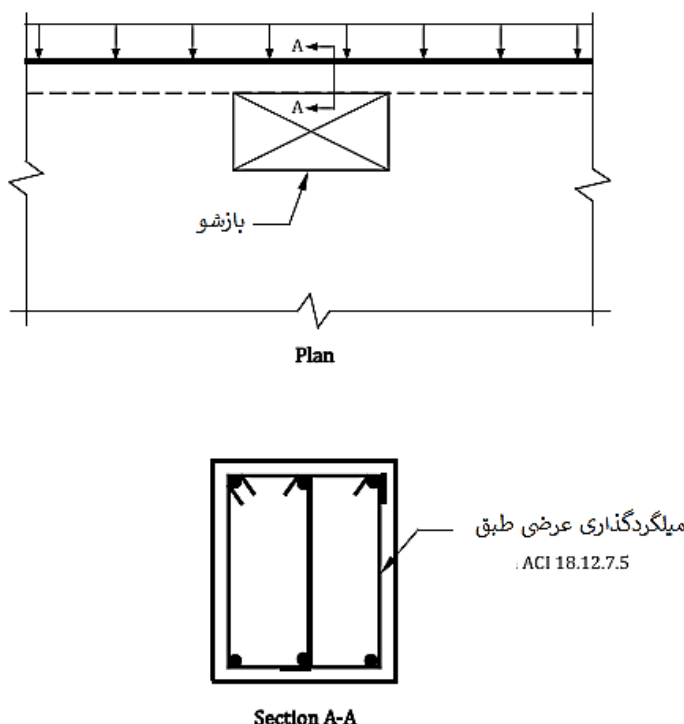
برای دیافراگم های دارای بازشو، میلگردگذاری یال در اطراف بازشوها باید به میزان کافی در دال دیافراگم مجاور خود امتداد داده شود تا نیروی یال از طریق برش انتقال پیدا کند. بنابراین طول مهاری مورد نیاز میلگردهای این یال ها، از تقسیم نیروی کششی یال به ظرفیت برشی دیافراگم محاسبه می شود و نسبت به لبه بازشو اندازه گیری می شود.

۵-۴-۱-۳- یال های فشاری

در حالاتی که مرزهای دیافراگم (لبه های دیافراگم یا لبه های بازشو) در معرض نیروهای فشاری نسبتاً بزرگی در مقایسه با مقاومت محوری فشاری المان مرزی باشند، استفاده از میلگردگذاری عرضی -نظیر خاموت بسته- برای محصور کردن بتن لازم است. میلگردگذاری عرضی در دال هایی که دارای تیر لبه ای هستند معمولاً به سهولت امکانپذیر است لیکن در دال های تخت - وخصوصاً با ضخامت کم- قرار دادن خاموت در فضای دال ممکن است دشوار باشد و در این صورت افزایش ضخامت دال ممکن است ضرورت پیدا کند. به هر حال، نواحی فشاری مرزی دیافراگم، اطراف بازشوها یا سایر ناپیوستگی ها باید ضوابط aci 18.12.7.5 و aci 18.12.7.6 را در مورد میلگردگذاری طولی و عرضی تامین نمایند.

در شکل ۵۳ یک تیر مجاور بازشو نشان داده شده است. میزان میلگرد عرضی تیر در صورتی که تنش فشاری محوری از $0.2f'_c$ (یا $0.5f'_c$ وقتی نیروهای طراحی با ضریب اضافه مقاومت بزرگنمایی شده باشد) تجاوز کند، با توجه به بند aci 18.12.7.5 تعیین می شود. علاوه بر این میلگردگذاری طولی تیر باید ضوابط میلگردگذاری اشاره شده در بندهای aci

18.12.7.6(a) یا 18.12.7.6(b) Aci را تامین نمایند. میلگرد عرضی مورد نیاز باید حداقل به اندازه طول مهاری میلگرد طولی l_d تیر یا ۳۰۰ میلی متر ادامه یابد.



شکل ۵۳. جزئیات میلگردگذاری برای اجزای دیافراگم مطابق Aci 18.12.3.2

۵-۴-۲ - میلگردگذاری برشی دیافراگم

ضابطه زیر باید برای مقاومت برشی دیافراگم ها تامین شود:

$$V_u \leq \text{مقدار کمتر} \begin{cases} \phi A_{cv}(0.17\sqrt{f'_c} + \rho_t f_y) \\ \phi A_{cv}(0.66\sqrt{f'_c}) \end{cases}$$

V_u مربوط به برش داخل صفحه از روش های تحلیلی ذکر شده محاسبه می شود. در دیافراگم هایی که میلگردگذاری یال در نزدیکی لبه متمرکز است می توان فرض کرد این نیروی برشی به صورت یکنواخت در عمق دیافراگم توزیع شده است.

ضریب کاهش مقاومت ϕ نباید از حداقل مقدار آن در اعضای قائم سیستم اصلی مقاوم لرزه ای کمتر در نظر گرفته شود. مقدار ϕ بنابر شرایط سیستم مقاوم لرزه ای برابر با ۰.۶ یا ۰.۷۵ خواهد بود. A_{cv} مساحت مقطع دیافراگم در جهت تحلیل می باشد که در صورت وجود دیافراگم مساحت معادل طول دیافراگم از آن کسر می شود.

نسبت میلگرد برشی ρ_t برابر با مساحت میلگردگذاری یکنواخت دال به موازات مولفه برشی مورد برشی تقسیم بر سطح مقطع دیافراگم در راستای عمود بر میلگردهای مذکور است. به این ترتیب خواهیم داشت:

$$\rho_t \geq \frac{\left(\frac{V_u}{\phi A_{cv}}\right) - 0.17\sqrt{f'_c}}{f_y}$$

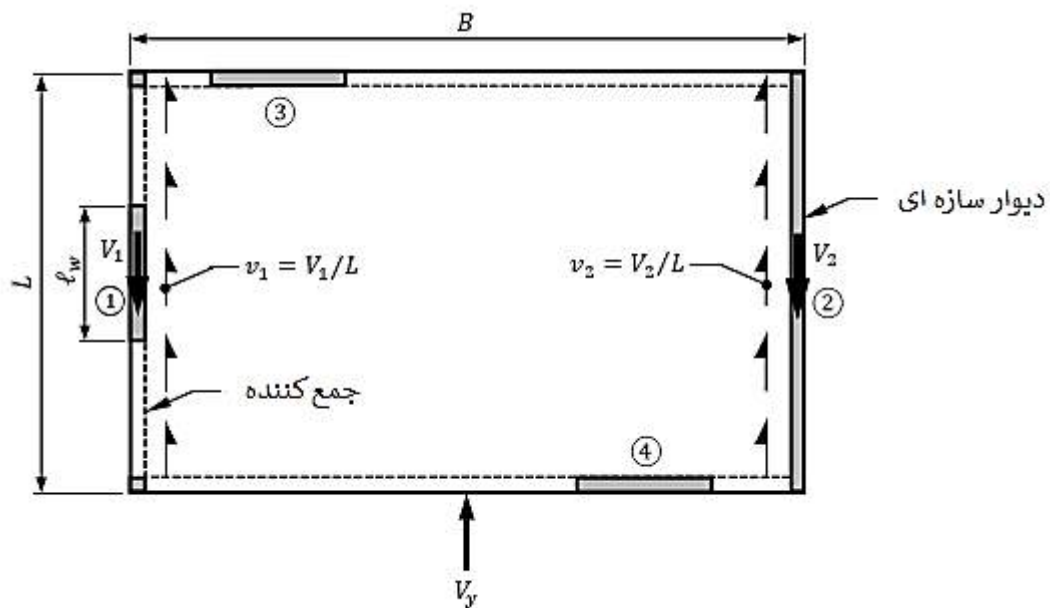
از معادله فوق می توان پی برد که وقتی $0.17\sqrt{f'_c} \geq \frac{V_u}{\phi A_{cv}}$ باشد نیازی به میلگرد گذاری برشی نمی باشد. معمولاً ضخامتی که براساس برش دو طرفه یا خدمت پذیری برای دال انتخاب می شود می تواند برای برش داخل صفحه نیز کافی باشد.

در صورتی که به میلگردگذاری برشی داخل صفحه نیاز باشد، این میلگردها با میلگردگذاری خمشی در جهت تحلیل ترکیب می شود (در دالهای با میلگردگذاری خمشی دو لایه، این میلگردها با میلگردهای لایه پایین ترکیب می شوند). بنابراین میلگرد مورد نیازی که باید فراهم شود برابر با مجموع با مساحت میلگرد برشی طبق رابطه فوق و میلگردگذاری خمشی است.

ضوابط مربوط به مقاومت برشی دیافراگم باید با توجه به ترکیب بارگذاری در هر دو راستا و ترکیب راستاها (اثر ۱۰۰-۳۰) بررسی و ارزیابی شود. در هر حال توصیه می شود از یک میزان میلگرد برشی برای هر دو راستا استفاده شود.

۵-۴-۳- میلگردگذاری مربوط به انتقال برش

دیافراگم بتنی شکل ۵۴ را که تحت نیروی داخل صفحه V_y قرار گرفته را در نظر بگیرید.



شکل ۵۴. انتقال برش در یک دیافراگم

جریان برش یکنواخت v_1 در دیافراگم و مجاور دیوار ۱ برابر با V_1/L می باشد که V_1 نیروی برشی ضریبدار دیوار ۱ و L طول دیافراگم در راستای تحلیل است. اگر عرض جمع کننده با ضخامت دیوار برابر باشد، جریان برش ضریبدار در این دیوار برابر با $v_{w(1)} = V_1/L_w$ خواهد شد که L_w طول دیوار ۱ می باشد. در محل دیوار ۲ به دلیل اینکه دیوار در کل عمق دیافراگم امتداد دارد، به جمع کننده نیازی نمی باشد. جریان برش یکنواخت در دیافراگم v_2 و در دیوار ۲ $v_{w(2)}$ می باشد که هر دو برابر با V_2/L می باشد که V_2 نیروی برشی ضریبدار دیوار ۲ است.

میلگردگذاری مربوط به انتقال برش، باید بین دیافراگم و دیوار؛ و دیوار و دیافراگم و جمع کننده در نظر گرفته شود. برای میلگردها، الزامات مربوط به طرح مقاومتی برش انتقالی با استفاده از ضوابط برش اصطکاکی بخش 22.9 Aci محاسبه می شود:

$$V_u \leq \phi V_n = \phi \mu A_{vf} f_y$$

ضریب کاهش مقاومت ϕ نباید از حداقل مقدار آن در اعضای قائم سیستم اصلی مقاوم لرزه ای کمتر در نظر گرفته شود. مقدار ϕ بنابر شرایط سیستم مقاوم لرزه ای برابر با ۰.۶ یا ۰.۷۵ خواهد بود. μ ضریب اصطکاک است که با استفاده از جدول ۲۲.۹.۴.۲ آیین نامه بدست می آید و به شرایط سطح تماس بتن بستگی دارد. A_{vf} مساحت میلگردگذاری برش اصطکاکی گذرنده از صفحه برشی در راستای عمود بر آن است:

$$A_{vf} \geq \frac{V_u}{\phi \mu f_y}$$

حداکثر مقدار V_n در صفحه برشی مفروض در جدول ۲۲.۹.۴.۴ بیان شده است که لازم است قبل از طرح میلگرد برش اصطکاکی کنترل شود.

aci 22.9.4.2 ضرایب اصطکاک برای شرایط مختلف سطح تماس

Contact surface condition	Coefficient of friction $\mu^{[1]}$	
Concrete placed monolithically	1.4 λ	(a)
Concrete placed against hardened concrete that is clean, free of laitance, and intentionally roughened to a full amplitude of approximately 6 mm	1.0 λ	(b)
Concrete placed against hardened concrete that is clean, free of laitance, and not intentionally roughened	0.6 λ	(c)
Concrete placed against as-rolled structural steel that is clean, free of paint, and with shear transferred across the contact surface by headed studs or by welded deformed bars or wires.	0.7 λ	(d)

^[1] $\lambda = 1.0$ for normalweight concrete. For lightweight concrete, λ is calculated as given in 19.2.4, but shall not exceed 0.85.

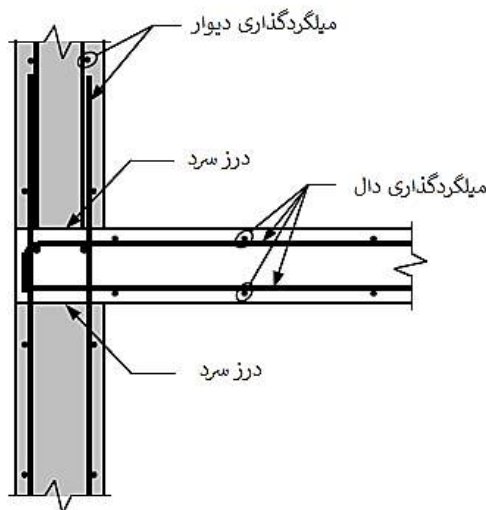
روش ساخت و ساز، تاثیری مستقیم بر نوع و میزان میلگردگذاری برشی اصطکاکی مورد نیاز بین دیافراگم و اعضای قائم سیستم باربر لرزه ای دارد. در ادامه به بررسی روش رایج اجرا می پردازیم.

aci 22.9.4.4 حداکثر مقدار V_n در صفحه برشی مفروض

Condition	Maximum V_n	
Normalweight concrete placed monolithically or placed against hardened concrete intentionally roughened to a full amplitude of approximately 6 mm	0.2 $f'_c A_c$	(a)
	(3.3 + 0.08 f'_c) A_c	(b)
	11 A_c	(c)
Other cases	Lesser of (d) and (e)	(d)
	5.5 A_c	(e)

الف. میلگردگذاری برش انتقالی مورد نیاز بین دیافراگم و اجزای قائم سیستم باربر لرزه ای

یکی از روش های مرسوم اجرا برای یک سیستم دال تخت – دیوار در شکل ۵۵ نشان داده شده است.



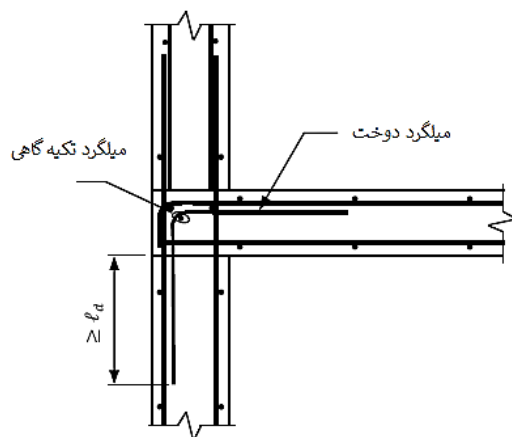
شکل ۵۵. روش اجرای دال-دیوار

ترتیب اجرا در این روش به قرار زیر است:

۱. قسمتی از دیوار بتن مسلح که زیر دال بتنی قرار دارد اجرا می شود.
 ۲. دال بتنی اجرا می شود.
 ۳. قسمت بالای دال بتنی دیوار بتن مسلح اجرا می شود.
- روش ساخت مشابهی در سیستم دال-تیر در قاب های خمشی متوسط یا ویژه وجود دارد. بنابراین توضیحات این بخش به صورت یکسان در مورد سیستم دال دیوار نیز صادق است.
- در این روش اجرا، درزهای سرد بالا و زیر دال بتنی در طول دیوار ایجاد می شود و بنابراین، میلگردگذاری برش انتقالی باید در محل های (۱) بر دیوار برشی مجاور دال بتنی، (۲) درز سرد زیر دال و (۳) درز سرد روی دال طراحی و اجرا گردد.
- میلگردگذاری برش انتقالی عمود بر وجه دیوار برشی و عمود بر سطح پایینی دال باید، برش را در طول دیوار از دیافراگم به دیوار برشی پایین منتقل نمایند. علاوه بر این میلگردگذاری برشی انتقالی باید در طول جمع کننده ها نیز پیش بینی شود.

میلگردگذاری برای انتقال برش در وجه داخلی اتصال دیوار و دال بتنی

در وجه داخلی اتصال دال به دیوار برشی، انتقال برش توسط میلگردگذاری مربوط به برش اصطکاکی قرار گرفته در بتن درجا صورت می پذیرد. عموماً از میلگردهای دوخت^{۲۵} به این منظور استفاده می شود (شکل ۵۶).



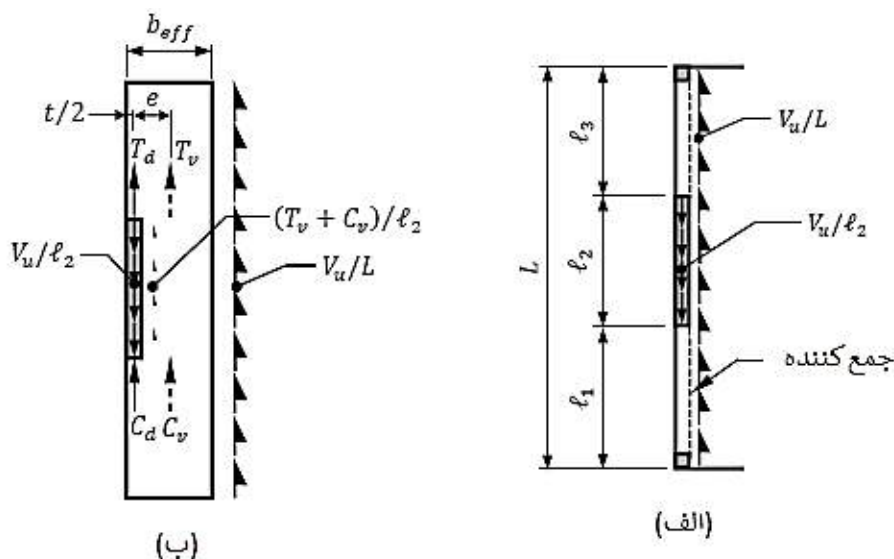
شکل ۵۶. انتقال برش توسط میلگردهای دوخت

در این دیتایل، میلگردهای دوخت وصله نمی شوند و به میلگردهای خمشی بالایی یا پایینی دال نیز بسته نمی شوند. به این ترتیب برای اجرا به یک میلگرد سراسری تکیه گاهی در محل خم میلگردهای دوخت نیاز است تا اساساً مانع جابجایی پایه افقی میلگرد دوخت حین عملیات بتن ریزی شود. میلگردهای دوخت باید حداقل به میزان طول مهاري کششی l_d در دال و دیوار مهار شوند.

مساحت مورد نیاز میلگردهای دوخت، $A_s(dowel)$ در بر دیوار با استفاده از معادله زیر محاسبه می شود که در آن مطابق جدول ۲۲-۹-۴-۲، مقدار ضریب اصطکاک برای بتن درجا برابر با ۱.۴ می باشد:

$$A_{s(dowel)} \geq \frac{V_{u(total)}/l_w}{1.4\phi f_y}$$

l_w طول دیوار می باشد. نیروی برشی ضریبدار $V_{u(total)}$ به عرض جمع کننده نسبت به ضخامت دیوار بستگی دارد. اگر عرض جمع کننده با ضخامت دیوار یکسان باشد، $V_{u(total)} = V_u$ خواهد بود که V_u نیروی برشی ضریبدار دیوار است که از تحلیل بدست آمده است (شکل ۵۷ - الف)



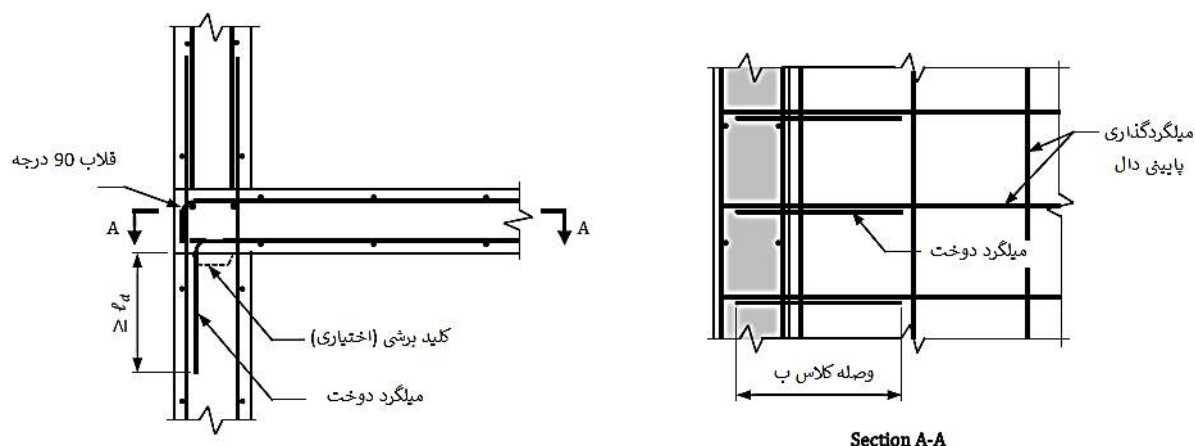
شکل ۵۷. انتقال نیروی برشی جمع کننده به دیوار. الف. جمع کننده هم عرض با ضخامت دیوار. ب. جمع کننده با عرض بیشتر از ضخامت دیوار

در حالتی که عرض جمع کننده بیش از ضخامت دیوار باشد قسمتی از نیروی محور جمع کننده مستقیماً به دو سر المان عمودی سیستم لرزه ای وارد می شود و بخشی از آن به صورت برش اصطکاکی در طول دیوار منتقل می شود. بنابراین با توجه به شکل ۵۷-ب در این حالت مساحت میلگرد دوخت مورد نیاز از رابطه زیر محاسبه می شود:

$$A_{s(dowel)} \geq \frac{(V_u + T_y + C_y)/l_w}{1.4\phi f_y}$$

به جای قرار دادن میلگردهای دوخت به صورت مستقیم به شرحی که بیان شد، می توان الزامات مربوط به میلگردگذاری برش اصطکاکی در بر دیوار را با استفاده از میلگردگذاری دال عمود بر وجه اجزا سیستم باربر لرزه ای تامین کرد (در اینجا تحت عنوان $A_{s(stab)}$ بیان می شود). بسته به جهت قرارگیری دال یکطرفه یا سیستم تیرچه دوطرفه نسبت به وجه دیوار، $A_{s(stab)}$ می تواند یا میلگردگذاری خمشی اصلی دال یا میلگردگذاری افت و حرارت باشد. در مورد سیستم دال دوطرفه، $A_{s(stab)}$ لایه بالا یا پایین میلگردگذاری خمشی خواهد بود. در مورد سیستم های تیرچه دو طرفه با ضخامت دال زیاد این میلگردها احتمالاً همان میلگردهای افت و حرارت خواهند بود.

همانطور که بیان شد تنها استفاده از میلگردهای افت و حرارت در کنار کاربرد اصلی خود، به عنوان عناصر مقاوم در برابر نیروهای داخل صفحه دیافراگم مجاز است. به طور کلی، میلگردهایی که برای مقاومت در برابر نیروهای داخل صفحه دیافراگم طراحی شده است باید به میلگردهای موجود و طرح شده برای سایر بارهای وارده اضافه شوند. با این وجود در صورتی که میلگردهایی مربوط به تلاش های مذکور بیش از حد نیاز پیش بینی شده باشد، می تواند به عنوان میلگردهای مقاوم در برابر نیروهای داخل صفحه دیافراگم مورد استفاده قرار گیرند. به عنوان در دالهای طرح شده برای بارهای ثقیلی در محل اتصال آنها به سیستم باربر جانبی عموماً لنگر مثبت چندانی وجود ندارد و بنابراین میلگردهای پایین موجود بسیار بیشتر از حد مورد نیاز بوده، می توانند به عنوان میلگرد برش اصطکاکی مورد استفاده قرار گیرند. در این گزینه، معمولاً میلگردهای پایینی دال به میلگردهای دوخت هم سایز و هم فاصله خود که از دیوار بیرون می آیند وصله می شوند تا نیروی برشی مستقیماً از دیافراگم به دیوار منتقل شود.



شکل ۵۸. انتقال برش با استفاده از میلگردهای پایینی یک دال دوطرفه

میلگردگذاری برای انتقال برش در سطح پایینی دال

در درز سرد بین دیوار و زیر دال، الزامات میلگردگذاری برش اصطکاکی را می توان در طول المان عمودی سیستم باربرجانبی، با استفاده از تمام میلگردهای عمود بر صفحه برشی که در این روش ساخت شامل میلگردهای دوخت (خواه با میلگردهای پایینی دال وصله شده باشند یا خیر) و میلگردگذاری عمودی دیوار می شود، تامین کرد. به دلیل اینکه میلگردهای قائم دیوار علاوه بر خمش و نیروی محوری، نیروی برشی را نیز تحمل می کنند، نیروهای کششی آنها ممکن است قابل چشم پوشی نباشد بنابراین، معمولاً از میلگردهای عمودی دیوار به منظور میلگردگذاری برش اصطکاکی استفاده نمی شود گرچه منعی ندارد.

در صورتی که از میلگردهای دوخت استفاده شده باشد، سطح مقطع میلگرد دوخت مورد نیاز از رابطه زیر محاسبه می شود:

$$A_{s(dowel)} \geq \frac{V_{u(total)}/l_w}{\phi \mu f_y}$$

مطابق آیین نامه، بتن سخت شده باید تمیز، عاری از موارد آلوده کننده چرب، و مضرس شده حداقل با دامنه ۷ میلی متر باشد در غیر اینصورت باید از کلید برشی استفاده کرد. به این ترتیب می توان μ را برابر یک در نظر گرفت.

میلگرد گذاری برای انتقال برش در سطح بالایی دال

در درز سرد بین دیوار و سطح بالایی دال، الزامات میلگردگذاری برش اصطکاکی را باید با استفاده از میلگردهای عمودی دیوار که از صفحه برش عبور می کنند تامین کرد. در صورتی که $V_{u,above}$ نیروی برشی ضریبدار در دیوار بالای دال باشد، مساحت میلگرد برش اصطکاکی از رابطه زیر محاسبه می شود:

$$A_{vf} \geq \frac{V_{u(above)}/l_w}{\phi \mu f_y}$$

در صورتی که نیروی کششی میلگردهای عمودی دیوار قابل چشم پوشی نباشد، مساحت کلی میلگردگذاری عمودی گذرنده از اتصال باید مطابق رابطه زیر باشد:

$$A_{l(total)} \geq \frac{V_{u(above)} l_w}{\phi \mu f_y} + A_l$$

که A_l میلگردگذاری عمودی دیوار برای سایر تلاش هاست.

ب. میلگردگذاری مورد نیاز برای انتقال برش بین دیافراگم و جمع کننده

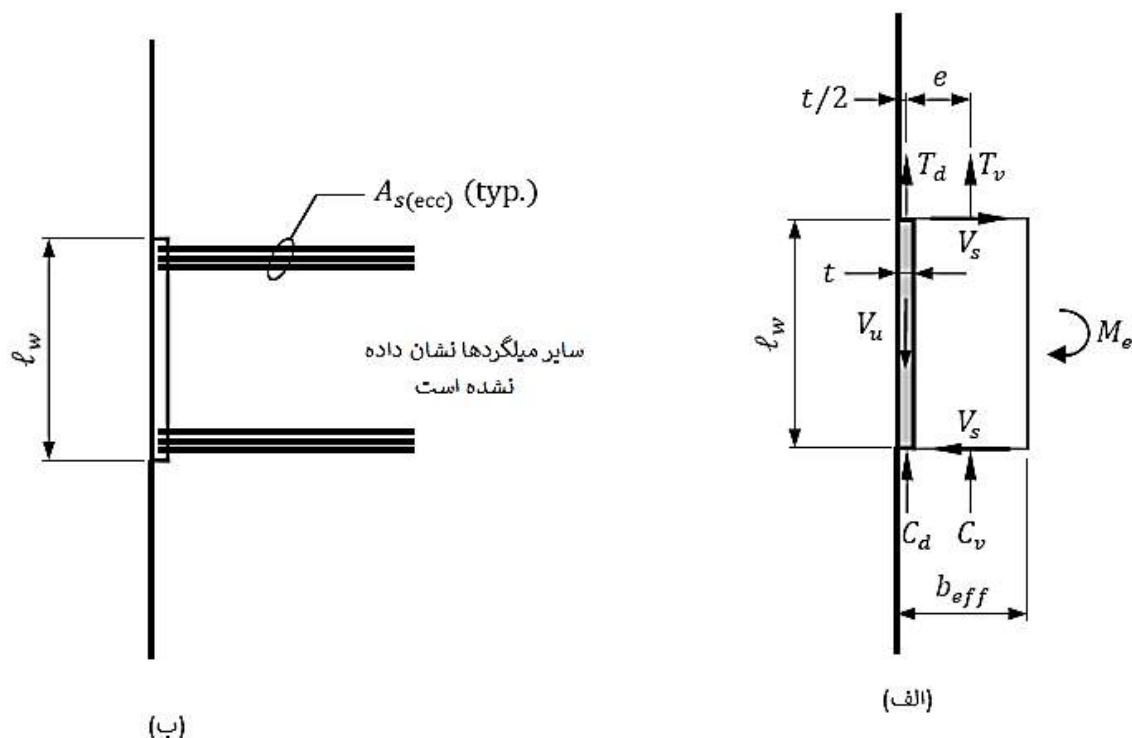
در بیشتر حالات میلگردگذاری دال به تنهایی برای تامین ضوابط مربوط به برش اصطکاکی بین دیافراگم و جمع کننده کافی می باشد. صرفنظر از روش اجرا و عرض جمع کننده نسبت به ضخامت دیوار، می توان از رابطه زیر برای تعیین A_{slab} مساحت میلگردگذاری مورد نیاز برای مقاومت در برابر V_u در طول جمع کننده استفاده کرد:

$$A_{slab} \geq \frac{V_u / l}{1.4 \phi f_y}$$

در این معادله، l طول کلی دیافراگم در جهت تحلیل می باشد. با توجه به اینکه جمع کننده قسمتی از دال می باشد یا مستقلاً از تیر به این منظور استفاده می شود، و بتن ریزی این جزء همزمان با بقیه دال انجام می شود از $\mu = 1.4$ استفاده شده است.

۵-۴-۴ میلگردگذاری مورد نیاز مربوط به برون محوری نیروهای جمع کننده

هنگامی که عرض جمع کننده بیش از عرض اجزای عمومی سیستم باربر جانبی باشد، در اثر نیروهای T_v و C_v که دارای خروج از مرکزیت نسبت به محور المان های عمودی هستند، لنگر خمشی داخل صفحه ای در قسمتی از دیافراگم که مجاور المان های عمودی است ایجاد می شود (شکل ۵۹)



شکل ۵۹. الف. نیروهای داخلی ایجاد شده در دیافراگم برای حالتی که جمع کننده عریض تر از المان عمودی باشد. ب. میلگردگذاری کششی مورد نیاز برای حالتی که جمع کننده عریض تر از المان عمودی باشد

نیروهای داخلی وارده بر دیافراگم جسم-آزاد دیافراگم مجاور دیوار در شکل ۵۹ نشان داده شده است. لنگر خمشی مورد بحث این بخش، M_e مربوط به این نیروهای داخلی را می توان با استفاده از معادله زیر تقریب زد:

$$M_e = (T_v + C_v)e - V_s l_w$$

در این معادله، e فاصله بین نیروهای T_v و C_v و محور دیوار (که در حالتی که میلگردها به صورت یکنواخت روی عرض موثر توزیع شده باشد، برابر است با $b_{eff}/2$) و V_s مقاومت برشی میلگردگذاری دیافراگم ($V_c = 0$) به دلیل وجود نیروی کششی (براساس معادله زیر است):

$$V_s = A_{cv} \rho_t f_y$$

مساحت دیافراگم A_{cv} برابر است با حاصلضرب طول دال ($b_{eff} - t$) در ضخامت دیوار و ρ_t نسبت میلگرد دال در راستای موازی با V_s می باشد.

مساحت میلگردگذاری کششی $A_{s(ecc)}$ که برای مقاومت در برابر M_e مورد نیاز است با استفاده از رابطه زیر محاسبه می شود:

$$A_{s(ecc)} = \frac{M_e / 0.95 l_w}{\phi f_y}$$

که $\phi = 0.9$ می باشد. این میلگردها عمود بر وجه دیوار در دو سر دیوار قرار داده می شود و باید در دال و دیوار مهار شود (شکل ۵۹-ب)

۵-۴-۵- میلگردگذاری جمع کننده ها

الف. مقدمه

مطابق ضوابط بند aci 22.4 جمع کننده ها به صورت اعضای کششی، فشاری یا هر دو -در مورد اعضای که تحت تلاش های محوری یا محوری-خمشی هستند- طراحی می شوند. چگونگی و میزان میلگردگذاری بسته به اینکه (۱) نوع جمع کننده چه باشد (قسمتی از دال باشد یا تیر مورد استفاده قرار گرفته باشد)، و (۲) عرض جمع کننده نسبت به عرض جزء عمودی سیستم باربر لرزه ای چه باشد ضوابط مختلفی خواهد داشت که در بخش های این قسمت مورد بررسی قرار می گیرد.

ب. دال ها

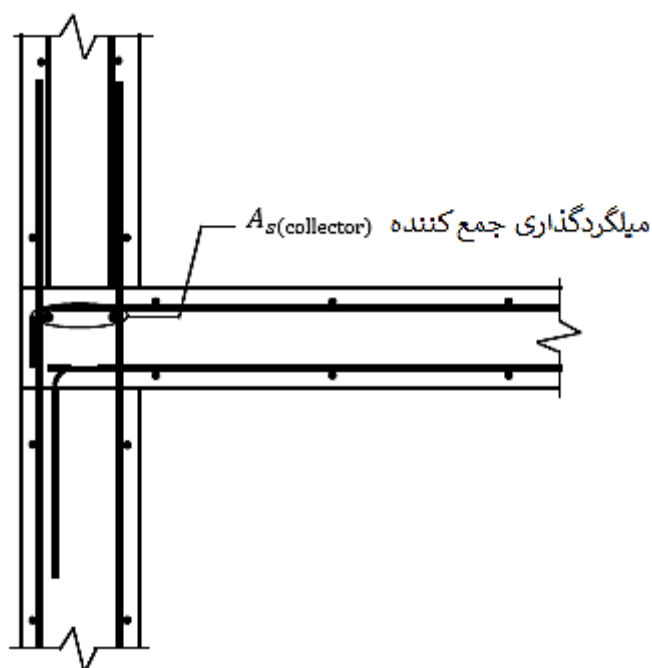
عرض دال برابر با عرض المان های عمودی در سیستم باربرلرزه ای باشد

در صورتی که از دال به عنوان جزء جمع کننده استفاده شده باشد و عرض دال نیز با عرض المان عمودی سیستم باربرلرزه ای یکسان باشد، تمام نیروهای کششی و فشاری محوری ضریبدار مربوط به نیروهای داخل صفحه دیافراگم مستقیماً به دوسر المان های عمودی منتقل می شود. مساحت میلگردگذاری طولی $A_{s(collector)}$ که برای مقاومت در برابر نیروی کششی ضریبدار T_u مورد نیاز است با استفاده از معادله زیر محاسبه می شود:

$$A_{s(collector)} = \frac{T_u}{\phi f_y}$$

که برای کشش مقدار ϕ برابر ۰.۹ خواهد بود. این میلگرد به میلگردگذاری خمشی موجود در دال اضافه می شود.

اندازه و تعداد میلگردهای طولی جمع کننده باید با در نظر گرفتن ابعاد مقطع دال و فاصله یا نوع میلگردهای سیستم باربرجانبی تعیین شود. استفاده از میلگردهای طولی بزرگ یا تعداد زیادی میلگرد کوچک ممکن است مشکلاتی در اجرا ایجاد نماید. میلگردهای جمع کننده باید در قسمت داخلی دال (زیر لایه بالایی و/یا روی لایه پایینی میلگردهای خمشی، هر کدام میسر باشد) قرار داده شود تا لنگر ناشی از نیروهای محوری در این میلگردها حداقل شود (شکل ۶۰). جزییات خلاصه شده در جدول ۲ این بخش باید به هنگام تهیه جزییات اجرایی رعایت شود.



شکل ۶۰. میلگردگذاری طولی در یک جمع کننده هم عرض با المان عمودی

میلگردگذاری طولی باید در امتداد اجزاء عمودی سیستم باربر لرزه ای مطابق ضوابط aci 12.5.4.3 ادامه داده شوند. شکل R12.5.4.3 آیین نامه چگونگی انتقال نیرو از جمع کننده به ستون های یک قاب خمشی را نشان داده است. بسته به میزان T_u بخشی از میلگردهای جمع کننده در تمام طول قاب خمشی ادامه داده می شود و بخشی دیگر که به آن نیاز نباشد قطع می گردد. میلگردهایی که قطع می شوند باید حداقل برای طول مهاری کششی l_d مهار شوند.

برای حالت مربوط به نیروهای فشاری محوری، نیروی فشاری ضریبدار C_u باید کمتر یا مساوی با مقاومت فشاری محوری طرح با خروج از مرکزیت صفر باشد ϕP_0 :

$$C_u \leq \phi P_0 = \phi [0.85f'_c(A_g - A_s) + A_s f_y]$$

در این معادله، ϕ برای مقاطع کنترل شده با فشار، ۰.۶۵ می باشد، A_g برابر با حاصلضرب ضخامت دال در عرض عضو عمودی سیستم باربر لرزه ای و A_s مساحت میلگردگذاری طولی سطح A_g می باشد. ضوابط مربوط به مقاومت طرح فشاری به ندرت حاکم می شود.

در صورتی که تنش فشاری کلکتور از $0.2f'_c$ تجاوز کند، میلگردگذاری عرضی جمع کننده ها باید ضوابط Aci 18.12.7.5 را تامین نماید (این حد در صورت استفاده از ضریب بزرگنمایی برای نیروهای طراحی $0.5f'_c$ خواهد بود). احتمالاً به دلیل نیروهای لرزه ای بزرگ نتوان از دال هم عرض با عضو سیستم باربر جانبی به عنوان جمع کننده استفاده کرد و ضرورت استفاده از دال با عرض بیشتر از عرض سیستم باربر جانبی یا تیر به جای آن، ایجاد شود. در ادامه راجع به این گزینه ها بحث خواهد شد.

در نواحی وصله یا مهار، ضوابط بیان شده در Aci 18.12.7.6(a) یا (b) باید تامین شود. هدف از این ضوابط، کاهش احتمال کماتش میلگردگذاری طولی و فراهم کردن طول مهاری مناسب در این نواحی است. با توجه به دشواری میلگردگذاری عرضی بیان شده در Aci 18.12.7.6(b)، احتمالاً نیاز به تامین ضوابط Aci 18.12.7.6(a) خواهد بود.

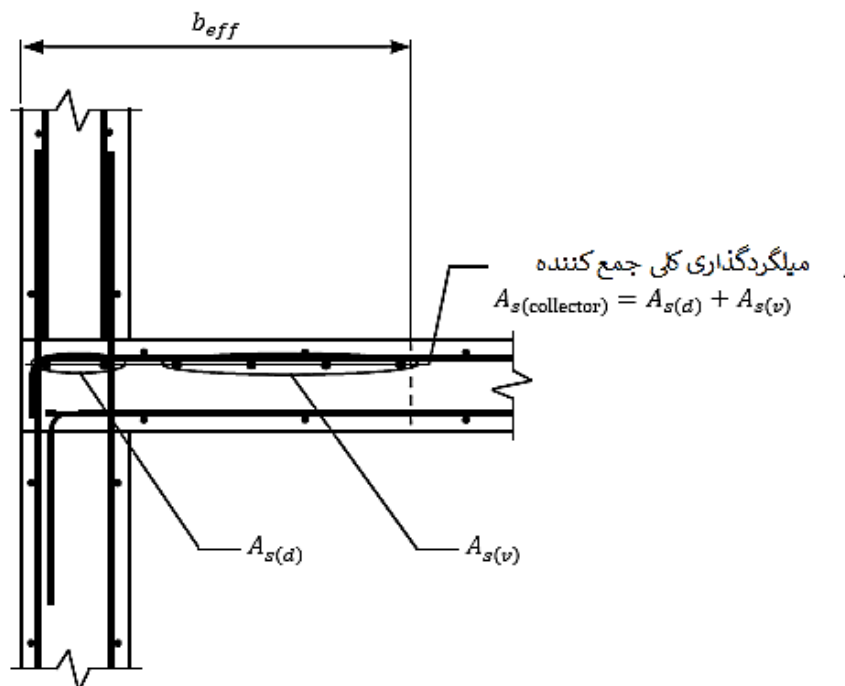
عرض دال بیش از عرض المان های عمودی در سیستم باربر لرزه ای باشد

به دلایل اجرایی یا طراحی ممکن است به جمع کننده هایی که عرض آنها بیش از عرض المان های عمودی سیستم باربر لرزه ای است، نیاز باشد. در این روش فرض می شود قسمتی از کشش محوری ضریب دار کلی جمع کننده، T_u مستقیماً به دو سر المان عمودی منتقل می شود (T_d) و بخش دیگر، T_v نیز به صورت برش اصطکاکی در طول جزء عمودی سیستم باربر لرزه ای منتقل شود.

مساحت کلی میلگردگذاری کششی طولی، $A_{s(collector)}$ که برای تحمل T_u مورد نیاز است را می توان با استفاده از معادله زیر محاسبه کرد:

$$A_{s(collector)} = \frac{T_u}{\phi f_y}$$

که برای کشش مقدار ϕ برابر ۰.۹ خواهد بود. این میلگرد به میلگردگذاری خمشی موجود در دال اضافه می شود. نیروی محوری T_d و میلگردگذاری متناظر آن $A_{s(d)}$ در عرض المان عمودی با در نظر گرفتن محدودیت های طرح و اجرا انتخاب می شود. پس از اینکه اندازه و تعداد میلگردها بر اساس $A_{s(d)}$ انتخاب شد، میلگرد مورد نیاز در عرض موثر دال بیرون از عرض المان عمودی سیستم باربر جانبی، $A_{s(v)}$ ، برابر خواهد بود با مقدار $A_{s(collector)}$ منهای مساحت میلگردهای موجود در عرض المان عمودی سیستم باربر جانبی. میلگردگذاری $A_{s(v)}$ معمولاً به صورت یکنواخت در عرض موثر جمع کننده توزیع می شود (شکل ۶۱)



شکل ۶۱. میلگردگذاری طولی جمع کننده هنگامی که عرض آن بیش از المان عمودی سیستم باربر جانبی است

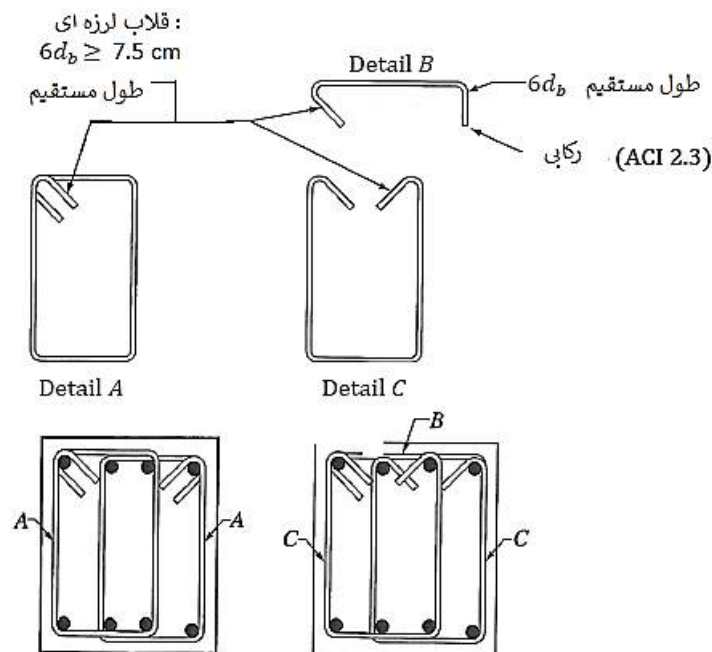
پس از طرح کششی باید با مساحت های A_g و A_s مربوط به هر قسمت، مقاومت فشاری محوری طرح برای C_d ، C_v کنترل شود.

همانطور که اشاره شد، ضوابط مربوط به میلگردگذاری عرضی بیان شده در Aci 18.12.7.5 باید برای هر قسمتی که تنش فشاری جمع کننده از $0.2f'_c$ (این حد در صورت استفاده از ضریب بزرگنمایی برای نیروهای طراحی $0.5f'_c$ خواهد بود) تجاوز کند، رعایت شود. در نواحی وصله یا مهار، ضوابط بیان شده در Aci 18.12.7.6(a) یا (b) باید تامین شود. هدف از این ضوابط، کاهش احتمال کمایش میلگردگذاری طولی و فراهم کردن طول مهاری مناسب در این نواحی است. با توجه به دشواری میلگردگذاری عرضی بیان شده در Aci 18.12.7.6(b)، احتمالا نیاز به تامین ضوابط Aci 18.12.7.6(a) خواهد بود.

ج. تیرها

در صورتی که از تیرها به عنوان جمع کننده استفاده شود لازم است برای اثرات خمشی، برشی و پیچشی و نیروی محوری ترکیبات بارگذاری مختلف طراحی شوند. عمدتاً طراحی میلگردهای طولی این تیرها با استفاده از منحنی های اندرکنش مشابه ستون ها انجام می شود گرچه ضوابط بیان شده در مورد جمع کننده های عریض تر از عضو قائم سیستم باربرجانبی در این مورد نیز قابل استفاده است. همانطور که در بخش مذکور بیان شد، الزامات بیان شده در بخش Aci 18.12.7.5 باید برای هر قسمتی که تنش فشاری جمع کننده از $0.2f'_c$ (این حد در صورت استفاده از ضریب بزرگنمایی برای نیروهای طراحی $0.5f'_c$ خواهد بود) تجاوز کند، رعایت شود. تنش فشاری جمع کننده با استفاده از نیروهای فشاری ضریب دار ترکیب شده و یک مدل الاستیک براساس سطح مقطع کلی جمع کننده محاسبه می شود.

میلگردگذاری عرضی مورد نیاز بیان شده در Aci 18.12.7.5 هر جا که تنش فشاری از حد مرزی فوق الذکر بیشتر شود، باید به صورت خاموت بسته (دورگیر) باشد. شکل ۶۲ مثالهایی از خاموت های بسته ای هستند که منطبق بر ضوابط بند مذکور هستند.

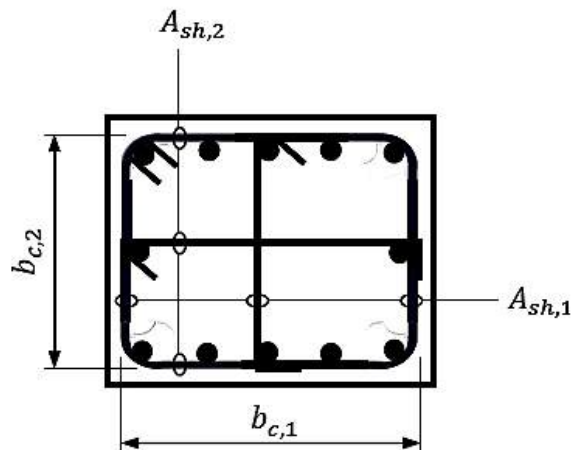


شکل ۶۲. مثالهایی از خاموت بسته (دورگیر)

هنگامی که از خاموت های بسته مستطیل شکل استفاده می شود، مساحت مورد نیاز میلگردگذاری عرضی، A_{sh} با استفاده از رابطه زیر که در جدول aci 18.12.7.5 بیان شده است محاسبه می شود:

$$A_{sh} \geq 0.09 s b_c \frac{f'_c}{f_y}$$

در این معادله، s فاصله بین میلگردگذاری عرضی، و b_c بعدی از مقطع جمع کننده است که از بیرون به بیرون میلگردگذاری عرضی اندازه گیری می شود. به هنگام محاسبه A_{sh} باید از اندازه مناسب b_c استفاده شود. این موارد در شکل ۶۳ نشان داده شده است.



$$A_{ch} = b_{c,1} \times b_{c,2}$$

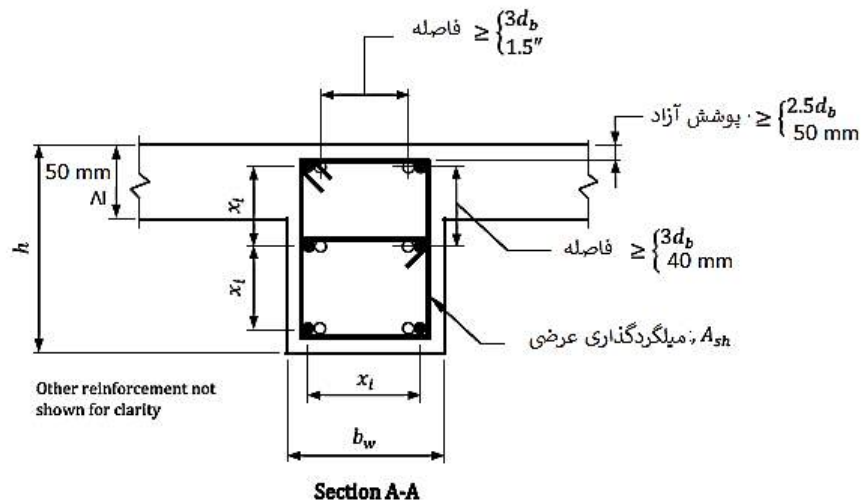
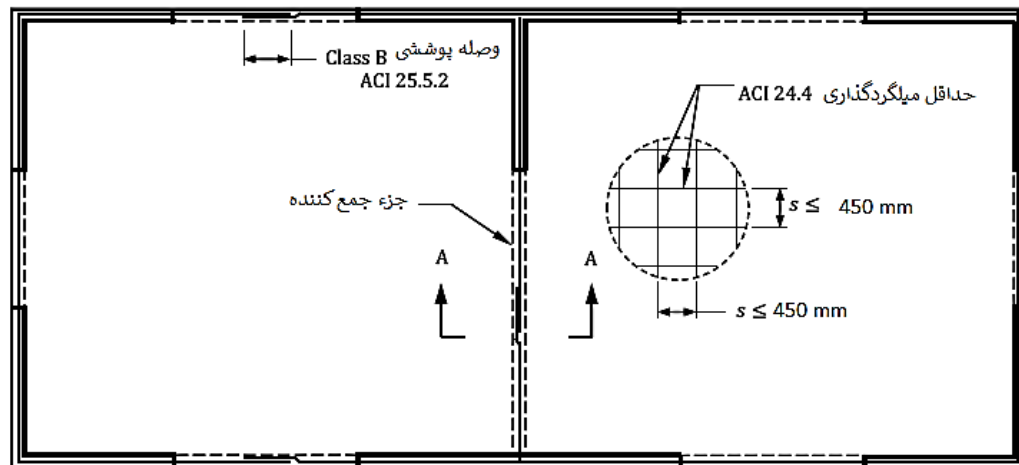
شکل ۶۳. ابعاد هسته محصور شده تیرها برای ضوابط Aci 18.12.7.5

نیازی به میلگردگذاری عرضی مطابق Aci 18.12.7.5 برای مقاطعی که تنش فشاری آنها کمتر از $0.15f'_c$ یا $0.4f'_c$ برای حالتی که نیروهای جمع کننده با ضریب بزرگنمایی Ω_0 افزایش داده شده باشد. به این منظور می توان مساحت جمع کننده را با استفاده از رابطه زیر محاسبه کرد:

$$A_g \geq \frac{C_y}{0.15f'_c}$$

(مخرج کسر $0.4f'_c$ است برای حالتی که نیروهای جمع کننده با ضریب بزرگنمایی Ω_0 افزایش داده شده باشد). در نواحی وصله یا مهار، ضوابط بیان شده در Aci 18.12.7.6(a) یا (b) باید تامین شود. هدف از این ضوابط، کاهش احتمال کمانش میلگردگذاری طولی و فراهم کردن طول مهاری مناسب در این نواحی است. با توجه به دشواری میلگردگذاری عرضی بیان شده در Aci 18.12.7.6(b)، احتمالاً نیاز به تامین ضوابط Aci 18.12.7.6(a) خواهد بود.

ضوابط مربوط جمع کننده ها در شکل ۶۴ آمده است.



تنش فشاری	A_{sh} میلگردگذاری عرضی	s فاصله
$> 0.2f'_c$	$A_{sh} \geq 0.09sb_c f'_c / f_{yt}$	$s \leq \begin{cases} (h \text{ و } b_w) / 3 \\ 6d_b \\ s_o \end{cases}$ $100 \text{ mm} \leq s_o = 100 + [(350 - h_x) / 3] \leq 150 \text{ mm}$ $h_x = \text{حداکثر } x_l \leq 350 \text{ mm}$
$< 0.15f'_c$	$A_{sh} \geq \begin{cases} 0.35 b_w s / f_{yt} \\ 0.062 \sqrt{f'_c} (b_w s / f_{yt}) \end{cases}$	$s \leq \text{طبق ACI 22.5}$ حداکثر فاصله بیان شده در ACI Table 9.7.6.2.2

مقدار تنش فشاری در صورت بزرگنمایی نیروهای جمع کننده افزایش می یابد

شکل ۶۴. ضوابط مربوط به جمع کننده ها در ساختمان های با اهمیت زیاد و خیلی زیاد

فصل دوم. کاربرد نرم افزار ETABS و SAFE در طراحی دال وافل

۱. مقدمه

معرفی. در این فصل و با هدف به کارگیری مفاهیم بیان شده در فصل اول، مراحل طراحی با کمک نرم افزارهای CSI با استفاده از یک مثال نمونه بررسی خواهیم کرد. همانطور که در مقدمه کتاب ذکر شد، جزییات مراحل را می توان از طریق ویدئوهای تهیه شده پیگیری کرد. تکیه اصلی روی اجزای مربوط به سقف وافل، مدلسازی و طراحی آنهاست و به سایر جزییات اشاره ای گذرا خواهد شد. مراحل طراحی یک سازه دارای دال وافل معمولاً به شرح زیر می باشد:

- مدلسازی اولیه
- کنترل های سرویس: خیز دال
- طراحی و کنترل سیستم باربرجانبی
- طراحی نهایی دال
- کنترل های سرویس: ارتعاش
- طراحی اجزای دیافراگم

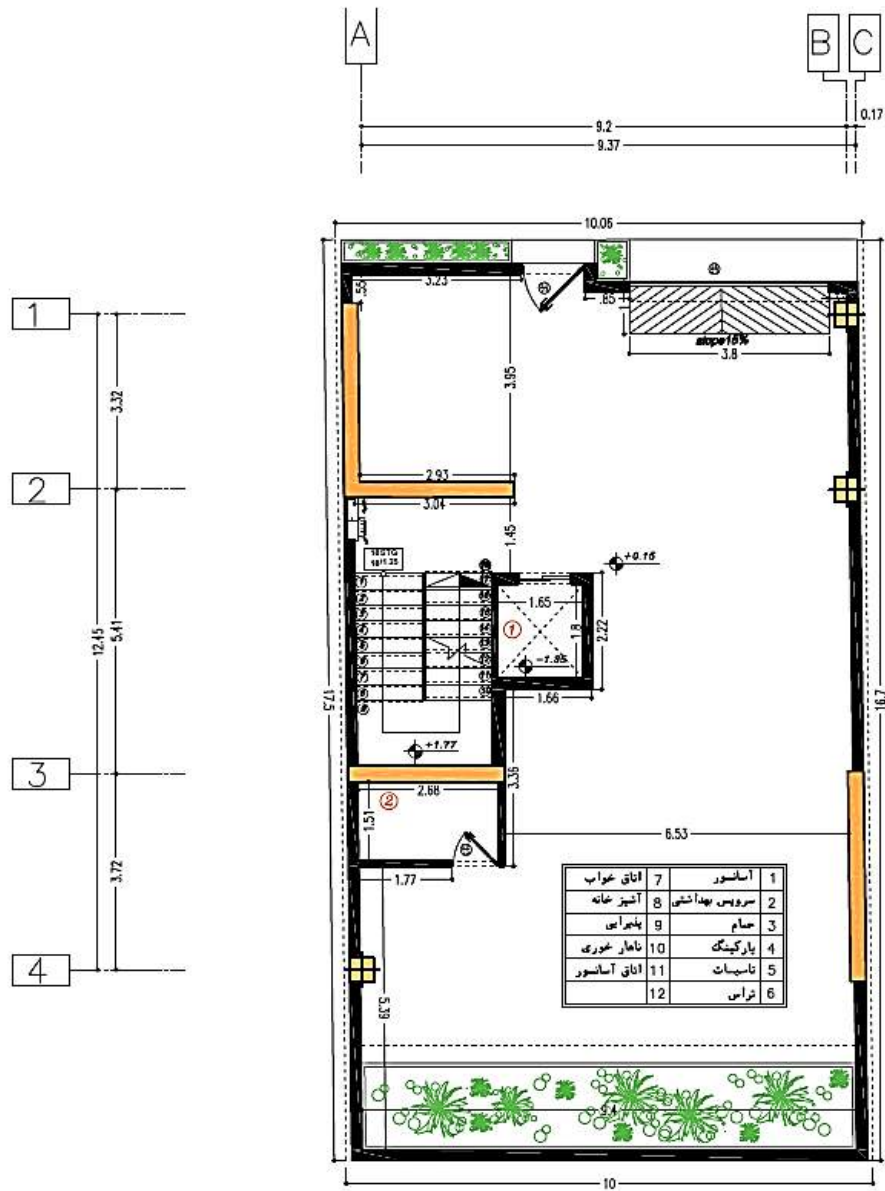
شکل ۱ و ۲ پلان معماری پارکینگ و طبقات ساختمان را نشان می دهد.

محل دیوارهای برشی و طول آنها براساس ملاحظات معماری انتخاب شده است. علاوه بر تجربه قبلی طراح، روابطی برای انتخاب طول تقریبی دیوارهای برشی وجود دارد که موضوع این راهنما نمی باشد. **ضخامت اولیه دیوارهای برشی ۳۰۰ میلی متر** در نظر گرفته شده است که از حداقل آیین نامه ای بیشتر است. **ابعاد اولیه ستون های** برای این ساختمان چهارطبقه ۴۵۰ در ۴۵۰ میلی متر انتخاب شده است. **محل ساخت** ساختمان شهر بوشهر با خطر لرزه خیزی زیاد می باشد. **تیپ لرزه ای خاک محل** احداث III می باشد.

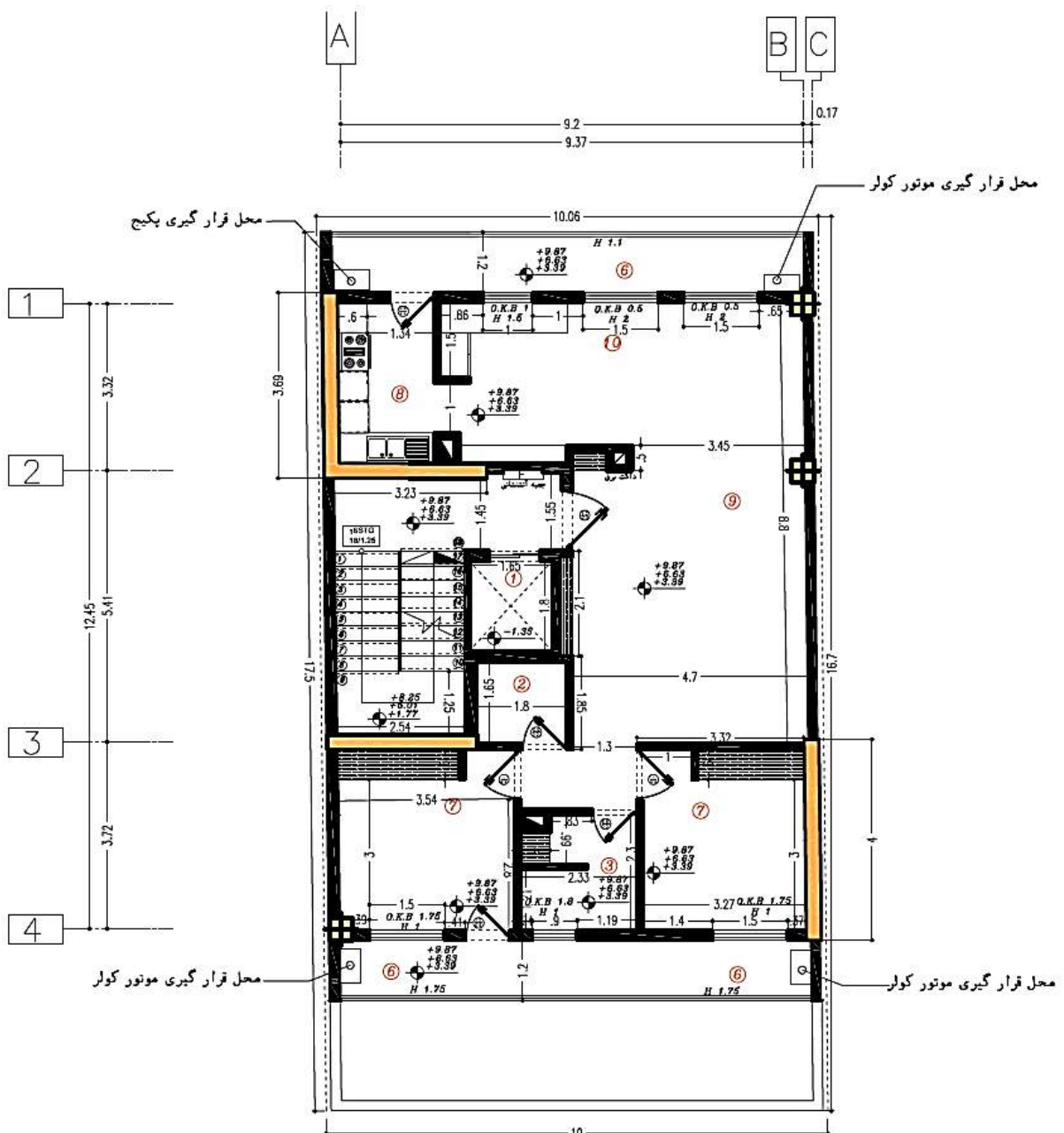
ب. مشخصات عمومی مصالح. مشخصات عمومی مصالح مورد استفاده در این پروژه در جدول ۱ بیان شده است.

جدول ۱. مشخصات مصالح

واحد	مقدار	مشخصه
kN/m^3	25	وزن واحد حجم بتن، W_c
MPa	23500	مدول ارتجاعی بتن، E_c
-	0.20	ضریب پواسون بتن، ν_c
MPa	25	مقاومت فشاری بتن، f_c
MPa	400	مقاومت تسلیم میلگرد طولی، f_y
MPa	300	مقاومت تسلیم میلگرد برش، f_{yx}
MPa	200000	مدول ارتجاعی فولاد، E_s



شکل ۱. پلان معماری پارکینگ (همکف)



شکل ۲. پلان معماری تیپ طبقات

ج. بارگذاری ثقیلی. از آنجا که برنامه قادر است وزن اسکلت را محاسبه کند، در اینجا به هنگام محاسبه بارمرده سقف ها فقط وزن نازک کاری محاسبه می شود و محاسبه وزن قسمت سازه ای به برنامه واگذار می شود. در جدول ۲ خلاصه بارگذاری قسمت های مختلف نازک کاری و سفت کاری بیان شده است.

جدول ۲. جزییات بارها

عنوان	مقدار	توضیح
بار مرده بام	۲۷۰ کیلوگرم بر مترمربع	بدون احتساب سازه
بار مرده طبقات	۲۵۶ کیلوگرم بر مترمربع	بدون احتساب سازه
دیوار بیست سانتی با نما	۳۰۰ کیلوگرم بر مترمربع	با احتساب بیست درصد بازشو ۲۴۰ کیلوگرم بر مترمربع
دیوار بیست سانتی بدون نما	۲۱۰ کیلوگرم بر مترمربع	
بارمعالل تیغه بندی	۱۰۰ کیلوگرم بر مترمربع	
بارمرده تیرهای پاگرد راه پله	۱۶۰۰ کیلوگرم بر متر	
بارزنده تیرهای پاگرد راه پله	۱۰۰۰ کیلوگرم بر متر	
بارگسترده زنده کف طبقات	۲۰۰ کیلوگرم بر مترمربع	
بارگسترده زنده کف راه پله	۵۰۰ کیلوگرم بر مترمربع	
بار گسترده زنده بام	۱۵۰ کیلوگرم بر مترمربع	بار برف ندارد
بار زنده تراس	۳۰۰ کیلوگرم بر مترمربع	

- معمولاً در سقف وافل از کاذب استفاده نمی شود ولی در اینجا حدود ۳۵ کیلوگرم بر مترمربع به این منظور در نظر گرفته شده است.

د. سیستم سازه ای. سیستم سازه، سیستم دیوار باربر و از نوع دیوار برشی ویژه بتنی می باشد. ضریب رفتار این سیستم ۵ می باشد.

۲. مدلسازی اولیه سازه در برنامه ETABS

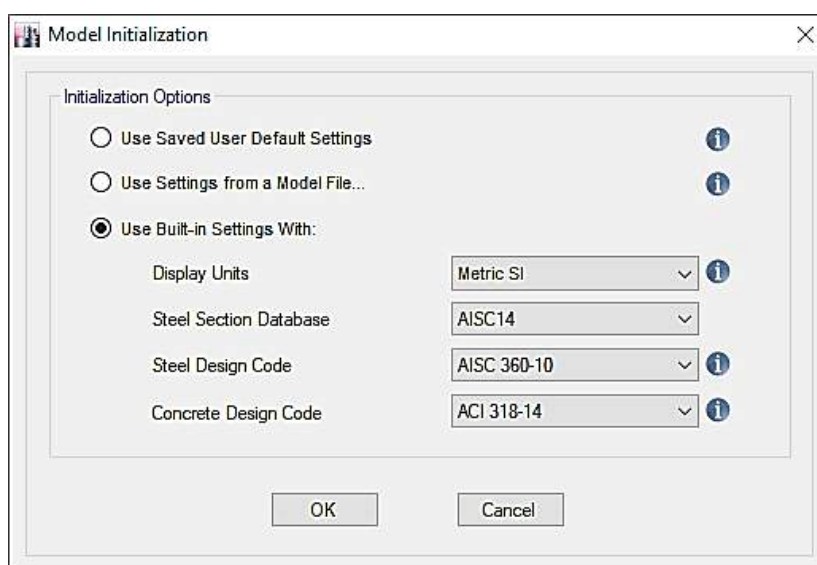
با استفاده از مشخصات اولیه ذکر شده در قسمت ۱ این فصل مدلسازی اولیه هندسه سازه در برنامه ETABS را آغاز می کنیم. فرض شده است که کاربر با اصول مدلسازی در برنامه ETABS آشناست بنابراین از ذکر جزییات غیر ضروری خودداری شده است. اقدامات زیر در برنامه ETABS انجام می شود:

- انتخاب واحد و آیین نامه
- تعریف خطوط راهنما و مشخصات طبقات
- تعریف مشخصات مصالح
- تعریف مقاطع قاب – تیرها و ستون ها
- تعریف مقطع دیوار
- تعریف مقطع دال وافل و توپر
- تعریف الگوهای بار
- تعریف Mass Source

- تنظيم تحليل پي دلتا
- تعريف حالت هاي بار
- تعريف تركيبات بارگذاري
- ترسيم اعضا
- بارگذاري اعضا

۱-۲ - انتخاب واحد و آيين نامه

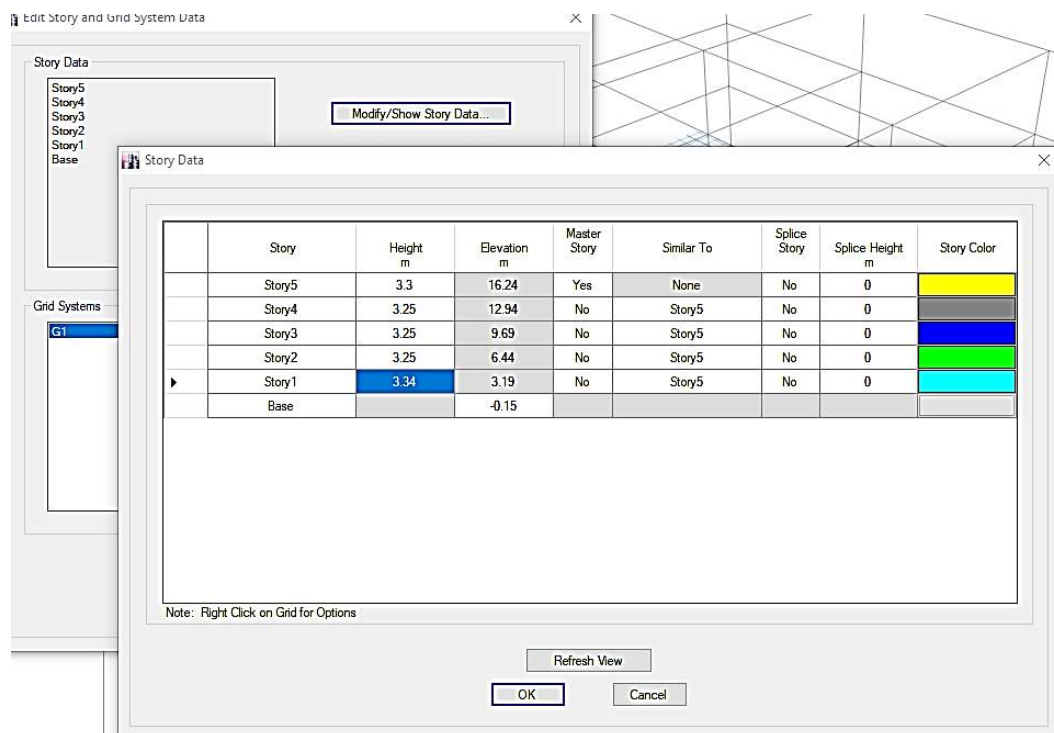
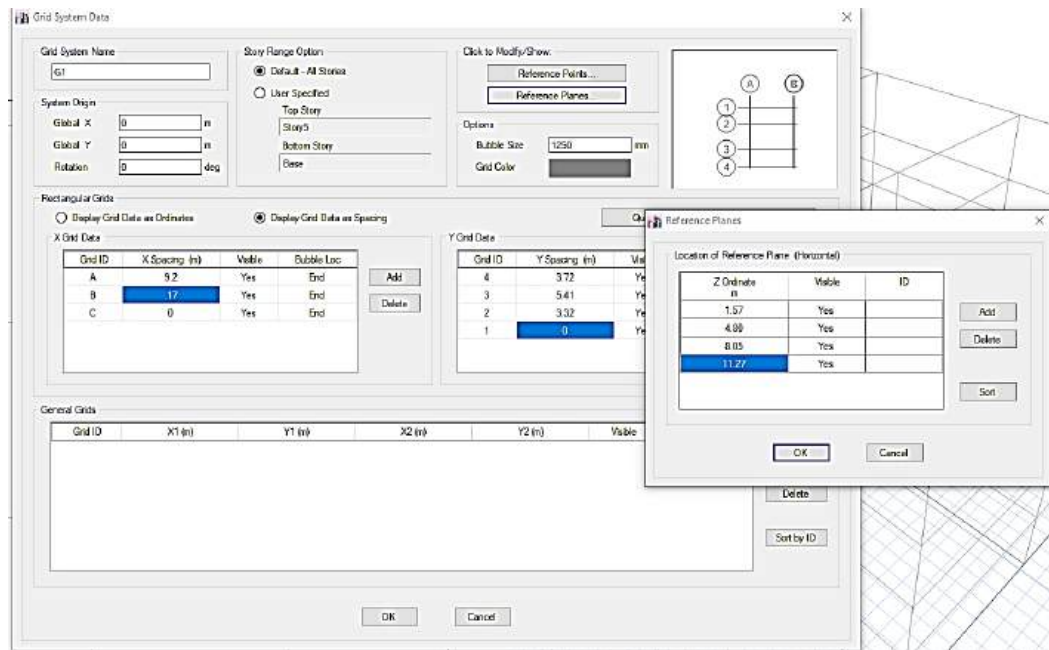
پس از اجراي ETABS تنظيمات اوليه فايل براساس سيستم آحاد متريك و آيين نامه طراحي ACI 318-14 انجام مي شود (شكل ۳)



شكل ۳. تنظيم اوليه مدل

۲-۲ - تعريف خطوط راهنما

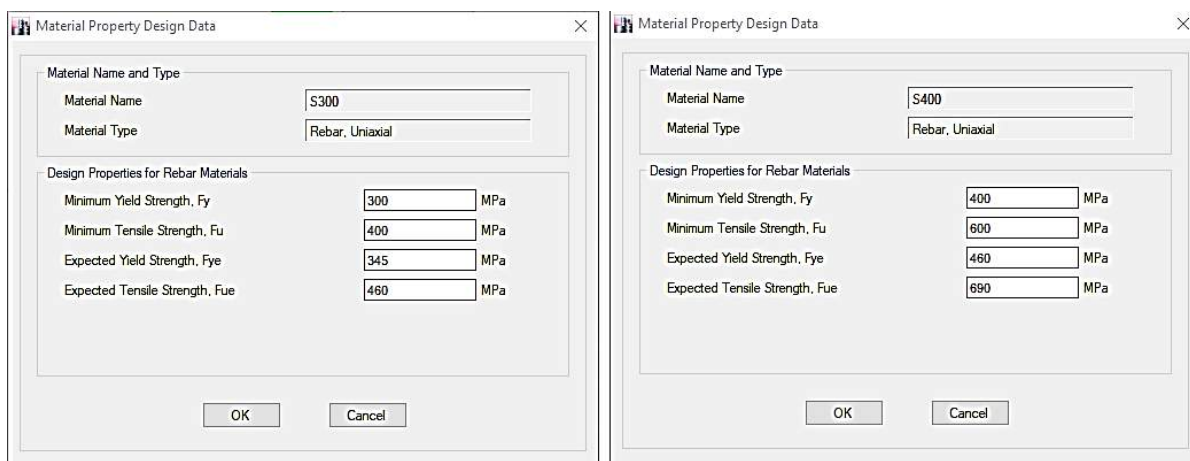
خطوط راهنما (Grid Lines) براساس محورهاي نقشه هاي معماری انتخاب شده اند. ممکن است حين مدلسازی نیاز به محورهاي اضافی احساس شود که به بنا به نیاز به مدل اضافه می شود (شكل ۴). تعريف طبقات و صفحات میان طبقه ای مربوط به پاگر پله نیز در این مرحله انجام شده است.



شکل ۴. تعریف خطوط راهنما ، صفحات مرجع میانی و ترازهای طبقات

۲-۳- تعریف مشخصات مصالح

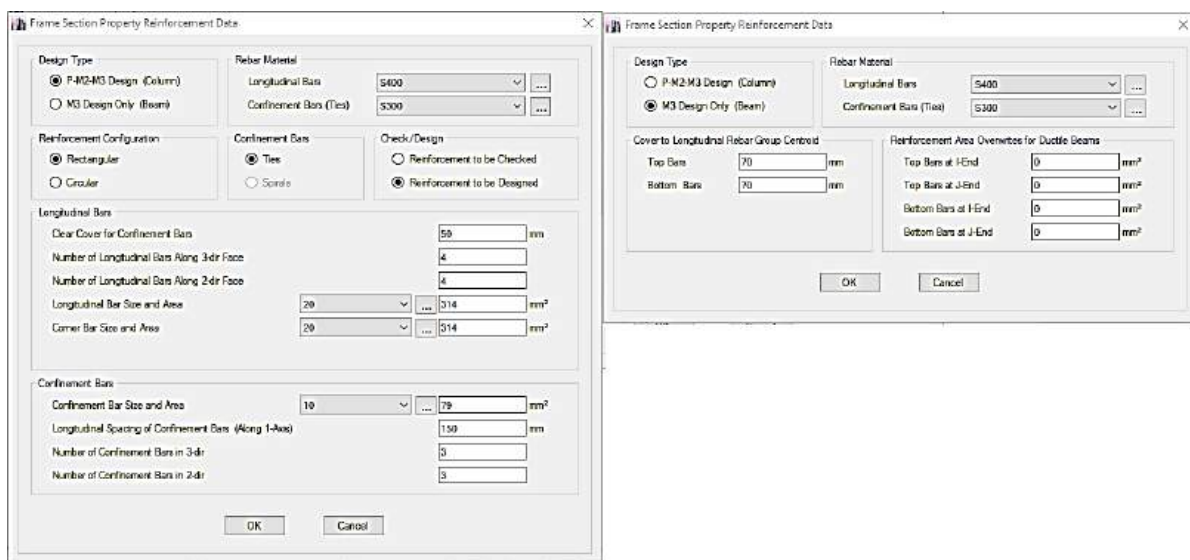
با استفاده از جدول ۱ مشخصات مصالح تعریف می شود. میلگردهای S400 برای میلگردهای طولی، S300 برای میلگردهای عرضی و برشی مورد استفاده قرار می گیرد (به ترتیب معادل AIII و AII). مقاومت مشخصه بتن نیز 25 مگاپاسکال می باشد. مدول الاستیسیته بتن با استفاده از رابطه آیین نامه $E_c = 4700 \sqrt{f'_c}$ برحسب مگاپاسکال محاسبه می شود.



شکل ۵. تعريف مشخصات مربوط به فولاد ميلگردها

۴-۲- تعريف مقاطع قاب (تير و ستون)

در اين مرحله مقاطع تير و ستون تعريف مي شود. فرض اوليه براي مقطع ستون ۴۵۰ در ۴۵۰ ميلي متر مي باشد. پيرامون پلان تير سراسري براي بهبود عملکرد سيستم در نظر گرفته شده است. در اين مرحله ابعاد تير نيز مشابه ستون در نظر گرفته شده است ليكن در مرحله بعد با توجه به تعريف وافل ابعاد آن بررسي مي شود تا از رفتار تيروي نسيبي آن اطمينان حاصل شود.

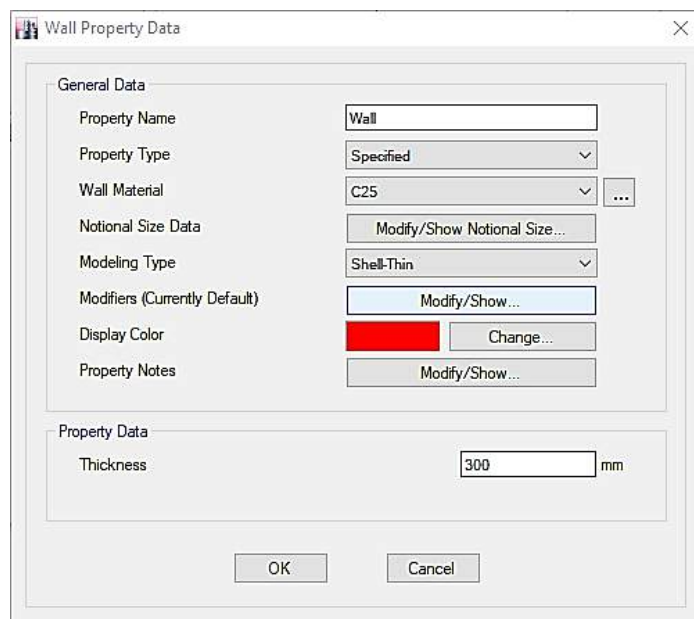


شکل ۶. تعريف تير و ستون

لازم به ذکر است که ممکن است به مقاطع دیگری برای اطراف بازشوها، پاگرد راه پله یا لبه پیش آمدگی نیاز باشد که در حین مدلسازی این مقاطع نیز تعريف خواهد شد.

۵-۲- تعريف مقطع ديوار برشی

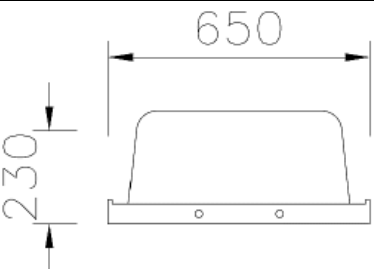
مقطع اوليه ديوار برشی ۳۰۰ ميلي متر در نظر گرفته شده است.



شکل ۷. تعریف مقطع دیوار برشی

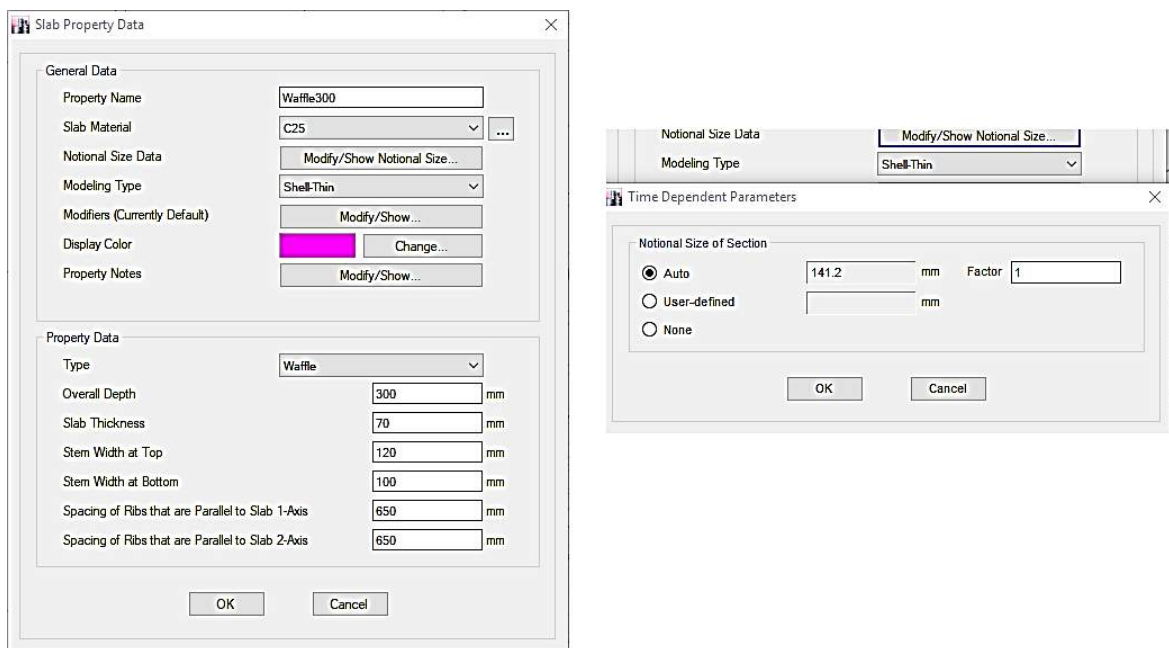
۲-۶- تعریف دال وافل و دال توپر

همانطور که در فصل ۱ ذکر شد با توجه به امکانات سازنده ممکن است قالب های مختلفی برای اجرای وافل وجود داشته باشد. انتخاب نوع قالب با توجه به طول دهانه انجام می شود. در صورتی که تجارب قبلی موجود نباشد این انتخاب ممکن است با ادامه روند طراحی نیاز به تصحیح داده باشد. در پروژه از قالب زیر برای دال وافل استفاده می شود:

	
عرض پاشنه تیرچه	۱۰۰ میلی متر
عرض بالای پاشنه	۱۲۰ میلی متر
فاصله محور به محور تیرچه	۶۵۰ میلی متر
ضخامت دال بالایی	۷۰ میلی متر
کاور دال	۲۵ میلی متر

اعداد فوق با الزامات آیین نامه aci در مورد تیرچه های دوطرفه سازگار می باشد (عرض تیرچه ها از ۱۰۰ میلی متر کمتر نباشد، عمق کلی وافل از ۳.۵ برابر عرض تیرچه تجاوز نکند و فاصله آزاد بین تیرچه ها از ۷۵۰ میلی متر بیشتر نباشد. فصل ۱ را ببینید). بنابراین ضخامت دال توپر ۳۰۰ میلی متر خواهد بود. کفایت این قالب در ادامه مدلسازی روشن می شود. در عمل ممکن است ادامه روند طراحی استفاده از قالب دیگری را الزام نماید (خیز، برش دوطرفه یا پاسخ نهایی هر کدام ممکن است عامل به وجود آورنده نیاز به تغییر قالب باشد)

شکل ۸ تعریف دال وافل با مشخصات فوق را در ETABS نشان می دهد.



شکل ۸. تعريف دال وافل و ضخامت معادل محاسبه شده توسط ETABS براساس وزن

همانطور که در شکل ۸ نشان داده شده است. برنامه ETABS براساس معادل سازی وزن ضخامت معادلی برای دال وافل محاسبه می کند. مطابق آنچه در فصل ۱ بیان شد این ضخامت مناسب نبوده، نیاز به اصلاح دارد. در این مرحله دال توپر به ضخامت ۳۰۰ میلی متر نیز تعريف می شود.

۲-۷- تعريف الگوهای بار

الگوهای بارگذاری مورد استفاده به قرار زیر می باشند:

الگوی بار	شرح	نوع بار
Dead	بار مرده اسکلت	مرده
SDead	بار مرده کفسازی و بار دیوارهای پیرامونی	مرده
LiveF	بار زنده کف طبقات و تراس	زنده
LiveS	بار زنده راه پله	زنده
LiveR	بار بام	زنده
LiveP	بارزنده پارتیشن	زنده
Qx	بار زلزله راستای X	زلزله
Qy	بار زلزله راستای Y	زلزله
Qxn,Qxp	بار زلزله راستای X با خروج از مرکزیت مثبت و منفی	زلزله
Qyn,Qyp	بار زلزله راستای Y با خروج از مرکزیت مثبت و منفی	زلزله
Qz	بار زلزله قائم	زلزله
Mass	بار معادل سازی جرم و بار	متفرقه

با توجه به اینکه هنوز در این مرحله ضریب زلزله محاسبه نشده است، مقدار تقریبی ۰.۱۶۵ استفاده شده است که در ادامه اصلاح خواهد شد.

با استفاده از دستور Define > Load Pattern به تعریف الگوهای بارگذاری فوق می کنیم.



شکل ۹. قسمتی از الگوی بار تعریف شده

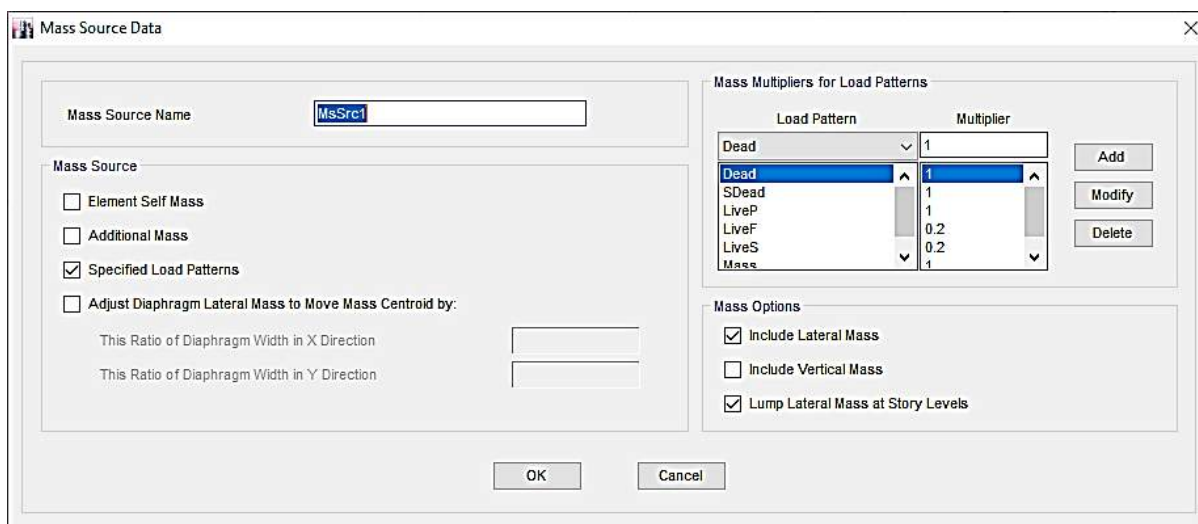
دقت شود که برای SDead ضریب Self-Weight Multiplier برابر صفر اصلاح شود. و نوع بار Qz از نوع Seismic و با الگوی Auto Lateral Load برابر none انتخاب شود. بقیه بارهای زلزله از نوع User Coefficient هستند.

۲-۸ تعریف Mass Source

در ساختمان های مسکونی جرم لرزه ای ساختمان برابر با مجموع بار مرده و بیست درصد بار زنده طبقات محاسبه می شود. به این ترتیب بار مربوط به جرم لرزه ای ساختمان برابر است با:

$$\text{Mass Source} = \text{Dead} + \text{SDead} + \text{LiveP} + 0.2(\text{LiveF} + \text{LiveS}) + \text{Mass}$$

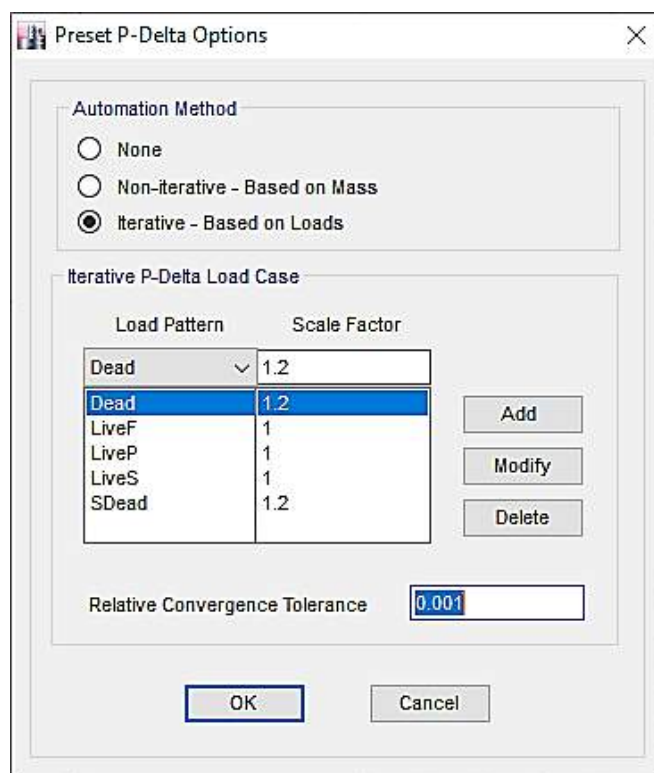
که بار پارتیشن ها به طور کامل در نظر گرفته شده است (آیین نامه ۲۸۰۰). با استفاده از دستور Define > Mass Source جرم لرزه ای مطابق شکل ۱۰ تعریف می شود.



شکل ۱۰. تعريف جرم لرزه ای

۹-۲- تعريف تنظيمات پی دلتا

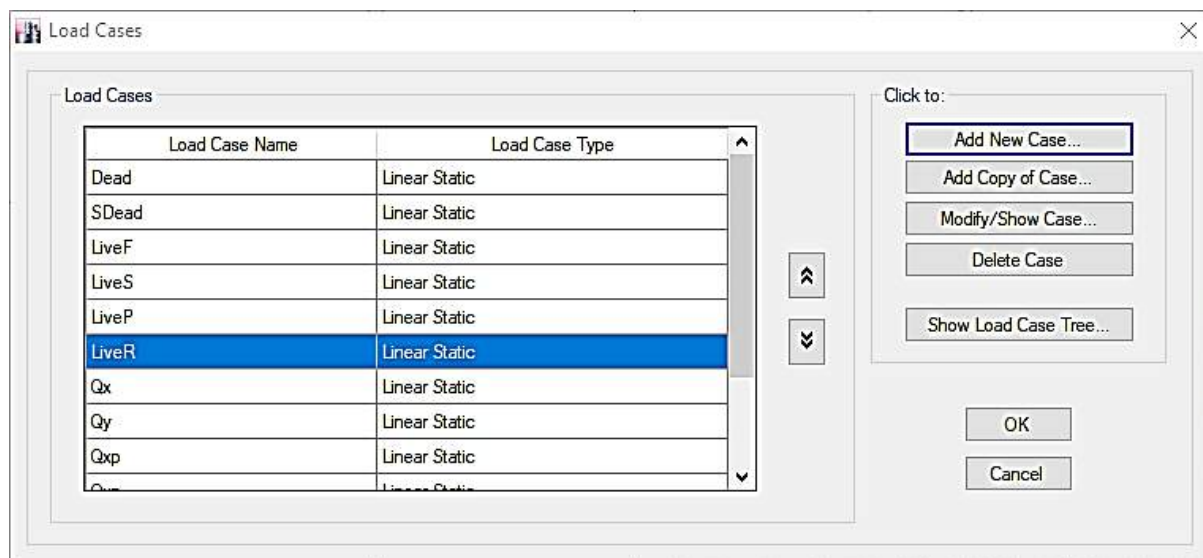
با استفاده از دستور Define > P-Delta Option تنظيمات مربوط به تحليل پی دلتا مطابق شکل ۱۱ فعال می شود.



شکل ۱۱. فعال کردن تنظيمات تحليل P-Delta

۱۰-۲- معرفي حالات بارگذاري

در برنامه ETABS با استفاده از دستور Define > Load Cases حالات بارگذاري مشخص کننده نوع تحليل و تنظيمات مربوطه برای هر الگوی بار تعريف می شود. برنامه به صورت پيش فرض برای تمام الگوهای بار، حالت بارگذاري مربوطه را فعال می کند. با توجه به الگوی Mass فقط برای یکسان سازی جرم و بار استفاده می شود می توان آن را از فهرست حذف حالات حذف کرد.



شکل ۱۲ حالات بارگذاری

۱۱-۲ تعریف ترکیبات بارگذاری

طراحی سازه براساس ترکیب بارهایی انجام می شود که توسط طراح تعریف می گردد. فهرست ترکیب بارهای مورد نیاز مطابق ACI و آیین نامه ۲۸۰۰ به قرار زیر می باشد.

نام	ترکیب بار	توضیح
Q1	$Qx+0.3(Qy+Qz)$	لرزه ای متعامد
Q2	$Qy+0.3(Qx+Qz)$	لرزه ای متعامد
Q3	$Qxp+0.3(Qy+Qz)$	لرزه ای متعامد
Q4	$Qxn+0.3(Qx+Qz)$	لرزه ای متعامد
Q5	$Qyp+0.3(Qx+Qz)$	لرزه ای متعامد
Q6	$Qyn+0.3(Qx+Qz)$	لرزه ای متعامد
Q7	$Qz+0.3(Qx+Qy)$	لرزه ای متعامد
Con1	1.4 (Dead+SDead)	طراحی
Con2	$1.2 (Dead+SDead)+1.6(LiveF+LiveS+LiveP)+0.5LiveR$	طراحی
Con3	$1.2 (Dead+SDead)+0.5(LiveF+LiveS+LiveP)+1.6LiveR$	طراحی
Con4	$1.2 (Dead+SDead)+1.0(LiveF+LiveS+LiveP)+1.0Q1$	طراحی
Con5	$1.2 (Dead+SDead)+1.0(LiveF+LiveS+LiveP)+1.0Q2$	طراحی
Con6	$1.2 (Dead+SDead)+1.0(LiveF+LiveS+LiveP)+1.0Q3$	طراحی
Con7	$1.2 (Dead+SDead)+1.0(LiveF+LiveS+LiveP)+1.0Q4$	طراحی
Con8	$1.2 (Dead+SDead)+1.0(LiveF+LiveS+LiveP)+1.0Q5$	طراحی
Con9	$1.2 (Dead+SDead)+1.0(LiveF+LiveS+LiveP)+1.0Q6$	طراحی
Con10	$1.2 (Dead+SDead)+1.0(LiveF+LiveS+LiveP)+1.0Q7$	طراحی
Con11	$0.9(Dead+SDead)+1.0Q1$	طراحی
Con12	$0.9(Dead+SDead)+1.0Q2$	طراحی

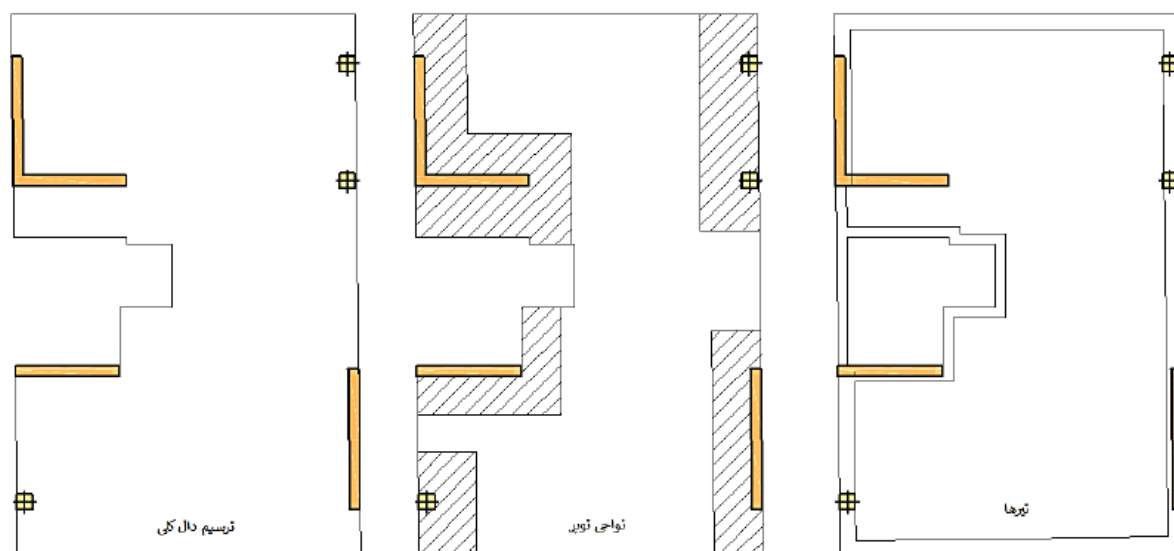
طراحی	$0.9(Dead+SDead)+1.0Q3$	Con13
طراحی	$0.9(Dead+SDead)+1.0Q4$	Con14
طراحی	$0.9(Dead+SDead)+1.0Q5$	Con15
طراحی	$0.9(Dead+SDead)+1.0Q6$	Con16
طراحی	$0.9(Dead+SDead)+1.0Q7$	Con17

علامت منفی حالات بار لرزه ای توسط خود برنامه منظور می شود. ترکیبات بارگذاری از طریق دستور Define > Load Combinations تعریف می شوند. برای ترکیبات Q1 تا Q7 از قسمت Combination Type گزینه Absolute Add را انتخاب نمایید.

۲-۱۲ ترسیم اعضا

برای ترسیم اعضا به ترتیب زیر عمل می کنیم:

- ترسیم عناصر قائم (ستون ها و دیوارها)
- ترسیم دال کلی از نوع وافل
- ترسیم قسمت های توپر
- ترسیم تیرها
- ترسیم بازشوها



شکل ۱۳ ترسیم دال و تیرها

در این مرحله ممکن است علاوه بر محورهای معماری نیاز باشد محورهای کمکی نیز ترسیم شود. مطابق توضیحات ارایه شده در فصل ۱، ابعاد اولیه قسمت های توپر به اندازه ۴ برابر ضخامت دال توپر از هر طرف عنصر قائم ترسیم می شود^{۲۶} (۱۲۰)

²⁶ در سیستم های دال-تیر توصیه می شود به فاصله d از بر تیرها (هر دو طرف برای تیرهای میانی) نیز توپر در نظر گرفته شود تا رفتار برشی بهتری نتیجه شود.

سانتی متر در این ساختمان). کفایت این مقادیر بعداً مورد بررسی قرار می‌گیرد گرچه در بیشتر موارد کافی می‌باشد. برای ترسیم دال می‌توان ابتدا محیط دال را با استفاده از تیر کمکی ترسیم کرد سپس تیرها را با استفاده از دستور Replicate به اندازه نصف ضخامت دیوار یا ستون به لبه افست کرد. و پس از ترسیم دال، تیرهای کمکی مذکور را حذف نمود.

همانطور که بیان شد پیرامون پلان تیر پیش‌بینی می‌شود. این تیر در بهبود رفتار سازه ای و اطمینان از عملکرد مطلوب برشی سقف، دیافراگم و خیز بسیار یاری‌رسان است. بعضی طراحان به اندازه d از بر تیرها را نیز توپر در نظر می‌گیرند که عادت مناسبی است، هرچند در این مرحله از این کار صرف‌نظر شده است مگر اینکه کنترل برش یکطرفه اتخاذ چنین رویکردی را اجتناب‌ناپذیر کند. توجه نمایید که سیستم سازه ای در اینجا دیوار باربر می‌باشد لذا لازم نیست ضخامت تیر به نحوی انتخاب شود که از رفتار تیری اطمینان حاصل گردد، به این ترتیب کنترل برش دو طرفه با وجود تیر در این سازه مورد نیاز خواهد بود (فصل ۱ را ببینید). ابعاد تیر به عنوان تخمین اولیه ۴۵۰ در ۴۵۰ میلی‌متر برای کلیه تیرهای محیطی به جز تیر مجاور بازو راه پله و آسانسور منظور شده است. در این مواضع، عرض تیر به ۳۰۰ میلی‌متر کاهش یافته است. تیر تراز پاگرد هم از همین نوع اخیر انتخاب شده است.

استفاده از محیط ETABS برای ترسیم سیستم‌های دال وافل که شامل نواحی توپر، وافل و بارگذاری مختلف هستند دشوار است. می‌توان با استفاده از اتوکد این روند را بسیار سریع و دقیق انجام داد. مراحل کلی این روش به قرار زیر می‌باشد:

۱. در فایل اتوکد خطوط مرزی دالهای توپر و وافل را ترسیم کنید
۲. خطوط مشخص‌کننده مرز نواحی بارگذاری را ترسیم کنید
۳. کف را به یک فایل جدید منتقل نمایید
۴. کف را مطابق فایل ETABS ستون‌ها طوری جابجا کنید که مختصات هر دو فایل منطبق باشند
۵. کلیه خطوط را به یک لایه (مثلاً لایه صفر) منتقل نمایید
۶. ستون‌ها و دیوارهای برشی را حذف کنید
۵. فایل را به فرمت dxf 2007 ذخیره نمایید
۶. در برنامه ETABS فایل ستون‌ها و دیوارها (تیرها در این مرحله ترسیم نکنید) که تا این مرحله ترسیم شده است با استفاده از دستور File>Import>Dxf file of Floor Plan فایل اتوکد مرحله ۵ را فراخوانی نمایید
۷. در پنجره ای که باز می‌شود، طبقه مورد نظر، واحد مختصات و اسم لایه مربوط به تیرها را انتخاب نمایید
۸. پس از زدن Ok فایل حاصل را ذخیره نمایید
۹. دالهای توپر و وافل را ترسیم نمایید (دالهای مربوط به نواحی بارگذاری مختلف را جدا رسم کنید)
۱۰. کلیه تیرهای کمکی را حذف نمایید.
۱۱. مدل را کنترل نمایید
۱۲. تیرهای اصلی را ترسیم نمایید

با این روش با دقت و سرعت بسیار خوبی قادر خواهید بود هندسه مدل خود را ترسیم نمایید.



شکل ۱۴. هندسه دالها پس از تکمیل در ETABS

فیلم ترسیم دال به کمک اتوکد

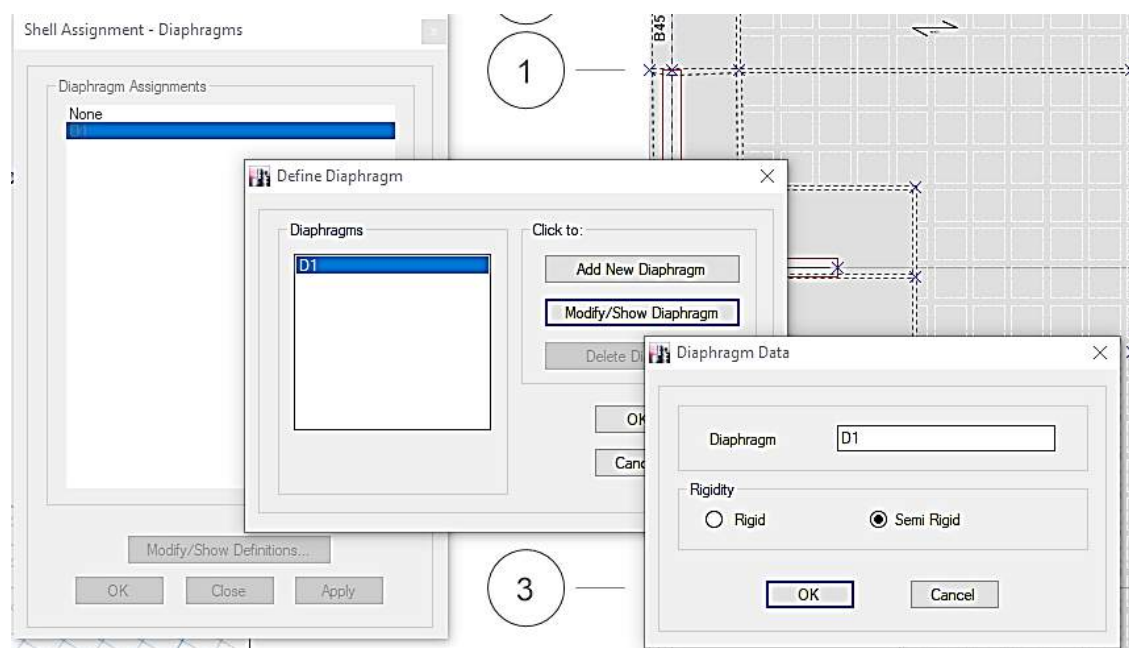


۱۳-۲ بارگذاری اعضا

پس از ترسیم دالها و تیرها مطابق معمول مدلسازی سازه ها بارگذاری سطحی و خطی انجام می شود. جزییات بارها مطابق جدول ۲ انتخاب شده است.

پس از بارگذاری فایل مبنا برای مراحل بعدی طراحی آماده می باشد. کلیه دیافراگم ها از نوع Semirigid انتخاب شده است.

از قسمت Analysis و پنجره Set Load Cases to Run تیک گزینه ☒ Calculate Diaphragm Centers of Rigidity فعال می کنیم. از این فایل می توان به عنوان مبنا برای پروژه های مشابه نیز استفاده کرد.



شكل ١٥. انتخاب ديافراگم از نوع Semi Rigid

۳. کنترل های سرویس: خیز

بهتر است قبل از طراحی سیستم باربرجانبی از کفایت خیز کف اطمینان حاصل کرد تا در صورتی که نیاز باشد در این مرحله تغییراتی در ضخامت یا سایر مشخصات دال ها و/یا تیرها داده شود صورت گیرد. کنترل خیز فقط برای بارهای ثقلی صورت می گیرد. لازم به یادآوری است اگر در مرحله طراحی سیستم جانبی تغییری در مشخصات دال یا تکیه گاه ها ایجاد شد لازم است مجددا این مرحله کنترل و تایید گردد. مراحل کنترل خیز به صورت خلاصه به قرار زیر می باشد:

- گرفتن خروجی کف طبقه موردنظر

- فراخوانی در برنامه SAFE

- کنترل اولیه، اعمال ضرایب ترک خوردگی و مشخصات مصالح

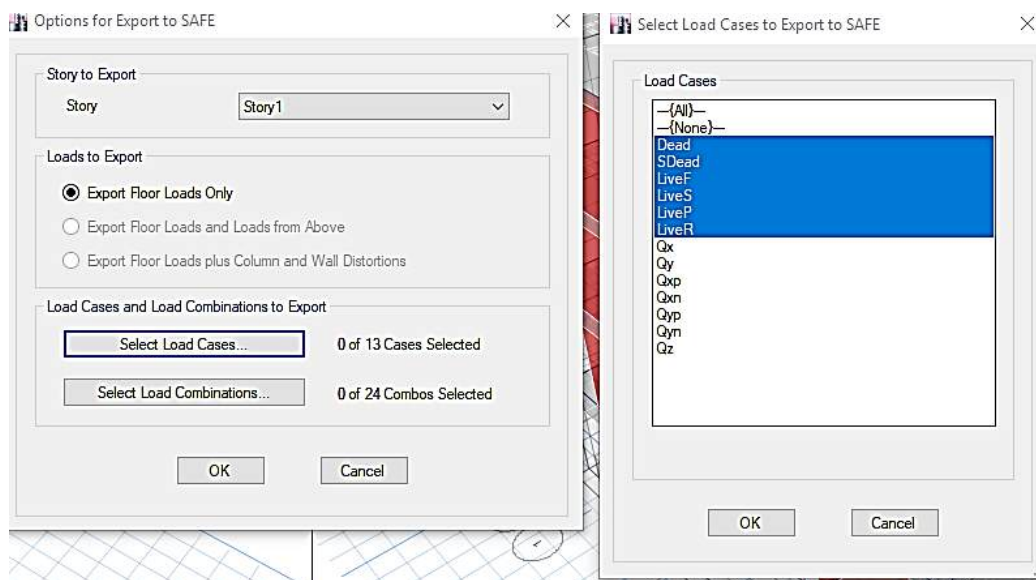
- تعریف حالات بارگذاری و ترکیبات بارگذاری مرتبط با خیز آنی

- تعریف حالات بارگذاری و ترکیبات بارگذاری مرتبط با خیز درازمدت

- انجام تنظیمات تحلیل و مشخصات میلگردگذاری و مدول گسیختگی

- تحلیل و ارزیابی نتایج

۱. گرفتن خروجی کف طبقه مورد نظر. به طور معمول کنترل خیز برای طبقه هم کف و بام انجام می شود. در صورت تغییر در هندسه کف، کنترل خیز تمام طبقات غیرمشابه لازم است. از منوی File گزینه Export و سپس گزینه Story as Safe 12 F2k File را انتخاب نمایید. در پنجره ای که باز می شود طبقه مورد نظر را انتخاب نمایید. پس از انتخاب گزینه Export Floor Load Only حالات بارگذاری ثقلی را با کلیک روی دکمه Select Load Cases انتخاب نمایید.



شکل ۱۶. خروجی کف طبقه به safe برای کنترل خیز

پس از انتخاب بارها با زدن دکمه OK فایل را در مسیر مورد نظر ذخیره نمایید

۲. *فراخوانی در برنامه SAFE*: در برنامه SAFE فایل گام ۱ را Import نمایید: File > Import > Safe F2k File... فایل را بعد از فراخوانی ذخیره نمایید.

۳. *کنترل های اولیه و اعمال ضرایب ترک خوردگی*: مشخصات مصالح، دال و بارگذاری انتقال یافته را کنترل نمایید تا از صحت روند انتقال اطمینان حاصل شود. (روش ۱) به تیرها ضریب ترک خوردگی ۰.۵ اختصاص دهید (در حقیقت این ضرایب باید به اندازه ۱.۴ برابر ضرایب ترک خوردگی فایل طراحی سیستم باربر جانبی باشد با توجه به اینکه در این مرحله هنوز این سیستم طراحی نشده است حداقل ضرایب ترک خوردگی دیوارهای برشی و دیوارها به صورت تقریبی برابر ۱ انتخاب می شود).

برای تیرها پس از انتخاب آنها:

Assign > Beam Data > Properties Modifier...

ضریب Moment Of Inertia About 3 Axis را برابر ۰.۵ وارد نمایید. در اینجا ضرایب اصلاح جرم و وزن وارد نمی شود ولی می توانید مطابق معمول آنها را محاسبه و در این قسمت وارد کنید.

(روش ۲) به جای اعمال ضریب ترک خوردگی به تیرها می توان از منوی Define > Beam Properties اطمینان حاصل کنید که تیک No Design فعال نمی باشد. به این ترتیب برنامه برای تیرها نیز آنالیز ترک خوردگی را -هرچند تقریبی- انجام خواهد داد (این رویکرد توصیه می شود)

(روش ۳) سرانجام راه حل سوم، تبدیل تیرها به دال و سپس ترسیم مستقیم میلگردهای آنها مطابق نتایج طراحی سیستم باربرجانبی است که دقیق ترین روش می باشد و می توان پس از طراحی سیستم باربرجانبی از این رویکرد برای کنترل نهایی خیز استفاده کرد.

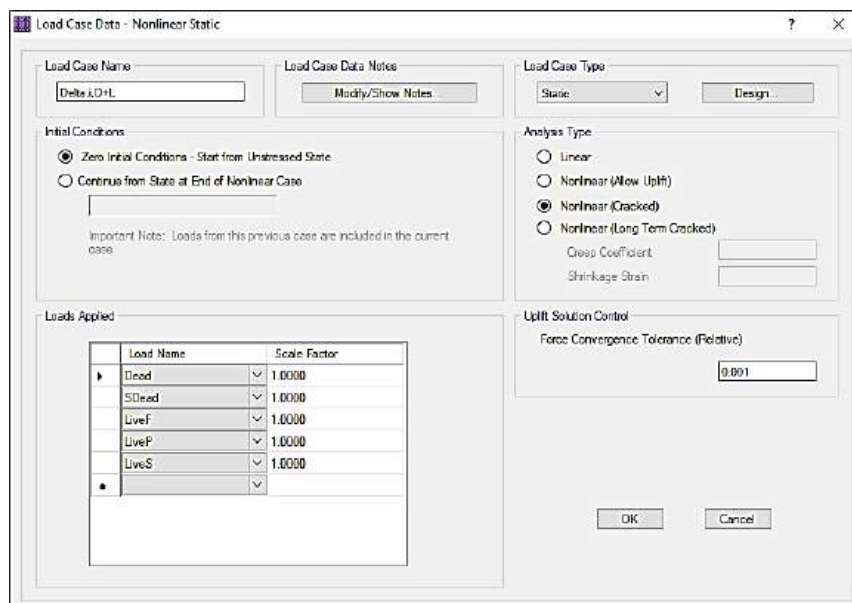
۴. *تعریف حالات و ترکیبات بارگذاری مربوط به کنترل خیز/آنی*: خیز آنی برای بار زنده کنترل می شود و از رابطه :

$$\Delta_{i,L} = \Delta_{i,D+L} - \Delta_{i,D}$$

محاسبه می شود. حالات بارگذاری غیرخطی برای محاسبه $\Delta_{i,D+L}$ و $\Delta_{i,D}$ تعریف می شود. مسیر زیر برای تعریف حالات بار غیرخطی طی می شود:

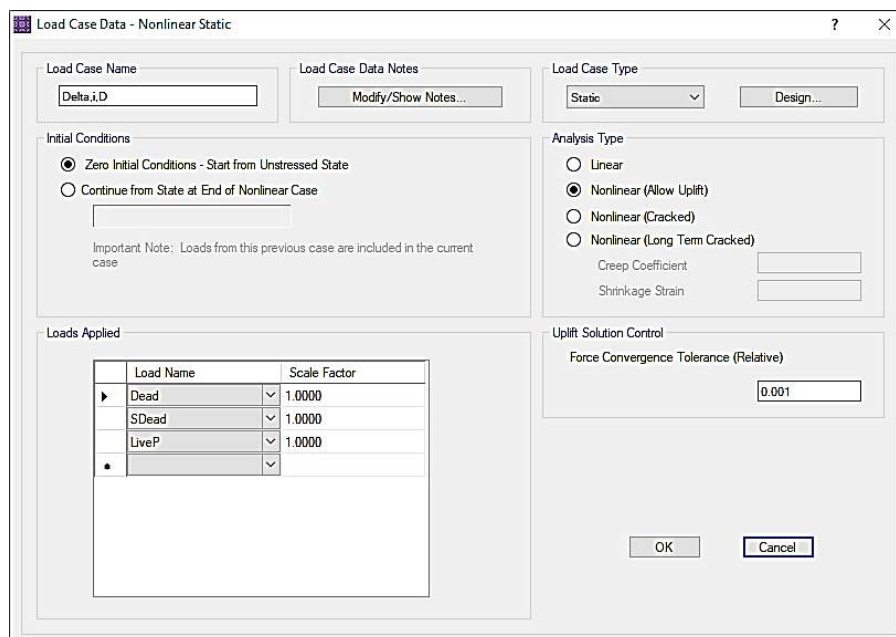
Define > Load Cases > Add New Case...

برای تعریف $\Delta_{i,D+L}$ مقادیر مطابق شکل ۱۷ وارد می شود.



شکل ۱۷. تعريف حالت $\Delta_{i,D+L}$

برای تعريف حالت $\Delta_{i,D}$ نیز مطابق شکل ۱۸ اقدام می شود:

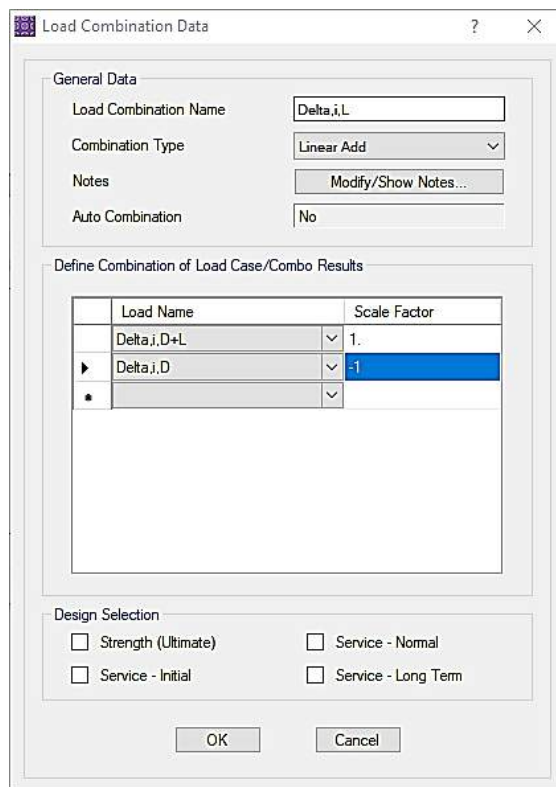


شکل ۱۸. تعريف حالت $\Delta_{i,D}$

ملاحظه می شود که با بار زنده پارتیشن نیز مشابه بار مرده رفتار شده است. در صورتی که قضاوت طراح جز این باشد، می توان جمله مربوط به بار زنده پارتیشن را حذف کرد. پس از تعريف بار حالت های بار، ترکیب بارگذاری نهایی مربوط به خیز آنی از مسیر زیر تعريف می شود:

Define>Load Combinations>Add New Combo...

که شکل ۱۹ چگونگی وارد کردن حالات بارگذاری مربوطه را نشان می دهد.



شکل ۱۹. تعريف تركيب بار مربوط به خيز آنی

۵. تعريف حالات و تركيبات بارگذاري مربوط به خيز دراز مدت. مطابق توضيحات بخش ۵-۴ فصل اول، خيز دراز مدت برای تركيب بار زیر محاسبه می شود:

$$\Delta = \lambda_{t0,\infty} \Delta_{i,D} + \lambda_{\infty} \Delta_{i,L,S} + \Delta_{i,L}$$

همانطور که بیان شد، کلیه تغییرشکل های رابطه فوق با استفاده از تحلیل ترک خوردگی محاسبه می شود. دو جمله نخست عبارت فوق، مجموع تغییرشکل های وابسته به زمان بارهای ماندگار است که تغییرشکل ناشی از بار مرده قبل از اتصال اعضای غیرسازه ای با استفاده از ضریب $\lambda_{t0,\infty}$ کم شده است. $\Delta_{i,D}$ تغییرشکل آنی ناشی از بار(های) مرده؛ $\Delta_{i,L}$ تغییرشکل آنی ناشی از بار(های) زنده و $\Delta_{i,L,S}$ تغییرشکل آنی ناشی از قسمت ماندگار بار(های) زنده می باشد. قسمت ماندگار از بارهای زنده بسته به کاربری کف متفاوت هست ولی معمولاً برابر با ۲۵ درصد کل بارهای زنده برای ساختمان مسکونی پیشنهاد می شود (آیین نامه انتخاب این مقدار را به عهده طراح گذاشته است) تغییرشکل ناشی از قسمت بارهای زنده زنده ماندگار مشابه رابطه محاسبه تغییرشکل آنی بارهای زنده می باشد:

$$\Delta_{i,L,S} = \Delta_{i,0.25L+D} - \Delta_{i,D}$$

$\lambda_{t0,\infty}$ برابر است با مقدار λ_{Δ} رابطه ۲۴-۲-۴-۱-۱ که براساس مقدار ξ برای زمان ۵ سال یا بیشتر منهای مقدار ξ مربوط به زمان $t0$ که پارتیشن ها نصب می شوند (ما در اینجا سه ماه پس از اجرای کف در نظر گرفته ایم) بدست می آید. مقدار λ_{∞} نیز برابر براساس $\xi = 2$ محاسبه می شود (زیرا فرض شده است تمام تغییرشکل ناشی از بارهای زنده ماندگار روی داده است).

ابتدا ضرایب $\lambda_{t0,\infty}$ و λ_{∞} را محاسبه می کنیم:

$$\lambda_{t0,\infty} = \lambda_{\infty} - \lambda_{\text{رسه ماه},\infty} = \frac{\zeta}{1 + 50\rho'} = \frac{2}{1 + 50(0.0018)} - \frac{1}{1 + 50(0.0018)} = 0.917$$

آرماتور فشاری دال در همه جا ۰.۰۰۱۸ فرض شده است به همین ترتیب:

$$\lambda_{t0,\infty} = \lambda_{\infty} = \frac{\zeta}{1 + 50\rho'} = \frac{2}{1 + 50(0.0018)} = 1.83$$

بنابراین:

$$\Delta = 0.917\Delta_{i,D} + 1.83\Delta_{i,L,S} + \Delta_{i,L}$$

ترکیب بارگذاری مرتبط با $\Delta_{i,L}$ در گام مربوط به تغییرشکل آنی تعریف شد. حالت بارگذاری مربوط به $\Delta_{i,D}$ نیز در همان گام وارد شده است. برای محاسبه $\Delta_{i,L}$ لازم است حالت بارگذاری $\Delta_{i,0.25L+D}$ را تعریف کنیم (شکل ۲۰):

Load Case Data - Linear Static

Load Case Name: Delta.i.D+0.25L

Load Case Data Notes: Modify/Show Notes...

Load Case Type: Static

Design...

Initial Conditions:

- ☒ Zero Initial Conditions - Start from Unstressed State
- ☐ Continue from State at End of Nonlinear Case

Important Note: Loads from this previous case are included in the current case

Analysis Type:

- ☐ Linear
- ☐ Nonlinear (Allow Uplift)
- ☒ Nonlinear (Cracked)
- ☐ Nonlinear (Long Term Cracked)

Creep Coefficient:

Shrinkage Strain:

Uplift Solution Control:

Force Convergence Tolerance (Relative): 0.001

Loads Applied:

	Load Name	Scale Factor
	Dead	1.
	SDead	1.
	LiveP	1.
	LiveF	0.25
	LiveS	0.25

OK Cancel

شکل ۲۰. تعریف حالت بارگذاری مربوط به $\Delta_{i,0.25L+D}$

به این ترتیب ترکیب بارگذاری مربوط به $\Delta_{i,L,S}$ قابل تعریف می شود (شکل ۲۱):

$$\Delta_{i,L,S} = \Delta_{i,0.25L+D} - \Delta_{i,D}$$

Load Combination Data

General Data

Load Combination Name:

Combination Type:

Notes:

Auto Combination:

Define Combination of Load Case/Combo Results

Load Name	Scale Factor
Delta,i,D+0.25L	1.0000
Delta,i,D	-1.0000
*	

Design Selection

☐ Strength (Ultimate) ☐ Service - Normal

☐ Service - Initial ☐ Service - Long Term

شکل ۲۱. ترکیب بار مربوط به خیز بارهای ماندگار

در نهایت ترکیب بار مربوط به خیز ماندگار مطابق شکل ۲۲ تعریف می شود:

$$\Delta = 0.917\Delta_{i,D} + 1.83\Delta_{iL,S} + \Delta_{i,L}$$

Load Combination Data

General Data

Load Combination Name:

Combination Type:

Notes:

Auto Combination:

Define Combination of Load Case/Combo Results

Load Name	Scale Factor
Delta,i,D	.917
Delta,i,SUS	1.83
Delta,i,L	1.
»»	

Design Selection

☐ Strength (Ultimate) ☐ Service - Normal

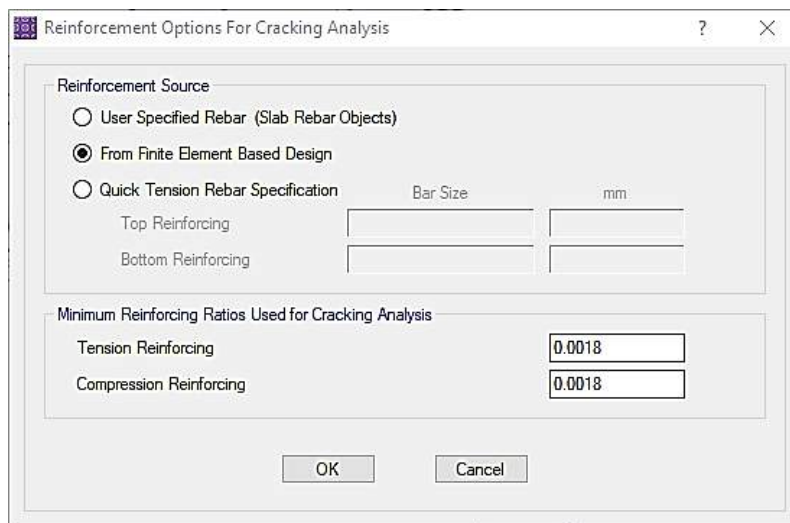
☐ Service - Initial ☐ Service - Long Term

شکل ۲۲. ترکیب بار مربوط به خیز دراز مدت

۶. انجام تنظیمات تحلیل و مشخصات میلگردگذاری و مدول گسیختگی. تنظیمات مربوط به ترک خوردگی از مسیر زیر انجام می شود:

Run > Cracking Analysis Option...

از میان روش های موجود مطابق شکل ۲۳ از مقدار حداکثر بین نتایج تحلیل اجزای محدود و میلگردهای خمشی فشاری و کششی حداقل ثابت که برابر نسبت افت و حرارت می باشد، استفاده می شود، برنامه با استفاده از تحلیل اجزا محدود و نتایج آن (برای حالات و ترکیبات بارگذاری تعریف شده و مقایسه آن با مقدار حداقل تعریف شده برای فشار و کشش)، مساحت میلگردهای تقویتی را محاسبه می کند. این روش تقریب زیادی دارد ولی نتایج آن با توجه به تقریب ذاتی محاسبه خیز قابل قبول تلقی می شود.



شکل ۲۳. تنظیمات مربوط به میلگردهای مورد نیاز برای تحلیل ترک خوردگی

مدول گسیختگی توسط برنامه با توجه به آیین نامه انتخاب شده و رابطه f_r آن توسط برنامه انتخاب می شود (شکل ۲۴)



شکل ۲۴. تعریف مدول گسیختگی

قسمت در تعریف مصالح بتن دال از منوی *Define > Materials* قابل دسترسی و تغییر است. *CSI* بیان می دارد:

Modulus-of-rupture value

Created by Mike Abell, last modified by Truly Guzman on Jun 21, 2017

ACI: As recommended in the ACI 435R95 report (section 4.3.3),SAFE uses a default **modulus-of-rupture value** of $4\sqrt{f'_c}$ PSI

این مقدار مطابق آیین نامه *ACI* نمی باشد (محاسبه طبق نشریه *ACI 435* انجام می شود) ولی در جهت اطمینان می باشد. مطابق آیین نامه *ACI* مدول گسیختگی برای بتن معمولی از رابطه زیر بدست می آید:

$$f_r = 0.6\sqrt{f'_c}$$

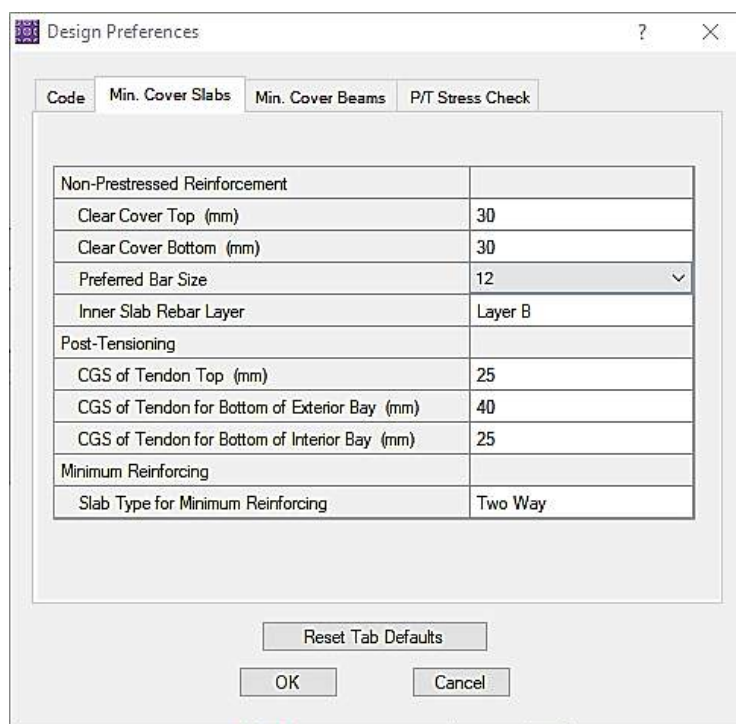
که می توان براساس نسبت به اصلاح آن از قسمت *User Specified* اقدام کرد (واحد ها *N-mm* باشند).

اندازه مش بندی برای کنترل خیز اهمیت دارد که توصیه می شود از ۱/۲۰ بعد بزرگتر دال بیشتر در نظر گرفته نشود. در اینجا این مقدار برابر ۵۰ سانتی متر در نظر گرفته شده است. این تنظیم از مسیر زیر قایل دسترسی است:

Run > Automatic Mesh Option...

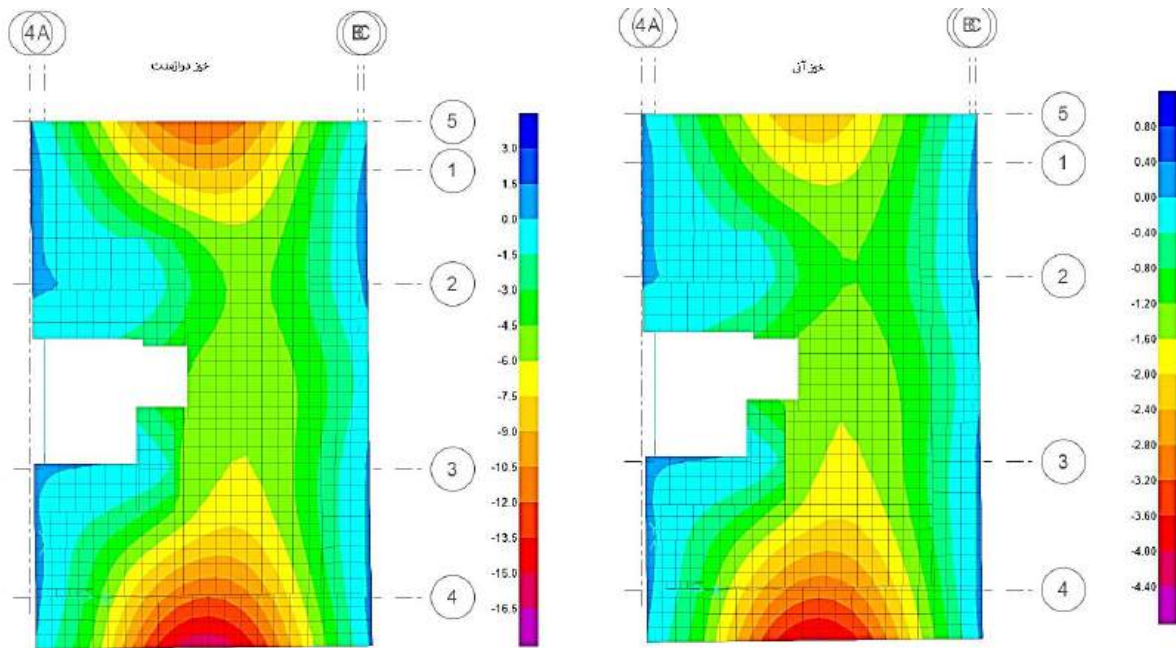
در نهایت میزان کاور دال و میلگرد آن برای طراحی اجزا محدود تعریف می شود (شکل ۲۵). مسیر آن:

Design > Design Preferences...



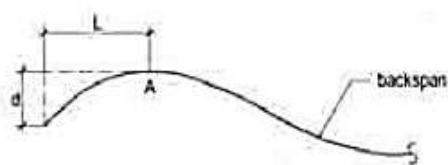
شکل ۲۵. تعریف کاور میلگرد توزیع شده دال

۷. انجام تحلیل و ارزیابی نتایج. پس از انجام تحلیل نتایج خیزهای آنی و دراز مدت مطابق شکل ۲۶ بدست آمد.

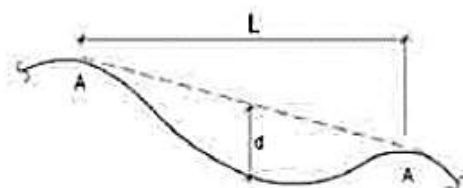


شکل ۲۶. نتایج خیزهای آنی و دراز مدت (نتایج بر حسب میلی متر)

این نتایج مطابق توضیحات بخش ۵-۴ بسته به نوع خیز با $L/360$ و $L/480$ مقایسه می شود. مقادیر خیز آنی و دراز مدت قابل قبول هستند. در شکل ۲۷ نحوه انتخاب L برای بررسی نسبت های فوق نشان داده شده است.



(ب) نمای یک طره (A = نقطه با شیب صفر)



(الف) نمای یک دهانه داخلی

شکل ۲۷. تعریف دهانه برای کنترل خیز [Aalami, 2011]

محاسبه و کنترل خیز



۴. طراحی و کنترل سیستم باربرجانبی.

پس از اطمینان از مناسب بودن ضخامت دال برای محاسبات سرویس، نوبت به طراحی و کنترل سیستم باربرجانبی می رسد. این قسمت ویژه سقف های وافل نمی باشد و همان موارد معمول در سازه های مشابه باید در اینجا نیز کنترل شود.

- محاسبه پریود سازه و ضریب زلزله

- اعمال ضرایب ترک خوردگی اعضا

- ارزیابی نامنظمی پیچشی و ضریب نامعینی و کنترل ضرایب ترک خوردگی در صورت نیاز

- کنترل دریافت

- تنظیمات طراحی دیوارهای برشی

- تنظیمات نهایی مدلسازی و انجام تحلیل و طراحی

- کنترل طراحی برای ضریب سختی دال 0.25 (اختیاری)

- کنترل مستقل سازه در هر راستا برای دیوار L شکل (اختیاری)

- محاسبه میلگرد پیچشی تیرها

۱. محاسبه پریود و ضریب زلزله^{۲۷}. برای محاسبه ضریب زلزله ابتدا اقدام به محاسبه پریود تحلیلی می کنیم.

- ضرایب ترک خوردگی محاسبه پریود - بدون انجام تحلیل دقیق تر- برای این مرحله مطابق توصیه آیین نامه ۲۸۰۰ انتخاب می شود.

تیر	۰.۵
ستون	۱
دیوار	۱
دال ^{۲۸}	۰.۲۵

براین اساس ضرایب ترک خوردگی اصلاح شده است (شکل ۲۸)

برای اختصاص ضرایب ترک خوردگی، اعضای مورد نظر را از مسیر زیر انتخاب می کنیم:

Select>Select>Object Type...

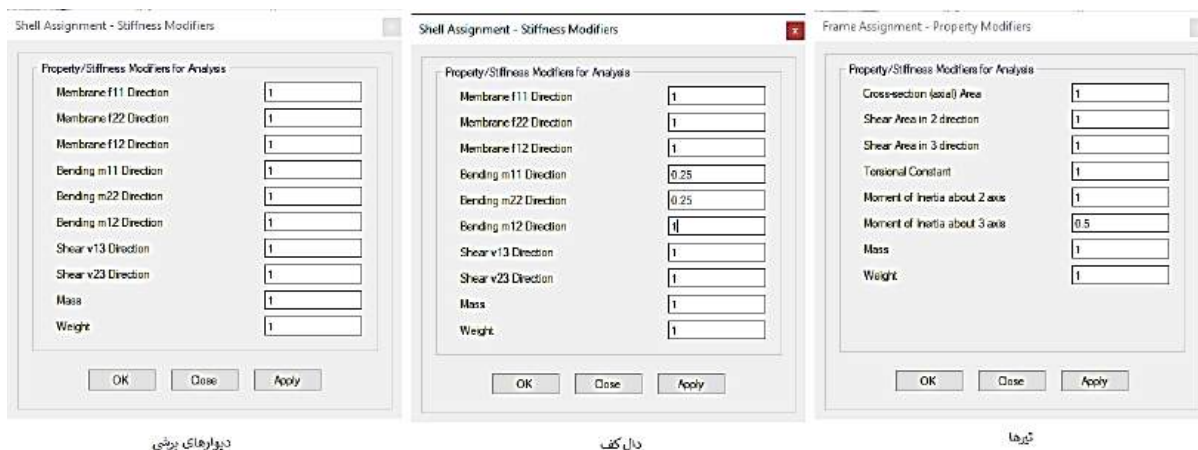
سپس بسته به نوع المان (Wall/Column/Beam/Floor)، از مسیر زیر نسبت به اصلاح آنها اقدام می کنیم:

Wall / Slab: Assign>Shell>Stiffness Modifier...

²⁷ می توان نوع دالها را Membrane در نظر گرفت و با اختصاص دیافراگم صلب محاسبات پریود را ساده تر انجام داد. ممکن است در صورت استفاده از این روش، به دلیل امکان بروز ناپایداری، تحلیل پی دلتا را برای محاسبه پریود غیرفعال کرد.

²⁸ توجه شود که در اینجا از همان تعریف دال و افل برنامه ایتبز استفاده شده است که دقیق نیست، با اینحال دقت آن برای محاسبه پریود قابل قبول است.

Beam / Column: Assign>Frame>Properties Modifier...



شکل ۲۸. ضرایب ترک خوردگی اعضای سازه ای برای محاسبه پریود

- تنظیم تعداد مودها. از منوی Define گزینه Modal Cases... و سپس با انتخاب Modal و زدن دکمه Modify/Show Cases... تعداد مودها را تنظیم می کنیم. تعداد مودها به ازای هر طبقه ۳ و در به طور کلی ۱۲ در نظر می گیریم:

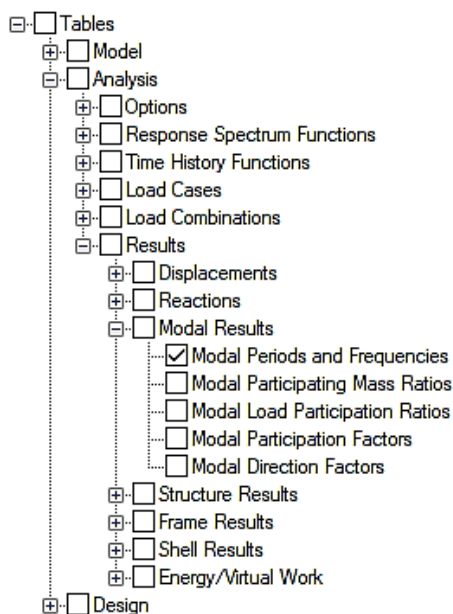
Maximum Number of Modes 12

- انجام تحلیل و استخراج پریودهای اصلی^{۲۹}. پس از انجام تحلیل پریودهای اصلی از مسیر زیر قابل مشاهده است:

Display>Show Table

از سلسله مراتب درختی مطابق شکل ۲۹ گزینه های مربوطه را فعال می کنیم:

²⁹ ممکن است پریودهای اصلی در حالت کلی در راستای X,Y نباشند. این مورد بیشتر در ساختمان های نامنظم قابل توجه است. بحث در این مورد را می توانید در کتب دینامیک سازه ها ملاحظه نمایید.



شکل ۲۹. ملاحظه پریودهای اصلی

مقادیر پریودهای اصلی سازه به قرار زیر خواهد بود:

Modal	1	0.547
Modal	2	0.426

- محاسبه ضریب زلزله. با استفاده از مقادیر پریودهای اصلی، ضریب زلزله مطابق جدول زیر برای سیستم دیوار باربر با سیستم دیوار برشی بتنی ویژه محاسبه می شود (تیپ خاک III و خطر لرزه خیزی منطقه زیاد می باشد):

محاسبه ضریب زلزله

$T_0=$	0.15	0.15
$T_s=$	0.7	0.7
$S_0=$	1.1	1.1
$S=$	1.75	1.75
$T= \text{Min} (1.25 \text{ تحلیلی}, \text{تجربی})$	0.55	0.50
$C=A.B./R=$	0.165	0.165
$k=0.5*T+0.75=$	1.03	1.00
$C_{DRIFT}=$	0.165	0.165
$K_{DRIFT}=$	1.03	1.00

فایل محاسبه پریود تحت عنوان Period.EDB ذخیره می کنیم.

- ویرایش ضرایب زلزله در فایل اصلی. فایل اصلی که در مرحله اول تا سوم آماده شد باز می کنیم و آن را تحت عنوان LRFS.EDB ذخیره می کنیم. سپس کلیه حالات بارگذاری لرزه ای را با استفاده از ضریب زلزله محاسبه شده از مسیر زیر ویرایش می کنیم:

Define >Load Pattern...

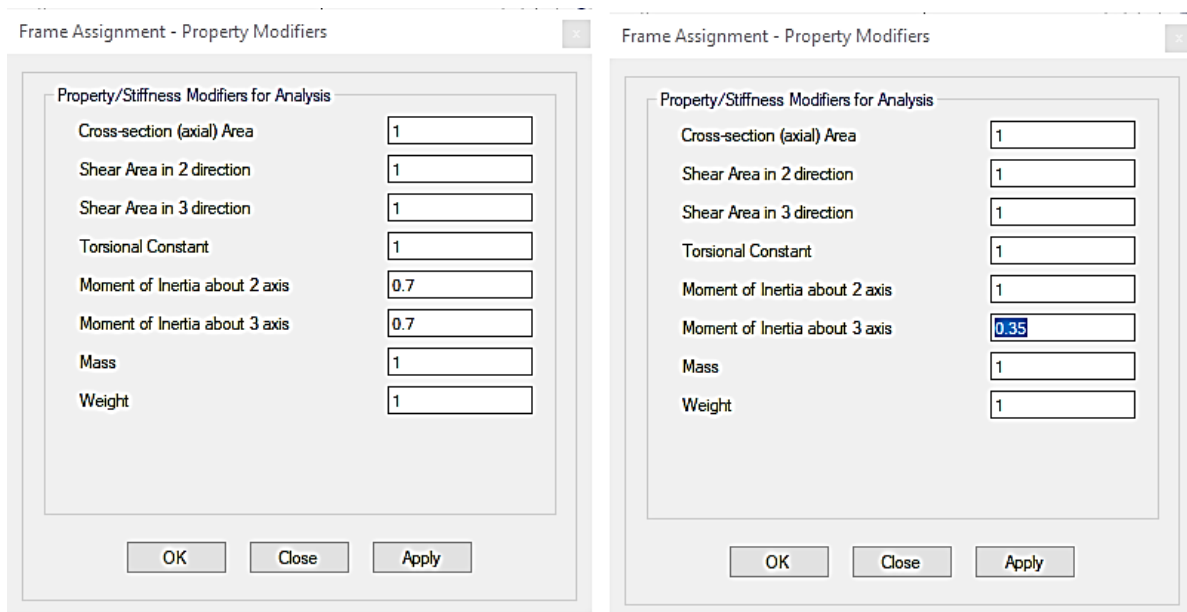
و برای هر یک از حالات بار لرزه ای تعریف ضریب را با توجه به جدول فوق اصلاح می کنیم. در نهایت فایل را ذخیره می کنیم.

۲. اعمال ضرایب ترک خوردگی/اعضا.

در این مرحله اقدام به اعمال ضرایب ترک خوردگی اعضا برای طراحی سیستم لرزه ای خواهیم کرد. ممکن است پس از این مرحله و با توجه به نتایج ارزیابی نامنظمی نیاز به اصلاح برخی ضرایب باشد که در ادامه به آن اشاره خواهد شد.

- ضرایب ترک خوردگی تیرها و ستون ها. مطابق آنچه در فصل یک بیان شد، پس از انتخاب تمام تیرها، ضریب ترک خوردگی خمشی آنها برابر ۰.۳۵ اعمال می شود (با توجه به اینکه ضریب ترک خوردگی دالها در این مرحله ناچیز می باشد).

Assign>Frame>Properties Modifiers >انتخاب تیره



ستون ها

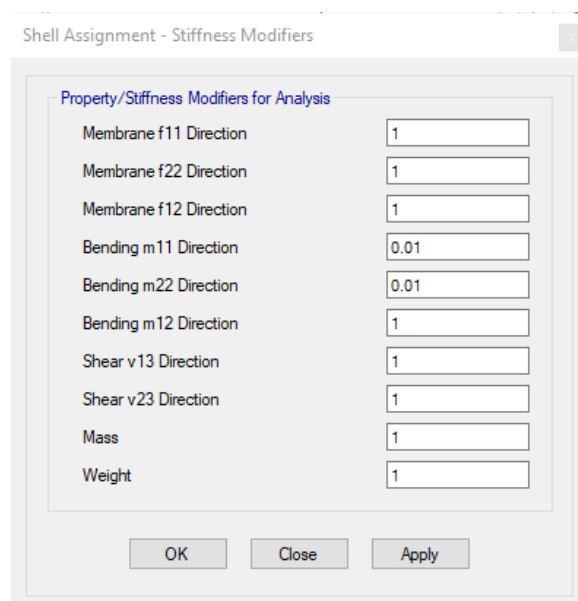
تیرها

شکل ۳۰. ضریب ترک خوردگی برای خمش تیرها و ستون ها

در مورد ستون ها نیز ضریب ترک خوردگی ۰.۷ می باشد (شکل ۳۰)

- ضریب ترک خوردگی دالها. ضریب ترک خوردگی دالها برابر ۰.۰۱ منظور شده است (مقداری نزدیک به صفر که ضمن کاهش سختی به میزان کافی در پایداری تحلیلی نیز خللی ایجاد نکند به توضیح زیر جدول ۲ فصل یک مراجعه کنید).

Assign>Shell>Stiffness Modifiers >انتخاب کفها



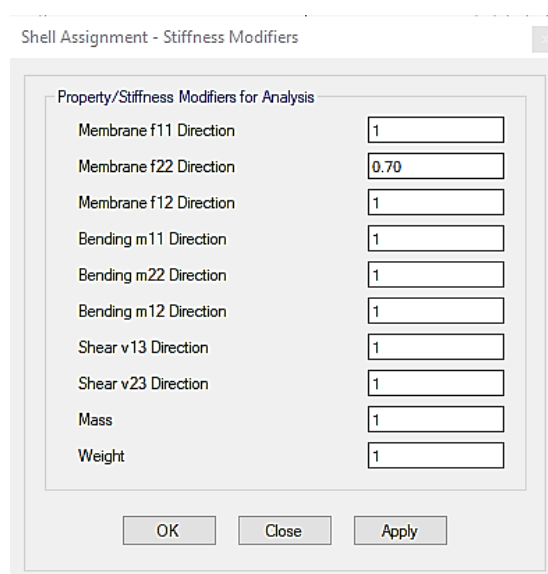
شکل ۳۱. ضریب ترک خوردگی دالها

- ضریب ترک خوردگی دیوارها. ضریب ترک خوردگی دیوارها بسته به ترک خوردگی آنها ۰.۷ یا ۰.۳۵ منظور می شود (فصل اول). مبنای ارزیابی ترک خوردگی دیوارها مقایسه تنش کششی آنها با مدول گسیختگی است.

$$f_r = 0.6\sqrt{f'_c} = 3 \text{ MPa}$$

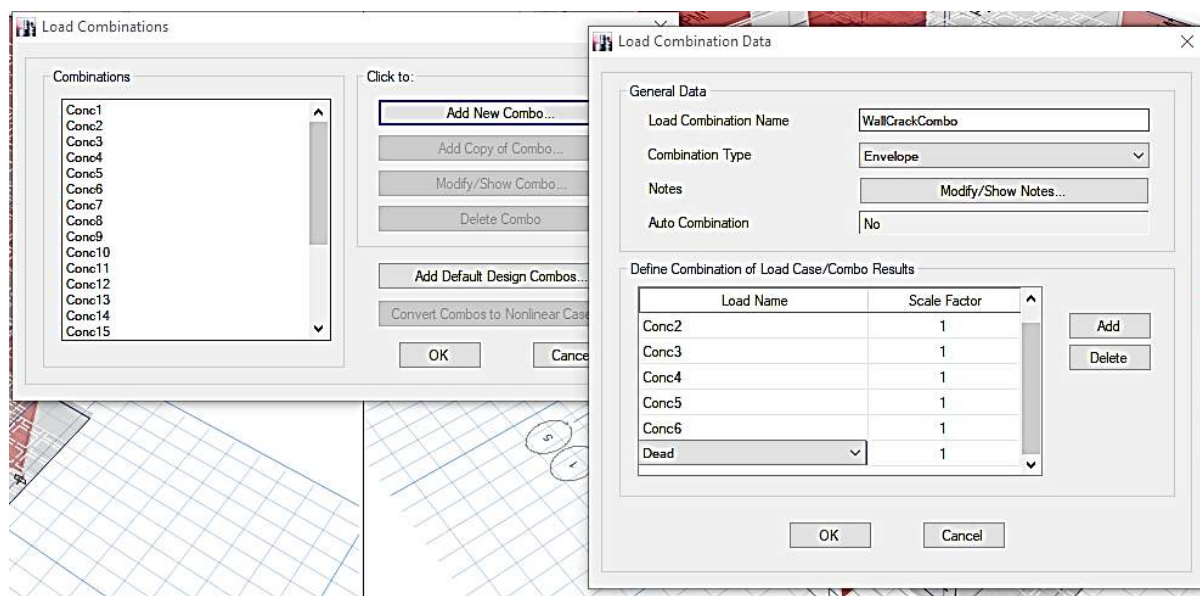
برای این ارزیابی ابتدا، ضریب اصلاح سختی دیوارها برابر با ۰.۷ منظور می کنیم و سپس برای دیوارهای ترک خورده این مقادیر را اصلاح خواهیم کرد (شکل ۳۲).

Assign>Shell>Stiffness Modifiers...>انتخاب دیوارها



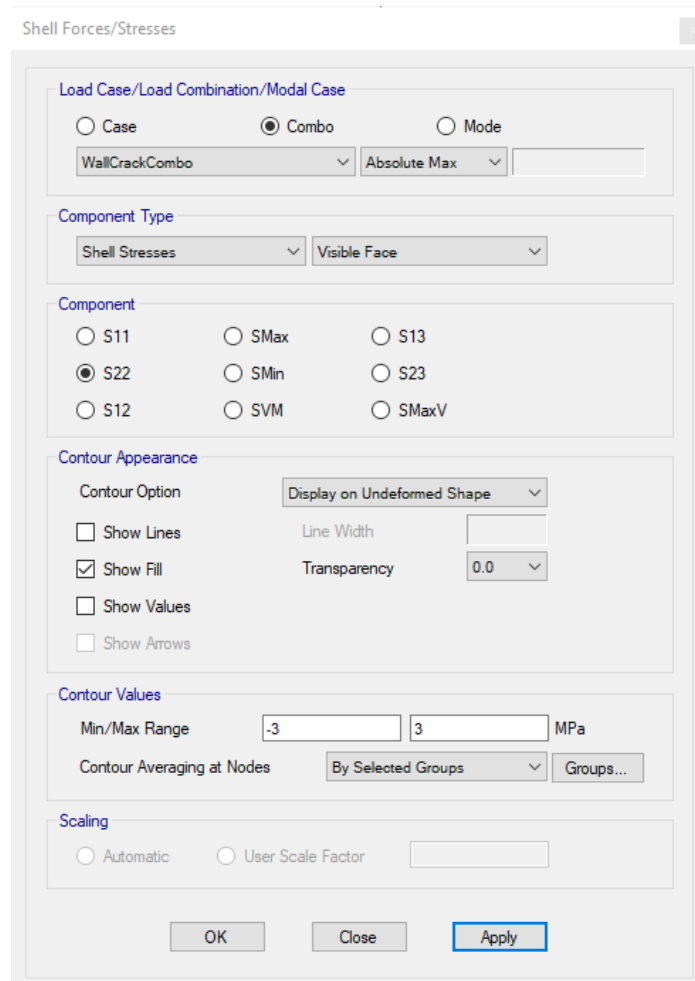
شکل ۳۲. اعمال ضریب ترک خوردگی دیوارها (ضریب مقدماتی برابر ۰.۷ اعمال شده است)

سپس یک ترکیب بار پوش برای سهولت بررسی ترک خوردگی دیوارها ایجاد می کنیم (به نام WallCrackCombo)



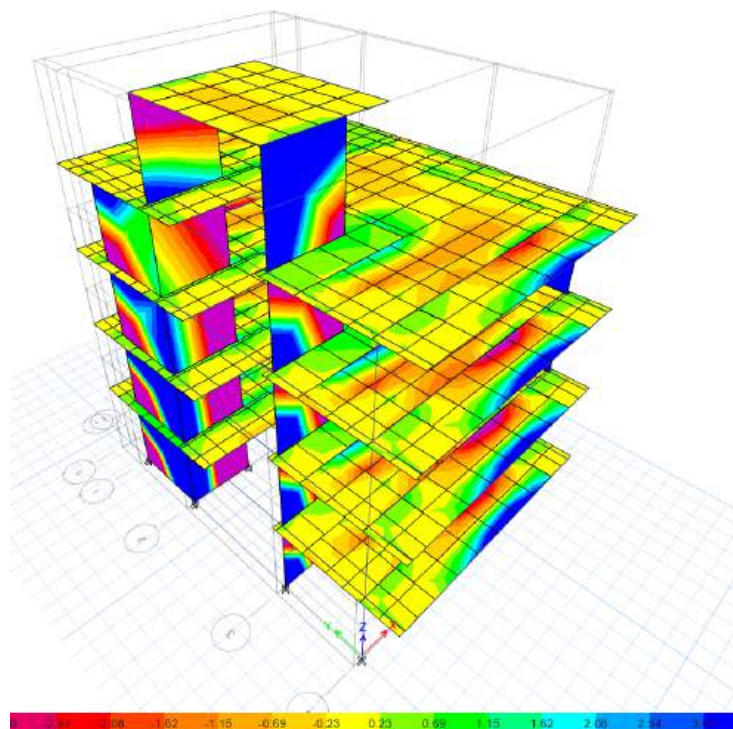
شکل ۳۳. ترکیب بار پوش برای بررسی ترک خوردگی دیوارهای سازه ای

پس از تعریف ترکیب بار فوق، یکبار سازه را تحلیل می کنیم آنگاه، وضعیت مولفه s_{22} تنش های دیوارها را بررسی می کنیم. به این منظور پس از تحلیل کلید F9 را فشار می دهیم و مطابق شکل ۳۴ و با توجه به واحد های انتخاب شده (N-mm) تنش را بررسی می کنیم.



شکل ۳۴. بررسی ترک خوردگی دیوارها

ملاحظه می شود که تمام دیوارها در وضعیت ترک خورده هستند بنابراین، ضریب ترک خوردگی نهایی دیوارها برابر ۰.۳۵ اصلاح می شود. با توجه به اینکه دیوارها ترک خورده هستند بررسی وضعیت پیچش یا نامعینی تاثیری بر آن نخواهد داشت، لیکن در صورتی که قمستی از دیوارها ترک خورده نباشند، همین بررسی در صورت تغییر ضریب ترک خوردگی باید مجدداً انجام پذیرد.



شکل ۳۵. بررسی تورک خوردگی دیوارها

۳. ارزیابی نامنظمی پیچشی و ضریب نامعینی

- برای کنترل وضعیت پیچش، پس از انجام تحلیل، از مسیر زیر مقدار نسبت حداکثر جابجایی نسبی به متوسط جابجایی نسبی دیافراگم را بررسی می کنیم (یا کلید میانبر Ctrl+T):

Display> Show Tables> Analysis>Results>Displacements>Diaphragm Max/Avg Drifts

در پنجره جدیدی که باز می شود، روی سرستون Load Case/Combo کلیک راست کرده، و فقط حالات بار لرزه ای را انتخاب می کنیم (به جز زلزله قائم). دقت کنید که در ستون item برای هر راستای مورد بررسی دیافراگم در همان جهت انتخاب شده باشد.

با توجه به شکل ۳۶ و با چشم پوشی از مقدار مرزی مربوط به یکی از حالات بارگذاری در راستای X می توان سازه را منظم در نظر گرفت (بند ۱-۷-۱- ب آیین نامه ۲۸۰۰).

	Story	Load ase/Comb	Item	Max Drift	Avg Drift	Ratio
►	Story4	Qy	Diaph D1 Y	0.002709	0.002447	1.107
	Story4	Qyp	Diaph D1 Y	0.002523	0.002449	1.03
	Story4	Qyn	Diaph D1 Y	0.002898	0.002443	1.186
	Story3	Qy	Diaph D1 Y	0.002547	0.002295	1.11
	Story3	Qyp	Diaph D1 Y	0.002366	0.0023	1.029
	Story3	Qyn	Diaph D1 Y	0.002728	0.002291	1.191
	Story2	Qy	Diaph D1 Y	0.001991	0.00179	1.112
	Story2	Qyp	Diaph D1 Y	0.001845	0.001794	1.028
►	Story4	Qx	Diaph D1 X	0.005895	0.005329	1.106
	Story4	Qxp	Diaph D1 X	0.006392	0.005375	1.189
	Story4	Qxn	Diaph D1 X	0.005399	0.005284	1.022
	Story3	Qx	Diaph D1 X	0.005407	0.004849	1.115
	Story3	Qxp	Diaph D1 X	0.005895	0.004893	1.205
	Story3	Qxn	Diaph D1 X	0.004919	0.004805	1.024
	Story2	Qx	Diaph D1 X	0.004118	0.003674	1.121

شکل ۳۶. بررسی نامنظمی پیچشی

- برای بررسی ضریب نامعینی سازه با توجه به سیستم باربر لرزه ای (سیستم دیوار باربر)، مطابق آیین نامه ۲۸۰۰ بند ۳-۳-۲-۲ قسمت الف، برای ارزیابی تعداد دهانه های هر سمت مرکز جرم، می توان طول دیوار را بر ارتفاع آن تقسیم کرد. با توجه به طول دیوارها در هر طرف و ارتفاع طبقه تعداد دهانه ها در این مثال کمتر از ۲ خواهد بود. بنابراین ضریب نامعینی سازه در هر دو راستا برابر با ۱.۲ خواهد شد. میزان برش طبقات بیش از ۳۵ درصد برش پایه می باشد. برای بررسی برش طبقات از مسیر

Display> Show Tables> Analysis>Results>Structure Results>Story Forces

سپس نتایج را برای بررسی نسبت برش هر طبقه به برش پایه در اکسل مورد بررسی قرار می دهیم. در اغلب سازه ها با سیستم دیوار باربر این ضریب برابر ۱.۲ خواهد شد. دریافت ضریب نامعینی مستقیماً در ضریب زلزله ضرب می کنیم (به جز در مراحل کنترل دریافت و طراحی دیافراگم که نیازی به اعمال ضریب نامعینی نمی باشد).

- مقدار ضریب A_j برای تشدید مقادیر خروج از مرکزیت اتفاقی با استفاده از مسیر زیر مورد بررسی قرار می دهیم:

Display> Show Tables> Analysis>Results>Displacements>Story Max/Avg Displacement

بررسی مقادیر نشان می دهد که این نسبت برای هر دو راستا و در تمام طبقات زیر ۱.۲ می باشد بنابراین:

$$A_j = \left(\frac{\Delta_{max}}{1.2A_{avg}} \right)^2 \leq 1$$

بنابراین مقدار خروج مرکزیت پیش فرض ۰.۰۵ مناسب ارزیابی می شود.

۴. کنترل دریافت. با توجه به منظم پیچشی بودن سازه، کنترل دریافت در مرکز جرم کافی است. در سازه های نامنظم این کنترل در گوشه های پلان انجام می شود.

- فایل را بدون اعمال ضریب نامعینی به ضرایب زلزله تحت عنوان Drift.EDB مجدداً ذخیره می کنیم.

- از همان ضرایب ترک خوردگی حالت نهایی برای کنترل دریافت نیز استفاده می شود.

- پس از انجام تحلیل از مسیر زیر جابجایی های مرکز جرم را برای بارهای لرزه ای Q_x و Q_y ملاحظه می کنیم^{۳۰}:

Display> Show Tables> Analysis>Results>Displacements>Diaphragm Center of Mass
Displacements

از سر ستون Load/Case Combo ، Q_x و Q_y را فعال می کنیم. سپس با کلیک راست روی جدول گزینه Export to Excel را انتخاب می کنیم. مطابق آیین نامه ۲۸۰۰:

$$\Delta_a = C_d \Delta_{cu} \leq 0.025h \rightarrow \Delta_{cu} \leq \frac{0.025h}{C_d (= 5)} \rightarrow \Delta_{cu} \leq 0.005h$$

که h ارتفاع طبقه موردنظر می باشد.

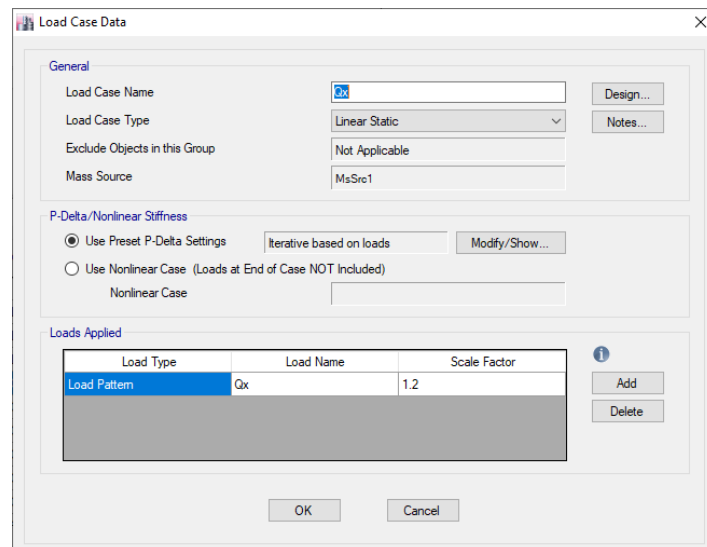
Story	Diaphragm	Load Case/Combo	UX	UY	Uall
Story4	D1	Qx	49.95		64.7
Story3	D1	Qx	32.647		49.8
Story2	D1	Qx	16.886		32.2
Story1	D1	Qx	4.962		16
Story4	D1	Qy		24.011	64.7
Story3	D1	Qy		15.959	49.8
Story2	D1	Qy		8.438	32.2
Story1	D1	Qy		2.554	16
			mm	mm	mm

بنابراین میزان دریافت مناسب ارزیابی می شود.

۵. تنظیمات طراحی دیوارهای برشی.

- اعمال ضریب نامعینی. مجدداً به فایل lateral.edb باز می کردیم. با توجه به ضریب نامعینی ۱.۲، ابتدا کلیه الگوهای بارگذاری مرتبط با بار لرزه ای را ۱.۲ برابر کرده، مراحل بعدی را دنبال می کنیم. می توان ضریب را در جعبه تعریف حالات بارگذاری زیر سرستون Scale Factor هم وارد کنیم (شکل ۳۷).

³⁰ در این مثال با توجه به مقادیر پیرو، ضرایب زلزله دریافت و تحلیل نهایی اعضا یکسان بدست آمد. در غیراینصورت لازم است در این مرحله ضرایب زلزله اصلاح شوند و سپس سایر مراحل کنترل دنبال گردد.

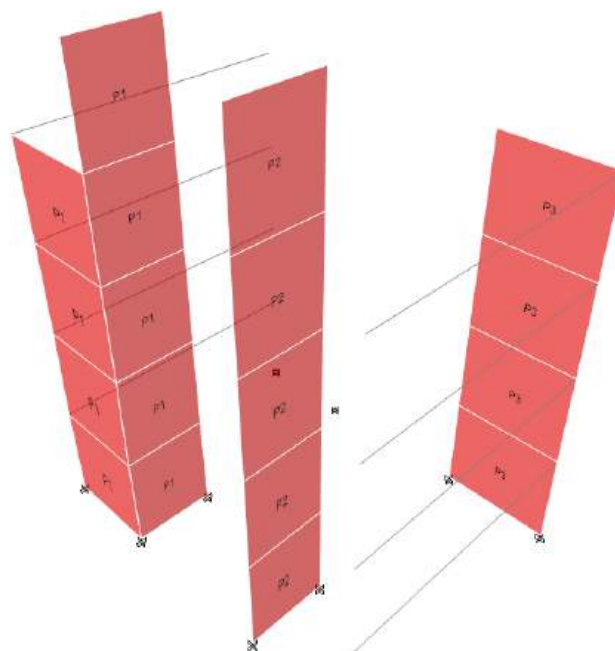


شکل ۳۷. اعمال ضریب نامعینی در حالات بارگذاری

- تعریف برچسپ *Pier* دیوارهای برشی. برای اختصاص برچسپ *Pier* هر کدام از دیوارهای برشی را انتخاب کرده، و کد *Pier* یکتایی به آن اختصاص می دهیم. برنامه از برچسپ گذاری برای تشخیص هندسه دیوار و طراحی آن استفاده می کند. دقت کنید که دیوار L شکل در این مرحله کلا به صورت یک *pier* تعریف می شود و برای بالها *pier* های مجزا در نظر گرفته نمی شود. برای اعمال *Pier* هر یک از دیوارها (یا مجموعه دیوار L شکل) را انتخاب می کنیم و از مسیر:

Assign>Shell>Pier Labels...

برای تعریف برچسپ های بیشتر، روی دکمه *Modify/Show Definitions* کلیک نمایید (در این مرحله به سه *Pier* نیازمندیم).

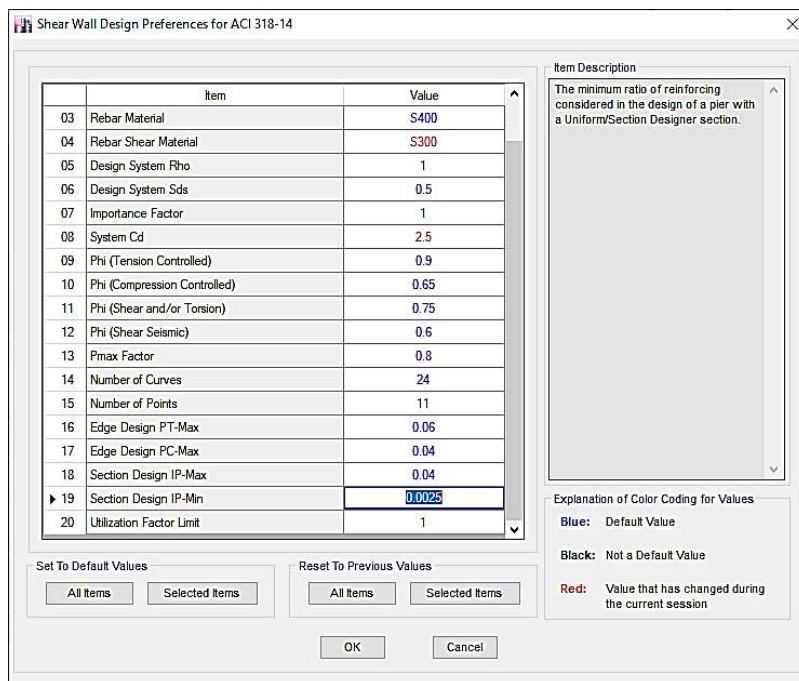


شکل ۳۸. برچسپ گذاری دیوارها

- انجام تنظیمات قبل از طراحی دیوارهای برشی. از مسیر زیر صفحه تنظیمات دیوار برشی را باز می کنیم:

Design>Shear Wall Design>View/Revise Preferences...

معمولا بیشتر تنظیمات مناسب هستند. در اینجا ضریب C_d (ضریب بزرگنمایی جابجایی) مربوط به سیستم دیوار باربر ویژه، رده فولاد برشی عرضی، و ضریب Utilization Factor (حد نسبت نیرو به ظرفیت دیوار) اصلاح شده است (شکل ۳۹).

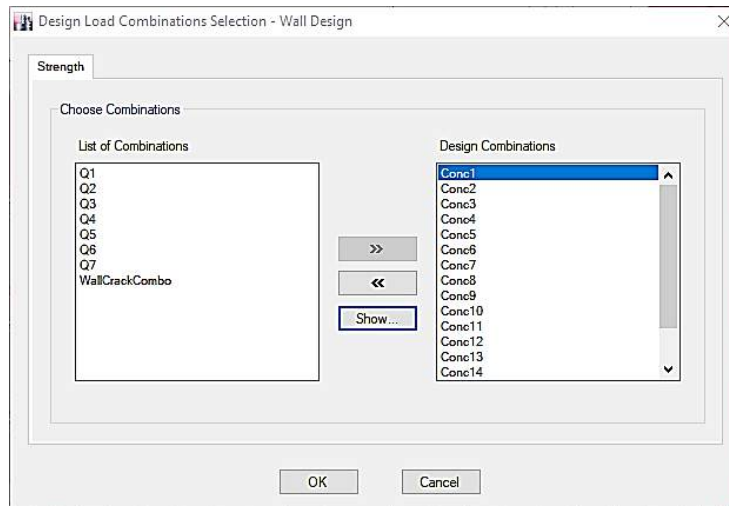


شکل ۳۹. تنظیمات قبل از طراحی دیوار برشی

با توجه به لزوم توجه به تراکم میلگردها در محل وصله ها، بهتر است مقادیر نسبت آرماتورهای لبه ها (برای طراحی دیوار به روش T/C) و میانی نصف پیش فرض برنامه منظور شود. در اینجا این نسبت ها کاهش داده نشده است. پس از این مرحله ترکیبات بارگذاری طراحی را کنترل می کنیم:

Design>Shear Wall Design>Select Design Combination...

کنترل می کنیم که کلیه ترکیبات بارگذاری تعریف شده در قسمت اول، در قسمت Design Combinations وارد شده باشد.



شکل ۴۰. کنترل ترکیب بارهای طراحی دیوار برشی.

۶. تنظیمات نهایی مدلسازی و انجام تحلیل و طراحی

- کنترل تنظیمات مربوط به ستون ها و تیرها. با توجه به اینکه ستون ها و تیرها در این پروژه از نوع *Gravity* هستند لازم نیست گزینه شکل پذیری خاصی برای آنها فعال شود (زیرا نیروهای ایجاد شده در آنها محاسبه نمی شود، فصل ۱ را ببینید). لیکن در مرحله میلگردگذاری لازم است به صورت ویژه خاموت گذاری شوند. در هر حال پیشنهاد می شود این اعضا حداقل برای شکل پذیری متوسط کنترل شوند. پس از انتخاب تیرها و ستونها (دقت شود که ابتدا تیرهای *None* یا تیرهای با ابعاد کم که فقط با هدف انجام بارگذاری ترسیم شده اند از شمول طراحی خارج شوند: *Design>Overwrite Design Procedure* و انتخاب گزینه *No Design*):

Design>Concrete Frame Design>View/Revise Overwrite

و سپس *Framing Type* نوع *Sway Intermediate* انتخاب می کنیم. سایر تنظیمات مناسب هستند. علاوه بر این تنظیمات کلی طراحی از مسیر:

Design>Concrete Frame Design>View/Revise Preferences...

بررسی می شوند. اغلب تنظیمات پیش فرض مناسب هستند. فقط در هر دو تنظیمات ذکر شده، دقت شود که آیین نامه طراحی *ACI 318-14* انتخاب شده باشد.

- انجام تحلیل و طراحی امان های قاب. پس از انجام تنظیمات فوق، با زدن کلید *F5* یا دکمه  سازه را تحلیل می کنیم. سپس با کلید *Shift + F6* یا از طریق منو یا دکمه  اقدام به طراحی تیرها و ستون ها خواهیم کرد. توصیه می شود پس از طراحی ستون ها، میلگرد طولی آنها با فعال کردن حالت *Check* در تعریف مقطع ستون نهایی کرد.

- طراحی دیوارهای برشی. برنامه *ETABS* سه روش برای طراحی دیوار برشی در اختیار می گذارد. روش *General* با توجه به امکان میلگردگذاری دقیق، بهترین روش طراحی دیوارهای برشی می باشد. توجه نمایید که برای دیوارهای *T.L* یا *U* شکل باید از روش *General* استفاده کرد. روش *Uniform* و روش *Simplified T/C Design* برای دیوارهای برشی با مقطع یکنواخت قابل استفاده می باشد. شرح کامل هر یک از روش ها و چگونگی پیاده سازی ها موضوع این کتاب نمی باشد، و طراح می تواند برای آگاهی از روند کار به کتب عمومی طراحی سازه های بتنی با نرم افزار یا سایت کتاب مراجعه نماید.

۷. کنترل طراحی برای ضریب سختی دال 0.25 (اختیاری).

با توجه به اینکه سختی خمشی دال ناچیز فرض شد. بعضی از طراحان در این مرحله اقدام به کنترل طراحی سیستم باربرجانبی با در نظر گرفتن سختی خمشی ۰.۲۵ برای دال، المان های سیستم باربر جانبی (در این مثال دیوار برشی) را کنترل می کنند. این مورد ممکن است برای خمش خارج از صفحه دیوارهای برشی در پاره ای مواقع تاثیر گذار باشد. در این مثال از این کنترل صرفنظر شده است.

۸. کنترل مستقل سازه در هر راستا برای دیوار L شکل (اختیاری)

بعضی طراحان معتقد هستند برای ارزیابی واقع بینانه المان های مرزی لازم است دیوارهای L شکل یکبار جداگانه برای هر راستا برچسب گذاری و تحلیل شوند و جزییات این دیوارها برای بدترین حالت حاکم تهیه شود. میزان عرض موثر دیوار براساس بند زیر انتخاب می شود (شکل ۴۰):

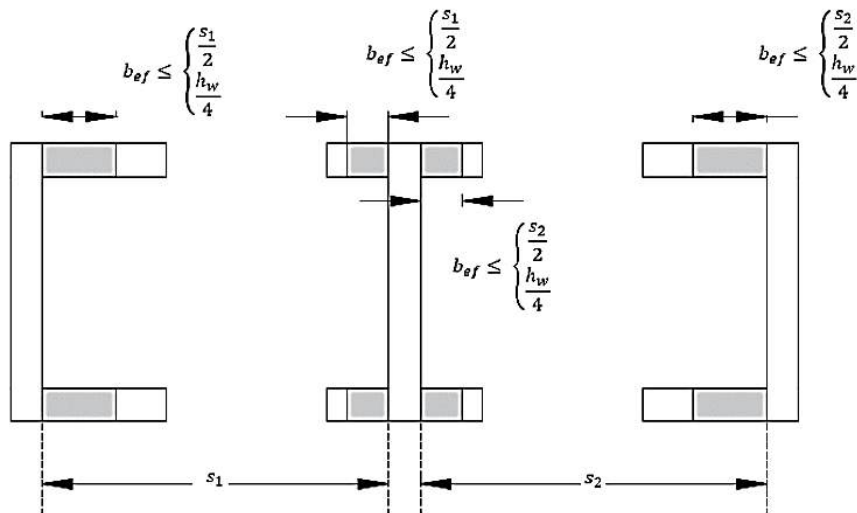
18.10.5.2 Unless a more detailed analysis is performed, effective flange widths of flanged sections shall extend from the face of the web a distance equal to the lesser of one-half the distance to an adjacent wall web and 25 percent of the total wall height above the section under consideration.

R18.10.5.2 Where wall sections intersect to form L-, T-, C-, or other cross-sectional shapes, the influence of the flange on the behavior of the wall should be considered by selecting appropriate flange widths. Tests (Wallace 1996) show that effective flange width increases with increasing drift level and the effectiveness of a flange in compression differs from that for a flange in tension. The value used for the effective compression flange width has little effect on the strength and deformation capacity of the wall; therefore, to simplify design, a single value of effective flange width based on an estimate of the effective tension flange width is used in both tension and compression.

مطابق این بند، عرض موثر بال در مقاطع بالدار (نظیر دیوارهای L شکل، باید از وجه جان به اندازه مقدار کمتر نصف فاصله تا دیوار سازه ای مجاور و ۲۵ درصد ارتفاع کلی دیوار بالای مقطع مورد مطالعه انتخاب شود مگر آنکه تحلیل دقیق تری صورت گیرد. با توجه به اینکه پیاده سازی این بند دشوار است و به نظر می رسد تحلیل نرم افزاری دقت مورد نیاز آیین نامه را تامین می کند لزوم کنترل این گام محل تردید است و به قضاوت طراح بستگی دارد^{۳۱}.

علاوه بر مورد فوق به دلیل اینکه ممکن است وجود ستون های ثقلی (یا قابهای ثقلی) قسمتی از برش پایه را جذب نماید و تلاش های طرح دیوارهای برشی را کم کنند، بعضی طراحان کنترل طرح دیوارهای برشی بدون مشارکت ستون ها (یا قابهای ثقلی) را توصیه می کنند. در صورت نیاز به چنین کنترلی، می توان با مفصلی کردن تکیه گاه ستون ها و کاهشی سختی خمشی آنها و نیز دو سر مفصل کردن تیرهای ثقلی، طراحی دیوارها را کنترل کرد. این کنترل در صورت افزایش سهم برش پایه ستون ها به بیش از ۲۰ درصد ممکن است حائز اهمیت باشد. علاوه براین بررسی نامنظمی پیچشی پلان بدون حضور این ستون ها نیز توسط برخی طراحان توصیه شده است. به هر حال توصیه می شود با طراح حتی الامکان سیستم باربری جانبی را طوری پیکربندی نماید که سهم نیرویی قاب های غیرثقلی تا حد ممکن کاهش یابد یا به نحوی آنها را در سیستم باربرجانبی مشارکت دهد تا از پیچیده شدن فرایند طراحی به واسطه این ابهامات رفتاری جلوگیری شود.

³¹ با این حال به عنوان یک رویکرد تقریبی برچسب گذاری جداگانه دیوارها و کنترل المان مرزی به صورت مستقل برای هر راستا در مورد دیوارهای بالدار توصیه می شود. در اینحالت برای هر راستا یک فایل جداگانه تهیه می شود.



شکل ۴۰. تعریف عرض موثر دیوار سازه ای

۹. محاسبه میلگرد پیچشی تیرها

- اصلاح سختی خمشی دال. برای محاسبه میلگرد پیچشی تیرها سختی خمشی دال را به ۰.۲۵ تغییر می دهیم. سپس از فایل یک نسخه کپی به نام LateralTorsion.EDB تهیه می کنیم.

- محاسبه ضریب اصلاح سختی پیچشی. با توجه به اینکه آیین نامه Aci بیان می دارد:

22.7.3.2 In a statically indeterminate structure where $T_u \geq \phi T_{cr}$ and a reduction of T_u can occur due to redistribution of internal forces after torsional cracking, it shall be permitted to reduce T_u to ϕT_{cr} , where the cracking torsion T_{cr} is calculated in accordance with 22.7.5.

در صورتی که پیچش تیر از نوع همسازی باشد به عبارت دیگر امکان بازتوزیع تلاش های داخلی بعد از ترک خوردگی پیچشی وجود داشته باشد می توان T_u مقطع را به ϕT_{cr} کاهش داد. در نرم افزار امکان مستقیمی برای پیاده سازی این رویکرد پیش بینی نشده است (در حالت کلی یک رفتار غیرخطی می باشد). روشی که فعلا مورد استفاده قرار می گیرد، ملاحظه T_u و تنظیم ضریب کاهش سختی پیچشی به نحوی است که T_u تا حد ممکن به ϕT_{cr} نزدیک شود. این یک فرایند مبتنی بر سعی و خطاست. به این منظور ابتدا، ضریب سختی پیچشی برابر ۱ فرض می کنیم (بدون اصلاح)، سپس یک گام سازه تحلیل و طراحی می شود. روی هر کدام از تیرها کلیک راست کرده، دکمه Shear را کلیک می کنیم. از قسمت Torsion Capacity، نسبت ϕT_{cr} به T_u را حساب می کنیم.

Torsic

Torsion T_u N-mm	Threshold ΦT_{th} N-mm	Critical ΦT_{cr} N-mm	Conc.A A_{cp} mm ²
73649651.02	7230118.25	28920473.01	20250

- اعمال ضریب / اصلاح سختی پیچشی. سازه را از حالت قفل شده خارج کرده، تیر را مجدداً انتخاب کرده و از مسیر زیر:

Assign>Frame>Properties Modifiers...

اقدام به اصلاح Torsional Constant به مقدار محاسبه شده در گام قبل می کنیم.

- باز طراحی و کنترل مجدد. پس از اصلاح ضریب ثابت پیچشی مجدداً سازه را تحلیل و طراحی کرده، نسبت ϕT_{cr} به T_u را حساب می کنیم. در صورتی که این نسبت به یک نزدیک باشد، سعی و خطا کافی تلقی می شود در غیر این صورت مجدداً باید گام های قبلی تکرار شود.

روند فوق برای کلیه تیرها انجام می شود تا طرح پیچشی خاتمه یابد. معمولاً مساحت میلگردهای پیچشی تیرها در این دسته سازه ها مقدار قابل توجهی است.

لازم به یادآوری است در صورتی که پیچشی از نوع تعادلی باشد، ضریب ثابت پیچشی برابر ۱ می باشد و روند فوق فقط برای پیچش همسازی کاربرد دارد. این مورد در تیرها هم راستا با دال پیش آمدگی ممکن است برقرار باشد.

۵. طراحی نهایی دال

در این مرحله بعد از طرح سیستم لرزه ای، طراحی دال وافل به شرح زیر انجام می شود:

- تهیه خروجی از ETABS برای طراحی دال در SAFE

- تنظیمات مدلسازی و ضرایب ترک خوردگی

- کنترل کفایت اندازه نواحی توپر برای برش یکطرفه

- تعاریف نوارهای طراحی

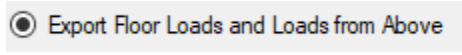
- انجام فرایند تحلیل و طراحی

- کنترل برش دوطرفه (پانچ) کف

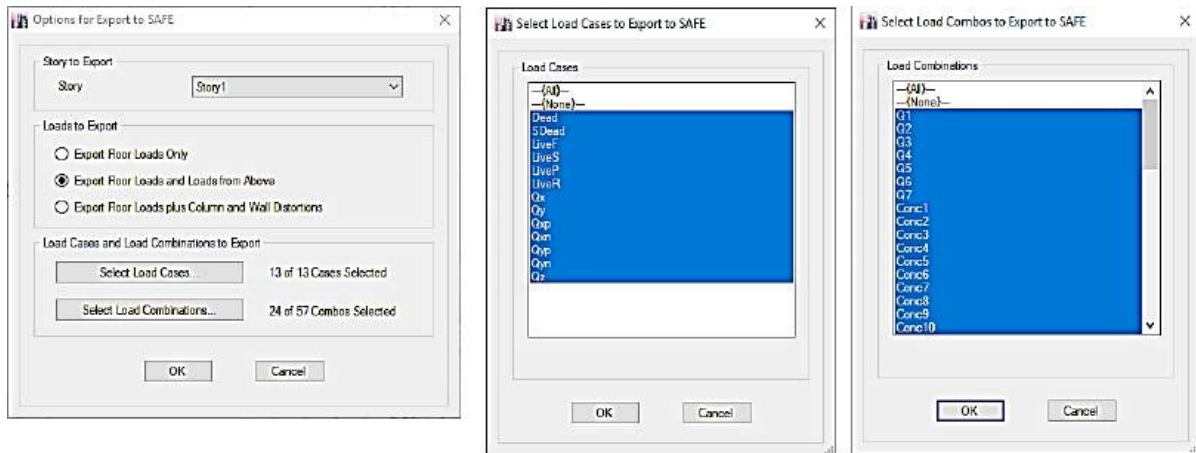
۱- تهیه خروجی از ETABS برای طراحی دال در SAFE

- خروجی $F2k$ طراحی دال. پس از اینکه طراحی سیستم باربر لرزه ای یعنی فایل LRFS.EDB در مرحله ۴ کامل شد، از مسیر زیر اقدام به گرفتن خروجی برای SAFE می کنیم (فایل تحلیل شده باشد):

File>Export> Story As SAFE V.12 F2K...

گزینه  را انتخاب می کنیم. سپس با کلیک روی دکمه Select Load

Cases... اطمینان حاصل می کنیم که کلیه حالات بارگذاری انتخاب شده باشد. علاوه بر این با کلیک روی دکمه Select Load Combination از انتخاب شدن ترکیبات بارگذاری حالت نهایی که در گام های قبل تعریف شد نیز اطمینان حاصل نمایید. فایل حاصل را در مسیر دلخواه تحت عنوان SLAB_Final.F2k ذخیره نمایید.



شکل ۴۱. خروجی برای طراحی نهایی دال در SAFE

برای طراحی نهایی دال تخت بدون تیر، دقت شود که نیروهای زلزله طبقه مورد بررسی و طبقات بالاتر باید به SAFE منتقل شود. علاوه بر این برای اینکه این انتقال صورت پذیرد باید نوع دیافراگم غیرصلب باشد. لازم به ذکر است در مورد سیستم های دال-تیر که تیرها قسمتی از سیستم لرزه ای باشند، می توان دال ها را فقط برای نیروهای ثقلی طراحی کرد و لزومی به انتقال نیروهای لرزه ای نیست. لیکن ممکن است این فرض مرسوم طراحی برای دهانه های بلندتر از متعارف نیاز به بررسی داشته باشد.

- وارد کردن فایل F2k به برنامه SAFE در برنامه SAFE از مسیر زیر فایل تهیه شده از قسمت قبل را فراخوان می کنیم:

File > Import > SAFE .F2k File...

پس از فراخوانی فایل را به نام SLAB_Final.FDB در مسیر دلخواه ذخیره کنید. پس از ذخیره فایل و قبل از ادامه روند کار بهتر است تعریف مصالح، حالات و ترکیبات بارگذاری و همچنین صحت انتقال بارهای لرزه ای توسط طراح کنترل شود.

طراحی نهایی دال باید برای کلیه طبقات به صورت مجزا انجام گیرد.

۲. انجام تنظیمات مدلسازی و ضرایب ترک خوردگی

-بررسی تعریف مقاطع. با توجه به اینکه مدلسازی دال ها در ETABS انجام شد، نیاز به تعریف مجدد این مقاطع در SAFE نمی باشد. هرچند کنترل این تعاریف در برنامه توصیه می شود. با توجه به اینکه تیرها در فایل نهایی طراحی شدند، نیازی به فعال بودن گزینه طراحی آنها در این مرحله نمی باشد بنابراین از مسیر:

Define > Beam Properties...

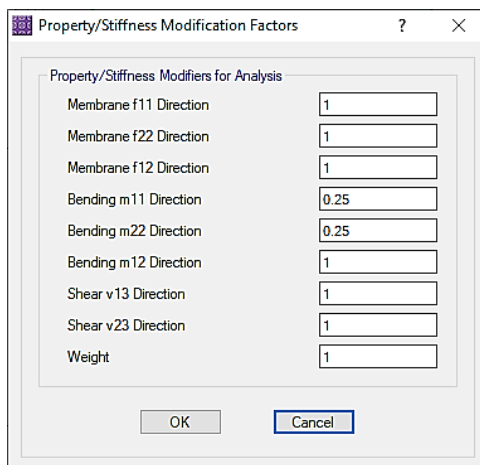
با انتخاب هریک از تیرها، و کلیک روی دکمه Modify/Show Properties... گزینه No Design را کلیک کرده تا فعال شود. برای ستون ها نیاز به اقدام خاصی نیست.

-اعمال ضرایب ترک خوردگی/اعضا خطی و دال. ضرایب ترک خورده تعریف شده در فایل ETABS (طراحی سیستم لرزه ای) به صورت اتوماتیک به برنامه SAFE منتقل نمی شود. بنابراین لازم است این ضرایب به تیرها، ستون ها و دال ها اعمال شود. این ضرایب مطابق ضرایب بکار رفته برای حالت حدی نهایی می باشد.

ضریب ترک خوردگی دالها برابر ۰.۲۵ منظور شده، به سختی های خمشی دال اعمال می شود. به این منظور، پس از انتخاب دال (قسمت های توپر و وافل)، از مسیر زیر ضریب مربوطه اعمال می شود (شکل ۴۲).

Assign > Slab Data> Property Modifiers...

این ضریب به مولفه های m11 , m22 دال اعمال می شود..

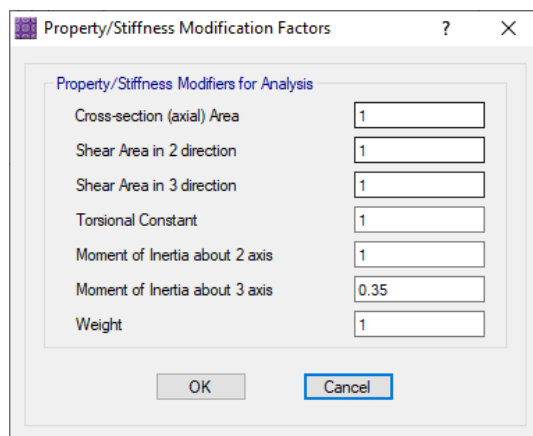


شکل ۴۲. اصلاح سختی خمشی دال.

ضریب ترک خوردگی تیرها برابر ۰.۳۵ و به سختی خمشی اعمال می شود. در نظر گرفتن اثرات مهارشدگی برای افزایش ضرایب ترک خوردگی دارای مبنای روشن نیست و اعمال همین ضریب مناسب به نظر می رسد. از اعمال ضریب برای همپوشانی دال و تیر صرفنظر شده است. پس از انتخاب تیرها:

Assign>Beam Data>Property Modifiers...

این ضریب به مولفه ممان اینرسی حول محور ۳ اعمال می شود (شکل ۴۳)

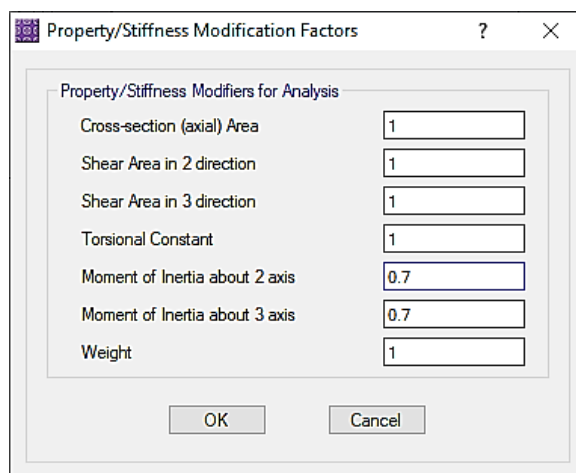


شکل ۴۳. اصلاح سختی خمشی تیرها

در مورد ستون ها نیز به همین ترتیب پس از انتخاب ستون ها، از مسیر

Assign>Column/Brace Data>Properties Modifiers...

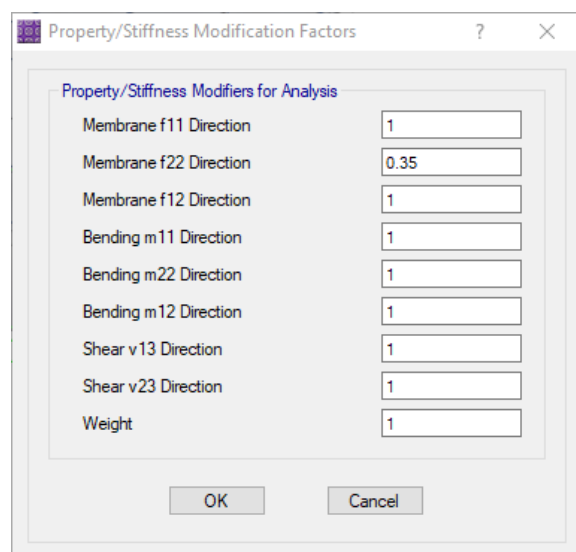
ضريب ۰.۷ به ممان اينرسی حول محور ۲ و ۳ اعمال می شود.



شکل ۴۴. اصلاح سختی خمشی ستون ها

در مورد ديوارهای برشی نیز با توجه به بررسی به عمل آمده در گام های قبل همه ديوارها ترک خورده هستند، لذا ضريب ۰.۳۵ به مولفه f11 اعمال می گردد (شکل ۴۵)

Assign>Wall/Ramp Data>Properties Modifiers...



شکل ۴۵. اصلاح سختی خمشی ديوارهای برشی

= تنظيم کاور دالها. ميزان کاور دالها با توجه به ملزومات آيين نامه و شرايط محيطی انتخاب می شود.

20.5.1.3.1 Nonprestressed cast-in-place concrete members shall have specified concrete cover for reinforcement at least that given in Table 20.5.1.3.1.

Table 20.5.1.3.1—Specified concrete cover for cast-in-place nonprestressed concrete members

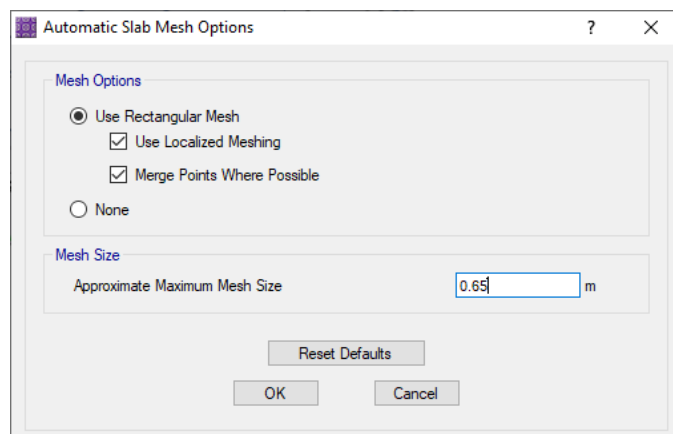
Concrete exposure	Member	Reinforcement	Specified cover, mm
Cast against and permanently in contact with ground	All	All	75
Exposed to weather or in contact with ground	All	No. 19 through No. 57 bars	50
		No. 16 bar, MW200 or MD200 wire, and smaller	40
Not exposed to weather or in contact with ground	Slabs, joists, and walls	No. 43 and No. 57 bars	40
		No. 36 bar and smaller	20
	Beams, columns, pedestals, and tension ties	Primary reinforcement, stirrups, ties, spirals, and hoops	40

با توجه به اینکه دال در معرض هوای آزاد یا خاک نیست و نمره میلگرد هم از ۳۶ کمتر است، می توان کاور دال ها را حداقل برابر ۲۰ میلی متر در نظر گرفت. در این مثال این کاور را برابر ۳۰ میلی متر در نظر گرفته ایم. از منوی Design گزینه Design Preferences را انتخاب می کنیم. نمره میلگرد طولی دال را ۱۴ در نظر می گیریم (شکل ۴۶).

شکل ۴۶. تنظیم پوشش دال ها

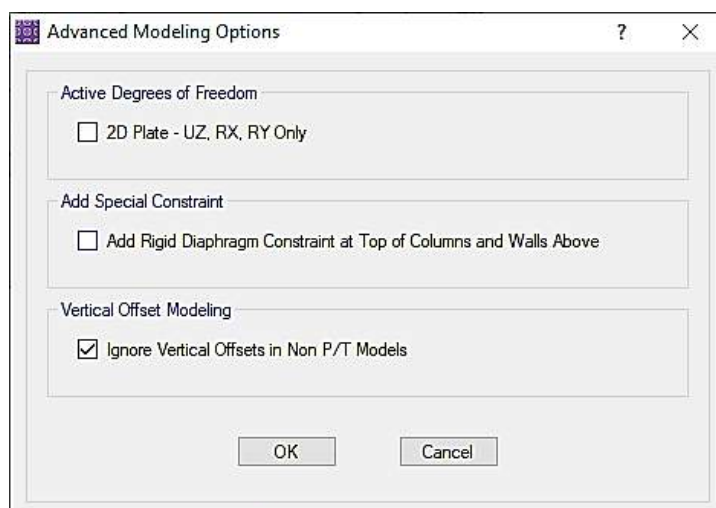
با توجه به اینکه تیرها را طراحی نمی کنیم، نیازی به اصلاح خاصی برای تیرها نمی باشد.

تنظیم حداقل/اندازه مش ها. توصیه شده است اندازه مش ها بیشتر از ۱/۱۵ اندازه کمتر طول یا عرض آن در نظر گرفته نشود. برای این مثال و با فرض دهانه حدود ۱۰ متر این اندازه برابر با ۶۵ سانتی متر بدست می آید. این اصلاح از طریق منوی Run و گزینه Automatic Slab Mesh Option انجام می شود (شکل ۴۷).



شکل ۴۷. اصلاح اندازه مش بندی

علاوه بر این از طریق منوی Run گزینه Advanced Modeling Option... را انتخاب می کنیم و تیک گزینه ☐ 2D Plate - UZ, RX, RY Only را بر می داریم؛ تا تحلیل به صورت سه بعدی انجام شود (شکل ۴۸).



شکل ۴۸. تنظیم سایر گزینه های مدل سازی

۳. کنترل کفایت اندازه نواحی توپر اطراف ستون ها و دیوارها برای برش یکطرفه.

اندازه نواحی توپر براساس ضابطه شکل پذیری اتصال برابر $4h$ انتخاب شد. در این مرحله، کافی بودن این ضخامت با بررسی برش یکطرفه در محل اتصالات بررسی می شود. علاوه نواحی دیگری که ممکن است به واسطه نیاز برشی، توپر انتخاب شود مشخص خواهد شد. لازم به ذکر است که کنترل های زیر باید برای تمام ترکیبات بارگذاری انجام شود.

- کنترل برش یکطرفه. این کنترل طی دو مرحله انجام می شود. مطابق آیین نامه ACI مقاومت برشی یکطرفه بتن از رابطه زیر محاسبه می شود^{۳۲}:

³² در اینجا از امکان افزایش مقدار مقاومت برشی تیرچه ها به میزان ۱۰ درصد چشم پوشی شده است.

22.5.5.1 For nonprestressed members without axial force, V_c shall be calculated by:

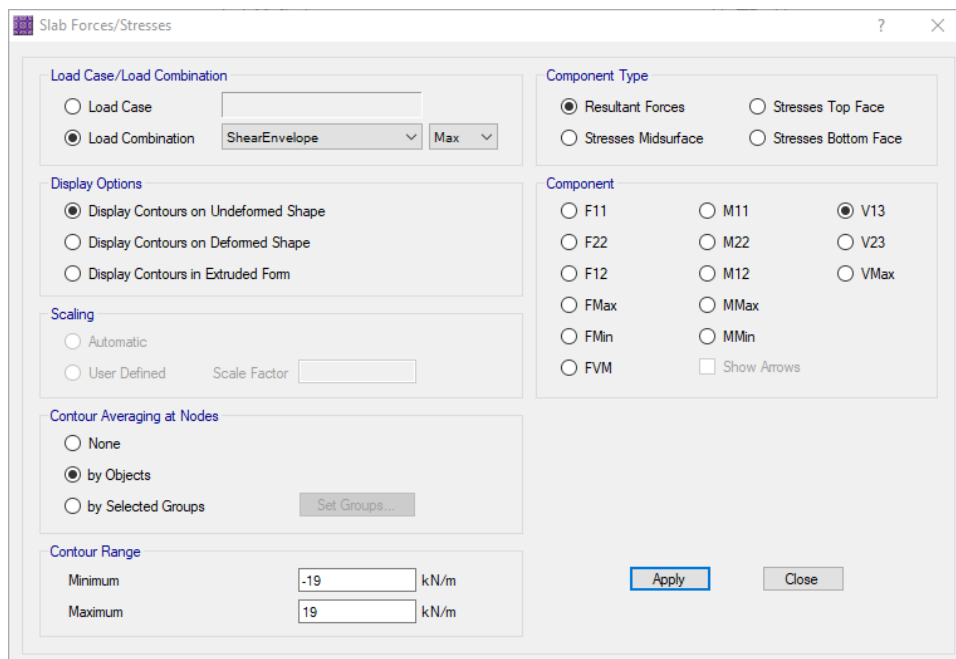
$$V_c = 0.17\lambda\sqrt{f'_c}b_wd \quad (22.5.5.1)$$

برای کنترل برش یکطرفه تیرچه ها و تشخیص نواحی توپر، باید دقت کرد که فقط عرض تیرچه ها در مقاومت برشی دخالت می کند بنابراین:

$$V_c = 0.17\sqrt{f'_c}b_wd = 0.17 * 5 * \left(\frac{100 + 120}{2}\right) (270) = 25.2 \text{ KN} \rightarrow \phi V_c = 19 \text{ KN/m}$$

پس از تحلیل مولفه های V13 و V23 نیرویی برای هر یک از ترکیبات بارگذاری کنترل می شود.

Display>Show Slab Forces/Stresses...



شکل ۴۹. کنترل برش یکطرفه در تیرچه ها برای انتخاب نواحی توپر

از این روند برای کنترل برش یکطرفه خارج/از نواحی توپر فرض شده استفاده می شود، هر جا خارج از نواحی توپر، تنش برشی یکطرفه از مقدار مجاز تجاوز کند باید ناحیه مذکور توپر در نظر گرفته شود.

در مرحله دوم، برای کنترل برش یکطرفه خود نواحی توپر از این رابطه استفاده می کنیم. بنابراین:

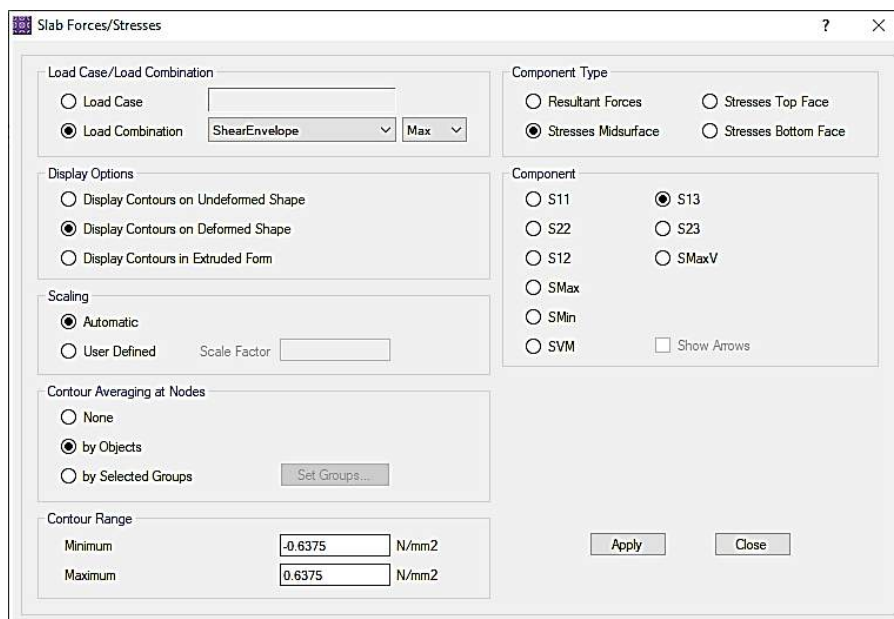
$$v_c = 0.17\sqrt{f'_c} = 0.17 * 5 = 0.85 \text{ MPa}$$

در نواحی توپر باید

$$v_u \leq \phi v_c, \phi = 0.75 \rightarrow \phi v_c = 0.64 \text{ MPa}$$

پس از تحلیل، مولفه های S23 و S13 دال را در فاصله d از بر اتصالات برای هر یک از ترکیبات بارگذاری کنترل می کنیم:

Display>Show Slab Forces/Stresses...



شکل ۵۱. مولفه های S13, S23 برای کنترل برش یکطرفه نواحی توپر

در صورتی که در این نواحی تنش از مقادیر حداقل و حداکثر تجاوز کند، ضخامت این نواحی برای برش یکطرفه کافی نمی باشد.

لازم به ذکر است که این قسمت فقط برای کنترل فرض ابعادی انجام شده برای نواحی توپر استفاده می شود و طرح برشی تیرچه با انتخاب نوار طراحی مناسب توسط برنامه انجام می شود. می توان مرحله اول و دوم را با هم ادغام کرد و یکجا با توجه به مقادیر نیروهای برشی کنترل نواحی توپر را انجام داد.

۴. تعریف نوارهای طراحی

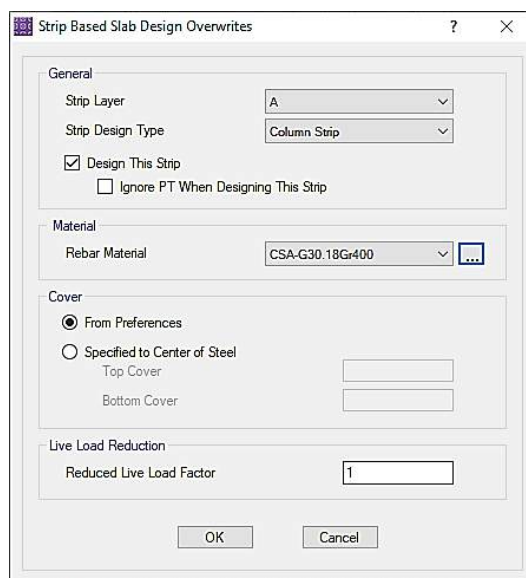
- ترسیم نوارهای طراحی. برای ترسیم نوارهای طراحی از دکمه نوار ابزار  استفاده می شود. اندازه عرض نوارهای طراحی در پنجره شناسایی که باز می شود، باید برابر با مرکز به مرکز محور بین تیرچه ها در نظر گرفت. هر نوار طراحی را باید طوری ترسیم کرد که با جزییاتی که بعداً ترسیم می شود تطابق داده باشد. علاوه بر این نوارهای طراحی قسمت های توپر یا تیرها را باید جداگانه ترسیم نمود (در فایل مجزا یا همان فایل مورد بررسی به نحوی که با نوارهای طراحی تیرچه تداخل پیدا نکند یا اینکه نواحی توپر را به روش Finite Elements طراحی کرد در اینصورت ترسیم نوارهای طراحی تیرچه ها ساده تر خواهد شد). برای ترسیم نوارهای طراحی می توان از ترکیب نقاط کمکی (Draw > Draw Point) و دستور Replicate استفاده کرد. نوارهای هر راستا در لایه های مجزا ترسیم می شود. بنابراین روند کلی ترسیم نوارهای طراحی به شرح زیر پیشنهاد می شود:

- ترسیم اولین نوار طراحی هر راستا به کمک نقاط کمکی
- تکرار نوار طراحی به فاصله مرکز به مرکز تیرچه ها از هم با استفاده از دستور Relicate به تعداد لازم
- طراحی نواحی توپر به روش اجزا محدود یا ترسیم نوار طراحی مجزا برای این قسمت ها (بهتر است در یک فایل مجزا انجام شود)

- بررسی تنظیمات مربوط به نوارهای طراحی. پس از ترسیم نوارهای طراحی به هر روش، آنها را انتخاب کرده (انتخاب نوارهای طراحی از مسیر **Select>Select>Properties>Select Design Strip Layers...** و انتخاب لایه ها انجام می شود.) از مسیر:

Design>Slab Design Overwrites>Strip Based...

اطمینان حاصل می کنیم که مشخصات میلگردها به درستی انتخاب شده است.

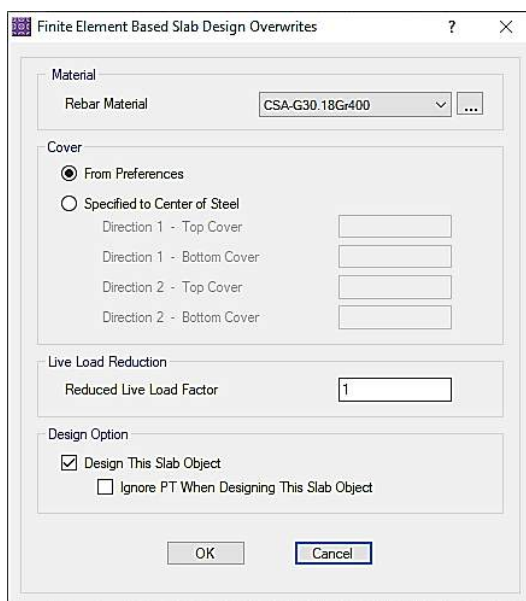


شکل ۵۲. تنظیمات نوارهای طراحی

-بررسی تنظیمات طراحی به روش اجزا محدود. دالهای کف را انتخاب کرده از مسیر:

Design>Slab Design Overwrites>Finite Elements Based...

اطمینان حاصل می کنیم که مشخصات میلگردها به درستی انتخاب شده باشد.



شکل ۵۳. تنظیمات طراحی به روش اجزا محدود

۵. انجام فرایند تحلیل و طراحی.

در نهایت بعد از گام های فوق می توان نسبت به تحلیل و طراحی دال اقدام کرد. در این مرحله یکبار دیگر صحت ترکیب های بارگذاری انتخاب شده توسط برنامه را از مسیر:

Design>Design Combo...

کنترل می کنیم. سپس سازه را تحلیل و طراحی می نماییم.

-ملاحظه نتایج طراحی میلگردهای خمشی مورد نیاز دال وافل. ابتدا میلگرد پاشنه تیرچه را به عنوان میلگرد حداقل محاسبه می کنیم. میلگرد حداقل رویه دال نیز همان میلگرد افت و حرارت خواهد بود:

Table 8.6.1.1— $A_{s,min}$ for nonprestressed two-way slabs

Reinforcement type	f_y , MPa	$A_{s,min}$, mm ²	
Deformed bars	< 420	$0.0020A_g$	
Deformed bars or welded wire reinforcement	≥ 420	Greater of:	$\frac{0.0018 \times 420}{f_y} A_g$
			$0.0014A_g$

و میلگرد حداقل پاشنه:

9.6.1.2 $A_{s,min}$ shall be the greater of (a) and (b), except as provided in 9.6.1.3. For a statically determinate beam with a flange in tension, the value of b_w shall be the lesser of b_f and $2b_w$.

$$(a) \frac{0.25\sqrt{f'_c}}{f_y} b_w d$$

$$(b) \frac{1.4}{f_y} b_w d$$

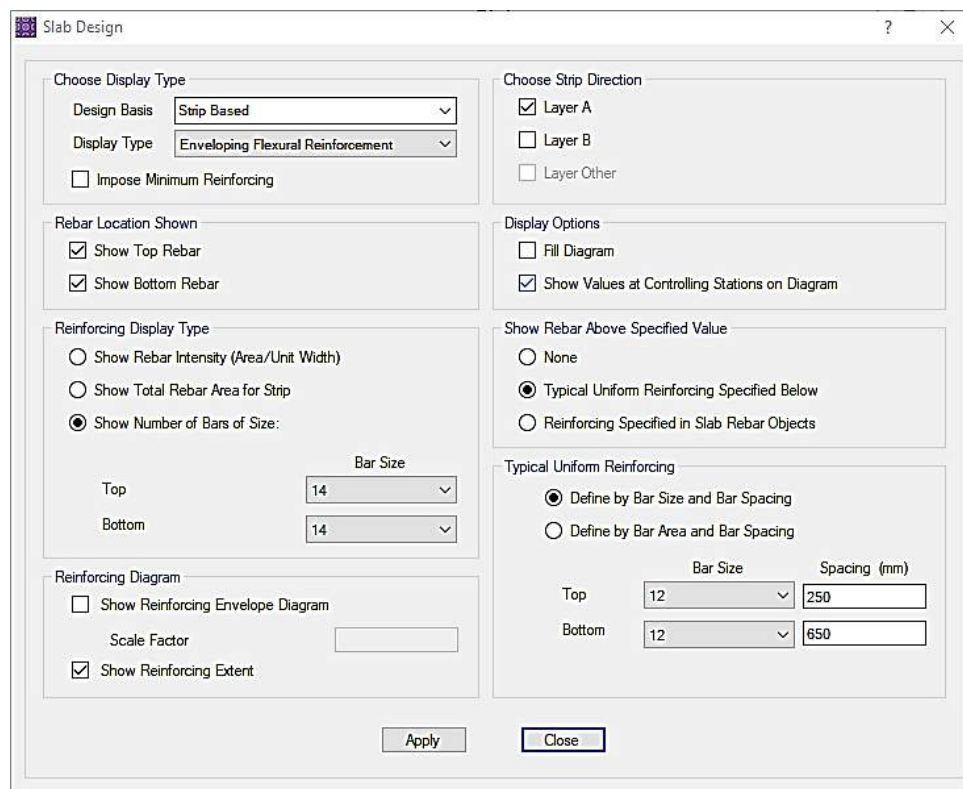
بنابراین برای رویه دال وافل:

$$A_{s,min,Top} = \frac{0.0018(400)}{420} (1000)(70) = 126 \frac{mm^2}{m} \rightarrow use \phi 12@25 \text{ cm}$$

و برای پاشنه تیرچه:

$$A_{s,min,bot} = \max \left\{ \frac{1.4}{400} (120)(270), \frac{0.25(5)}{400} (120)(270) \right\} = 113 \text{ mm}^2 \rightarrow use \phi 12$$

برای عرض پاشنه از حداکثر عرض پاشنه که در بالاست استفاده شده است (۱۲۰ میلی متر). حال مقادیر حداقل فوق را در صفحه نتایج طراحی در قسمت *Typical Uniform Reinforcing* وارد می کنیم (شکل ۵۴) و میلگردهای تقویتی بالا و پایین هر راستا را برداشت می کنیم.



شکل ۵۴. وارد کردن مقادیر میلگردهای حدقل بالا و پایین و سایر تنظیمات

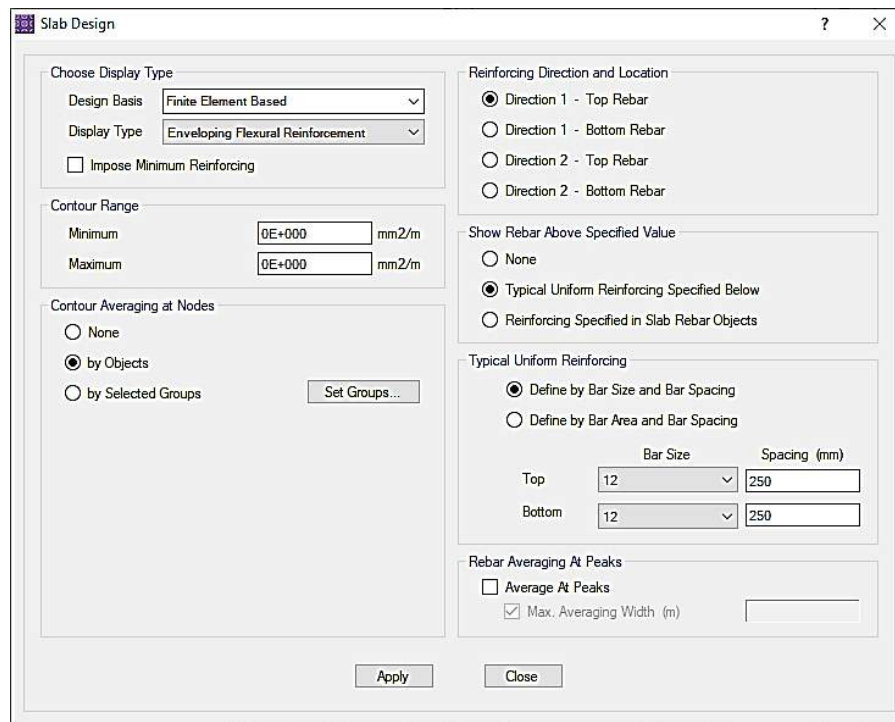
Display>Show Slab Design...

در شکل ۵۴، نمره میلگردهای تقویتی برابر ۱۴ انتخاب شده است. دقت کنید که این نتایج مربوط به تیرچه ها هستند.

برای نواحی توپر از روش اجزا محدود استفاده می کنیم. میلگرد حداقل بالا و پایین ناحیه توپر:

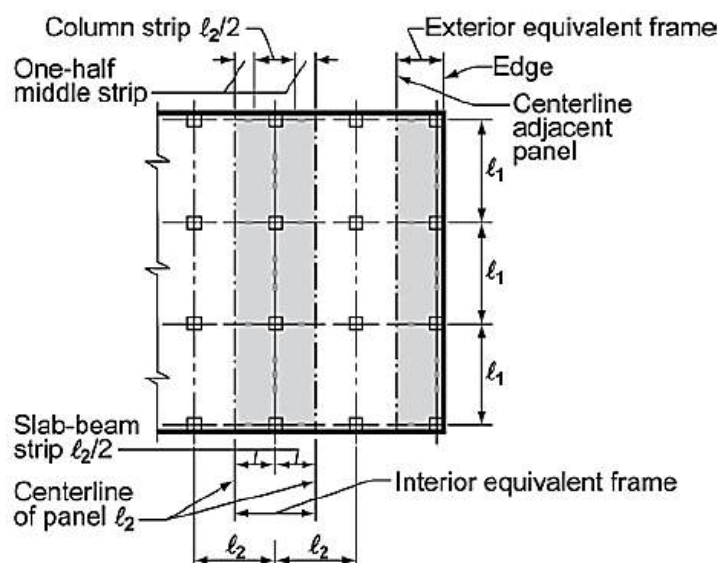
$$A_{s,min} = \frac{0.0018(400)}{420} (1000)(300) = 514 \frac{mm^2}{m} \rightarrow use \phi 12 @ 25 cm$$

که در بالا و پایین ناحیه توپر استفاده می شود برای ملاحظه میلگردهای تقویتی مورد نیاز تنظیمات مطابق شکل ۵۵ انجام می شود.



شکل ۵۵. مشاهده میلگردهای تقویتی مورد نیاز در قسمت توپر به روش اجزا محدود

لازم به تذکر است که از قسمت **Reinforcing Direction and Location** هر راستا به دقت مورد بررسی قرار گیرد. خصوصاً نظر به اهمیت میلگردهای منفی اتصال، باید برداشت، باید مقدار این میلگردها با دقت زیادی صورت پذیرد. در صورتی که کاربر برداشت مقدار میلگردهای موردنیاز به این روش را دشوار یافت بهتر است از همان نوارهای طراحی استفاده نماید لیکن باید توجه نماید عرض نوارها مناسب انتخاب شود. در اینصورت بهتر است، عرض این نوارها بهتر است مطابق تعریف سنتی نوارهای سنتی و میانی انتخاب شود (شکل ۵۶).

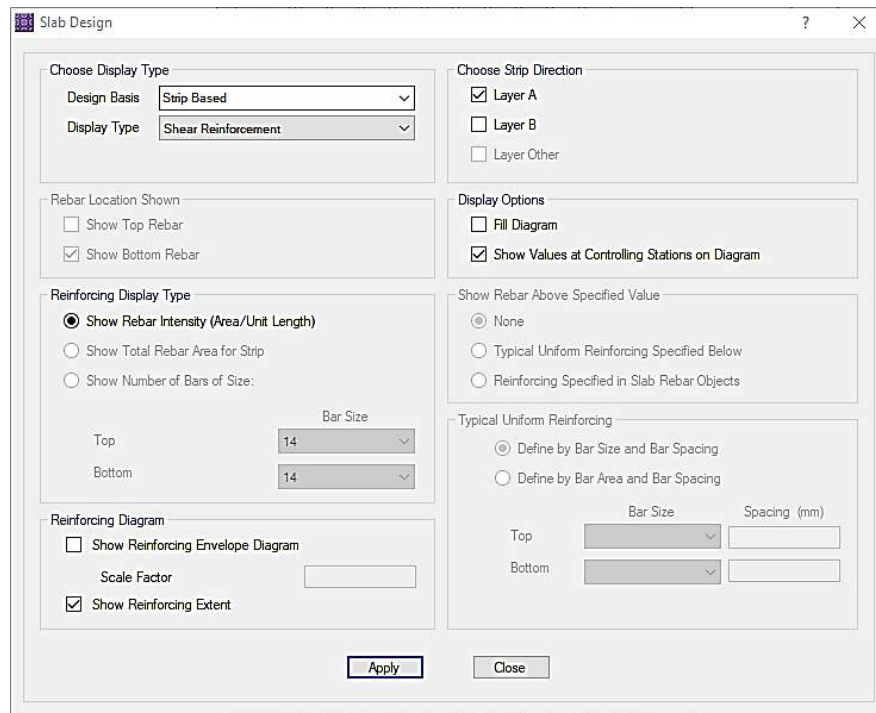


شکل ۵۶. نوارهای ستونی و میانی برای میلگردهای نواحی توپر

- ملاحظه نتایج طرح برشی تیرچه ها. برنامه SAFE طرح برشی تیرچه ها را به خوبی انجام می دهد. برای ملاحظه نتایج طراحی برشی تیرچه ها از مسیر زیر:

Display>Show Slab Design...

پنجره طراحی دال را باز می کنیم. اطمینان حاصل کنید که گزینه Strip Based در قسمت Choose Display Type و Design Basis انتخاب شده باشد. از قسمت Display Type گزینه Shear Reinforcement را انتخاب کنید تا برای لایه مورد نظر شدت آرماتور برشی مورد نیاز نمایش داده شود (شکل ۵۷).



شکل ۵۷. مشاهده نتایج طرح برشی

این شدت باید با میلگرد تامین شده در جزییات اجرایی برای خاموت تیرچه ها مقایسه شود. دقت شود که این قسمت فقط برای تیرچه کاربرد دارد، و مقاومت برشی قسمت های توپر مطابق توضیحات داده شد با ضخامت آنها تامین شده ست. در بیشتر حالات تنها برای تعدادی از تیرچه ها میلگرد برشی مورد نیاز است ($V_u \geq 0.5\phi V_c$) با اینحال توصیه می شود همواره حداقل خاموت برشی مطابق رابطه زیر در تمام تیرچه ها استفاده شود:

Table 9.6.3.3—Required $A_{v,min}$

Beam type	$A_{v,min}/s$	
Nonprestressed and prestressed with $A_{ps}f_{se} < 0.4(A_{ps}f_{pu} + A_s f_y)$	Greater of:	$0.062\sqrt{f'_c} \frac{b_w}{f_{yt}}$ (a)
		$0.35 \frac{b_w}{f_{yt}}$ (b)

- اصلاح ضرایب ترک خوردگی کف و بازبینی میلگردها در محل اتصالات (اختیاری). با توجه به اهمیت میلگردهای منفی ناحیه اتصال، بعضی از همکاران فرایند بند قبل (برداشت میلگردهای ناحیه توپر) را یکبار دیگر با کاهش سختی خمشی دال به مقدار ناچیز (مثلاً ۰.۰۱ یا کمتر) تکرار می کنند. پس از اصلاح سختی (m11, m22 به ۰.۰۱) بقیه مراحل دقیقاً مشابه روند قبل است و از تکرار آن در اینجا خودداری می شود. بیشترین میلگرد بدست آمده از این بند و بند قبل در ناحیه اتصال مورد استفاده قرار می گیرد.

۶. کنترل برش دوجهته (برش پانچ)

کنترل برش پانچ کف یکی از کنترل های مهم خصوصاً در دهانه بلندتر به دلیل وجود لنگر نامتعادل می باشد. علاوه بر این نرم افزار SAFE محدودیت هایی برای کنترل این برش در بعضی موقعیت های مهم دارد. به طور کلی برش پانچ در مواضع زیر باید بررسی شود:

- اتصال دال تخت به ستون (هم در نواحی توپر و هم بیرون نواحی توپر)
- اتصال دال به دیوار در نواحی گوشه ای دیوار
- اتصال دال به دیوار در دیوارهای تیغه ای (ابعاد دیوار نزدیک به ستون باشد)
- اتصال ستون به تیر، وقتی سختی نسبی تیر به دال کم باشد
- از طرفی تعدادی از محدودیت های برنامه SAFE در این مورد به قرار زیر است:
- عدم محاسبه برش پانچ هنگامی که تیر به ستون متصل باشد.
- عدم محاسبه برش پانچ در محل دیوارهای برشی
- عدم امکان محاسبه برش پانچ در نواحی خارج از بخش توپر مطابق آیین نامه
- متأسفانه راه حل مستقیمی برای مشکلات فوق وجود ندارد و طراح در صورتی که بخواهد محاسبات قابل قبولی در این زمینه انجام دهد باید به کنترل های دستی رو آورد.

برای آشنایی با کلیات روند کنترل پانچ در برنامه SAFE بعضی گام های ضروری را در این مورد مرور خواهیم کرد.

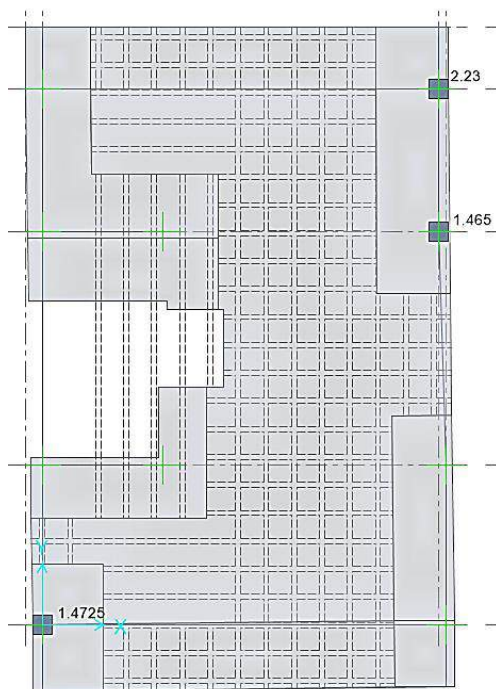
-تهیه خروجی ETABS و انجام تنظیمات. برای کنترل پانچ از همان فایل تهیه شده در قسمت پنجم طراحی میلگردهای خمشی دال استفاده می شود و تفاوتی با آن ندارد. فایل مذکور تحت عنوان SAFE_Final_Punch.FDB ذخیره می شود.

-انجام تحلیل و طراحی و محاسبه اولیه برش پانچ. پس از انجام تنظیمات لازم روی مدل، فایل تحلیل و طراحی می شود. پس آن برای ملاحظه نتایج برش پانچ آیکن  را کلیک می کنیم. همانطور که بیان شد برنامه قادر به محاسبه برش پانچ در ستون ها به دلیل وجود تیر نمی باشد (نمایش پیغام N/C روی ستون ها). همچنین در محل دیوارهای برشی نیز هیچ گزارشی ندارد.

-اصلاح مدل برای نمایش نتایج برش منگنه ای ستون ها. روش هایی تقریبی برای حل مشکل فوق پیشنهاد شده است. یک روش تبدیل تیرها به None می باشد. در این صورت برنامه براساس ضخامت دال توپر، پانچ را محاسبه می کند. در این روش از ضخامت تیر که می تواند باعث کاهش نسبت پانچ شود صرف نظر شده است، بنابراین می تواند در جهت اطمینان باشد. روش

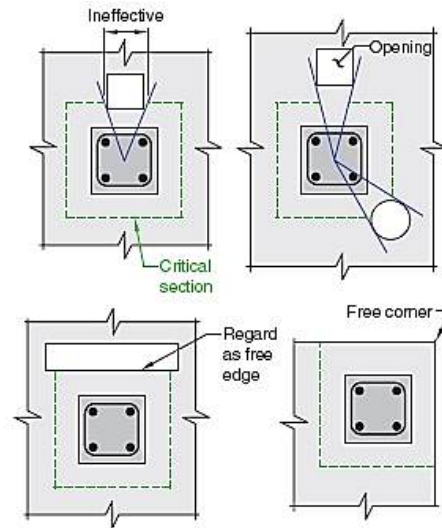
ديگر تبديل تيرها به دال (انتخاب تيرها و **Edit>Edit Lines> Convert Beams to Slab Areas**) مي باشد. در اين روش برنامه فرض مي کند کل ضخامت دال برابر ضخامت تير تبديل شده مي باشد و بنابر اين اين روش در جهت اطمینان نمی باشد. در صورت استفاده از روش اول و تغيير مقطع به **None** از مسیر زیر، نسبت تنش ها مطابق شکل ۵۸ خواهد بود.

Assign > Beam Data>Beam Properties>None



شکل ۵۸. برش پانچ ستون ها

با کلیک راست روی مرکز ستون ها و بررسی خروجی طراحی پانچ، مشاهده می شود برنامه محل ستون های مجاور پیش آمدگی را گوشه منظور کرده است. مطابق **ACI 318 – 19** اگر فاصله ستون ها از لبه آزاد از ۴ برابر ضخامت دال بیشتر باشد می تواند آنها را ستون کناری در نظر گرفت:



Note: Openings shown are located within $4h$ of the column periphery.
Fig. R22.6.4.3—Effect of openings and free edges (effective perimeter shown with dashed lines).

برای اصلاح موقع ستون ها، ستون ها را یکی یکی انتخاب کرده از مسیر زیر موقعیت پیش فرض آنها را تغییر می دهیم:

Design > Punching Shear Overwrite...

از قسمت Location Type (See Tooltip) موقعیت ستون ها تصحیح می کنیم (قراردادهای برنامه با نگهداشتن ماوس روی این قسمت قابل مشاهده است).

پس از تصحیح این موارد مجددا سازه را تحلیل و طراحی می کنیم^{۳۳}.

- طراحی میلگردبرشی برای پانچ. با توجه به اینکه نسبت تنش ها بیش از یک می باشد و از تغییر ضخامت قسمت توپر حتی الامکان اجتناب می شود، گزینه طراحی میلگرد برشی پانچ را مدنظر قرار می دهیم. با انتخاب تمام ستون ها از مسیر زیر:

Design>Punching Shear Overwrite...

قسمت Reinforcement Allowed گزینه Rebar Ties برای طراحی خاموت برشی را انتخاب می کنیم. از قسمت های بعدی به ترتیب تنش تسلیم میلگرد خاموت، قطر میلگرد خاموت و فاصله بین خاموت ها را مشخص می کنیم (شکل ۵۹)

³³ متأسفانه در این روش برنامه برش پانچ برای محیط بحرانی دوم که بیرون ناحیه توپر قرار می گیرد را محاسبه و کنترل نمی کند.

Punching Shear Design Overwrites

Punching Shear Design Overwrite Options

Check Punching Shear: Program Determined

Location Type (See Tooltip): Edge 2

Perimeter: Auto

Effective Depth: Auto

User Effective Depth Value:

Openings: Auto

Reinforcement Allowed: Rebar Ties

Reinforcement Pattern: Orthogonal

Reinforcement Fy: 400 N/mm²

Reinforcement Diameter: 12 mm

Reinforcement Spacing: 100 mm

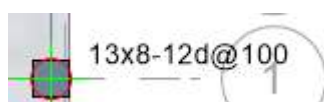
OK Cancel

شکل ۵۹. تنظیمات میلگرد برشی پانچ

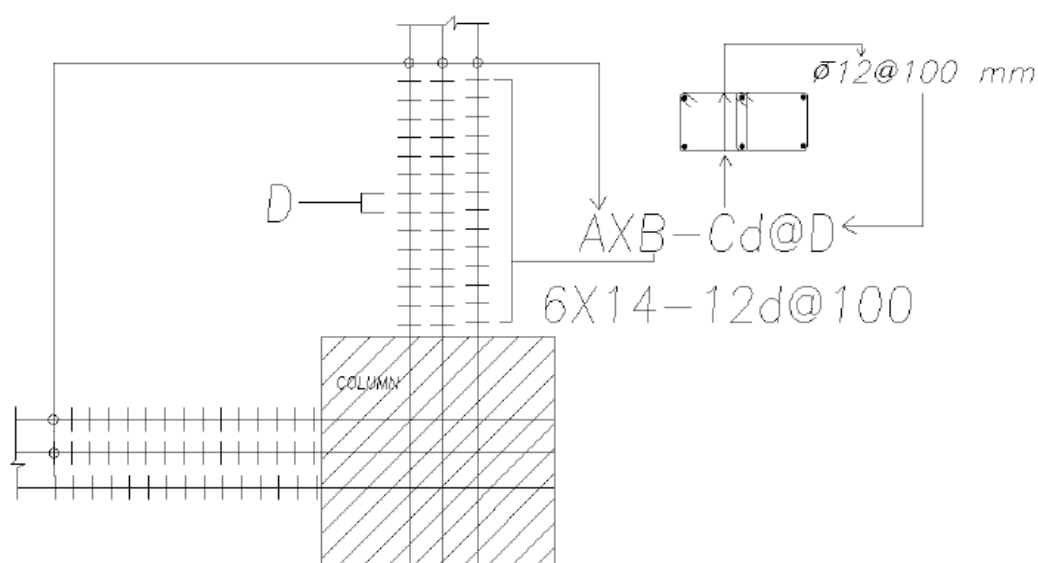
مجددا سازه را تحلیل و طراحی می کنیم. از صفحه نتایج پانچ می توان میزان میلگرد برشی مورد نیاز را ملاحظه کرد. در صورتی که برنامه قادر به محاسبه میلگرد پانچ نباشد تنها راه افزایش ضخامت ناحیه توپر می باشد. خروجی میلگرد برشی پانچ به صورت زیر قابل ارزیابی است:

فاصله بین خاموت ها $d@$ نمره میلگرد خاموت-تعداد ساق ها در هر ردیف $\times$ تعداد ردیف های مورد نیاز پیرامون ستون

به عنوان مثال خروجی:



برای یک ستون کناری به این مفهوم است که به سیزده ردیف ساق خاموت پیرامون ستون نیازمندیم. با توجه به اینکه در یک ستون کناری سه بازو (یکی عمود بر ستون و دو بازو در راستای لبه) خاموت برشی اجرا می شود به معنی پنج ساق در جهت عمود و چهار ساق برای هریک از بازوهای همراستا با لبه است. علاوه بر در هر یک از این بازوها به هشت ردیف خاموت گذاری نیازمندیم که با توجه به فاصله ۱۰ سانتی متر آنها از هم تا ۱۰۰ سانتی متر بر ستون امتداد می یابد.



شکل ۶۰. خروجی برنامه SAFE برای طراحی میلگرد پانچ

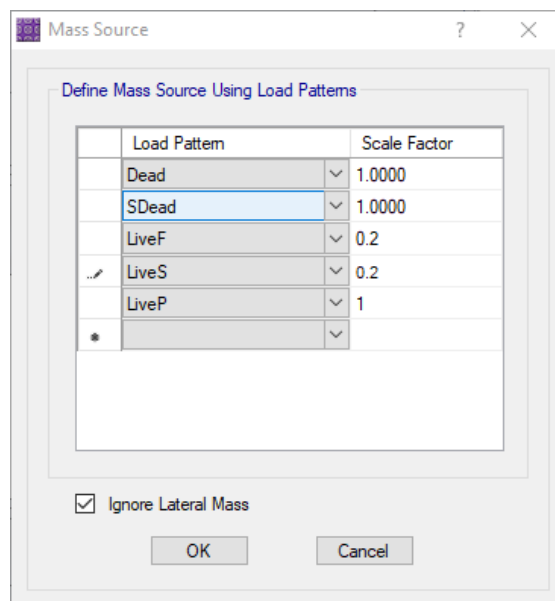
۶. کنترل های سرویس: ارتعاش

برای کنترل ارتعاش سقف از همان تنظیمات فایل SAFE مربوط به کنترل خیز استفاده می کنیم (زیرا ارتعاش نیز یک کنترل سرویس به شمار می رود) و آن را به نام SAFE_Vib.FDB ذخیره می کنیم. می توان برای محاسبات ارتعاش مقدار E مدول ارتجاعی بتن را افزایش داد که در اینجا از آن صرفنظر کرده ایم.

- تعریف جرم/ارتعاش. برای محاسبه فرکانس طبیعی کف، ابتدا جرم ارتعاشی را به برنامه معرفی می کنیم:

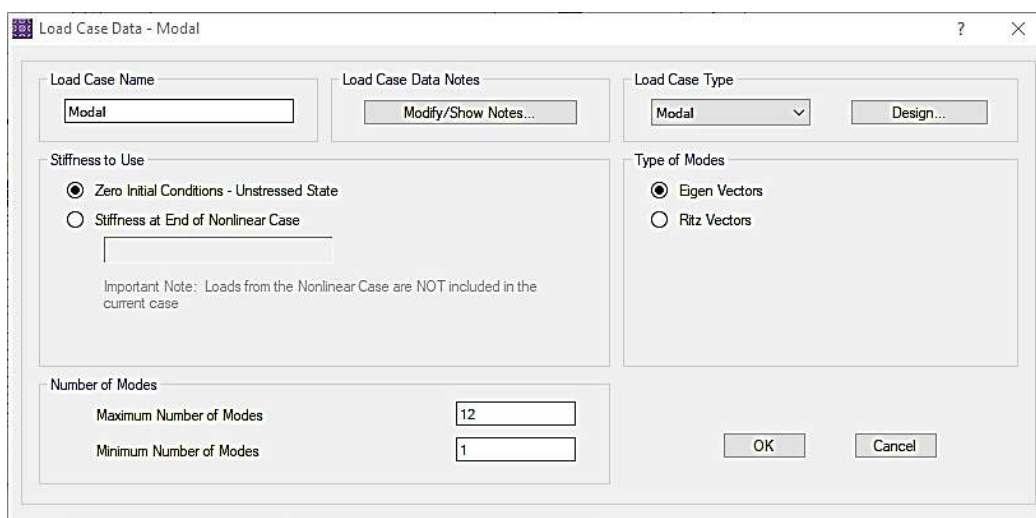
Define >Mass Source...

درصد مشارکت بار های را برابر ۲۰ درصد در نظر گرفته ایم (به جز بار پارتیشن که درصد مشارکت آن ۱ منظور شده است).



شکل ۶۱. تعريف جرم ارتعاشي

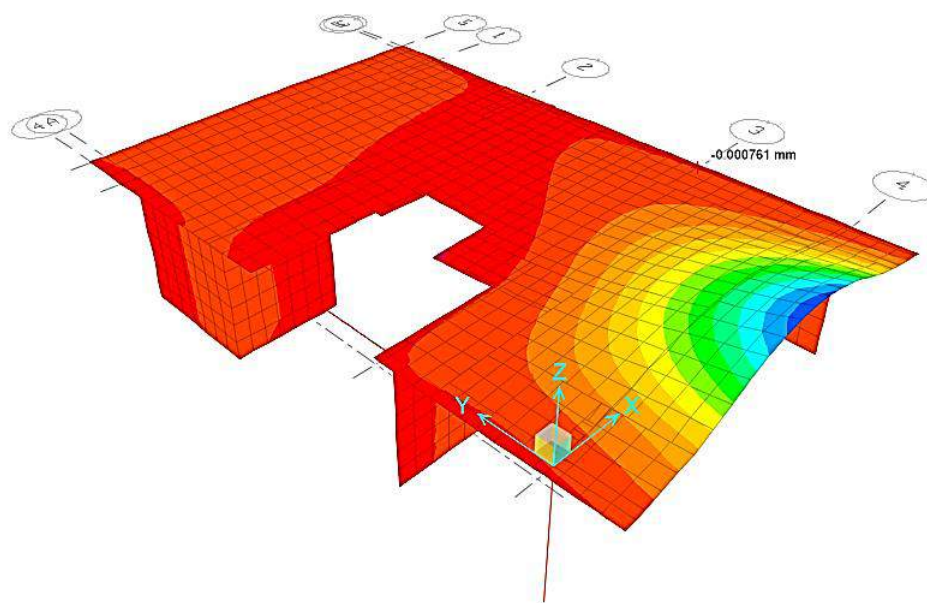
-تعريف حالت بارگذاري مودال. از منوي Define گزینه Load Cases را انتخاب مي کنيم. روی دکمه Add New Case... کلیک کرده، حالت تحليل مودال را مطابق شکل ۶۲ تعريف مي کنيم:



شکل ۶۲. تعريف حالت بارگذاري مودال

- ملاحظه فرکانس طبيعي کف. پس از انجام تعاريف فوق سازه را تحليل مي کنيم. برای مشاهده فرکانس بحرانی دکمه F6 را زده و در پنجره Deformed Shape قسمت Modal Load Case حالت بارگذاري Modal را انتخاب مي کنيم. از روی شکل تغییرفرم چشمه ارتعاشي بحرانی قابل مشاهده است (شکل ۶۳)

توصیه می شود تعدادی مود دیگر برای بررسی وضعیت ارتعاشي سایر پانل ها نیز بررسی شود.



شکل ۶۳. پانل بحرانی ارتعاش

پریود این ارتعاش نیز بالای پنجره تغییرشکل قابل مشاهده است. می توان نتایج را از مسیر زیر نیز ملاحظه کرد:

Display>Show Tables>Analysis Results>Structure Result Data>Modal Information

فرکانس پانل 6.23 هرتز می باشد.

- محاسبه شتاب بیشینه مرتبط با قدم زدن. مطابق توضیحات داده شده در فصل ۱، شتاب بیشینه از رابطه زیر محاسبه می شود:

$$\frac{a_p}{g} = \frac{P_0 e^{-0.35 f_n}}{\beta W}$$

W برای پانل بحرانی محاسبه می شود. مقادیر سایر پارامترها در فصل اول داده شده است. بنابراین:

$$\frac{a_p}{g} = \frac{P_0 e^{-0.35 f_n}}{\beta W} = \frac{65 e^{-0.35(6.23)}}{0.03[(10)(9.50)(1200)](2.2)} (100) \sim 0.1\%$$

۲.۲ برای تبدیل واحد استفاده شده است. عبارت داخل کروشه نیز وزن تقریبی پانل می باشد. با توجه به شکل ۳۹ فصل ۱ ارتعاش سقف ناچیز می باشد.

۷. کنترل و طراحی اجزای دیافراگم

کنترل رفتار داخل صفحه دیافراگم از اهمیت زیادی برخوردار است که کمتر مورد توجه قرار می گیرد. این موضوع خصوصاً در سیستم های بدون تیر یا با تیرهای دارای عمق کم یا دهانه های بلند اهمیت بیشتری دارد. در این بخش مروری بر روند طراحی و کنترل بخش های مهم دیافراگم خواهیم داشت.

- فایل مورد نیاز برای کنترل و طراحی دیافراگم

- کنترل برش دیافراگم

- کنترل و طرح میلگردهای اصطکاکی

- کنترل و طراحی یال ها

- کنترل و طراحی جمع کننده ها

۱. فایل موردنیاز برای کنترل و طراحی دیافراگم

با توجه به اینکه نرم افزار ETABS قادر نیست به صورت مستقیم توزیع بار دیافراگم را در طراحی اجزای کف در نظر بگیرد، لازم است از روشهای غیرمستقیم دیگری به این منظور استفاده کرد. سه روش برای تدارک مدل نرم افزاری لازم برای کنترل و طراحی دیافراگم مورد استفاده قرار می گیرد:

الف. استفاده از برنامه ETABS و اعمال بار دیافراگم به طبقه مورد نظر به صورت گسترده.

ب. استفاده از برنامه ETABS و اصلاح ضریب زلزله برای طبقه مورد نظر.

ج. اعمال ضرایب در برنامه SAFE با استفاده از خروجی برنامه ETABS.

برای استفاده از روش الف، ابتدا مطابق توضیحات ارائه شده در فصل اول، طبق رابطه ۳-۱۵ آیین نامه ۲۸۰۰ نیروی دیافراگم هر یک از طبقات برای هر راستا محاسبه می شود ($F_{p,ui}$). پس از تعریف الگوهای بارگذاری مجزای EDx و EDy از نوع لرزه ای، این نیرو به صورت گسترده به لبه کف در برنامه ETABS برای هر راستا به صورت جداگانه اعمال می شود $F_{p,ui}/L$ که L طول لبه مورد نظر می باشد. دقت شود که نیرو هر بار به یک طبقه اعمال می شود. در مرحله بعد، نیروی زلزله وارد به هر طبقه با استفاده از خروجی ETABS محاسبه و به صورت گسترده به سایر طبقات اعمال می شود. در گام آخر ترکیبات بارگذاری برای در نظر گرفتن EDx و EDy اصلاح می شود. ضریب بارهای مذکور در ترکیب بارگذاری برای ۱ می باشد. به این ترتیب فایل ETABS آماده تحلیل و کنترل های دیافراگمی می باشد. کلیه مراحل فوق روی فایل ETABS مشابه فایل کنترل سیستم باربر لرزه ای انجام می شود.

برای استفاده از روش ب، ابتدا مطابق توضیحات ارائه شده در فصل اول، طبق رابطه ۳-۱۵ آیین نامه ۲۸۰۰ نیروی دیافراگم هر یک از طبقات برای هر راستا محاسبه می شود ($F_{p,ui}$). سپس نیروی زلزله وارده به طبقه مورد نظر نیز از خروجی نرم افزار بدست می آید (Ex,i و Ey,i). حال یک ضریب زلزله مجازی تعریف می کنیم که دامنه اعمال آن فقط طبقه مورد نظر باشد. مقدار این نیرو برابر است با:

$$F_n = F_{p,ui} - E_i$$

که این نیرو برای هر رلستا جداگانه محاسبه می شود. حال ضریب زلزله فرضی به ترتیب زیر محاسبه می شود:

$$C_n = \frac{F_n}{W_i}$$

که W_i وزن طبقه مورد نظر می باشد. با استفاده از این ضریب زلزله – که برای هر راستای ساختمان محاسبه می شود- می توان دو حالت بارگذاری لرزه ای از نوع User Coefficients برای هر راستا تعریف کرد. در صفحه تعریف بار لرزه ای، Bottom Story و Top Story مثل هم و برابر با طبقه مورد نظر انتخاب می شود. مقدار k در محاسبات اهمیتی ندارد و بنابراین برابر با ۱ در نظر گرفته می شود. در آخرین مرحله ترکیبات بارگذاری برای منظور کردن این حالت بارگذاری جدید اصلاح می شود.

برای استفاده از روش ج که در این راهنما از آن استفاده می شود مراحل زیر دنبال می شود. در این روش، طراحی و کنترل دیافراگم در برنامه SAFE انجام می شود.

– مطابق توضیحات ارایه شده در فصل اول، طبق رابطه ۳-۱۵ آیین نامه ۲۸۰۰ نیروی دیافراگم هر یک از طبقات برای هر راستا محاسبه می شود ($F_{p,ui}$).

برنامه کمکی محاسبه $F_{p,ui}$



– نیروی زلزله وارده به طبقه مورد نظر و برای هر راستا از خروجی برنامه ETABS دریافت می شود:

Display>Show Tables...>Tables>Model >Loads>Auto Seismic>Auto Seismic Loads To Diaphragms

– برای طبقه و راستای مورد نظر نسبت زیر محاسبه می شود:

$$k = \frac{F_{p,ui}}{E_i}$$

که E_i نیروی زلزله وارده به طبقه مورد نظر است.

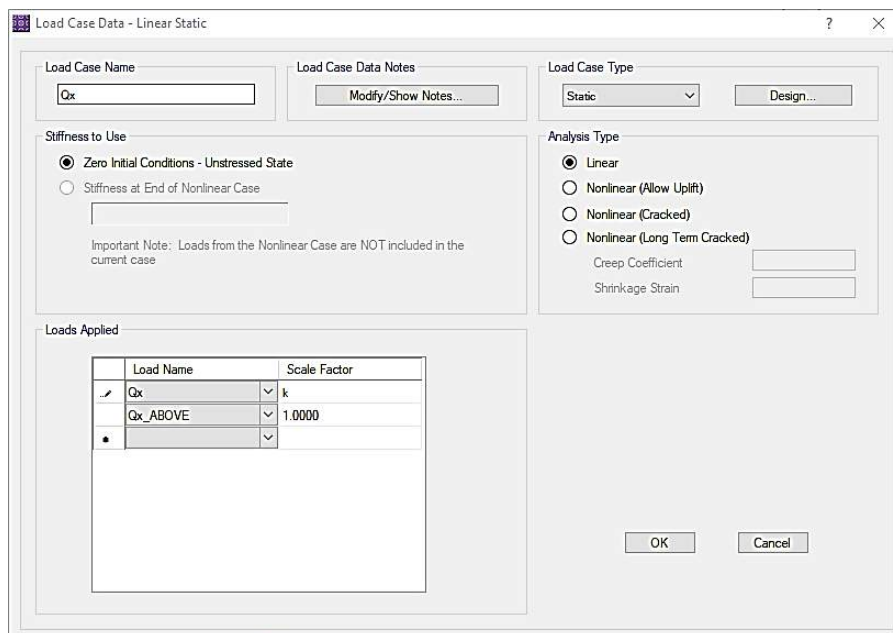
– خروجی ETABS به SAFE دقیقاً مشابه طراحی نهایی دال تهیه می شود.

– در برنامه SAFE پس از وارد کردن فایل، کلیه تنظیمات مربوط به طراحی دال نهایی وارد می شود.^{۳۴}

– از منوی Define پنجره Load Cases... را باز می کنیم. برای حالت بارگذاری زلزله هر راستا، Qx و Qy روی Modify Show Case... کلیک می کنیم.

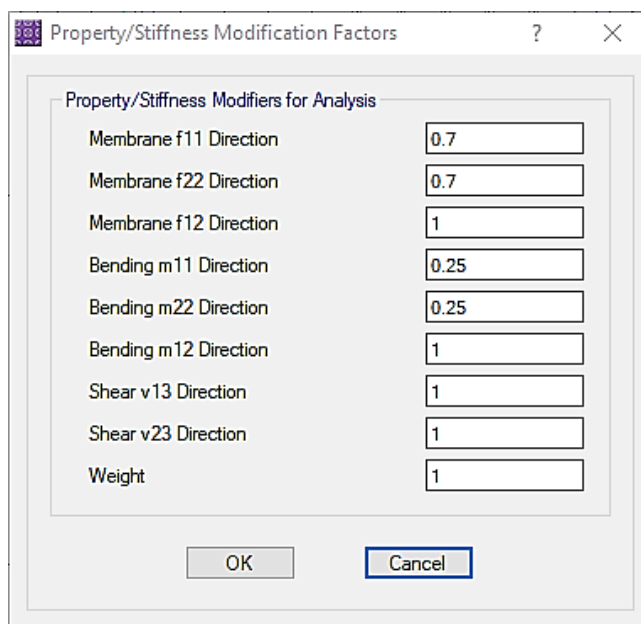
³⁴ به جای این کار می توان از کپی فایل طراحی نهایی دال استفاده کرد که در آنها نوارهای طراحی Delete شده باشد.

-در قسمت Load Applied روبروی Qx یا Qy ضریب k را وارد می کنیم. (در صورتی که قبلاً ضریب نامعینی وارد شده باشد این ضریب را حذف کنید). پس از انجام این تغییر برای هر دو راستا، فایل آماده برای مرحله بعدی است. نیازی به اصلاح ترکیبات بارگذاری در این روش نمی باشد.



شکل ۶۴. اصلاح ضریب بار زلزله

- در این مرحله ضرایب ترک خوردگی درون صفحه دال وارد می شود. ضرایب ترک خوردگی به مولفه های f11 و f22 دال اعمال می شود. برای محاسبه مقدار درست این ضرایب ابتدا باید وضعیت ترک خوردگی درون صفحه دال مشخص شود. برای اینکار مشابه دیوارهای برشی ابتدا، ضریب این مولفه ها برابر ۰.۷ در نظر می گیریم سپس پس از یک مرحله تحلیل مقادیر تنش درون صفحه ای S11, S22 را با $0.6\sqrt{f'_c}$ مقایسه می کنیم. در صورت نیاز ضریب فوق به ۰.۳۵ کاهش می دهیم.



شکل ۶۵. ضرایب ترک خوردگی طراحی دیافراگم

۲. کنترل برش دیافراگم

بند ۱۸-۱۲-۹-۱ نیروی برشی مجاز دیافراگم بیان شده است:

18.12.9.1 V_n of diaphragms shall not exceed:

$$V_n = A_{cv}(0.17\lambda\sqrt{f'_c} + \rho_t f_y) \quad (18.12.9.1)$$

مطابق راهنمای CRSI برای طراحی دیافراگم، می توان از میلگردگذاری خمشی یا افت و حرارت دال برای محاسبه ρ_t در رابطه فوق استفاده کرد. در صورت نیاز به میلگرد برشی، این میلگرد به میلگردهای موجود خمشی افزوده می شود (میلگرد لایه پایین). علاوه بر این مطابق بند ۱۲.۵.۳.۴ آیین نامه:

12.5.3.4 For a diaphragm that is entirely cast-in-place, cross-sectional dimensions shall be selected to satisfy Eq. (12.5.3.4).

$$V_u \leq 0.66\phi A_{cv}\sqrt{f'_c} \quad (12.5.3.4)$$

where the value of $\sqrt{f'_c}$ used to calculate V_n shall not exceed 8.3 MPa.

در روابط فوق ϕ برابر ۰.۷۵ در نظر گرفته می شود^{۳۵}. به این ترتیب، برای کنترل برش درون صفحه دیافراگم به ترتیب زیر اقدام می کنیم:

- محاسبه V_u مجاز:

$$v_u = \phi \times \min(0.17\sqrt{25} + 0.0018(400), 0.66\sqrt{f'_c}) = 1.18 \text{ MPa}$$

مقدار ρ_t برابر با همان میلگردهای افت و حرارت در نظر گرفته شد.

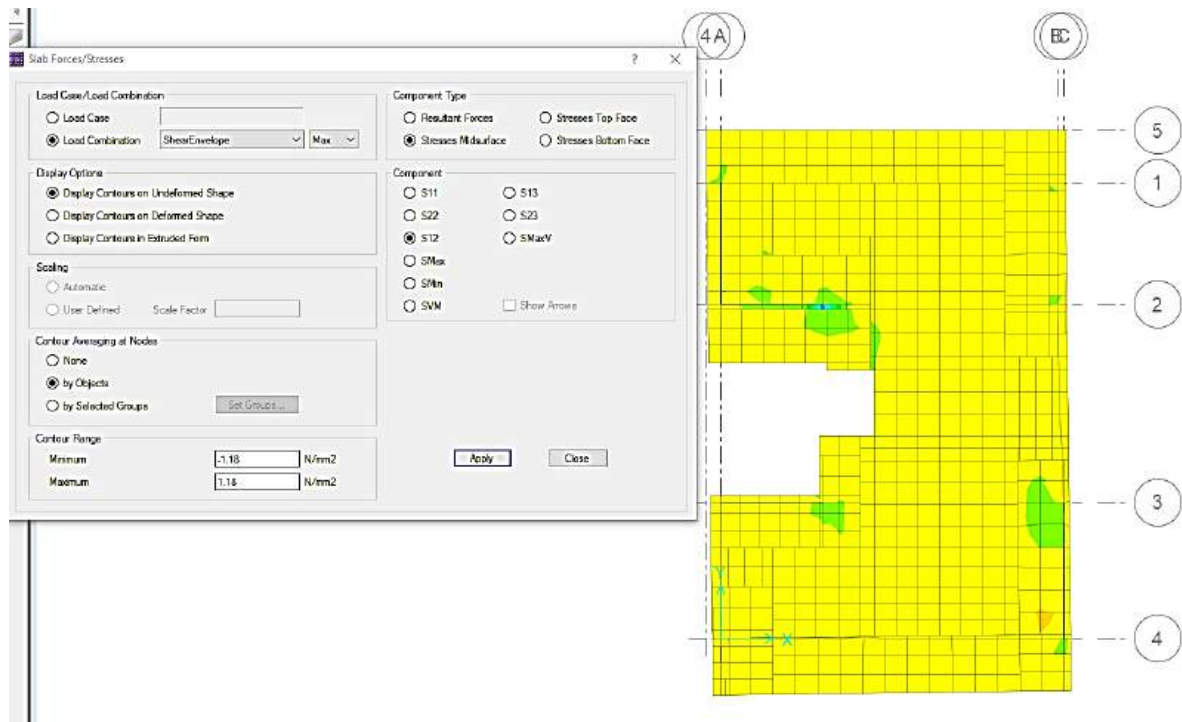
- مقایسه تنش برشی موجود با تنش مجاز: مقدار تنش برشی موجود برای تمام ترکیبات بارگذاری نهایی با استفاده از مولفه S12 با مقدار v_u مقایسه می شود. برای سهولت کنترل می توان ترکیب بار پوش از تمام ترکیبات بارگذاری نهایی ایجاد و کنترل مربوطه را انجام داد. معمولاً در دالهای وافل این کنترل پاسخگو می باشد و به ندرت نیازی به اضافه کردن میلگردهای برشی داخل صفحه می باشد (شکل ۶۶)

- در صورت نیاز به میلگردگذاری برشی، نسبت میلگرد مورد نیاز از رابطه زیر بدست می آید:

$$\rho_t \geq \frac{\left(\frac{V_u}{\phi A_{cv}}\right) - 0.17\sqrt{f'_c}}{f_y}$$

که در رابطه فوق، V_u برش در محدوده ای از دال است که کنترل بند قبل پاسخگو نبوده است. این میلگرد محاسبه شده، به میلگردهای خمشی موجود اضافه می شود (به صورت یک لایه متشکل از دو شبکه عمود بر هم).

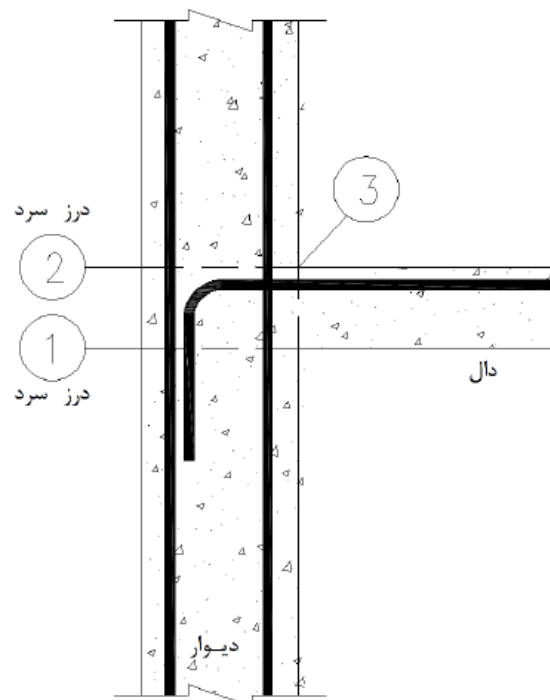
³⁵ در طراحی دیافراگم مقدار ϕ برشی نباید از حداقل مقدار انتخاب شده برای طرح برشی اعضای سیستم باربر لرزه ای بیشتر در نظر گرفته شود.



شکل ۶۶. کنترل برش درون صفحه دیافراگم

۲- کنترل و طرح میلگردهای برش اصطکاکی (برش انتقالی)

در محل اتصال دال به سیستم باربر لرزه ای سه موضع برای برش انتقالی وجود دارد که در شکل ۶۷ طرحی از آن نمایش داده شده است.



شکل ۶۷. اتصال دال به دیوار و مواضع کنترل برش انتقالی

در مواضع ۱ و ۲، برش انتقالی روی درز سرد اجرایی، از طریق میلگردهای عمودی دیوار برشی تامین می گردد. برای موضع ۳ نیز کنترل برش انتقالی انجام می شود، که در ادامه مورد بررسی قرار می گیرد. این برش انتقالی به واسطه میلگرد دوخت نشان داده شده تحمل می شود. این میلگرد به میلگردهای موجود دال اضافه می شود.

برش اصطکاکی مطابق بند ۲۲.۹.۴.۲ آیین نامه محاسبه می شود:

22.9.4.2 If shear-friction reinforcement is perpendicular to the shear plane, nominal shear strength across the assumed shear plane shall be calculated by:

$$V_n = \mu A_{vf} f_y \quad (22.9.4.2)$$

where A_{vf} is the area of reinforcement crossing the assumed shear plane to resist shear, and μ is the coefficient of friction in accordance with Table 22.9.4.2.

Table 22.9.4.2—Coefficients of friction

Contact surface condition	Coefficient of friction $\mu^{[1]}$	
Concrete placed monolithically	1.4 λ	(a)
Concrete placed against hardened concrete that is clean, free of laitance, and intentionally roughened to a full amplitude of approximately 6 mm	1.0 λ	(b)
Concrete placed against hardened concrete that is clean, free of laitance, and not intentionally roughened	0.6 λ	(c)
Concrete placed against as-rolled structural steel that is clean, free of paint, and with shear transferred across the contact surface by headed studs or by welded deformed bars or wires.	0.7 λ	(d)

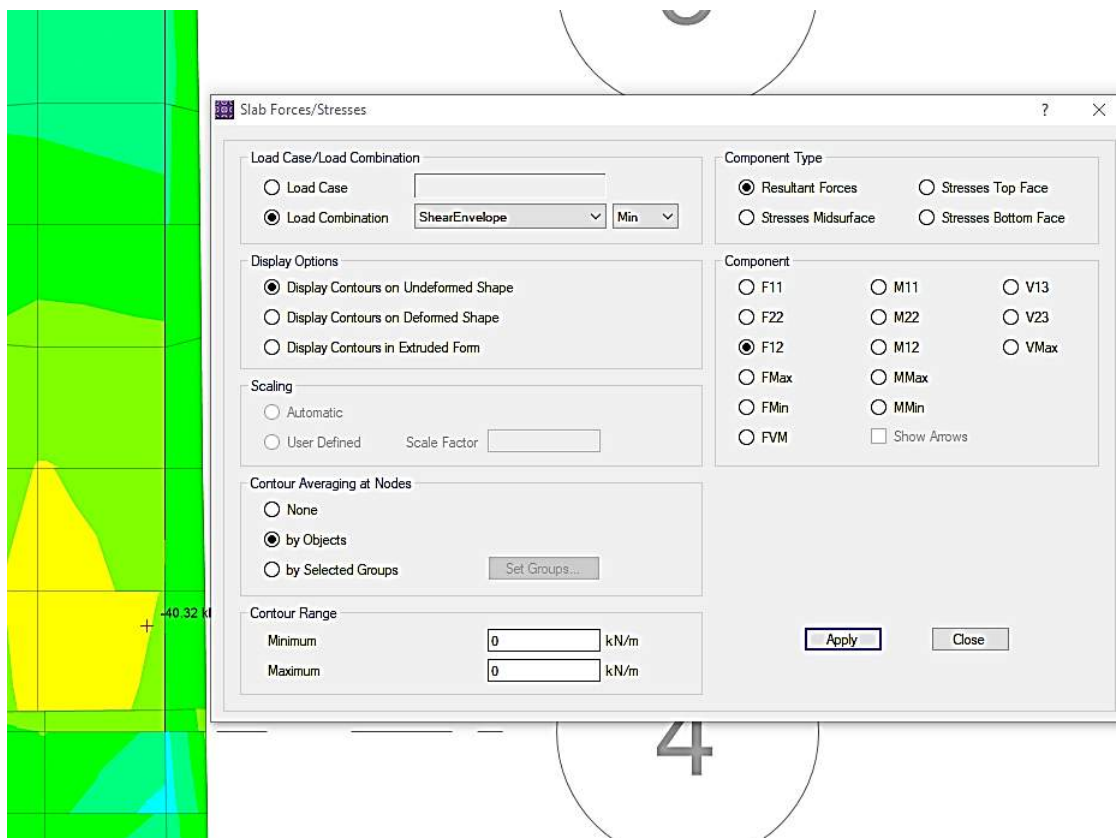
^[1] $\lambda = 1.0$ for normalweight concrete. For lightweight concrete, λ is calculated as given in 19.2.4, but shall not exceed 0.85.

ضریب اصطکاک برای مواضع ۱ و ۲ برابر ۰.۶ و برای موضع ۳ برابر با ۱.۴ می باشد. مولفه برشی مورد بررسی برای موضع ۳، مولفه F12 می باشد. مجدداً برای سهولت کنترل می توان ترکیب بار پوش از تمام ترکیبات بارگذاری نهایی ایجاد و کنترل مربوطه را انجام داد. به عنوان نمونه برای دیوار محور B مقدار F12 مجاور دیوار برابر با 40 KN/m می باشد^{۳۶}. بنابراین:

$$40000 = 0.75 * 1.4 * 400 * A_{vf} \rightarrow A_{vf} = 0.95 \text{ cm}^2/\text{m}$$

که تقریباً معادل یک میلگرد ۱۰ برای هر متر طول دیوار می باشد.

³⁶ واضح است که توضیح تنش در مجاور دیوار یکنواخت نیست. اینجا از مقداری نزدیک به مقدار حداکثر استفاده شده است. هر چند می توان از مقدار متوسط استفاده کرد.

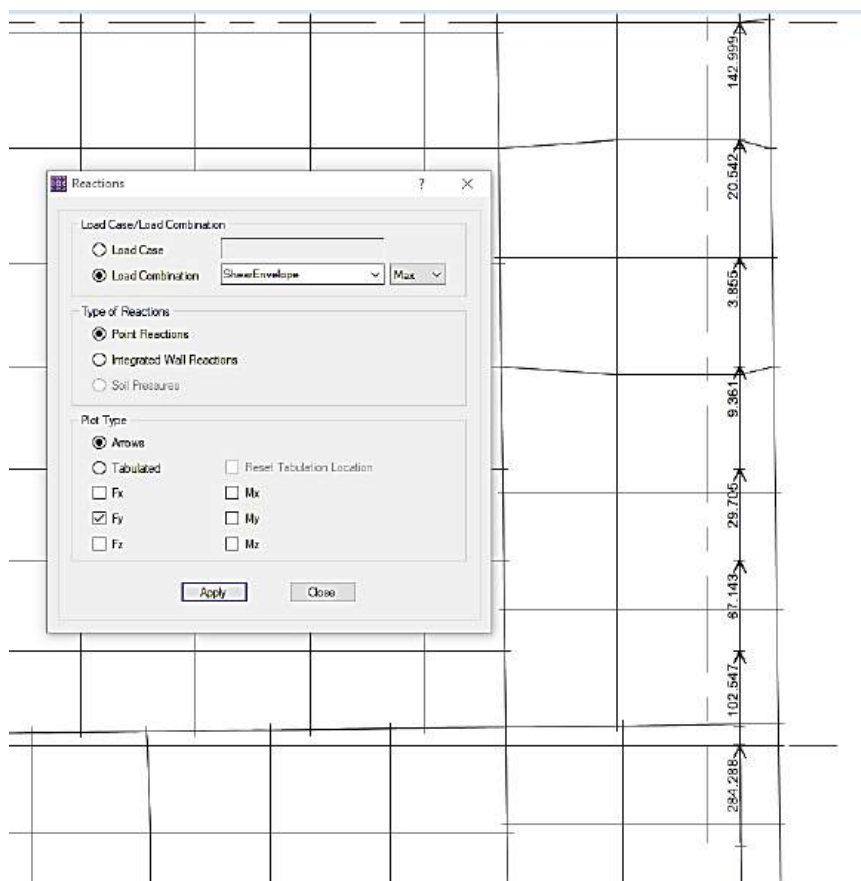


شکل ۶۸. برداشت برش انتقالی برای موضع ۳ (برای ترکیب بار پوش باید هر دو حالت Max و Min مربوط به ترکیب بار پوش بررسی شود)

برای محاسبه میلگرد موضع ۱ با مقداری تقریب از عکس العمل (حداکثر) دیوار استفاده می کنیم:

$$285(1000) = 0.75 \times 0.6 \times 400 \times A_{vf} \rightarrow A_{vf} = 16 \frac{cm^2}{m} \rightarrow Use d16@25cm$$

که به صورت دو لایه در نظر گرفته شده است. محاسبه جداگانه ای برای موضع ۲ انجام نمی شود و همان میلگرد موضع ۱ ادامه داده می شود.



شکل ۶۹. برداشت برش انتقالی برای موضع ۱

۳- کنترل و طراحی یال‌ها^{۳۷}

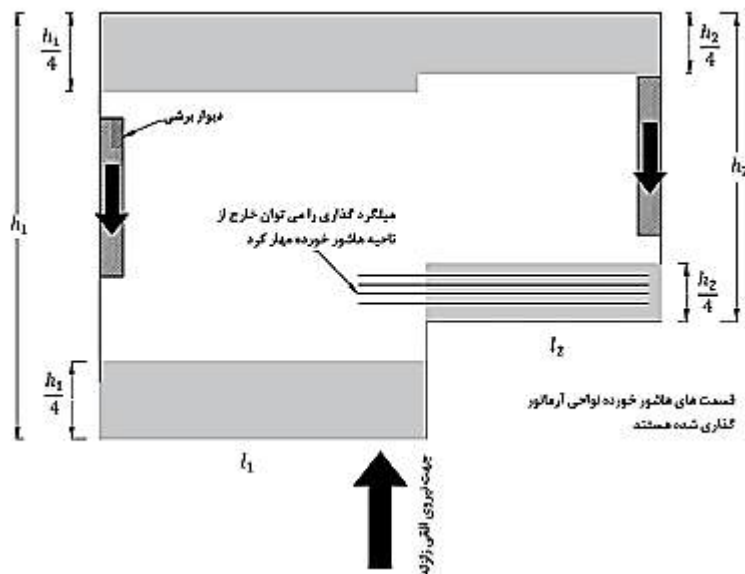
یال‌ها باید در مرزهای دیافراگم و اطراف بازشوها بررسی شود. تعبیه المان تیر در مرز دیافراگم و پیرامون بازشوها، کنترل و طراحی یال‌ها را بسیار ساده می‌کند. مولفه‌های مورد بررسی برای کنترل و طراحی یال‌ها، F11 و F22 می‌باشد.

- تبدیل تیرها به دال. پس از انتخاب تیرهای محیطی و تیرهای اطراف بازشوها آنها با استفاده از دستور:

Edit>Edit Lines>Convert Beams to Slab Area

به دال تبدیل می‌کنیم تا وضعیت تنش آنها قابل بررسی باشد.

- ترسیم نوار طراحی برای یال‌ها. با توجه به اینکه اطراف دیافراگم و بازشوها تیر در نظر گرفته شده است، نوار طراحی به عرض تیر پیرامون دیافراگم و بازشوها ترسیم می‌کنیم. در صورتی که سیستم فاقد تیر در این مواضع باشد (توصیه نمی‌شود) می‌توان از شکل زیر به عنوان راهنمای تعریف حداکثر اندازه نوارهای طراحی استفاده کرد.



شکل ۷۰. نواحی هاشور زده محل استقرار میلگردهای یال ها هستند.

- طراحی میلگردهای خمشی. برنامه SAFE با استفاده از نوارهای طراحی میلگردهای خمشی مورد نیاز را طراحی می کند. این میلگردها به میلگردهای خمشی موجود اضافه می شود.

- کنترل تنش برشی یالها و اطراف بازشوها و استفاده از خاموت در صورت نیاز. بند ۱۸.۱۲.۳.۲ مقرر داشته است:

18.12.3.2 Elements of a structural diaphragm system that are subjected primarily to axial forces and used to transfer diaphragm shear or flexural forces around openings or other discontinuities shall satisfy the requirements for collectors in 18.12.7.6 and 18.12.7.7.

مطابق این بند، اجزایی از دیافراگم که در معرض نیروهای محوری هستند و برای انتقال نیروهای خمشی یا برشی دیافراگم پیرامون بازشوها یا سایر ناپیوستگی ها مورد استفاده قرار می گیرند باید، الزامات مربوط به جمع کننده ها که در بندهای ۱۸.۱۲.۷.۶ و ۱۸.۱۲.۷.۷ بیان شده است را تامین نمایند. مطابق این الزامات، هر جا تنش فشاری از مقدار $0.2f_c'$ تجاوز کند، لازم است خاموت گذاری ویژه در آن نواحی انجام شود. این خاموت گذاری را می توان در نواحی که این تنش فشاری به $0.15f_c'$ کاهش یابد قطع کرد. این خاموت گذاری مشابه ستون های قاب خمشی ویژه^{۳۸} انجام می شود، با این تفاوت که حداکثر فاصله بین خاموت ها باید یک سوم کمترین بعد جمع کننده (در اینجا یال) باشد. حداقل میزان این خاموت ها در جدول زیر بیان شده است:

³⁸ جزئیات خاموت گذاری ستون های قاب خمشی ویژه در فصل ۱، ستون های ثقلی بیان شده است.

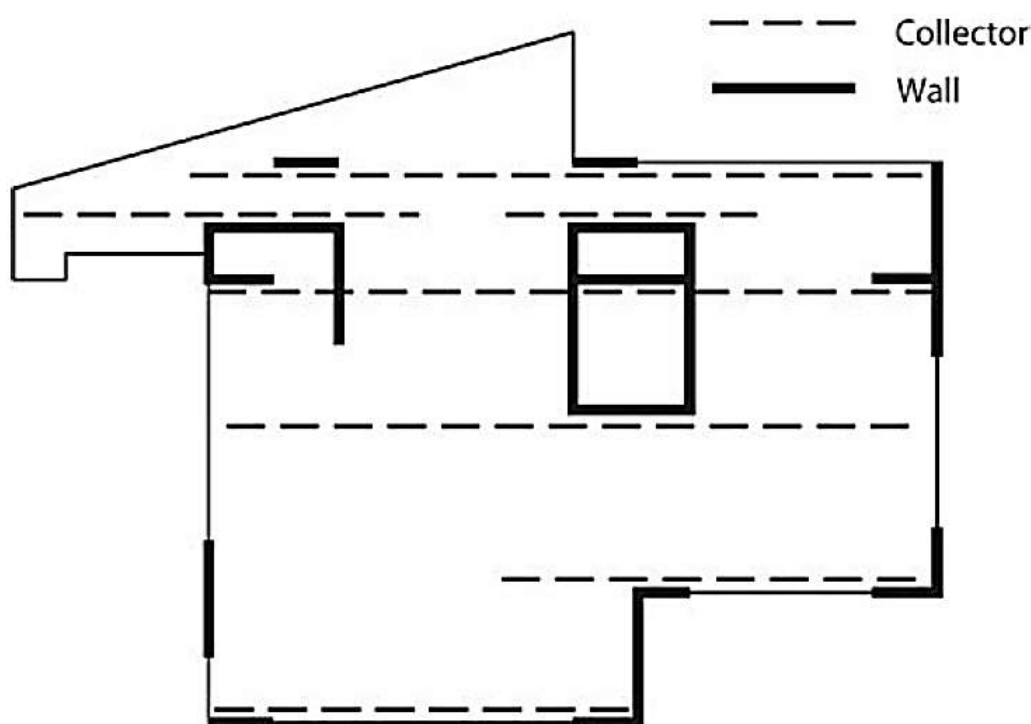
Table 18.12.7.6—Transverse reinforcement for collector elements

Transverse reinforcement	Applicable expressions	
A_{ch}/sb_c for rectilinear hoop	$0.09 \frac{f'_c}{f_{yt}}$	(a)
ρ_s for spiral or circular hoop	Greater of:	
	$0.45 \left(\frac{A_g}{A_{ch}} - 1 \right) \frac{f'_c}{f_{yt}}$	(b)
	$0.12 \frac{f'_c}{f_{yt}}$	(c)

مولفه ها S11,S22 برای ترکیب بار Envelope با $0.2f'_c$ مقایسه می شود تا در صورت نیاز به خاموت گذاری ویژه انجام شود. ممکن است در پاره ای موارد در نزدیکی بازشوها نیاز به چنین خاموت گذاری ایجاد شود.

۴. طراحی جمع کننده ها

عموما در محل اتصال دال به المان های قائم سیستم باربرجانبی نیاز به جمع کننده^{۳۹} برای انتقال نیروی برشی به سیستم قائم دیوار برشی می باشد. جمع کننده از المان های با اهمیت دیافراگم ها هستند. مطابق آیین نامه ۲۸۰۰، جمع کننده ها باید برای نیروی زلزله تشدید یافته طراحی شوند. بنابراین در این مرحله باید نیروهای لرزه ای در تعریف حالت بارگذاری در Ω_0 سیستم جانبی ضرب شود (به عبارت دیگر در شکل ۶۴، qx در ضریب $k\Omega_0$ و qx_above در Ω_0 ضرب شود).



شکل ۷۱. تشخیص محل جمع کننده ها در سیستم دال-دیوار (Mohr and Harris, 2009)

می توان از شکل ۷۱ به عنوان معیاری برای محل جمع کننده ها استفاده کرد. جمع کننده یا هم عرض دیوار برشی طراحی می شوند یا به داخل دال گسترش داده می شوند که به آن عرض موثر b_{eff} گفته می شود. مقدار b_{eff} حداکثر برابر نصف عرض دیوار در نظر گرفته می شود. به دلیل کمک در فرایند طراحی، پیش بینی تیر در محل جمع کننده ها توصیه می شود. نوارهای طراحی با عرض مورد نظر ترسیم می شود. به عنوان نمونه در این مثال با توجه به استفاده از تیر در یک راستا، عرض نوارهای طراحی برابر ۴۵۰ میلی متر در هر دو راستا ترسیم شده است. نوارهای طراحی محدوده دیوار برشی تا انتهای پلان در راستای دیوار ترسیم شده است (شکل ۷۱ به عنوان راهنما می تواند مورد استفاده قرار گیرد).

متأسفانه محاسبه نیروهای طراحی کلکتور به سهولت امکان پذیر نمی باشد. کلکتور ممکن است علاوه بر نیروی محوری تحت خمش نیز باشد این موضوع خصوصاً در مورد جمع کننده هایی که هم عرض دیوار نیستند اهمیت دارد. برای ترکیب بار پوش، از برنامه SAFE مقادیر نیروهای برشی F12 (با توجه راستای دیوار) برداشت می شود. سپس با استفاده از تعادل برآیند نیروها بدست آمده، طراحی به صورت دستی دنبال می شود.

برای جمع کننده هم عرض با دیوار، نیروها مجاور دیوار به صورت برش اصطکاکی منتقل می شود و بیرون از محدوده دیوار به صورت کشش یا فشار انتقال می یابد. جمع کننده برای دو نیروی اخیر طراحی می شود. قویا پیش بینی تیر برای جمع کننده -خصوصاً در دهانه های بلند که برش منتقل شده بوسیله دیوار قابل توجه است - به هنگام طراحی توصیه می شود.

به عنوان مثال برای دیوار محور C در تراز بام:

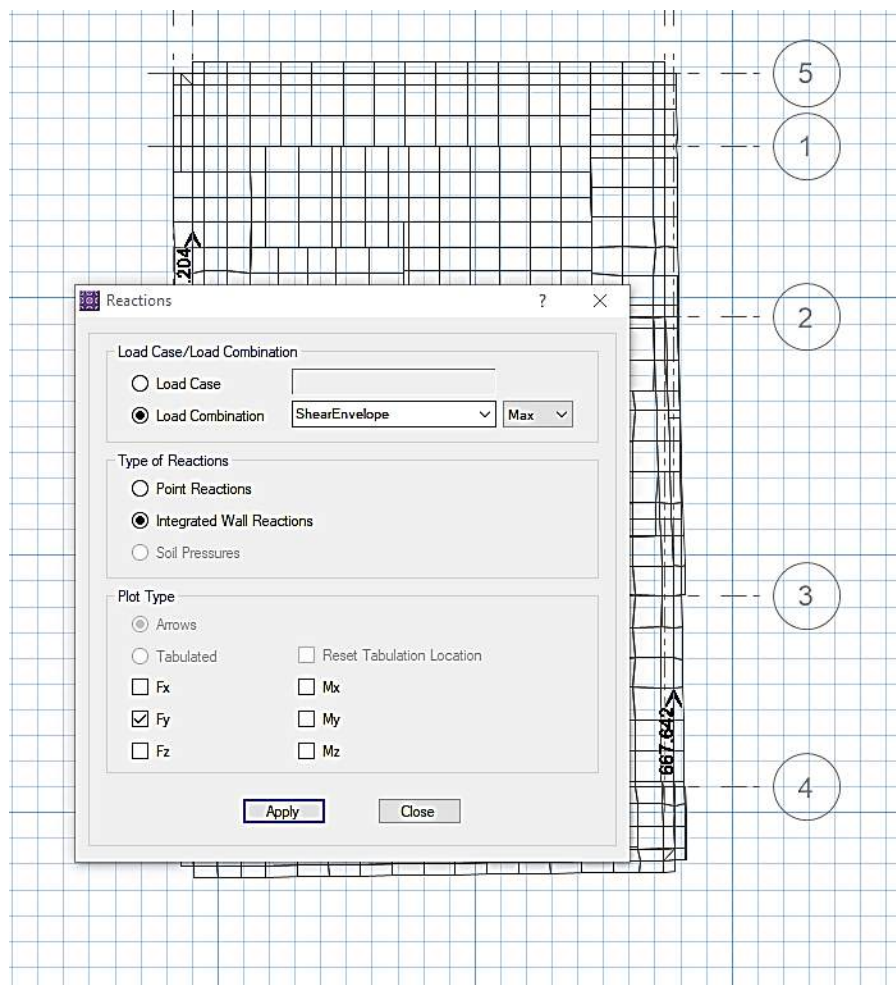
$$21 \text{ KN/m} \times 3.7 = 77.7 \text{ KN} = \text{طول دیوار} \times \text{متوسط نیرو} = \text{سهم برش اصطکاکی}$$

میگردد مورد نیاز برای این برش براساس مطالب ذکر شده برای برش اصطکاکی طراحی می شود. مابقی برش از طریق جمع کننده منتقل خواهد شد. با استفاده از تعادل و ملاحظه عکس العمل دیوار (شکل ۷۳):

$$T_u = 660 - 77.7 = 582.3 \text{ KN}$$

بنابراین:

$$A_s = \frac{T_u}{\phi f_y} = \frac{582(1000)}{0.90 \times 400} = 1617 \text{ mm}^2 = \text{use } 5d20$$



شکل ۷۳. ملاحظه عکس العمل دیوار با استفاده از گزینه Integrated Wall Reaction

این میلگردها به میلگردهای خمشی موجود اضافه می شود. محل استقرار آنها ترجیحا وسط مقطع تیر یا دال می باشد تا کمترین مشارکت در سختی خمشی تیر را داشته باشد. به همین ترتیب سایر دیوارهای برشی نیز کنترل می شود. برای طراحی جمع کننده ها در سایر طبقات به دلیل نیاز به کم کردن برش طبقات متوالی از هم استفاده از برنامه ETABS توصیه می شود.

در جمع کننده ها نیز، هرجا تنش فشاری از مقدار $0.2f'_c$ تجاوز کند، لازم است خاموت گذاری ویژه در آن نواحی انجام شود. این خاموت گذاری را می توان در نواحی که این تنش فشاری به $0.15f'_c$ کاهش یابد قطع کرد. این خاموت گذاری مشابه ستون های قاب خمشی ویژه^{۴۰} انجام می شود، با این تفاوت که حداکثر فاصله بین خاموت ها باید یک سوم کمترین بعد جمع کننده (در اینجا یال) باشد. حداقل میزان این خاموت ها در جدول زیر بیان شده است:

⁴⁰ جزئیات خاموت گذاری ستون های قاب خمشی ویژه در فصل ۱، ستون های ثقلی بیان شده است.

Table 18.12.7.6—Transverse reinforcement for collector elements

Transverse reinforcement	Applicable expressions		
A_{ch}/sb_c for rectilinear hoop	$0.09 \frac{f'_c}{f_{yt}}$		(a)
ρ_s for spiral or circular hoop	Greater of:	$0.45 \left(\frac{A_g}{A_{ch}} - 1 \right) \frac{f'_c}{f_{yt}}$	(b)
		$0.12 \frac{f'_c}{f_{yt}}$	(c)

محاسبه خاموت ستون های قاب خمشی ویژه

