

안벽에 계류된 선박의 비선형 운동응답

이호영^{*} · 임춘규^{**} · 유재문^{***} · 전인식^{****}

^{*}목포대학교 선박해양시스템전공

^{**}현대미포조선(주) 사업기획부

^{***}충남대학교 공과대학 선박해양공학과

^{****}건국대학교 공과대학 토목공학과

Nonlinear Motion Responses of a Moored Ship beside Quay

HO-YOUNG LEE*, CHOON-GYU LIM**, JAE-MOON LEW*** AND IN-SIK CHUN****

^{*}Major in Naval Architecture and Marine Engineering, Mokpo National University, Mokpo, Korea

^{**}Department of Production Planning, Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., Ulsan, Korea

^{***}Department of Naval Architecture and Ocean Engineering, Chungnam National University, Daejeon, Korea

^{****}Department of Civil Engineering, Konkuk University, Seoul, Korea

KEY WORDS: Source and Dipole Distribution Method 소오스-다이폴 분포법, Drift Force 표류력, Time Domain Analysis 시간영역 해석, Quay 안벽, Rope Mooring 로우프 계류

ABSTRACT: When a typhoon gets into harbour, a moored ship shows erratic motions and even mooring line failure may occur. Such troubles may be caused by harbour resonance phenomena, resulting in large motion amplitudes at low frequency, which is close to the natural frequency of the moored ship. The nonlinear motions of a ship moored to quay are simulated under external forces due to wave, current including mooring forces in time domain. The forces due to waves are obtained from source and dipole distribution method in the frequency domain. The current forces are calculated by using slow motion maneuvering equation in the horizontal plane. The wind forces are calculated from the empirical formula of ABS and the mooring forces of ropes and fenders are modeled as linear spring.

1. 서 론

항만 내에서 선박 및 구조물의 안전성을 확보하기 위해 방파제를 설치한다. 특히 태풍이 내습할 경우에 방파제가 있다 하더라도 파랑이 항만내로 침투하여 선박에 커다란 운동을 야기시킨다. 선박을 항만의 안벽에 로우프(ropes)와 펜더(fenders)로 고정시키더라도 태풍 내습시 파랑에 의해 공진 운동을 하며 심지어 어떤 경우에는 선박이 안벽위로 올라오기도 하며 이로 인해 선박에 커다란 손상을 주게 된다.

이와 같은 이유로 구조물의 태풍으로부터의 안전성 여부와 대형 철구조물의 설치시 사용되는 계류계의 설계, 안벽이나 해상 섬과 같은 터미널의 설계 등에 있어서 계류계의 안전성 해석은 매우 중요하다(오대명과 염덕준, 1990).

계류 시스템이 장착된 구조물은 선형 파랑하중 뿐만 아니라 비선형 표류력을 받게 되는데, 계류된 구조물의 고유진동수와 저진동 표류력의 진동수가 비슷한 경우 대진폭 운동에 의하여 구조물과 계류계에 심각한 손상을 줄 수 있으므로 비선형 표류력은 반드시 고려 되어야 한다.

그리고 조류 및 바람이 선수부와 각을 이루며 진행할 경우 이들에 의한 외력과 파력과 더불어 구조물의 운동에 중요한 외력 이므로 반드시 고려되어야 한다(최윤락 등, 1994).

본 연구에서는 불규칙 파랑중의 안벽이 있는 해상에 계류된 선박의 거동을 해석하기 위해 우선 안벽 효과를 고려한 유체력을 계산하였고, 선형 및 비선형 파랑 강제력을 그리고 계류계를 고려하여 조류력, 풍력 및 계류력과 시간기억효과를 고려하여 구조물의 운동을 수치모사하였다.

동유체력은 3차원 패널법을 사용하여 계산하였고 이를 이용하여 선형 운동응답을 추정하였다. 비선형 표류력은 직접 적분법을 이용하여 계산하였고, 조류력은 선박조종성능 해석을 위해 사용된 저속 조종수학모델을 사용하였다(Kim, 1999). 바람에 의한 외력은 ABS에서 제안한 경험식을 사용하여 계산하였다.

천이 운동을 해석하기 위해 시간 기억효과 함수를 고려하고 파력, 조류력, 풍력 및 계류력을 모델링하여 최종 운동방정식을 완성하였고 시간에 따른 구조물의 6자유도 운동을 수치모사 하였다.

2. 수학적 정식화

제1저자 이호영 연락처: 전라남도 무안군 청계면 도림리 61

011-9539-9930 ocean-ship@hanmail.net

2.1 환경외력

선박의 운동을 표현하기 위해 정수면을 원점으로 하고 수직방향의 양의 Z축으로 한 지구 고정 좌표계(O-XYZ)와 물체 고정 좌표계(o-xyz)을 사용한다. Fig. 1에서 β 는 파랑의 입사각, β_c 는 조류의 입사각 β_w 는 바람의 입사각을 나타낸다. u, v 는 물체 고정 좌표계에서 x, y 축 방향의 속도 성분이고 Ψ 는 선수각을 나타낸다. 수평면상의 운동은 물체 고정좌표계에서의 속도 성분은 다음과 같은 관계로 지구 고정좌표계의 속도 성분으로 변환된다.

$$\begin{pmatrix} X \\ Y \\ \Psi \end{pmatrix} = \begin{pmatrix} \cos \phi & -\sin \phi & 0 \\ \sin \phi & \cos \phi & 0 \\ 0 & 0 & 1 \end{pmatrix} \begin{pmatrix} u \\ v \\ r \end{pmatrix} \quad (1)$$

여기서, u ; x 방향의 조류의 속도
 v ; y 방향의 조류의 속도
 r ; yaw 방향의 각속도

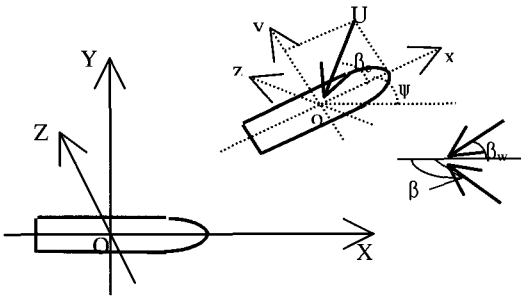


Fig. 1 Coordinate system

유체는 비압축성, 비점성이고 유동은 비회전적인 포텐셜 유동이라 하면 지배 방정식은 라플라스 방정식이고, 자유표면, 해저면, 물체표면, 무한원방 경계조건을 만족한다. 입사파의 기울기와 운동이 작다고 하면 모든 경계조건과 포텐셜을 선형화시킬 수 있다. 1차항 포텐셜은 다음과 같이 나타낼 수 있다.

$$\phi^{(1)} = \phi^{(1)} e^{-i\omega t} = -i\omega [\zeta_0 (\phi_0^{(1)} + \phi_i^{(1)}) + \sum_{j=1}^6 \phi_j^{(1)}] e^{-i\omega t} \quad (2)$$

여기서, ζ_0 : 입사파 진폭, ω : 진동수
 유한 수심에서 입사파 포텐셜은 다음과 같이 표현된다.

$$\phi_0^{(1)} = \frac{1}{\nu} \frac{\cosh k(z+h)}{\cosh kh} [e^{ik(x\cos\beta + y\sin\beta)} + e^{ik(x\cos\beta + (2d-y)\sin\beta)}] \quad (3)$$

여기서 h =수심, k =파수, $\nu = \omega^2/g$ 이다. 1차항 포텐셜을 구하기 위해 그린 함수를 도입하여야 한다. 그린 함수는 라플라스 방정식, 자유표면조건, 해저면 경계조건, 방사조건을 만족하며 다음 문헌을 참고하였다(Wehausen and Laitone, 1964). 또한 안벽 효과를 고려하기 위해 유한수심 그린함수에다 이미지를 더하여 안벽에 대한 대칭조건을 만족시켰다(Oortmerssen, 1976 ; 최윤락 등, 1994).

$$G(x, y, z, \xi, \eta, \zeta) = g(x, y, z, \xi, \eta, \zeta) + g(x, y, z, \xi, 2d - \eta, \zeta) \quad (4)$$

3차원 소스-다이폴 분포법을 사용하여 속도 포텐셜을 표현하면 다음과 같다.

$$\begin{aligned} -2\pi\phi(x) + \iint_{S_0} \phi(\xi) \frac{\partial G(x, \xi)}{\partial n_\xi} ds(\xi) \\ = \iint_{S_0} \frac{\partial \phi(\xi)}{\partial n_\xi} G(x, \xi) ds(\xi) \end{aligned} \quad (5)$$

여기서, x : 관측점(Field point)
 ξ : 용출점(Source point)
 S_0 : 표면파와 물체의 운동에 의한 접수면

여기서 $\phi(x)$ 는 관측점 x 에서 구조물 운동에 기인하는 방사파 및 산란파 포텐셜이다. 부유체가 j 모드의 동요를 할 때 i 방향의 부가질량 및 조파감쇠계수는 다음과 같다.

$$\omega^2 a_{ij} + i\omega b_{ij} = -\rho\omega^2 \iint_{S_0} \phi_j^{(1)} n_i ds \quad (6)$$

1차항 파강제력의 i 방향 성분은 입사파 포텐셜과 산란파 포텐셜의 합으로 계산된다.

$$f_{wi}^{(1)}(\omega) = -\rho i\omega \iint_{S_0} (\phi_0^{(1)} + \phi_i^{(1)}) n_i ds \quad (7)$$

부가질량, 조파감쇠계수 및 1차항 파강제력을 이용하여 주파수 영역에서 파랑 중 부유구조물의 선형 운동 방정식을 표시하면 다음과 같다.

$$\sum_{j=1}^6 [-\omega^2 (M_{ij} + a_{ij}) - i\omega b_{ij} + (C_{ij} + R_{ij})] x_j = f_{wi}^{(1)} \quad (8)$$

여기서, M_{ij} : 구조물의 질량 또는 관성 모멘트

- a_{ij} : 부가 질량
- b_{ij} : 조파감쇠 계수
- C_{ij} : 정적 복원력 계수
- R_{ij} : 계류력 계수
- $f_{wi}^{(1)}$: 1차항 파강제력

2차항 표류력 계산시 1차항들의 조합으로 발생하는 비선형항만 고려하여 계산하면 다음과 같다(Chan, 1990).

$$\begin{aligned} F^{(2)} = - \int_{WL} \frac{1}{2} \rho g \zeta_r^{(1)} n dl - \int \int_{S_0} [-\frac{1}{2} \rho \nabla \phi^{(1)} \cdot \nabla \phi^{(1)} \\ - \rho (x^{(1)} \cdot \nabla \phi_i^{(1)}) n ds + \bar{\alpha}^{(1)} \times (m \dot{x}_0^{(1)}) - \rho g x_4^{(1)} x_6^{(1)} S_{10} \bar{k} \end{aligned} \quad (9)$$

$$\begin{aligned} M^{(2)} = - \int_{WL} \frac{1}{2} \rho g \zeta_r^{(1)} (x \times n) dl - \int \int_{S_0} [-\frac{1}{2} \rho \nabla \phi^{(1)} \nabla \phi^{(1)} \\ - \rho (x^{(1)} \cdot \nabla \phi_i^{(1)}) (x \times n) ds + \bar{x}_0^{(1)} \times (m \dot{x}_0^{(1)}) + \bar{\alpha}^{(1)} \times (I \ddot{\alpha}^{(1)}) \end{aligned} \quad (10)$$

$$- \rho g \begin{pmatrix} x_2^{(1)}(x_3^{(1)} S_{00} - x_5^{(1)} S_{10}) + x_3^{(1)} x_6^{(1)} S_{10} + x_5^{(1)} x_6^{(1)} (S_{02} - S_{20}) \\ - x_1^{(1)}(x_3^{(1)} S_{00} - x_5^{(1)} S_{10}) + x_4^{(1)} x_6^{(1)} (S_{02} - S_{20}) \\ 0 \end{pmatrix}$$

여기서, $x^{(1)} = x_0^{(1)} + a^{(1)} \times r$

$x_0^{(1)}$: 선형 직선 운동, $a^{(1)}$: 선형 회전 운동

ζ_r : 상대파고, $\phi^{(1)}$: 1차항 포텐셜

ρ : 유체 밀도, g : 중력 가속도

n : 법선 벡터, I : 관성 모멘트

WL : 정수면에 대한 접수면 표면적

S_0 : 표면파와 물체의 운동에 의한 접수면

식(9), (10)을 이용하고, 해상에 계류된 선박에서는 차주파수 성분의 표류력이 계류계와 공간에 의한 대진폭 운동을 발생시킴으로 차주파수 성분만을 고려하였다(임춘규와 이호영, 2003).

안벽에 계류된 조류의 효과를 엄밀하게 고려할 수 있는 모델이 알려진 바가 없으므로 본 논문에서는 선박 저속 조종 수학모델을 사용하였다(임춘규와 이호영, 2003). 선체에 작용하는 저항은 다음 경험식을 사용하였다.

$$X_{uu} = \frac{0.066(1+k)}{(\log_{10} Rn - 2.03)} \left[\frac{1}{2} \rho S \right] \quad (11)$$

$$\text{여기서, } S = 1.05LB(1.22 \frac{d}{B} + 0.46)(C_B + 0.765) \quad (12)$$

$$k = \left(\frac{\nabla^{1/3}}{L} \right) (0.5C_B + \frac{2r^{1.3}}{C_B}) \quad (13)$$

$$r = (B/L) / (1.3(1 - C_B) - 0.03 \cdot lcb) \quad (14)$$

풍력에 대한 표현식으로 다음과 같이 ABS 식을 사용하였다(이재진, 1989).

$$W_x = 0.0623 V_w^2 C_S C_H A_T \cos^2(\beta_w - \psi) \quad (15)$$

$$W_y = 0.0623 V_w^2 C_S C_H A_L \sin^2(\beta_w - \psi) \quad (16)$$

여기서 V_w ; 바람의 입사속도

A_T ; 바람에 노출된 횡방향의 투영면적

A_L ; 바람에 노출된 종방향의 투영면적

Fig. 2는 계류력을 계산하기 위한 좌표를 도시하였다. 그림에서 계류삭 n을 나타내기 위해 공간고정 좌표계 G-XYZ에서 각각의 방향으로 C_1, C_2, C_3 만큼 위치한 지점에 원점이 있으며 계류삭의 좌표는 $C-x_1, x_2, x_3$ 으로 나타내었다. 계류삭 n의 위치의 변위는 다음과 같다.

$$d_i = x_{0i} - C_{ij} a_j, \quad i, j=1,2,3 \quad (17)$$

여기서, d_i = 선박 초오크 n의 i방향 병진운동 변위

x_{0i} = 무게중심의 i방향 병진운동($i=1,2,3$)

a_j = j축에 대한 무게 중심의 회전운동($j=1,2,3$)

C_{ij} = 선박 초오크 n의 위치를 나타내는 위치 행렬

$$= \begin{pmatrix} 0 & -C_3 & C_2 \\ C_3 & 0 & -C_1 \\ -C_2 & C_1 & 0 \end{pmatrix}$$

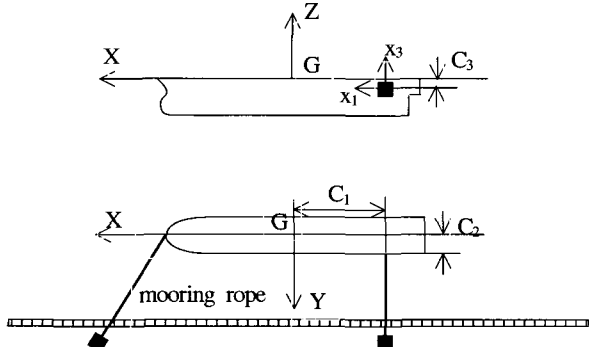


Fig. 2 Coordinate systems of spread mooring layout

공간에 고정된 좌표계 G-XYZ와 ϕ_x, ϕ_y, ϕ_z 각을 가지는 계류삭 n의 탄성계수는 다음과 같다.

$$K_{ij} = k_n \begin{pmatrix} a_x^2 & a_x a_y & a_x a_z \\ a_y a_x & a_y^2 & a_y a_z \\ a_z a_x & a_z a_y & a_z^2 \end{pmatrix} \quad (18)$$

여기서, a = 계류삭 n의 방향 여현

k_n = 계류삭 n의 길이방향의 탄성 계수 = $E(T) \cdot A / l_0$

A = 계류삭의 총 단면적(계류삭의 개수×각 단면적)

l_0 = Yard bitt에서 ship bollard까지의 계류삭의 길이

만일 계류계가 N 개의 계류삭으로 구성되어 있다면, 선박의 무게 중심을 지나는 복원력과 모멘트는 다음과 같이 된다.

$$F_i = \sum_{n=1}^N (K_{ij} x_{0j} + A_{ij} a_j) \quad (19)$$

$$M_i = \sum_{n=1}^N C_{ij} K_{jk} (x_{0k} - C_{ki} a_i) \quad (20)$$

$$\text{여기서, } A_{ij} = -K_{jk} C_{ki} \quad (21)$$

2.2 운동방정식

1차항, 2차항 과강제력, 조류력, 계류력을 계산하여 기억효과 함수를 고려한 수평면상의 3자유도(surge, sway, yaw) 운동방정식은 다음과 같다.

$$m(\dot{u} - vr) = F_W^{(1)} + F_W^{(2)} + X_H + \sum_{i=1}^N F_X^{(i)} - K_X + W_x \quad (22)$$

$$m(\dot{v} - ur) = F_W^{(1)} + F_W^{(2)} + Y_H + \sum_{i=1}^N F_Y^{(i)} - K_Y + W_y \quad (23)$$

$$I_{zz} \dot{r} = F_W^{(1)} + F_W^{(2)} + N_H + \sum_{i=1}^N F_Z^{(i)} - K_{NZ} + W_N \quad (24)$$

여기서, m, I_{zz} : 부가질량을 포함한 구조물의 질량

및 z축에 관한 질량관성모멘트

u, v, r : x, y 방향의 속도 및 yaw 방향의 각속도 성분

$\dot{u}, \dot{v}, \dot{r}$: x, y 방향의 가속도 및 yaw 방향의 각가속도 성분

$F_W^{(1)}, F_W^{(2)}$: 1차항, 2차항 과강제력 성분

X_H, Y_H, N_H : 조류력

F_X, F_Y, F_N : 계류력

K_X, K_Y, K_{NZ} : 기억효과함수

W_x, W_y, W_N : 풍력

여기서 기억효과 함수는 임춘규와 이호영(2003)에 자세히 나타나 있다. 수직면 상의 3자유도(heave, roll, pitch)운동방정식은 움직임이 작기 때문에 선박중심에 고정된 공간고정 좌표계에 문제를 정식화 하였으며 다음과 같이 표현된다.

$$m \ddot{z} + C_{33} z + C_{35} \theta = F_W^{(1)} + F_W^{(2)} + \sum_{i=1}^N F_Z^{(i)} - K_Z \quad (25)$$

$$I_{xx} \ddot{\phi} + C_{44} \phi = F_W^{(1)} + F_W^{(2)} + \sum_{i=1}^N F_{NX}^{(i)} - K_{NX} \quad (26)$$

$$I_{yy}\theta + C_{53}z + C_{55}\theta = F_W^{(1)} + F_W^{(2)} + \sum_{i=1}^N F_{NY}^{(i)} - K_{NY} \quad (27)$$

여기서, I_{xx} , I_{yy} : 부가질량을 포함한 x , y 축에 관한 질량관성모멘트 z , ϕ , θ : z , 방향의 변위 성분 및 roll, pitch 방향의 각 성분 C : 정 복원력 및 모멘트 성분 F_Z , F_{NX} , F_{NY} : 계류력 및 계류 모멘트 K_Z , K_{NX} , K_{NY} : 기억효과함수이다.

3. 계산결과 및 고찰

계산 모델로 현재 많이 건조되고 있고 고가의 선박인 LNG 선박을 대상으로 하여 유체력은 안벽의 효과를 고려하여 해석하였고, 계류계는 rope와 fender를 첨가하여 다접계류방식을 택하여 계산하였다. Table 1은 계산에 사용된 LNG 선박의 기본제원을 나타낸다(최윤락 등 1994). 그린함수 해법을 사용하여 경계치 문제를 해석하려면 수면 하 선체를 여러 개의 요소로 분할하여야 하는데 본 논문에서는 총 446개의 요소로 분할하여 계산하였다.

또한 불규칙 파수 현상(Hong, 1987)을 제거하기 위해 수선면을 12개의 요소로 분할 하였다. 안벽은 선박의 좌현쪽에 위치하며 선박의 중심선에서 27.4m 떨어져 있다. 안벽의 구체적인 모습은 Fig. 3에 도시하였다. 수심(h)이 11m일 때 진동수 0.01에서 시작하여 진동수 간격($\Delta\omega$)을 0.015로 하여 총 71개의 진동수에 대해 계산을 수행하였다. 계산된 부가질량과 조파감쇠계수를 Fig. 5와 Fig. 6에 나타내었다. 안벽이 있는 경우가 안벽이 없는 경우보다 진동수에 따른 변화가 심하게 나타나고 있다. 이러한 진동수 부근에서 부가질량은 음의 값으로 변하고 동유체력 계수에 급격한 변화를 준다. 이러한 국부진동은 고 주파수에서도 마찬가지로인데 이는 안벽의 존재에 의한 제한 유체장의 효과로 보이며, 이는 최윤락 등(1994)의 결과와 일치하고 있다.

Fig. 7은 구조물에 145°(선수사파)의 각도로 입사할 때 1차항 파강제력을 도시하였다. 역시 안벽에 의해 안벽이 없는 경우보다 파강제력이 심하게 변하고 있으며 안벽의 존재에 의한 standing 파의 영향에 의해 최대값이 증가함을 볼 수 있다. 특히 낮은 주파수에서 안벽이 있는 경우에 파강제력의 증가가 두드러진다.

입사파가 145°로 입사하는 경우 부가질량, 조파감쇠계수, 1차항 파강제력을 이용하여 식 (8)로부터 계산된 선형운동응답을 Fig. 8에 나타내었다. 이 그림에서는 4가지 경우에 대해서 계산 결과를 비교하였다. 안벽이 없는 경우, 안벽이 있는 경우, 안벽에 계류계를 설치한 경우 2가지에 대해 도시하였다. 안벽에 계류계를 설치한 2가지 경우 중에 나머지 한가지는 첫 번째 경우보다 강성을 3배 증가시킨 경우이다. 안벽에 계류계가 설치되지 않는 경우 전반적으로 보아 안벽 반사파로 인해 운동응답이 증가되었음을 알 수 있다. 그러나 안벽의 영향을 받는 좌우동요와 선수동요는 저 주파수에서 줄어든다. 상하동요, 종동요, 횡동요의 경우 1 rad/sec에서 보이는 최대치는 정복원력과 모멘트에 의한 공진점이다.

계류계는 좌현에 6개, 우현에 3개를 설치하였고 설치된 모습은 Fig. 4에 도시하였다. 펜더의 영향은 주파수 영역 해석 특성상 고려할 수 없어서 무시하였다. 왜냐하면 펜더는 구조물이

압축할 때는 반력이 작용하지만 구조물이 펜더에 떨어지면 slack 되기 때문에 반력이 작용되지 않는다. 로우프도 펜더와 특성이 같지만 slack 되는 현상은 고려할 수 없고 주파수 영역의 해석에서는 비선형 로우프를 선형 스프링으로 치환하여 해석하였다.

안벽에 선박을 계류하기 위해 설치한 로우프의 설치 위치와 강성 등은 Table 2에 표시하였다. 계류계의 강성에 대한 정확한 특성치는 식 (18)에 의해 계산되며 본 연구에서는 적절히 가정하였다.

안벽에 계류계를 설치한 경우는 전후동요, 좌우동요 및 선수동요에 대한 저 주파수 운동이 나타나지 않는 것을 알 수 있다. 이는 태풍시 주파수는 저 주파수이므로 적절한 계류계를 설치하면 수평면의 운동을 억제시키는 메카니즘을 직접적으로 설명해 주고 있다. 전후 동요에서 계류계와의 공진 주파수는 계류계의 강성이 작을 때에는 0.3 rad/sec 이지만 계류계의 강성이 큰 경우에는 0.4 rad/sec 정도 됨을 알 수 있고, 좌우동요는 뚜렷한 봉우리가 보이지 않으며, 선수동요는 계류계의 강성이 작은 경우에 공진 주파수가 0.3 rad/sec 이며 강성이 큰 경우는 대략 0.4 rad/sec가 된다. 그림으로부터 전체적으로 계류계를 설치하면 전후운동, 좌우운동 및 선수동요값은 현저히 줄어들며, 계류계의 강성이 크면 운동을 줄이는 효과가 증대되는 것을 알 수 있다. 그러나 수직면상의 운동 즉 정적 복원력이 작용하는 운동은 계류력보다 복원력이 상대적으로 크기 때문에 정적인 힘이 주된 힘이므로 계류계의 설치 유무가 운동 특성을 크게 변화 시키지 않음을 알 수 있다.

Fig. 9에는 파입사각, 바람입사각 145°, 조류입사각 20°인 경우 파랑조건 유의파고 3.25m 평균파주기 12.4sec, 조류속도 1m/sec 바람속도 15m/sec인 경우에 대해 선박의 6 자유도 운동을 시간에 따라 도시하였다. Surge 운동은 Case 1의 경우 계류계의 강성이 작기 때문에 운동이 선미 쪽으로 최대 4m 운동하기 때문에, 강성을 키워서 Case 2의 경우를 선택하여 계산한 결과 최대 -2.9m 정도로 줄었고 고유주기도 줄어들었다. Sway 운동은 Case 1의 경우 안벽 쪽으로 최대 -2.3m 정도로 움직이나 Case 2의 경우 -1.5m 정도로 줄어들었다. Heave, Pitch 운동은 계류계의 강성에 따라 운동이 변하지 않고, 그 이유는 정복원력이 크기 때문이다. Roll 운동은 정복원력이 작기 때문에 계류계의 강성에 영향을 받는 것을 알 수 있다. Roll 각이 안벽쪽으로 약간 표류되어 운동하는 것을 보여 주며 순간 Roll 각도는 -5.2° 정도 이다. Yaw 운동은 계류계의 강성이 Case 2의 경우가 마찬가지로 Case 1보다 운동이 작으며 최대 선수각은 1° 내외이다. 그러나 선박의 길이가 길어지면 Yaw 운동에 의한 Sway 운동이 커지기 때문에 이 운동을 적절히 제어하여야 한다.

Fig. 20은 파입사각, 바람입사각 145°, 조류입사각 20°인 경우 파랑조건 유의파고 3.25m 평균파주기 12.4sec, 조류속도 1m/sec 바람속도 15m/sec인 경우에 대해 펜더 1에 걸리는 y 방향의 압축력을 도시하였다. 펜더의 특성상 압축력이 작용할 때 반발하는 힘이 작용되며 그림에서 압축력이 0이된 것은 펜더가 선박으로부터 떨어져 있기 때문이다.

Table 1 Main particulars of LNG carrier

Ship	LNG
L(m)	249
B(m)	42.
T(m)	4.338
$\nabla(m^3)$	31369.5
$A_w(m^2)$	7976
Longitudinal wind area(m^2)	8840.
Transverse wind area(m^2)	1947
Center of buoyancy(m)	(6.748, 0.0, -2.053)
Center of gravity(m)	(6.748, 0.0, 12.47)
$k_{xx}(m)$	0.35B
$k_{yy}(m), k_{zz}(m)$	0.25L

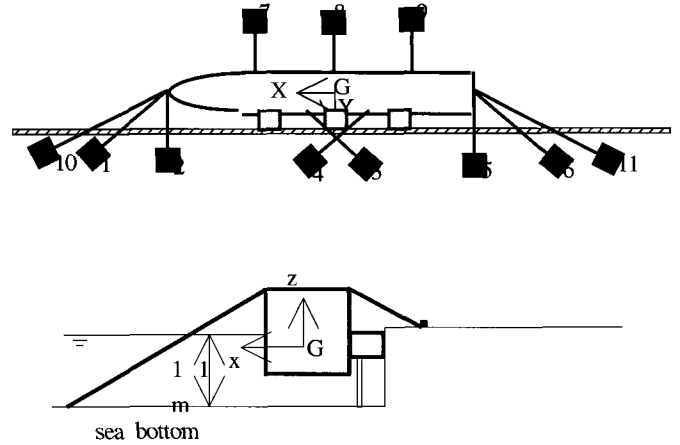


Fig. 3 Mooring arrangements for LNG carrier

Table 2 Characteristics of mooring ropes

Rope number	C_1 (m)	C_2 (m)	C_3 (m)	$\cos \varphi_x$	$\cos \varphi_y$	$\cos \varphi_z$	k (ton/m)
1	130.27	0.0	13.08	0.6124	0.6124	-0.5	100
2	130.27	0.0	13.08	0.0	0.866	-0.5	100
3	50.	20.95	13.08	-0.6124	0.6124	-0.5	100
4	-50.	20.95	13.08	0.6124	0.6124	-0.5	100
5	-119.0	0.0	13.08	0.0	0.8660	-0.5	100
6	-119.0	0.0	13.08	-0.6124	0.6124	-0.5	100
7	105.0	-3.5	13.08	0.0	-0.866	-0.5	100
8	0.0	-20.95	13.08	0.0	-0.866	-0.5	100
9	-105.0	-3.5	13.08	0.0	-0.866	-0.5	100

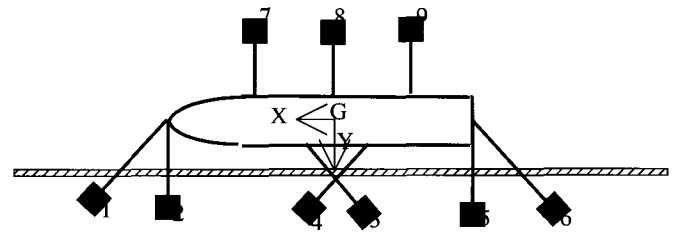


Fig. 4 Arrangement of mooring ropes

Table 3 Characteristics of mooring ropes

Rope number	C_1 (m)	C_2 (m)	C_3 (m)	$\cos \varphi_x$	$\cos \varphi_y$	$\cos \varphi_z$	Case 1 ton/m	Case 2 ton/m
1	130.27	0.0	5.08	0.6124	0.6124	-0.5	100	300
2	130.27	0.0	5.08	0.0	0.866	-0.5	100	300
3	50.	20.95	5.08	-0.6124	0.6124	-0.5	100	300
4	-50.	20.95	5.08	0.6124	0.6124	-0.5	100	300
5	-119.	0.0	5.08	0.0	0.866	-0.5	100	300
6	-119.	0.0	5.08	-0.6124	0.6124	-0.5	100	300
7	105.	-3.5	5.08	0.0	-0.866	-0.5	100	300
8	0.0	-20.95	5.08	0.0	-0.866	-0.5	100	300
9	-105.0	-3.5	5.08	0.0	-0.866	-0.5	200	600
10	130.27	0.0	5.08	0.814	0.2962	-0.5	200	600
11	-105.	-3.5	5.08	-0.814	0.2962	-0.5	200	600

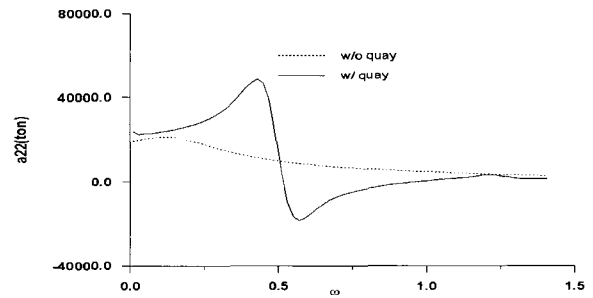


Fig. 5 sway added mass

Table 4 Characteristics of fenders

Fender number	C_1 (m)	C_2 (m)	C_3 (m)	$\cos \varphi_x$	$\cos \varphi_y$	$\cos \varphi_z$	Case 1 ton/m	Case 2 ton/m
1	70.	27.	-5.5	0	1.	0	300	500
2	0.	27.	-5.5	0	1.	0	300	500
3	-70.	27.	-5.5	0	1.	0	300	500

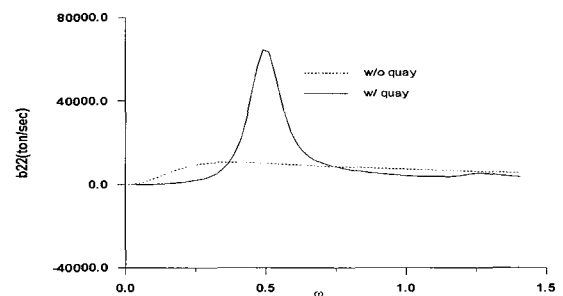


Fig. 6 Sway damping coefficient

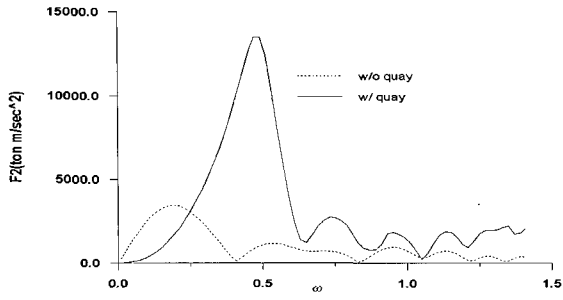


Fig. 7 First order wave exciting force for sway mode

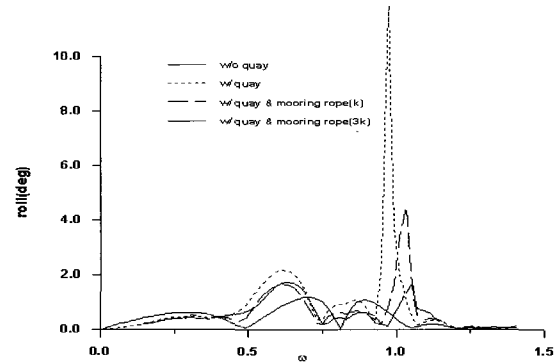


Fig. 11 Roll responses($\beta=145\text{deg}$)

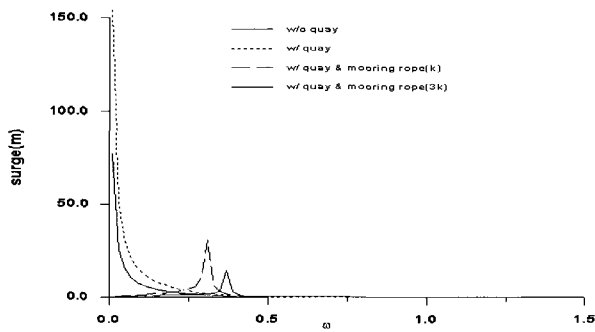


Fig. 8 Surge responses($\beta=145\text{deg}$)

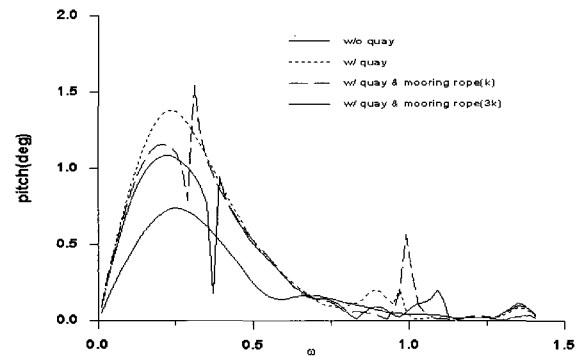


Fig. 12 Pitch responses($\beta=145\text{deg}$)

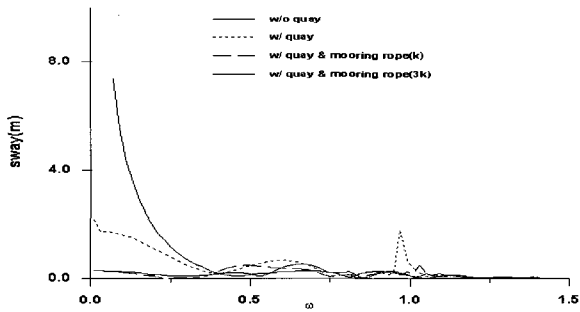


Fig. 9 Sway responses($\beta=145\text{deg}$)

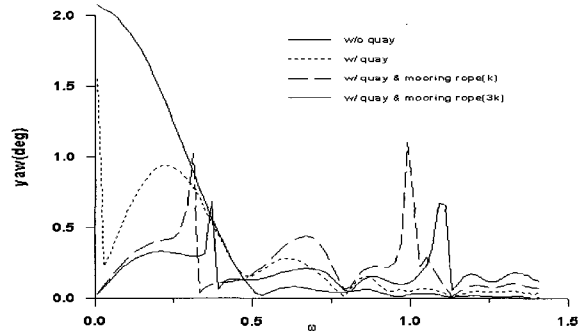


Fig. 13 Yaw responses($\beta=145\text{deg}$)

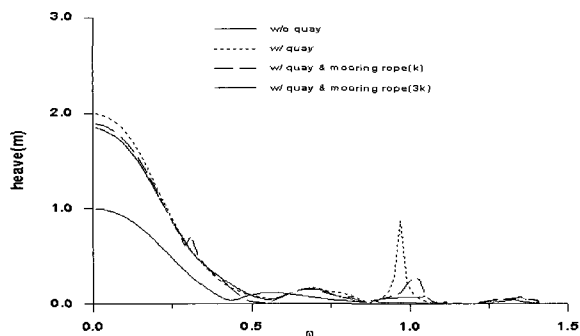


Fig. 10 Heave responses($\beta=145\text{deg}$)

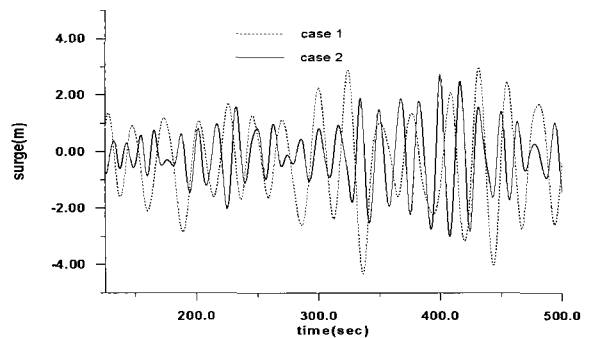


Fig. 14 Time history for surge motion($\beta=145^\circ$, $\beta_c=20^\circ$, $\beta_w=145^\circ$)

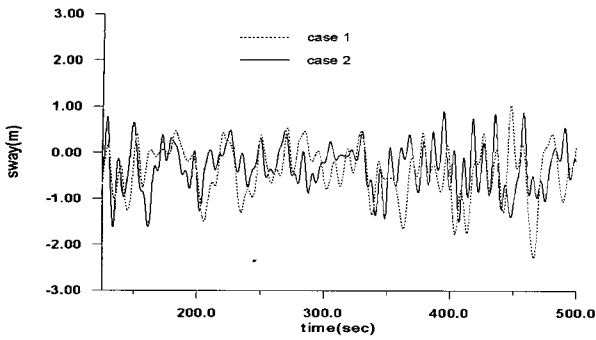


Fig. 15 Time history for sway motion($\beta=145^\circ, \beta_C=20^\circ, \beta_W=145^\circ$)

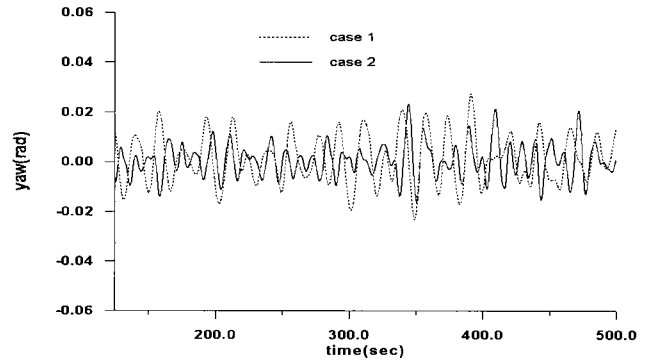


Fig. 19 Time history for yaw motion($\beta=145^\circ, \beta_C=20^\circ, \beta_W=145^\circ$)

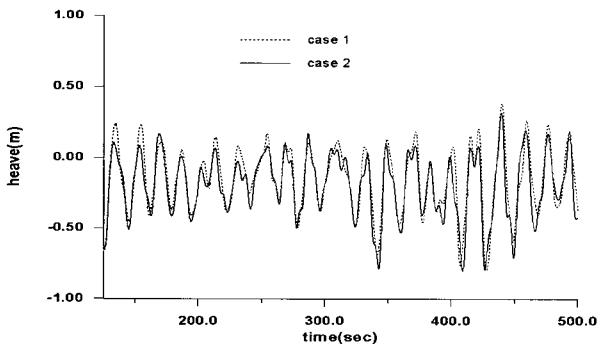


Fig. 16 Time history for heave motion($\beta=145^\circ, \beta_C=20^\circ, \beta_W=145^\circ$)

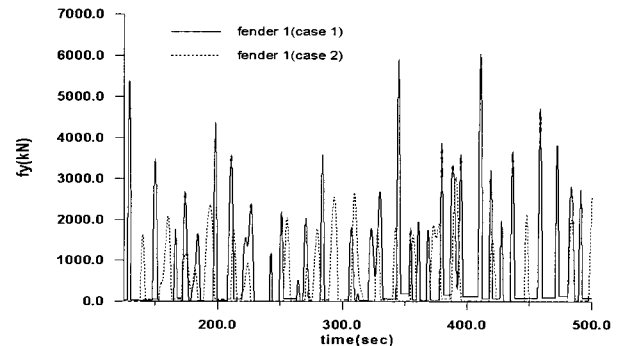


Fig. 20 Time history for forces of fender

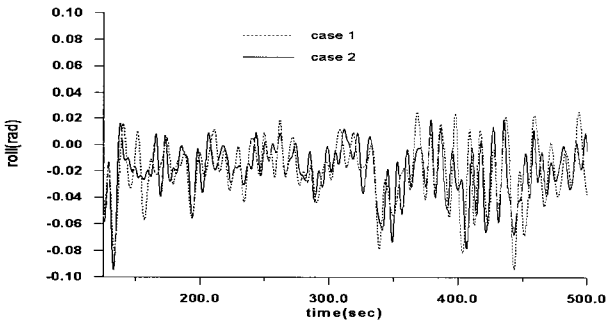


Fig. 17 Time history for roll motion($\beta=145^\circ, \beta_C=20^\circ, \beta_W=145^\circ$)

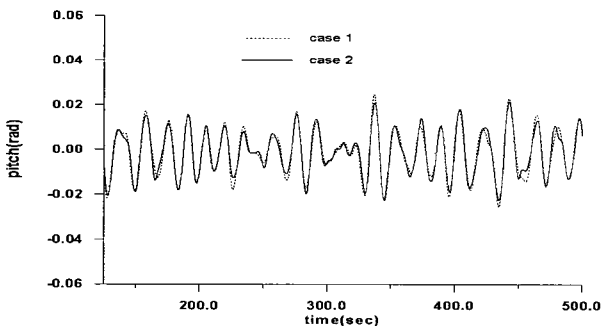


Fig. 18 Time history for pitch motion($\beta=145^\circ, \beta_C=20^\circ, \beta_W=145^\circ$)

4. 결 론

태풍이 내습할 시 안벽에 계류된 선박(FPSO, LNG, 크루저선 등)은 파도와 조류, 바람등에 의해 심한 운동을 하게 된다. 보통 해상에 계류된 선박은 2차항 파강제력에 의한 표류운동과 저주 파수 운동이 중요하게 되지만, 안벽에 계류된 선박은 1차항 파강 제력에 의한 운동도 선박에 커다란 영향을 준다. 그러므로 해상에 계류된 선박보다 안벽에 계류된 선박은 1차 운동을 줄여야 하기 때문에 계류력을 훨씬 크게 하여야 한다.

본 논문은 안벽에 다점계류된 선박에 대하여 파도, 조류 및 바람을 고려하여 시간영역에서 선박의 비선형 운동을 계산하는 프로그램을 개발하였다. LNG 선박의 안벽계류 해석 결과 계류계의 강성변화에 의해 수평면의 운동이 민감하게 반응함을 확인하였다.

본 논문의 해석 결과는 태풍 내습시 안벽에 계류된 선박의 안전성 평가 및 계류계의 초기 설계에 유용하게 사용될 것으로 생각되며, 추후 로우프 및 펜터에 대한 비선형 모델을 사용할 필요성이 대두된다.

참 고 문 헌

오태명, 엄덕준 (1990). "안벽계류해석", 대한조선학회지, 제27권 제3호, pp 47-55.

- 이재신 (1989). 해양구조물 설계개요, 광문출판사.
- 임춘규, 이호영 (2003). "터렛계류된 FPSO 의 비선형 운동해석", 대한조선학회논문집, 제40권, 제1호, pp 20-27.
- 최윤락 등 (1994). "안벽에 계류된 선박의 운동응답 해석", 대한조선학회 추계학술대회 발표회, pp 238-243.
- Chan, H.S. (1990). A Three-Dimensional Technique for Predicting First- and Second-Order Hydrodynamic Forces on a Marine Vehicle Advancing in Waves, Ph.D. Dissertation, University of Glassgow.
- Hong, D.C. (1987). "On the Improved Green Function Integral Equation Applied to the Water Wave Radiation-Diffraction Problem", Journal of the Society of Naval Architects of Korea, Vol 24, No 1, pp 1-8.
- Kim, B.K (1999), "Memory Effect on the Stability of Moored Ships", 제38차 KTTC Workshop 논문집.
- Oortmerssen, G. Van (1976). The Motions of A Moored Ship in Waves, Netherlands Ship Model Basin Wageningen, The Netherlands, Publication No.510.
- Wehausen, J.V. and Laitone, E.V. (1964) Handbuch der Physik, Vol 9, Springer Verlag, Berlin.

2003년 6월 18일 원고 접수

2003년 7월 29일 최종 수정본 채택