



شناسایی خرابی در تیر با استفاده از سیستم محرک دینامیکی بصورت آزمایشگاهی

محمد علی لطف‌اللهی یقین^{1*}، مهدی کوهدرق²، میر محمد اتفاق³، علیرضا مجتهدی⁴

1- استاد، مهندسی عمران، دانشگاه تبریز، تبریز

2- دانشجوی دکترا، مهندسی عمران، دانشگاه تبریز، تبریز

3- استادیار، مهندسی مکانیک، دانشگاه تبریز، تبریز

4- استادیار، مهندسی عمران، دانشگاه تبریز، تبریز

* تبریز، صندوق پستی 51666، lotfollahi@tabrizu.ac.ir

چکیده

اطلاعات مقاله

مقاله پژوهشی کامل

دریافت: 15 بهمن 1394

پذیرش: 29 اسفند 1394

ارائه در سایت: 01 اردیبهشت 1395

کلید واژگان:

شناسایی خرابی

سیستم دینامیکی

روش EMD

الگوریتم فازی-ژنتیک

بسیاری از شکست‌های سازه‌ای بسبب گسیختگی مواد تشکیل دهنده رخ می‌دهند. آغاز این گسیختگی‌ها با ترک توام بوده که با گسترش خود به عنوان تهدید جدی برای رفتار سازه محسوب می‌شوند، در این راستا متدهای پایش سلامت سازه‌ها، موضوع تحقیقات پر دامنه‌ای است که تا کنون انجام شده و کماکان ادامه دارد. در این مقاله که بصورت آزمایشگاهی صورت گرفته است، یک سیستم جدید مکانیکی پرتابل هوشمند جهت شناسایی خرابی در سازه‌های تیری شکل با استفاده از الگوریتم فازی-ژنتیک معرفی گردیده است. در ابتدا تاریخچه شتاب-زمان از سه نقطه تیر دو سر مفصل ساده با استفاده از سنسورهای شتاب سنج برداشت می‌گردد و سپس این سیگنال با استفاده از روش جدید تجزیه سیگنال به عناصر جزئی‌تر، به اجزاء خود تقسیم می‌گردد که هر کدام از این جزها در بر دارنده محدوده خاصی از فرکانس می‌باشند و با استفاده از تبدیل فوریه زمان کوتاه، فرکانس‌های غالب سازه از روی همین جزها استخراج می‌گردد. در ادامه روشی بر مبنای الگوریتم فازی-ژنتیک برای یافتن خرابی در تیر دو سر مفصل ساده معرفی می‌گردد. این الگوریتم برای پیدا کردن مکان و شدت خرابی در طول تیر طراحی شده که قادر به یافتن مکان و شدت خرابی از روی الگوی تغییرات فرکانسی تیر بین حالت سالم و معیوب تیر می‌باشد.

Damage detection in beam using dynamic excitation system by experimental

Mohamad Ali Lotfollahi Yaghin^{1*}, Mehdi Koohdaragh¹, Mir Mohamad Etefagh², Alireza Mojtahedi¹

1- Department of Civil Engineering, University of Tabriz, Tabriz, Iran

2- Department of Mechanical Engineering, University of Tabriz, Tabriz, Iran

* P.O.B. 51666, Tabriz, Iran, lotfollahi@tabrizu.ac.ir

ARTICLE INFORMATION

Original Research Paper
Received 04 February 2016
Accepted 19 March 2016
Available Online 20 April 2016

Keywords:
Damage detection
Dynamic system
EMD method
Fuzzy-genetic algorithm

ABSTRACT

Most structural failures are because of break in consisting materials. These breaks Begin with crack, the extension of which is a serious threat to the behavior of structure, so the methods of distinguishing and showing of cracks are the most important subjects being investigated. In this article, a new smart portable mechanical system to detect damage in beam structures form using fuzzy-genetic algorithm is introduced. Acceleration-time history of the three points of beam is obtained. The signals are then decomposed into smaller components using new EMD (Empirical Mode Decomposition) method with every IMF containing a specific range of the frequency. The dominate frequencies of the structure are obtained from these IMFs using Short-Time Fourier transform. Subsequently, a new method of damage detection in simply supported beams is introduced based on fuzzy-genetic algorithm. The new method is capable of identifying the location and severity of the damage. This algorithm is developed to detect the location and severity of the damage along the beam, which can detect the damage location and severity based on the pattern of beam frequency variations between undamaged and damaged states.

1- مقدمه

اطلاعات اندازه‌گیری شده از سازه سالم یا مدل المان محدود بدون عیب استخراج شود. پارامترهای مودال مورد استفاده جهت شناسایی عیوب سازه شامل تابع فرکانسی، فرکانس‌های طبیعی، انحنای شکل مد، خمش مودال و غیره می‌باشند [3-5]. وظیفه هر سیستم شناساگر خرابی به چند بخش تقسیم می‌شود، که عبارت از کشف خرابی، شناسایی مکان خرابی، شناسایی میزان خرابی و پیش بینی میزان عمر خرابی هستند. به منظور بدست آوردن عملکرد خوب نیاز به مدل کردن ریاضی خیلی دقیق سیستم‌های مانیاتور شده وجود دارد. خطاهای مدلسازی می‌تواند بر عملکرد سیستم‌های عیب‌یابی تاثیر بگذارد، بخصوص زمانی که سیستم‌های مانیاتور شده غیرخطی باشند. استفاده

از آنجایی که عیب و از کار افتادگی در سازه‌ها می‌تواند منجر به هدر رفتن منابع انسانی و مالی شود، شناسایی خرابی در سازه‌ها مورد توجه بسیاری از محققین قرار گرفته است. روش‌های آنالیز مودال به علت عملی بودن آنها عمومیت زیادی دارند. روش‌های مبتنی بر آنالیز مودال بر این حقیقت استوار هستند که پارامترهای مودال (فرکانس طبیعی، شکل مد و میرایی مودال) تابعی از پارامترهای فیزیکی (جرم، میرایی، سختی) هستند و بنابراین فرض اینکه وجود عیب منجر به تغییر در مشخصات مودال سازه می‌شود منطقی است [1,2]. به طور معمول اطلاعات اولیه به منظور مقایسه، می‌تواند از

Please cite this article using:

M. A. Lotfollahi Yaghin, M. Koohdaragh, M. M. Etefagh, A. Mojtahedi, Damage detection in beam using dynamic excitation system by experimental, *Modares Mechanical Engineering*, Vol. 16, No. 4, pp. 307-314, 2016 (in Persian)

برای ارجاع به این مقاله از عبارت ذیل استفاده نمایید:

از روش‌های هوش محاسباتی ممکن است خطاهای مدل‌سازی را جبران کند، به طوری که این روش‌ها تقریب خوبی از سیستم‌های غیر خطی ارائه می‌دهند. لیادینگ و همکارانش در دانشگاه وسترن استرالیا تحقیقاتی را در زمینه ارزیابی نیروهای محوری دینامیکی ارباه به همراه شرایط سطح جاده‌ای متفاوت به انجام رساندند. نوآوری این تحقیق در بکارگیری «روش طیفی تکاملی» برای ارزیابی بارهای دینامیکی ارباه روی تیر بود که روی سطح ناصاف تیر با سرعت ثابت حرکت می‌کرد [6]. جین چارلس و همکارانش در دانشکده عمران دانشگاه توکیو ژاپن روشی برای پیش‌بینی پاسخ‌های موضعی تحریک تیر مایل توسط ارباه پیشنهاد دادند [7]. لاو در دانشکده مهندسی‌سازه دانشگاه پلی تکنیک هنگ کنگ تحقیقی را در مورد شناسایی بار محوری ارباه روی تیر با ناهمواری سطح جاده انجام دادند. بارهای محوری بکار رفته روی تیر در این تحقیق با در نظر گرفتن ناهمواری‌های سطح جاده تخمین زده شد [8]. نوس و همکارانش در دانشگاه پورتو پرتغال از روش مستقیمی جهت آنالیز بر هم کنش عمودی سازه-ارابه استفاده کردند. روش پیشنهادی آن‌ها برای سیستم‌هایی با حجم سازه‌ای بالا مناسب‌تر از روش‌هایی بود که دائماً به روز رسانی می‌شوند [9]. لاو و همکارانش در دانشکده مهندسی‌سازه دانشگاه پلی تکنیک هنگ کنگ تحقیقی را در زمینه پیش‌بینی آماری پاسخ دینامیکی سازه تیر با خصوصیات ذاتی نامعلوم بر اثر عبور بارهای متحرک اتفاقی به انجام رساندند. خصوصیات نامعلوم در سازه تیر که به صورت گاوسی فرض شده بود، به کمک روش المان محدود مدل شد و خصوصیات نامعلوم ارباه با توزیع گاوسی به کمک بسط «کارهون-لوو» ارائه شد [10]. نا از روش الگوریتم ژنتیک برای شناسایی تغییرات سفتی در یک قاب برشی بیست طبقه استفاده کرده است [11]. مارانو از روش الگوریتم ژنتیک برای شناسایی خرابی در یک قاب برشی با اندازه‌گیریهایی ناقص استفاده کرده است [12]. موسکارو از الگوریتم ژنتیک برای شناسایی تغییرات جابجایی بر روی یک پل دو دهنه در السنترو استفاده کرده است [13]. لوح یک ترک سه بعدی را در سازه مدل کرده است و با استفاده از تبدیل‌های موجک و فوریه خرابی در یک قاب RC که روی میز لرزان قرار داده شده است را شناسایی کردند [14]. گانقولی خرابی را بصورت کاهش سفتی در مدول الاستیسیته نشان دادند و با استفاده از منطق فازی محل و شدت خرابی را در پره هلیکوپتر معین نمود [15]. نجف آبادی و همکارانش به پایش خرابی در ورق‌های آلومینیومی ترک‌دار پرداختند و با استفاده از معرفی یک روش جهت تحلیل فرکانسی امواج، سعی بر شناسایی محدوده فرکانسی خرابی‌های مختلف کردند که در این حالت، محدوده‌های فرکانسی معرف یک مشخصه از ورق می‌باشند [16]. حسن نژاد و همکارانش مسئله شناسایی پارامترهای ترک را بصورت یک مسئله بهینه‌سازی تعریف کردند که در آن هدف کمینه کردن اختلاف فرکانس‌های طبیعی محاسبه شده توسط مدل و اندازه‌گیری شده، بود که برای این امر از الگوریتم اجتماع گریه‌ها استفاده کردند [17]. از میان پارامترهای مودال، فرکانس طبیعی از آنجا که راحت‌تر و با دقت بیشتری می‌تواند اندازه‌گیری شود، بیشتر مورد استفاده قرار می‌گیرد. یکی از برتری‌های این مقاله نسبت به کارهای قبلی نحوه استخراج فرکانس طبیعی می‌باشد که برای این امر، از روشهای تجربی تجزیه سیگنال به مدهای اصلی (EMD)¹ و تبدیل فوریه زمان کوتاه استفاده شده است.

در این مقاله بار متحرک شامل جرم متمرکز و فنر الاستیک خطی، با

2- معرفی روش EMD

روش EMD بر اساس این فرض ساده پایه گذاری شده است که هر سیگنال متشکل از اجزاء اساسی خود می‌باشد. بر اساس این روش هر سیگنال را می‌توان به تعدادی سیگنال که باید دو شرط زیر را برآورده کند تجزیه کرد [18]

الف) اختلاف تعداد اکسترمم‌ها و صفرهای سیگنال باید حداکثر برابر یک باشد.

ب) مقدار متوسط دامنه محلی ماکزیمم و مینیمم هر قسمت سیگنال برابر صفر باشند.

به این سیگنال‌های تجزیه شده IMF_s گفته می‌شود. برای تجزیه سیگنال حوزه زمان و به دست آوردن IMF_s باید این مراحل را به ترتیب انجام داد:

- 1) تعیین همه نقاط ماکزیمم و مینیمم‌های محلی یک سیگنال
- 2) اتصال نقاط ماکزیمم با اسپیلاین درجه سه³ به یکدیگر. انجام همین عمل برای نقاط مینیمم منحنی.
- 3) محاسبه مقدار متوسط خطوط تابع مربوط به ماکزیمم و مینیمم m_1 و تفاوت آن با مقدار سیگنال اصلی ورودی مربوط به ارتعاشات $x(t)$ که برابر h_1 قرار داده می‌شود [18].

$$x(t) - m_1 = h_1 \quad (1)$$

مقدار h_1 اولین عضوی است که باید بررسی شود که آیا شرایط IMF_s را دارد. برای این کار باید دو شرط IMF_s چک گردد. در صورت IMF بودن، h_1 بعنوان اولین IMF، از سیگنال اولیه جدا شده و c_1 نامیده می‌شود. باقی مانده r_1 نامیده می‌شود. در مرحله بعد r_1 همانند سیگنال پایه رفتار می‌کند و فرایند بالا مجدداً تکرار می‌شود [18].

$$r_1 = x(t) - c_1 \quad (2)$$

$$r_{n-1} - c_n = r_n \quad (3)$$

4) اگر h_1 جزء IMF_s نباشد، بعنوان یک سیگنال مبنا عمل می‌کند و مراحل 1، 2 و 3 تکرار می‌گردد. این مراحل را تا k مرحله تکرار کرده تا به مرحله ای برسیم که جزء IMF_s باشد [18].

$$h_1 - m_{11} = h_{11} \quad (4)$$

$$c_1 = h_{1k} \quad (5)$$

این فرایند تجزیه وقتی کامل می‌شود که r_n تابع یکنواخت باشد. برای این موضوع باید شرط نمایش داده شده در رابطه فوق چک گردد [18].

$$sd = \sum_f \left[\frac{|h_{n-1}(t) - h_n(t)|^2}{h_{n-1}^2(t)} \right] < \varepsilon \quad (6)$$

n مراحل انجام این فرایند می‌باشد و ε بین 0.2 تا 0.3 در نظر گرفته می‌-

2- Intrinsic Mode Function
3- Spline

1- Empirical Mode Decomposition

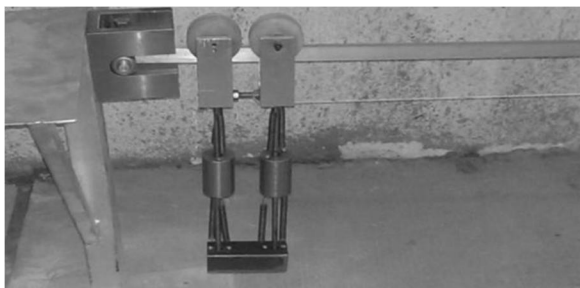


Fig.1 Simply support

شکل 1 تکیه گاه مفصلی متحرک

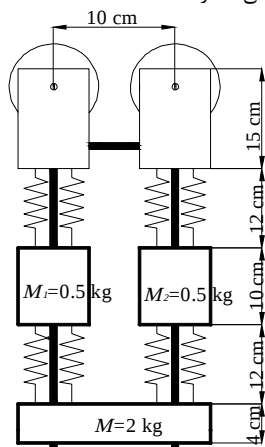


Fig. 2 Physical model of moving load

شکل 2 مدل فیزیکی بار متحرک

توسط موتور الکتریکی با سرعت ثابت یک متر در ثانیه به حرکت در می‌آید و کل طول تیر را می‌پیماید که این امر باعث تولید ارتعاش در طول تیر می‌گردد که توسط شتاب سنج ها ذخیره می‌گردد و برای اینکه قابلیت اعتماد به داده‌های استخراج شده بیشتر باشد این عمل به تعداد 20 بار تکرار می‌گردد یعنی به عبارت دیگر در هر بار آزمایش سه عدد سنسور در مکان‌های مختلف سیگنال شتاب را برداشت کرده و این عمل بیست بار تکرار می‌گردد که در حالت کلی برای یک حالت سناریو خرابی، 60 سیگنال بدست می‌آید که محیط آزمایشگاه در شکل 4 آورده شده است.

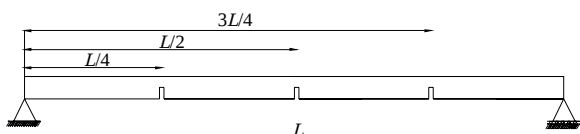


Fig.3 Location of crack in beam

شکل 3 محل قرارگیری ترک در تیر

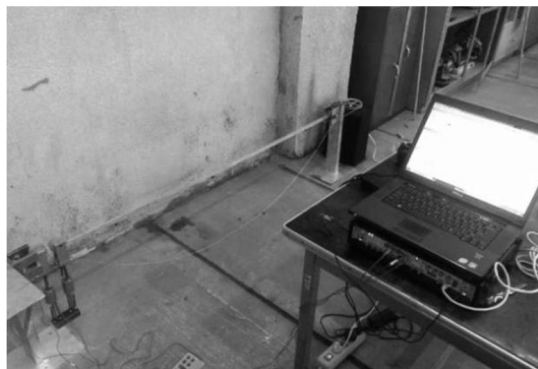


Fig. 4 Beam in laboratory

شکل 4 محیط آزمایشگاه

شود. اگر تابع r شرط بالا را داشته باشد، الگوریتم تمام می‌باشد، در غیر اینصورت مجدداً مراحل قبل تکرار شود. پس از اتمام مراحل تجزیه، سیگنال اولیه را می‌توان بصورت رابطه زیر نمایش داد [21-19].

3- تبدیل فوری به بازمان کوتاه

در برخورد با سیگنال‌های غیرایستا، گاهی اوقات می‌توان فرض کرد که قسمتی از آن ساکن است. اگر قسمت ساکن یک سیگنال بسیار کوچک باشد، باید از پنجره‌هایی با اندازه متناسب و کوچک استفاده کرد. در این روش سیگنال به تکه‌هایی به اندازه کافی کوچک که بتوان فرض ساکن بودن آنها را درست دانست، تقسیم می‌شود. برای این منظور، یک پله انتخاب می‌شود و عرض آن باید معادل قسمتی از سیگنال باشد که فرض ساکن بودن آن متغیر است. این پله ابتدا در قسمت آغازین سیگنال $t = 0$ قرار داده می‌شود. اگر فرض کنیم که عرض پله T ثانیه باشد، در زمان $t = 0$ ، پله‌ای اولین $T/2$ ثانیه از سیگنال را خواهد پوشاند. در گام بعدی، پله‌ای در سیگنال ضرب می‌شود. اگر پله به شکل مستطیل با مقدار یک باشد، محصول مساوی با همان قسمت از سیگنال خواهد بود. سپس این محصول به عنوان یک سیگنال مستقل با تبدیل فوری پردازش می‌شود.

$$STFT_f^{(w)}(t, w) = \int [f(t) \times w^*(t - t')] \times e^{-iwt} dt \quad (7)$$

که $f(t)$ سیگنال مورد بررسی و $w(t)$ تابع پنجره (پله) و $*$ علامت مزدوج مختلط تابع است. اگر سیگنال جدا شده از سیگنال اصلی ساکن باشد، طیف فوری آن بدون هیچ اشکالی می‌تواند به عنوان ارائه درستی از محتوای فرکانسی اولین $T/2$ ثانیه از سیگنال بشمار آید. گام بعدی، تغییر محل این پله به محل بعدی و تکرار مراحل پیش گفته است. این روند تا پایان سیگنال ادامه می‌یابد.

4- مدل سازی تیر و بار متحرک

برای این منظور یک تیر آلومینیومی به ابعاد مقطع 10×20 میلی متر به طول دو متر مورد آزمایش قرار گرفت که ابتدا و انتهای تیر توسط دو ستون نیم متری که دو فک به آن‌ها متصل است مدل سازی شده است. تیر آلومینیومی وارد این دو فک می‌گردد و دقیقاً توسط بلبرینگ‌هایی که به آن متصل است رفتار تکیه گاه مفصلی ساده را خواهد داشت. برای مدل سازی سیستم محرک دینامیکی یک اربه معکوس مورد استفاده قرار می‌گیرد که در شکل 1 در محیط آزمایشگاهی و در شکل 2 بصورت فیزیکی نشان داده شده است. شکل 2 نشان می‌دهد این اربه شامل دو عدد چرخ از نوع تفلون است که به علت وزن همواره در تماس با تیر حرکت می‌کند و احتمال جداشدگی از روی تیر را نخواهد داشت و دو عدد جرم m_1 و m_2 به وزن 0.5 کیلوگرم که توسط دو فنر کششی به جرم دیگر به وزن 2 کیلوگرم وصل شده است. این اربه توسط یک موتور الکتریکی که مجهز به گیربکس نیز می‌باشد با سرعت ثابت یک متر بر ثانیه بر روی تیر کشیده می‌شود و باعث ارتعاش در تیر می‌شود. همچنین شکل ترک‌ها و محل قرارگیری آنها در شکل 3 نشان داده شده است.

5- استخراج سیگنال‌های ارتعاش

برای استخراج سیگنال‌های ارتعاشی از تیر در سه قسمت از تیر به فاصله‌های 54، 94، 168 سانتی متر از ابتدای تیر سنسورهای شتاب سنج B&K مدل 4507 با فرکانس نمونه برداری 6.4 kHz نصب می‌گردد که این سنسورها توانایی ثبت کوچکترین ارتعاش را بر روی تیر دارند در ادامه اربه ذکر شده

1/2 از ابتدا با شدت های 50 درصد و 80 درصد قرار داده می‌شود و همان مراحل ذکر شده در حالت سالم دوباره تکرار می‌گردد و نتایج بیست بار آزمایش به طور جداگانه ذخیره می‌گردد که نتایج دو آزمایش اول با شدت 50 درصد در شکل 7 نشان داده شده است. در حالت سوم و چهارم ترک در قسمت های 1/4 و 3/4 از ابتدا با شدت های 50 و 80 درصد قرار داده می‌شود و دوباره ارابه به تعداد بیست بار از روی تیر عبور داده می‌شود و نتایج به طور جداگانه ذخیره می‌شود ولی به علت تکراری بودن عملیات از نشان دادن شکل های این حالت ها خودداری می‌گردد.

سیگنال‌های به دست آمده از هر حالت به طور جداگانه با استفاده از روش EMD به 31 قسمت تقسیم می‌شوند و همان طور که قبلا به آن اشاره شده است، مقدار فرکانس که بیشترین دامنه را دارد (فرکانس غالب) به عنوان ویژگی برای الگوریتم فازی-ژنتیک انتخاب می‌گردد. برای نمونه سیگنال

سه عدد ترک در محل های 1/4 ، 1/2 و 3/4 تیر با شدت های 50 و 80 درصد (d/h) بر روی تیر قرار داده شده که برای ایجاد ترک در محل‌های ذکر شده از اره با ضخامت کم استفاده شده است و بیست بار آزمایش بر روی هر کدام از آن ها تکرار می‌گردد. در حالت اول تیر سالم بر روی دو تکیه گاه مفصلی قرار می‌گیرد و ارابه به تعداد بیست بار از روی تیر با سرعت ثابت یک متر بر ثانیه حرکت داده می‌شود و نتایج شتاب به دست آمده در هر آزمایش به طور جداگانه ذخیره می‌گردد که نتایج دو بار عبور ارابه در شکل 5 و 6 نشان داده شده است.

همان طوری که شکل‌های 5 و 6 نشان می‌دهد با شروع حرکت ارابه، تیر نوسان کرده که این نوسانات با عبور کامل ارابه کاهش یافته و به حالت سکون می‌رسد و با بررسی سیگنال‌های حاصل از بیست بار آزمایش می‌توان نتیجه گرفت که سیستم قابلیت تکرارپذیری را دارد. در حالت دوم ترک در

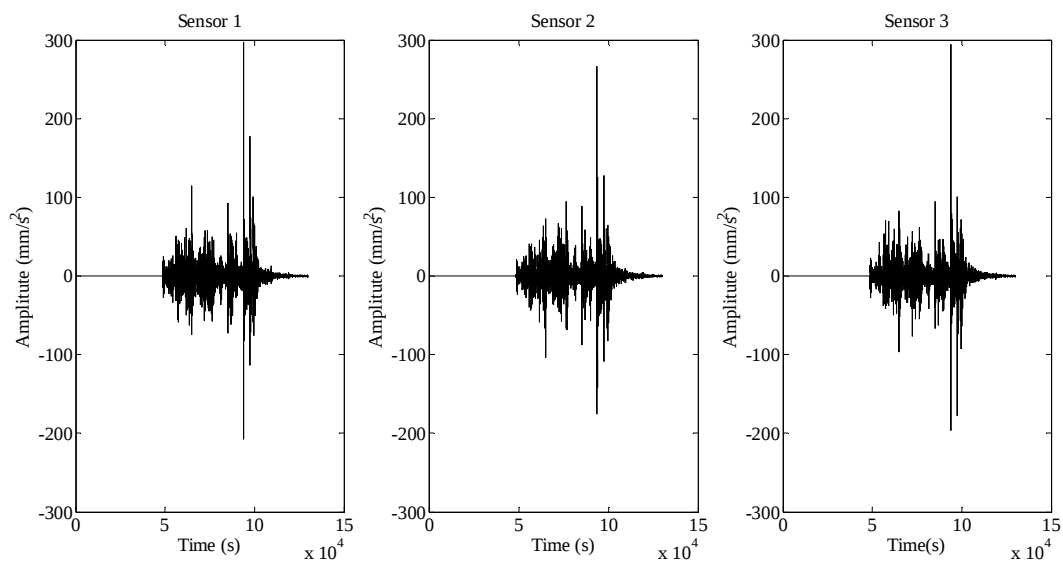


Fig.5 Acceleration time history for safe beam in first test

شکل 5 تاریخچه شتاب-زمان برای تیر سالم در آزمایش اول

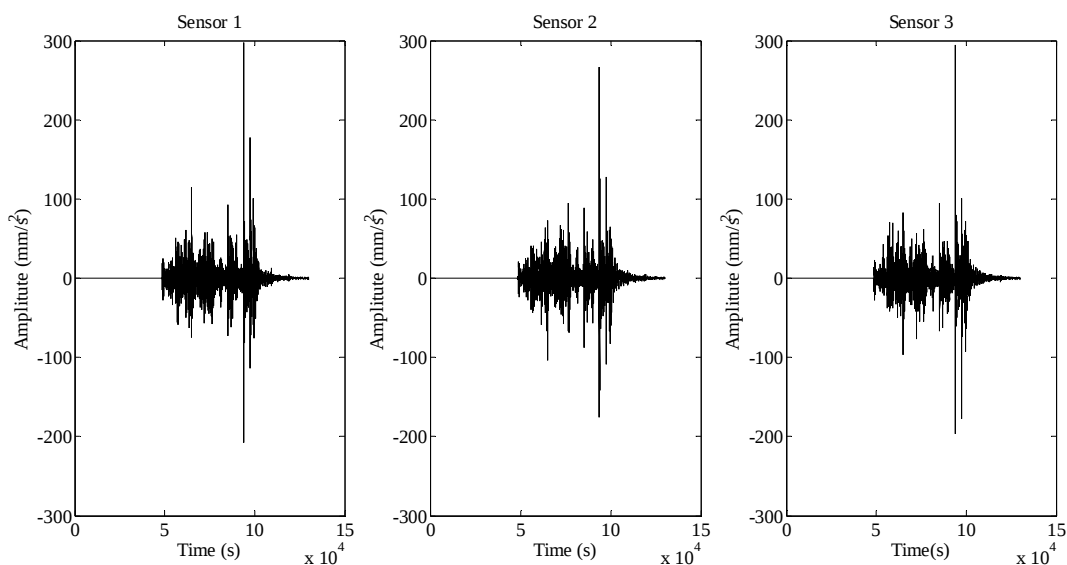


Fig. 6 Acceleration time history for safe beam in second test

شکل 6 تاریخچه شتاب-زمان برای تیر سالم در آزمایش دوم

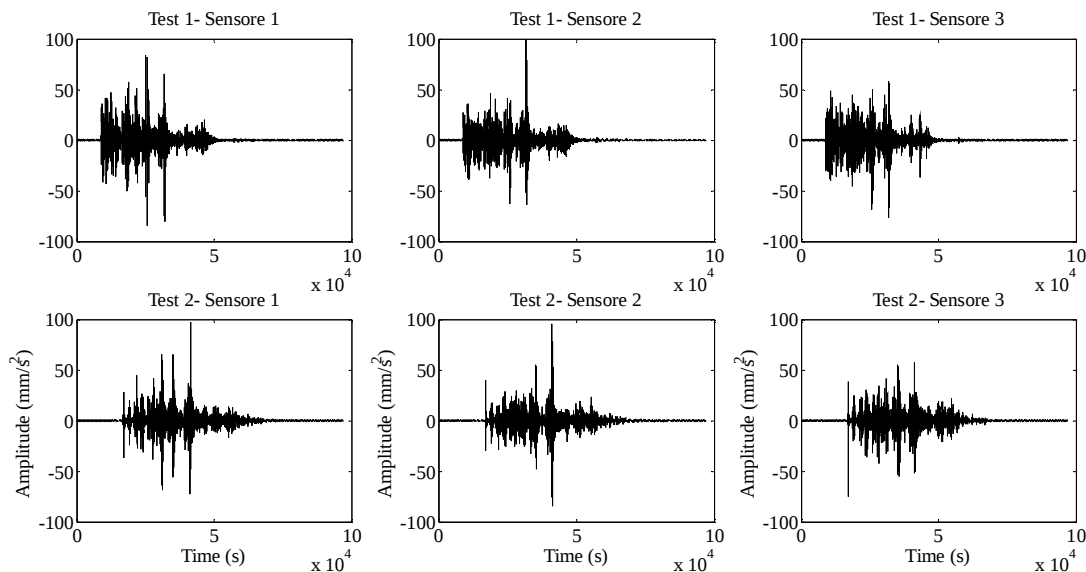


Fig. 7 Acceleration time history for damage beam in first and second test

شکل 7 تاریخچه شتاب-زمان برای تیر معیوب در وسط و شدت 50 درصد در آزمایش اول و دوم

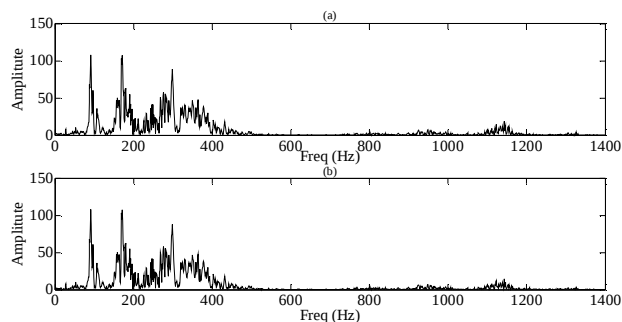


Fig. 9 Compliance two frequencies from sum of the 31 IMFs the frequency of EMD (a) and the frequency of the original signal with PSD (b)

شکل 9 انطباق دو فرکانس بدست آمده از جمع 31 جز فرکانسی از روش EMD (a) و فرکانس از سیگنال اصلی (b) با روش PSD

همانطوری که شکل 9 نشان میدهد انطباق کاملاً قابل قبولی برای جمع محدوده فرکانسی و فرکانس سیگنال اصلی وجود دارد. نتایج بدست آمده از روش EMD با استفاده از روش تبدیل فوری زمان کوتاه از محدوده زمان به محدوده فرکانس تبدیل می‌شوند و سپس فرکانس‌های غالب هر IMFها بدست می‌آید که این فرکانس‌ها به عنوان ویژگی برای الگوریتم فازی-تئنتیک مورد استفاده قرار می‌گیرد. لازم به توضیح است که در این مرحله از هر سیگنال سی و یک IMFها بدست می‌آید. سپس با استفاده از تبدیل فوری فرکانس غالب هر کدام از جزها بدست می‌آید. بعبارت دیگر در هر بار آزمایش سه سیگنال بدست می‌آید و از هر سیگنال 31 فرکانس غالب حاصل می‌گردد که در مجموع با بیست بار آزمایش 1860 فرکانس بدست می‌آید.

از آنجایی که این تعداد ویژگی برای الگوریتم فازی-تئنتیک بسیار زیاد می‌باشد و ضرورتی برای این امر وجود ندارد لذا از هر سیگنال 3 عدد فرکانس استخراج گردیده و با این احتساب در هر آزمایش $3 \times 3 = 9$ فرکانس بدست می‌آید. همچنین همانطوری که اشاره گردید، الگوریتم فازی-تئنتیک ابتدا باید آموزش داده شود و سپس بعد از اتمام فرایند آزمایش می‌بایستی صحت سنجی شود و درصد جواب‌های صحیح بیان گردد. بنابراین 10 آزمایش اول

شتاب حالت سالم با استفاده از روش EMD به 31 جز تقسیم می‌گردد که در شکل 8 بخاطر طولانی نشدن شکل، تنها شش جزء از آنها نشان داده شده است.

همانطوری که شکل 8 نشان می‌دهد سیگنال شتاب بدست آمده از آزمایش اول در سنسور اول به 31 محدوده فرکانسی تبدیل شده است که در شکل 8 تنها پنج قسمت ابتدایی آن ترسیم شده است. برای صحت این موضوع با استفاده از روش PSD محدوده فرکانسی هر جز را جداگانه محاسبه کرده و سپس همه این 31 محدوده با هم جمع گردیده و با PSD بدست آمده از فرکانس سیگنال اصلی در شکل 9 مقایسه می‌گردد.

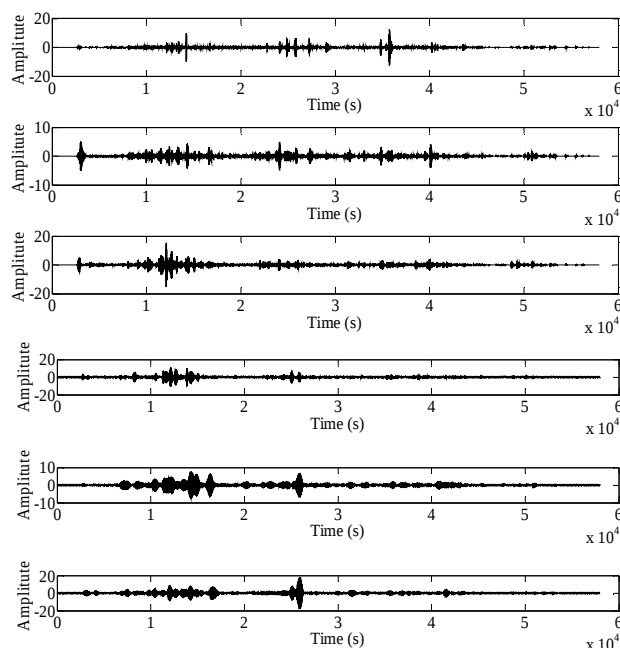


Fig.8 IMFs extracted from the acceleration time history signal

شکل 8 تجزیه سیگنال شتاب تیر سالم در آزمایش اول و سنسور اول به IMFs با استفاده از روش EMD

می‌گردد و این مقادیر بین اعداد صفر و یک نرمال سازی می‌شوند که مقادیر حاصل در جدول 1 آمده است. با این عمل یک حالت سالم و شش سناریو خرابی تولید می‌شود. ورودی سیستم فازی، اختلاف فرکانسی نرمال‌سازی شده و خروجی آن محل و شدت خرابی مورد نظر است. هدف پیدا کردن ارتباط میان آنها است. گام اول در تعریف سیستم فازی، فازی سازی داده های موجود به معنی تبدیل آنها به عبارات زبانی است. بدین منظور هر اختلاف فرکانسی نرمال سازی شده به پنج قسمت تبدیل شده است که قابل مشاهده در جدول 2 است.

در گام بعد باید توابع عضویت را تعریف نمود. تابع عضویت، تابعی است که متناسب با داده‌های ورودی به آن، خروجی، عددی بین صفر و یک است. در این مقاله از توابع عضویت گوسی برای متغیرهای ورودی استفاده شده است. این تابع را میتوان با رابطه زیر تعریف کرد:

$$\mu(x) = e^{-0.5(\frac{x-m}{\delta})^2} \quad (9)$$

در این رابطه m نقطه مرکز تابع فازی و δ دامنه آن (انحراف استاندارد) مربوط به متغیرهاست. توابع عضویت فازی گوسی عمومیت زیادی در سیستم های فازی دارند. نقاط میانه برای این توابع باید به نحوی انتخاب شود که محدوده اختلاف فرکانسی را پوشش دهد.

انتخاب انحراف استاندارد برای توابع فازی با توجه به اینکه عملکرد سیستم فازی را تا حد زیادی تحت تاثیر قرار می‌دهد، نکته مهمی به شمار می‌رود. برای بدست آوردن قوانین فازی با تبدیل اختلاف فرکانسی عددی به عبارات زبانی به هر مکان و شدت خرابی یک قانون اختصاص داده شده است. با توجه به تابع عضویت تعریف شده در مرحله قبل درجه عضویت مرتبط با هر اختلاف فرکانسی به دست آمده است.

هر اختلاف فرکانسی به تابع عضویت با بیشترین مقدار اختصاص داده شده است. با پیگیری روند فوق و با توجه به عبارات زبانی تعریف شده در جدول 2، هفت قانون تولید شده است، که در جدول 3 نشان داده شده است. این قوانین را به شکل زیر می‌توان برای حالت خاص تفسیر نمود:

اگر اختلاف فرکانس اول M و اختلاف فرکانس دوم L و اختلاف فرکانس نود VL باشد، آن گاه خرابی در فاصله 50 سانتی با شدت 50% می‌باشد قانون های مرتبط به خرابی های دیگر نیز به همین شکل قابل تفسیر هستند. نگاه دقیق تر به جدول 3 نشان میدهد که هر قانون اثر منحصر به فردی دارد و با قوانین دیگر متفاوت است. بنابراین سیستم فازی تعریف شده

جدول 1 تفاضل فرکانسی نرمال‌سازی شده بین صفر و یک

Table 1 Normalized frequency difference between 0 and 1

محل خرابی	شدت	$\Delta\omega 1$	$\Delta\omega 2$	...	$\Delta\omega 90$
50 سانتی از ابتدا	50%	0.49	0.15	...	0.05
	80%	0.53	0.29	...	0.56
100 سانتی از ابتدا	50%	0.45	0.34	...	0.67
	80%	0.65	0.56	...	0.56
150 سانتی از ابتدا	50%	0.98	0.87	...	0.09
	80%	0.34	0.56	...	0.34

جدول 2 توابع فازی گوسی جهت فازی سازی مقادیر عددی

Table 2 Fuzzy-Gaussian functions to fuzzify numerical values

خیلی کم (VL)	کم (L)	متوسط (M)	زیاد (H)	خیلی زیاد (VH)
0-0.12	0.12-0.37	0.37-0.62	0.62-0.87	0.87-1

برای آموزش الگوریتم و 10 تای بعدی برای صحت‌سنجی الگوریتم خواهد بود. شکل 10 فرکانس‌های تیر سالم را برای آزمایش اول و سنسور اول با استفاده از تبدیل فوریه زمان کوتاه نشان می‌دهد. لازم به ذکر است که این نمودارها سه بعدی زمان-فرکانس-مقدار هستند که در این مقاله بصورت دوبعدی فرکانس-مقدار نشان داده شده است.

6- الگوریتم ژنتیک-فازی

منطق فازی بر اساس توابع عضویت‌هایی که تشکیل می‌دهد توانایی بالایی در کلاس بندی داده‌ها را دارد و از آنجایی که در این امر نیاز به تعیین میانگین و واریانس داده‌ها می‌باشد، لذا این متغیرها با استفاده از الگوریتم ژنتیک بهینه‌سازی می‌شوند. بنابراین ترکیب این دو باهم یک الگوریتم کارآمد و توانا را حاصل می‌نماید.

6-1- مدل سازی شاخص خرابی

شاخص خرابی در تیر تفاضل 90 فرکانس طبیعی غالب بدست آمده از خروجی تبدیل فوریه زمان کوتاه تیر، در حالت سالم و معیوب در نظر گرفته شده است که در حالت بدون بعد به صورت زیر است:

$$\Delta\omega = \frac{\omega(u) - \omega(d)}{\omega(u)} \quad (8)$$

$\Delta\omega$ برابر تفاضل فرکانسی در حالت بدون بعد، $\omega(u)$ فرکانس غالب طبیعی در حالت سالم و $\omega(d)$ فرکانس غالب طبیعی در حالت معیوب را مشخص می‌کند.

6-2- طراحی سیستم خرابی یاب

در این سیستم فرکانس‌های طبیعی هر سناریو از تیر از فرکانس‌های تیر سالم کم شده و به مقدار فرکانس‌های بدست آمده از تیر سالم تقسیم

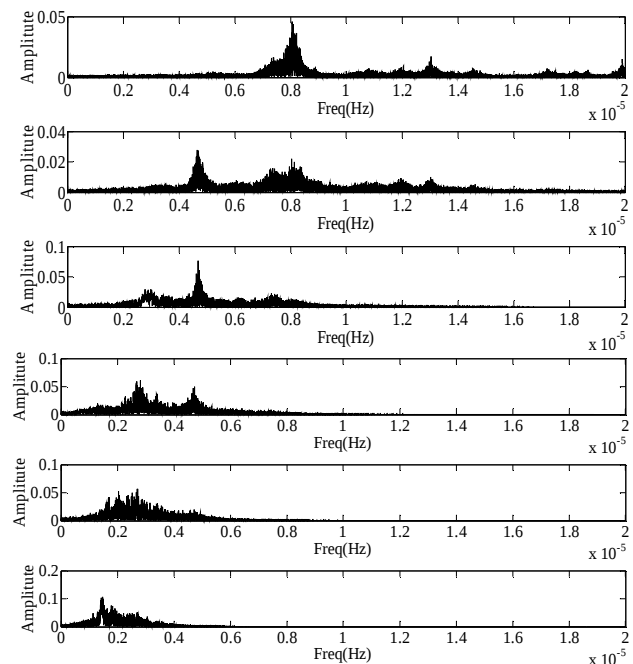


Fig. 10 STFT diagram of time-frequency-value safe beam for all IMF in first test in sensor 1

شکل 10 فرکانس‌های تیر سالم بدست آمده از تبدیل فوریه زمان کوتاه برای آزمایش اول و سنسور اول

جدول 3 قوانین سیستم فازی

Table 3 Fuzzy system rules

محل خرابی	شدت خرابی	$\Delta\omega 1$	$\Delta\omega 2$	...	$\Delta\omega 90$
سالم	سالم	N	N	...	N
فاصله 50	50%	M	L	...	VL
سانتی	80%	M	L	...	M
فاصله 100	50%	M	L	...	H
سانتی	80%	H	M	...	M
فاصله 150	50%	VH	H	...	VL
سانتی	80%	L	M	...	L

طبقه بندی کننده خوبی است. این قوانین دانشی پایه را پدید می آورند و نشان می دهند که یک فرد خبره چگونه از تفسیر تغییرات فرکانسی برای تعیین خرابی استفاده میکند.

بعد از تعریف قوانین برای بهینه سازی توابع عضویت از الگوریتم ژنتیک بهره گرفته شده است. الگوریتم های ژنتیک تفاوت بسیار زیادی با روش های قدیمی دارند. در این الگوریتم ها باید فضای طراحی به فضای ژنتیک تبدیل شود. بنابراین الگوریتم های ژنتیک با یک سری متغیرهای کد شده کار می کنند. هدف استفاده از این روش در این مقاله پیدا کردن نقاط مرکز و دامنه برای توابع گوسی مطرح شده در بخش فازی است. بدین منظور باید ابتدا تابع هزینه برای پیدا کردن مینیمم، تعریف شود. برای تعریف تابع هدف به صورت زیر عمل شده است:

$$FF = \frac{\sum_{i=1}^{27} \sum_{j=1}^9 (\alpha_{ij} - \beta_{ij})^2}{27 \times 9} \quad (10)$$

در رابطه بالا α مقدار خروجی مطلوب از سیستم فازی طراحی و β مقدار خروجی واقعی از سیستم فازی است. خروجی مطلوب به نحوی فرض شده است، که برای مثال اگر داده های مربوط به یک خرابی به سیستم فازی اعمال شد، قانون مربوط به آن خرابی خروجی یک بدهد و خروجی قوانین دیگر صفر باشد.

برای تولید نسل بعدی بر اساس مقادیر به دست آمده از تابع هدف، بهترین افراد در نسل حاضر با نرخ یک کپی می شوند، برای تولید بقیه افراد باید از عمل قسمت های ژنتیکی استفاده شود. عملگر تقاطع عملگر ترکیبی است که شامل سه عمل است: اول یک جفت رشته بصورت تصادفی انتخاب می شوند، دوم محلی برای عمل تقاطع به صورت تصادفی در طول رشته انتخاب شده و سرانجام در سومین مرحله مقدار دو رشته را با توجه به محل تقاطع جابه جا می کند. نرخ این عمل برای تولید فرزند 8 در نظر گرفته شده است. عملگر دیگر در الگوریتم ژنتیک، عملگر جهش، که عبارت است از اعمال تغییرات تصادفی به یک فرد از جمعیت برای تولید فرزند که نرخ آن 2 در نظر گرفته شده است. با

جدول 4 خروجی قوانین فازی با داده های فرکانسی مختلف

Table 4 Output of fuzzy rules with different frequency data

محل خرابی	شدت خرابی	خروجی قانون 1	خروجی قانون 2	خروجی قانون 3	خروجی قانون 4	خروجی قانون 5	خروجی قانون 6	خروجی قانون 7
سالم	سالم	1	0.34	0.76	0.63	0.08	0.97	0.32
خرابی در فاصله	شدت 50%	0.34	1	0.54	0.13	0.76	0.21	0.16
50 سانتی	شدت 80%	0.34	0.32	1	0.11	0.21	0.28	0.26
خرابی در فاصله	شدت 50%	0.25	0.41	0.42	1	0.11	0.06	0.43
100 سانتی	شدت 80%	0.31	0.42	0.27	0.42	1	0.08	0.32
خرابی در فاصله	شدت 50%	0.13	0.54	0.44	0.59	0.31	1	0.14
150 سانتی	شدت 80%	0.12	0.68	0.54	0.60	0.23	0.19	1

انجام روند فوق نقاط بهینه برای مراکز و دامنه توابع فازی پس از 100 تکرار و مقدار تابع هدف برابر 0.69 بدست آمده است.

برای آزمایش سیستم فازی طراحی شده مقادیر اختلاف فرکانسی به عنوان ورودی به سیستم اعمال شده است، به علاوه برای به دست آوردن خروجی سیستم فازی، میانگین خروجی های توابع فازی مربوط به نود اختلاف فرکانسی به عنوان خروجی سیستم فازی منظور شده است. جدول 4 این خروجی ها را نشان می دهد. چنانچه در این جدول مشخص است، در هر حالت خرابی سیستم فازی توانسته بزرگترین خروجی که یک است، را تولید کند و مکان و شدت تمامی خرابی ها را به درستی پیش بینی کند.

پس از مرحله آموزش (کلاس بندی فازی) که با استفاده از 10 آزمایش اول صورت گرفت، روش پیشنهادی، مورد ارزیابی قرار می گیرد. بدین منظور از 10 آزمایش دیگر که در مرحله آموزش استفاده نگردیده است برای صحت سنجی مورد استفاده قرار می گیرد. در این حالت مشابه حالت آموزش، ویژگی ها استخراج گردیده و به عنوان ورودی، وارد سیستم فازی می گردد و شماره کلاس بعنوان خروجی دریافت می گردد. با مقایسه این شماره کلاس با شماره کلاس صحیح در هر شبیه سازی، درصد موفقیت مانند فرمول زیر محاسبه می گردد:

$$S_R = \left(\frac{N_C}{N} \right) \times 100 \quad (11)$$

که در آن N تعداد کل نمونه های شبیه سازی شده و N_C تعداد نمونه های درست تشخیص داده شده در کلاس متناظر در جدول 5 می باشد در این جدول، درصد موفقیت هر نوع خرابی درج شده و در نهایت درصد موفقیت متوسط نیز اعلام گردیده است. همچنین به منظور مطالعه تاثیر نویز اندازه گیری شده، نویز با درصد های متفاوت بر روی مشخصه های استخراجی اعمال گردیده و سپس درصد موفقیت برای هر کلاس نشان داده شده است. نویز نیز باعث بروز خطا در داده های اندازه گیری شده می شود. اگرچه استفاده از تجهیزات مدرن این نوع از مزاحمت را کم کرده است، اما هیچ گاه نمی توان آن را حذف کرد. بنابراین سیستم تشخیص خرابی نباید تنها با مقادیر ایده آل کار کند، بلکه باید توانایی کار با داده های نویز دار را نیز داشته باشد. در این تحقیق عدم قطعیت در مدلسازی و نویز اندازه گیری به مقادیر تفاضل فرکانسی اضافه شده است.

برای این منظور از رابطه زیر استفاده گردیده است. در رابطه 12 عدد تصادفی u در بازه $[1,1]$ انتخاب می شود و α سطح نویز را نشان می دهد [19]:

$$\Delta\omega_{\text{noisy}} = \Delta\omega + \alpha u \quad (12)$$

پارامتر α ماکزیمم واریانس میان مقدار $\Delta\omega$ و مقدار شبیه سازی شده $\Delta\omega_{\text{noisy}}$ را معین می کند. برای مثال اگر $\alpha=0.1$ باشد، مقدار $\Delta\omega_{\text{noisy}}$ به

- [2] Y. Araki, Y. Miyagi, Mixed integer nonlinear least-squares problem for damage detection in truss structures, *Journal of Engineering Mechanics*, Vol. 131, No. 7, pp. 659–667, 2005.
- [3] M. Ge, E. Lui, Structural damage identification using system dynamic properties, *Computers & Structures*, Vol. 83, No. 27, pp. 2185–2196, 2005.
- [4] L. Jiang, K. Wang, An enhanced frequency-shift-based damage identification method using tunable piezoelectric transducer circuitry, *Smart Materials and Structures*, Vol. 15, No. 3, pp. 799–808, 2006.
- [5] Z. R. Lu, J. K. Liu, M. Huang, W. H. Xu, Identification of local damages in coupled beam systems from measured dynamic responses, *Journal of Sound and Vibration*, Vol. 326, No. 2, pp. 177–189, 2009.
- [6] Z. Lina Ding, R. Hong Hao, I. Xinqun Zhu, Evaluation of dynamic vehicle axle loads on bridges with different surface conditions, *Journal of Sound and Vibration*, Vol. 323, No. 4, pp. 826–848, 2009.
- [7] H.O. Jean-Charles Wyss, J. Di Su, T. Yozo Fujino, Prediction of vehicle-induced local responses and application to a skewed girder bridge, *Engineering Structures*, Vol. 33, No. 1, pp. 1088–1097, 2011.
- [8] S.Q. Wu, S.S. Law, Vehicle axle load identification on bridge deck with irregular road surface profile, *Engineering Structures*, Vol. 33, No. 3, pp. 591–601, 2011.
- [9] S.G.M. Neves, A.F.M. Azevedo, R. Calçada, A direct method for analyzing the vertical vehicle–structure interaction, *Engineering Structures*, Vol. 34, No. 12, pp. 414–420, 2012.
- [10] S.Q. Wu, S.S. Law, Evaluating the response statistics of an uncertain bridge–vehicle system, *Mechanical Systems and Signal Processing*, Vol. 27, No. 11, pp. 576–589, 2012.
- [11] C. Na, S. Kim, H. Kwak, Structural damage evaluation using genetic algorithm, *Journal of Sound and Vibration*, Vol. 330, No. 12, pp. 2772–2783, 2011.
- [12] G. Marano, G. Quaranta, G. Monti, Modified genetic algorithm for the dynamic identification of structural systems using incomplete measurements, *Computer-Aided Civil and Infrastructure Engineering*, Vol. 26, No. 2, pp. 92–110, 2011.
- [13] V. Mosquera, A. Smyth, R. Betti, Rapid evaluation and damage assessment of instrumented highway bridges, *Earthquake Engineering and Structural Dynamics*, Vol. 41, No. 4, pp. 755–774, 2012.
- [14] C. Loh, C. Mao, J. Huang, T. Pan, System identification and damage evaluation of degrading hysteretic of reinforced concrete frames, *Earthquake Engineering and Structural Dynamics*, Vol. 40, No. 6, pp. 623–640, 2010.
- [15] R. Ganguli, A fuzzy logic system for ground based structural health monitoring of a helicopter rotor using modal data, *Journal of Intelligent Material Systems and Structures*, Vol. 12, No. 6, pp. 397–407, 2001.
- [16] M. A. Najafabadi, H. H. Toudeshky, M. Sedighi, Damage monitoring of aluminum sheet repaired with fiber metal laminate patch by acoustic emission, *Modares Mechanical Engineering*, Vol. 16, No. 2, pp. 1–9, 2016. (in Persian)
- [17] R. Hasannezhad-Gadim, Sh. Tasojiyan, M.R. Alipor, Breathing crack identification in beam-type structures using cat swarm optimization algorithm, *Modares Mechanical Engineering*, Vol. 15, No. 12, pp. 24–17, 2015. (in Persian)
- [18] F. Xianfeng, J. Mingzuo, Gearbox fault detection using empirical mode decomposition, *ASME International Mechanical Congress and Exposition*, Vol. 12, No. 4, pp. 456–467, 2004.
- [19] Y. Dejie, Z. Junsheng, Y. Cheng, Y. Yang, Application of EMD method and Hilbert Spectrum to the fault diagnosis of roller bearings, *Mechanical System and Signal Processing*, Vol. 19, No. 3, pp. 259–270, 2003.
- [20] N. E. Huang, The empirical mode decomposition and Hilbert spectrum for nonlinear and non-stationary time series analysis, *Proceedings of the Royal Society A*, vol. 454, No. 5, pp. 903–995, 2002.
- [21] P. Beena, R. Gangul, Structural damage detection using fuzzy cognitive maps and Hebbian learning, *Journal of Applied Soft Computing*, Vol. 12, No. 3, pp. 132–144, 2010.

جدول 5 پیش‌بینی‌های درست سیستم فازی به ازای سطوح مختلف نویز

Table 5 Amount of SR

	$\alpha = 0.3$	$\alpha = 0.2$	$\alpha = 0.1$	$\alpha = 0.05$	
قانون 1	81.9	88.3	91.2	98.3	
قانون 2	76.4	81.3	89.4	99.3	
قانون 3	70.3	74.3	81.3	97.4	
قانون 4	69.9	76.6	85.5	98.5	
قانون 5	71.1	86.6	90.4	96.8	
قانون 6	61.2	71.2	88.4	92.5	

مقدار ده درصد می‌تواند از مقدار $\Delta\omega$ متفاوت باشد. بنابراین α برای کنترل میزان نویز در داده‌های ورودی به سیستم فازی استفاده شده است.

برای بررسی عملکرد سیستم تشخیص خرابی، به ازای هر سطح نویز، داده‌های فرکانسی تیر با استفاده از از رابطه 12 به نویز آلوده شده‌اند و بعد از آن به سیستم فازی اعمال شده‌اند که میزان نتایج درست شناسایی خرابی از رابطه 12 محاسبه شده است. جدول 5 میزان نتایج درست در سطوح مختلف نویز را نشان می‌دهد. با توجه به این جدول مشاهده می‌گردد که اولاً در حالت نویز 0.05 عیب یابی به نحو احسن در تمامی کلاس‌های عیب، انجام گرفته و با درصد‌های بسیار بالایی موفق بوده است. ثانیاً با زیاد شدن نویز، همانطوری که قابل انتظار است، قابلیت روش پیشنهادی در تشخیص موفق کلاس‌های عیب کاسته می‌شود ولی با این حال امکان شناسایی وجود دارد که این امر برتری این روش را نشان می‌دهد.

همان طوری که جدول 5 نشان می‌دهد نتایج بدست آمده از 10 آزمایش دیگر که در مرحله آموزش مورد استفاده قرار نگرفته بودند، در این مرحله به سطح‌های مختلف نویز آلوده شده و سپس در الگوریتم مورد استفاده قرار گرفته‌اند و نتایج بالای جدول، نشان دهنده صحت و قدرت روش پیشنهادی می‌باشد.

7- نتیجه‌گیری

در این تحقیق یک سیستم جدید مکانیکی پرتابل هوشمند جهت شناسایی خرابی در سازه‌های تیری شکل با استفاده از الگوریتم فازی-ژنتیک معرفی گردیده است که این سیستم توانایی تشخیص مکان و شدت خرابی را دارد. برای بدست آوردن ویژگی‌ها از روش EMD برای اولین بار استفاده شده است که با این روش تاریخچه شتاب-زمان به اجزای اصلی خود که هر کدام در محدوده فرکانسی مشخصی قرار دارند، تجزیه شده است. سپس با استفاده از تبدیل فوریه زمان کوتاه، فرکانس غالب هر IMFs بعنوان ویژگی برای الگوریتم فازی-ژنتیک استخراج می‌گردد. سیستم خرابی یاب توانایی شناسایی مکان و شدت خرابی را در تمامی حالات مختلف دارد، که این امر یکی از برتری‌های این تحقیق نسبت به کارهای گذشته است.

8- مراجع

- [1] M. A. Lotffolahi-Yaghin, M. Koohdaragh, Examining the function of wavelet packet transform (WPT) and continues wavelet transform (CWT) in recognizing the crack specification. *KSCCE Journal of Civil Engineering*, Vol. 15, No. 3, pp. 497–506, 2011.