

مطالعه عددی تاثیر طراحی معماری نواحی مختلف پارکینگ در عملکرد سیستم مدیریت دود با

استفاده از جت فن در پارکینگ های زیرزمینی

سعید حضرتی چاخیرلو^{۱*}، عبدالناصر عمرانی^{۲*}، بهنام حیدری^۳ و رقیه مطلب زاده^۴

اطلاعات مقاله	چکیده
دریافت مقاله: .../.../... پذیرش مقاله: .../.../...	
واژگان کلیدی: جت فن، کنترل دوده، نواحی بن بست، سیستم مدیریت دود، شبیه سازی عددی، اپن فوم.	جت فن ها یکی از تجهیزات متداول در پارکینگ های زیرزمینی هستند که در صورت بروز حریق، برای کاهش دود استفاده می شوند. زمانی که سنسورها حریق را در یک منطقه خاص تشخیص می دهند، جت فن ها فعال شده و دود را به سرعت به سمت شفت های خروجی هدایت می کنند. با این حال، در برخی حالت ها، جت فن های قرار گرفته در نواحی بن بست، جریان هوا را شبیه به یک نازل بزرگ به سمت بخش مرکزی پارکینگ هدایت می کنند. جریان هوای پرسرعت تولید شده توسط این جت فن ها می تواند جریان ناشی از سایر جت فن ها را مختل کرده و دود را به نواحی عاری از دود هدایت کند. این تحقیق به بهبود کنترل سیستم مدیریت دود در مناطق حیاتی پارکینگ های زیرزمینی، به ویژه در نزدیکی نواحی بن بست، با معرفی طرح های نوآورانه جت فن می پردازد. این مطالعه از نرم افزار OpenFOAM با حل گر Boussinesq Pimple FOAM و ادغام معادله غلظت دوده برای ارزیابی کارایی این روش استفاده کرده است. در این تحقیق، اثرات قطر و شکل نازل جت فن، تعداد جت فن ها، و نواحی بن بست در معماری پارکینگ بر انتشار غلظت دوده در داخل پارکینگ بررسی شده است. نتایج نشان داده است که افزایش قطر نازل باعث کاهش غلظت دوده تا حدود ۳۵٪ می شود. افزایش تعداد جت فن تأثیر زیادی ندارد و استفاده از نوع جدید نازل می تواند از پخش دوده به نواحی عاری از دود جلوگیری کند. این میزان کاهش دوده برای جت فن جدید طراحی شده در حدود ۵۰٪ است.

۱- مقدمه

جمله سیستم های مدیریت دود کارآمد، جت فن ها هستند. این دستگاه ها در سقف اماکن سرپوشیده های مانند پارکینگ ها قابلیت نصب دارند و با ایجاد سلسله مومنتوم پرسرعت، باعث به حرکت در آمدن دوده نزدیک سقف می شوند و میدان دید را برای فرار افراد فراهم می کنند. از دیگر مزایای این سیستم مدیریت دود، فراهم آوردن مسیرهای ایمن و عاری از دود برای حضور موثرتر آتش نشان ها در داخل پارکینگ و یا تونل ها برای امداد رسانی موثر است [1-3].

استفاده از سیستم های مدیریت دود در اماکن سرپوشیده به دلیل احتمال بالای آتش سوزی و خطر جانی برای افراد، از اهمیت بسزایی برخوردار است. اماکنی مانند پارکینگ ها، تونل ها و ایستگاه های مترو که در معرض بالای آتش سوزی قرار دارند، نیازمند بهره گیری از سیستم های مدیریت دود هستند. بیش از هشتاد درصد از تلفات ناشی از حریق در اماکن سرپوشیده به دلیل استنشاق دود اتفاق می افتد، بنابراین کنترل دود از جمله ضرورت های حیاتی است. از

* پست الکترونیک نویسنده مسئول: Omrai@iaut.ac.ir و STU.HazratiSaeed@iaut.ac.ir

۱. دانشجوی دکتری، مهندسی مکانیک، دانشکده فنی و مهندسی دانشگاه آزاد اسلامی واحد تبریز، تبریز، ایران

۲. استادیار، مهندسی مکانیک، دانشکده فنی و مهندسی دانشگاه آزاد اسلامی واحد تبریز، تبریز، ایران

۳. استادیار، مهندسی مکانیک، دانشکده فنی و مهندسی دانشگاه آزاد اسلامی واحد تبریز، تبریز، ایران

۴. استادیار، مهندسی مکانیک، دانشکده فنی و مهندسی دانشگاه آزاد اسلامی واحد تبریز، تبریز، ایران

برای طراحی سیستم مدیریت دود با استفاده از جت فن در پارکینگ‌های زیرزمینی، مطالعه عددی اهمیت زیادی دارد. دلیل اهمیت بالای مطالعه آتش سوزی با استفاده از شبیه سازی‌های عددی، به خاطر کم‌هزینه بودن این روش - هاست. این تحقیقات می‌توانند به درک بهتر از تأثیر پارامترهای اساسی در طراحی این سیستم‌ها کمک کنند. برخی از این پارامترهایی که می‌بایست در نظر گرفته شوند، عبارت‌اند از: فشار و جریان هوای ناشی از جت فن: با بهینه‌سازی فشار و جریان هوا از جت فن، عملکرد سیستم دود می‌تواند بهبود یابد و کارایی آن افزایش یابد. اندازه و شکل پارکینگ زیرزمینی (معماری): تعیین ابعاد و شکل مناسب پارکینگ زیرزمینی می‌تواند در پخش دود و تهویه مناسب تأثیرگذار باشد. مکان قرارگیری و تعداد جت فن‌ها: تعیین مکان و تعداد مناسب جت فن‌ها در پارکینگ زیرزمینی می‌تواند به بهبود جریان هوا و کاهش تجمع دود کمک کند. خصوصیات حرارتی محیط: در نظر گرفتن خصوصیات حرارتی محیط اطراف بسیار اهمیت دارد تا از انتخاب مواد و تنظیمات مناسب برای سیستم استفاده شود. با انجام تحقیقات مطالعه عددی و شبیه‌سازی‌های لازم، می‌توان به بهینه‌سازی طراحی سیستم مدیریت دود با استفاده از جت فن در پارکینگ‌های زیرزمینی دست یافت و عملکرد بهینه‌ای را ارائه داد [4]. در این تحقیق به مطالعه عددی تأثیر طراحی معماری نواحی مختلف پارکینگ در عملکرد سیستم مدیریت دود با استفاده از جت فن در پارکینگ‌های زیرزمینی پرداخته شده است. این تحقیق در حد ممکن با ارائه معلومات کافی در خصوص سیستم‌های مدیریت دود با استفاده از جت فن، سعی بر آن دارد تا با مطالعه پارامتری به اهمیت این موضوع بپردازد.

برخلاف سیستم کانال‌کشی، استفاده از جت فن می‌تواند ارتفاع سقف پارکینگ را کاهش داده و مصالح ساختمانی را صرفه‌جویی کند. در سیستم کانال‌کشی، فن مدام در حال کار است، اما در سیستم جت فن تا زمانی که آلودگی به حد مجاز نرسد، سیستم تهویه عمل نمی‌کند که منجر به صرفه‌جویی در انرژی می‌شود. در مقایسه با سیستم کانال

کشی، سیستم تهویه جت فن توانایی پوشش دادن تمام فضا را دارد و در صورت حریق، شفت‌های خروجی دارای دمپرهای موتوری هستند که برای نفوذ دود به طبقات دیگر مورد استفاده قرار می‌گیرند. نصب سیستم تهویه جت فن نسبت به کانال‌کشی سریع‌تر، کم‌هزینه‌تر و با جلوه بصری بیشتری انجام می‌شود. این سیستم با داشتن لوازم جانبی مانند سایلنسر، از تولید صدا جلوگیری می‌کند و در کل از نظر اقتصادی و کارایی بهتر است [5-7]. در ادامه برخی از مطالعات صورت گرفته در خصوص سیستم مدیریت دود با و یا بدون استفاده جت فن‌ها آورده شده است.

در یک مطالعه توسط چوی و همکاران [8]، شبیه‌سازی‌های عددی درباره انتشار هیدروژن در یک پارکینگ زیرزمینی انجام شد. آنها سناریوهایی با و بدون تهویه مکانیکی را مقایسه کردند. در کار آنها از سیستم مدیریت دود با استفاده از جت فن استفاده نشده بود و عمده کار آنها بر اساس شبیه‌سازی پارکینگ با استفاده از کانال‌کشی صورت پذیرفته بود. در کار آنها نرخ‌های تهویه ۲۰، ۴۰ و ۶۰ متر مکعب در دقیقه شبیه‌سازی شدند که معادل ۱.۷، ۳.۵ و ۵.۲ تعویض هوا در ساعت (ACH) بود. نتایج نشان داد که سیستم تهویه کانال‌کشی به طور قابل توجهی حجم توده هیدروژن قابل اشتعال را کاهش می‌دهد، با این تفاوت که سیستم کاملا وابسته به نرخ تهویه بزرگتر نسبت به نشت هیدروژن باشد و سرعت رها شدن هیدروژن در آن پایین باشد که نشانگر ضعف در سیستم کانال‌کشی است.

در یک مطالعه دیگر، ماتسورا و همکاران [9] یک مطالعه عددی در مورد تأثیر سرعت تهویه در یک مدل سه‌بعدی راهرو نیمه‌باز را انجام دادند. هدف مطالعه آنها، توسعه یک سیستم کنترل دود برای تهویه محیط بود. آنها تأثیرات مکان‌های دریچه‌های تهویه و نشت هیدروژن، نرخ‌های رها شدن هیدروژن و آرایش دریچه‌های خروجی را بررسی کردند. آنها دریافتند که مکان دریچه‌های تهویه مکانیکی و تعداد دفعات تعویض هوا به طور قابل توجهی بر توزیع و گسترش هیدروژن در داخل محفظه تأثیر می‌گذارد. سیستم مدیریت دود آنها، الگو گرفته از سیستم کانال‌کشی و سیستم

تهویه طبیعی بود و ضعف‌های سیستم مذکور ناشی از عدم کنترل مناسب بر بخش تهویه طبیعی آن بود.

هانگ و همکاران [10] با استفاده از دینامیک سیالات محاسباتی و الگوریتم‌های ژنتیک به بهینه‌سازی سیستم کنترل دود در اماکن سرپوشیده پرداختند و به تأثیرات پارامترهای مختلف در آن محیط و ارائه برخی دستورالعمل‌ها بر پیشگیری از حریق تأکید کردند. ویگاس [11] تعامل جریان سیال بین جت‌های درگیر در حریق با سایر جت‌ها و دریچه‌های توزیع هوا در پارکینگ را با استفاده از دینامیک سیالات محاسباتی بررسی کردند. کار آنها به عنوان گام اولیه برای طراحی سیستم‌های تهویه با استفاده از جت‌فن شناخته شد. آنها پیشنهاد دادند که آرایش جت‌فن‌ها در پارکینگ نباید به صورت تقاطع عمودی در نظر گرفته شوند و می‌بایست هر جت‌فن آزادانه، وظیفه انتقال مومنتوم را انجام دهد. بر اساس کار دیگر ویگاس [12]، اگر نرخ جریان فن‌های جت در یک پارکینگ زیرزمینی کمتر از نرخ جریان خروجی باشد، جریان‌های بازگشتی افزایش می‌یابند و آلاینده‌ها در جهت خروجی پخش می‌شوند. این می‌تواند میدان دید را در حالت‌های اضطراری بهبود بخشد، اما میانگین غلظت آلاینده (CO_2) را نیز افزایش می‌دهد.

اسپینجار و همکاران [13] دریافتند که افزایش تعداد جت‌فن به بهبود کارایی سیستم مدیریت دود کمک نمی‌کند. انتخاب تعداد جت‌فن، فاصله آن‌ها و نیروی تراست خروجی باید با استفاده از نرم‌افزارهای دینامیک سیالاتی محاسباتی شبیه‌سازی شود. کموکوا و همکاران [14] بر اهمیت مکان یابی مناسب شفت خروج هوا در سناریوی حریق در داخل پارکینگ زیرزمینی تأکید کردند. نتایج آنها نشان داد که شفت‌های خروج هوا نباید در هر دو بخش از پارکینگ قرار گیرند و می‌بایست برای هر ناحیه شفت خروج هوا مجزا در نظر گرفت.

بارسیم و همکاران [15] توانایی سیستم تخلیه دود با استفاده از جت‌فن را برای اطمینان از خروج ایمن ساکنان و حضور آتش نشانان در یک حریق پارکینگ زیرزمینی مورد بررسی قرار دادند. آن‌ها پارامترهایی مانند خودروهای پارک

شده، نرخ خروج دوده، تعداد جت‌فن و موقعیت حریق را مورد بررسی قرار دادند. لو و همکاران [16] یک مطالعه عددی در مورد سیستم تخلیه دود با استفاده از جت‌فن برای کنترل دود در یک پارکینگ زیرزمینی را انجام دادند و آن را با سیستم لوله‌کشی مقایسه کردند تا تأثیرات مختلف کنترل دود بین دو سیستم را تعیین کنند. آن‌ها ده سناریو را در یک فضای ۸۰ متر طول، ۴۰ متر عرض و ۳.۲ متر ارتفاع با یک منبع آتش با نرخ حرارتی ۴ مگاوات شبیه‌سازی کردند. نتایج نشان داد که سیستم تخلیه دود با استفاده از جت‌فن نه تنها از گسترش دود حریق جلوگیری می‌کند بلکه میدان دید خوبی را فراهم می‌کند که منجر به دسترسی مناسب آتش نشانان به داخل پارکینگ می‌گردد.

با بررسی پیشینه تحقیق، می‌توان دریافت که عمده تحقیقات صورت گرفته بر روی ضرورت استفاده از سیستم مدیریت دود با استفاده از جت‌فن استوار است. سیستم مکانیزه تخلیه دود در پارکینگ، از جمله سیستم‌های پیشرو و نوآور در جهان است و مطالعات پایه‌ای بسیار کمی در آن رابطه صورت گرفته است. در ایران نیز این سیستم در سالیان اخیر اغلب مورد توجه طراحان قرار گرفته است به طوری که سازمان آتش نشانی تهران برای پارکینگ‌ها با مساحت بالای ۵۰۰ متر را ملزم به استفاده از سیستم مدیریت دود جت‌فن کرده است. با این تفاسیر، این تحقیق می‌تواند به عنوان راهنمای جامع برای طراحان با علم روز دنیا در نظر گرفته شود. نوآوری کار فعلی بر پایه‌ی در نظر داشتن نواحی بن‌بست در معماری پارکینگ و ارائه راه‌کار برای طراحی هرچه مناسب‌تر این سیستم استوار است. مطالعه پارامتری در مورد تعداد جت‌فن‌ها و همچنین طراحی نازل در نظر گرفته شده است که می‌تواند به درک عمیق‌تر فیزیک سیالاتی این تحقیق منجر شود، ساختار شماتیکی کار فعلی در شکل ۲ نشان داده شده است. در بخش دوم معادلات حاکم بر مسئله بیان می‌شود، سپس در بخش سوم نحوه مدل‌سازی و مشخصات هندسی سیستم پیشنهادی بیان شده است. در ادامه نیز صحت سنجی و نتایج بیان گردیده‌اند.

۲- معادلات حاکم

در این تحقیق، معادلات حاکم بر انتشار دود در داخل پارکینگ زیرزمینی، شامل معادلات پیوستگی، مومنتوم، انرژی و معادله غلظت در حالت تراکم‌ناپذیر و ناپایا مورد بررسی قرار گرفتند. برای بررسی گسترش آئروسول کربن دی‌اکسید ایجاد شده از آتش در این محیط، از روش Reynolds Averaged Navier-Stokes (RANS) برای مدل‌سازی تعامل بین جریان سیال جت فن و آئروسول کربن دی‌اکسید استفاده شد. اثرات آشفتگی جریان جت فن با استفاده از معادلات میانگین شده Reynolds (RANS) به همراه مدل آشفتگی RSM بررسی شدند. معادلات مرتبط با حرکت شامل معادله پیوستگی، قانون بقای جرم و معادله دما، همگی به شکل تراکم‌ناپذیر خود مدلسازی شدند [17-18].

$$\text{div}(\bar{u}_i) = 0 \quad (1)$$

$$\rho \frac{\partial \bar{u}_i}{\partial t} + \rho \frac{\partial (\bar{u}_i \bar{u}_j)}{\partial x_j} = -\frac{\partial \bar{p}}{\partial x_i} + g_i \nabla \left(\frac{\rho}{\rho_0} \right) + \frac{\partial}{\partial x_j} \left[\mu \left(\frac{\partial \bar{u}_i}{\partial x_j} + \frac{\partial \bar{u}_j}{\partial x_i} \right) \right] + \frac{\partial}{\partial x_j} (-\rho \bar{u}_i \bar{u}_j) \quad (2)$$

$$\rho \frac{\partial \bar{T}}{\partial t} + \rho c_p \left(\frac{\partial}{\partial x_j} \bar{u}_j \bar{T} \right) = \nabla \cdot (k \nabla \bar{T}) + \frac{1}{2} \tau : (\nabla \bar{u}_i + \nabla \bar{u}_i^T) + \frac{\partial}{\partial x_j} (-\rho \bar{u}_i \bar{T}) \quad (3)$$

ρ ، u و T به ترتیب فشار، سرعت سیال و دمای سیال هستند. برای در نظر گرفتن غلظت آئروسول کربن دی‌اکسید در داخل پارکینگ زیرزمینی، معادله غلظت به حل‌گر buoyant Boussinesq با نام OpenFOAM پیش‌فرض Pimple FOAM اضافه شده است که در معادله (۴) نشان داده شده است [18].

$$\rho \frac{\partial \bar{C}}{\partial t} + \rho \frac{\partial (\bar{u}_i \bar{C})}{\partial x_j} = \nabla \cdot (D_{eff} \nabla \bar{C}) + \frac{\partial}{\partial x_j} (\rho \bar{u}_i \bar{C}) \quad (4)$$

C و D_{eff} به ترتیب غلظت آئروسول کربن دی‌اکسید و پخش‌پذیری یا ضریب نفوذ آن هستند. در معادله (۳)، تقریب Boussinesq برای معادله مومنتوم استفاده شده است که با توجه به تاثیرپذیری حرکت دوده از نیروهای شناوری، می‌بایست در نظر گرفت. علاوه بر این، در معادله (۴)، $D_{eff} = (\nu_t / Sc_t) + (\nu / Sc)$ که Sc_t و Sc به ترتیب اعداد اشمیت آشفته و آرام هستند، و مقادیر آنها برابر با یک است. برای کد نویسی معادله غلظت در حل‌گر پایه OpenFOAM،

از الگوی معادله انتقال حرارت استفاده شده است. معادلات دیفرانسیل برای انتقال حرارت و انتقال جرم غلظت یکسان است. برای این منظور در نرم افزار OpenFOAM کمیت اسکالر غلظت به جای دما با زبان برنامه نویسی C++ کدنویسی شده است [17-18]. با این تفاوت که معادله انتقال حرارت بدون تغییر باقی مانده است. انتشار حرارتی معادل ضریب انتشار که توسط کتابخانه‌های OpenFOAM تعریف شده‌اند. در شکل ۱ نحوه کدنویسی معادله غلظت نشان داده شده است.

```
{
  Dit = turbulence->nut()/Sc_t;
  Dit.correctBoundaryConditions();
  volScalarField DiEff ("DiEff", turbulence->nu()/Sc + Dit);
  fvScalarMatrix CEqn
  (
    fvm::ddt(rho,C)
    + fvm::div(phi,C)
    - fvm::laplacian(rho*DiEff,C)
  );
  CEqn.relax();
  CEqn.solve();
  rho=thermo.rho() + beta_C * rho_0 * C;
}
```

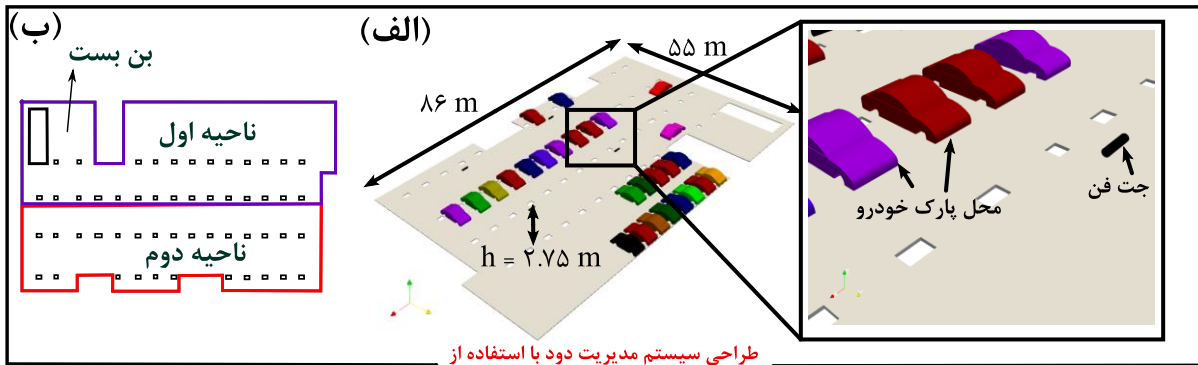
شکل ۱: معادله غلظت اضافه شده به حل‌گر پایه در OpenFOAM

مدل آشفتگی RSM، به صورت معادله (۵) استفاده شده است. معادله انتقال رینولدز برای تانسور تنش که از معادله Navier-Stokes به دست آمده است به شکل زیر بیان می‌گردد [19-20]:

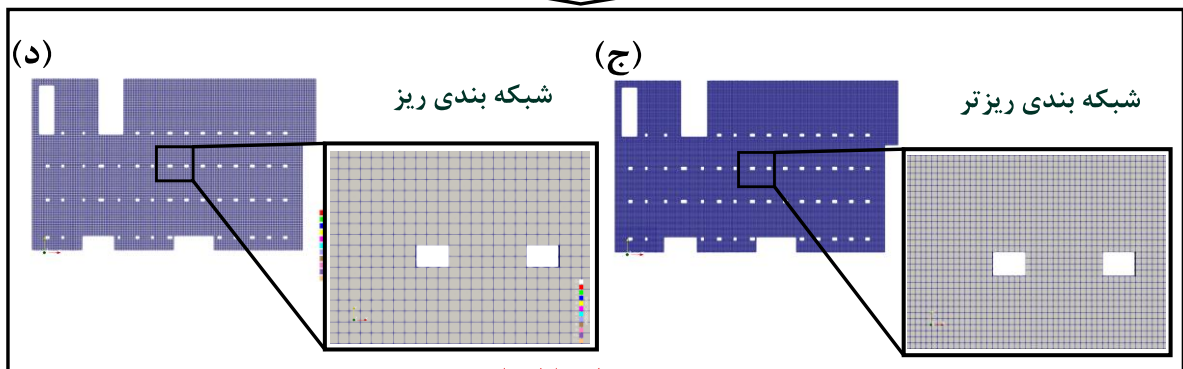
$$\rho \frac{\partial (\bar{u}_i \bar{u}_j')}{\partial t} + \rho \frac{\partial (u_k \bar{u}_i \bar{u}_j')}{\partial x_k} \quad (5)$$

$$= -\frac{\partial}{\partial x_k} [\rho \bar{u}_k \bar{u}_i \bar{u}_j' + p(\delta_{kj} \bar{u}_i' + \delta_{ik} \bar{u}_j')] + \frac{\partial}{\partial x_k} \left[\mu \frac{\partial (\bar{u}_i \bar{u}_j')}{\partial x_k} \right] - \rho (\bar{u}_k \bar{u}_k' \frac{\partial u_j}{\partial x_k} + \bar{u}_j' \bar{u}_k' \frac{\partial u_i}{\partial x_k}) - \rho \beta (g_i \bar{u}_j' \bar{\theta} + g_j \bar{u}_i' \bar{\theta}) + p \left(\frac{\partial \bar{u}_i'}{\partial x_j} + \frac{\partial \bar{u}_j'}{\partial x_i} \right) - 2\mu \frac{\partial \bar{u}_i'}{\partial x_k} \frac{\partial \bar{u}_j'}{\partial x_k} - 2\rho \Omega_k (\bar{u}_j' \bar{u}_m' \epsilon_{ikm} + \bar{u}_i' \bar{u}_m' \epsilon_{jkm})$$

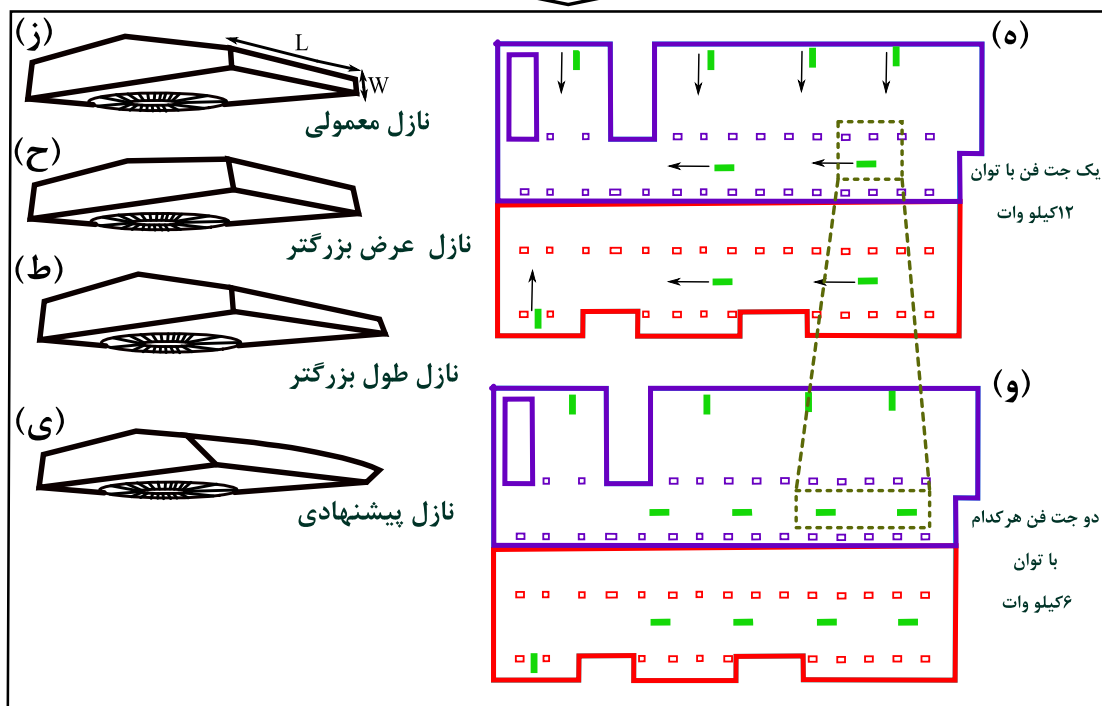
$D_{T,ij}$ نشان‌دهنده عبارت ترم جابه‌جایی است؛ $D_{L,ij}$ نشان‌دهنده عبارت پخش یا ترم نفوذ تنش رینولدز است؛ P_{ij} عبارت پخش مولکولی است؛ G_{ij} عبارت تنش است؛ Φ_{ij} عبارت تنش فشاری را نمایش می‌دهد؛ ϵ_{ij} نشان‌دهنده عبارت تبدیل انرژی به حرارت است؛ و F_{ij} نمایانگر تولید توسط چرخش سیستم است.



طراحی سیستم مدیریت دود با استفاده از
جت فن در داخل پارکینگ زیرزمینی



صحت سنجی، استقلال نتایج
از شبکه و گام زمانی



تاثیر شکل نازل جت فن و تعداد آنها
و سیستم پیشنهادی

شکل ۲: ساختار کلی مقاله

۳- نحوه مدل سازی و مشخصات هندسی

این تحقیق، مطالعه جامع بر روی یک پارکینگ خاص واقع در تبریز، ایران تمرکز دارد که دارای مساحتی حدود ۵۱۰۰ متر مربع است و می‌تواند حداکثر ۱۸۰ خودرو را جای دهد. این فضای بسته با ارتفاع ۳ متر به دو ناحیه متمایز تقسیم شده است: منطقه ۱ با مساحت ۲۵۱۰ متر مربع و منطقه ۲ با مساحت ۲۵۹۰ متر مربع. در شکل ۲ (الف) و (ب) جانمایی این دو ناحیه به همراه ابعاد و اندازه‌ها نشان داده شده است. ذکر این نکته حائز اهمیت است که سناریوی مورد مطالعه شامل شروع حریق در منطقه ۱ است. با رعایت مقررات مربوط به فضاهای بسته مانند پارکینگ‌ها، سیستم تهویه جت‌فن میبایست طوری طراحی گردد که میانگین غلظت مواد مضر، به ویژه CO، در طول یک دوره ۸ ساعته از ۳۰ ppm تجاوز نکند. همچنین حداکثر غلظت در مناطقی مانند خروجی‌ها، ورودی‌ها و رمپ‌ها -جایی که خودروها یا در حال حرکت هستند یا با موتورهای روشن پارک شده‌اند- نباید از ۹۰ ppm تجاوز کند. دستورالعمل‌ها همچنین حداقل تعداد دفعات تعویض هوای ۶ بار در هر ساعت برای حالت روزانه و ۱۰ بار در ساعت برای حالت اضطرار را توصیه می‌کنند. اهمیت دارد که میزان انرژی حریق به درستی تعریف شود و طراحی باید بگونه‌ای باشد که حداقل انتشار حریق به نواحی دیگر را کاهش دهد. نرخ تولید غلظت دود، که با واحدهای کیلوگرم بر متر مکعب بر ثانیه اندازه‌گیری می‌شود، می‌تواند با استفاده از روش زیر محاسبه شود [21-23]

$$\dot{m}_s = \dot{M}_s / V_s \quad (6)$$

\dot{M}_s نمایانگر نرخ تولید جرم دود است، در حالی که V_s حجم منبع دود را نشان می‌دهد. حوادث مربوط به حریق خودروها، نرخ سوزاندن ۲۶۰ کیلووات بر متر مربع برای یک منطقه حریقی به مساحت ۶ متر مربع را تخمین می‌زنند که معادل سوزاندن ۱۴۵ کیلوگرم چوب است. نرخ مصرف جرم سوخت که با \dot{m}_f نشان داده می‌شود، به ۰/۶۱ کیلوگرم بر ثانیه تخمین زده شده است. برای تعیین نرخ تولید غلظت

دود، نرخ جرم سوخت می‌تواند با استفاده از ضریب بازده y_p ، به شکل زیر تبدیل شود [23]:

$$\dot{M}_s = y_p \times \dot{m}_f \quad (7)$$

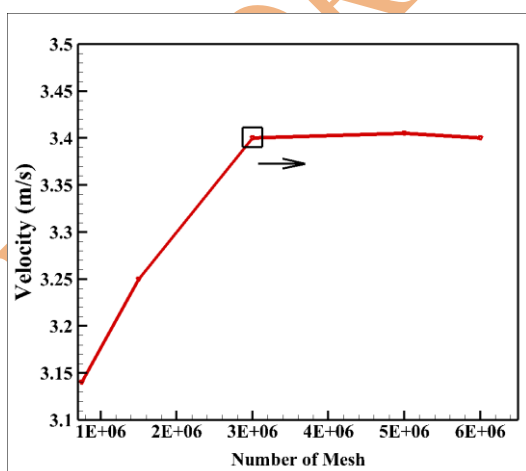
با ضرب پارامترهای ذکر شده، \dot{M}_s به مقدار ۰/۱۰۹۸ کیلوگرم بر ثانیه محاسبه می‌شود. طبق توصیه‌های استاندارد انگلیس برای یک پارکینگ داخلی بدون سیستم اسپرینکلر، ابعاد پیشنهادی برای منطقه منبع حریق ۵ متر در ۵ متر هستند. ارتفاع منبع دود ناشی از حریق خودرو به ۰/۸ متر اندازه‌گیری شده است. با استفاده از فرمول (۶)، نرخ تولید غلظت جرم به $5/49 \times 10^{-4}$ کیلوگرم بر متر مکعب بر ثانیه تعیین می‌شود.

در این مطالعه از نرم‌افزار متن باز OpenFOAM برای انجام شبیه‌سازی‌های عددی دینامیک سیالات محاسباتی (CFD) استفاده شده است. این نرم‌افزار که به زبان ++C نوشته شده است که از اصول روش عددی حجم محدود برای حل معادلات بقای جرم، انرژی و مومنتوم به همراه معادله حالت در حالت میانگین رینولدز استفاده می‌نماید. ترم‌های جابه‌جایی در معادلات حاکم با استفاده از روش مرتبه دوم آپویند گسسته سازی شدند، همچنین ترم‌های لاپلاسی (دیفیوژن) با استفاده از رویکرد مرتبه دوم خطی گاوس مورد بررسی قرار گرفتند. این مطالعه از الگوریتم PISO (Pressure-Implicit with Splitting of Operators) برای حل هم‌زمان ترم‌های فشار و سرعت استفاده کرده است. دلیل استفاده از الگوریتم PISO به جای سایر الگوریتم‌ها مانند Simple، وابسته بودن شرایط مسئله به زمان و استفاده از الگوریتم اولر برای گسسته سازی ترم زمانی در معادلات حاکم بود. ضرایب زیر تخفیف (Under-relaxation) و مقادیر باقی مانده‌ها برای ترم‌های مختلف مشخص شدند. مقادیر زیر تخفیف برای کاهش حداکثری نوسانات نمودارهای مقادیر باقی مانده به هنگام حل مسئله زیر ۰/۲ انتخاب شده‌اند. شرایط مرزی گرادیان فشار صفر در دریچه‌های هوای تازه اعمال شدند و شرایط مرزی خروجی-ورودی برای دریچه‌های خروجی استفاده شدند. این تحقیق بر روی مدیریت میزان کربن دی اکسید با استفاده از جت‌فن در یک

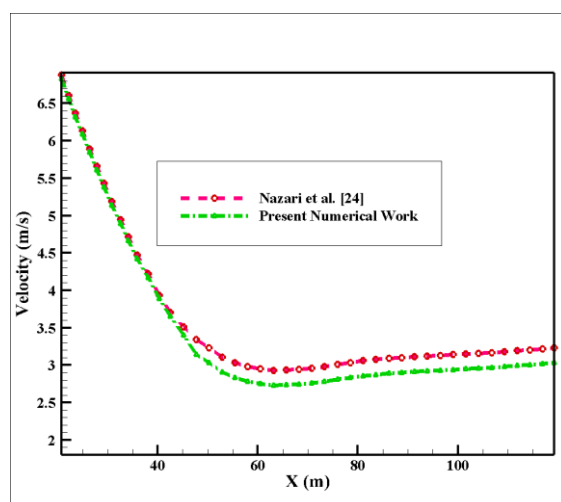
در این قسمت از تحقیق به مقایسه و بررسی نتایج کار فعلی و مقایسه آنها با نتایج سایر مقالات پرداخته شده است. در شکل ۳ (الف)، داده‌های کار فعلی با نتایج تجربی و عددی ارائه شده توسط نظری و همکاران [24] برای شبیه‌سازی عددی سرعت تخلیه جت فن مقایسه شده اند. دمای جریان هوای تزریق شده از جت فن، ۲۰ درجه سانتی‌گراد می‌باشد، در حالی که فشار محیطی، p_{∞} ، ۱۰۰ کیلوپاسکال بود. اختلاف نسبی حداکثر سرعت تزریق شده از جت فن برای دو مورد در شکل ۳ (الف) تقریباً ۳/۵٪ است. برای محاسبه تعداد مش‌های بهینه و به دست آوردن نتایج همگرا، یک آزمون استقلال نتایج از شبکه انجام شد. شبیه‌سازی‌ها با استفاده از سه نوع مش مختلف با سرعت پایین جت فن ۱۰ متر بر ثانیه انجام شد تا نتایج مستقل از نوع مش به دست آید. شکل ۳ (ب) نشان می‌دهد که سرعت تخلیه تزریق شده از جت فن با استفاده از سه مش درشت، ریز و بسیار ریز مذکور استفاده شده است. مش‌های ۵۰۰۰۰۰ و ۳۰۰۰۰۰۰ نتایج تقریباً یکسانی برای سرعت تزریق شده از جت فن با خطای نسبی کمتر از ۰/۵٪ تولید کردند. بنابراین، شبکه بندی با ۳۰۰۰۰۰ سلول برای داشتن یک حل همگرا با هزینه محاسباتی بهینه انتخاب شد. خروجی آزمون استقلال نتایج از شبکه در شکل ۳ (ب) خلاصه شده است.

پارکینگ زیرزمینی تمرکز دارد و از نازل‌های جدیدی در این سیستم استفاده شده است، از دیگر نوآوری‌های کار فعلی، در نظر گرفتن تزریق مقدار بالای هوا از مناطق بن بست پارکینگ و حذف پرده دود با استفاده از رویکردهای تقسیم چند منطقه‌ای است. هندسه پارکینگ زیرزمینی با استفاده از ابزار blockMesh ایجاد شد و موقعیت هر جت فن با استفاده از ابزار topoSet تعیین شده است. محل این جت-فن‌ها با استفاده از ابزار FvOption در OpenFOAM برای شبیه‌سازی آنها در دامنه محاسباتی اعمال شده است. کیفیت مش نزدیک به دیوارها بهبود یافته تا گرادیان‌های فشار و سرعت را به دقت ضبط کند. در این تحقیق، بررسی تاثیر قطر و شکل نازل جت فن، تعداد جت فن‌ها، و بررسی نواحی بن بست در معماری پارکینگ‌ها بر روی انتشار غلظت دوده در داخل پارکینگ صورت پذیرفته است. مجموعه کامل از تاثیر این پارامترها بر روی انتشار دوده ارائه گردیده است که می‌تواند راه‌گشای بسیاری از مبهمات مربوط به طراحی سیستم مدیریت دود با استفاده از جت فن گردند.

۴- صحت‌سنجی نتایج و استقلال نتایج از شبکه



ب



الف

شکل ۳: (الف) صحت‌سنجی نتایج و (ب) استقلال نتایج از شبکه بندی

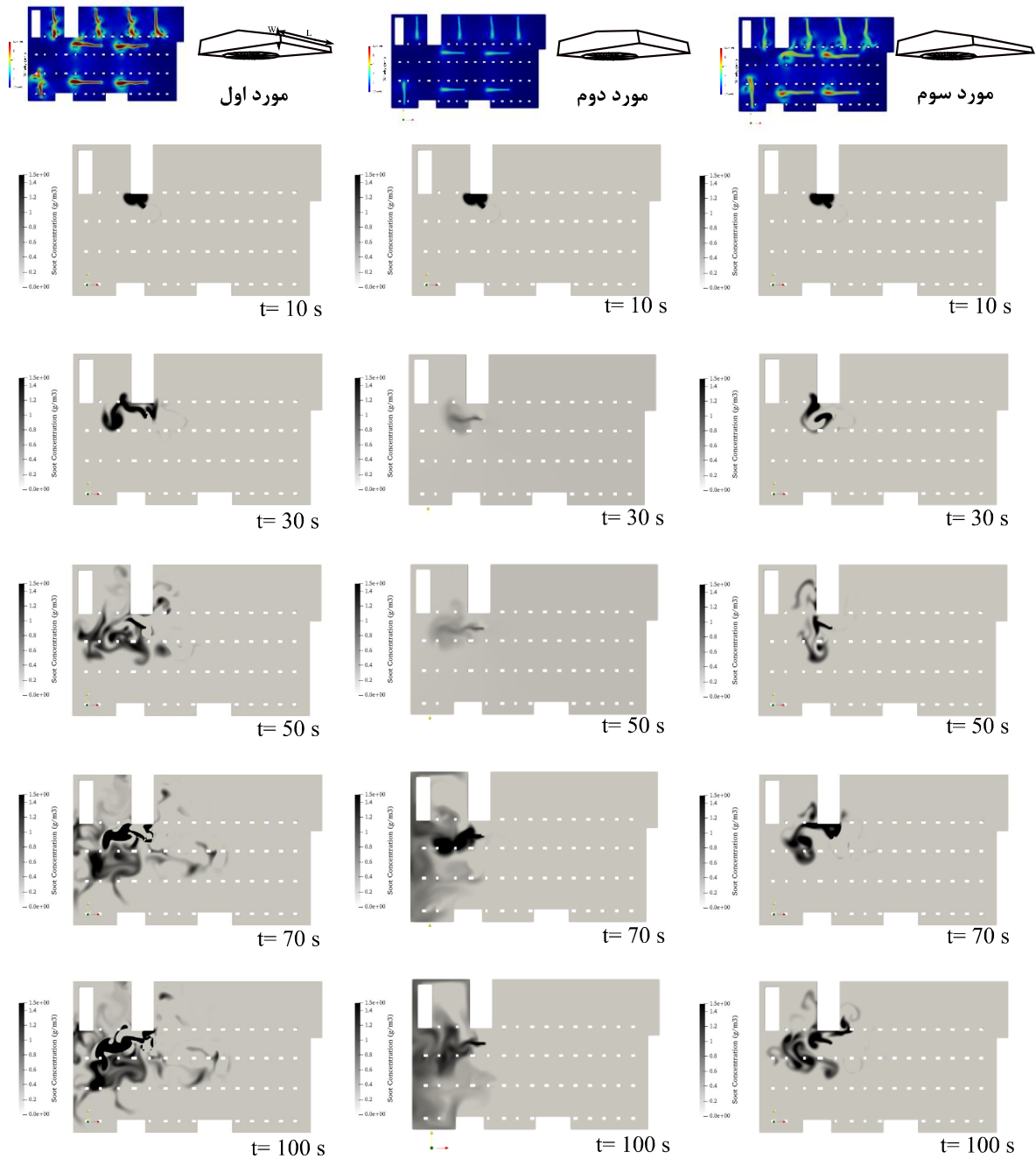
۵- نتایج

در این قسمت از تحقیق به ارائه و مقایسه نتایج به دست آمده پرداخته شده است. برای این منظور نتایج در سه بخش مورد بررسی و تحلیل قرار گرفته اند. در ابتدا به بررسی نوع نازل مورد استفاده پرداخته شده است. برای این منظور از سه نوع نازل با قطر هیدرولیکی متفاوت استفاده شده است. هر سه نوع نازل دارای سرعت تزریق سیال یکسانی بودند، به عبارت دیگر دارای توان مصرفی یکسانی هستند. در مورد بعدی به بررسی تعداد جت فن در خروج دوده از داخل پارکینگ پرداخته شده است. برای این منظور از یک جت فن با توان مصرفی یکسان استفاده شده و به جای آن از چندین جت فن با توان مصرفی مختلف استفاده شده است. در این قسمت سعی شده است تا مجموع توان های جت فن های جایگزین شده برابر با توان جت فن اصلی باشد. در قسمت بعدی نیز به بررسی موقعیت یک جت فن در یک ناحیه بن بست در داخل پارکینگ پرداخته شده است. نواحی بن بست در داخل پارکینگ هرچقدر دارای عرض کمتری باشند، جت فن موجود در انتهای آن ناحیه قادر است، سیال با سرعت بالاتر و غیرقابل کنترل تری را به رمپ اصلی تزریق کند و باعث به هم ریختن الگوی جریان سیال در سایر نواحی مانند رمپ خودروبی گردد.

۵-۱- بررسی تاثیر قطر و شکل نازل جت فن

در این قسمت از تحقیق به بررسی تاثیر قطر نازل جت فن بر روی کنترل غلظت کربن دی اکسید در داخل پارکینگ پرداخته شده است. هر سه نوع نازل دارای سرعت تزریق سیال یکسانی هستند، به عبارت دیگر دارای توان مصرفی یکسانی هستند. با توجه به بزرگتر شدن دهانه خروجی سیال از جت فن، الگوی جریان سیال متفاوت تر از حالت پایه خواهد بود. دبی خروجی بالا در نازل با قطر بزرگ تر قادر است تا حجم بالایی از سیال را به سمت جت فن دیگر روانه سازد، این حجم بالا باعث کوتاه تر شدن هسته جت سیال

می گردد که می تواند باعث به وجود آمدن تاخیر در خروج کل دوده از داخل پارکینگ گردد. بالا رفتن زمان خروج حجم عظیم دوده ها می تواند باعث کاهش میدان دید وسیع گردد. کانتورهای غلظت کربن دی اکسید در زمان های مختلف بر اساس انواع شکل نازل های جت فن در شکل ۴ نشان داده شده است. در مورد اول از شکل ۴، حالت پایه از جت فن نشان داده شده است. این نوع از جت فن ها که با عنوان کتابی نیز شناخته می شوند قادر هستند در پارکینگ های با ارتفاع نسبتاً کم مورد بهره برداری قرار گیرند. الگوی غلظت کربن دی اکسید برای این نوع از جت فن در این شکل نشان داده شده است. برای بررسی تاثیر قطر نازل این نوع از جت فن ها، از مورد دوم و سوم استفاده شده است. به طوری که در مورد دوم عرض دهانه نازل اندکی افزایش یافته است و در مورد سوم نیز طول آن افزایش یافته است. در هر دو مورد بر اساس نتایج می توان دریافت که با افزایش قطر، غلظت دوده در زمان های پایانی، دچار کاهش می شود. عمده تفاوت بین مورد دوم و سوم، مناسب بودن طراحی سوم است. به بیان دیگر هرچه بتوان مومنتوم بالایی را با استفاده از جت فن کتابی با طول دهانه بزرگتر به دست آورد، به همان اندازه می توان غلظت دوده را در داخل پارکینگ بیشتر کاهش داد. دلیل فیزیکی این مسئله مربوط به جارو کردن مناسب دوده از تمام جهات توسط این حالت می باشد. در مورد سوم جریان خروجی تمایل بالایی به حرکت به سمت پایین از خود نشان می دهد و جریان را به سمت اطراف نیز هدایت می کند، این حالت باعث به گیر انداختن حجم زیادی از دوده در مسیر سر راه جت هسته سیال می گردد. براساس شکل ۴، می توان دریافت که غلظت دوده در حدود ۳۵٪ نسبت به حالت پایه مورد اول کاهش پیدا می کند. در حالی که کاهش مورد دوم نسبت به حالت اول در حدود ۱۵٪ می باشد. بخش عمده مزیت مورد سوم، عدم نفوذ دوده به سایر نواحی عاری از دوده (ناحیه دوم) می باشد.



شکل ۴: کانتورهای غلظت کربن دی اکسید در زمان های مختلف بر اساس انواع شکل نازل های جت فن

بر اساس طرح اولیه صورت گرفته، در رمپ اصلی حرکت خودروها تعداد ۴ جت فن و هرکدام دارای توان ۱۲ کیلووات هستند. برای بررسی تعداد جت فن ها، با حفظ میزان مصرف انرژی، ۸ جت فن با توان ۶ کیلووات جانمایی شده است. شکل ۵ کانتورهای غلظت کربن دی اکسید در زمان های مختلف بر اساس انواع تعداد جت فن نشان داده شده است. همانطور که از این شکل قابل مشاهده است، با افزایش تعداد

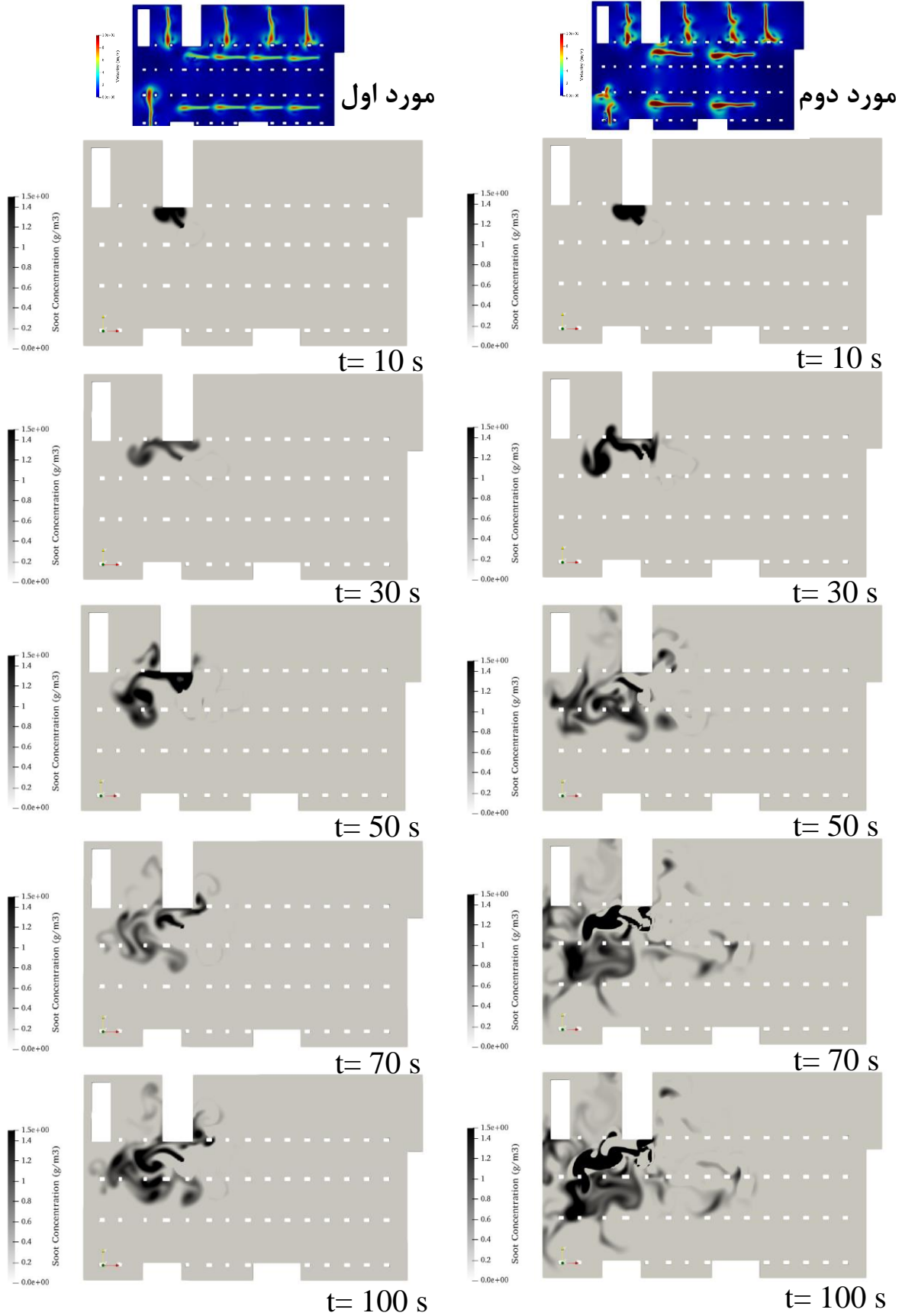
۲-۵- بررسی تاثیر تعداد جت فن ها

در این قسمت از تحقیق به بررسی تعداد جت فن در خروج دوده از داخل پارکینگ پرداخته شده است. برای این منظور از یک جت فن با توان مصرفی یکسان استفاده شده و به جای آن از چندین جت فن با توان مصرفی مختلف استفاده شده است. در این قسمت سعی شده است تا مجموع توان های جت فن های جایگزین شده برابر با توان جت فن اصلی باشد.

بتواند خود را به شفت خروجی برساند. این تعداد جت فن‌ها، در صورت بروز خرابی در هر کدام از جت فن‌ها می‌تواند باعث افت شدید عملکرد سیستم مدیریت دود گردد. به بیان دیگر افزایش تعداد جت فن‌ها تاثیر آنچنانی بر روی الگوی کاهش غلظت دوده ندارد و از نظر اقتصادی نیز به صرفه نمی‌باشد. دلیل مقرون به صرفه نبودن آن، ناشی از هزینه بالای نصب برای تعداد بالای جت فن و همچنین هزینه ساخت هر کدام از جت فن‌ها است.

جت فن‌ها در رمپ عبور و مرور خودروها، در زمان‌های آخر میزان غلظت نسبتاً کاهش می‌یابد. این میزان تاثیر آنچنانی بر روی الگوی حرکت دوده ندارد و بیشتر با کنترل حجمی از دوده که می‌توانست به ناحیه دوم ورود کند، باعث تقلیل غلظت دوده در ناحیه اول می‌گردد. با کاهش توان جت فن، هسته سیال جت که به منزله نیروی تراست عمل می‌کند کوچک‌تر می‌گردد. این کوچک‌تر شدن هسته سیال باعث می‌گردد تا دوده تعداد جت فن‌های زیادی را طی نماید تا

UNCORRECTED PROOF

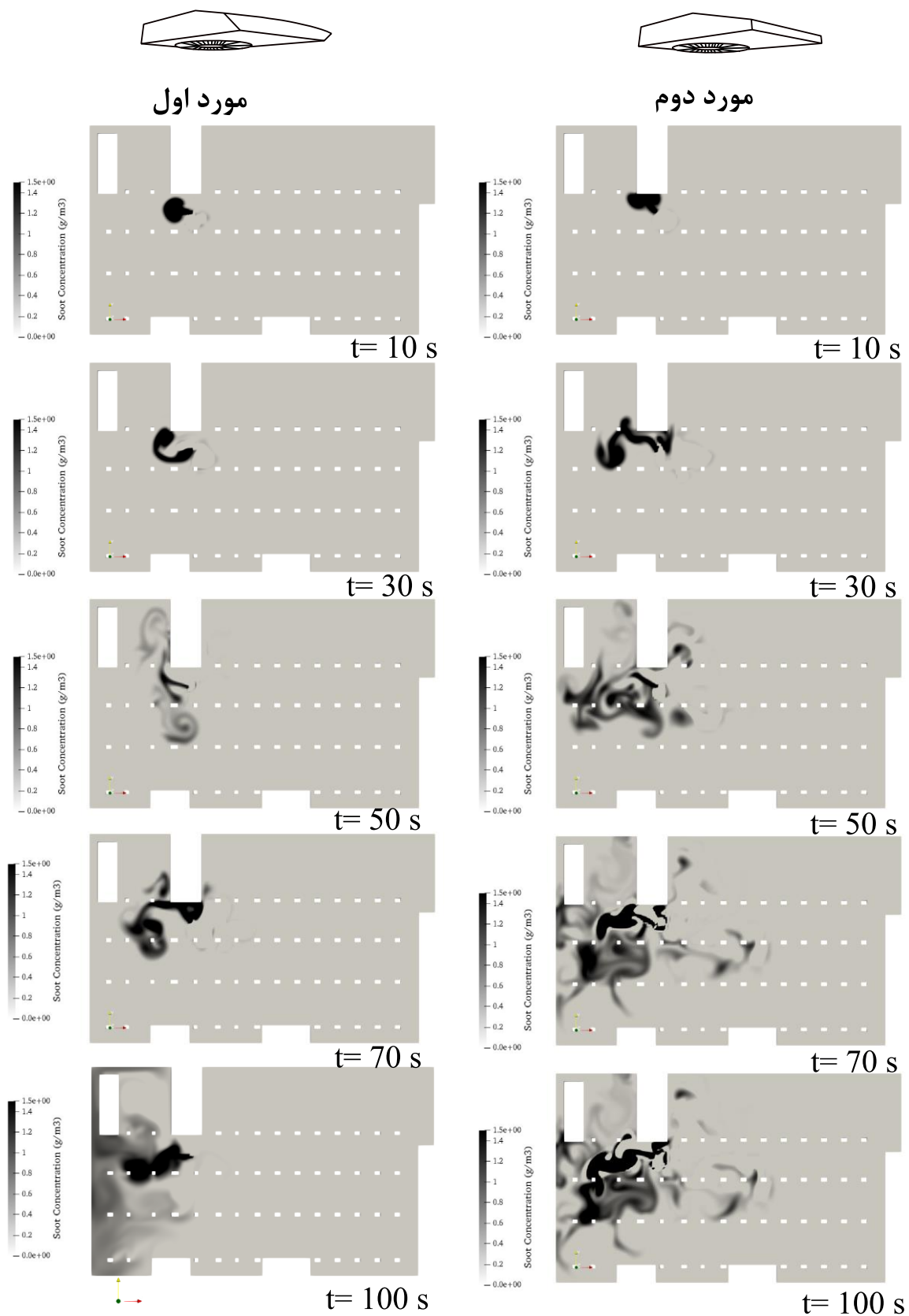


شکل ۵: کانتورهای غلظت کربن دی اکسید در زمان های مختلف بر اساس انواع تعداد جت فن

۳-۵- بررسی نواحی بن بست در معماری پارکینگ ها (طرح پیشنهادی)

در پارکینگ‌های زیرزمینی با توجه به وجود موتورخانه‌ها، اتاقک‌های متعدد آسانسور و راه پله و ستون‌ها، معماری متفاوت می‌باشد و اصولاً طراحی سیستم مدیریت دود با استفاده از جت فن بعد از اتمام سیستم لوله کشی و تاسیسات پارکینگ صورت می‌گیرد. وجود دالان‌های بن بست در این معماری‌ها، امری اجتناب‌ناپذیر است و می‌بایست در انتهای این دالان‌های بن بست، جت فن‌های در نظر گرفته شود تا بتواند دوده را از آن ناحیه به سمت شفت‌های خروجی هدایت کند. این نواحی دالان مانند و وجود جت فن در انتهای آن باعث می‌گردد تا حجم سیال خروجی از دالان بن بست به منزله خروجی سیال از داخل نازل عمل نماید و باعث به هم ریختن الگوی جریان سیال ناشی از جت فن در سایر نواحی گردد. لذا هدف اصلی این طرح ارائه راه کاری مناسب برای این منظور است تا بتوان به کنترل میزان سرعت سیال خروجی از دالان بن بست پرداخت.

در سیستم پیشنهاد شده در کار فعلی از جت فن‌هایی با خروجی نازل عریض‌تر استفاده شده است، که الگو گرفته از بررسی پارامتری در بخش‌های قبل‌تر است. در این نوع از طراحی هدف به دست آوردن مومنتوم بالا با استفاده از جت فن کتابی با طول دهانه بزرگتر است. طرح پیشنهادی جت فن به این صورت است که با جارو کردن مناسب دوده از تمام جهات و تمایل زیاد به حرکت به سمت پایین، باعث به گیر انداختن حجم زیادی از دوده در مسیر سر راه جت هسته سیال می‌شود. همچنین در طرح پیشنهادی، برای نواحی بن بست می‌توان دهانه خروجی نازل جت فن را با زاویه نزدیک به ۱۰ درجه به سمت پایین خم نمود و جهت آن را به سمت دیواره نزدیک به شفت تغییر داد. این تغییرات باعث می‌شود تا گردابه‌ای نزدیک ناحیه بن بست و دالان اصلی به وجود آید. به وجود آمدن این ناحیه کم‌فشار، باعث می‌شود تا دوده به سمت ناحیه دوم نرود و در همان ناحیه اول به دام افتاده و خارج گردد. کانتورهای غلظت کربن دی‌اکسید در زمان‌های مختلف بر شکل نازل نوآورانه جت فن و طرح پیشنهادی برای نواحی بن بست در شکل ۶ نشان داده شده است.



شکل ۶: کانتورهای غلظت کربن دی اکسید در زمان های مختلف بر شکل نازل نوآورانه جت فن و طرح پیشنهادی برای نواحی بن بست

مانند رمپ خودرویی گردد. نتایج این تحقیق به صورت خلاصه وار به صورت زیر بیان می گردد.

- ۱- با افزایش قطر، غلظت دوده در زمان های پایانی، دچار کاهش می شود.
- ۲- نازل با دهانه طول بزرگتر، قادر است جریان خروجی را به حرکت به سمت پایین سوق دهد و جریان را به سمت اطراف نیز هدایت کند، این حالت باعث به گیر انداختن حجم زیادی از دوده در مسیر سر راه جت هسته سیال می گردد.
- ۳- افزایش تعداد جت فن با ثابت نگه داشتن توان مصرفی، تاثیر آنچنانی در الگوی خروج دوده ندارد و فقط باعث تقلیل جزئی در آن می گردد و از نظر اقتصادی نیز مقرون به صرفه نیست.
- ۴- در نواحی بن بست معماری، می توان از نوع جدید نازل معرفی شده استفاده کرد و نازل آن را در زاویه حدوداً ۱۰ درجه به سمت پایین خم نمود تا بتوان از پخش دوده به سایر نواحی عاری از دود جلوگیری کرد.

مراجع

from energy storage system in tunnels. *Journal of Energy Storage*, 73, 108929.

[7] Çakir, M., & Ün, Ç. (2020). CFD Analysis of Smoke and Temperature Control System of Car Park Area with Jet Fans. *J. Eng. Res. Rep*, 13, 27-40.

[8] Choi, J., Hur, N., Kang, S., Lee, E. D., & Lee, K. B. (2013). A CFD simulation of hydrogen dispersion for the hydrogen leakage from a fuel cell vehicle in an underground parking garage. *international journal of hydrogen energy*, 38(19), 8084-8091.

[9] Matsuura, K., Nakano, M., & Ishimoto, J. (2010). Forced ventilation for sensing-based risk mitigation of leaking hydrogen in a partially open space. *International journal of hydrogen energy*, 35(10), 4776-4786.

[10] Huang, H., Ooka, R., Chen, H., & Kato, S. (2009). Optimum design for smoke-control system in buildings considering robustness using CFD and Genetic Algorithms. *Building and Environment*, 44(11), 2218-2227.

[11] Viegas, J. C. (2010). The use of impulse ventilation for smoke control in underground car parks. *Tunnelling and Underground Space Technology*, 25(1), 42-53.

تحقیق فعلی به بررسی عددی تاثیر طراحی معماری نواحی مختلف پارکینگ در عملکرد سیستم مدیریت دود با استفاده از جت فن در پارکینگ های زیرزمینی پرداخته است. برای این منظور از نرم افزار متن باز OpenFOAM استفاده گردیده است. در این نرم افزار با کد نویسی معادله غلظت برای دوده، حرکت دوده تحت تاثیر جت فن ها بخ نمایش درآمده است. بعد از صحت سنجی نتایج، در ابتدا به بررسی نوع نازل مورد استفاده پرداخته شد. برای این منظور از سه نوع نازل با قطر هیدرولیکی متفاوت استفاده شده است. در قسمت دیگر نتایج به بررسی تاثیر تعداد جت فن پرداخته شد. برای این منظور از یک جت فن با توان مصرفی یکسان استفاده شده و به جای آن از چندین جت فن با توان مصرفی مختلف استفاده شده است. در قسمت بعدی نیز به بررسی موقعیت یک جت فن در یک ناحیه بن بست در داخل پارکینگ پرداخته شده است. نواحی بن بست در داخل پارکینگ هرچقدر دارای عرض کمتری باشند، جت فن موجود در انتهای آن ناحیه قادر است، سیال با سرعت بالاتر و غیرقابل کنترل تری را به رمپ اصلی تزریق کند و باعث به هم ریختن الگوی جریان سیال در سایر نواحی

[1] Su, Z., Li, Y., Zhong, H., Li, J., Guo, Z., Yang, X., & Yang, S. (2024). Advancements in smoke control strategies for metro tunnel cross-passage: A theoretical and numerical study on critical velocity and driving force. *Tunnelling and Underground Space Technology*, 147, 105734.

[2] Zhao, S., Yang, H., Li, Y. Z., Ingason, H., & Liu, F. (2023). Theoretical and numerical study on smoke descent during tunnel fires under natural ventilation condition. *Tunnelling and Underground Space Technology*, 142, 105414.

[3] Nematollahi Sarvestani, A., & Oreste, P. (2023). Effects of the Ventilation System by Using Jet Fans during a Fire in Road Tunnels. *Applied Sciences*, 13(9), 5618.

[4] Chawla, S. K., & Malhotra, V. (2021, October). Jet fans as Stratified Tunnel Fire Suppressants. In *Journal of Physics: Conference Series* (Vol. 2054, No. 1, p. 012001). IOP Publishing.

[5] Di Matteo, S. (2023). Fire risk of electric vehicles in confined spaces (Doctoral dissertation, Politecnico di Torino).

[6] Qian, C., Ding, H., Xie, J., Jiang, X., Chen, Q., Chen, Y., ... & Huang, Q. (2023). A review on the transport law and control method of fire smoke

- [18] Nazari, A., Hong, J., Taghizadeh-Hesary, F., & Taghizadeh-Hesary, F. (2022). Reducing virus transmission from heating, ventilation, and air conditioning systems of urban subways. *Toxics*, 10(12), 796.
- [19] Murthy, B. N., & Joshi, J. B. (2008). Assessment of standard k- ϵ , RSM and LES turbulence models in a baffled stirred vessel agitated by various impeller designs. *Chemical engineering science*, 63(22), 5468-5495.
- [20] Sleiti, A. K., & Kapat, J. S. (2004, January). Comparison between EVM and RSM turbulence models in predicting flow and heat transfer in rib-roughened channels. In *Heat Transfer Summer Conference (Vol. 46911, pp. 531-542)*.
- [21] Hao, H., Chow, C. L., & Lau, D. (2020). Effect of heat flux on combustion of different wood species. *Fuel*, 278, 118325.
- [22] Martinka, J., Rantuch, P., Martinka, F., Wachter, I., & Štefko, T. (2023). Improvement of Heat Release Rate Measurement from Woods Based on Their Combustion Products Temperature Rise. *Processes*, 11(4), 1206.
- [23] Kim, T. (2024). Modeling of wood crib fires using a detailed pyrolysis model. *Thermal Science and Engineering Progress*, 47, 102339.
- [24] Nazari, A., Jafari, M., Rezaei, N., Taghizadeh-Hesary, F., & Taghizadeh-Hesary, F. (2021). Jet fans in the underground car parking areas and virus transmission. *Physics of fluids*, 33(1).
- [12] Viegas, J. C. (2009). The use of impulse ventilation to control pollution in underground car parks. *International Journal of Ventilation*, 8(1), 57-74.
- [13] Špiljar, Ž., Drakulić, M., & Rolph Schneider, D. (2018). Analysis of jet fan ventilation system installed in an underground car park with partition walls. *Journal of Sustainable Development of Energy, Water and Environment Systems*, 6(2), 228-239.
- [14] Kmečová, M., Krajčičik, M., & Straková, Z. (2019). Designing jet fan ventilation for an underground car park by CFD simulations. *Periodica Polytechnica Mechanical Engineering*, 63(1), 39-43.
- [15] Barsim, M. M., Bassily, M. A., El-Batsh, H. M., Rihan, Y. A., & Sherif, M. M. (2020). Performance of impulse ventilation system in an underground car park fire: Case study. *Journal of Building Engineering*, 29, 101162.
- [16] Lu, S., Wang, Y. H., Zhang, R. F., & Zhang, H. P. (2011). Numerical study on impulse ventilation for smoke control in an underground car park. *Procedia Engineering*, 11, 369-378.
- [17] Nazari, A., Anvari, A., Chakheirloo, S. H., & Afnan, M. A. (2024). Do ceiling fans in rooms help to reduce or disperse the transmission of breathing aerosols?. *International Journal of Air-Conditioning and Refrigeration*, 32(1), 12.

A Numerical Study of the Effect of the Architectural Design of Different Parking Areas on the Performance of the Smoke Management System Using Jet Fans in Underground Parking Lots

Saeid Hazrati Chakheirlou^{*1}, Abdolnaser Omrani^{*1}, Behnam Heydari^{1,2}, and Roghayeh Motallebzadeh¹

¹ Department of Mechanic, Islamic Azad University of Tabriz, Tabriz, Iran

² Department of Mechanic, Islamic Azad University of Shabestar, Shabestar, Iran

*Corresponding Author: STU.HazratiSaeed@iaut.ac.ir and Omrai@iaut.ac.ir

ARTICLE INFO

Keywords:

Jet fan, Smoke control, Dead-end areas, Smoke management system, Numerical simulation, OpenFOAM

ABSTRACT

Jet fans are one of the common equipment in underground car parks that are used to reduce smoke in case of a fire. When sensors detect a fire in a specific area, the jet fans are activated and quickly direct the smoke towards the exit shafts. However, in some cases, jet fans located in dead-end areas redirect the airflow towards the central section of the parking lot resembling a large nozzle. The high-speed airflow generated by these jet fans can disrupt the flow from other jet fans and direct the smoke to smoke-free areas. This research focuses on improving smoke management systems in critical areas of underground car parks, especially near dead-end areas, by introducing innovative jet fan designs. The study uses the OpenFOAM software with the Boussinesq Pimple FOAM solver and incorporates the smoke concentration equation to evaluate the efficiency of this method. In this research, the effects of nozzle diameter and shape, the number of jet fans, and dead-end areas in the parking lot architecture on smoke concentration dispersion inside the parking lot have been investigated. The results show that increasing the nozzle diameter reduces smoke concentration by up to 35%. Increasing the number of jet fans has little effect, and using a new type of nozzle can prevent smoke diffusion to smoke-free areas. The smoke reduction for the newly designed jet fan is around 50%.

UNCORRECTED PROOF