

Zug (Belastung in Scheibenebene)

Werden BSP-Bauteile in der Scheibenebene auf Zug beansprucht, erfolgt - unter der Annahme, dass der E-Modul in Faserrichtung $E_{0,\text{mean}}$ für alle Schichten gleich ist - der Nachweis nach Glg.

\eqref{eq:eqn_1}. Für die effektive Fläche A_{ef} werden dabei nur jene Lagen in Rechnung gestellt, bei denen die Faserrichtung parallel zur Krafrichtung ist. Der Systemfaktor $k_{\text{sys},t,0}$ berücksichtigt dabei die Systemwirkung von parallel wirkenden Lamellen. Aktuell ist dieser Faktor gleich 1,0 .

$$\begin{equation} \label{eq:eqn_1} \frac{N_d}{A_{\text{ef}}} \leq f_{t,0,\text{CLT},\text{net},d} = \frac{k_{\text{mod}} \cdot f_{t,0,\text{CLT},\text{net},k}}{\gamma_M} = k_{\text{sys},t,0} \cdot \frac{k_{\text{mod}} \cdot f_{t,0,l,k}}{\gamma_M} \end{equation}$$

From:

<https://wiki.ihbv.at/> - **IHBV Wiki**

Permanent link:

https://wiki.ihbv.at/doku.php?id=clt:design:plate_loaded_in_plane:tension&rev=1445586921 

Last update: **2019/02/21 10:22**

Printed on 2026/07/31 09:13