

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. $\sigma_{\text{eqn_1_tension}}$. 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 .

$$\frac{N_d}{A_{\text{ef}}} \leq f_{t,0,\text{CLT,net,d}} = \frac{k_{\text{mod}} \cdot f_{t,0,\text{CLT,net,k}}}{\gamma_M} = k_{\text{sys,t,0}} \cdot \frac{k_{\text{mod}} \cdot f_{t,0,\text{I,k}}}{\gamma_M}$$



Bild mit Spannungsverlauf

From:

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

Permanent link:

https://www.ihbv.at/wiki/doku.php?id=clt:design:plate_loaded_in_plane:tension&rev=1483521682 

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

Printed on 2025/11/01 05:41