

## II-195 内部跳水について

早稲田大学 大学院 学生員 鷺見 元宏  
 早稲田大学理工学部 正員 吉川 秀夫  
 東洋大学 工学部 正員 福井 吉孝

### 1. まえがき

岩崎<sup>1)</sup>らの研究が指摘している様に、開水路跳水と内部跳水とは類似している点が多い。(かしながら、内部跳水においては非流動層から流動層への混入が存在するという点で異なっている。本研究では、内部跳水全域にわたる総混入量を連行流量と定義する。この連行流量は、実験的には全体の流量の80%以上になる場合も存在し、内部跳水における無視できない現象である。

エネルギーの面から考えると、開水路跳水におけるエネルギー損失は最終的には熱に変換され外部へ逃げてしまう。(かし、内部跳水では、流体の持つエネルギーの一部が二層間での連行に使用され、結果的に混合によるポテンシャルエネルギーの増加と静止していた流体を加速する事により運動エネルギーに変換される。この様にエネルギー収支の点からも、通常の開水路跳水と内部跳水とではかなり異なっている。本研究は早川<sup>2)</sup>、中村<sup>3)</sup>、加藤<sup>4)</sup>らの研究を参考にし、連行流量について運動量の関係、界面に発生するまき渦、エネルギー損失に注目して考察を試みたものである。

### 2. 実験概要

アクリル樹脂製の巾7cm長さ2m高さ50cmの開水路を用い、下層流で実験を行った。ポンプで一定流量の塩水を供給しサイホンで排水した。連行流量を補うために水面直下から一様に淡水を供給し、余分な淡水は桶を設けオバーフローさせて排水した。そのため全体水深は常に47cmに保てられた。下流側条件の違いにより、完全内部跳水とモギリ内部跳水が生じ、本実験ではRun 3, 5, 7がモギリ内部跳水である。本論文の図中でflagの付いたプロットはモギリ内部跳水を示している。なお、連行流量は内部跳水前後の塩分濃度の薄まり度合から算出し、界面の高さは染料を用いて目視により決定した。

### 3. 共役水深と運動量の関係

連行流量を仮定した場合の運動量の保存則を考える。上層における運動量が無視できる程度に上層水深が大きいとする。体積の連続、密度の連続、運動量の連続は以下の様になる。

$$q_1 + \Delta q = q_2 \quad \dots (1)$$

$$\rho_1 q_1 + \rho_0 \Delta q = \rho_2 q_2 \quad \dots (2)$$

$$\rho_2 \frac{q_2^2}{h_2} - \rho_1 \frac{q_1^2}{h_1} = \frac{\rho_1 - \rho_0}{2} g h_1^2 - \frac{\rho_2 - \rho_0}{2} g h_2^2 \quad \dots (3)$$

(1), (2), (3)より  $\rho_2$  と  $q_2$  を消去すると、

$$\left(\frac{h_2}{h_1}\right)^3 - \left(2F_{il}^2 + 1\right)\left(1 + \frac{\Delta q}{q_1}\right)\left(\frac{h_2}{h_1}\right) + 2\left(1 + \frac{\Delta q}{q_1} - \varepsilon_1 \frac{\Delta q}{q_1}\right)\left(1 + \frac{\Delta q}{q_1}\right)^2 F_{il}^2 = 0 \quad \dots (4)$$

$$\therefore \varepsilon_1 = \frac{\rho_1 - \rho_0}{\rho_1} \quad F_{il}^2 = \frac{q_1^2}{\varepsilon_1 g h_1^3} \quad \dots (4)$$

(4)式において  $\Delta q = 0$  とすると、開水路跳水と同様の

$$\frac{h_2}{h_1} = \frac{1}{2} \left( -1 + \sqrt{1 + 8F_{il}^2} \right) \quad \dots (5)$$

の解を得る。

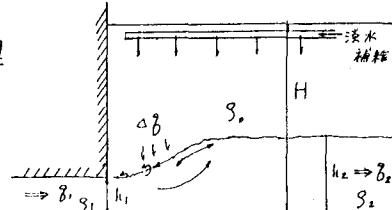


Fig 1 説明図

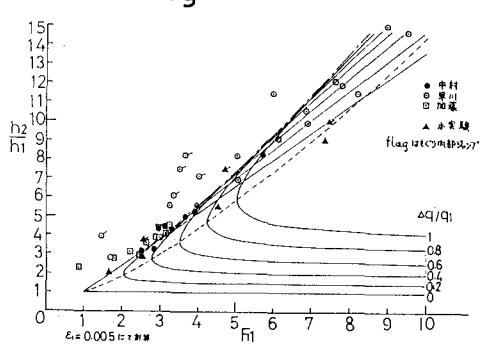


Fig 2 内部フルード数と共役水深

(4)の3次方程式は、

$$-4\left(\frac{1}{3}(2F_{ii}^2+1)(1+\frac{\Delta q}{q_1})\right)^3 + 2\left(1+\frac{\Delta q}{q_1}-\varepsilon_i \frac{\Delta q}{q_1}\right)(1+\frac{\Delta q}{q_1})^2 F_{ii}^2 < 0$$

の時3実解を持ち、それが負解、常流解、射流解に対応する。

$$(h_2/h_1)_I = -2\alpha \cos \theta_0$$

: 負解 --- (6, a)

$$(h_2/h_1)_{II} = -2\alpha \cos(\theta_0 + 2/3\pi)$$

: 常流解 --- (6, b)

$$(h_2/h_1)_{III} = -2\alpha \cos(\theta_0 + 4/3\pi)$$

: 射流解 --- (6, c)

$$\text{ただし } \alpha = \sqrt{S(2F_{ii}^2+1)(1+\frac{\Delta q}{q_1})}$$

$$\theta_0 = \frac{1}{3} \cos^{-1} \frac{(1+\frac{\Delta q}{q_1}-\varepsilon_i \frac{\Delta q}{q_1})(1+\frac{\Delta q}{q_1})^2 F_{ii}^2}{\sqrt{S(2F_{ii}^2+1)}^3}$$

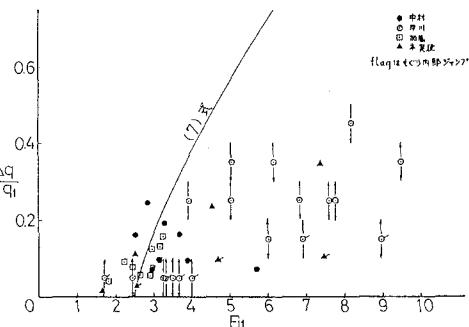


Fig 3 内部フリード数と運行流量

である。Fig 2 に (6, b) 式と (6, c) 式の曲線と実験結果を示す。Fig 3 には  $F_{ii}$  と  $\Delta q/q_1$  の関係を示す。Fig 3 の曲線は Fig 2 の包絡線を与える  $\Delta q/q_1$  の値で、 $\varepsilon_i \rightarrow 0$  とした時は、 $\Delta q/q_1 = -1 + (2F_{ii}^2+1)/F_{ii}^{4/3}$  --- (7) となる。なお (6, b) の常流解と実験値は比較的よく一致する。

#### 4. 界面に生じるまき漏とエネルギー損失、運行流量

運動量方程式では運行流量を仮定する以外に方法がない。そこで運行流量を何らかの方法で予測する必要がある。内部跳水先端に発生するまき漏とエネルギー損失、運行流量が関係あると考えて、まき漏に注目してみる。Fig 4 にレイノルズ数とストロハル数の関係を示す。まき漏の発生周期は界面の密度変動のスペクトルとビデオからの読み取りを併用した。RUN 6, 7 ではビデオから読み取った周期以外にその約1/2の周期がスペクトルより読み取れた。この現象が共鳴現象であるのか、またそれを小さくしたためか  $F_{ii}$  によるものは不明である。Fig 4 でストロハル数の小さな方がビデオから読み取った値である。RUN 6, 7 で大きい方の値を採用するならば、

ストロハル数は 0.3~0.45 でほぼ一定になると思われる。次にビデオより漏の間隔  $b$  と漏の進行速度  $V_r$  を読み取り、かなり大胆ではあるが、カルマン漏の循環の式  $I = 2\sqrt{2}bV_r$  に代入して循環  $I$  を計算して。Fig 5 に  $I$  とエネルギー損失の関係を示す。エネルギーは、 $E_1 = P_0 q_1^3 / 2h_1^2 + (P_1 - P_0) g h_1 q_1$ ,  $E_2 = P_2 q_2^3 / 2h_2^2 + (P_2 - P_0) g h_2 q_2$ ,  $4E = E_1 - E_2$  として計算して。 $I$  とエネルギー損失の間に正の相関があるようである。Fig 6 に  $\Delta E/E_1$  と  $\Delta q/q_1$  の関係を示す。もぐり内部跳水については

かぶり部分の密度の流体が運行されると考えて修正して。すなわち、 $\Delta q/q_1 = (P_1 - P_0)/(P_2 - P_0)$ ;  $P_0'$

はかぶり部分の密度である。同図から、エネルギー損失と運行流量  $\Delta E/E_1$  の間に密接な関係があるものとうかがわれる。

#### 参考文献

1) 岩崎: インターナルジャンプの運動スペクトルに関する研究、1971. 海岸講演会

2) N. HAYAKAWA: Mixing Induced by an Internal Hydraulic Jump, 1972. Water Resources Bulletin

3) 中村: 室内成層流の内部跳水、1978. 海岸講演会

4) 加藤: 混合流体の跳水と混入について、1973. 農業土木試験所

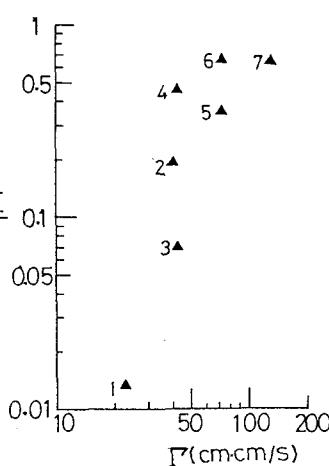


Fig 5 循環  $I$  とエネルギー損失

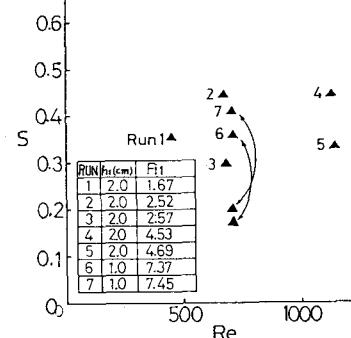


Fig 4 レイノルズ数とストロハル数

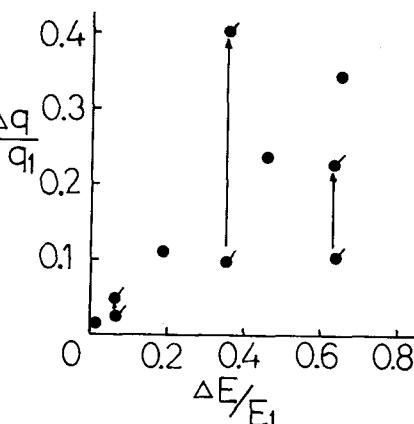


Fig 6 エネルギー損失と運行流量