

鋪装を考慮した鋼板。有限フーリエ法による
三次元弾性解析

北見工業大学 正量 大島 俊之
北大工学部 正量 能町 順

1. 考え方

近年、鋼床板橋梁の架設台の増加とともに、鋼床板上に施工されるアスファルト舗装の変形挙動、破壊の問題が重要となりつつある。しかし、アスファルト混合物そのものの材料力学的研究は発展途上にあり、舗装と鋼床板の一体構造としての力学解析のための舗装の変形定数(弹性俢数など)の決定はまだない(問題となる)。本論文では舗装と鋼板の一体構造を解析するため、舗装の応力ひずみ関係式に粘弹性の関係を用いて、有限フーリエ法により、基礎式を導き、これで有限フーリエ変換と有限フーリエ定積分変換(離散型フーリエ変換)を用いて、各経過時間ごとの変形経過を計算した。

2. 粘弹性フーリエ要素関係式¹⁾

舗装の応力ひずみの関係式は図1のようなモデルにより、緩和弾性率を用いて次のようには表わされるとする。^{3), 4)}

$$\begin{bmatrix} \sigma_x \\ \sigma_y \\ \sigma_z \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} K + \frac{4}{3}G & K - \frac{2}{3}G & K - \frac{2}{3}G \\ K - \frac{2}{3}G & K + \frac{4}{3}G & K - \frac{2}{3}G \\ K - \frac{2}{3}G & K - \frac{2}{3}G & K + \frac{4}{3}G \end{bmatrix} \begin{bmatrix} \varepsilon_x \\ \varepsilon_y \\ \varepsilon_z \end{bmatrix} \quad (1)$$

$$\begin{bmatrix} T_{yy} \\ T_{zx} \\ T_{xy} \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} G & 0 & 0 \\ 0 & G & 0 \\ 0 & 0 & G \end{bmatrix} \begin{bmatrix} \delta_{yy} \\ \delta_{zx} \\ \delta_{xy} \end{bmatrix} \quad (2)$$

$$= 2u \quad K = K_0 + K_1 e^{-\alpha_K t} + K_2 e^{-\beta_K t} \quad (3)$$

$$G = G_0 + G_1 e^{-\alpha_G t} + G_2 e^{-\beta_G t}$$

係数 $K_0, K_1, K_2, G_0, G_1, G_2, \alpha_K, \alpha_G, \beta_K, \beta_G$ は実験 $I = F$ と対応される値である。 t は時間。

応力 σ とひずみ ε の関係式

$$\frac{\partial \sigma_x}{\partial x} + \frac{\partial \tau_{xy}}{\partial y} + \frac{\partial \tau_{xz}}{\partial z} = 0 \quad (4), \quad \frac{\partial \tau_{xy}}{\partial x} + \frac{\partial \sigma_y}{\partial y} + \frac{\partial \tau_{yz}}{\partial z} = 0 \quad (5) \quad \frac{\partial \tau_{xz}}{\partial x} + \frac{\partial \tau_{yz}}{\partial y} + \frac{\partial \sigma_z}{\partial z} = 0 \quad (6)$$

次に図2のようないすみ要素について、変位を要素内ひずみで直線化以後定式化、Galerkin法により、試験関数を乗じて、それと軸、各節点の力を置きの関係式を x, y, z 方向に求めることとする。¹⁾

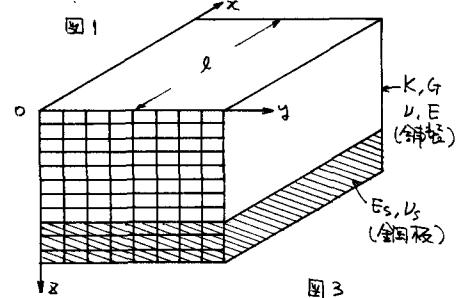
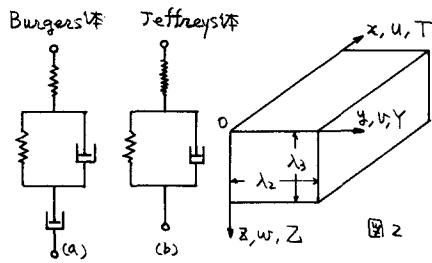
これは、関係式を図3の各要素に用いることにより、次のような微分差分基礎方程式を得るこができる。

$$\frac{\lambda_2 \lambda_3}{36} (K + \frac{4}{3}G) (\Delta_y^2 \Delta_z^2 \ddot{U}_{y-1,z-1} + 6 \Delta_y^2 \ddot{U}_{y-1,z} + 6 \Delta_z^2 \ddot{U}_{y,z-1} + 36 \ddot{U}_{yz}) + \frac{G \lambda_3}{6 \lambda_2} \Delta_y (\Delta_z^2 U_{y-1,z-1} + 6 U_{y-1,z}) + \frac{G \lambda_2}{6 \lambda_3} \Delta_z (\Delta_y^2 U_{y-1,z-1} + 6 U_{y,z-1}) + \frac{\lambda_3}{12} (K + \frac{1}{3}G) \Delta_y (\Delta_z^2 V_{y-1,z-1} + 6 V_{y-1,z}) + \frac{\lambda_2}{12} (K + \frac{1}{3}G) \Delta_z (\Delta_y^2 V_{y-1,z-1} + 6 V_{y,z-1}) = 0 \quad (7)$$

$$G \frac{\lambda_2 \lambda_3}{36} (\Delta_y^2 \Delta_z^2 \ddot{U}_{y-1,z-1} + 6 \Delta_y^2 \ddot{U}_{y-1,z} + 6 \Delta_z^2 \ddot{U}_{y,z-1} + 36 \ddot{U}_{yz}) + \frac{\lambda_3}{12} (K + \frac{1}{3}G) \Delta_y (\Delta_z^2 \dot{U}_{y-1,z} + 6 \dot{U}_{yz}) + \frac{1}{4} (K + \frac{1}{3}G) \Delta_y \Delta_z W_{yz} + \frac{\lambda_2}{6 \lambda_3} (K + \frac{4}{3}G) \Delta_z (\Delta_y^2 V_{y-1,z-1} + 6 V_{y-1,z}) + \frac{\lambda_3}{6 \lambda_2} \Delta_z^2 (\Delta_y V_{y-1,z-1} + 6 V_{y,z-1}) = 0 \quad (8)$$

$$G \frac{\lambda_2 \lambda_3}{36} (\Delta_y^2 \Delta_z^2 \ddot{U}_{y-1,z-1} + 6 \Delta_y^2 \ddot{U}_{y-1,z} + 6 \Delta_z^2 \ddot{U}_{y,z-1} + 36 \ddot{U}_{yz}) + \frac{\lambda_2}{12} (K + \frac{1}{3}G) \Delta_z (\Delta_y \dot{U}_{y-1,z} + 6 \dot{U}_{yz}) + \frac{1}{4} (K + \frac{1}{3}G) \Delta_y \Delta_z V_{yz} + \frac{\lambda_2}{6 \lambda_3} (K + \frac{4}{3}G) \Delta_z^2 (\Delta_y W_{y-1,z-1} + 6 W_{y,z-1}) + \frac{G \lambda_3}{6 \lambda_2} \Delta_y (\Delta_z^2 W_{y-1,z-1} + 6 W_{y,z-1}) = 0 \quad (9)$$

$$\text{左端 } f = \frac{\partial f}{\partial x}, \quad \Delta^2 f(x-1) = f(x+1) - 2f(x) + f(x-1), \quad \Delta f(x) = f(x+1) - f(x-1)$$



3. 境界条件とFWI粘弹性解.

両端単純支持とし、層の上下自由面、及び舗装-鋼板の境界面に沿う4要素の接線に沿う力は0であり、次のよう表現される。

$$\text{上下自由面に沿う (y=0, A)}: \sum_{i=1}^3 T_{Y_i(0)}(x, t) = 0, \sum_{i=1}^3 Y_{Y_i(0)}(x, t) = 0, \sum_{i=1}^3 Z_{Y_i(0)}(x, t) = (P_0) - (10)$$

境界面に沿う (y=r) :

$$\sum_{i=1}^3 T_{Y_i r}(x, t) + \sum_{i=1}^3 T_{Y_r i}(x, t) = 0, \sum_{i=1}^3 Y_{Y_i r}(x, t) + \sum_{i=1}^3 Y_{Y_r i}(x, t) = 0, \sum_{i=1}^3 Z_{Y_i r}(x, t) + \sum_{i=1}^3 Z_{Y_r i}(x, t) = 0 \quad (11)$$

以上の境界条件を満足するよう、(3)式を用いて各時刻tにおける各点の変位を求めることが出来る。

本論文では、x方向に平行して離散型 Fourier 変換があり、有限 Fourier 变换と差分変換²⁾を用いて取り、4次元数値、したがって少ない計算時間で粘弹性解を求めることが出来る。

4. 数値計算例.

図4のように構造に沿って以下のようないくつかの数値により計算した結果を、荷重が中央の反力を、及FWI荷重と軸方向歪み時間変化につれて図5及び図6に示す。

$$E_S = 2.1 \times 10^6 \text{ kg/cm}^2, \nu_S = 0.3, K_0 = 2.0 \times 10^3 \text{ kg/cm}^2, \\ K_1 = 2.0 \times 10^3 \text{ kg/cm}^2, K_2 = 1.0 \times 10^3 \text{ kg/cm}^2, \alpha_K = 0.3 \text{ day}^{-1}, \\ \beta_K = 0.1 \text{ day}^{-1}, G_0 = 0.8 \times 10^3 \text{ kg/cm}^2, G_1 = 0.6 \times 10^3 \text{ kg/cm}^2, \\ G_2 = 0.18 \times 10^3 \text{ kg/cm}^2, \alpha_G = 0.3 \text{ day}^{-1}, \beta_G = 0.1 \text{ day}^{-1}, \\ \lambda_1 = 5 \text{ cm}, \lambda_2 = 3.75 \text{ cm}, l = 3 \text{ m}, P_0 = 8 \text{ kg/cm}^2, \\ C = 20 \text{ cm}, d = 30 \text{ cm}, 錯数 20 個。n = r = 8.$$

以上より、時間経過するにつれて、舗装の弾性剛性と鋼板の剛性による車の軸方向歪みが減少していくことがわかる。

5. あわせ語.

舗装上の舗装の変形挙動を力学的に取扱うには、
1)荷重の動的移動荷重であると、2)舗装体は車両の
走行速度(ひずみ速度)、温度=より変形が著しくなること
3)舗装体内の温度分布の一様化と4)舗装の車両
に対する慣性、慣性力による車の運動は非常に困難
である。本論文では舗装体をもつて力学的挙動
は切板理論などではなくわざと計算をするのが、舗装と
車の一体構造の解剖を意図して行なったものである。

参考文献

- 1) S.G.Nomachi, T.Ohshima: Theoretical and Applied Mechanics, Vol.24, 1974.
- 2) S.G.Nomachi, K.G.Matsuoka: 同上, Vol.20, 1970.
- 3) W.Fliegge: Viscoelasticity,邦訳 粘弹性学, 塔風館, 1973.
- 4) M.Reiner: 山田,柳沢訳, じきのり基礎理論, ヨコハマ社, 1968.
- 5) 山田嘉昭著: マトリックス法材料力学 及FWI, 強性・粘弹性, 塔風館, 1970, 1972.
- 6) 色部誠他: 土木学会論文報告集, 第213号, 第214号, 1973.
- 7) 菅原照雄他: 土木学会論文報告集 第210号, 第221号, 第239号, 1973, 1974, 1975.
- 8) 田中豊喜: 第3回マトリックス構造解法講演論文集, 1969.

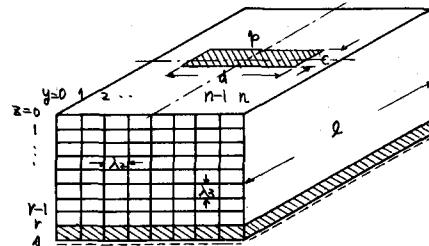


図4.

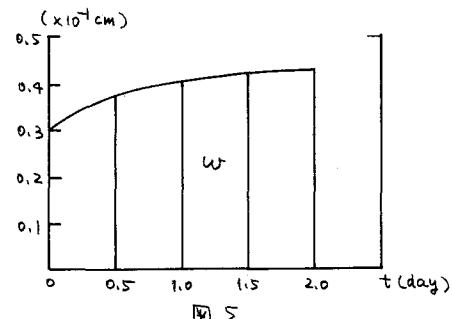


図5

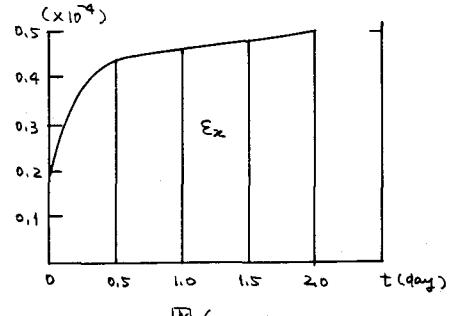


図6