

建設省 正会員 西川和広  
 東京工業大学 正会員 三木千寿  
 東京工業大学 学生員 ドアン、タン、ビン

### 1. はじめに

疲れきれつの先端には塑性ひずみ領域が存在することや、きれつの開口位置が応力比によって異なることなどから、その進展挙動に強い履歴現象が生じる。本研究は鉄道橋部材が受けるような図-1に示すごとき変動応力下での疲れきれつ進展速度を予測する方法を、きれつ先端の開閉挙動に基づいて考察したものである。

### 2. 試験方法

図-2に用いた試験本の形状および寸法を示す。仮試験材は溶接構造用鋼材SM50Aと、調質性増強鋼HT80である。疲れ試験機は±5.0cmの電気油圧式疲れ試験機に作り付けた。疲れきれつ長さの測定には実体顕微鏡(6.3~40倍)を用いた。きれつの開閉挙動は試験本体の孔部に取付けたクリップゲージにより検出される変位と荷重とのヒステリシスループ形状から抽出した。荷重波形は正弦波である。

ここで実施した実験は次の三種類である。

- i. 応力拡大係数範囲( $\Delta K$ )と疲れきれつ進展速度( $da/dn$ )との関係および有効応力比( $\sigma$ )を求める実験
- ii. ピーク荷重による履歴現象を調べる実験
- iii. 簡単な変動応力による疲れきれつ進展試験

### 3. 試験結果およびその考察

1) 応力比( $R$ )の影響: 図-3に各応力比毎の $da/dn$ と $\Delta K$ の関係を示す。また図-4は有効応力比 $\sigma$  ( $\sigma = (\sigma_{max} - \sigma_{open}) / \Delta \sigma = (P_{max} - P_{open}) / \Delta P$ ,  $\sigma_{max}$ ,  $P_{max}$ : 最大応力および最大荷重,  $\sigma_{open}$ ,  $P_{open}$ : きれつが完全に開口する時の応力および荷重,  $\Delta \sigma$ ,  $\Delta P$ : 応力範囲および荷重範囲)と応力比 $R$ との関係である。同図中にはElberがAl合金で求めた結果も示した。有効応力拡大係数範囲 $\Delta K_{eff}$  ( $\Delta K_{eff} = \sigma \cdot \Delta K$ )を用いて疲れきれつ進展速度を整理した結果が図-5であり、 $da/dn$ と $\Delta K_{eff}$ との間にはほぼ $R$ に関係なく直線関係が認められる。

2) ピーク荷重の影響: ピーク荷重の後は疲れきれつの進展速度が一時的に速くなると言われている。ここではこの現象は $\sigma$ が変わるために生じると考え、それが連続する期間を $\sigma$ の変化から検討した。図-6はピーク荷重後の $P_{open}$ (縦軸は $P_{open}/P_1$ )の変化を示した例( $R=0, P_2/P_1=2$ )であり、ピーク荷重( $P_2$ )により $P_{open}$ は $P_2$ に対するレベル( $P_2$ で疲れ試験を行なった時の $P_{open}$ )まで引き上げられ、それが長期間(SM50で10回、HT80で10回以上)継続することが明らかであろう。他の $R$ , あるいは $P_2/P_1$ でもその傾向は同様である。

3) 変動応力下での疲れきれつ進展速度の予測: 図-7は上述のピーク荷重後の $P_{open}$ の挙動および有効応力比に基づいて変動応力の取扱いを示したものである。すなわち対象とする部材が受ける応力のうちの最大値によりきれつ開口の応力レベル $\sigma_{open}$ を設定し、それ以上の応力をきれつ進展に有効な応力とある。鉄道橋ではピーク荷重は稀現象で生じるためほぼ一定の大きさであり、またそれが発生する間隔も定かい(ピーク荷重による $P_{open}$ 位置とは異なる期間中)ため、各部材について一定の $\sigma_{open}$ を設定することが可能である。 $da/dn$ と $\Delta K_{eff}$ の関係から以上のごとく求めた有効応力に対する疲れきれつ進展速度が求まり、また有効応力をレンジパ法やピーク法等で処理すれば一列車による、あるいは1日間での疲れきれつ進展長さを計算することができる。

4) 変動応力による疲れきれつ進展試験の結果: 3)での方法の適用性を確認するために図-8に示すような変動応力波形による試験を行ない、疲れきれつ進展速度を測定した。図-9はその結果の例であり、 $\sigma_2$ に対する応力拡大係数範囲 $\Delta K_2$ およびその繰返し数 $n_2$ を基準とした進展速度 $da/dn_2$ で示している。図中1の直線は、

有効応力をピーク法で、2の直線はレンジパ法で処理した場合の予測性成長速度線であり、実験値は両直線の間に位置している。

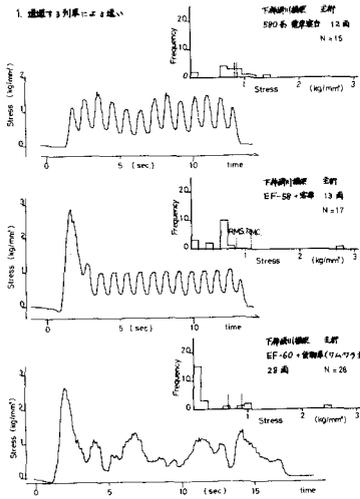


図-1. 鉄道橋における応力波形の例

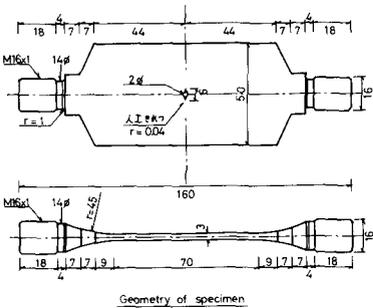


図-2. 試験体の形状と寸法

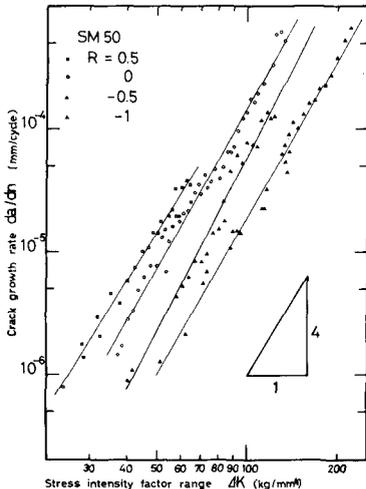


図-3. 種々応力による成長速度 ( $da/dn$ ) と応力強度係数範囲 ( $\Delta K$ )

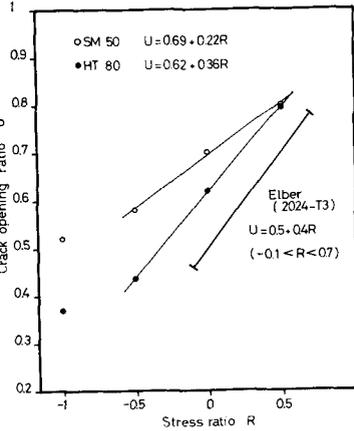


図-4. 有効応力比 (U) と応力強度係数の応力比 (R)

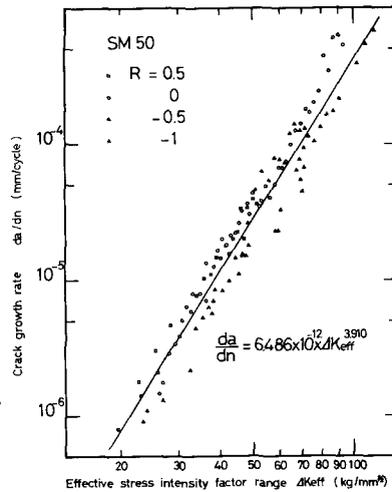


図-5. 有効応力係数範囲による整理

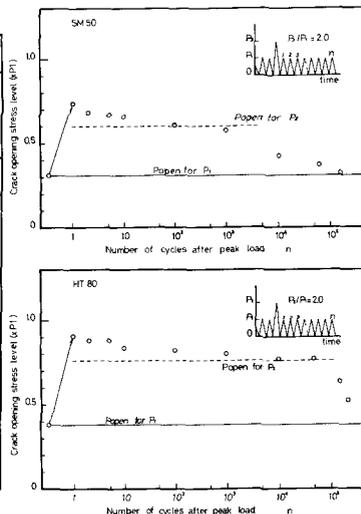


図-6. 応力比による有効開口応力の変化

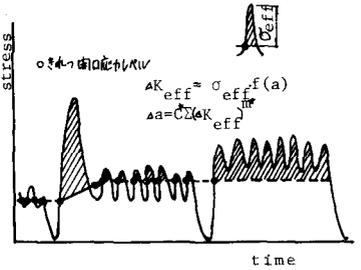


図-7. 有効応力による有効開口応力と有効応力

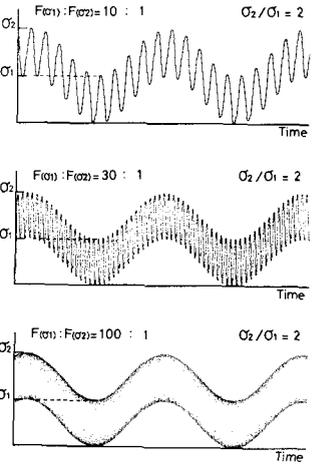


図-8. 試験に用いた変調応力波形

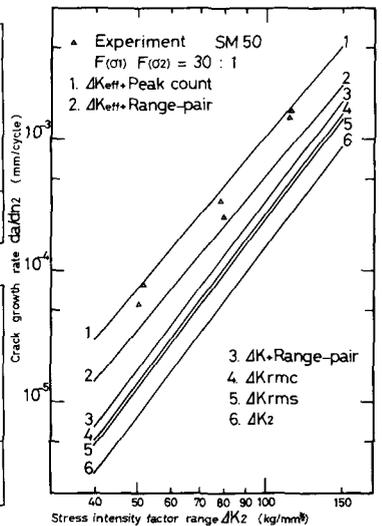


図-9. 変調応力荷重試験の結果