

تأثیر انتخاب معیار شکست در تحلیل تنش و کرنش رویه‌های آسفالتی در مناطق گرمسیر

سید عباس طباطبائی*

دانشکده مهندسی، دانشگاه شهید چمران اهواز

(دریافت مقاله: ۸۴/۹/۱۳ - دریافت نسخه نهایی: ۸۶/۱۰/۹)

چکیده - بررسی طرح‌های ضخامت روسازی بیانگر این است در اکثر روش‌های طرح ضخامت روسازی دو نوع معیار شکست را ملاک ارزیابی قرار می‌دهند. این دو معیار عبارت‌اند از کرنش کششی زیر لایه آسفالتی که موجب ترک می‌شود و کرنش فشاری قائم روی بستری که موجب نشست می‌شود. در این تحقیق پس از تعریف عامل‌های مختلف موثر بر طرح ضخامت، بیش از ۲۱۶ حالت روسازی معرفی شده است و سازه‌ها توسط برنامه فلکس پاس^۱ تحلیل شده‌اند و سپس با انتخاب هریک از معیارهای گفته شده مورد تحلیل قرار گرفته‌اند.

واژگان کلیدی: روسازی، تنش و کرنش، فلکس پاس، گود افتادگی، معیار شکست

Effect of Failure Criteria on Stress and Strain Analysis of Asphalt Pavement in Tropical Areas

S.A. Tabatabaei

Department of Civil Engineering, Shahid Chamran University

Abstract: A review of pavement thickness designs shows that two kinds of failure criteria are used in most cases. They are: 1) The tension strain under the asphalt layer that causes cracking; and 2) the vertical compression strain on the sub-grade that causes deflection. In this study, various factors affecting thickness design are first defined and more than 216 pavement conditions are introduced. Structures are analyzed using the Flex pass program and their strains and stresses are investigated severally by choosing the failure criteria one at a time.

Keywords: Pavement, Stress and Strain, Flex pass, Rutting, Failure Criteria.

* - استادیار

۱- مقدمه

بارگذاری ناشی از حرکت وسایل نقلیه سنگین باعث به وجود آمدن تنش و کرنش بالایی در لایه‌های مختلف روسازی راهها و خیابانها می‌شود. چنانچه مقادیر تنش و کرنش در دماهای بالاتر رویه آسفالتی بیشتر از حد مجاز برای هر یک از لایه‌های روسازی باشد احتمال بروز خرابی در روسازی حتمی است. در شرایط هوای گرم و بار سنگین (ترافیک کند و سنگین) و در مواردی بارهای سبک باعث به وجود آمدن تنشهای موضعی بزرگ در مخلوط آسفالتی می‌شوند. در این شرایط خواص و رفتار رویه‌های آسفالت از نوع ویسکوپلاستیک خواهد بود که در این حالت احتمال گودافتادگی مسیر چرخها که یکی از انواع خرابیهای رایج در مناطق گرمسیر است خواهد بود.

درک نحوه توزیع تنشها و کرنشها در لایه‌های روسازی با انتخاب معیار خرابی روسازی مهمتر جلوه خواهد کرد زیرا در هر معیار، تنش و کرنش در محدوده خاصی بحرانی خواهد بود.

در اکثر روشهای طرح ضخامت روسازی دو معیار برای خرابیهای روسازی در نظر گرفته می‌شود یکی معیار ترک است که در این حالت تغییر مکانهای زیر لایه آسفالتی مد نظر خواهند بود (کرنش کششی). حالت دوم معیار نشست است که در این حالت کرنشها و تنشهای روی بستر بحرانی و تعیین کننده‌اند (کرنش فشاری قائم).

مقادیر و توزیع تنش و کرنش در لایه‌ها به عوامل متعددی چون دما، نحوه بارگذاری، ضخامت روسازی و مقاومت بستر و غیره بستگی دارد که در این تحقیق تاثیر عوامل مختلفی مورد بررسی قرار گرفته است.

۲- مروری بر منابع

رفتار عملکردی آسفالت در مناطق مختلف با توجه به

شرایط آب و هوایی، متفاوت خواهد بود. برای شناخت از مناطق گرمسیر که آسفالت به حداکثر گرما در تابستان خواهد رسید، مطالعات زیادی در بعضی از کشورها برای مرزبندی آب و هوایی مناطق مختلف انجام شده است.

بر حسب دمای متوسط سالیانه هوا، مناطق را به سه منطقه (سردسیر، معتدل و گرمسیر) تقسیم بندی و بر اساس این شاخص نوع قیر مصرفی در این گونه مناطق تعیین و توصیه شده است [۱].

همچنین مطالعات در آمریکا دمای رویه آسفالتی را به سه دسته زیاد، متوسط و کم تفکیک کرده است [۲]. مطالعات انجام شده در ایران نشان می‌دهد که مناطق ایران به ۹ منطقه آب و هوایی تقسیم شده است [۳].

در این مطالعات مشخص شده است که پهناورترین ناحیه آب و هوایی ایران، ناحیه گرم و خشک است که در قسمت داخلی ایران قرار گرفته است [۳].

مطالعات انجام شده در کویت به منظور تعیین توزیع دما در عمقهای مختلف روسازی آسفالتی بیانگر آن است که تاثیر تغییرات اشعه خورشیدی روی دمای روسازی نسبت به تغییرات دمای هوا از اهمیت بیشتری برخوردار است [۴].

همچنین بر اساس تحقیقات انجام شده در ایران نشان می‌دهد که دمای آسفالت به درجه هوا و عمق بستگی دارد. معادله (۱) برای تعیین دمای رویه‌های آسفالتی با توجه به عمق و ساعت معین از روز پیشنهاد شده است [۵].

$$T_{asp} = 1/19 T_{air} - 0/354 H + 20 \quad (1)$$

T_{asp} : دمای رویه آسفالتی

T_{air} : دمای هوا

H: عمق مورد نظر در رویه آسفالتی

این مطالعات بیانگر آن است که دمای ۳۵ درجه سانتیگراد به عنوان دمای مرجع و حداکثر دمای بحرانی رویه‌های آسفالتی ۶۵ درجه سانتی گراد است [۵].

جدول ۱- مشخصات بستر

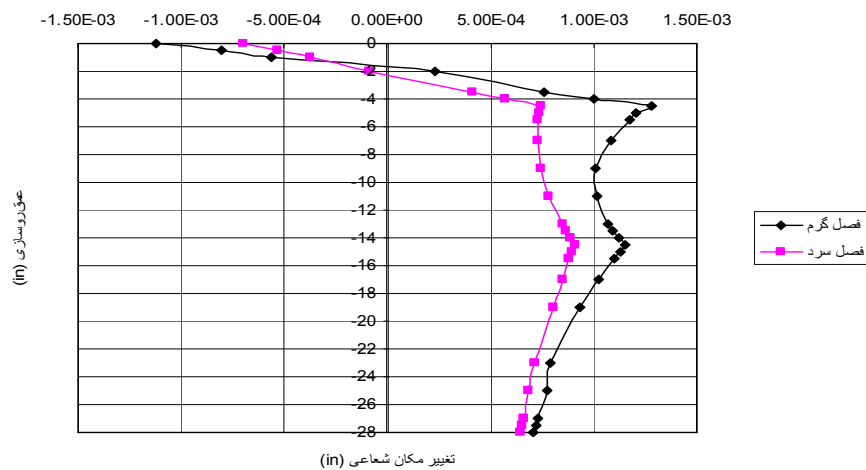
نوع بستر	سی - بی آر	ضریب پواسون
ضعیف	۵۰۰۰	۰/۵
متوسط	۷۵۰۰	۰/۴
قوی	۱۵۰۰۰	۰/۳۵

جدول ۲- انواع ضخامت روسازی (سانتی متر)

لایه	نازک	متوسط	ضخیم
بتن آسفالتی	۱۰	۱۲	۱۵
اساس	۲۰	۲۵	۲۵
زیر اساس	۲۵	۳۵	۴۰

جدول ۳- میزان بارگذاری محور ساده و مرکب

	محور عقب وسایل نقلیه سنگین	محور عقب کامیون دو محوره
محور	محور ۲۰ تن مرکب	محورد منفرد ۱۳ تنی
وزن وارد به هر چرخ (kg)	$20000/8=2500$	$13000/4=3250$
ضریب هم‌ارزی	۰/۳۲۲۵	۶/۴۵۶۶

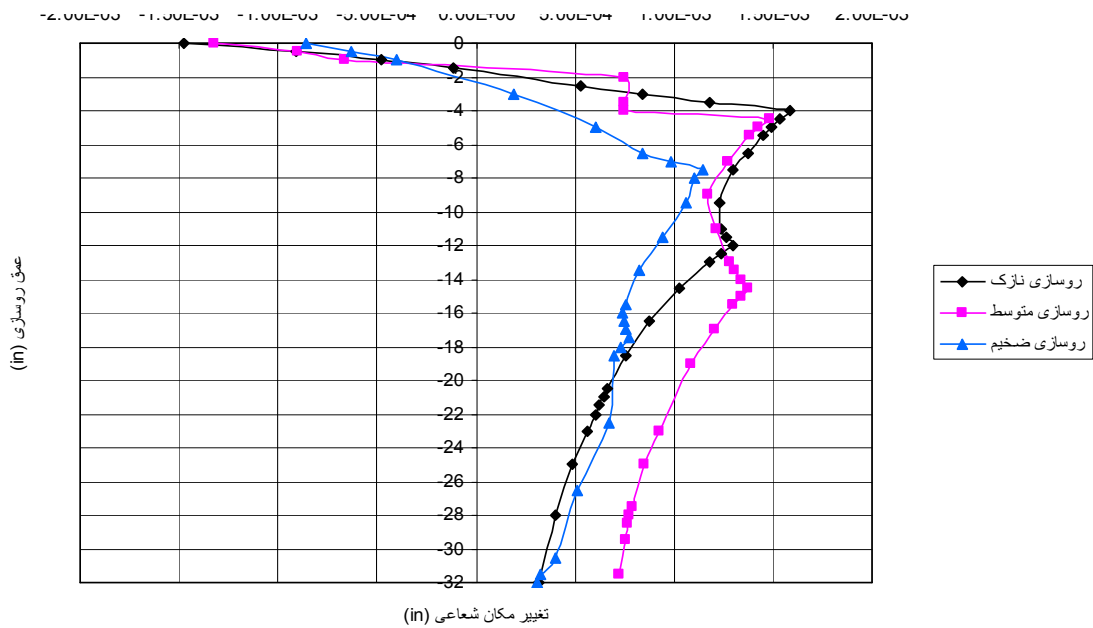


شکل ۱ - مقایسه تغییر مکان شعاعی در فصول سرد و گرم تحت بار محور ۲۰ تنی، بستر قوی و روسازی متوسط

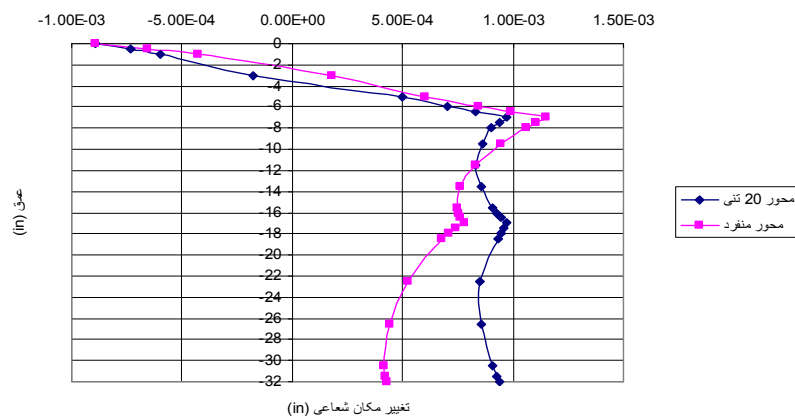
۳-۱-۳- تاثیر نوع بستر سایر عوامل

از نتایج به دست آمده از تحلیل می توان نتیجه گیری کرد که نوع بستر در مقدار تغییر مکان شعاعی ایجاد شده در زیر لایه بتن آسفالتی تاثیر چندانی ندارد اگر معیار خرابی روسازی را

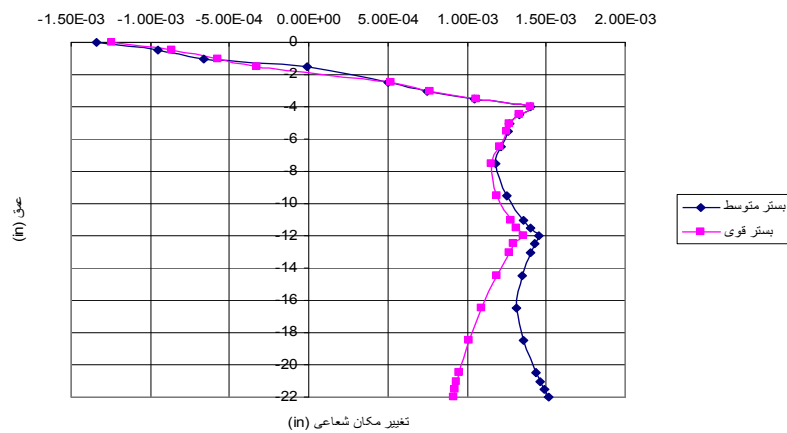
ترک در نظر بگیریم نوع بستر جزو عوامل اساسی و موثر نمی تواند باشد، شکل (۴). در نظر گرفتن کلیه عوامل موثر در تعیین تنش و کرنش روسازی امکانپذیر نیست. در این تحقیق سعی شده عواملی را



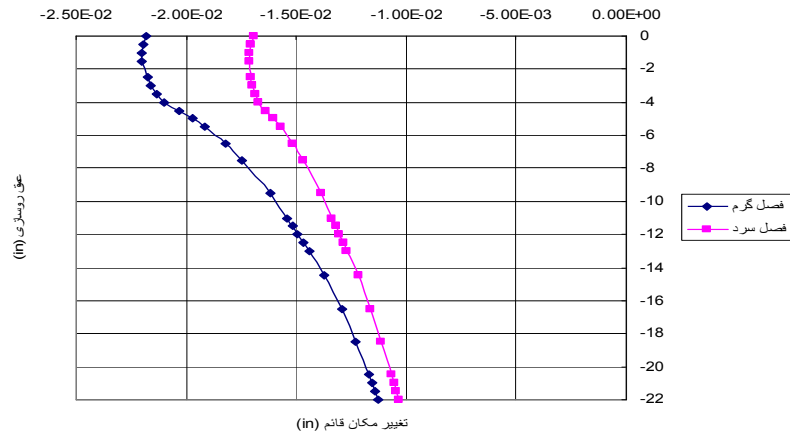
شکل ۲ - مقایسه تغییر مکان شعاعی در انواع ضخامت روسازیها تحت بار محور منفرد، فصل گرم و بستر قوی



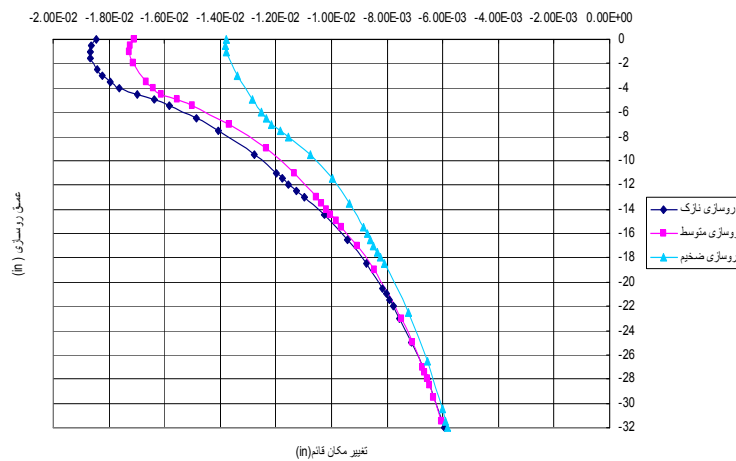
شکل ۳ - مقایسه تغییر مکانهای شعاعی در دو نوع بارگذاری، بستر متوسط، روسازی ضخیم و فصل گرم



شکل ۴ - مقایسه تغییر مکان شعاعی در دو نوع بستر تحت بار محور ۲۰° تنی، فصل گرم و روسازی نازک



شکل ۵ - مقایسه تغییر مکان قائم در فصول سرد و گرم تحت بار محور ۲۰ تنی، بستر متوسط و روسازی نازک



شکل ۶ - مقایسه تغییر مکان قائم در انواع ضخامت روسازها تحت بار محور ۲۰ تنی، فصل گرم و بستر قوی

روسازی با توجه به معیار نشست در ادامه خواهند آمد.

۳-۲-۱- تاثیر دمای روسازی

با توجه به منحنیهای حاصل از تحلیل روسازه توسط برنامه می توان نتیجه گیری کرد که تغییر مکان قائم روی بستر در فصل گرم بیشتر از فصل سرد در مناطق گرمسیر است. لذا مطابق شکل (۵) احتمال نشست در روسازی در فصول گرم بیشتر از فصول سرد خواهد بود.

۳-۲-۲- تاثیر ضخامت روسازی و بارگذاری

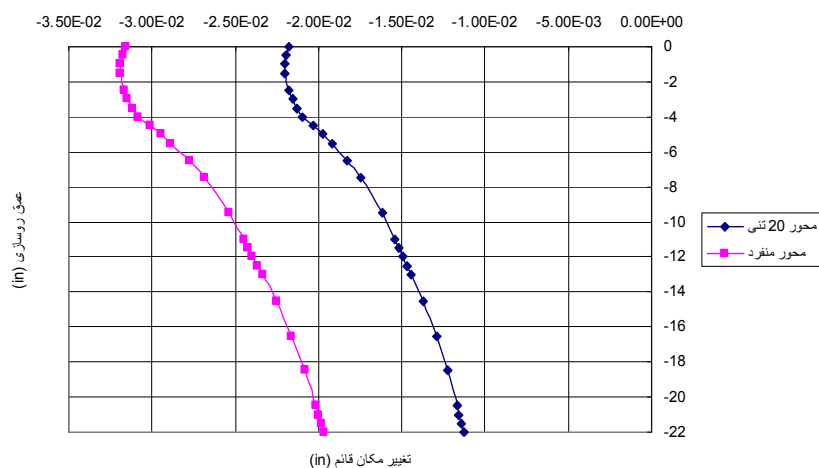
بررسی شکل (۶) نشان می دهد اگر نشست به عنوان

مورد مطالعه قرار دهد که بیشترین تاثیر را در ایجاد تنش و کرنش داشته باشند. همچنین با توجه به محدودیتهای برنامه های نرم افزاری و سایر برنامه های تحلیل روسازی عواملی انتخاب شده اند که امکان مطالعه آنها میسر باشد. تاثیر فضای خالی آسفالت و درصد قیر در این تحقیق ناچیز است.

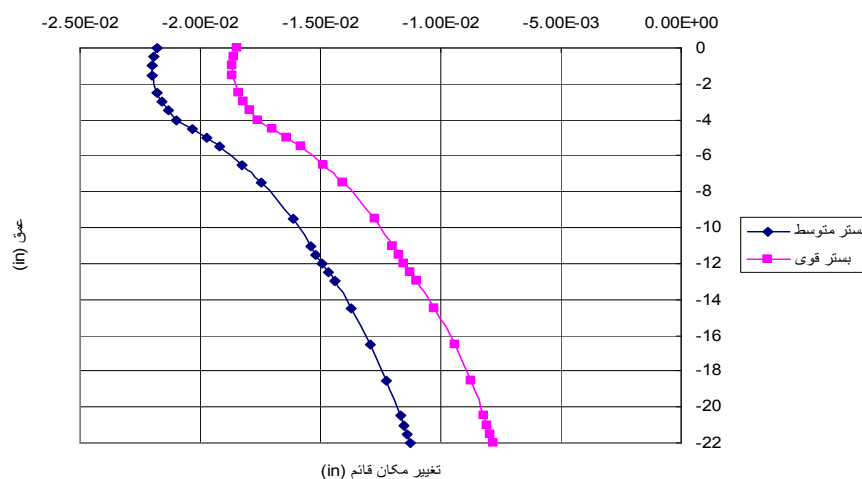
۳-۲-۳- تاثیر انتخاب کرنش قائم به عنوان معیار شکست

روی تحلیل روسازه

درصد افزایش تغییر مکانهای قائم فشاری روی بستر از حد مجاز ابتدا باعث گودافتادگی در بستر و سپس به لایه آسفالتی خواهند شد. بررسی میزان تاثیر عوامل مختلف روی عملکرد



شکل ۷ - مقایسه تغییر مکانهای قائم در دو نوع بارگذاری در حالت، بستر متوسط، روسازی نازک و فصل گرم



شکل ۸ - مقایسه تغییر مکان قائم در دو نوع بستر تحت بار محور ۲۰ تنی، فصل گرم و روسازی نازک

۴- نتیجه گیری

با توجه به تحلیلها و مقایسه‌های انجام شده و با در نظر گرفتن هر دو معیار شکست برای روسازی می توان به نتایج زیر رسید:
 اگر معیار شکست ترک باشد به ترتیب عوامل زیر تاثیرگذار خواهند بود:
 ۱- دما ۲- بارگذاری ۳- ضخامت روسازی در حالی که نوع بستر از اهمیت چندانی برخوردار نیست.
 اگر معیار شکست نشست باشد عوامل زیر به اولویت تاثیرگذار خواهند بود.
 نوع بستر ۲- ضخامت روسازی ۳- دما ۴- بارگذاری

معیار شکست تلفی شود روسازی ضخیم تغییر مکان قائم کمتری در روی بستر از خود نشان می دهد و برعکس روسازی نازک بیشترین تغییر مکان قائم در روی بستر را خواهد داشت. بررسی شکل (۷) نشان می‌دهد که بار محور منفرد جفت چرخ ۱۳ تنی حالت بحرانی دارد و تغییر مکانهای قائم حاصل از این بارگذار بسیار بیشتر از بارگذاری سایر محورهاست.

۳-۲-۳- تاثیر نوع بستر

تغییر مکانهای ایجاد شده در روی بستر در بستر قوی بسیار کمتر از انواع دیگر است مطابق شکل (۸) نوع بستر یک عامل مهم و اساسی و تاثیرگذار است.

1. flex pass

مراجع

1. Vande Loo, P.J., "The Creep Test, a Key Total in Asphalt Mix Desired in the Prediction Rutting," *Proc. Association Asphalt Paving technologists*, 1978.
2. "The Super Pave Specification," Pamphleeter of Strategic Highway Research Program, National Research Council, Washington D.C, 1993.
3. کاووسی، ا.، و طباطبایی، ن.، "بهینه سازی آب و هوایی ایران از نظر روسازی راههای روستایی (پهنه‌بندی مقدماتی)،" معاونت عمران و صنایع روستایی، اداره کل وزارت جهاد سازندگی، ۱۳۷۲.
4. Bissada, Amir. F., "Asphalt Pavement Temperature Related to Kuwait Climate," *ASCE Journal of Transportation*, PP. 71-85, 1994.
5. طباطبایی، س.ع.، "طرح ضخامت لایه آسفالت در مناطق گرمسیر بر اساس مقاومت مخلوط آسفالتی در برابر تغییر شکل دائم،" پایان نامه دکتری، دانشگاه علم و صنعت، ۱۳۸۰.
6. Molenaar A. A. A, Houben, L. J. M., and Alemgena A. A., "Estimation of Maximum Strain in Road Bases for Pavement Performance Predictions," In Paulo Pereira and Fernando Branco (Eds.), *Maintenance and rehabilitation of pavements and technological control* PP. 199-206, 2003.
7. Akbut, H. Aslantas, K., "Finite Element Analysis of Stress Distribution on Bituminous Pavement and Failure Mechanism," *Materials and Design*, Vol. 26, PP. 383-387, 2005.