KAWASAKI STEEL GIHO Vol.8 (1976) No.1

Development of New Steel Road Deck

•	(Teruyuki Nakanishi)	 (Yutaka Machida)	 (Makoto
Saito) ⁻	' (Suetomi Inoue)'	 (Shigeru Okata)	
:			
		СТ	

Synopsis :

Kawasaki Steel Corp. has developed the new steel road deck with such features as follows: (1) Skidding resistance between automobile tires and road surface is comparable with asphalt road. The excellent skidding resistance is derived from small square projections formed on the flange surface of H-shapes by special work roll of universal mill. (2) Running noises of automobiles are a little more than those on asphalt road, but somewhat less than those on usual steel road decks.(3) Being constructed with welded H-shapes and split tees, the deck has less unit weight and higher strength than the design load according to the specifications for high way bridges.

(c)JFE Steel Corporation, 2003

UDC 625.874:669.14-423.1 621.771.261-423.1-44:625.095:531.44

	p. S. I.	، ، ، ، ، · · · · · · · · · · · · · · ·	fanne	ι
1				
ر ب	рл			
	b			
· 1				
·-				

Development of New Steel Road Deck



Synopsis :

۶

- Kawasaki Steel Corp. has developed the new steel road deck with such features as follows :
- (1) Skidding resistance between automobile tires and road surface is comparable with asphalt road.

<u>.</u>	
- <u>1955-</u> 0	
······································	•
-	
) <u>.</u>	
· ·	
<u>n</u>	
<u> </u>	
ĥ I	
1.1	
•	
].h:	
ίι . ≖ .	
n	
	-
	£

æ

	Vol. 8 No. 1	新しい程.」	1.板の開発 81
	板の表面そのものを改善し 匹敵するようなすべり摩擦 い。また車輌走行時の騒音	係数をもたせればよ 発生が,在来の道路	詳細は Fig. 1 に示 す よ う に, 突 起 付 H 形 鋼 H-190×197×5×7とこれを切断した CT 形鋼を 基本とし,中間に板厚 9mm の横リブを3ヶ所配
· · · · ·			
1 7			
<u>k</u>			
,- <u> </u>			
· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·			
1			
۰ 			
ЪĘ			
÷			
,			
-			
•			
•			
. Pas	1 a 2 a 2 a 2 a 2 a 2 a 2 a 2 a 2 a 2 a	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	· ., .

T

荷重,くり返し荷重に対しても十分な安全性をそ なえている。組立,溶接ともに容易な構造となっ ているが,加工において横リブの溶接は特に入念 に行うことが肝要である。



<u></u> به وال	
terret and terre	
· · · · ·	
•	
· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	
ु.स्ती	
, 	
ł	
· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	
· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	
e <u>tiz-</u>	
	
,	
· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	
2	
talai	
· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	
-	
·	
••	
· ·	
* - <u>a</u>	- <u>jam-</u>

Vol.	8	No.	1
1011	· •	110.	

イヤをせん断変形させることによる摩擦が支配的

であり、湿潤状能で摩擦症れ<u>が低下すスの(トール</u>

έμει , π αντική μ	
· · ·	
τ	
· f	
_ <u>a</u>	
₹ A	
^{الس} ان <u>مع</u>	
Et _e v	
••	
i	
1 · · •	
· ,	
д д	
at the second	
, <i>·</i>	
· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	
· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	
<i>I.</i>	
77	
<u>7</u>	
/* ,	
u	

•
X.A

.....

川 崎 製 鉄 技 報

January 1976

• : ·	· <u>من معنی من </u>	·
, <u> </u>		
_		
; 		
<u>,</u>		
	2 2	
,		
=		
-		
1		
l <u>/</u>		
-		
-		
1		
		がある。
Ψ.	た上注大影響は「京桃的には外のとちに来るため」 (1	\= Ⅲ即の宿様よけをにたいずすがみいよいを
<u> </u>		
- <i>U</i>		
4		
1		
<u> </u>		
r		
· • •		

	Vol. 8 No. 1		新しい覆す	板の開発		85
-	Fig. 6 に示す。			× 長さ50cm) に衝撃	《荷重の影響を考慮し" □	
۱ (<u>هالا</u> ۱	w – .	<u></u>				·
۲ <u>ـــــ</u>						
- 						
*, 						
ł	1					
· · · · ·						
	, <u></u>					
<u> </u>	- ,	;		<u>بر میں میں اور اور اور اور اور اور اور اور اور اور</u>	<u></u> ?	
	- <u></u>					
r 1	<u>ور</u>					
⊊. ≆/						
, '}=						
3				4		
:						
ــــد ه در 						
• >	<u>л.</u>	<u> </u>				
<u></u>	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·					
						р.

n	~
ĸ	C3

5	*		
773	and a second		
Per .			
		<u> </u>	
<u> </u>			
V2			
· *			
î v			
. (====================================			
-			
<u> </u>	,		
5			
· · · —			
	·		
1			
,			
· /.			
1			
<u>.</u> د			
· •			
G <u></u>			
,			
,			
,, 			
, 			
,, 			
· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	では Fig. 1 のように支間中央、支間V 震忽の	変位を測定した	
	では Fig. 1 のように支間中央,支間¼,端部の	変位を測定した。	
	5ヶ所, Type-2B は支間中央, 端部の3ヶ所に		
	5ヶ所, Type-2B は支間中央, 端部の3ヶ所に	変位を測定した。 5·1·2 試験結果	
	5 ケ所, Type-2B は支間中央, 端部の 3 ヶ所に 設けた。試験体の支間 l は 1.9 m である。	5·1·2 試験結果	
· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	5ヶ所, Type-2B は支間中央, 端部の3ヶ所に		
· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	5 ケ所, Type-2B は支間中央, 端部の 3 ヶ所に 設けた。試験体の支間 l は 1.9 m である。	5·1·2 試験結果	
· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	5 ケ所, Type-2B は支間中央, 端部の 3 ヶ所に 設けた。試験体の支間 l は 1.9 m である。	5·1·2 試験結果	
	5 ケ所, Type-2B は支間中央, 端部の 3 ヶ所に 設けた。試験体の支間 l は 1.9 m である。	5·1·2 試験結果	
	5 ケ所, Type-2B は支間中央, 端部の 3 ヶ所に 設けた。試験体の支間 l は 1.9 m である。	5·1·2 試験結果	
	5ヶ所, Type-2B は支間中央, 端部の3ヶ所に 設けた。試験体の支間 / は 1.9 m である。	5·1·2 試験結果	
	5ヶ所, Type-2B は支間中央, 端部の3ヶ所に 設けた。試験体の支間 / は 1.9 m である。	5·1·2 試験結果	
	5ヶ所, Type-2B は支間中央, 端部の3ヶ所に 設けた。試験体の支間 / は 1.9 m である。	5・1・2 試験結果 設計荷重時における覆て板部材の載荷位置ごと	
	5ヶ所, Type-2B は支間中央, 端部の3ヶ所に 設けた。試験体の支間 / は 1.9 m である。	5·1·2 試験結果	
	5 ケ所, Type-2B は支間中央, 端部の3 ヶ所に 設けた。試験体の支間 / は 1.9 mである。 (3) 測定項目: Table 2 に示す荷面サイクルで	5・1・2 試験結果 設計荷重時における薄工板部材の載荷位置ごと の応力を Table 3 に示す。	
	5ヶ所, Type-2B は支間中央, 端部の3ヶ所に 設けた。試験体の支間 / は 1.9 m である。	 5・1・2 試験結果 設計荷重時における第工板部材の載荷位置ごと の応力をTable 3に示す。 道路橋示方書における許容応力は1400kg/cm² 	
	5 ヶ所, Type-2B は支間中央, 端部の3 ヶ所に 設けた。試験体の支間 / は 1.9 m である。 (3) 測定項目: Table 2 に示す荷重サイクルで	5・1・2 試験結果 設計荷重時における薄工板部材の載荷位置ごと の応力を Table 3 に示す。	
	5 ヶ所, Type-2B は支間中央, 端部の3 ヶ所に 設けた。試験体の支間 / は 1.9 m である。 (3) 測定項目: Table 2 に示す荷重サイクルで	 5・1・2 試験結果 設計荷重時における第工板部材の載荷位置ごと の応力をTable 3に示す。 道路橋示方書における許容応力は1400kg/cm² 	
	5 ヶ所, Type-2B は支間中央, 端部の3 ヶ所に 設けた。試験体の支間 / は 1.9 m である。 (3) 測定項目: Table 2 に示す荷重サイクルで	 5・1・2 試験結果 設計荷重時における第工板部材の載荷位置ごと の応力をTable 3に示す。 道路橋示方書における許容応力は1400kg/cm² 	
	5 ヶ所, Type-2B は支間中央, 端部の3 ヶ所に 設けた。試験体の支間 / は 1.9 m である。 (3) 測定項目: Table 2 に示す荷重サイクルで	 5・1・2 試験結果 設計荷重時における第工板部材の載荷位置ごと の応力をTable 3に示す。 道路橋示方書における許容応力は1400kg/cm² 	
	5 ヶ所, Type-2B は支間中央, 端部の3 ヶ所に 設けた。試験体の支間 / は 1.9 m である。 (3) 測定項目: Table 2 に示す荷重サイクルで	 5・1・2 試験結果 設計荷重時における第工板部材の載荷位置ごと の応力をTable 3に示す。 道路橋示方書における許容応力は1400kg/cm² 	
	5 ヶ所, Type-2B は支間中央, 端部の3 ヶ所に 設けた。試験体の支間 / は 1.9 m である。 (3) 測定項目: Table 2 に示す荷重サイクルで	 5・1・2 試験結果 設計荷重時における第工板部材の載荷位置ごと の応力をTable 3に示す。 道路橋示方書における許容応力は1400kg/cm² 	
	5 ヶ所, Type-2B は支間中央, 端部の3 ヶ所に 設けた。試験体の支間 / は 1.9 m である。 (3) 測定項目: Table 2 に示す荷重サイクルで	 5・1・2 試験結果 設計荷重時における第工板部材の載荷位置ごと の応力をTable 3に示す。 道路橋示方書における許容応力は1400kg/cm² 	
	5 ヶ所, Type-2B は支間中央, 端部の3 ヶ所に 設けた。試験体の支間 / は 1.9 m である。 (3) 測定項目: Table 2 に示す荷重サイクルで	 5・1・2 試験結果 設計荷重時における第工板部材の載荷位置ごと の応力をTable 3に示す。 道路橋示方書における許容応力は1400kg/cm² 	

15_Z



с					
		1 -			
-12					
!					
· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·					
· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·					
1		14-14			
a					
1					
· .					
l <u>.</u>					
1					
				<u>-</u>	
	F	_			
<i>د</i> ه 			I		
'	• • • • • • • • • • • • • • • • • • •				
.,	-				
.,					
.,	- <u> </u>	L	 ,		
		L	_		
.,		L	_		
.,		L	_		
		L	-		
.,		L	_ ,		
		L	_ ,		
		L			
		L	A		
		L	n		
		L	•		
	r				
	r				
	r				
	r				
	r				
	r				
	r				
	r				
	r				
	r				
	r				
	r				

88		川崎製鉄技線		January 1976
		5.4.1	試 験 状 況	
-				
fx ,#7				
<u></u>				
<u>من المنابع من المن المن المن المن المن المن المن ا</u>				
- <u>I-</u>				
E				
A				
				<u>-</u> ,
	<u></u> , <u></u>			
	<u>, ka</u> <u>ka</u>			
	<u> </u>			
	<u>, 1</u> , 2 <u>, 1</u> , 2 <u>, 1</u>			

