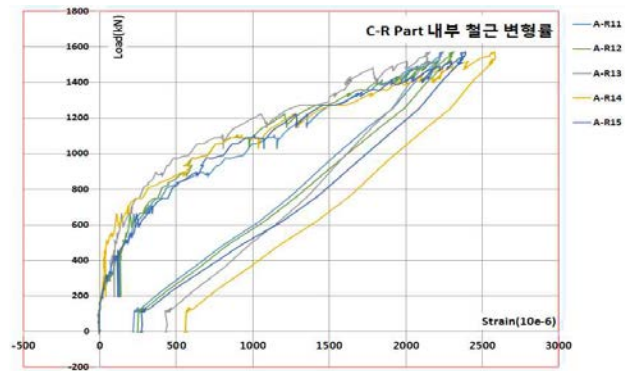
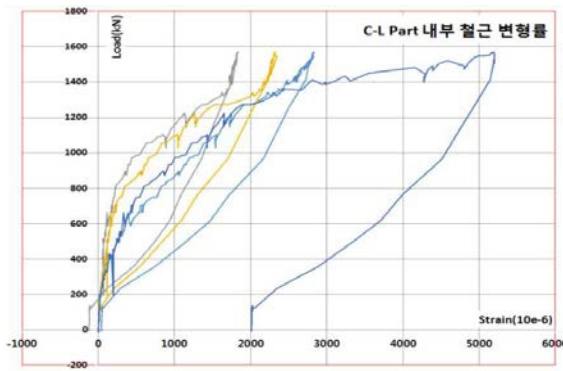


변형률은 최대 크기  $100\mu$ 미만으로 1차년도 연결부(거더&교대) 시험 결과와 비슷하게 우각부 철근에 발생하는 응력은 크지 않은 것으로 나타났다.

(다) 교대 상부 슬래브 내부 철근 변형률 (A-L11~A-L15, A-R11~A-R15)



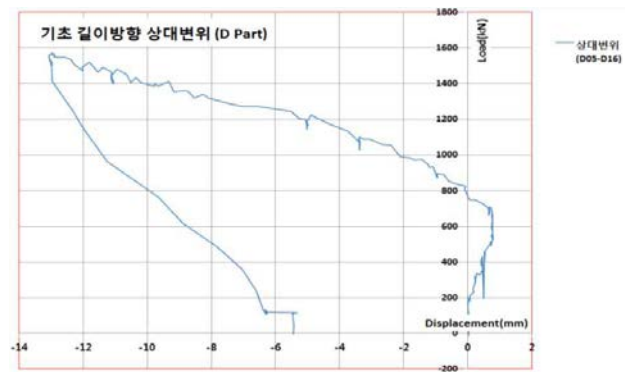
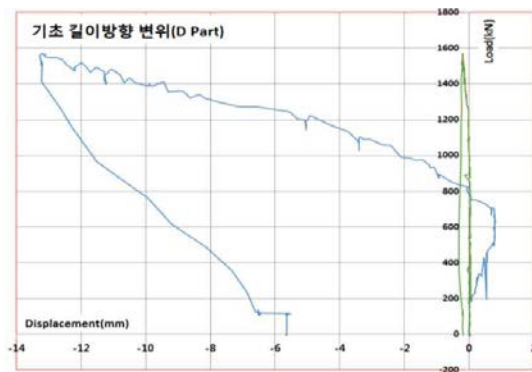
[그림 3.6.47] 내부 철근 변형률(C-L Part, A-L11~A-L15) [그림 3.6.48] 내부 철근 변형률(C-R Part, A-R11~A-R15)

실물 모형 실험체의 재하 된 하중과 교대 상부 슬래브의 내부 철근의 변형률을 [그림 3.6.47]와 [그림 3.6.48]에 나타내었다. 거더의 솟음으로 슬래브 파괴가 예상되는 취약 단면이지만 실험에서 재하 된 최대하중 1,570kN까지 철근은 항복하지 않았다.

라. D part

(1) LVDT 변위계(10EA)

(가) 기초 길이방향 변위(D-05, D-16)



[그림 3.6.49] D Part 기초 길이방향 변위(D05, D16)

[그림 3.6.50] D Part 기초 길이방향 상대변위

실물 모형 실험체의 재하 된 하중과 기초의 길이방향 변위를 [그림 3.6.49]에 나타내었다. 재하 되는 하중에 의하여 발생하는 기초의 횡 방향 변위는 0으로 가정하였다. [그림 3.6.49]에서 실물 실험체의 왼편에 위치한 기초 변위(D05)에서 최대 13mm 까지 변위가 발생된 것을 확인 할 수 있었다. [그림 3.6.50]은 실물 실험체 왼쪽 기초의 변위(D05)에서 실물 실험체 오른쪽 기초의 변위(D16)를 빼서 상대변위를 나타내었다. 부호는 기초 안 방향의 변위를 (+) 기초 바깥방향의 변위를(-) 정의하였다. [그림 3.6.50]와 같이 기초 길이방향 상대변위 그래프에서, 하중 800kN 까지 실험체 안 방향으로