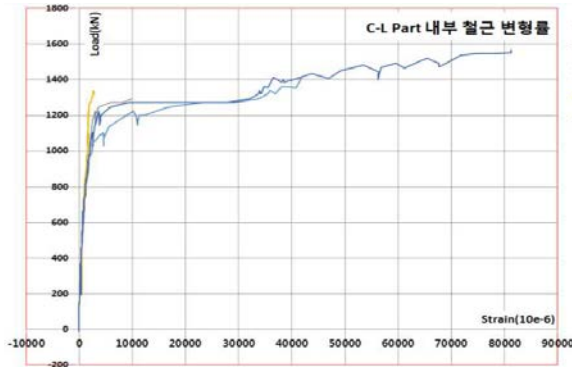


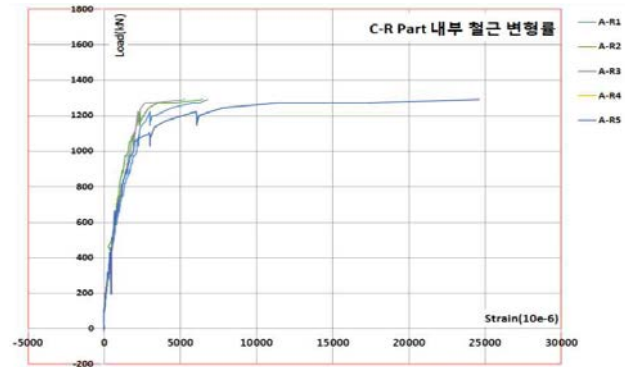
실물 모형 실험체의 재하 된 하중과 거더를 상치한 교대부의 변형률 게이지를 [그림 3.6.42]에 나타내었다. 재하 되는 하중이 증가할수록, 거더를 상치한 교대에 압축 변형률이 증가하지만 최대 발생은 $1,000\mu$ 미만으로 국부적인 압축 파괴는 발생하지 않았다.

(3) Steel Strain Gauge (30EA)

(가) 시공 Joint 철근 변형률 (A-L1~A-L5, A-R1~A-R5)



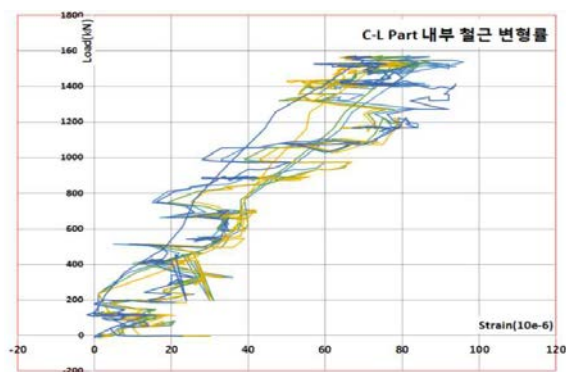
[그림 3.6.43] 내부 철근 변형률(C-L Part, A-L1~A-L5)



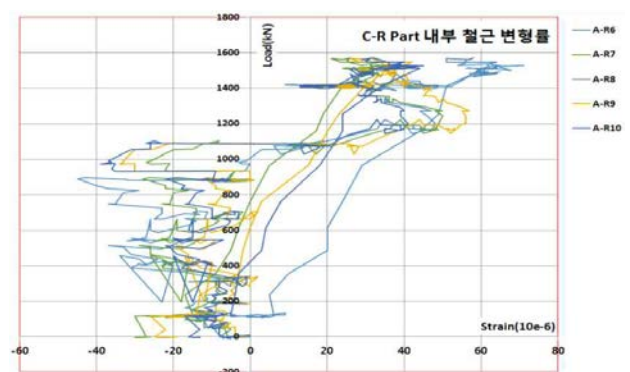
[그림 3.6.44] 내부 철근 변형률(C-R Part, A-R1~A-R5)

실물 모형 실험체의 재하 된 하중과 시공 Joint 철근에 부착한 게이지의 변형률을 [그림 3.6.43]와 [그림 3.6.44]에 나타내었다. 재하 되는 하중이 증가할수록, 시공 Joint 철근에 발생하는 변형률은 비례적으로 증가하였으며, 하중이(1,200kN)일 때 시공 Joint 부분의 철근은 모두 항복하였으며, 이는 시공 Joint의 콘크리트 균열이 급진적으로 발생한 원인이라 판단된다.

(나) 우각부 철근 변형률 (A-L6~A-L10, A-R6~A-R10)



[그림 3.6.45] 내부 철근 변형률(C-L Part, A-L6~A-L10)



[그림 3.6.46] 내부 철근 변형률(C-R Part, A-R6~A-R10)

실물 모형 실험체의 재하 된 하중과 슬래브와 교대 연결부 우각부에 부착한 철근 변형률 게이지를 [그림 3.6.45]과 [그림 3.6.46]에 나타내었다. 우각부 철근에서 발생한