



بخشی از ترجمه مقاله

عنوان فارسی مقاله :

تجزیه و تحلیل پاسخ بار در روسازی PCC فرودگاه

عنوان انگلیسی مقاله :

Analysis of Load Responses in PCC Airport Pavement



توجه !

این فایل تنها قسمتی از ترجمه میباشد. برای تهیه مقاله ترجمه شده کامل با فرمت ورد (قابل ویرایش) همراه با نسخه انگلیسی مقاله، [اینجا](#) کلیک نمایید.



بخشی از ترجمه مقاله

CONCLUSIONS

- The deflection versus time curve has one peak for the inner loading case and the same number of peaks as the number of the main gear axles for the edge loading case. The location of the peak for the inner loading case is at the geometric center of the semi-gear. The location of the maximum peak for the transverse edge loading case can be between any pair of the dual wheels, depending on the load transfer characteristics of the joint.
- The strain versus time curve has the same number of peaks as the number of the main gear axles for both the inner loading case and the transverse edge loading case. The maximum strain peak can occur beneath any of the wheels on the main gear except for the inner loading case for the B-777 gear. In the later case, the maximum strain peak occurs beneath one of the dual wheels of the middle axle of the main gear.
- Curvature changes in the longitudinal strain versus time curves may cause fatigue initiated from the top surface of the pavement.
- Load transfer efficiency is dependent on the direction in which the aircraft is operated. The efficiency values decrease dramatically for undowelled dummy joints.

نتیجه گیری

- منحنی تغییر شکل در برابر زمان برای حالت بارگذاری داخلی یک نقطه پیک دارد و برای حالت بارگذاری لبه به اندازه محورهای چرخ اصلی نقاط پیک دارد. محل پیک برای حالت بارگذاری درونی، در مرکز هندسی نیمه چرخ است. محل حداکثر پیک برای حالت بارگذاری لبه عرضی، می‌تواند بین هر جفت از دو چرخ باشد، و این بستگی به ویژگی‌های انتقال بار درز دارد.
- برای هر دو حالت بارگذاری داخلی و بارگذاری لبه عرضی، منحنی کرنش در برابر زمان، تعداد نقاط پیک برابر با تعداد محورهای چرخ اصلی دارد. به جز مورد بارگذاری داخلی چرخ B-777، حداکثر پیک کرنش می‌تواند در زیر هر یک از چرخ‌ها در ارا به فرود اصلی رخ دهد. در مورد بعدی، حداکثر پیک کرنشی در زیر یکی از دو چرخ محور وسط چرخ اصلی رخ می‌دهد.
- تغییرات انحنا در منحنی‌های کرنش طولی در برابر زمان، می‌تواند سبب آغاز خستگی از سطح بالای روسازی گردد.
- راندمان انتقال بار وابسته به جهتی است که هواپیما عمل می‌کند. مقادیر راندمان به طور چشمگیری برای درزهای ساختگی بدون میله داوول کاهش می‌یابد.



توجه!

این فایل تنها قسمتی از ترجمه میباشد. برای تهیه مقاله ترجمه شده کامل با فرمت ورد (قابل ویرایش) همراه با نسخه انگلیسی مقاله، [اینجا](#) کلیک نمایید.

برای جستجوی جدیدترین مقالات ترجمه شده، [اینجا](#) کلیک نمایید.