

## بررسی ضرایب ساینده‌گی و شکنندگی سنگدانه‌های مسیر مترو تبریز

امیرحسن رضایی فرعی\*

دانشگاه شهید مدنی آذربایجان، دانشکده فنی و مهندسی

مسعود مصطفایی؛ دانشگاه آزاد اسلامی واحد تبریز

سید کاظم رضوی؛ دانشگاه تبریز، دانشکده مهندسی عمران

پذیرش ۹۷/۰۷/۲۳

تاریخ دریافت ۹۶/۱۲/۲۳

### چکیده

حفر تونل‌های طویل غالباً به‌صورت مکانیزه و با ماشین حفاری تونل TBM انجام می‌شود. یکی از عوامل مهم در حفاری این تونل‌ها اثر ساینده‌گی خاک و سنگدانه‌ها بر ابزارهای برشی و سایر بخش‌های دستگاه حفار تونل است که باعث کاهش چشم‌گیری در راندمان حفاری پروژه می‌شود. محققان عوامل مختلفی که باعث ایجاد سایش در ابزار حفاری می‌شوند را بررسی کرده‌اند. در تحقیق حاضر ۳۲ نمونه از سنگدانه‌های مسیر تونل خط دو مترو تبریز انتخاب شده و میزان ساینده‌گی و شکنندگی این سنگدانه‌ها برای بخش‌های مختلف مسیر تعیین شده است. هم‌چنین از بین مهم‌ترین عوامل مؤثر، تأثیر پارامترهای وجود و میزان آب، جنس، اندازه و شکل سنگدانه‌ها، نوع و میزان فوم حفاری بر میزان ضریب ساینده‌گی و شکنندگی سنگدانه‌های مسیر بررسی شده، قرار گرفته است. بدین‌منظور نیز حدود ۱۳۰ نمونه از سنگدانه‌ها شامل ۲۰ نمونه برای بررسی تأثیر وجود و میزان آب، ۱۵ نمونه برای جنس، ۲۰ نمونه برای اندازه دانه‌ها، ۳۰ نمونه برای شکل و ۴۲ نمونه برای تأثیر نوع و میزان فوم مصرفی تهیه شده است. روش‌های زیادی برای آزمایش ساینده‌گی خاک و خرده سنگ‌ها در بخش‌های حفاری به‌وسیله محققان ارائه شده است که

یکی از معتبرترین و متداول‌ترین این آزمایش‌ها آزمون LCPC است. بر اساس نتایج حاصل برای بررسی تأثیر میزان آب بر ساینده‌گی، روی سه جنس آندزیت، ماسه سنگ و کنگلومرای مسیر از حالت خشک تا وجود آب به میزان ۳۰٪ وزنی نمونه آزمایش انجام شده است که در دو جنس ماسه سنگ و کنگلومرا با افزایش میزان آب ساینده‌گی بیش‌تر شده ولی در آندزیت از ۲۰٪ به بعد کاهش ساینده‌گی مشاهده می‌شود. میزان ضریب شکنندگی نیز در کل با افزایش میزان آب کاهش می‌یابد. از لحاظ سنگ‌شناسی بیش‌ترین تأثیر بر ساینده‌گی را کنگلومرا داشته و از نظر شکنندگی هم آندزیت شکننده‌ترین است. در تأثیر اندازه دانه‌ها، با افزایش اندازه دانه‌ها سایس زیادتر و شکنندگی کم‌تر می‌شود. تأثیر فوم بر ساینده‌گی به این صورت است که تا حد خیس‌شدگی ساینده‌گی کاهش یافته و بیش‌تر از آن باعث افزایش ساینده‌گی می‌شود. از بین فوم‌های مختلف آزمایش‌شده نیز فوم شیمی بتن دارای حداقل ساینده‌گی است.

واژه‌های کلیدی: ضریب ساینده‌گی، شکنندگی، آزمون LCPC، فوم حفاری، آبرفت‌های مسیر خط ۲ مترو تبریز.

### مقدمه

امروزه استفاده از دستگاه حفاری مکانیزه (TBM<sup>۱</sup>) برای احداث تونل‌ها، به‌ویژه در مناطق شهری، گسترش چشم‌گیری پیدا کرده است. به‌دلیل پرهزینه بودن این روش باید حتی‌الامکان با کاهش استهلاک تجهیزات و ابزار حفاری استفاده شده و در نتیجه افزایش سرعت حفاری برای کاهش هزینه‌ها گام برداشت. سایس سر مته حفاری<sup>۲</sup> از مهم‌ترین مسائل مربوط به بهره‌برداری، نگهداری و تعمیر این دستگاه‌ها است. یکی از عوامل مؤثر بر استهلاک، اثر ساینده‌گی خاک جبهه کار تونل بر ابزارهای برشی و سایر بخش‌های دستگاه حفاری تونل است. سایس خاک‌ها روی TBM را به دو نوع سایس اولیه و سایس ثانویه تقسیم می‌کنند. سایس اولیه شامل ساینده‌گی مته‌ها، ابزار برشی و بوکت‌های TBM است و سایس ثانویه ساینده‌گی متعاقب ساینده‌گی اولیه در قسمت‌های نگه‌دارنده مته‌ها و ابزارهای برنده و دریچه‌های تخلیه خاک به عقب است [۱]. سایس ابزار، به‌معنی ساینده‌گی ناشی از برش در هنگام حفاری،

---

1. Tunnel Boring Machine  
2. Cutter head

باعث کاهش سرعت حفاری و هم‌چنین افزایش نیروی پیش‌ران و گشتاور مورد نیاز ماشین حفار به دلیل تماس بالا با خاک می‌شود. پژوهش‌های مختلفی نیز در زمینه تعیین نیروی پیش‌ران یا تراست ماشین‌های حفار انجام یافته است [۲]. تمرکز اکثر پژوهش‌های انجام یافته در زمینه سایش ابزارهای برشی حفاری بر تونل‌های حفاری شده در زمین‌های سنگی است و پژوهش‌های کم‌تری بر میزان سایندگی خاک‌ها انجام یافته است؛ در حالی که تجربیات تونل‌سازی اخیر حاکی از سایش قابل توجه در ابزار ماشین‌های مکانیزه حفار تونل در زمین‌های خاکی به‌ویژه در آبرفت‌های درشت‌دانه است [۳]. میزان سایندگی سنگ به‌وسیله عوامل محدود و شناخته شده‌ای کنترل می‌شود [۴]، [۵]، [۶]، حال آن‌که در خاک‌ها عوامل متعددی مانند نوع کانی‌های تشکیل‌دهنده دانه‌های خاک، توزیع دانه‌بندی و گردشدگی به‌عنوان عامل زمین‌شناسی در میزان سایندگی مؤثر هستند [۷]، [۸]. علاوه بر این عواملی مانند شرایط محیطی و میزان و نوع فوم مصرفی بر سایندگی تأثیرگذارند. بر این اساس به دلیل گستردگی عوامل تأثیرگذار، تاکنون مجمع بین‌المللی مکانیک سنگ ( $ISRM^1$ ) روش استاندارد برای آزمون سایندگی خاک پیشنهاد نکرده است [۸].

روش‌های ارزیابی ظرفیت سایندگی سنگ‌ها به دو گروه کلی روش‌های سنگ‌شناسی و روش‌های مکانیکی (استفاده از نمونه‌های سنگ سالم یا خرده‌های سنگ) تقسیم‌بندی شده‌اند [۹]. هم‌چنین روندهای پیش‌بینی ظرفیت سایشی سنگ‌ها دامنه وسیعی از مقیاس‌ها شامل آزمایش‌های کوچک مقیاس مبتنی بر تعیین سختی، مدل‌های آزمایشگاهی با مقیاس متوسط و آزمایش‌های حفاری صحرایی یا مدل‌های آزمایشگاهی تمام مقیاس را شامل می‌شود [۶]. به‌طورکلی روش‌ها و آزمون‌های تعیین سایندگی کوچک مقیاس زیادی وجود دارد که مهم‌ترین آن‌ها شامل سرشار (CAI)، سایش نروژی (NTNU)، آزمون LCPC، سختی موس (MH)، ویکرز (VHN)، برینل (BHT)، راکول (RHT)، آزمون لس‌آنجلس (LHT) و محتوی کوارتز معادل (EQC) است [۱۰].

برای تعیین میزان سایش ابزارهای فولادی ناشی از حفاری تونل داخل مصالح آبرفتی، سه آزمایش متداول قابل کاربرد است. آزمایش<sup>۱</sup> NTNU سایشی که روی ذرات خرد شده سنگی با ابعاد کوچکتر از ۱ میلی‌متر انجام می‌شود، برای تخمین قابلیت حفاری سنگ‌ها به روش حفاری ضربه‌ای توسعه یافته و از اوایل دهه ۱۹۸۰ برای ارزیابی کارایی TBM در سنگ‌های سخت و زمین‌های آبرفتی نیز استفاده می‌شود [۱۱]. آزمایش سرشار<sup>۲</sup> که روی نمونه‌هایی با ابعاد ۱ سانتی‌متر و بیش‌تر انجام شده است و با تعیین مقدار اندیس سایش سرشار (CAI<sup>۳</sup>) ساینده‌گی سنگ‌ها طبقه‌بندی می‌شود [۱۲]. آزمون سوم که روی نمونه‌های با دانه‌بندی ۴ الی ۶/۳ میلی‌متر انجام می‌گیرد آزمایش<sup>۴</sup> LCPC است [۱۳] که بررسی‌های مختلفی با استفاده از این روش روی پارامترهای مؤثر بر ساینده‌گی مصالح خاکی آبرفتی انجام گرفته است [۱۴]، [۱۵]. در سال‌های اخیر و با توجه به گسترش روزافزون پروژه‌های تونل‌سازی مکانیزه در مناطق شهری که عمدتاً روی مصالح آبرفتی قرار دارند و هزینه زیاد تأمین، تعویض و نصب ابزار برشی، تحقیقات زیادی در باره تأثیر پارامترهای مختلف مصالح سنگی [۱۶] و همچنین پارامترهای راهبری دستگاه انجام شده است [۱۷]، [۱۸]. ولی با توجه به خصوصیات زمین‌شناسی و مهندسی متفاوت لایه‌های آبرفتی در پروژه‌های مختلف انجام پژوهش‌های ویژه هر پروژه تونل‌سازی مکانیزه، به‌ویژه تونل‌های با طول و سطح مقطع زیاد، ضروری است. در این زمینه می‌توان به تحقیقات انجام شده روی ساینده‌گی خاک‌های مسیر خط ۱ مترو تبریز اشاره کرد [۱۹]. هم‌چنین اصغری و حیدری با استفاده از آزمایش سرشار به بررسی ساینده‌گی خاک‌های مترو تبریز پرداخته‌اند [۲۰]. در تحقیق حاضر، با توجه به موارد اشاره شده و اهمیت پارامترهایی از قبیل جنس سنگ‌دانه‌ها، اندازه و شکل دانه‌ها، میزان آب موجود و میزان و نوع فوم مصرفی بر میزان ساینده‌گی و شکنندگی آبرفت‌ها، تأثیر این عوامل مؤثر برای آبرفت‌های مسیر تونل خط دو مترو تبریز با استفاده از آزمون LCPC بررسی شده است.

- 
1. Norwegian University of Science and Technology
  2. Cerchar
  3. Cerchar Abrasivity index
  4. Laboratoire Central des Ponts et Chaussées

## آزمون LCPC

این آزمون به وسیله مرکزی به همین نام در فرانسه در دهه ۱۹۸۰ به منظور طبقه‌بندی سایندگی سنگ و خاک در سنگ شکن‌ها ابداع شد [۱۳]. بنا به استاندارد AFNOR P18-579، این دستگاه از یک موتور با توان ۷۵۰ وات ساخته شده که به یک تیغه فولادی در درون یک سیلندر حاوی نمونه متصل است. تیغه مستطیل شکل، یک صفحه فلزی با ابعاد  $5 \times 25 \times 50$  میلی‌متر است که از فولادی استاندارد شده با سختی ۶۰ الی ۷۵ راکول B تهیه شده است. برای انجام آزمایش ۵۰۰ گرم نمونه خشک شده در هوا با دانه‌بندی ۴ الی  $6/3$  میلی‌متر به وسیله قیف مخصوص به درون محفظه آزمایش ریخته شده و سپس تیغه فلزی به مدت ۵ دقیقه با سرعت ۴۵۰۰ دور در دقیقه در درون محفظه حاوی نمونه شروع به چرخش می‌کند. برای تعیین میزان سایندگی وزن تیغه فلزی (ایمپلر) قبل و بعد از آزمایش با دقت  $0/1$  گرم اندازه‌گیری می‌شود. کاهش وزن تیغه فلزی معیاری برای اندازه‌گیری میزان سایندگی است. بدیهی است که هر تیغه تنها برای یک آزمایش قابل استفاده است. در شکل ۱ قسمت‌های مختلف دستگاه LCPC ساخته شده در پروژه خط ۲ مترو تبریز نمایش داده شده است. شکل ۲ نیز نحوه انجام آزمایش به همراه یک نمونه از خاک و تیغه فلزی استفاده شده را قبل و بعد از انجام تست نشان می‌دهد.

با انجام هر آزمون دو پارامتر ضریب سایندگی (LAC) و ضریب شکنندگی (LBC) مطابق روابط (۱) و (۲) محاسبه می‌شود [۲۱]:

$$LAC (A_{BR}) = \frac{(m_0 - m)}{M} \quad (1)$$

در این رابطه  $m_0$  و  $m$  به ترتیب وزن ایمپلر قبل و بعد از آزمون بر حسب گرم و  $M$  وزن کل نمونه آزمایش شده بر حسب تن است. محدوده تغییرات LAC بین ۰ تا ۲۰۰۰ گرم بر تن برای نمونه‌های خاک و سنگ است. بر اساس مقدار ضریب سایندگی حاصل از این آزمون، مصالح به رده‌های مختلف از سایندگی ناچیز تا بسیار ساینده طبقه‌بندی می‌شوند [۲۲] که دو طبقه‌بندی متداول برای سایندگی مصالح در جدول ۱ ارائه شده است.

علاوه بر ضریب سایندگی، با مقایسه منحنی توزیع اندازه ذرات نمونه قبل و بعد از انجام آزمایش LCPC، شکنندگی و تردی دانه‌ها مطابق رابطه (۲) محاسبه می‌شود [۲۳]:

$$LBC (B_R) = 100 \left( \frac{m_{1.6}}{M} \right) \quad (2)$$

در این رابطه  $m_{1.6}$  وزن ذرات کوچک‌تر از  $1/6$  میلی‌متر برحسب گرم و  $M$  وزن نمونه آزمایش‌شده برحسب گرم است. محدوده تغییرات  $LBC$  بین ۰ تا ۱۰۰ درصد برای نمونه‌های طبیعی خاک و سنگ است. جدول ۲ طبقه‌بندی مصالح بر مبنای محدوده تغییرات ضریب شکندگی را نشان می‌دهد.



شکل ۱. بخش‌های اصلی دستگاه LCPC الف) الکتروموتور تامین کننده نیروی محرکه دستگاه، ب) محور انتقال نیرو و تیغه فلزی، ج) مخزن نمونه



شکل ۲. انجام آزمایش LCPC الف) نمونه خاک قبل از آزمایش، ب) ایمپلر قبل از انجام آزمایش، ج) نحوه ریختن نمونه‌ها به داخل دستگاه، د) نمونه بعد از انجام آزمایش، ه) ایمپلر بعد از انجام آزمایش

## جدول ۱. طبقه‌بندی سایندگی مصالح بر اساس پارامتر LAC

مقدار LAC	توصیف	
	دانشگاه فنی مونیخ (۲۰۰۶) [۲۲]	Thuro & Kasling [۲۱]
۱۲۵۰-۲۰۰۰	بسیار ساینده	سایندگی بسیار زیاد
۵۰۰-۱۲۵۰	خیلی ساینده	سایندگی زیاد
۲۵۰-۵۰۰	ساینده	سایندگی متوسط
۱۰۰-۲۵۰	کمی ساینده	سایندگی کم
۵۰-۱۰۰	سایندگی ناچیز	سایندگی بسیار کم
۰-۵۰	غیرسایانده	غیر ساینده

## جدول ۲. طبقه‌بندی مصالح بر اساس پارامتر LBC [۲۳]

LBC	۰-۲۵	۲۵-۵۰	۵۰-۷۵	۷۵-۱۰۰
شکنندگی	کم	متوسط	زیاد	خیلی زیاد

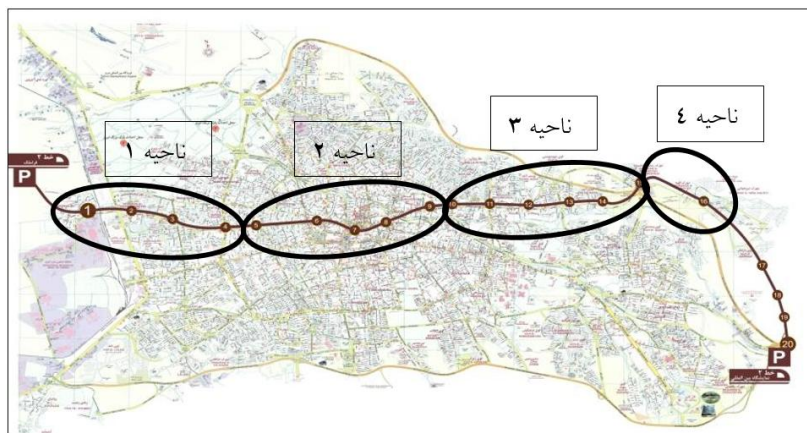
با توجه به این‌که آزمون LCPC برای مواد دانه‌ای با ابعاد ۴ الی ۶/۳ میلی‌متر طراحی شده است بنابراین نمونه‌هایی با دانه‌بندی بیش‌تر از ۶/۳ میلی‌متر ابتدا خرد شده و سپس برای رسیدن به ابعاد مورد نظر الک می‌شود. عوامل مختلفی در نتیجه به‌دست آمده از آزمایش LCPC تأثیرگذار است. در تحقیق حاضر ضمن تعیین محدوده تغییرات پارامترهای سایشی به‌دست آمده از این آزمایش در آبرفت‌های مختلف مسیر تونل خط ۲ مترو تبریز به بررسی تأثیر جنس سنگ (مشخصاً سه جنس غالب موجود در آبرفت‌های گستره مسیر)، تغییر میزان آب، تغییر سایز و شکل دانه‌ها و تأثیر میزان فوم مصرفی پرداخته شده است.

## مطالعه موردی و آزمایش‌های انجام یافته

خط ۲ متروی تبریز به طول تقریبی ۲۲/۴ کیلومتر منطقه قراملک در غرب تبریز را به نمایشگاه بین‌المللی تبریز در شرق آن متصل می‌کند. این خط در ناحیه مکانیزه دارای ۱۶ ایستگاه است و قطر حفاری تونل آن ۹/۴۹ متر است که به‌وسیله دو دستگاه حفار مکانیزه

شار تعادلی زمین (TBM-EPB) حفاری می‌شود. از نظر ژئوتکنیکی، در مسیر پروژه، تونل در تناوبی از آبرفت‌های درشت‌دانه و ریزدانه حفاری خواهد شد و با توجه به تراز ایستایی آب در منطقه عمده حفاری در زیر تراز آب انجام می‌گیرد. با توجه به سطح مقطع قابل توجه کاترهد دستگاه‌ها، طول مسیر و اهمیت سایش ابزار در هزینه و زمان عملیات اجرایی بررسی پارامترهای تأثیرگذار بر میزان سایش ضروری است. در شکل ۳ شمای کلی پروژه خط ۲ مترو تبریز نشان داده شده است.

بر اساس پژوهش‌های ژئوتکنیک فاز یک پروژه [۲۴]، مسیر تونل به چهار ناحیه قابل تقسیم‌بندی است: ناحیه ۱. در غرب شهر تبریز حدفاصل میدان ماشین‌سازی تا تقاطع بلوار جهاد (از کیلومتر ۲+۵۰۰ تا کیلومتر ۶+۰۰۰) که تا عمق بررسی شده (حدود ۳۰ متر) عمدتاً رسوبات آبرفتی ریزدانه رسی و سیلتی دیده می‌شود. در میان این لایه‌های آبرفتی ریزدانه، میان لایه‌هایی از رسوبات ماسه‌ای هم وجود دارد، ولی مسیر تونل عمدتاً از درون رسوبات آبرفتی ریزدانه عبور می‌کند. حداکثر اندازه دانه‌ها ۶۰ میلی‌متر و میزان شاخص خمیری در محدوده ۷ الی ۳۰ درصد است.



شکل ۳. شمای کلی مسیر خط ۲ قطار شهری تبریز به همراه ۴ ناحیه ژئوتکنیکی

ناحیه ۲. حدفاصل تقاطع بلوار جهاد تا سرسیلاب در خیابان عباسی (تا کیلومتر ۱۱+۳۰۰). در این ناحیه در بخش مرکزی شهر لایه‌های زیرسطحی عمدتاً از رسوبات آبرفتی درشت‌دانه (ماسه‌ای-سنی) که قطعات سنگی (قلوه سنگ و بولدر) در داخل آن‌ها شناور است، تشکیل



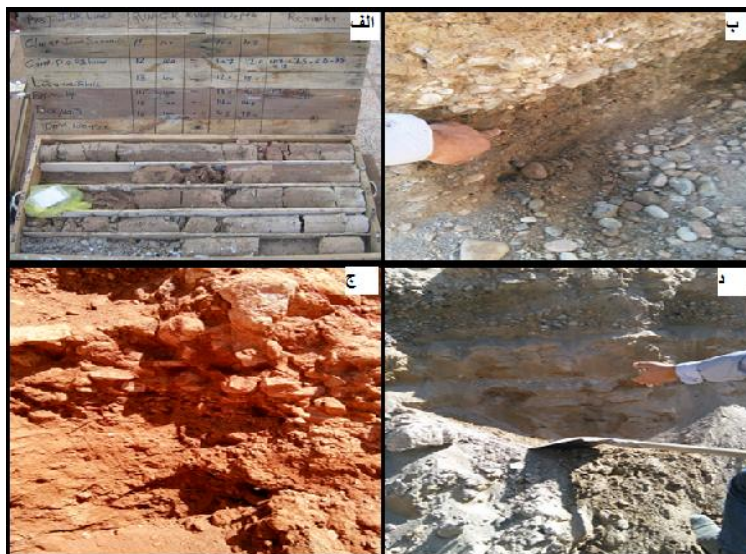
شده‌اند. ناحیه ۳. حدفاصل سر سیلاب تا میدان شهید فهمیده (تا کیلومتر ۸۰۰+۱۵). در این ناحیه در طول خیابان عباسی، در زیر یک لایه آبرفتی سطحی به ضخامت بین ۵ تا ۱۵ متر، لایه‌های سنگی ضعیف از نوع رس سنگ، لای سنگ، ماسه سنگ و سنگ مارن قرار دارد. در این ناحیه تونل مترو در درون لایه‌های سنگی قرار می‌گیرد. ناحیه ۴. حد فاصل میدان شهید فهمیده تا شرق شهرک باغ‌میشه (تا کیلومتر ۶۰۰+۱۸). در این ناحیه تا اعماق حفاری شده، لایه‌های زیرسطحی عمدتاً از رسوبات آبرفتی درشت‌دانه (ماسه‌ای- شنی) و ریزدانه (رسی- سیلتی) تشکیل شده‌اند. مسیر تونل در این بخش از درون رسوبات درشت‌دانه و ریزدانه عبور می‌کند. لازم بذکر است جمع‌بندی خصوصیات زمین‌شناسی مهندسی و ژئوتکنیکی مصالح مسیر پروژه بررسی شده به وسیله محققان دیگر انجام گرفته است [۲۵].

برای تحقیق حاضر با اخذ ۳۲ نمونه (نمونه‌های S1 الی S32) از ایستگاه‌های در حال اجرای پروژه و هم‌چنین جعبه‌های نمونه خاک گمانه‌های بررسی‌های فاز یک سعی شد تا میزان ساینده‌گی و شکندگی سنگ‌دانه‌های مسیر تونل در حالت خشک در نواحی چهارگانه تعیین شود. در شکل ۴ تصاویر چند نمونه از محل نمونه‌برداری در ترانشه ایستگاه‌ها و جعبه‌های چوبی نمونه گمانه‌ها نمایش داده شده است. بر اساس نتایج پتروگرافی انجام گرفته جنس غالب سنگ‌دانه‌های مسیر آندزیتی، ماسه‌سنگی، کنگلومرا و به مقدار کمی پوکه معدنی و کوارتز خالص است. در جدول ۳ نتایج سنگ‌شناسی نمونه‌های آزمایشی مسیر ارائه شده است که با توجه به جدول ۳، ترکیب جنس سنگ‌دانه‌های نمونه مسیر در نواحی چهارگانه بدین شرح است:

- الف) ناحیه یک: آندزیت (۸۸/۸٪)، ماسه‌سنگ (۶/۷٪)، کوارتز (۲/۵٪)، پوکه (۲٪)  
 ب) ناحیه دو: آندزیت (۹۷/۳٪)، ماسه‌سنگ (۲/۱٪)، کوارتز (۰/۱۵٪)، پوکه (۰/۵٪)  
 ج) ناحیه سه: آندزیت (۳۷/۵٪)، ماسه‌سنگ (۴۲/۵٪)، کنگلومرا (۲۰٪)  
 د) ناحیه چهار: آندزیت (۱۸/۵٪)، ماسه‌سنگ (۸۰/۵٪)، کوارتز (۱٪)

جدول ۳. نتایج سنگ‌شناسی نمونه‌های برداشت شده از آبرفت‌های گستره تبریز به همراه کرویت و گرد شدگی اولیه سنگ‌دانه‌ها

نمونه	آبرفت	جنس						مشخصات هندسی	
		پوکه	آندزیت	ماسه‌سنگ	کنگلوмера	کوارتز	کرویت	گرد شدگی	گرد شدگی / کرویت
S-1	ناحیه ۱	۰	%۹۰	۱۰	۰	۰	۰/۷۹	۰/۶۹	۱/۱۴
S-2	ناحیه ۱	۰	%۸۵	۱۰	۰	%۵	۰/۷۵	۰/۶۴	۱/۱۷
S-3	ناحیه ۱	%۳	%۹۰	%۷	۰	۰	۰/۷۴	۰/۶۵	۱/۱۳
S-4	ناحیه ۱	۵	%۹۰	۰	۰	%۵	۰/۷۶	۰/۶۸	۱/۱۱
S-5	ناحیه ۲	۰	%۱۰۰	۰	۰	۰	۰/۸	۰/۷	۱/۱۴
S-6	ناحیه ۲	۰	%۱۰۰	۰	۰	۰	۰/۷۸	۰/۷	۱/۱۱
S-7	ناحیه ۲	۰	%۹۰	%۱۰	۰	۰	۰/۷۹	۰/۶۹	۱/۱۴
S-8	ناحیه ۲	۰	%۹۵	%۵	۰	۰	۰/۷۸	۰/۶۸	۱/۱۴
S-9	ناحیه ۲	%۲	%۹۵	%۳	۰	۰	۰/۷۹	۰/۶۵	۱/۲۱
S-10	ناحیه ۲	%۳	%۹۷	۰	۰	۰	۰/۸	۰/۶۹	۱/۱۵
S-11	ناحیه ۲	۰	%۱۰۰	۰	۰	۰	۰/۵	۰/۳	۱/۶۶
S-12	ناحیه ۲	۰	%۱۰۰	۰	۰	۰	۰/۵	۰/۳	۱/۶۶
S-13	ناحیه ۲	۰	%۹۷	%۳	۰	۰	۰/۸	۰/۶۹	۱/۶
S-14	ناحیه ۲	%۱	%۹۸	%۱	۰	۰	۰/۷۵	۰/۶	۱/۲۵
S-15	ناحیه ۲	۰	%۹۶	%۲	۰	%۲	۰/۷۴	۰/۶۵	۱/۴
S-16	ناحیه ۲	۰	%۱۰۰	۰	۰	۰	۰/۴۴	۰/۳	۱/۴۶
S-17	ناحیه ۳	۰	%۱۰۰	۰	۰	۰	۰/۵	۰/۳	۱/۷
S-18	ناحیه ۳	۰	%۸۵	%۱۵	۰	۰	۰/۷	۰/۶۴	۱/۰۹
S-19	ناحیه ۳	۰	۰	%۱۰۰	۰	۰	۰/۴	۰/۳	۱/۳۳
S-20	ناحیه ۳	۰	۰	%۱۰۰	۰	۰	۰/۴	۰/۳	۱/۳۳
S-21	ناحیه ۳	۰	۰	%۱۰۰	۰	۰	۰/۴	۰/۳	۱/۳۳
S-22	ناحیه ۳	۰	۰	۰	%۱۰۰	۰	۰/۶	۰/۳	۲
S-23	ناحیه ۳	۰	۰	۰	%۱۰۰	۰	۰/۶	۰/۳	۲
S-24	ناحیه ۳	۰	%۷۰	%۳۰	۰	۰	۰/۷۷	۰/۶۷	۱/۵
S-25	ناحیه ۳	۰	%۷۰	%۳۰	۰	۰	۰/۷۷	۰/۶۷	۱/۵
S-26	ناحیه ۳	۰	%۵۰	%۵۰	۰	۰	۰/۷۵	۰/۶۳	۱/۲
S-27	ناحیه ۴	۰	%۵۰	%۵۰	۰	۰	۰/۷۵	۰/۶۲	۱/۲
S-28	ناحیه ۴	۰	%۳۰	%۷۰	۰	۰	۰/۷۳	۰/۶۳	۱/۱۶
S-29	ناحیه ۴	۰	%۳۰	%۷۰	۰	۰	۰/۷۳	۰/۶۳	۱/۱۶
S-30	ناحیه ۴	۰	۰	%۹۵	۰	%۵	۰/۶۹	۰/۴	۱/۷۲
S-31	ناحیه ۴	۰	۰	%۱۰۰	۰	۰	۰/۷	۰/۴	۱/۷۵
S-32	ناحیه ۴	۰	۰	%۱۰۰	۰	۰	۰/۷	۰/۳۸	۱/۸۴

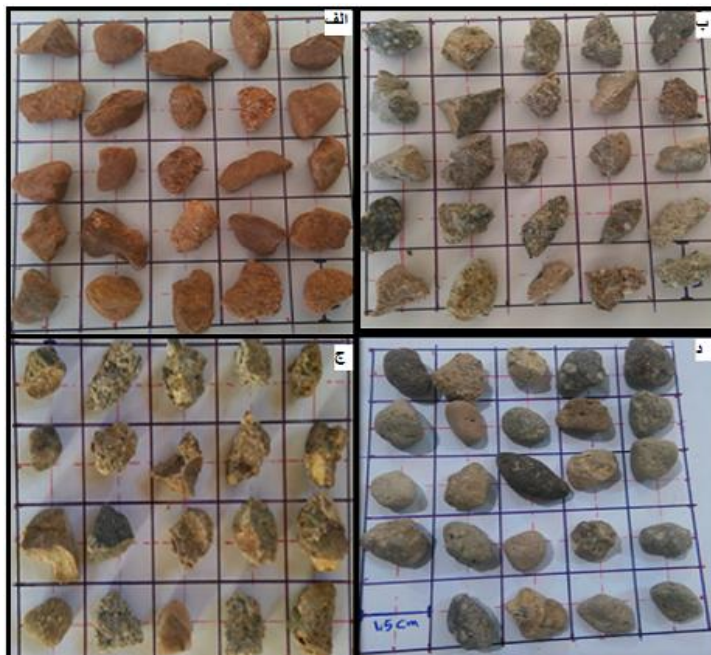


شکل ۴. تصاویر محل نمونه‌برداری در ترائشه ایستگاه‌ها و جعبه نمونه گمانه‌ها

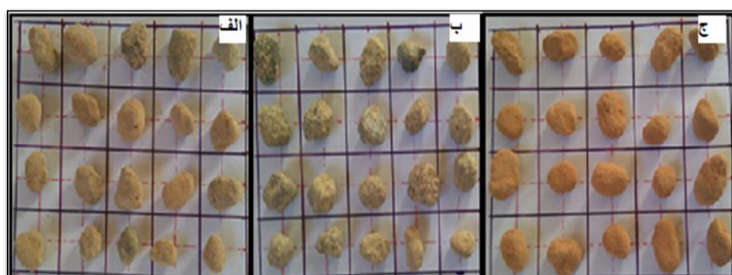
با توجه به این که متغیرهای شکل دانه (کرویت و گردشگری) روی سایش دانه‌ها تأثیر دارند، از این‌رو، به‌منظور کمی کردن متغیرهای شکل دانه از تکنیک عکس‌برداری از دانه‌ها و مقایسه آن با نمودار پیشنهاد کرومباین واسالس [۲۶] استفاده شده است. از هر نمونه آماده شده برای آزمایش LCPC به‌صورت تصادفی ۲۰ دانه انتخاب شده است. نتایج مربوط به کرویت و گردشگری نمونه‌ها در جدول ۳ ارائه شده است. در شکل ۵ نمونه‌ای از تصاویر دانه‌های آماده شده از جنس‌های مختلف قبل از انجام آزمایش نمایش داده شده است. نمونه‌های شکسته از خردکردن قطعات بزرگ سنگ‌ها به‌دست آورده شده است. شکل ۶ عکس‌برداری انجام‌شده از برخی نمونه‌ها را بعد از آزمایش LCPC برای بررسی کرویت و گردشگری نشان می‌دهد.

در کنار بررسی میزان سایندگی و شکنندگی نمونه‌ها در نواحی مختلف مسیر پروژه، برای بررسی تأثیر پارامترهای مختلف بر میزان سایندگی و شکنندگی سنگ‌دانه‌ها با استفاده از آزمایش LCPC، به‌منظور بررسی وجود رطوبت و میزان آب زیرزمینی تعداد ۲۰ نمونه (M1 الی M20) از سه جنس عمده مسیر، تأثیر جنس سنگ‌دانه‌ها (۱۵ نمونه (P1 الی P15)، شکل

دانه‌ها ۳۰ نمونه (SH1 الی SH30)، سایز دانه‌ها ۲۰ نمونه (Si1 الی Si20)، میزان فوم مصرفی ۲۴ نمونه (F1 الی F24) و نوع فوم مصرفی ۱۸ نمونه (FT1 الی FT18) از سنگدان‌های مسیر تونل خط دو مترو تبریز تهیه شده است.



شکل ۵. عکس برداری از دانه‌های آماده‌شده برای آزمایش LCPC برای نمونه‌های الف) آبرفت‌های ماسه سنگی طبیعی، ب) آبرفت‌های آندزیتی شکسته، ج) آبرفت‌های کنگلومرای شکسته، و د) آبرفت‌های آندزیتی طبیعی

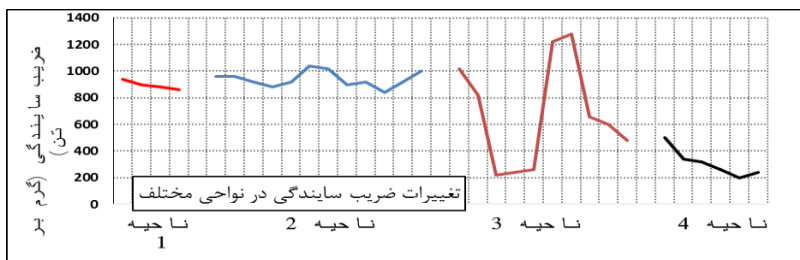


شکل ۶. بررسی کرویت و گرد شدگی بعد آزمایش LCPC برای نمونه‌های الف) S-5 (آبرفت ناحیه ۲)، ب) S-21 (آبرفت ناحیه ۳)، ج) S-31 (آبرفت ناحیه ۴)

## نتایج ضرایب ساینده‌گی و قابلیت شکنندگی در مسیر تونل خط ۲ مترو تبریز

مقادیر ضریب ساینده‌گی نمونه‌های تهیه شده از آبرفت‌های نواحی چهارگانه مسیر تونل خط ۲ مترو تبریز با استفاده از آزمون LCPC تعیین شده است. در شکل ۷ گستره مقادیر LAC در طول مسیر برای حالت خشک نشان داده شده است. بر اساس نتایج به دست آمده از آزمایش‌ها، بیش‌ترین مقدار ساینده‌گی مربوط به نمونه‌های S-22 و S-23 متعلق به آبرفت ناحیه ۳ و کم‌ترین مقدار LAC مربوط به نمونه‌های S-31 و S-32 متعلق به آبرفت ناحیه ۴ است. با توجه به این‌که جنس تیغه‌ها در تمام آزمایش‌ها یکسان است از این‌رو، عوامل متغیر در آزمایش LCPC در حالتی که نمونه‌ها خشک هستند، متغیرهای شکل دانه و جنس دانه‌ها است. در نتیجه به دلیل تغییر این عوامل ساینده‌گی اندازه‌گیری شده در آبرفت‌های مسیر تونل مترو خط دو تبریز متفاوت هستند. محدوده ضریب ساینده‌گی هر یک از نواحی آبرفت‌های گستره مسیر در جدول ۴ ارائه شده است.

کم‌ترین پراکندگی حول میانگین ضرایب ساینده‌گی مربوط به آبرفت ناحیه ۱ و بیش‌ترین پخش‌شدگی، مربوط به آبرفت‌های ناحیه ۳ است که کم‌ترین و بیش‌ترین میزان ساینده‌گی در آبرفت ناحیه ۳ قابل مشاهده است. به‌طورکلی مقادیر ساینده‌گی بیش‌تر بر اساس آزمایش LCPC مربوط به نمونه‌هایی است که درصد کنگلومرا بیش‌تر و گرد شدگی کم‌تر داشته‌اند، و ساینده‌گی کم‌تر مربوط به نمونه‌هایی است که درصد ماسه‌سنگ بیش‌تر با نسبت کرویت بر گردشدگی پایینی دارند. چنان‌که در شکل ۱۰ مشاهده می‌شود ساینده‌گی بیش‌تر در ناحیه ۳ به علت وجود کنگلومرا و ساینده‌گی کم‌تر در ناحیه ۴ مربوط به ماسه‌سنگ است. از لحاظ درصد فراوانی جنس‌های مسیر هم بیش‌ترین مربوط به آندزیت است که از لحاظ ساینده‌گی بعد از کنگلومرا قرار داشته و بیش‌ترین تأثیر را روی ساینده‌گی ابزار حفاری می‌گذارد.



شکل ۷. نتایج ضریب ساینده‌گی برای هر یک از آبرفت‌های نواحی ۴ گانه مسیر تونل خط دو مترو تبریز

جدول ۴. محدوده ضرایب ساینده‌گی، برای هر یک از نواحی آبرفت‌های گستره مسیر

انحراف معیار	ضریب ساینده‌گی (گرم برتن)	محدوده ساینده‌گی بر اساس [۲۱] Thuro & Kasling	آبرفت
۳۴/۱۶	۹۴۰-۸۶۰	ساینده‌گی زیاد	ناحیه (۱)
۳۸/۲۹	۱۰۴۰-۸۴۰	ساینده‌گی زیاد	ناحیه (۲)
۴۰۶/۷	۱۲۸۰-۲۲۰	ساینده‌گی کم تا بسیار زیاد	ناحیه (۳)
۱۰۲/۵	۵۰۰-۲۰۰	ساینده‌گی کم تا متوسط	ناحیه (۴)

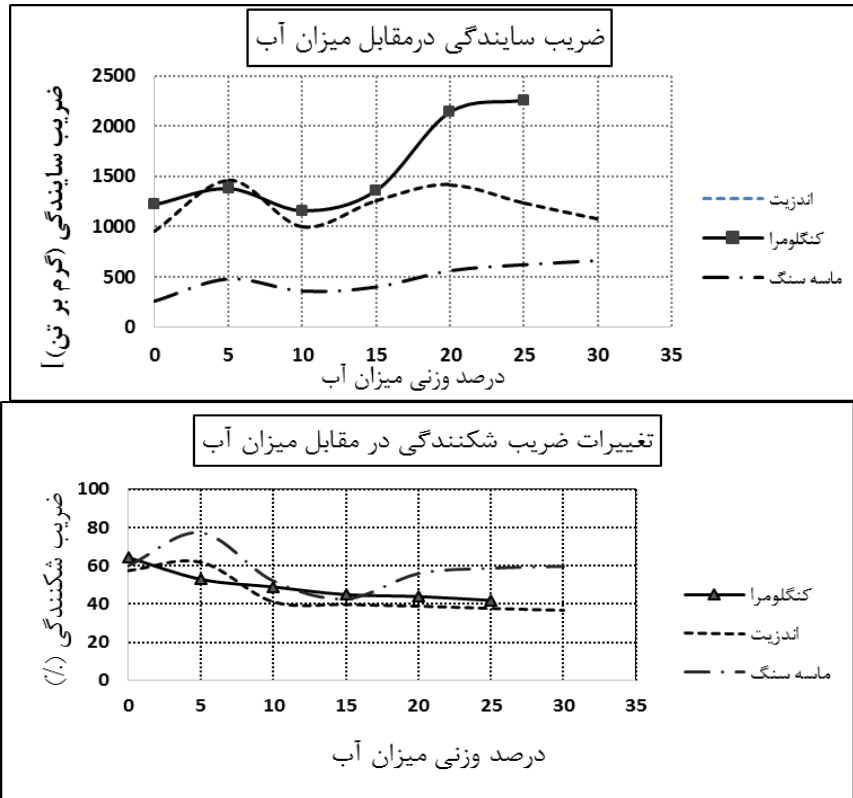
با مقایسه منحنی توزیع اندازه ذرات نمونه قبل و بعد از انجام آزمایش LCPC، شکنندگی و تردی دانه‌ها تعیین شده است. روشن است که آزمایش LCPC باعث ریزتر شدن دانه‌ها شده و در نتیجه درصد عبوری ذرات در نمودارهای دانه‌بندی بعد از آزمایش LCPC افزایش یافته است. در شکل ۸ بازه مقادیر LBC در طول مسیر برای حالت خشک نشان داده شده است. طبق طبقه‌بندی جدول ۲ ضریب قابلیت شکنندگی برای آبرفت‌های ناحیه‌های ۱ و ۴ در محدوده زیاد است. آبرفت‌های ناحیه ۲ و ۳ ضریب شکنندگی در محدوده زیاد تا خیلی زیاد را نشان می‌دهند.



نمونه	جنس	درصد وزنی میزان آب	ضریب شکنندگی (%)	ضریب ساینده‌گی (gr/ton)	نمونه	جنس	درصد وزنی میزان آب	ضریب شکنندگی (%)	ضریب ساینده‌گی (gr/ton)
M-1	کنگلوما	۰	۶۴,۴	۱۲۲۰	M-11	ماسه‌سنگ	۲۰	۵۶,۲	۵۶۰
M-2	کنگلوما	۵	۵۳	۱۳۸۰	M-12	ماسه‌سنگ	۲۵	۵۹	۶۲۰
M-3	کنگلوما	۱۰	۴۹	۱۱۶۰	M-13	ماسه‌سنگ	۳۰	۶۰	۶۶۰
M-4	کنگلوما	۱۵	۴۵	۱۳۶۰	M-14	آندزیت	۰	۵۷,۶	۹۶۰
M-5	کنگلوما	۲۰	۴۴	۲۱۴۰	M-15	آندزیت	۵	۶۲	۱۴۶۰
M-6	کنگلوما	۲۵	۴۲	۲۲۶۰	M-16	آندزیت	۱۰	۴۱,۴	۱۰۰۰
M-7	ماسه‌سنگ	۰	۶۰,۲	۲۶۰	M-17	آندزیت	۱۵	۴۰	۱۲۶۰
M-8	ماسه‌سنگ	۵	۷۷,۶	۴۸۰	M-18	آندزیت	۲۰	۳۹,۲	۱۴۲۰
M-9	ماسه‌سنگ	۱۰	۵۲,۴	۳۶۰	M-19	آندزیت	۲۵	۳۸	۱۲۴۰
M-10	ماسه‌سنگ	۱۵	۴۳	۴۰۰	M-20	آندزیت	۳۰	۳۷	۱۰۸۰

مصالح شده است که در کنگلومرا افزایش ساینده‌گی در مقادیر آب بیش‌تر به‌طور چشم‌گیری بیش‌تر است. در آندزیت هم تا میزان آب ۲۰٪ افزایش ساینده‌گی دیده می‌شود ولی از ۲۰٪ به بعد کاهش ساینده‌گی مشاهده می‌شود. در بیش‌تر نمونه‌ها با افزایش میزان آب تا ۱۰ درصد وزنی مصالح، ضریب قابلیت شکنندگی مصالح کاهش می‌یابد. بر اساس مشاهدات انجام‌شده حین انجام آزمایش با میزان آب ۱۰٪ مشخص شد که در تمامی نمونه‌ها پس از گذشت چند دقیقه از شروع آزمایش، دانه‌ها به دیواره مخزن دستگاه چسبیده و حالت فولیکوله پیدا می‌کنند. همین موضوع باعث عدم برخورد تیغه آزمایش به دانه‌ها هنگام آزمایش شده و در نتیجه میزان خردشدگی دانه‌ها در میزان آب ۰٪ تا ۱۰٪ کاهش می‌یابد. در اکثر نمونه‌ها از ۱۰٪ به بعد افزایش شکنندگی مشاهده می‌شود. علت افزایش LBC بعد از میزان آب ۱۰ درصد به‌دلیل این است که دیگر دانه‌ها به جداره ظرف نمونه نچسبیده و تیغه به دانه‌ها برخورد کرده در نتیجه خردشدگی به نسبت مقدار ۱۰ درصد افزایش می‌یابد. به‌طورکلی می‌توان نتیجه‌گیری کرد که بر اساس نتایج آزمایش LCPC وجود و افزایش میزان آب در اکثر موارد باعث افزایش ساینده‌گی می‌شود که الگوی مشاهده شده با نتایج تحقیقات مشابه [۱۹] هم‌خوانی دارد.





شکل ۹. نمودار مقادیر ضریب قابلیت ساینده‌گی و قابلیت شکنندگی در مقابل درصد وزنی میزان آب

### بررسی تأثیر جنس مصالح بر ساینده‌گی و شکنندگی

به منظور بررسی تأثیر جنس سنگدانه‌ها روی سایش پذیری، از آن‌جا که جنس غالب آبرفت‌های گستره تبریز آندزیت، ماسه‌سنگ و کنگلومرا است. نمونه‌های P1 تا P15 مطابق جدول ۶ آماده‌سازی شده و آزمایش LCPC روی هر نمونه انجام شد. در این سری از آزمایش‌ها برای بررسی تأثیر جنس سنگدانه‌ها بر میزان ساینده‌گی، مقادیر درصد رطوبت (برابر صفر)، کرویت و گردش‌گی برای تمامی نمونه‌ها یک‌سان در نظر گرفته شده است. جدول ۶ و نمودار شکل ۱۰ تغییرات میزان ضرایب ساینده‌گی و شکنندگی را برای جنس‌های مختلف نشان می‌دهند.

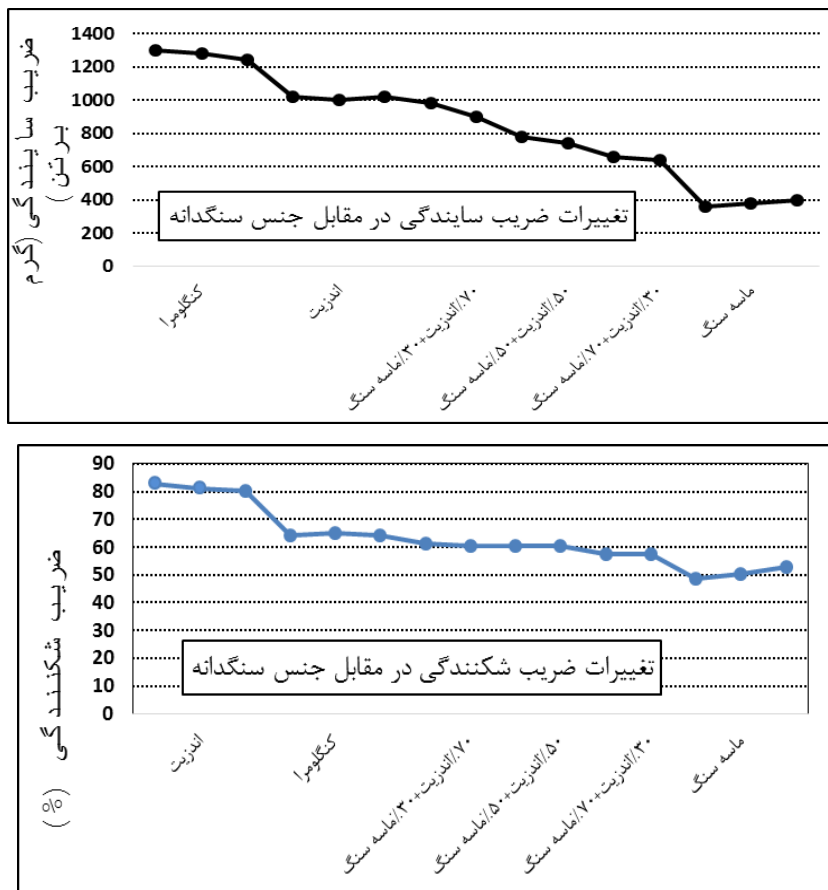
بر اساس نتایج حاصل بیش‌ترین میزان LAC مربوط به نمونه P-1 (کنگومرا) و کم‌ترین میزان LAC مربوط به نمونه P-7 (ماسه سنگ) است.

به‌طورکلی و بر اساس نتایج حاصل بیش‌ترین ساینده‌گی مربوط به کنگومرا و کم‌ترین میزان مربوط به ماسه‌سنگ است. آندزیت هم از لحاظ ساینده‌گی کم‌تر از کنگومرا و بیش‌تر از ماسه‌سنگ است و نتایج ساینده‌گی نمونه‌های ترکیبی آندزیت و ماسه‌سنگ نشان می‌دهد که هر چقدر آندزیت بیش‌تر باشد ساینده‌گی بیش‌تر و برعکس هرچقدر ماسه‌سنگ بیش‌تر می‌شود ساینده‌گی کم‌تر می‌شود.

چنانچه در شکل ۱۰ مشاهده می‌شود از لحاظ جنس سنگ‌دانه بیش‌ترین شکنندگی در آندزیت و کم‌ترین شکنندگی در ماسه‌سنگ است و نمونه‌های کنگومرا هم از لحاظ شکنندگی بعد از آندزیت قرار می‌گیرد. هم‌چنین برای بررسی شکنندگی آندزیت و ماسه‌سنگ در این آزمایش ۶ نمونه با ترکیب مختلف آندزیت و ماسه‌سنگ تهیه و آزمایش شده است که بر اساس نتایج حاصل با افزایش میزان آندزیت، شکنندگی افزایش و برعکس هرقدر ماسه‌سنگ افزایش می‌یابد شکنندگی کاهش می‌یابد.

جدول ۶. نتایج ضریب ساینده‌گی و شکنندگی در نمونه‌های کنگومرا، ماسه‌سنگ، آندزیت و ترکیبات مختلف آندزیت- ماسه‌سنگ

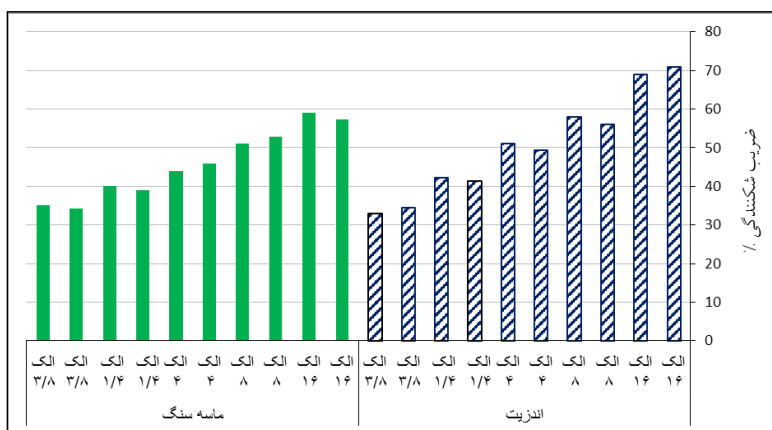
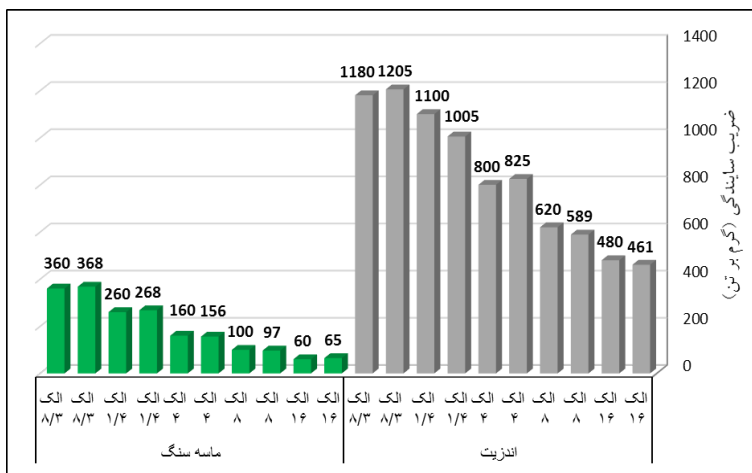
نمونه	جنس	ساینده‌گی (گرم بر تن)	ضریب شکنندگی (%)	نمونه	جنس	ساینده‌گی (گرم بر تن)	ضریب شکنندگی (%)
P-1	کنگومرا	۱۳۰۰	۶۴/۴	P-9	ماسه‌سنگ	۴۰۰	۵۲/۸
P-2	کنگومرا	۱۲۸۰	۶۵/۲	P-10	۵۰٪ آندزیت + ۵۰٪ ماسه‌سنگ	۷۸۰	۶۰/۶
P-3	کنگومرا	۱۲۴۰	۶۴/۲	P-11	۵۰٪ آندزیت + ۵۰٪ ماسه‌سنگ	۷۴۰	۶۰/۴
P-4	آندزیت	۱۰۲۰	۸۲/۸	P-12	۷۰٪ آندزیت + ۳۰٪ ماسه‌سنگ	۹۸۰	۶۱/۲
P-5	آندزیت	۱۰۰۰	۸۱/۲	P-13	۷۰٪ آندزیت + ۳۰٪ ماسه‌سنگ	۹۰۰	۶۰/۴
P-6	آندزیت	۱۰۲۰	۸۰/۴	P-14	۳۰٪ آندزیت + ۷۰٪ ماسه‌سنگ	۶۶۰	۵۷/۴
P-7	ماسه‌سنگ	۳۶۰	۴۸/۴	P-15	۳۰٪ آندزیت + ۷۰٪ ماسه‌سنگ	۶۴۰	۵۷/۶
P-8	ماسه‌سنگ	۳۸۰	۵۰/۴				



شکل ۱۰. نتایج ضرایب ساینده‌گی و شکنندگی در جنس‌های مختلف آبرفت‌های مسیر تونل مترو خط دو تبریز

### بررسی تأثیر اندازه سنگ‌دانه بر میزان ساینده‌گی و شکنندگی

با توجه به تأثیر قابل توجه سایز دانه‌ها بر میزان سایش، در بخش حاضر آزمون ساینده‌گی روی نمونه‌های با اندازه الک‌های مختلف (الک شماره ۱۶ تا ۳/۸) و شرایط یک‌سان شکل و میزان آب در دو جنس غالب مسیر که آندزیت و ماسه‌سنگ است، انجام گرفته و نتایج حاصل در جدول ۷ و شکل ۱۱ ارائه شده است. بر اساس نتایج حاصل بیش‌ترین ساینده‌گی



شکل ۱۱. نمودار ضرایب ساینده‌گی و شکنندگی در برابر سایز دانه‌ها در دو جنس غالب مسیر (آندزیت و ماسه‌سنگ)

در جنس آندزیت مربوط به نمونه Si-9 (باقی‌مانده روی الک ۳/۸) و کم‌ترین سایش مربوط به نمونه Si-1 (باقی‌مانده روی الک ۱۶) و در ماسه‌سنگ بیش‌ترین ساینده‌گی مربوط به نمونه Si-19 و کم‌ترین سایش مربوط به نمونه Si-12 است. به‌طورکلی با افزایش اندازه دانه‌ها، ضریب ساینده‌گی افزایش یافته و ضریب شکنندگی کاهش می‌یابد که این امر با نتایج سایر محققان [۱۷]، [۱۹] نیز هم‌خوانی دارد. میزان افزایش ضریب ساینده‌گی با افزایش اندازه دانه‌ها، در آندزیت بیش‌تر از ماسه‌سنگ است.

جدول ۷. نتایج آزمون تأثیر اندازه دانه‌ها در سایش پذیری در دو جنس غالب مسیر (آندزیت و ماسه سنگ)

نمونه	جنس	حداقل اندازه دانه (mm)	ضریب ساینده‌گی (گرم برتن)	ضریب شکنندگی (%)	نمونه	جنس	حداقل اندازه دانه (mm)	ضریب ساینده‌گی (گرم برتن)	ضریب شکنندگی (%)
Si-1	آندزیت	۱/۱۹	۴۶۱	۷۱	Si-11	ماسه سنگ	۱/۱۹	۶۵	۵۷/۵
Si-2	آندزیت	۱/۱۹	۴۸۰	۶۹	Si-12	ماسه سنگ	۱/۱۹	۶۰	۵۹
Si-3	آندزیت	۲/۳۸	۵۸۹	۵۶	Si-13	ماسه سنگ	۲/۳۸	۹۷	۵۳
Si-4	آندزیت	۲/۳۸	۶۲۰	۵۸	Si-14	ماسه سنگ	۲/۳۸	۱۰۰	۵۱
Si-5	آندزیت	۴/۷۶	۸۲۵	۴۹/۴	Si-15	ماسه سنگ	۴/۷۶	۱۵۶	۴۶
Si-6	آندزیت	۴/۷۶	۸۰۰	۵۱	Si-16	ماسه سنگ	۴/۷۶	۱۶۰	۴۴
Si-7	آندزیت	۶/۳۶	۱۰۰۵	۴۱/۳	Si-17	ماسه سنگ	۶/۳۶	۲۶۸	۳۹
Si-8	آندزیت	۶/۳۶	۱۱۰۰	۴۲/۲	Si-18	ماسه سنگ	۶/۳۶	۲۶۰	۴۰
Si-9	آندزیت	۹/۵۱	۱۲۰۵	۳۴/۵	Si-19	ماسه سنگ	۹/۵۱	۳۶۸	۳۴/۳
Si-10	آندزیت	۹/۵۱	۱۱۸۰	۳۳	Si-20	ماسه سنگ	۹/۵۱	۳۶۰	۳۵/۲

### بررسی تأثیر شکل سنگ دانه بر میزان ساینده‌گی و شکنندگی

در ابتدای این بخش بر اساس فن عکسبرداری از دانه‌ها و معیارهای شرح داده شده در بخش‌های قبل، میانگین نتایج کرویت و گرد شدگی سنگدانه‌های گستره تونل مترو خط دو تبریز (نمونه‌های S1 الی S32) در جدول ۸ ارائه شده است.

بر اساس نتایج جدول ۸ مشاهده می‌شود که گردش‌دهی دانه‌ها بعد از آزمایش LCPC افزایش چشم‌گیری داشته است. این نشان می‌دهد که تیز گوشگی دانه‌ها بعد از آزمایش کم شده و دانه‌ها گردتر شده‌اند. هم‌چنین علی‌رغم افزایش کرویت در سنگ‌دانه‌ها بعد از انجام آزمایش، نسبت کرویت بر گردش‌دهی برای تمامی نمونه‌ها کاهش یافته است که کم‌ترین و بیش‌ترین میزان این کاهش به ترتیب مربوط به نمونه‌های ناحیه ۱ و ۴ به میزان ۵ و ۲۵ درصد است.

در ادامه برای بررسی تأثیر شکل دانه‌ها بر میزان ساینده‌گی، روی ۳۰ نمونه (SH1 الی SH30) از جنس‌های مختلف با کرویت و گردش‌دهی‌های مختلف و رطوبت یکنواخت آزمایش LCPC انجام یافته است. لازم به ذکر است به منظور سنجش تکرارپذیری آزمایش‌های برخی از نمونه‌ها با مشخصات یک‌سان آزمایش شده است. در جدول ۹ به‌عنوان نمونه صرفاً مشخصات

نمونه‌های ماسه سنگ و آندزیت ارائه شده است. بر اساس نتایج حاصل و به‌عنوان الگویی کلی، در تمامی جنس سنگ‌دانه‌ها با افزایش نسبت کرویت بر گردشگی میزان ضریب ساینده‌گی افزایش می‌یابد.

### بررسی تأثیر میزان فوم مصرفی بر ساینده‌گی خاک

در حفاری با ماشین‌های EPB-TBM فوم‌ها به عنوان یکی از مهم‌ترین مواد افزودنی به سینه کار نقش مهمی در کاهش مقاومت برشی خاک جبهه کار، ایجاد فشار یکنواخت در سینه کار و تسهیل تخلیه خاک حفاری شده به خارج از تونل ایفا می‌کنند. این مواد همراه با پلیمرها و مواد ضد رس در بسیاری مواقع از ملزومات اصلی حفاری در زمین‌های نرم می‌باشند، اما صرف‌نظر از ویژگی‌های مطلوبی که این مواد دارند استفاده بی‌رویه آن‌ها می‌تواند سبب بالا رفتن پتانسیل سایش موادخاکی، افزایش مصرف مته حفاری و در نهایت بالا رفتن هزینه پروژه شود. در بخش حاضر برای بررسی میزان اثر گذاری مقدار فوم مصرفی بر روی سایش، آزمایش بر روی ۲۴ نمونه (F1 الی F24) با جنس‌های آندزیت، ماسه‌سنگ، سیلیس و کنگلومرا با درصد فوم‌های مختلف انجام‌یافته است. از فوم متداول مورد مصرف در پروژه (A168) که مربوط به شرکت کمیل کاشان استفاده شده است. لازم بذکر است نسبت کرویت بر گردشگی برای تمامی نمونه‌ها در حدود ۱/۱۵ انتخاب شده است. مطالعات جامعی بر روی مشخصات فوم‌های تولید کارخانجات مختلف داخلی و خارجی نیز انجام یافته است که نتایج آن بطور جداگانه در حال انتشار می‌باشد. در شکل ۱۲ مراحل انجام آزمایش بر روی مصالح فوم دار نمایش داده شده است.

این آزمایشات در محدوده بین حالت خشک تا میزان مصرفی ۱۰۰ میلی‌لیتر فوم (به ترتیب معادل با صفر الی ۲۰ درصد وزنی مصالح) انجام شده است. تغییرات ضریب ساینده‌گی در برابر میزان فوم مصرفی برای جنس مصالح مختلف در شکل ۱۳ ارائه شده است. قابل مشاهده است که در تمامی جنس‌ها از صفر تا ۲۰ میلی‌لیتر ساینده‌گی کاهش و از ۲۰ میلی‌لیتر تا ۱۰۰ میلی‌لیتر ساینده‌گی افزایش می‌یابد. بعبارت دیگر زمانی که فوم در نمونه در حد خیس شدگی باشد حداقل ساینده‌گی مشاهده شده و از آن به بعد با افزایش میزان فوم مصرفی که باعث درگیری بیشتر تیغه و مصالح می‌شود، ساینده‌گی افزایش می‌یابد. در نتیجه میزان فوم بهینه در حدود ۴ درصد وزنی نمونه‌ها (برابر ۲۰ میلی‌لیتر) می‌باشد.

جدول ۸. میانگین نتایج متغیرهای شکل دانه قبل و بعد از آزمایش LCPC در آبرفت‌های گستره تبریز

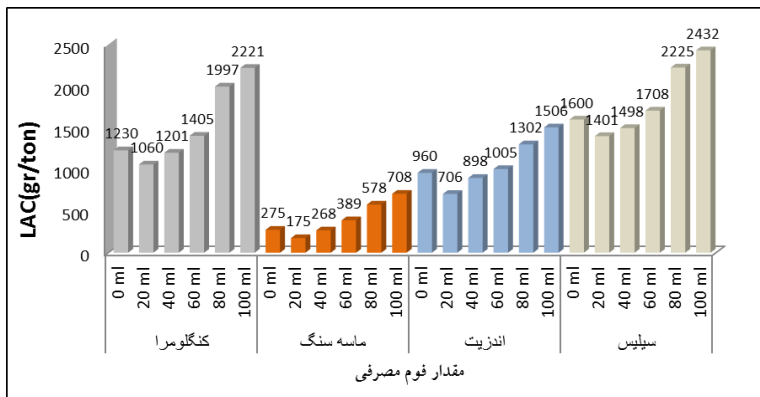
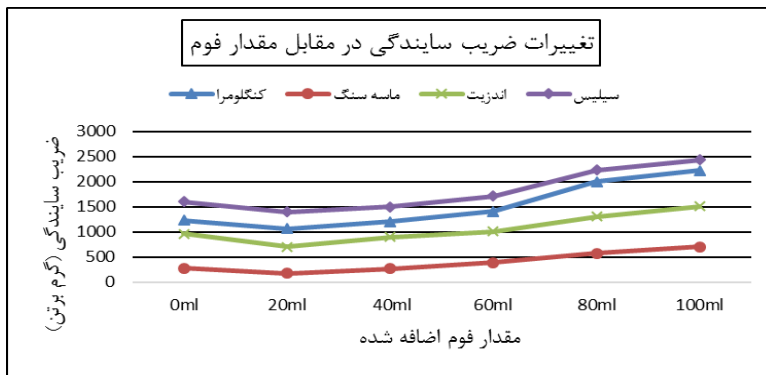
بعد از آزمایش LCPC			قبل از آزمایش LCPC			آبرفت
گردشدگی /کرویت	گرد شدگی	کرویت	گردشدگی /کرویت	گرد شدگی	کرویت	
۱/۰۹	۰/۸	۰/۸۷	۱/۱۴	۰/۶۶	۰/۷۶	ناحیه ۱
۱/۱۱	۰/۷۸	۰/۸۶	۱/۳۲	۰/۵۸	۰/۷۱	ناحیه ۲
۱/۱۳	۰/۷۵	۰/۸۵	۱/۴۹	۰/۴۴	۰/۵۹	ناحیه ۳
۱/۱۲	۰/۷۷	۰/۸۶	۱/۴۷	۰/۵۱	۰/۷۲	ناحیه ۴

جدول ۹. بررسی متغیرهای شکل دانه در نمونه‌های ماسه‌سنگ و آندزیت

ضریب ساینده‌گی (gr/ton)	گردشدگی /کرویت	گرد شدگی	کرویت	جنس سنگدانه		نمونه
				آندزیت (%)	ماسه‌سنگ (%)	
۱۰۲۰	۱/۶۶	۰/۳	۰/۵	٪۱۰۰	۰	SH-1
۱۰۴۰	۱/۶۶	۰/۳	۰/۵	٪۱۰۰	۰	SH-2
۱۰۰۰	۱/۶۶	۰/۳	۰/۵	٪۱۰۰	۰	SH-3
۹۰۰	۱/۱۴	۰/۷	۰/۸	٪۱۰۰	۰	SH-4
۹۶۰	۱/۱۴	۰/۷	۰/۸	٪۱۰۰	۰	SH-5
۹۸۰	۱/۱۴	۰/۷	۰/۸	٪۱۰۰	۰	SH-6
۱۰۴۰	۱/۳	۰/۵	۰/۶۵	٪۱۰۰	۰	SH-25
۱۱۴۰	۱/۴	۰/۴۲	۰/۵۹	٪۱۰۰	۰	SH-26
۹۶۰	۱/۳۹	۰/۵۱	۰/۷	٪۱۰۰	۰	SH-27
۲۰۰	۱/۱۶	۰/۶	۰/۷	۰	٪۱۰۰	SH-7
۲۴۰	۱/۱۶	۰/۶	۰/۷	۰	٪۱۰۰	SH-8
۲۲۰	۱/۱۶	۰/۶	۰/۷	۰	٪۱۰۰	SH-9
۳۶۰	۱/۳۳	۰/۳	۰/۴	۰	٪۱۰۰	SH-10
۳۸۰	۱/۳۳	۰/۳	۰/۴	۰	٪۱۰۰	SH-11
۴۰۰	۱/۳۳	۰/۳	۰/۴	۰	٪۱۰۰	SH-12
۳۰۰	۱/۲۲	۰/۴۵	۰/۵۵	۰	٪۱۰۰	SH-28
۲۶۰	۱/۱۹	۰/۵۱	۰/۶۱	۰	٪۱۰۰	SH-29
۳۳۰	۱/۲۵	۰/۳۹	۰/۴۹	۰	٪۱۰۰	SH-30



شکل ۱۲- مراحل انجام آزمایش تعیین ساینده‌گی مصالح فوم دار، الف) وزن کردن فوم، ب) افزودن فوم به مصالح، ج) آزمایش در حالت خیس شدگی، د) آزمایش در حالت مصرف زیاد فوم، ه) تصویر دانه‌ها بعد از آزمون، ی) تصویر ایمپلر بعد از آزمون



شکل ۱۳. نتایج آزمایش تعیین ساینده‌گی مصالح فوم دار به کمک دستگاه LCPC



### نتیجه‌گیری

بر اساس نتایج به دست آمده از انجام بیش از ۱۶۵ آزمایش LCPC روی سنگدانه‌های مسیر خط ۲ مترو تبریز:

- در مسیر خط ۲ مترو تبریز سنگدانه‌های واقع در ناحیه‌های ۱ و ۲ دارای سایندگی زیاد و سنگدانه‌های ناحیه‌های ۳ و ۴ به ترتیب دارای محدوده سایندگی کم تا بسیار زیاد و کم تا متوسط هستند. بیش‌ترین و کم‌ترین مقدار ضریب سایندگی مشاهده شده در سنگدانه‌های آزمایش شده، به ترتیب برابر ۱۲۸۰ گرم بر تن واقع در ناحیه ۳ مسیر و ۲۰۰ گرم بر تن واقع در ناحیه ۴ مسیر است. برای تمامی مسیر سنگدانه‌ها دارای محدوده شکنندگی زیاد تا خیلی زیاد هستند.
- مصرف فوم باید به صورت بهینه در حد کارپذیری خاک و خیس شدگی مصالح باشد. استفاده بیش از اندازه فوم در حفاری مکانیزه نه تنها سایندگی را کاهش نمی‌دهد بلکه با افزایش میزان ضریب سایندگی باعث تشدید ساییدگی تیغه‌ها و ابزارهای برشی دستگاه نیز می‌شود.
- افزایش دانه‌های سخت مانند کنگلومرا در آبرفت‌های گسترده مسیر میزان سایندگی را تا حد زیادی افزایش می‌دهد ولی با توجه به این‌که جنس غالب مسیر آندزیت هست عمده‌ترین اثر سایش در پروژه ناشی از مصالح آندزیتی است. هرچقدر سایز دانه‌ها افزایش می‌یابد سایندگی هم بیش‌تر می‌شود که در آندزیت این تغییرات بیش‌تر از ماسه‌سنگ است. هرچقدر سایز دانه‌ها بزرگ‌تر می‌شود شکنندگی کاهش یافته و برعکس با ریزتر شدن دانه‌ها شکنندگی افزایش می‌یابد. این حالت در هر دو جنس ماسه‌سنگ و آندزیت قابل مشاهده است و به‌طورکلی نمونه‌های آندزیت شکنندگی بیش‌تری نسبت به نمونه‌های ماسه‌سنگ دارند.
- بر اساس نتایج حاصل و به‌عنوان الگویی کلی، در تمامی جنس سنگدانه‌ها با افزایش نسبت کرویت بر گردشگری میزان ضریب سایندگی افزایش می‌یابد.
- به‌طورکلی می‌توان نتیجه‌گیری کرد که بر اساس نتایج حاصل از آزمایش LCPC انجام یافته، وجود و افزایش میزان آب در اکثر موارد باعث افزایش سایندگی می‌شود که الگوی مشاهده شده با نتایج تحقیقات مشابه [۱۹] همخوانی دارد.

## منابع

1. I.Nilsen B., Dahl F., Holzhäuser J., Raleigh P., "Abrasivity testing for rock and soils", *Tunnels & Tunneling International* (April 2006) 47-49.
۲. آیتی ف.، مهدوری س.، "تخمین تراست مورد نیاز حفاری در تونل انتقال آب بهشت آباد"، نشریه زمین‌شناسی مهندسی، ۷ (۱) (۱۳۹۲) ۱۷۲۴-۱۷۰۷.
3. Tarigh azali S., Moammeri H., "EPB-TBM tunneling in abrasive ground, Esfahan Metro Line 1", *WTC ITA-AITES 2012 World Tunnel Congress, Thailand* (2012).
4. Plinninger R. J., Spaun G., Thuro K., "Predicting tool wear in drill and blast", *Tunnel and Tunnelling International* (April 2002) 38-41.
5. Thuro K., Plinninger R. J., "Hard rock tunnel boring, cutting, drilling and blasting, ISRM-Technology road maps for rock maps", *south African institute of mining and metallurgy* (2003).
6. Plinninger R. J., Spaun G., Thuro K., "Prediction and classification of tool wear in drilling and blasting tunneling", *Engineering Geology for Developing Countries, Proceedings of 9th congress of the International Association for Engineering Geology and the Environment, Durban, South Africa* (2002) 2226-2236.
7. Frenzel Ch., Käsling H., Thuro K., "Factors Influencing Disc Cutter Wear", *Geomechanics and Tunneling* 1(1) (2008) 55-60.
8. Thuro K., Singer J., Kasling H., Bauer M., "Determining abrasiveness with the LCPC Test", *Proceedings of the 1st Canada-U.S. Rock Mechanics Symposium, Vancouver B.C* (2007).
9. West G., "Rock abrasiveness testing for tunneling", *International Journal of Rock Mechanics and Mining Science*, Vol. 26 (2) (1989) 151-160.

۱۰. همزبان م.ت.، معماریان ح.، رستمی ج.، "مقایسه روش‌های مختلف تعیین سایندگی سنگ‌ها"، نشریه مهندسی معدن، ۸ (۱۹)، (۱۳۹۲) ۸۷-۱۰۶.

11. Nilsen B., Dahl F., Holzhauser J., Raleigh P., "New test methodology for estimating the abrasiveness of soils for TBM tunneling", RETC Proceedings (2007) 104-116.

12. Cerchar, "Cerchar tests for the measurement of hardness and abrasivity of rocks", Centre Study Research, French Coal Industry, Document 73-59 (1973) 1-10.

13. Thuro K., Singer J., Käsling H., Bauer M., "Soil abrasiveness assessment using the LCPC testing device", Felsbau 24 (2006) 37-45

14. Mostafaei M., Rezaei Far A.H., Rastegarnia A., "Assessment of the impact of case parameters affecting abrasion and brittleness factors in alluviums of Tabriz line 2 subway, Iran", Bull Eng Geol Environ, 78 (2019) 3851-3861.

15. Drucker P., "Validity of the LCPC abrasivity coefficient through the example of a recent Danube gravel", Geomechanics and Tunnelling, Vol. 4(6) (2011) 41-50.

۱۶. هاشم‌نژاد آ.، غفوری م.، لشکری پور غ.، طریق ازلی ص.، "بررسی پارامترهای زمین‌شناسی مؤثر بر میزان سایندگی کانی‌ها به کمک دستگاه LCPC" نشریه زمین‌شناسی مهندسی، ۸ (۲) (۱۳۹۳) ۲۲۴۳-۲۲۲۳.

۱۷. میرمحرابی ح.، غفوری م.، لشکری پور غ.، "ارزیابی تأثیر پارامترهای عملکردی بر سایش ابزارآلات حفاری مکانیزه با استفاده از نمونه‌های سیلیسی"، نشریه زمین‌شناسی مهندسی، ۹ (۳)، (۱۳۹۴) ۳۰۵۰-۳۰۳۳.

18. Gharahbagh E. A., Rostami J., Talebi, K., "Experimental study of the effect of conditioning on abrasive wear and torque requirement of full

- face tunneling machines", *Tunnelling and Underground Space Technology*, 41 (2014) 127-136.
۱۹. برزگری ق.، "ارزیابی ساینده‌گی خاک‌ها در حفاری مکانیزه تونل به‌روش تعادل فشار زمین (مطالعه موردی: خط یک متروی تبریز)"، رساله دکتری، دانشگاه تربیت مدرس (۱۳۹۱).
۲۰. اصغری ا.، حیدری ب.، "بررسی ساینده‌گی خاک‌های مسیر تونل خط ۲ مترو تبریز"، ششمین همایش زمین‌شناسی مهندسی و محیط زیست ایران، تهران، دانشگاه تربیت مدرس (۱۳۸۸).
21. Thuro K., Kasling H., "Classification of the abrasiveness of soil and rock", *Geomechanics and Tunnelling*, Vol. 2 (2) (2009) 179-188.
22. Plinninger R. J., Restner U., "Abrasive Testing, Quo vadis- A Commented Overview of Abrasive Testing Methods", *Geomechanik und tunnelbau*. Vol. 1(1) (2008) 61-70.
23. Käsling H., Thuro K., "Determining abrasivity of rock and soil in the laboratory Engineering Geology", *Technische Universität München*, (2010).
۲۴. پژوهش عمران راهوار، "گزارش نهایی مطالعات ژئوتکنیک مرحله اول پروژه خط ۲ قطار شهری تبریز" (۱۳۸۷).
۲۵. صاحب‌خواجه م.، برزگری ق.، "بررسی خصوصیات زمین‌شناسی مهندسی و ژئوتکنیکی مسیر خط ۲ متروی تبریز"، دومین کنفرانس ملی مهندسی ژئوتکنیک ایران، کرمانشاه (۱۳۹۳).
26. Krumbein W. C., Sloss L. L., "Stratigraphy and Sedimentation", *W. H. Freeman and Co., San Francisco* (1963) 660.