



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO NACIONAL DE
INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

DIRETORIA-GERAL
DIRETORIA EXECUTIVA

INSTITUTO DE PESQUISAS RODOVIÁRIAS
Rodovia Presidente Dutra, km 163
Centro Rodoviário – Vigário Geral
Rio de Janeiro – RJ – CEP 21240-000
Tel/fax: (21) 3545-4600

Novembro/2010

NORMA DNIT 133/2010 - ME

Pavimentação asfáltica – Delineamento da linha de influência longitudinal da bacia de deformação por intermédio da Viga Benkelman – Método de ensaio

Autor: Instituto de Pesquisas Rodoviárias - IPR

Processo: 50607.000138/2009-02

Origem: Revisão da Norma DNER - ME 061/94.

Aprovação pela Diretoria Colegiada do DNIT na reunião de 17/11 /2010.

Direitos autorais exclusivos do DNIT, sendo permitida reprodução parcial ou total, desde que citada a fonte (DNIT), mantido o texto original e não acrescentado nenhum tipo de propaganda comercial.

Palavras-chave:

Pavimento, Bacia de deformação, Viga Benkelman

Nº total de páginas
8

Resumo

Este documento estabelece os procedimentos metodológicos para delinear a linha de influência longitudinal da bacia de deformação elástica do pavimento por meio da Viga Benkelman. Descreve a aparelhagem e os procedimentos para execução do ensaio. Quanto aos resultados, fornece as deflexões correspondentes aos diversos deslocamentos e o desenho da bacia de deformação.

Abstract

This document presents the procedure for determination of delineation of the longitudinal line of influence of elastic deflection basin of pavement by means of the Benkelman beam. It describes the apparatus, execution and conditions for obtaining results, giving also the correspondent deflections of the various points of dislocation and the design of the deflection basin.

Sumário

Prefácio	1
1 Objetivo.....	1
2 Referência normativa.....	1
3 Definições	2
4 Aparelhagem	2
5 Execução de ensaio	2

6 Resultados	3
Anexo A (Normativo) Figura 1	4
Anexo B (Normativo) Figura 2	5
Anexo C (Normativo) Formulário 1	6
Anexo D (Normativo) Formulário 2	7
Índice geral.....	8

Prefácio

A presente Norma foi preparada pelo Instituto de Pesquisas Rodoviárias – IPR/DIREX, para servir como documento base, visando estabelecer os procedimentos para a realização do ensaio para o delineamento da linha de influência longitudinal da bacia de deformação por intermédio da Viga Benkelman. Está formatada de acordo com a Norma DNIT 001/2009-PRO, cancela e substitui a Norma DNER-ME 061/94.

1 Objetivo

Esta Norma fixa as condições mínimas exigíveis para o procedimento do delineamento da linha de influência longitudinal inerente à parcela transitória de deformação ocasionada pela carga de prova aplicada estaticamente à superfície de um pavimento - "Bacia de Deformação".

2 Referências normativas

Os documentos relacionados a seguir são indispensáveis à aplicação desta norma. Para referências datadas,

aplicam-se somente as edições citadas. Para referências não datadas, aplicam-se as edições mais recentes do referido documento (incluindo emendas).

- a) DNER 175 – PRO: Aferição de Viga Benkelman – Procedimento – Rio de Janeiro: IPR.
- b) DNIT 001/2009-PRO: Elaboração e apresentação de normas do DNIT – Procedimento. Rio de Janeiro: IPR, 2009.

3 Definições

Para os fins desta Norma, são adotadas as seguintes definições:

3.1 Viga Benkelman

Aparelho destinado a medir deflexões produzidas em um extensômetro acionado por uma alavanca interfixa, cuja relação entre os comprimentos dos braços é conhecida.

Nota: A extremidade do braço maior contém a ponta de prova da Viga. A extremidade do braço menor aciona um extensômetro com precisão de 0,01 mm. A Viga é equipada com pequeno vibrador destinado a evitar inércia do ponteiro do extensômetro e dispõe de uma trava de proteção a ser utilizada por ocasião do transporte.

3.2 Eixo de carga

Eixo do veículo de prova, que transmite ao pavimento o peso da carga de ensaio.

4 Aparelhagem

A aparelhagem necessária é a seguinte:

- a) Viga Benkelman, com relação a/b de 2/1, 3/1 ou 4/1, conforme Anexo A - Figura 1;
- b) Caminhão, com 8,2 t de carga no eixo traseiro, igualmente distribuída entre as duas rodas duplas. Somente o eixo traseiro com rodas duplas deve ser pesado. A carga por eixo pode ser diferente da indicada, quando julgada conveniente, desde que seja a alteração devidamente justificada;

Nota: Pneus 1000 x 20 ou 900 x 20, com 12 lonas, do tipo com câmara, frisos na banda de rodagem e calibrados na pressão de 550 kPa (80 psi).

- c) Calibrador, para medir a pressão dos pneus;

- d) Régua de madeira, com 3,00 m de comprimento, graduada em centímetro, ao longo de todo o comprimento, ressaltadas as posições correspondentes a 12,5 cm, 25,0 cm, 40,0 cm e daí por diante, em pontos definidos pelo operador.

5 Execução do ensaio

5.1 Localização das estações de ensaio

As estações de ensaio devem ser convenientemente marcadas e estar localizadas nas trilhas de roda. Desta maneira, a roda traseira dupla do veículo de prova deve situar-se a distância prefixada da borda do revestimento, de acordo com a Tabela 1.

Tabela 1 - Localização dos pontos

Largura da Faixa de Tráfego	Distância à Borda do Revestimento
Unidade (m)	Unidade (m)
2,70	0,45
3,00	0,60
3,30	0,75
3,50 ou mais	0,90

5.2 Posicionamento do caminhão

Centrar uma das rodas duplas do caminhão sobre a estação selecionada na trilha externa, conforme Tabela 1. O eixo de carga do caminhão deve ficar perpendicular ao eixo da pista de rolamento.

5.3 Posicionamento da Viga Benkelman

- a) Introduzir a ponta de prova da Viga Benkelman no meio da roda dupla direita, colocando-a sobre o ponto selecionado.
- b) Assegurar o perfeito posicionamento da ponta de prova da Viga na vertical do eixo traseiro, por meio de um sistema de referência na Viga e no caminhão, conforme Anexo B - Figura 2.
- c) Assentar na superfície do pavimento, ao lado da cabina e em posição bem visível pelo motorista, ou na parte traseira do caminhão, a régua de madeira com 3,00 m de comprimento, descrita na seção 4, alínea "d". O veículo de prova deve apresentar uma referência fixa no pára-choque do caminhão de forma que, quando houver o deslocamento do veículo, esta referência se desloque sobre a régua graduada de madeira. Antes do começo das

medidas, a referência fixada no caminhão deve coincidir com o início da régua.

- d) Soltar a trava da Viga Benkelman.
- e) Ajustar o pé traseiro da Viga, de modo que o extensômetro fique, aproximadamente, na metade de seu curso.

5.4 Leitura inicial

Ligar o vibrador e fazer a leitura inicial (L_0) quando o extensômetro indicar movimento igual ou menor que 0,01 mm/min, ou após decorridos 3 (três) minutos.

5.5 Leituras intermediárias

- a) Deslocar o caminhão lentamente para frente até que a sua referência atinja as proximidades da primeira divisão ressaltada da régua de madeira. Com o caminhão parado e o vibrador ligado, efetuar a primeira leitura intermediária, isto é, a leitura quando o extensômetro indicar movimento igual ou inferior a 0,01 mm/min, ou após decorridos 3 (três) minutos, anotando também a distância correspondente ao deslocamento da referência do caminhão sobre a régua graduada com precisão de cm.
- b) Proceder da mesma maneira para obter as outras leituras intermediárias, isto é, as leituras L_2 , L_3 , L_4 , L_5 etc.

5.6 Leitura final

Após realizar todas as leituras nos pontos determinados na régua graduada de 3 m, deslocar o caminhão lentamente, de tal forma que o eixo simples com rodas duplas atinja a distância total de 10 metros a partir do ponto inicial. De preferência, fazer a leitura final (L_f) quando o extensômetro digital indicar movimento igual ou menor que 0,01 mm/min, ou após decorridos 3 (três) minutos.

Nota: Este ensaio também pode ser feito simultaneamente por intermédio de uma segunda Viga Benkelman introduzida na roda dupla esquerda do caminhão de prova.

6 Resultados

6.1 Cálculos das deflexões

Calcular a deflexão do pavimento nos pontos correspondentes aos diversos deslocamentos, pelas fórmulas:

$$D_0 = (L_0 - L_f) a / b$$

$$D_n = (L_n - L_f) a / b$$

Onde:

D_0 – Deflexão em centésimos de milímetros no ponto de prova inicial (flecha máxima da linha de influência longitudinal da bacia de deformação);

D_n – Deflexão nos pontos correspondentes aos diversos deslocamentos do veículo;

L_0 – Leitura inicial, em centésimos de milímetros;

L_n – Leituras correspondentes aos diversos deslocamentos do veículo, em centésimos de milímetros;

L_f – Leitura final, em centésimos de milímetros;

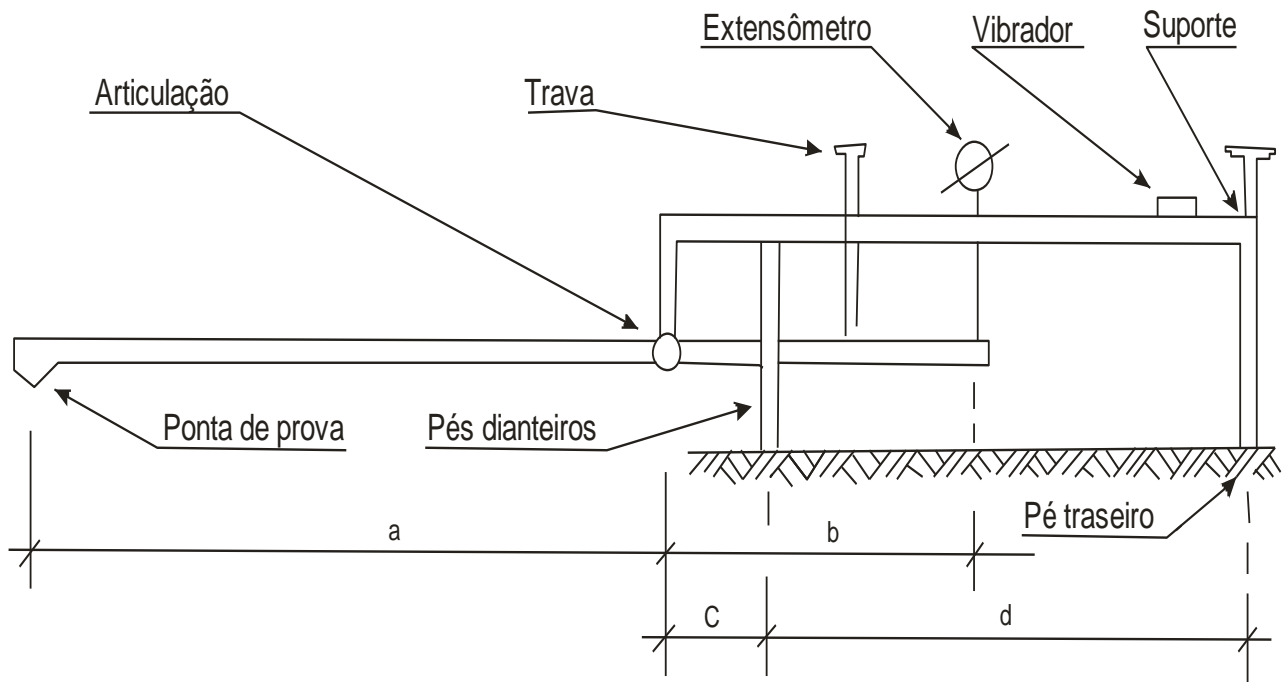
a e b - Dimensões dos braços da Viga Benkelman, em centímetros.

6.2 Desenho da bacia de deformação

- a) Deve ser efetuada a anotação dos resultados das medidas, o cálculo das deflexões e o desenho da linha de influência longitudinal inerente à parcela transitória de deformação ocasionada pela carga de prova aplicada à superfície do pavimento - bacia de deformação, por meio de formulário constante no Anexo C – Formulário 1.
- b) As escalas horizontal e vertical para um determinado serviço devem ser mantidas constantes, a fim de possibilitar a comparação entre os aspectos das diversas linhas de influência obtidas.

Anexo A (Normativo)

Figura 1 – Esquema da Viga Benkelman

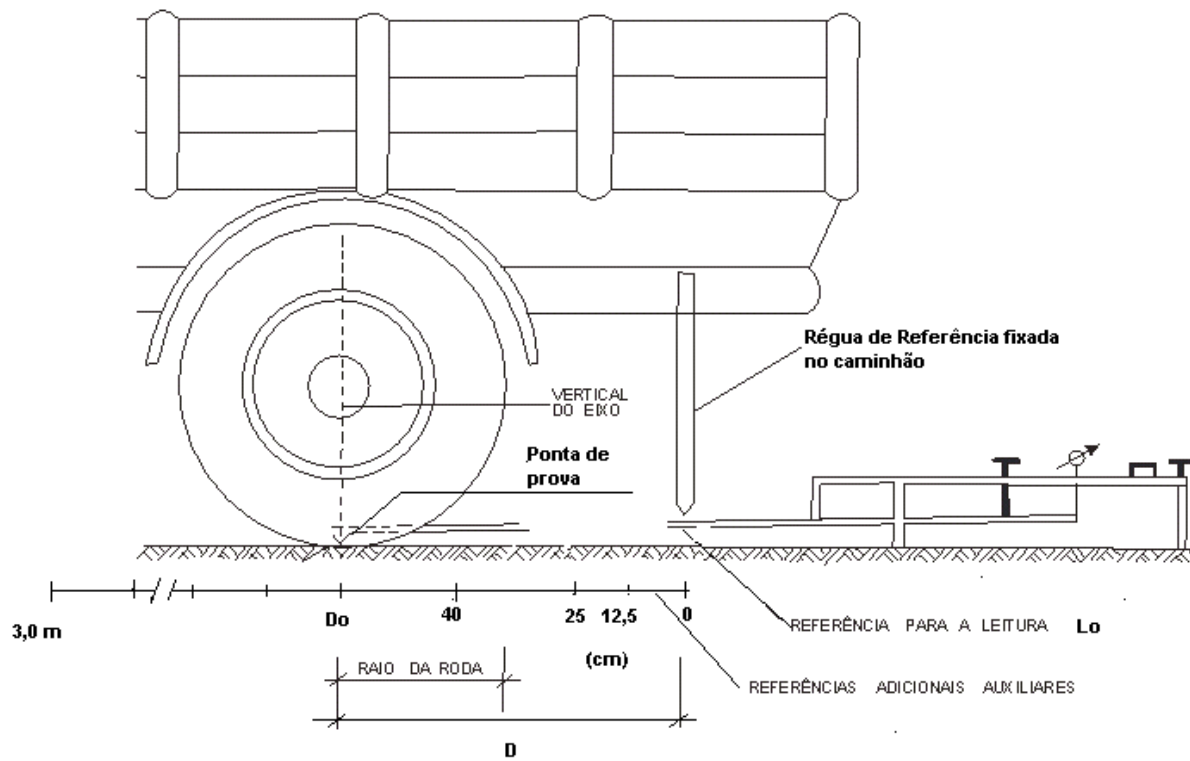


- Ⓐ - Distância entre a articulação e a ponta de prova
- Ⓑ - Distância entre o extensômetro e a articulação
- Ⓒ - Distância entre a articulação e os pés dianteiros
- Ⓓ - Distância entre os pés dianteiros e o pé traseiro

Nota: A distância "a" deve ser ≥ 244 cm.

Anexo B (Normativo)

Figura 2 - Esquema do sistema de referência na Viga e no caminhão



ONDE :

D = Distância marcada no braço maior da Viga Benkelman, de modo que a ponta de prova fique na vertical do eixo quando a régua de referência está em cima da marca

Anexo C (Normativo)

Formulário 1 - Deflexões Recuperáveis em Pavimentos Flexíveis

RODOVIA _____

TRECHO _____

REVESTIMENTO _____

SENTIDO _____

DATA _____

TRILHA		T.R.E		T.R.I	k =		
ESTACA OU km	LEITURAS (mm) X 0,01			DEFLEXÃO (mm) X 0,01	RAIO DE CURVATURA (m)	Obs.	
	L _o	L ₂₅	L _f				

LEGENDA:

L_o - LEITURA INICIAL

L₂₅ - LEITURA A 25cm

L_f - LEITURA FINAL

TRILHA DE RODA

T.R.E - EXTERNA

TRILHA DE RODA

T.R.I - INTERNA

CONSTANTE DA VIGA

k - BENKELMAN

D - DEFLEXÃO

RC - RAIO DE CURVATURA

$$D = k \times (L_o - L_f)$$

$$RC = 6250 \div (2 \times k \times (L_o - L_{25}))$$

Anexo D (Normativo)

Formulário 2 - Linha de Influência Longitudinal da Bacia de Deformação

RODOVIA _____

TRECHO _____

REVESTIMENTO _____

SENTIDO _____ DATA _____

TRILHA	ESTACA OU km	T.R.E		T.R.I		k = ESTACA OU km	DISTÂNCIA cm	LEITURAS		DEFLEXÃO (mm) × 0,01	T.R.E DEFLEXÃO (mm) × 0,01	T.R.I DEFLEXÃO (mm) × 0,01	Obs.
		DISTÂNCIA cm	L ₀ (mm) × 0,01	L _i (mm) × 0,01	L ₀ (mm) × 0,01			L _i (mm) × 0,01					
		0					0						
		12,5					12,5						
		25					25						
		50					50						
		L _i					L _i						

LEGENDA:

- L₀ - LETURA INICIAL
- L_i - LETURA FINAL
- T.R.E - TRILHA DE RODA EXTERNA
- T.R.I - TRILHA DE RODA INTERNA
- k - CONSTANTE DA VIGA BENKELMAN
- D - DEFLEXÃO

$D = k \times (L_i - L_0)$

Índice geral

Abstract		1	Leituras intermediárias	5.5	3
Anexo A (Normativo) Figura 1		4	Localização das estações		
Anexo B (Normativo) Figura 2		5	de ensaio	5.1	2
Anexo C (Normativo) Formulário 1		6	Objetivo	1	1
Anexo D (Normativo) Formulário 2		7	Posicionamento da		
Aparelhagem	4	2	Viga Benkelman	5.3	2
Cálculos das deflexões	6.1	3	Posicionamento do		
Definições	3	2	caminhão	5.2	2
Desenho da			Prefácio		1
bacia de deformação	6.2	3	Referência normativa	2	1
Eixo de carga	3.2	2	Resultados	6	3
Execução do ensaio	5	2	Resumo		1
Índice geral		8	Sumário		1
Leitura final	5.6	3	Viga Benkelman	3.1	2
Leitura inicial	5.4	3			
