

تأثیر نوع عملیات و دور موتور بر ارتعاشات ارّه موتوری

مسعود فیضی^{*۱} - علی جعفری^۲ - حجت احمدی^۲

تاریخ دریافت: ۱۳۹۵/۰۹/۱۵

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۶/۰۷/۲۳

چکیده

با توجه به کاربرد گسترده ارّه موتوری و اهمیت بالای مطالعه عوامل مؤثر بر ارتعاشات آن، به بررسی تأثیر نوع چوب و دور موتور بر ارتعاشات یک نوع ارّه موتوری پرداخته شد. مطالعه بر روی سه نوع چوب راش، ممرز و توسکا، منتخب از جنگل‌های شمال ایران، صورت گرفت. برخلاف مطالعات قبلی یک حالت بدون برش نیز به‌عنوان تیمار شاهد به آزمایش‌ها اضافه گردید. همچنین ارتعاشات در سه دور مختلف حین برش چوب اندازه‌گیری شد. سپس، سیگنال‌های ارتعاشی مطابق با استانداردهای بین‌المللی تجزیه و تحلیل شدند. نتایج نشان داد که هر چند نوع عملیات بر میزان شتاب ارتعاش وزن‌دار شده فرکانسی تأثیر معنی‌داری نداشته است، اما برش چوب سبب افزایش میزان شتاب ارتعاش وزن‌دار نشده در فرکانس‌های پایین و کاهش آن در فرکانس‌های بالا شده است. همچنین تأثیر دور موتور و جهت بر میزان شتاب ارتعاش وزن‌دار شده فرکانسی، در سطح ۱٪ معنی‌دار بود. افزایش دور موتور، سبب افزایش در میزان شتاب ارتعاش وزن‌دار شده فرکانسی گردید.

واژه‌های کلیدی: احتراق، ارّه موتوری، باندهای یک سوم اکتاو، شتاب ارتعاش وزن‌دار شده فرکانسی

مقدمه

تیغه‌های برنده می‌گردد. یک نمونه از این ماشین، مشابه با آنچه که در این تحقیق مورد استفاده قرار گرفته است؛ با معرفی اجزای آن در شکل ۱ نشان داده شده است. این ماشین، به‌صورت گسترده برای کارهایی چون قطع درختان و شاخه‌زنی در جنگل، قطع‌زنی گرده بینه در جنگل و کارخانه‌های چوب‌بری و حتی برش طولی گرده بینه مورد استفاده قرار می‌گیرد (Latibari, 2007). قطع درخت با ارّه موتوری شامل مزایایی از قبیل عدم محدودیت نسبت به شیب عرصه و اندازه درخت بوده و در مقابل، معایبی چون کنترل کم‌تر درخت قطع شده برای کاهش شکستگی و آسیب به توده باقیمانده نیز وجود دارد؛ اما در استفاده از ارّه موتوری، مهم‌ترین نگرانی از بابت سلامتی کاربر و دستیار آن است (Jourgholami et al., 2012).

شاید در نگاه اول خطراتی از قبیل برخورد زنجیر ارّه یا درخت و شاخه‌ها به کاربر ارّه موتوری مهم‌ترین عامل تهدید سلامتی وی به چشم آید؛ اما عواملی مانند امکان مسمومیت‌های شدید و خفگی و نیز صدا و ارتعاشات این وسیله به‌صورت پنهان و بسیار جدی سلامت کاربر را تهدید می‌کنند. در این میان ارتعاشات سهم بزرگتری دارد، تا جایی که به دلیل دو عیب صدا و ارتعاش، هیچ ارّه موتوری علامت F. A. P. (نشانه قبول و توسعه ابزار و وسایل کار جنگل) را از طرف مؤسسه بررسی وسایل جنگل در آلمان به‌دست نیاورده است (Sarikhani, 2009).

بهره‌برداری جنگل، شامل قطع درخت تا تحویل چوب به کارخانه، یکی از فعالیت‌های ضروری مدیریت جنگل است (Jourgholami et al., 2013). قطع درخت بخش مهمی از این عملیات را تشکیل می‌دهد که شامل تمام فعالیت‌هایی است که در جهت انداختن درختان سرپا و آماده نمودن آن برای چوبکشی انجام می‌گیرد. مطابق با گزارش سازمان بین‌المللی کار^۳، قطع درخت یکی از خطرناک‌ترین عملیات‌های صنعتی است (Jourgholami et al., 2012). با توجه به شرایط و ویژگی‌های جنگل‌های ایران، قطور و پهن برگ بودن درختان، توپوگرافی و سایر عوامل، مکانیزاسیون در این جنگل‌ها به‌خوبی رشد نیافته و بخش اعظم عملیات قطع و تبدیل درخت به‌وسیله ارّه موتوری انجام می‌گیرد (Sarikhani, 2009). ارّه موتوری یک ماشین قابل حمل است که نیروی محرکه آن توسط یک موتور تک سیلندر دو زمانه تأمین می‌گردد. با افزایش دور موتور، کلاچ گریز از مرکز، عمل کرده و حرکت میل‌لنگ سبب گردش یک زنجیر حامل

۱- دانشجوی دوره دکتری مهندسی مکانیک بیوسیستم، دانشگاه تبریز، تبریز، ایران

۲- استاد، گروه مهندسی ماشین‌های کشاورزی، دانشگاه تهران، کرج، ایران

* - نویسنده مسئول: (Email: masoudfeyzi@tabrizu.ac.ir)

DOI: 10.22067/jam.v8i2.60794

3- International Labour Office (ILO)



شکل ۱- ارّه موتوری و اجزای آن

Fig.1. Chainsaw and its components

با کوبنده‌های نیوماتیک کار می‌کنند بیش از ۱۰ برابر کارگرانی است که با وسایل مرتعش دستی سروکار ندارند (Letz *et al.*, 1992). نتایج مطالعه بر روی تراکتور دو چرخ در ایران نشان داد که بیشترین ارتعاش از دسته این ماشین به دست راننده منتقل شده و بیشترین فشاری کاری به مچ دست وارد می‌گردد (Taghizadeh Ali Saraei *et al.*, 2010). در مطالعات مختلفی در زمینه ارتعاشات دست- بازو، قله‌های شتاب ارتعاش منطبق بر فرکانس‌هایی بوده‌اند که ضرایب صحیحی از دور موتور بودند، به عبارتی در بسیاری از موارد ضربات احتراق موتور، عامل اصلی ارتعاشات هستند (Feyzi *et al.*, 2016b; Hutton *et al.*, 1993; Ko *et al.*, 2011; Taghizadeh Ali Saraei *et al.*, 2010). مطالعات نشان داده‌اند که اجزای بدن ارتعاشات را حین انتقال، میرا می‌کنند، اما میرایی در فرکانس‌های بالاتر بیشتر است. یعنی بافت‌های بدن ارتعاشات با فرکانس‌های بالاتر را بهتر از ارتعاشات با فرکانس‌های پایین‌تر میرا می‌کنند (Ahmadian, 2012; Feyzi *et al.*, 2016a). تحقیقاتی نشان داده‌اند که دستگیره ضد ارتعاش می‌تواند میزان ارتعاشات منتقل شده به دست را کاهش دهد (Dewangan and Tewari, 2009a; Pourabdian *et al.*, 2010)، اما تمامی دسته‌ها نمی‌توانند به نحو مؤثر سبب کاهش ارتعاشات شوند (Ko *et al.*, 2011).

همانطور که گفته شد؛ ارّه موتوری کاربر خود را در معرض سطح بالایی از ارتعاشات قرار می‌دهد (Sarikhani, 2009; Feyzi *et al.*, 2016b). مطالعات انجام شده بر روی کاربران این ماشین، بیانگر ابتلای درصد بسیار بالایی از آن‌ها به عارضه‌های ارتعاشی هستند. وزارت کار کشور ژاپن در سال ۱۹۶۵ و آژانس ملی کارمندان این کشور در سال ۱۹۶۶ رسماً انگشت سفید را در میان کاربران ارّه موتوری به‌عنوان یک عارضه حرفه‌ای اعلام نمودند (Yadama and Sakakibara, 1994). نتایج مطالعه‌ای نشان داد که میزان شیوع

ارتعاشات به‌طور کلی می‌تواند سبب ناراحتی، تداخل در فعالیت و اختلال در سلامتی گردد (Yue and Mester, 2002). از تأثیرات ارتعاشات بر سلامتی فرد می‌توان به اختلال در سیستم عصبی مرکزی و سیستم‌های گردش خون و ادرار اشاره نمود (Wakeling *et al.*, 2002). به دلیل انتقال ارتعاش به دست‌ها و بازوها از طریق دسته‌های ارّه موتوری معمولاً عارضه‌ای تحت عنوان انگشت سفید در کاربران این وسیله بروز می‌کند (Laroche, 1976). بی‌حسی موضعی و کاهش قدرت چنگش و عملکرد در انگشتان، ضعف ماهیچه‌ای و درد در بازو و شانه‌ها نشانه‌هایی از این بیماری هستند (Selim *et al.*, 2012). علائم دیگری چون سر درد، زود رنجی، پریشان‌حالی، فراموش کاری و مشکلات خواب هم به‌عنوان مشکلات بعدی این عارضه معرفی شده‌اند (Sauni *et al.*, 2010).

ارتعاشات وارد بر بدن انسان به‌طور کلی به دو دسته ارتعاشات تمام بدن و ارتعاشات دست- بازو تقسیم می‌شوند. در زمینه ارتعاشات تمام بدن، مطالعاتی بر روی ماشین‌های مختلف از جمله اتومبیل‌ها، بالابرها، کامیون‌ها، اتوبوس‌ها (Paddan and Griffin, 2002) و نرها (Burdorf and Swuste, 1993; Paddan and Griffin, 2002) لیفت‌تراک‌ها (Burdorf and Swuste, 1993) تراکتورهای کشاورزی (Burdorf and Swuste, 1993; Mehta *et al.*, 2000) و Paddan and Griffin, 2002; Taghizadeh Ali Saraei *et al.*, 2007)، کمباین‌های برداشت (Hostens and Ramon, 2003) و تراکتورهای دو چرخ (Ahmadian *et al.*, 2014; Taghizadeh Ali Saraei *et al.*, 2010) انجام گرفته است. در زمینه ارتعاشات دست- بازو که موضوع بحث در اینجاست نیز، مطالعات مختلفی صورت گرفته است. برآورد اپیدمیولوژیک کارکنان کارخانه کشتی‌سازی نشان داد که شیوع علائم انگشت سفید در کارگرانی که

نشد (Rottensteiner et al., 2012).

با توجه به گستردگی کاربرد اژه موتوری و نیز اهمیت بالای شناخت عوامل مؤثر بر ارتعاشات این ماشین، در این مطالعه به بررسی برخی پارامترها پرداخته شد. پرسش اصلی تحقیق این است که نوع چوب مورد برش چگونه میزان و خصوصیات ارتعاشات اژه موتوری حین برش در دور موتورهای مختلف را تحت تأثیر قرار می‌دهد. لذا، بر خلاف مطالعات قبلی که کنترلی بر روی دور موتور صورت نگرفته و یا ارتعاشات در حالت بدون برش اندازه‌گیری و تحلیل شده‌اند، در مطالعه حاضر، به بررسی ارتعاشات در سه دور موتور مختلف ضمن برش چوب پرداخته شده است. همچنین به منظور استخراج اثرات برش چوب بر ارتعاشات، یک حالت بدون برش نیز به‌عنوان تیمار شاهد به آزمایش‌ها اضافه گردید. محققان قبلی علاوه بر اشاره به اهمیت بررسی ارتعاشات اژه موتوری‌های متفاوت حین برش گونه‌های مختلف چوب، مطالعه تأثیر این عوامل در حالت‌های گوناگون برش را نیز پیشنهاد نموده‌اند (Rottensteiner et al., 2012). در این مطالعه سعی شد ضمن کنترل طول چوب درگیر با زنجیر اژه که خود می‌تواند عامل بسیار مهمی در ارتعاشات باشد، اندازه‌گیری ارتعاشات در حالت نزدیک به برش درخت انجام شود. چوب‌های مورد آزمایش، از چوب‌های جنگلی شمال ایران که به لحاظ فراوانی رتبه‌های اول تا سوم را به خود اختصاص داده‌اند، انتخاب شدند. پس از تحلیل سیگنال‌های ارتعاشی بر اساس استانداردهای بین‌المللی و نیز تجزیه و تحلیل آماری داده‌ها، اثر دور موتور و نوع چوب مورد برش و نیز اثر متقابل آن‌ها بر میزان ارتعاشات در جهت‌های مختلف مورد بررسی و بحث قرار گرفت.

مواد و روش‌ها

اژه موتوری استفاده شده در این تحقیق از نوع Stihl-070 بود. این نوع اژه موتوری با توجه به طول تیغه و قدرت موتور، در جنگل‌های شمال کشور جهت قطع درخت، بینه بری و حتی الوار نمودن چوب کاربرد فراوانی دارد. مشخصات این اژه موتوری در جدول ۱ آورده شده است.

در کارهای قطع درخت معمولاً از دور نهایی اژه موتوری و دروهای نزدیک به این دور، در هنگام برش استفاده می‌گردد. لذا این پژوهش، بر روی سه دور موتور شامل دور نامی، دور نهایی و یک دور که مقدار آن مابین دور نامی و دور نهایی بود، انجام شد. دور نامی و نهایی اژه استفاده شده، به ترتیب برابر با ۶۰۰۰ و ۸۶۳۰ دور بر دقیقه بودند. هنگامی که اهرم گاز تا انتها فشرده می‌شد، دور موتور برابر با ۸۶۳۰ دور بر دقیقه بود.

عارضه انگشت سفید در کاربرانی که بیش از ۲۰ سال سابقه کار با اژه موتوری داشتند بالاتر از ۵۰٪ بود (Therault et al., 1982). یافته‌های حاصل از مطالعه‌ای که بر روی مفاصل شانه و آرنج و استخوان‌های مچ و دست ۳۵ نفر چوب‌بر (۳۰ نفر از آن‌ها بین ۷ تا ۲۰ سال سابقه کار با اژه موتوری داشتند) انجام شده بود نشان داد که ۸۹٪ از آن‌ها سابقه عارضه‌های ارتعاشی دارند (Kumlin et al., 197). تحقیقی که بر روی اژه موتوری‌های مختلف با حجم سیلندر بین ۸۱ تا ۱۲۲ سی‌سی انجام شده بود نیز نشان داد که اگر بیشینه ارتعاش تنها در یک جهت در نظر گرفته شود و با فرض اینکه کاربر این اژه‌ها روزانه دو ساعت در معرض ارتعاشات باشند، بین ۳/۱ تا ۴/۱ سال طول می‌کشد که در ۱۰٪، بین ۵/۷ تا ۷ سال طول می‌کشد که در ۳۰٪ و بین ۷/۴ تا ۹/۱ سال طول می‌کشد که در ۵۰٪ افراد، عارضه انگشت سفید نمایان شود (Hutton et al., 1993). اندازه‌گیری ارتعاشات بر روی دسته‌های عقب و جلوی یک اژه موتوری با حجم موتور ۴۰/۲ سی‌سی با وجود مجهز بودن آن به سیستم ضد ارتعاش، نشانگر سطح بالای این ارتعاشات بود (Feyzi et al., 2016b). در نتیجه، بررسی سطح و ویژگی‌های ارتعاشات این ماشین به نوبه خود حائز اهمیت است و شناسایی عوامل مؤثر بر ارتعاشات این ماشین به اندازه کافی مهم جلوه می‌کند. با توجه به نتایج مطالعات قبلی، مبنی بر اینکه عامل اصلی ارتعاشات اژه موتوری، ضربات احتراق آن می‌باشد (Feyzi et al., 2016b; Hutton et al., 1993) و نیز میرایی متفاوت ارتعاشات با فرکانس‌های مختلف توسط اعضای بدن (Ahmadian, 2012; Feyzi et al., 2016a)، می‌توان نتیجه گرفت که یکی از عوامل مؤثر بر ویژگی‌های ارتعاشات دست-بازو در این ماشین دور موتور آن حین کار می‌باشد. از طرفی به نظر می‌آید که یکی از عوامل مهم در ارتعاشات این وسیله، برخورد تیغه‌های آن با چوب باشد. نوع چوب، خواص برشی را تحت تأثیر قرار داده و از این طریق ممکن است بر ارتعاشات تأثیر داشته باشد (Hutton et al., 1993). تحقیق انجام گرفته در مورد صدای این وسیله نشان داده است که صدای اژه موتوری در جنگل هنگام قطع گونه‌های مختلف درخت متفاوت است (Sorayaei et al., 2014). در مطالعه‌ای که بر روی چوب‌های صنوبر سیاه و سفید، صنوبر نروژی^۱ و راش اروپایی^۲ انجام شده بود نتایج نشان داد که جذر میانگین مربعات^۳ شتاب ارتعاش کلی در حالت‌های مختلف برش با هم تفاوت معنی‌دار نداشته است. اما منحنی پاسخ فرکانس دارای تفاوت چشمگیر بود. شتاب ارتعاش وزن‌دار شده فرکانسی مربوط به برش چوب راش از دو حالت دیگر بیشتر بود. اما تفاوت معنی‌داری بین دو گونه دیگر چوب مشاهده

- 1- Black Poplar
- 2- Norway Spruce
- 3- European Beech
- 4- Root Mean Square

جدول ۱- مشخصات اژه موتوری Stihl-070

Table 1- Specifications of stihl-070 model chainsaw

پارامتر Parameter	مشخصه Specification
نوع موتور Engine Type	اشتعال جرقه‌ای، تک سیلندر، دو زمانه، هوا خنک Spark-Ignition Engine, Single Cylinder, Two Stroke, Air Cooled
حجم جابه‌جایی موتور Engine Displacement Volume	۱۰۵/۷ سی‌سی 105.7 cc
دور نامی Nominal Speed	۶۰۰۰ دور در دقیقه 6000 RPM
توان در دور نامی Power in Nominal Speed	۶/۵ اسب بخار 6.5 hp
طول تیغه Guide Bar	۹۰ سانتی‌متر 90 cm

۲۵*۲۵*۲۰۰ سانتی‌متر مکعب از تنه اصلی درخت در محلی بدون گره، پیچیدگی الیاف و پوسیدگی، در فصل بهره‌برداری از جنگل تحقیقاتی دانشگاه تهران واقع در خیرود کنار نوشهر تهیه گردید. سعی شد که آزمایش‌ها تا حد امکان در شرایط شبیه به شرایط برش درخت انجام گیرد، لذا چوب‌های مورد استفاده، کاملاً تازه بوده و تقریباً هیچ رطوبتی از دست نداده بودند. جهت حفظ رطوبت، چوب‌های بریده شده در جنگل بلافاصله بعد از برش در نایلون پیچیده شده (شکل ۳) و به سردخانه گروه مهندسی باغبانی و فضای سبز دانشگاه تهران منتقل شدند. دمای سردخانه بین ۲ تا ۴ درجه سلسیوس بود تا ضمن جلوگیری از تبخیر آب میان بافتی چوب‌ها، از یخ زدن آن‌ها نیز جلوگیری به عمل آید. همچنین رطوبت نسبی در سردخانه بین ۸۵ تا ۹۰ درصد بود. چوب‌ها پس از سه روز نگهداری در سردخانه، جهت انجام آزمایش به گروه مهندسی ماشین‌های کشاورزی دانشگاه تهران منتقل شدند.



شکل ۲- سوراخ‌های ایجاد شده بر روی اهرم گاز جهت کنترل دور موتور

Fig. 2. The holes created on the trigger in order to control the engine speed

با استفاده از یک دورسنج الکتریکی دیجیتالی ARMA ETI- TACHO با قابلیت اندازه‌گیری در محدوده ۰/۵ تا ۹۹۹۹۹ دور بر دقیقه، دقت ۰/۵ درصد و قدرت تفکیک‌پذیری ۰/۱ دور بر دقیقه، دور موتور قرائت می‌گردید. ابتدا جهت کنترل بهتر اهرم گاز، گیره‌ای بر روی آن بسته شد که با سفت نمودن آن اهرم گاز نیز فشرده می‌گردید و دور موتور بالا می‌رفت. سپس ضمن اندازه‌گیری مداوم دور موتور با استفاده از دورسنج، به تدریج دور موتور تا ۶۰۰۰ دور بر دقیقه بالا برده شد. در این حالت سوراخی بر روی اهرم گاز ایجاد شد. با بستن یک پیچ و مهره بر روی این سوراخ، فشردن اهرم گاز تنها تا حد تأمین دور موتور نام‌برده ممکن بود. سوراخ دیگری نیز به منظور تأمین دور موتوری بالاتر از دور نامی (۶۰۰۰ دور بر دقیقه) و کمتر از دور نهایی (۸۶۳۰ دور بر دقیقه)، بر روی اهرم ایجاد شد. پس از بستن پیچ و مهره بر روی این سوراخ، دور موتور متناظر با آن اندازه‌گیری شد که برابر با ۷۷۲۰ دور بر دقیقه بود. در طول آزمایشات برای تنظیم دور موتور در دور ۶۰۰۰ و ۷۷۲۰ دور بر دقیقه، پیچ و مهره به ترتیب روی سوراخ‌های ذکر شده بسته می‌شد و در دور موتور ۸۶۳۰ دور بر دقیقه، پیچ و مهره باز می‌شد. در تمامی حالت‌ها از کاربر خواسته می‌شد تا اهرم گاز را تا انتها فشار داده تا دور موتور مورد نظر تأمین گردد (شکل ۲).

حدود ۷۰ درصد از حجم کل درختان جنگل‌های شمال ایران را درختان راش، مرمر و توسکا تشکیل می‌دهند که به ترتیب با فراوانی حجم ۳۳، ۲۶ و ۹ درصد، رتبه‌های اول تا سوم درختان این جنگل‌ها را به خود اختصاص داده‌اند (Arastoo, 2007). لذا پژوهش حاضر بر روی این سه نوع چوب جنگلی انجام شد. با توجه به اینکه طولی از تیغه که با چوب درگیر می‌شود در مقادیر ارتعاشات مؤثر است، لذا در این آزمایش از قطعات چوب برش داده شده با مقطع مربعی و با اندازه‌های برابر استفاده شد. برای این منظور سه قطعه چوب به ابعاد



شکل ۳- چوب‌های پیچیده شده در نایلون

Fig. 3. Timbers wrapped in nylon

به‌عنوان حسگر به‌کار برده شد. جهت نصب حسگر بر روی دسته ازّه موتوری از روش پیچ کردن استفاده گردید. حسگر بر روی سوراخ‌های پیچ شده در وجه‌های سه‌گانه یک مکعب فلزی با توجه به جهت مورد نظر برای اندازه‌گیری ارتعاشات بسته می‌شد. مکعب فلزی بر روی یک پایه هلالی شکل جوش شده بود که به شکل مناسبی بر روی دسته استوانه‌ای شکل ازّه موتوری بسته می‌شد. با بستن گیره بر روی هلالی نامبرده، از هر گونه لغزشی بین دسته ازّه و حسگر جلوگیری به‌عمل آمد (شکل ۴). جهت‌های اندازه‌گیری ارتعاش بر روی ازّه موتوری نیز در شکل ۴ نشان داده شده است. جهت‌های اندازه‌گیری با توجه به استاندارد ISO 5349- 2001 مطابق با شکل ۵ تعیین شد.

جهت اندازه‌گیری و ثبت ارتعاشات از دستگاه Easy-Viber که امکان جمع‌آوری داده‌های شتاب ارتعاش به‌صورت دیجیتال را داراست استفاده گردید. مشخصات دستگاه نام‌برده در جدول ۲ آورده شده است. مطابق با استاندارد ISO 5349- 2001 برای اندازه‌گیری ارتعاشات دست- بازو به داده‌های شتاب ارتعاش در بازه فرکانسی ۵ تا ۱۴۰۰ هرتز (مراکز باندهای فرکانس یک سوم اکتاو ۶/۳ تا ۱۲۵۰ هرتز) نیاز است. یک شتاب‌سنج پیزوالکتریک یک جهته مدل VMI- 192 نیز با توجه به وزن حدوداً ۵۰ گرم (در نظر گرفتن تأثیر مضاعف حسگر)، حساسیت ۱۰۰ میلی‌ولت به ازای یک واحد شتاب گرانش (g) و محدوده دینامیکی ۸۰g و همچنین مطابقت با دستگاه داده‌برداری،

جدول ۲- مشخصات دستگاه داده‌برداری ارتعاشات

Table 2- Specifications of vibration data acquisition system

پارامتر Parameter	مشخصه Specification
تفکیک‌پذیری طیف Spectrum resolution	۰/۰۳۱۲۵ یا ۰/۰۶۲۵- هرتز؛ ۰/۵ یا ۱ هرتز؛ ۲/۵ یا ۵ هرتز 0.03125 or 0.0625 Hz; 0.5 or 1 Hz; 2.5 or 5 Hz
امکان انتخاب محدوده فرکانسی Selectable spectrum frequency ranges	۰/۵ تا ۲۰۰ هرتز؛ ۰/۵ تا ۳۲۰۰ هرتز؛ ۲/۵ تا ۱۶۰۰۰ هرتز 0.5-200 Hz; 0.5-3200 Hz; 2.5-16000 Hz
سرعت واقعی داده‌برداری Real-time sampling rate	۸/۲ یا ۱۶/۴ کیلو هرتز 8.2 or 16.4 kHz
محدوده دینامیکی Dynamic range	۸۰ دسی بل > 80 dB

یک سانتی‌متر که دو به دو توسط پیچ‌های بلند به هم متصل می‌شدند و قابلیت قرار دادن و محکم کردن چوب را داشتند، یک گیره فلزی مطابق شکل ۴ ساخته شد. در اندازه‌گیری‌ها قطعه چوب مورد نظر از پایین با زمین تماس نداشت و وزن ازّه کاملاً توسط کاربر تحمل می‌شد. قبل از انجام اندازه‌گیری، ازّه موتوری مطابق با دفترچه راهنمای سازنده، تنظیم شده و از سالم بودن تمامی قطعات آن اطمینان حاصل شد. در طی آزمایش‌ها، مخزن روغن و بنزین موتور

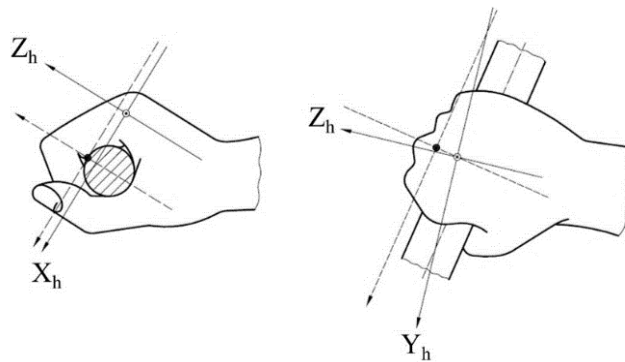
اندازه‌گیری ارتعاشات در سه دور موتور، در هنگام برش سه نوع چوب جنگلی و یک حالت بدون برش چوب، سه جهت عمود برهم بر روی دسته جلوی ازّه موتوری و در سه تکرار انجام گرفت. جهت ننگه داشتن چوب در هنگام برش از یک ستون فلزی محکم بهره گرفته شد. ستون فلزی هم استحکام لازم جهت تحمل وزن چوب را دارا بود و هم قابلیت جوشکاری و ساخت گیره‌ای که بتواند چوب را در حالت مورد نیاز ننگه‌دارد را داشت. با استفاده از چهار ورق فلزی به ضخامت

با استفاده از طرح اسپلیت فاکتوریل در قالب طرح کاملاً تصادفی با ۳۶ تیمار انجام گرفتند.

تقریباً پر بودند. با توجه به اینکه بستن هر چوب به گیره و باز نمودن آن در هر آزمایش زمان بر بود، با بستن هر چوب به گیره تمامی اندازه‌گیری‌های مربوط بر روی آن چوب انجام می‌شد. لذا آزمایش‌ها



شکل ۴- شرایط برش چوب
Fig.4. Wood cutting conditions



شکل ۵- جهت‌های اندازه‌گیری ارتعاشات بر روی دسته ارّه موتوری (ISO 5349, 2001)
Fig.5. Vibration measurement axes on chainsaw handle (ISO 5349, 2001)

میانگین مربعات شتاب ارتعاش در مراکز فرکانسی باند یک سوم اکتاو از ۶/۳ هرتز تا ۱۲۵۰ هرتز به‌دست آمدند. پاسخ بدن به ارتعاشات با فرکانس‌های مختلف بسیار متفاوت است. درک بدن از ارتعاشات با فرکانس‌های پایین، بالا بوده و با افزایش فرکانس، این درک به‌طور مؤثری کاهش می‌یابد (Broyde et al., 1989; Giacomini et al., 2004; Morioka and Griffin, 2006). لذا فاکتور وزن برای ارتعاشات با فرکانس‌های مختلف متفاوت است. با ضرب کردن وزن مخصوص هر مرکز باند فرکانسی یک سوم اکتاو در میزان شتاب ارتعاش مربوط به همان باند مطابق با استاندارد ISO 5349-2001، مقادیر شتاب ارتعاش وزن‌دار شده در مرکز باند مورد نظر محاسبه می‌شود. در نهایت با استفاده از رابطه (۱) مقادیر شتاب ارتعاش وزن‌دار

دستگاه استفاده شده جهت اندازه‌گیری و ثبت ارتعاشات، قابلیت ارائه داده‌های شتاب ارتعاش در دو حوزه زمان و فرکانس را دارا بود. از سیگنال‌های حوزه زمان می‌توان جذر میانگین مربعات شتاب ارتعاش یا به اختصار RMS را محاسبه نمود که مرتبط با محتوای انرژی سیگنال است و اغلب به‌عنوان شتاب معادل شناخته می‌شود (Taylor, 2009).

ارتعاشات یک ماشین در واقع از مجموعه ارتعاشات هارمونیک با فرکانس‌های مختلف تشکیل می‌شود. طیف‌های ارتعاشی در بازه فرکانس می‌توانند اطلاعات مفیدی را در اختیار ما بگذارند. لذا، سیگنال‌های به‌دست آمده در حوزه زمان به سیگنال‌های حوزه فرکانس تبدیل شدند. از سیگنال‌های حوزه فرکانس مقادیر جذر

شده برای هر سیگنال شتاب ارتعاش به دست آمد.

$$a_{hw} = \sqrt{\sum_{j=1}^n (k_j a_{hj})^2} \quad (1)$$

در این رابطه a_{hw} میزان شتاب ارتعاش وزن دار شده فرکانسی در جهت w ($m s^{-2}$)؛ k_j فاکتور وزنی زامین باند یک سوم اکتاو و a_{hj} جذر میانگین مربعات شتاب ارتعاش در زامین باند فرکانسی یک سوم اکتاو ($m s^{-2}$) می باشد.

مقدار کلی ارتعاشات وزن دار شده فرکانسی نیز با استفاده از رابطه (۲) محاسبه گردید. با استفاده از این رابطه، مقدار کلی ارتعاشات در هر نقطه از سیستم مختصات در نظر گرفته شده برای اندازه گیری ارتعاشات مستقل خواهد بود (Dewangan and Tewari, 2009b).

$$a_{hv} = \sqrt{a_{hx}^2 + a_{hy}^2 + a_{hz}^2} \quad (2)$$

در این رابطه a_{hx} ، a_{hy} و a_{hz} به ترتیب میزان شتاب ارتعاش وزن دار

شده فرکانسی در جهت x ، y و z ($m s^{-2}$) می باشد. در پایان داده های به دست آمده در نرم افزار آماری SAS نسخه 9.1.3 مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت. جهت مقایسه میانگین ها از آزمون چند دامنه ای دانکن استفاده شد.

نتایج و بحث

نتایج تجزیه واریانس شتاب ارتعاش وزن دار شده فرکانسی (a_{hw}) در جدول ۳ آورده شده است. همانطور که مشاهده می شود، اثر مستقل عملیات و اثر متقابل عملیات و سرعت از نظر آماری معنی دار نشده است. اثر مستقل سرعت، اثر مستقل جهت، اثر متقابل عملیات و جهت، اثر متقابل سرعت و جهت و اثر سه گانه عملیات، سرعت و جهت همگی در سطح ۱٪ معنی دار شده اند.

جدول ۳- نتایج تجزیه واریانس شتاب ارتعاش وزن دار شده فرکانسی

Table 3- ANOVA results of frequency weighted vibration acceleration (a_{hw})

منبع تغییرات Source of variation	درجه آزادی Degree of freedom	میانگین مربعات Mean square	F Value	معنی داری Sig.
عملیات Operation	3	1.9834	0.61	0.6253 ^{ns}
خطای اصلی Main Error	8	3.2344	1.03	0.4239
سرعت Speed	2	138.2113	43.97	<0.0001 ^{**}
جهت Axis	2	261.2091	83.10	<0.0001 ^{**}
عملیات*سرعت Operation*Speed	6	4.1173	1.31	0.2657 ^{ns}
عملیات*جهت Operation*Axis	6	48.4876	15.74	<0.0001 ^{**}
سرعت*جهت Speed*Axis	4	105.9767	33.72	<0.0001 ^{**}
عملیات*سرعت*جهت Operation*Speed*Axis	12	8.1201	2.58	0.0073 ^{**}
خطای فرعی Error	64	3.1433		

** : Significant at 1% Level; ns: Non-significant

** : معنی دار در سطح ۱٪؛ ns: عدم معنی داری

می باشد. همانطور که مشاهده می شود، برخلاف فرضیه انجام تحقیق، تأثیر نوع عملیات (برش بدون چوب و برش با چوب های مختلف) بر میزان شتاب ارتعاش وزن دار شده فرکانسی (a_{hw}) که عامل تأثیر گذار در ابتدای کاربران وسایل مرتعش به عارضه انگشت سفید می باشد، معنی دار نشده است. در مطالعه ای که بر روی چوب های صنوبر سیاه و

نتایج آزمون مقایسه میانگین چند دامنه ای دانکن در جدول ۴ آورده شده است. بیشترین مقدار شتاب ارتعاش وزن دار شده فرکانسی مربوط به حالت برش چوب توسکا در دور موتور ۸۶۳۰ دور بر دقیقه و جهت عمود بر دسته با مقدار ۱۸/۳۷۱ متر بر مجذور ثانیه و کمترین مقدار آن مربوط به حالت برش چوب ممرز در دور موتور ۶۰۰۰ دور بر دقیقه و هم راستا با دسته ارّه با مقدار ۳/۹۶۸ متر بر مجذور ثانیه

حالت‌های مختلف برش بود (Rottensteiner et al., 2012). با نگاهی به داده‌های مربوط به شتاب ارتعاش در بازه فرکانسی، می‌توان به تفاوت‌هایی در ماهیت ارتعاش پی برد.

سفید، صنوبر نروژی و راش اروپایی انجام شده بود نیز تفاوت معنی‌داری بین شتاب ارتعاش وزن‌دار شده فرکانسی در حالت برش چوب‌های صنوبر سیاه و سفید و صنوبر نروژی مشاهده نشد، اما بین چوب راش با دو چوب دیگر تفاوت معنی‌دار بود. همچنین نتایج این مطالعه نشانگر وجود تفاوت معنی‌دار در منحنی پاسخ فرکانس در

جدول ۴- مقایسه دانکن میانگین‌های شتاب ارتعاش وزن‌دار شده فرکانسی در عملیات‌ها، سرعت‌ها و جهت‌های مختلف در سطح ۵٪

Table 4- The Duncan-test between the frequency weighted vibration acceleration (a_{hw}) of different operations, speeds and axes at level 5%

عملیات	بدون برش	راش	ممرز	توسکا
Operation	No-Cutting	Beech	Hornbeam	Alder
6000 RPM	X	4.827 ^{kl}	6.834 ^{hijkl}	9.140 ^{defghi}
	Y	9.250 ^{cdefghi}	5.960 ^{ijkl}	7.477 ^{ghijkl}
	Z	9.082 ^{defghi}	7.094 ^{ghijkl}	6.042 ^{ijkl}
7720 RPM	X	9.648 ^{cdefgh}	15.501 ^{ab}	15.887 ^a
	Y	15.770 ^a	7.826 ^{efghijk}	7.324 ^{ghijkl}
	Z	7.602 ^{efghijk}	5.506 ^{ijkl}	6.476 ^{hijkl}
8630 RPM	X	12.581 ^{bc}	17.119 ^a	18.371 ^a
	Y	12.517 ^{bc}	10.614 ^{cdef}	7.213 ^{ghijkl}
	Z	5.314 ^{ijkl}	5.394 ^{ijkl}	6.429 ^{hijkl}

میانگین‌های موجود در هر موقعیت که دارای حداقل یک حرف مشترک هستند، در سطح ۵٪ اختلاف معنی‌دار ندارند.
Any means that have at least one common letter are not significantly different at the 5% level

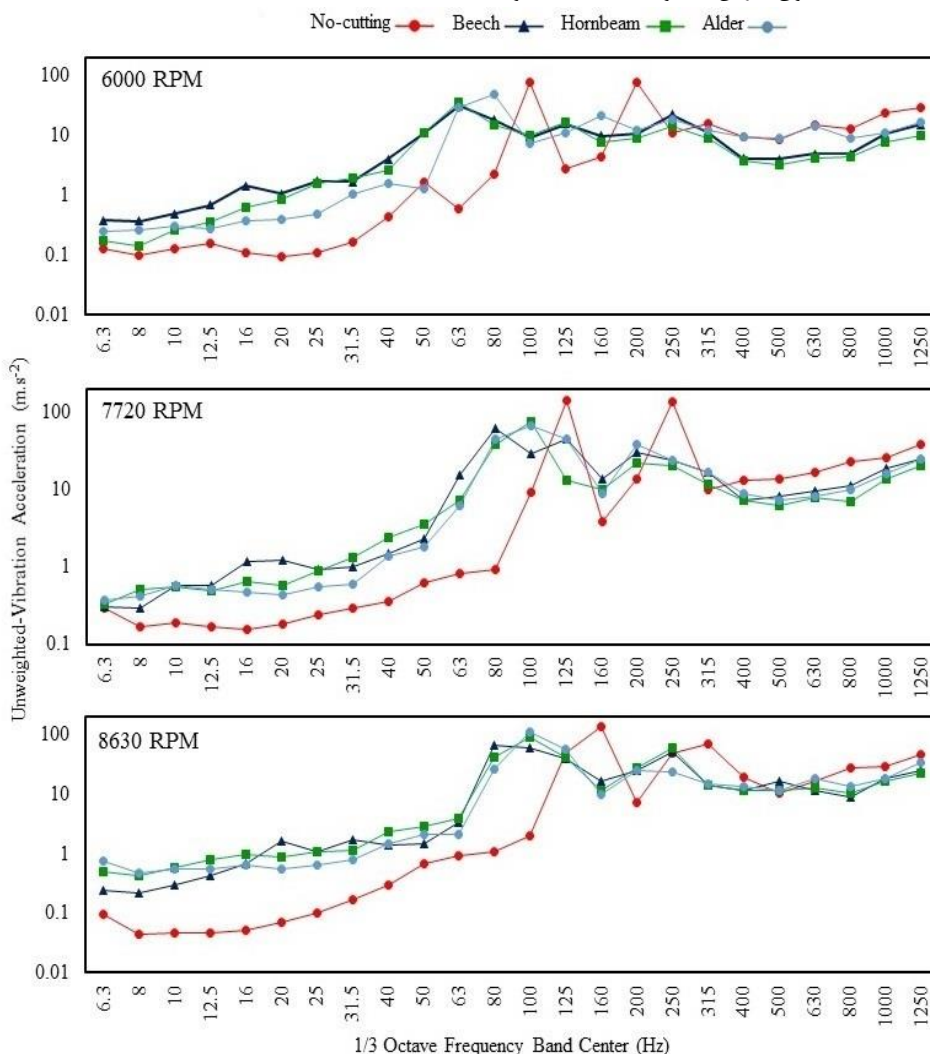
لذا می‌توان اظهار داشت که دور شدن دور موتور از دور نامی تأثیر معنی‌داری بر میزان شتاب ارتعاش گذاشته است. در مطالعه بر روی اژه موتوری Stihl-MS230 در حالت بدون برش چوب نیز نتیجه گرفته شد که میزان شتاب ارتعاش وزن‌دار شده کلی در دور نامی کمترین مقدار را دارد و با دور شدن از دور نامی، میزان شتاب ارتعاش افزایش می‌یابد (Feyzi et al., 2016b). به هر حال میزان شتاب ارتعاش وزن‌دار شده در دوره‌های ۶۰۰۰ و ۸۶۳۰ دور بر دقیقه به ترتیب کمترین و بیشترین مقادیر را دارا بود. به عبارتی با بالا رفتن دور موتور، میزان شتاب ارتعاش وزن‌دار شده افزایش یافته است. مطالعه بر روی تراکتور دستی نشان داده است که با افزایش سرعت پیشروی میزان شتاب ارتعاش وزن‌دار نشده خصوصاً در فرکانس‌های پایین افزایش می‌یابد و نویسندگان اظهار داشته‌اند که فاکتور وزنی بزرگتر مربوط به فرکانس‌های پایین موجب بزرگ شدن میزان شتاب ارتعاش وزن‌دار شده در سرعت‌های پیشروی بالاتر شده است (Dewangan and Tewari, 2009b). در شکل ۶ مشاهده می‌شود که میزان شتاب ارتعاش در فرکانس‌های پایین با افزایش دور موتور از روند خاصی پیروی نمی‌کند. مقدار شتاب ارتعاش در فرکانس‌های بالا بسیار بزرگتر از فرکانس‌های پایین است و بزرگتر شدن شتاب ارتعاش این فرکانس‌ها با افزایش دور موتور می‌تواند افزایش شتاب ارتعاش وزن‌دار شده با افزایش دور موتور را توجیه نماید.

مقادیر برآیند شتاب ارتعاش در مراکز باندهای یک سوم اکتاو در شکل ۶ نشان داده شده است. با توجه به شکل، شتاب ارتعاش در حالت بدون برش نسبت به برش چوب، به‌طور معمول در فرکانس‌های پایین‌تر مقادیر کمتری داشته است که البته این میزان اختلاف بسیار کوچک است. اما در فرکانس‌های بالاتر شتاب ارتعاش در حالت بدون برش نسبت به برش چوب، از مقادیر بزرگتری برخوردار است. به عبارت دیگر، درگیری اژه با چوب توانسته است ارتعاشات با فرکانس بالا را تا حدودی میرا نماید، در حالی که ارتعاشات با فرکانس پایین نه تنها میرا نشده‌اند؛ بلکه به میزان اندکی افزایش یافته‌اند. به هر حال میزان شتاب ارتعاش وزن‌دار شده فرکانسی در حالت‌های بدون برش، برش راش، برش ممرز و برش توسکا به ترتیب دارای مقادیر میانگین ۹/۶۲، ۹/۳۷، ۹/۰۹ و ۹/۰۳ متر بر مجذور ثانیه بود که تفاوت معنی‌داری با هم نداشتند.

نتایج تجزیه واریانس، حاکی از تأثیر معنی‌دار دور موتور بر میزان شتاب ارتعاش وزن‌دار شده فرکانسی بود. شتاب ارتعاش وزن‌دار شده فرکانسی در دور موتور ۶۰۰۰، ۷۷۲۰ و ۸۶۳۰ دور بر دقیقه به ترتیب برابر با ۱۰/۰۵۸۴، ۷/۰۵۸۴ و ۱۰/۰۲۲۸ و ۱۰/۰۵۸۴ متر بر مجذور ثانیه بود. نتایج مقایسه میانگین‌ها نشان داد که این تفاوت تنها بین دور موتور ۶۰۰۰ و ۷۷۲۰ دور بر دقیقه معنی‌دار بوده است و بین دوره‌های ۷۷۲۰ و ۸۶۳۰ دور بر دقیقه تفاوت معنی‌داری مشاهده نشد.

۸۶۳۰ دور بر دقیقه به ترتیب در مراکز فرکانسی ۱۰۰، ۱۲۵ و ۱۶۰ هرتز با مقادیر ۰.۷۷/۲، ۱۳۸/۶ و ۱۳۹/۰ متر بر مجذور ثانیه رخ داده است. مقادیر بیشینه شتاب ارتعاش با افزایش دور موتور، افزایش یافته است.

نیروی اینرسی اجزای متحرک نامتعادل، نوسان متناوب فشار گاز درون سیلندر، جریان متلاطم گازهای خروجی سیلندر، حرکت اجزایی مانند پمپ روغن و پروانه خنک کن و حرکت طولی و جانبی زنجیر می‌توانند عامل اصلی ارتعاشات اژه موتوری باشند. هر کدام از این اجزا بسته به درجه آزادی و فرکانس طبیعی خود می‌توانند ارتعاشاتی با فرکانس‌های مختلف را پدید آورند. مطابق با شکل ۶ بیشترین شتاب ارتعاش وزن‌دار نشده در حالت بدون برش در دور ۶۰۰۰ و ۷۷۲۰ و



شکل ۶- مقادیر برآیند شتاب ارتعاش در مراکز باندهای فرکانسی یک سوم اکتاو

Fig. 6. Vibration acceleration total value, as a function of frequency, in one-third octave bands

نشان داده است. با توجه به اینکه فرکانس ضربات احتراق موتور در دوره‌های ۶۰۰۰، ۷۷۲۰ و ۸۶۳۰ به ترتیب در بازه‌های فرکانسی یک سوم اکتاو با مراکز ۱۰۰، ۱۲۵ و ۱۶۰ هرتز قرار می‌گیرند، قله‌های شتاب ارتعاش نیز در این مراکز ظاهر شده‌اند. قله‌های بعدی شتاب ارتعاش در فرکانسی که دو برابر فرکانس مربوط به قله اول می‌باشد اتفاق افتاده‌اند. در مطالعه مربوط به اژه موتوری Stihl-MS230 نیز با

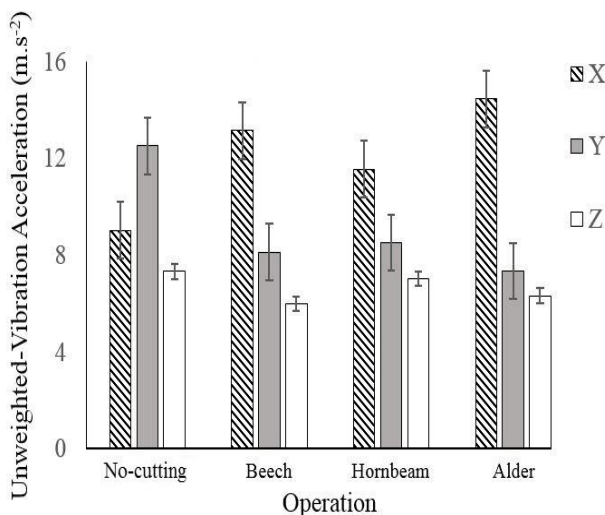
بررسی طیف‌های شتاب ارتعاش در بازه فرکانسی نشان می‌دهد که در هر دور موتور، بیشترین مقدار شتاب ارتعاش در فرکانس مربوط به دور موتور اتفاق افتاده است. برای مثال در دور ۶۰۰۰ دور، با توجه به اینکه موتور دو زمانه می‌باشد، در هر ثانیه ۱۰۰ بار عمل احتراق اتفاق می‌افتد و فرکانس ضربات احتراق برابر با ۱۰۰ هرتز است. قله شتاب ارتعاش نیز در این دور موتور در فرکانس ۱۰۰ هرتز خود را

جهت Z_h و Y_h است. مطالعه ارتعاشات بر روی دسته تراکتور دستی نیز نشان داده است که شتاب ارتعاش در راستای محور X_h بیشترین مقدار را دارد (Dewangan and Tewari, 2009b). مطالعه دیگری نیز نشان داده است که میزان شتاب ارتعاش بر روی دسته تراکتور دستی در راستای محور Z_h دارای کمترین مقدار است (Goglia *et al.*, 2006).

اثر متقابل عملیات و جهت در شکل ۷ نشان داده شده است. مطابق با این شکل، در حالت بدون برش بیشترین مقدار شتاب ارتعاش مربوط به جهت Y_h می باشد، در حالی که در هر سه حالت برش، بیشترین مقدار در راستای X_h ظاهر شده است. در واقع برش چوب نسبت به حالت بدون برش سبب افزایش شتاب ارتعاش وزن دار شده فرکانسی در راستای عمود بر کف دست (X_h) و کاهش آن در راستای دسته ارّه موتوری (Y_h) شده است. مقادیر شتاب ارتعاش در راستای استخوان متاکارپ سوم (Z_h) تغییر چندانی نداشته است.

بررسی طیف‌های شتاب ارتعاش در حوزه فرکانس، مشاهده شد که مقدار بیشینه شتاب ارتعاش منطبق بر فرکانس ضربات احتراق موتور بوده و قله‌های دیگر نیز در فرکانس‌هایی که ضرایب صحیحی از ضربات احتراق موتور بودند ظاهر شده‌اند (Feyzi *et al.*, 2016a). این رفتار در مطالعه‌های انجام گرفته بر روی ماشین‌های دیگر (Ko *et al.*, 2011; Taghizadeh Ali Saraei *et al.*, 2010) نیز مشاهده شده است.

مقدار شتاب ارتعاش وزن دار شده فرکانسی در جهات مختلف تفاوت معنی داری داشت. نتایج آزمون مقایسه میانگین‌ها نشان داد که این تفاوت بین هر سه جهت عمود برهم معنی دار است. میزان شتاب ارتعاش در جهت X_h (عمود بر کف دست)، در جهت Y_h (هم راستا با دسته ارّه موتوری) و در جهت Z_h (هم راستا با استخوان متاکارپ سوم) به ترتیب برابر با ۱۲/۰۵، ۹/۱۲ و ۶/۶۷ متر بر مجذور ثانیه بود. بیشترین مقدار شتاب ارتعاش در جهت X_h اتفاق افتاده است. میزان شتاب ارتعاش در این جهت، به ترتیب حدود ۳۲٪ و ۸۱٪ بیشتر از

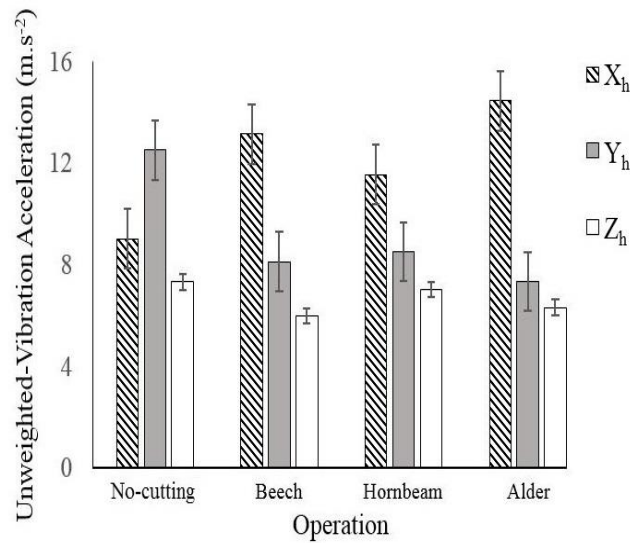


شکل ۷- مقدار شتاب ارتعاش وزن دار شده فرکانسی در عملیات‌های مختلف

Fig. 7. Frequency weighted vibration acceleration (ahw) values at different operations

متاکارپ سوم) هستند. در مطالعه انجام گرفته بر روی ارّه موتوری Stihl-MS230، اثر متقابل جهت و دور موتور بر میزان RMS شتاب ارتعاش معنی دار شده بود. بیشترین میزان RMS شتاب ارتعاش در دسته‌های جلو و عقب ارّه موتوری در دوره‌های مختلف در جهات متفاوتی ظاهر شده است (Feyzi *et al.*, 2016b).

اثر متقابل سرعت و جهت در شکل ۸ آورده شده است. مطابق با این شکل، مقادیر در دور موتور ۶۰۰۰ دور بر دقیقه در جهت‌های مختلف تفاوت چندانی با هم ندارند. حال آنکه در دو دور موتور ۷۷۲۰ و ۸۶۳۰ دور بر دقیقه، مطابق با الگوی یکسانی، مقادیر شتاب ارتعاش وزن دار شده فرکانسی دارای بیشترین مقدار در جهت X_h (عمود بر کف دست) و کمترین مقدار در جهت Z_h (هم راستا با استخوان



شکل ۸- مقادیر شتاب ارتعاش وزن دار شده فرکانسی در سرعت‌های مختلف

Fig. 8. Frequency weighted vibration acceleration (ahw) values at different speeds

موتوری بوده و به همین دلیل ارتعاشات در دوره‌هایی که برای برش چوب مورد استفاده قرار می‌گیرند و در حالت شبیه‌سازی شده برش درخت، اندازه‌گیری و ارزیابی شده است. بدیهی است که مطالعه بر روی اژه موتوری‌های با اندازه و حجم موتور مختلف به منظور بررسی دور موتور، نوع چوب و شرایط برش بر میزان ارتعاشات و نحوه انتقال آن به اندام‌های بدن، نتایج جامع‌تری را در پی خواهد داشت. به هر حال در مطالعه بر روی هر دو نوع اژه موتوری، ضربات احتراق موتور به‌عنوان عامل اصلی ارتعاشات شناخته شده و دور شدن از دور نامی موتور، سبب افزایش میزان شتاب ارتعاش وزن دار شده فرکانسی گردیده است.

اژه موتوری Stihl-MS230 نسبت به اژه موتوری Stihl-070 دارای اندازه کوچکتر و حجم موتور کمتری است. با توجه به اینکه ضربات احتراق موتور عامل اصلی ارتعاشات هستند، ضربات احتراق کوچکتر و دور بالاتر اژه موتوری Stihl-MS230 (به سبب وارد شدن فاکتور وزنی کوچکتر) شتاب ارتعاش وزن دار شده کمتری را موجب می‌گردد. به علاوه مجهز بودن این اژه موتوری به سیستم ضد ارتعاش سبب انتقال ارتعاش کمتری به اندام‌های کاربر می‌شود. لذا پیشنهاد می‌گردد که در عملیاتی مانند شاخه‌زنی یا قطع درختان با قطر کم از اژه‌های مشابه با این اژه به جای اژه‌هایی همچون Stihl-070 استفاده گردد. به علاوه، سعی شود اژه موتوری در دوره‌های نزدیک به دور نامی موتور به کار گرفته شود. چرا که مطابق با مطالعات انجام گرفته، شتاب ارتعاش وزن دار شده فرکانسی در این دور کمترین مقادیر را دارا بوده و نیز در دور نامی میزان انتقال‌پذیری ارتعاش از دسته به میچ کاربر کمترین میزان را داشته است (Feyzi et al., 2016a). بدین ترتیب ممکن است از قرار گرفتن کاربر در معرض ارتعاشات وزن دار شده

مقادیر شتاب ارتعاش وزن دار نشده بر روی دسته‌های اژه موتوری Stihl-MS230 که مجهز به سیستم ضد ارتعاش می‌باشد، تنها در فرکانس‌های منطبق با ضربات احتراق موتور از ۱۰ متر بر مجذور ثانیه تجاوز کرده است (Feyzi et al., 2016b). مقایسه این مطالعه با تحقیق حاضر نشان می‌دهد که مقادیر شتاب ارتعاش وزن دار نشده بر روی دسته اژه موتوری مطالعه شده در این تحقیق، بسیار بزرگتر است که البته با توجه به اندازه کوچکتر اژه Stihl-MS230، این انتظار می‌رفت. به علاوه با توجه به دور پایین‌تر موتور در اژه موتوری مورد مطالعه در تحقیق حاضر، قله‌های فرکانسی در فرکانس‌های پایین‌تری اتفاق افتاده‌اند. از آنجایی که فاکتورهای وزنی با کاهش فرکانس افزایش می‌یابند (ISO 5349, 2001)، لذا احتمال ابتلا به عارضه‌های ارتعاشی برای کاربران این ماشین بسیار بالاتر است. شتاب ارتعاش وزن دار نشده بر روی دسته اژه موتوری در مقایسه با تراکتور دستی بسیار بزرگتر است. اما قله‌های شتاب ارتعاش در تراکتور دستی در فرکانس‌های پایین‌تری واقع شده‌اند (Dewangan and Tewari, 2009b). به‌طور کلی می‌توان اظهار داشت که خطر ابتلا به عارضه‌های ارتعاشی برای کاربران اژه موتوری مطالعه شده در این تحقیق بسیار بالاست.

مطالعات بر روی اژه موتوری Stihl-MS230 جهت بررسی سطح ارتعاشات و چگونگی انتقال آن به میچ دست و بازوی کاربر در حالت بدون برش انجام گرفته است. لذا، در این مطالعات مطابق با استاندارد ISO-7505 سطح ارتعاشات در سه دور آرام، نامی و تند و در حالت افقی چوب مورد اندازه‌گیری و تحلیل قرار گرفته است (Feyzi et al., 2016a; Feyzi et al., 2016b). در مطالعه حاضر، هدف اصلی بررسی تأثیر برش چوب‌های مختلف بر میزان ارتعاشات در دسته اژه

یک سوم اکتاو، افزایش یافت. قله‌های اول و دوم شتاب ارتعاش وزن‌دار نشده، به‌ترتیب در فرکانس‌های برابر و دو برابر فرکانس ضربات احتراق موتور ظاهر شدند.

بیشترین و کمترین میزان شتاب ارتعاش وزن‌دار شده به‌ترتیب مربوط به راستای عمود بر کف دست و راستای استخوان متاکارپ سوم با مقادیر ۱۲/۰۵ و ۶/۶۷ متر بر مجذور ثانیه بود. کمترین مقدار شتاب ارتعاش وزن‌دار شده فرکانسی ۳/۹۶۸ متر بر مجذور ثانیه بود و این مقادیر در بسیاری از موارد از ۱۰ متر بر مجذور ثانیه تجاوز کرده‌اند و تا ۱۸/۳۷۱ متر بر مجذور ثانیه نیز پیش رفته‌اند. به‌طور کلی می‌توان گفت میزان ارتعاشات در اژه موتوری مطالعه شده و خطر ابتلا به بیماری انگشت سفید در میان کاربران آن تا حد زیادی بالاست.

فرکانسی بزرگتر که احتمال ابتلای وی به عارضه انگشت سفید را افزایش می‌دهند، تا حدی جلوگیری به‌عمل آید.

نتیجه‌گیری

با توجه به جدول تجزیه واریانس نوع عملیات شامل یک حالت بدون برش و سه حالت برش چوب‌های جنگلی مختلف تأثیر معنی‌داری بر میزان شتاب ارتعاش وزن‌دار شده فرکانسی نداشت. درگیری اژه با چوب موجب شد که مقادیر شتاب ارتعاش در فرکانس‌های پایین‌تر از فرکانس منطبق بر دور موتور تاحدی افزایش یافته و در فرکانس‌های بالاتر به اندازه‌ای کاهش یابد. با افزایش دور موتور میزان شتاب ارتعاش وزن‌دار شده فرکانسی افزایش یافت و با دور شدن دور موتور از دور نامی، افزایش معنی‌داری در شتاب ارتعاش وزن‌دار شده فرکانسی رخ داد. همچنین با افزایش دور موتور میزان بیشینه شتاب ارتعاش در مراکز باندهای فرکانسی

References

- Ahmadian, H. 2012. Measurement, analysis and evaluation of a power tiller vibration on transportation mode. University of Tehran. (In Farsi).
- Ahmadian, H., S. R. Hassan-beygi, and B. Ghobadian. 2014. Investigating a power tiller handle and seat vibration on transportation mode. CIGR journal 16: 164-206.
- Arastoo, S. 2007. Economical and practical foundations of forest management. University of Tehran press. Tehran. (In Farsi).
- Broyde, M., P. Donati, and L. Bitsch. 1989. Subjective assessment of the vibration discomfort produced by different hand held machines. Journal of Low Frequency Noise and Vibration 8: 50-61.
- Burdorf, A., and P. Swuste. 1993. the effect of seat suspension on exposure to whole body vibration of professional drivers. The Annals of Occupational Hygiene 37: 45-55.
- Dewangan, K. N., and V. K. Tewari. 2009a. Vibration energy absorption in the hand-arm system of hand tractor operator. Biosystems Engineering 103: 445-454.
- Dewangan, K. N., and V. K. Tewari. 2009b. Characteristics of hand-transmitted vibration of a hand tractor used in three operational modes. International Journal of Industrial Ergonomics 39: 239-245.
- Feyzi, M., A. Jafari, and H. Ahmadi. 2016a. Investigation of vibration transmissibility from chainsaw handle to wrist and arm of operator. Iranian Journal of Biosystem Engineering 47: 345-351. (In Farsi).
- Feyzi, M., A. Jafari, and H. Ahmadi. 2016b. Investigation and analysis the vibration of handles of chainsaw without cutting. Journal of Agricultural Machinery 6 (1): 90-101. (In Farsi).
- Giacomin, J., M. S. Shayaa, E. Dormegnien, and L. Richard. 2004. Frequency weighting for the evaluation of steering wheel rotational vibration. International Journal of Industrial Ergonomics 33: 527-541.
- Goglia, V., Z. Gospodaric, D. Filipovic, and I. Djukic. 2006. Influence on operator's health of hand-transmitted vibrations from handles of a single-axle tractor. Annals of Agricultural and Environmental Medicine 13: 33-38.
- Hostens, I., and H. Ramon. 2003. Descriptive analysis of combine cabin vibrations and their effect on the human body. Journal of Sound and Vibration 266: 453-464.
- Hutton, S. G., N. Paris, and R. Brubaker. 1993. The vibration characteristics of chain saws and their influence on vibration white finger disease. Ergonomics 36: 911-926.
- ISO 5349. 2001. Mechanical vibration-measurement and evaluation of human exposure to hand transmitted vibration. Pages 32.
- Jourgholami, M., B. Majnounian, and N. Zargham. 2012. Production and costs of motor-manual tree felling in *hyrcanian* forest. Journal of Forest and Wood Products 65: 285-297. (In Farsi).

16. Jourgholami, M., V. Rizvandi, and B. Majnounian. 2013. Environmental impact assessment of forest harvesting to residual stand (case study: kheyroud forest). *Environmental Researches* 4: 115-124. (In Farsi).
17. Ko, Y. H., O. L. Ean, and Z. M. Ripin. 2011. The design and development of suspended handles for reducing hand-arm vibration in petrol driven grass trimmer. *International Journal of Industrial Ergonomics* 41: 459-470.
18. Kumlin, T., M. Wiikeri, and P. Sumari. 1973. Radiological changes in carpal and metacarpal bones and phalanges caused by chain saw vibration. *British Journal of Industrial Medicine* 30: 71-73.
19. Laroche, G. P. 1976. Traumatic vasospastic disease in chain-saw operators. *Canadian Medical Association Journal* 115: 1217-1221.
20. Latibari, A. 2007. Wood cutting technology. Institute of Applied Science. Tehran. (In Farsi).
21. Letz, R., M. Cherniack, F. Gerr, D. Hershman, and P. Pace. 1992. A cross sectional epidemiological survey of shipyard workers exposed to hand-arm vibration. *Journal of Industrial Medicine* 49: 53-62.
22. Mehta, C. R., M. Shyam, P. Singh, and R. N. Verma. 2000. Ride vibration on tractor-implement system. *Applied Ergonomics* 31: 323-328.
23. Morioka, M., and M. J. Griffin. 2006. Magnitude-dependence of equivalent comfort contours for fore-and-aft, lateral and vertical hand-transmitted vibration. *Journal of Sound and Vibration* 295: 633-648.
24. Paddan, G. S., and M. J. Griffin. 2002. Evaluation of whole-body vibration in vehicles. *Journal of Sound and Vibration* 253: 195-213.
25. Pourabdian, S., E. Habibi, M. Sadegi, and M. Rismanchian. 2010. Effect of anti vibration handle use on hand grinding machine vibration. *Journal of Health System Research* 6: 124-133. (In Farsi).
26. Rottensteiner, C., and P. Tsioras, and K. Stampfer. 2012. Wood Density Impact on Hand-Arm Vibration. *Croatian Journal of Forest Engineering* 33: 303-312.
27. Sarikhani, N. 2009. Forest exploitation. University of Tehran Press. Tehran. (In Farsi).
28. Sauni, R., P. Virtema, R. Pääkkönen, E. Toppila, I. Pyykkö, and J. Uitti. 2010. Quality of life (EQ-5D) and hand-arm vibration syndrome. *International Archives of Occupational and Environmental Health* 83: 209-216.
29. Selim, A. A., K. Sobh, and S. M. Fathy. 2012. Hand-arm vibration syndrome clinical and neuro-physiological studies. *Australian Journal of Basic and Applied Sciences* 6: 292-299.
30. Sorayaei, M., M. Lotfalian, M. T. Mir Mohammadi, and Y. Gorji Mahlebani. 2014. The study of sound intensity of chain saw during tree felling (case study: gardeshi forest). in *First Iranian congress of biology and natural science*. Tehran, Iran. (In Farsi).
31. Taghizadeh Ali Saraei, A., T. Tavakoli, and B. Ghobadian. 2007. An investigation of seat vibration in universal 650m tractor. *Iranian Journal of Agricultural Science* 38: 571-580. (In Farsi).
32. Taghizadeh Ali Saraei, A., T. Tavakoli, and B. Ghobadian. 2010. Vibration analysis of two-wheeled tractors at station. *Iranian Journal of Biosystem Engineering* 41: 27-35. (In Farsi).
33. Taylor, L. J. 2009. *The vibration analysis handbook*: Ipp Books.
34. Theriault, G., L. D. Guire, S. Gingras, and G. Laroche. 1982. Raynaud's phenomenon in forestry workers in quebec. *Canadian Medical Association Journal* 126: 1404-1408.
35. Wakeling, J. M., B. M. Nigg, and A. I. Rozitis. 2002. Muscle activity damps the soft tissue resonance that occurs in response to pulsed and continuous vibrations. *Journal of Applied Physiology* 93: 1093-1103.
36. Yadama, S., and H. Sakakibara. 1994. Research into hand-arm vibration syndrome and its prevention in japan. *Nagoya Journal of Medical Science* 57: 3-17.
37. Yue, Z., and J. Mester. 2002. A model analysis of internal loads, energetics, and effects of wobbliness during the whole-body vibration. *Journal of Biomechanics* 35: 639-647.



The Effect of Operation and Engine Speed on Chainsaw Vibration

M. Feyzi^{1*} - A. Jafari² - H. Ahmadi²

Received: 05-12-2016

Accepted: 05-10-2017

Introduction

Tree felling is an important part of forest exploitation. According to the condition of Iranian forests, mechanization in these forests has not been grown as it should be. Therefore, a main part of tree felling operations are performed by chainsaw. This machine can cause high level hand-arm vibration which is one of the main reasons of white finger syndrome. This syndrome affects the nerves, blood vessels, muscles, and joints of the hand, wrist, and arm. Reducing and controlling chainsaw vibrations are unlikely to be achievable without awareness of effective factors of it. So, the effects of various factors should be studied. It seems that, single cylinder engine and the interaction of the chain with wood can be the main reasons of chainsaw vibration. Therefore, in the current study the effects of engine rotary speed and wood type on the vibration acceleration of a common chainsaw have been investigated. In contrast to the previous studies, no-cutting condition as a control sample was added to experiments and the effects of cutting itself were evaluated. Experiments were also conducted in three different engine speeds to investigate the effects of interaction between wood species and engine speed.

Materials and Methods

The vibration acceleration was measured on three orthogonal axes on the front handle of Stihl-070 chainsaw. The measurements were conducted at three levels of engine speed (6000, 7720, and 8630 RPM) during four operations. The operations include cutting three types of Iranian woods (Beech, Hornbeam, and Alder) and no-cutting as a control sample. The experiments were conducted in split-factorial design where the operation was taken as main plot and different speeds and directions as factors. A single-axis piezoelectric accelerometer (VMI-192) was used to sense the vibration. Vibration signals were received and analyzed by a portable data acquisition system (Easy Viber). The RMS vibration acceleration at one-third octave frequency bands in the center frequency range between 6.3Hz to 1250Hz were calculated from acceleration-frequency vibration spectra. Then, the amounts of frequency-weighted vibration acceleration (a_{hw}) were computed based on international standards. SAS software was used to analyze the data statistically.

Results and Discussion

The results of ANOVA showed that the effect of operation on frequency-weighted acceleration was insignificant, but the effects of engine speed and vibration axis were significant at the 1% level. When the chainsaw was free of cutting, the vibration acceleration values were lower in lower frequencies and higher in higher frequencies compared to cutting wood operations. There was a significant difference between the vibration acceleration in 6000 RPM engine speed and other two speeds, but the differences between 7720 RPM and 8630 RPM engine speeds was insignificant. However, an increase in engine rotary speed increased the value of frequency-weighted vibration acceleration. The acceleration-frequency vibration spectra had peaks at frequencies in accordance with the engine combustion frequencies (100 Hz in 6000, 125 Hz in 7720, and 160 Hz in 8630). Maximum value of unweighted vibration acceleration was observed during no-cutting operations in 6000, 7720, and 8630 RPM engine speeds to be 77.2, 138.6, and 139.0 $m\ s^{-2}$, respectively. Vibration acceleration was highest along the X_h (perpendicular to the palm area) equal to 12.05 $m\ s^{-2}$ followed by Y_h axis (along the third metacarpal bone) with the value of 9.12 $m\ s^{-2}$. Altogether, the results of these tests indicated that the vibration level of employed chainsaw in this study is very higher than other machines has been investigated by other researchers.

Conclusions

The effects of wood species and engine speed on the hand-transmitted vibration of chainsaw were evaluated.

1- Ph.D. Student of Biosystems Engineering, University of Tabriz, Tabriz, Iran

2- Professor of Mechanical Engineering of Agricultural Machinery, University of Tehran, Karaj, Iran

(*- Corresponding Author Email: masoudfeyzi@tabrizu.ac.ir)

The operation has not significantly affected the frequency-weighted vibration acceleration. However, cutting operations, increase and decrease the vibration acceleration values in lower and higher frequencies, respectively. The frequency-weighted vibration acceleration had higher values in higher engine speeds. Also, it is concluded that the risk of white finger syndrome among the operators of this type of chainsaw is very high.

Keywords: Chainsaw, Combustion, Frequency-weighted vibration acceleration, One-tired octave bands