

**T.C.
SAKARYA ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**ÇİFT TARAFLI KONİK EZİLME KUTUSU TASARIMI
VE NÜMERİK HESAPLAMASI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Halil KAYAR

Enstitü Anabilim Dalı : MAKİNE MÜHENDİSLİĞİ
Enstitü Bilim Dalı : MAKİNE TASARIMI VE İMALAT
Tez Danışmanı : Dr. Öğr. Gör. Osman Hamdi METE

Haziran 2019

T.C.
SAKARYA ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

ÇİFT TARAFLI KONİK EZİLME KUTUSU TASARIMI
VE NÜMERİK HESAPLAMASI


YÜKSEK LİSANS TEZİ


Halil KAYAR


Enstitü Anabilim Dalı : MAKİNE MÜHENDİSLİĞİ

Enstitü Bilim Dalı : MAKİNE TASARIM VE İMALAT

Bu tez 14.06.2019 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından oybirliği ile kabul edilmiştir.


Dr. Öğr. Üyesi
Osman Hamdi METE
Jüri Başkanı


Dr. Öğr. Üyesi
Yaşar KAHRAMAN
Üye


Dr. Öğr. Üyesi
Emre ESENER
Üye

BEYAN

Tez içindeki tüm verilerin akademik kurallar çerçevesinde tarafımdan elde edildiğini, görsel ve yazılı tüm bilgi ve sonuçların akademik ve etik kurallara uygun şekilde sunulduğunu, kullanılan verilerde herhangi bir tahrifat yapılmadığını, başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunulduğunu, tezde yer alan verilerin bu üniversite veya başka bir üniversitede herhangi bir tez çalışmasında kullanılmadığını beyan ederim.

Halil KAYAR

09.05.2019

TEŞEKKÜR

İlk başta Lisans ve Y¼kseklisans boyunca bana maddi ve manevi desteklerini eksik etmeyen çalıŐmalarımnda ve beŐeri hayatımnda yol g¼steren danıŐman hocam Dr. Őgr. Üyesi Osman Hamdi Mete'ye,

TUBİTAK 1001(Proje Numarası; 115M583) projesinde bana da çalışma fırsatı veren, tecrübe ve birikimlerini paylaŐan Prof. Dr. Kenan Genel hocama, projede beraber çalıŐtıĐımız Dr. Őgr. Üyesi Yaşar Kahraman ve ArŐ. Gör. Muhammed Yalçın hocalarıma,

EĞitim ŐĐretim hayatım boyunca her zaman beni destekleyen ailem ve tüm sevdiklerime teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER

TEŞEKKÜR.....	i
İÇİNDEKİLER	ii
SİMGELER VE KISALTMALAR LİSTESİ.....	iv
ŞEKİLLER LİSTESİ	v
TABLolar LİSTESİ	vii
ÖZET.....	viii
SUMMARY	ix
BÖLÜM 1.	
GİRİŞ	1
BÖLÜM 2.	
ENERJİ ABSORBSİYONU İLE İLGİLİ TANIMLAMALAR	3
2.1. Toplam Enerji Absorbsiyonu	3
2.2. Maksimum Ezilme Kuvveti.....	5
2.3. Ortalama Ezilme Kuvveti	6
2.4. Özgül Enerji Absorbsiyonu	6
2.5. Ezilme Kuvveti Verimi	7
BÖLÜM 3.	
EZİLME KUTULARININ DEFORMASYON ÇEŞİTLERİ	8
3.1. Lokal Burkulma	8
3.2. Global Burkulma	9
3.3. Katastrofik Hasarlanma	10

BÖLÜM 4.	
LİTERATÜR TARAMASI	11
BÖLÜM 5.	
EZİLME KUTUSU SONLU ELEMAN MODELİNİN OLUŞTURULMASI	14
5.1. Deneysel Verilerle Sonlu Elemanlar Malzeme Modelinin Oluşturulması	15
5.2. Sonlu Eleman Tipi Ve Eleman Ağının Oluşturulması	20
5.3. Sonlu Elemanlar Modelinde Temas Algoritmasının Tanımlanması	21
5.4. Sonlu Elemanlar Modelinde Sınır Şartlarının Tanımlanması	24
BÖLÜM 6.	
SONLU ELEMALAR MODELİNİN DOĞRULANMASI	26
BÖLÜM 7.	
KONİK EZİLME KUTUSU SONLU ELEMANLAR	32
ANALİZLERİ	32
7.1. Tasarım Parametreleri	32
7.2. Sonlu Elemanlar Sonuçları	32
BÖLÜM 8.	
KARŞILAŞTIRMA VE SONUÇLAR	37
KAYNAKLAR	40
ÖZGEÇMİŞ	42

SİMGELER VE KISALTMALAR LİSTESİ

δ	: Eksenel doğrultudaki ezilme miktarı
δ_0	: Eksenel ezilmenin ilk başladığı konum
δ_1	: Eksenel ezilmenin bittiği konum
δ_t	: Toplam eksenel ezilme miktarı
E_{emilen}	: Toplam absorbe edilen enerji miktarı
E_m	: Özgül enerji emilimi
P	: Eksenel doğrultudaki ezilme kuvveti
P_m	: Ortalama ezilme kuvveti
P_{max}	: Maksimum ezilme kuvveti
ε_g	: Gerçek birim şekil değişimi
ε_m	: Mühendislik birim şekil değişimi
σ_m	: Mühendislik gerilme değeri
σ_g	: Gerçek gerilme değeri
σ_y	: Akma gerilmesi
E	: Elastik modül
L	: Ezilme kutusu uzunluğu
m	: Ezilme kutusunun kütlesi
t	: Et kalınlığı
α	: Koniklik derecesi
ρ	: Malzeme yoğunluğu
ν	: Poisson oranı

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 2.1.	Genel bir ezilme kutusu kuvvet-yer değişimi grafiği.....	4
Şekil 2.2.	Eksenel ezilmenin başlangıcı ve bitişini gösteren sonlu eleman modeli	5
Şekil 3.1.	Lokal burkulmanın gözlemlendiği ezilme kutularının görseli	8
Şekil 3.2.	Homojen lokal burkulma gözlenen bir ezilme kutusu	9
Şekil 3.3.	Global burkulmaya uğramış profil görseli	9
Şekil 3.4.	Katastrofik hasarlanmaya uğramış bir enerji yutucu.....	10
Şekil 4.1.	Ezilme kutusu, (a) konstrüksiyondaki yeri (b) çarpışma sonrası oluşan Deformasyon	11
Şekil 4.2.	Alüminyum 6060 tüplerin katlanma modları	13
Şekil 5.1.	Ezilme kutusu için kurgulanan sonlu elemanlar modeli	15
Şekil 5.2.	(a) Numune sıkıştırma aparatı (b) Numunenin çenelere yerleştirilmesi	15
Şekil 5.3.	Malzeme çekme deneyi cihazı	16
Şekil 5.4.	Alüminyum 6063-T5 malzemesi gerilme-birim şekil değişimi grafiği	17
Şekil 5.5.	*MAT_PIECEWISE_LINEAR_PLASTICITY malzeme kartı.....	18
Şekil 5.6.	Üst tabla *MAT_RIJID malzeme kartı	19
Şekil 5.7.	Alt tabla *MAT_RIJID malzeme kartı.....	19
Şekil 5.6.	Sonlu elamanlar ağı oluşturulmuş ezilme kutuları.....	20
Şekil 5.7.	Belytschko-Tsay kabuk eleman ve koordinat sistemi	20
Şekil 5.8.	*SECTION_SHELL kesit tanımlama kartı.....	21
Şekil 5.9.	*CONTACT_AUTOMATIC_NODES_TO_SURFACE üst tabla ile tüp arasındaki kontak kartı	22
Şekil 5.10.	*CONTACT_AUTOMATIC_NODES_TO_SURFACE alt tabla ile tüp arasındaki kontak kartı	23

Şekil 5.11. *CONTACT_AUTOMATIC_SURFACE _TO_SURFACE tüpün kendi elemanları arasındaki kontak kartı	23
Şekil 5.12. *BOUNDARY_PRESCRIBED_MOTION_RIJIT sınır şartı tanımlanma kartı.....	24
Şekil 6.1. a) Deneysel düzeneği b)kurgulanan model c) hazırlanan sonlu eleman modeli	26
Şekil.6.2. Deneysel numunelerin kuvvet-yer değişimi grafikleri (Ø40mm-L=82mm ve t=1mm)	27
Şekil 6.3. Farklı ezilme miktarlarında 40 mm çaplı tüpün absorbe ettiği enerji ve oluşan deformasyon görüntüleri.....	27
Şekil 6.4. Enerji-eleman sayısı grafiği	28
Şekil 6.5. Sonlu elemanlar modelinin kuvvet-yer değişimi eğrisi.....	29
Şekil 6.6. Ezilme kutusunun sonlu elemanlar ve deneysel görsellerinin Karşılaştırılması	29
Şekil 6.7. Deneysel ve sonlu elemanlar modeli sonuçlarının kuvvet-yer değişimi eğrileri	30
Şekil 6.8. a)Deneysel numunenin ve b)Sonlu elemanlar modelinin kesiti.....	31
Şekil 7.1. Dairesel konik ezilme kutusunu tasarım parametreleri.....	32
Şekil 7.2. Düz tüp(0°) ile 10° koniklikteki tüpün a) aksenal ezilme miktarları ve b)ezilme görünümleri	33
Şekil 7.3. Düz tüp ve 10° konikliğe sahip ezilme kutularının kuvvet-yer değiştirme grafiği	34
Şekil 7.4. Çift taraflı konik ezilme kutusu tasarımı.....	35
Şekil 7.5. Çift taraflı konik ezilme kutusu ezilme görünümleri	36
Şekil 7.6. Çift taraflı konik ezilme kutusu kuvvet-yer değişimi grafiği.....	36
Şekil 8.1. Absorbe edilen enerji-koniklik derecesi ve özgül enerji emilimi-koniklik derecesi grafikleri.....	37
Şekil 8.2. Düz tüp ile 10°konik tüpe ait kuvvet-yer değişim grafiğinde ezilme miktarı detayı	38
Şekil 8.3. Çift taraflı konik ezilme kutusunu oluşturan tüplerin grafik üzerinde katlanma başlangıç ve bitişleri	39

TABLolar LİSTESİ

Tablo 5.1. Al 6063-T5 malzemesinin mekanik özellikleri.....	18
Tablo 5.2. Al 6063-T5 malzemesinin plastik bölge gerilme-birim şekil Değişimi Verileri	18
Tablo 6.1. 40 mm çapa sahip tüpün SE ve Deney sonuçları karşılaştırması.....	30
Tablo 7.1. Ezilme kutularının ezilme miktarları	33
Tablo 7.2. Ezilme kutularının enerji absorpsiyonu performans parametre değerleri	35

ÖZET

Anahtar kelimeler:Ezilme kutusu,koniklik derecesi,enerji absorpsiyonu,sonlu elemanlar methodu,çift taraflı konik ezilme kutusu

Son zamanlarda artan nüfus ve araç sayısı sonucunda trafik kazalarında artmaktadır.Trafik kazalarının azalması ve kaza sonucu can kaybını önlemek için günümüzde kullandığımız araçlarda aktif ve pasif güvenlik sistemleri kullanılmaktadır.Pasif güvenlik sistemlerinden bir tanesi ezilme kutusudur. Çarpışma esnasında oluşan enerjiyi kendi üzerinde plastik deformasyona uğrayarak absorbe etmektedir. Absorbe edilen enerji can ve mal kaybını azaltmaktadır. Günümüzde ezilme kutuları daha fazla enerji absorbe edilebilmesi için çalışmalar devam etmektedir. Genellikle enerji absorbe etme yeteneği yüksek, hafif ve imal edilebilirliği kolay olan ince cidarlı yapılar kullanılmaktadır.

Bu çalışmada ince cidarlı konik tüplerin, koniklik derecesinin değişmesi eksenel ezilme davranışına etkileri ve enerji absorbe etme yeteneklerine olan etkileri sonlu elemanlar yöntemi ile incelenmiştir. Yapılan sonlu elemanlar modeli deneysel çalışmalar ile desteklenmiştir. Konik tüplerin ortalama ezilme kuvveti,absorbe edilen toplam enerji miktarı ve özgül enerji absorpsiyonu değerlerine göre ezilme performansları karşılaştırılmıştır. Konik ezilme kutularında enerji absorpsiyon yeteneği en iyi olan ezilme kutusu 10° koniklik derecesine sahip ezilme kutusu olduğu gözlemlenmiştir.

10° konik ve düz tüpten oluşan farklı kalınlıklarda çift taraflı konik ezilme kutusu tasarımı yapılmıştır. Yapılan çift taraflı konik ezilme kutusu sonlu eleman yöntemiyle incelenmiştir.

DOUBLE-SIDED CONICAL CRUSH BOX DESIGN AND NUMERICAL CALCULATION

SUMMARY

Keywords: Crash box, Degree of taper, Energy absorption, Finite element method, double-sided conical crush box

Traffic accidents are increasing as a result of the increasing number of vehicles and population in recent years. Active and passive safety systems are used in the vehicles we use today to reduce traffic accidents and prevent casualties. One of the Passive Security Systems is the crush box (crashworthiness). it absorbs the energy generated during the crash by plastic deformation on itself. Absorbed energy reduces loss of life and property. Today, crush boxes are continuing to work to absorb more energy. Generally, thin-walled structures with high energy absorbability, light weight and easy to manufacture are used.

In this study, thin-walled conical tubes, the axial crushing behavior and energy effects of changing the degree of taper on their ability to absorb the effects were investigated by the finite element method. Finite element model is supported by experimental studies. The crushing performances of the conical tubes according to their average crushing force, total energy absorption and specific energy absorption values were compared. In conical crush boxes, it has been observed that the crush box with 10° conical degree is the one with the best energy absorption ability.

A double-sided conical crush box design with different thicknesses of 10° cone and flat tube is designed. The double-sided conical crush box was examined by finite element method

BÖLÜM 1. GİRİŞ

Günümüzde yaşanan trafik kazalarında sürücü ve yolcuların can güvenliğinin sağlanması için gelişen teknolojiyle beraber çeşitli güvenlik önlemleri geliştirilmiştir. Güvenlik önlemi denildiğinde bu durum iki başlıkta incelenmektedir. İlk olarak kaza olmadan kazayı önlemek için alınan güvenlik sistemlerini içeren aktif güvenlik sistemleri yer almaktadır.

ABS (Kilitleme Önleyici Sistem), ESP (Elektronik Denge Programı), ASR (Anti-Patinaj Sistemi), EBD (elektronik fren dağılım sistemi) gibi araç frenleme sistemleri aracın çeşitli yol ve hava koşullarında güvenli seyir edilebilmesinde sürücüye yardımcı olmaktadır. Bu tür sürücüye yardımcı olan sistemler aktif güvenlik sistemlerine girmektedir [1].

Araçta bulunan sensörler vasıtasıyla sürücüyü sürüş esnasında uyararak sistemlere aktif güvenlik sistemlerine girmektedir. Aracın hızının seyredilmekte olan yoldaki hız limitini aşmış olduğunu kontrol edip sürücüyü uyararak ya da otomatik olarak öndeki araca göre takip mesafesini ve hızını ayarlayan akıllı hız kontrol sistemleri (intelligent speed adaptation/intelligent speed advice), şerit ihlali uyarı sistemi (lane departure warning system), kör noktada bulunan ve sürücü tarafından görülemeyecek araçların saptanarak sürücünün ikaz edildiği kör nokta algılama sistemi (blind spot detection), sürücünün seyir halinde iken dikkatinin dağılması uyuması durumunda uyarıldığı sürücü uyku algılama sistemi (driver drowsiness detection) ve araçta bulunan geri görüş kamerası, gece görüş sistemleride aktif güvenlik sistemlerine girmektedir [1].

İkinci olarak aktif güvenlik sistemlerinin başarısız olduğu, kazanın meydana gelmesinin kaçınılmaz olduğu zaman diğer bir deyişle kaza anında devreye giren,

can ve mal güvenliğini arttıran pasif güvenlik sistemleridir. Pasif güvenlik sistemleri kaza anında devreye girerek insan sağlığı anlamında yol açacağı hasarları önlemek ya da mümkün olduğu kadar aza indirmek işlevlerini yerine getirmesi amaçlanan sistemlerdir. Pasif güvenlik sistemleri arasında çarpışma anında şişerek sürücü ya da yolcunun araç içerisindeki parçalara çarparak yaralanmasını engelleyen hava yastıkları, araç içerisindeki sürücü ve yolcuların hareketini sınırlayarak araç içerisinde savrulmasını ve çarpışmanın etkilerini azaltan emniyet kemeri, çarpışma esnasında parçalanmayarak araç içerisindeki insanların cam parçaları ile yaralanmasını engelleyen havalı ön cam bulunmaktadır. Aracın ön ve arka tarafında bulunan enerji yutucular ezilme kutuları da pasif güvenlik yöntemlerine girmektedir.

Teziminde konusu olan ezilme kutuları çarpışma esnasında çarpışma enerjisini üzerinde sönümleyerek araç içerisindeki sürücü ve yolculara iletilecek çarpışma enerjisini azaltır yada çarpışma durumuna göre enerjinin tamamını absorbe eder. Çarpışma esnasında oluşan enerjinin ezilme kutusu tarafından absorbe edilmesi sürücü ve yolcuların hayatta kalma olasılığını arttırır.

Ezilme kutusu dayanımı, bağlı olduğu şasinin dayanımından yüksek olmamalıdır. Ezilme kutusunun dayanımı, şasi dayanımından fazla olması durumunda çarpışmada şasi ezilme kutusundan önce hasarlanır bu istenmeyen bir durumdur. Bunun yanında absorbe edilemeyen çarpışma enerjisi sürücü ve yolculara zarar verir. Ezilme kutusunun amacı araç içerisindeki sürücü ve yolcuların çarpışma enerjisinden minimum etkilenmeleri ve şasiyi hasara uğratmadan çarpışma enerjisini kendi üzerinde sönümlemesidir.

BÖLÜM 2. ENERJİ ABSORBSİYONU İLE İLGİLİ TANIMLAMALAR

Ezilme kutusunun çarpışma esnasında olabildiğince fazla enerji absorbe etmesi istenir. Fakat ezilme kutusunun çarpışma enerjisi karşısında sergilediği performansı belirlemek için toplam absorbe edilen enerji miktarı tek başına yeterli değildir.

Enerji miktarının yanında birden fazla parametre göz önünde bulundurulmalıdır. Ezilme kutusu çarpışma enerjisini absorbe ederken ezilme esnasındaki kuvvetlerin, şasinin yada bağlı olduğu konstrüksiyonun hasarlanma kuvvetini geçmemelidir. Ezilme kutusunun bağlı olduğu şasi ve konstrüksiyonun dayanımından yüksek ezilme kuvvetlerine çıkması, ezilme kutusu çalışma prensibine aykırı ve istenmeyen bir durumdur.

Bunun yanında ezilme kutusunun ağırlığı ile absorbe ettiği enerji arasındaki ilişki özgül enerji emilimi, ezilme başlangıcı ile bitişine kadar olan ezilme kuvvetlerinin ortalaması olan ortalama ezilme kuvveti ve Ortalama ezilme kuvvetinin maksimum ezilme kuvvetine oranı yani ezilme kuvveti verimi gibi özellikler kaza kutusu tasarımında ürün performansını belirleyen özelliklerdir.

2.1. Toplam Enerji Absorbsiyonu

Ezime kutusunun ezilme başlama anından tamamiyle ezilene kadar geçen sürede absorbe ettiği enerji miktarına toplam enerji absorbsiyonu denmektedir. Diğer bir deyişle ezilme kuvvetinin yaptığı toplam iş şeklinde tanımlanabilir.

Toplam enerji absorbsiyonu (J) iş formülünden kuvvet ile yolun çarpımından bulunabilir. Literatürde geçen, Denklem 2.1 aşağıda verilmektedir [2].

$$E_{emilen} = \int P d\delta \quad (2.1)$$

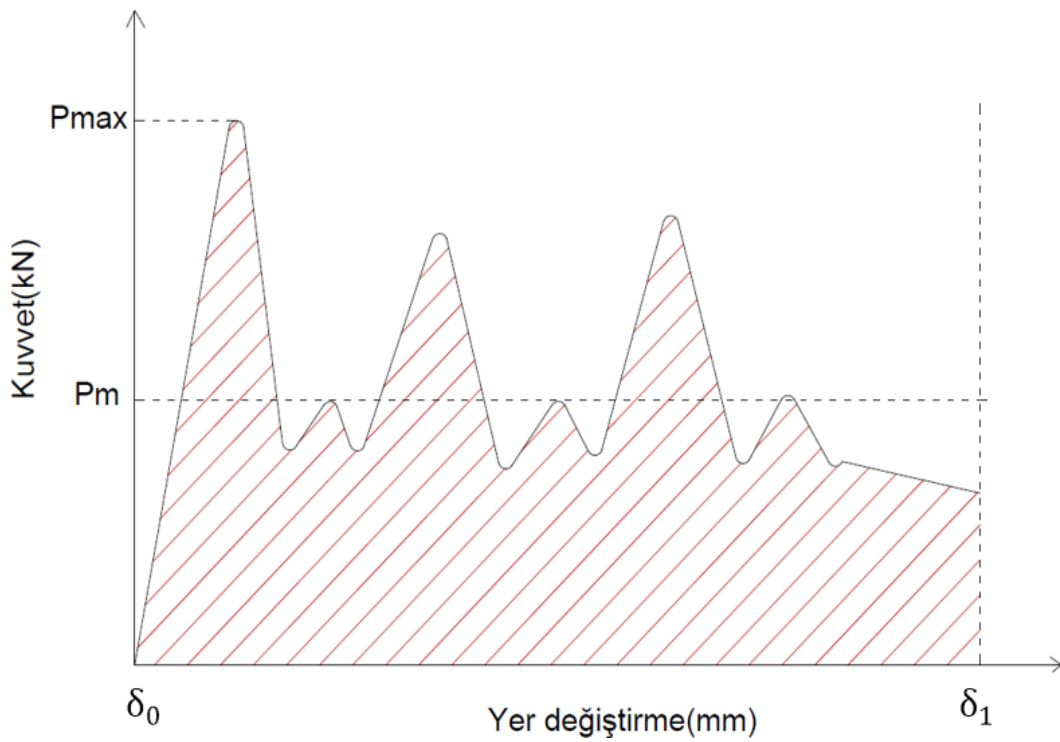
Burada geçen denklem parametreleri;

E_{emilen} = Toplam absorbe edilen enerji miktarı (J)

P = Eksenel doğrultudaki ezilme kuvveti (kN)

δ = Eksenel doğrultudaki ezilme miktarı(mm)

Toplam enerji absorpsiyonu, ezilen bir enerji yutucunun kuvvet-yerdeğişimi eğrisinin altında kalan alan olarakta hesaplanmaktadır. Şekil 2.1.'de verilen Kuvvet-Yer değişimi grafiğinin altında kalan alan toplam alan absorbe edilen enerjiyi temsil etmektedir.



Şekil 2.1. Genel bir ezilme kutusu kuvvet-yer değişimi grafiği

Denklem 2.1'i geliştirerek Denklem 2.2'yi üretebiliriz. Geliştirilen denklemede kuvvet-yer değişimi grafiğinin altında kalan alanın integralini alarak toplam enerji absorpsiyonunu(emilimini) bulabiliriz [3] [4].

$$E_{emilen} = \int_{\delta_0}^{\delta_1} P d\delta = P_m (\delta_1 - \delta_0) = P_m \delta_t \quad (2.2)$$

Burada geçen denklem parametreleri;

P_m =Ortalama ezilme kuvveti (kN)

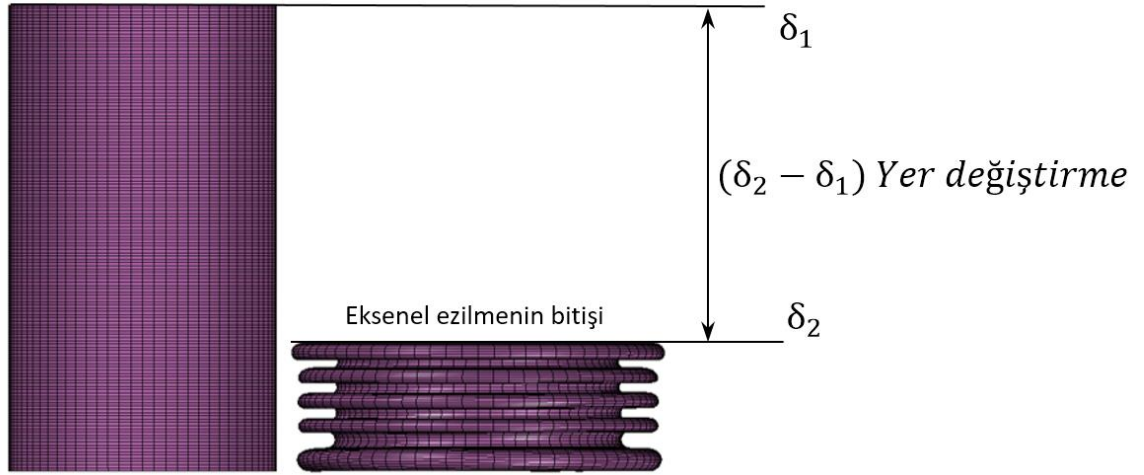
δ_0 =Ezilmenin ilk başladığı konum (mm)

δ_1 =Ezilmenin bittiği konum (mm)

δ_t =Toplam aksenal ezilme miktarı(Yerdeğiştirme Miktarı) (mm)

Denklemden geçen toplam aksenal ezilme miktarı ezilmenin başladığı konum ile bittiği konum arasındaki yer değiştirme miktarıdır. Şekil 2.2.'de gösterildiği gibi ezilmenin başladığı ve bittiği konumları verilen bir ezilme kutusu modeli gösterilmektedir.

Eksenal ezilmenin başlangıcı



Şekil 2.2. Eksenal ezilmenin başlangıcı ve bitişini gösteren sonlu eleman modeli

2.2. Maksimum Ezilme Kuvveti

Ezilme kutularının deformasyonu sırasındaki maksimum kuvvet değerine maksimum ezilme kuvveti (P_{maks} (kN)) denir. Şekil 2.1.'deki grafikte belirtilmiştir. Maksimum ezilme kuvveti genel olarak çok yüksek değerlerde olması istenmez. Bunun nedeni ezilme kutusunun etkileşimde olduğu diğer parçaların

elastik dayanım sınırının üstüne çıkmamasının istenmesidir. Maksimum ezilme kuvveti genel olarak ezilme kutusunun ezilmeye başladığı ilk katlanma oluşumu sırasında meydana gelmektedir. Bu bilgi tüm ezilme kutusu tasarımları için geçerli olamamakla beraber maksimum ezilme kuvvetini azaltarak ezilme veriminin yükselmesi için çeşitli tetikleme veya katlanma yönlendirme işlemleri uygulamalar yapılmaktadır.

2.3. Ortalama Ezilme Kuvveti

Toplam enerji absorpsiyonunun (E_{emilen}) eksenel deformasyon miktarına ($\delta_1 - \delta_0$) bölünmesi sonucu ortalama ezilme kuvveti bulunmaktadır. Denklem 2.3'de matematiksel ifadesi verilmiştir. Ortalama ezilme kuvveti ezilme kuvveti Şekil 2.1.'de görüldüğü gibi eksenel ezilme boyunca sabit bir değerdir. Bu değer hesaplanması ezilme kutusunun hangi deplasmanda ne kadar enerji absorbe ettiğinin hesabını kolaylaştırmak ve diğer bir ezilme kutusu performans parametresi olan ezilme verimliliği değerinin hesaplanarak daha ideal bir tasarım yapılmasına imkan tanımaktadır [2].

$$P_m = \frac{E_{emilen}}{\delta_1 - \delta_0} \quad (2.3)$$

2.4. Özgül Enerji Absorpsiyonu

Ezilme kutusu tasarımındaki en önemli performans kriterlerinden bir tanesi özgül enerji emilimi değeridir. Özgül enerji emilimi absorbe edilen toplam enerjinin ezilme kutusunun kütlesine bölünerek bulunur. Denklem 2.4'te matematiksel ifadesi verilmektedir. Özgül enerji veriminin birimi kJ/kg yada J/gr olarak literatürde geçmektedir [1] [5].

$$E_m = \frac{E_{emilen}}{m} \quad (2.4)$$

Burada;

E_m =Özgül enerji emilimi(J/gr)(kJ/kg)

m=Ezilme kutusunun kütlesi(gr)(kg)

Ezilme kutusunun kütlesi araç tasarımında önemli bir kriter olabilir. Geçmişten günümüze otomobillerin ağırlığı günden güne azalmaktadır. Azalan otomobil ağırlığı ile yakıt ve malzeme tasarrufu yapılmaktadır. Bu yüzden ağırlık optimizasyonunu önemli olduğu araçlarda kullanılan ezilme kutusunun kütlesi ve özgül enerji emilimi değeri daha da önem kazanmaktadır. Tren,otobüs,kamyon gibi ağırlığı fazla olan araçlarda ezilme kutusunun ağırlığından çok çarpışmada absorbe ettiği enerji miktarı daha önemlidir.

2.5. Ezilme Kuvveti Verimi

Ezilme kuvveti verimi, ortalama ezilme kuvveti ile maksimum ezilme kuvvetinin birbirine oranı ile bulunmaktadır. Denklem 2.5'te ilgili matematiksel denklem verilmektedir. Ezilme kutusunun ezilme kuvveti verimi, ortalama ezilme kuvveti ile maksimum ezilme kuvvetinin birbirine yaklaşmasıyla artmaktadır. Ezilme kuvveti verimide tek başına bakıldığında birşey ifade etmemekle beraber diğer performans parametreleriyle beraber değerlendirilmesi gerekmektedir. Ezilme kuvveti verimini maksimum olması için maksimum ezilme kuvvetinin ortalama ezilme kuvvetine eşit olması gerekir [2].

$$Ezilme\ kuvveti\ verimi = \frac{P_m}{P_{max}} \quad (2.5)$$

BÖLÜM 3. EZİLME KUTULARININ DEFORMASYON ÇEŞİTLERİ

Genel olarak çarpışma sırasında ezilme kutularında farklı deformasyon şekilleri görülmektedir. Bu deformasyon çeşitleri lokal burkulma, global burkulma ve katastrofik hasar olmak üzere üç çeşit olarak incelenebilir [1] [4].

3.1. Lokal Burkulma

Ezilme kutularında en çok görülen deformasyon biçimlerinden biri lokal burkulmadır. Aksenal ezilme sonucu lokal burkulmuş bir ezilme kutusunda deformasyon bölgesel olarak gerçekleştirilmiştir. Bu bölgesel deformasyon belirli periyotlarla tam deformasyon gerçekleşene kadar yani maksimum ezilme noktasına gelene devam eder. Şekil 3.1.'de lokal burkulmanın gözlemlendiği ezilme kutularının görseli verilmiştir. Bu görselde görüldüğü üzere (dikdörtgen içindeki ezilme kutusu) lokal burkulma her zaman homojen olarak devam etmeyebilir. Lokal burkulma şekil değiştirebilir.



Şekil 3.1. Lokal burkulmanın gözlemlendiği ezilme kutularının görseli [7]

Bu lokal burkulma homojen olarak gerçekleşiyor ise belirli aralıklarla birbirini tekrarlamaktadır. Buda Şekil 3.2.'de homojen katlanan bir ezilme kutusu ve katlanma aşamaları verilmektedir.



Şekil 3.2. Homojen lokal burkulma gözlenen bir ezilme kutusu [7]

3.2. Global Burkulma

Ezilme kutusunun üzerine gelen aksel kuvvetler aksel ezilme ve eğilme momenti oluşturmaktadır. Aksel kuvvetler sonucunda oluşan eğilme momentinin yüksek olması ezilme kutusunun aksel yönde ezilmesini engelleyerek global burkulmaya neden olur. Şekil 3.3.'te global burkulmaya uğrayan bir ezilme kutusu verilmiştir. Global burkulmaya Euler burkulması da denmektedir.



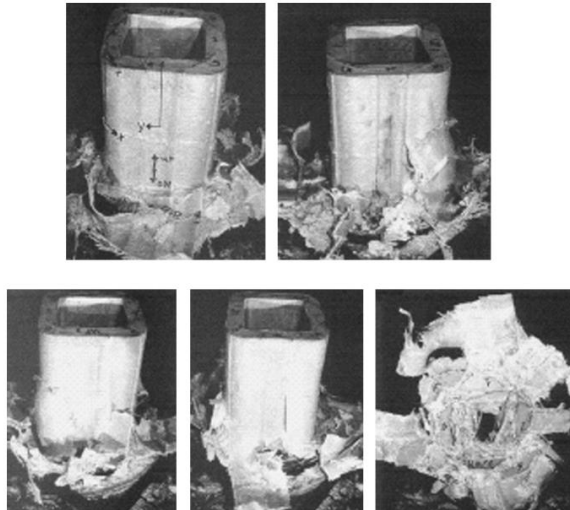
Şekil 3.3. Global burkulmaya uğramış profil görseli [1]

Global burkulma ezilme kutuları için istenilen bir durum değildir. Global burkulmada aksel ezilme olmadığından ötürü ezilme performansı düşüktür. Global

burkulmada ilk burkulma gerçekleşene kadar kuvvet artar ve burkulma gerçekleştiğinde aksel olarak taşıyabileceği kuvvetler hızlı bir şekilde düşer. Toplam absorbe edilen enerji miktarı Kuvvet-Yer değiştirme eğrisinin altında kalan alan olarak tanımlamıştık. Bu durumda ani kuvvet artışı ve ardından hızlı bir düşüş gösteren davranışta eğrinin altında kalan alan azalmaktadır. Bu durumda Global burkulmaya uğrayan ezilme kutularının enerji absorbe etmeye uygun olmadığı bir göstergesidir [3].

3.3. Katastrofik Hasarlanma

Cam elyaf ve onun türevi kompozit yapıların kuvvetler altında gösterdiği deformasyon biçimine katastrofik hasarlanma denmektedir. Bu tür ezilme kutuları aksel ezilme kuvvetine kendini parçalara ayırarak karşı koymaktadır. Bu parçalanma enerjisi aynı zamanda absorbe edilen toplam enerjide denktir. Katastrofik hasarlanan malzemeler lokal burkulma malzemelere takviye olarak kullanılmaktadır. Şekil 3.4.'te katastrofik hasarlanmaya uğramış bir ezilme kutusu verilmiştir. Takviyeli (kompozit) ezilme kutularının ezilme performansı gün geçtikçe gelişmektedir [6].

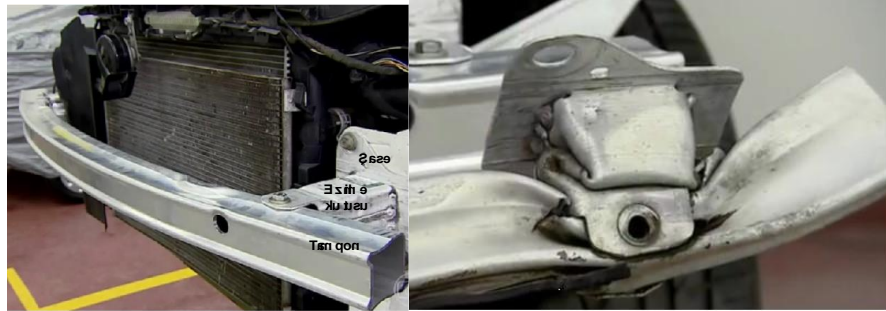


Şekil 3.4. Katastrofik hasarlanmaya uğramış bir enerji yutucu [6]

BÖLÜM 4. LİTERATÜR TARAMASI

Kazalarda sürücü ve yolcuların güvenliğinin sağlanması birinci öncelikte yer almakta ve uluslararası çarpışma testleriyle de bu konunun önemi gün geçtikçe artmaktadır. Hayati kayıpların ve yaralanmaların minimize edilmesinde pasif güvenlik sistemleri (ezilme kutusu) çarpışma anında sergiledikleri performans (absorbe edilen ezilme enerjisi) oldukça önemlidir. Ezilme kutuları pasif koruma amaçlı kullanılan yapılardan birisi olup, absorbe edilen enerji, parçanın geometrik özelliklerinin yanı sıra kullanılan malzeme özellikleriyle doğrudan ilişkilidir. Çarpışma esnasında korunması gereken yapıya en düşük oranda kuvvetin iletilmesi için, çarpışma enerjisinin ezilme kutusunda absorbe edilmesi esastır.

Dolayısıyla absorbe edilen enerji değerini artırıcı yönde etkiye sahip özel imalat yöntemi, özel tasarım ya da yeni bir teknolojik uygulama araca ait yaşam güvenliğini doğrudan katkı sunacaktır. Dairesel ya da prizmatik geometriye sahip ezilme kutularında enerji absorbe etme verimliliğini arttırmak amacıyla genelde ince cidarlı parçalardan yararlanılmaktadır. Bu parçaların (ince cidarlı yapıların) aksenal yükler altındaki deformasyon davranışı oldukça ilgi çekici olup, çarpışma enerjisi cidarın düzgün bir şekilde birbiri üstüne katlanması sırasında harcanmaktadır. Bu durum Şekil 4.1.'deki görselde verilmektedir.



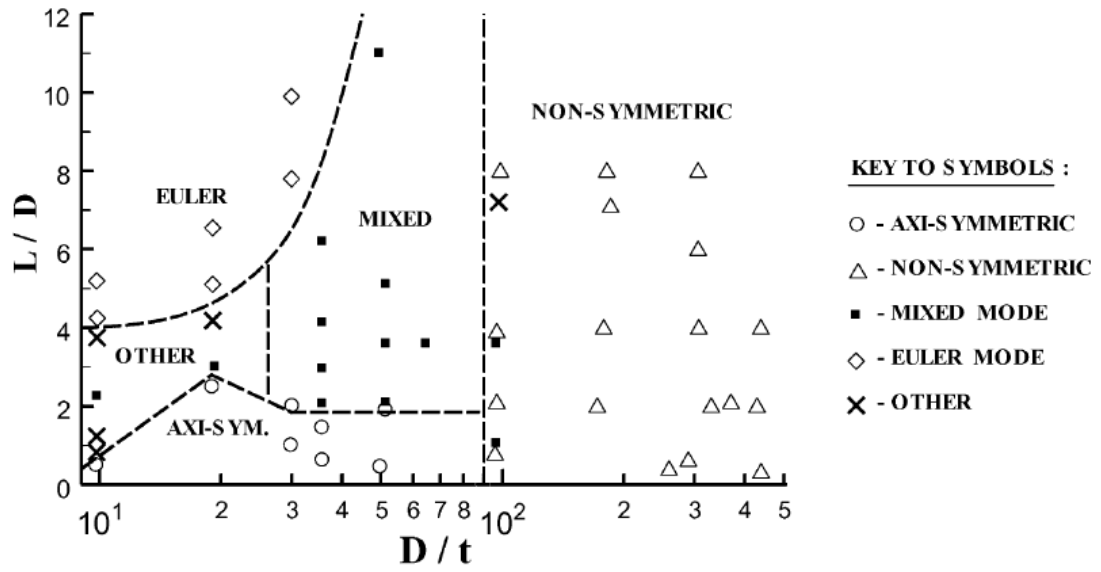
Şekil 4.1. Ezilme kutusu, (a) konstrüksiyondaki yeri (b) çarpışma sonrası oluşan deformasyon [7]

İdeal bir ezilme kutusunda beklenen özellikler aşağıda verilmektedir:

- Çarpışma sırasında bağlı olduğu yapıya zarar vermemesi için, ezilme kutusu için gerekli deformasyon kuvvetlerinin yapı dayanım kuvvetlerinden yüksek olmamalıdır.
- Eksenel ezilme esnasında absorbe edilen toplam enerjinin, ezilme miktarı değerine oranlanmasıyla belirlenen ortalama ezilme kuvvetinin (P_m) başlangıçta nispeten düşük, ancak eksenel ezilme ilerlemesiyle artan karakterde olmalıdır.
- Deformasyonun kontrollü bir şekilde gerçekleştiği bir yapı tasarlanmalıdır.
- Yapı basit, düşük maliyetli, hafif, küçük hacimli ve değişimi kolay olmalıdır.
- Özgül enerji verimi diye adlandırılan ezilme kutusunun absorbe ettiği enerjinin kendi kütlesine oranıyla elde edilen değer yüksek olması istenmektedir.

İnce cidarlı yapıların kullanıldığı ezilme kutularında, parçanın enerji absorbe etme kapasitesi temel olarak tüp geometrisi ve ebatları, şekli ve yükleme türüne ait parametrelerle doğrudan ilişkilidir [8]. T.Wierzbicki ve W. Abramowicz yaptıkları çalışmalarda, dairesel kesitli, kare kesitli ve çok köşeli ince cidarlı yapıların eksenel zorlanma altındaki kuvvet ve absorbe edilen enerji değerlerindeki değişimi ve de parçaların deformasyon davranışlarını detaylı olarak incelemişlerdir.

S.R. Guillow ve G. Lu ince cidarlı alüminyum tüplerin boy/çap ve çap / et kalınlığı değerlerine göre katlanma biçimlerini grafiğe dökmüşlerdir. Ayrıca katlanma boyları ve ortalama ezilme kuvvetleri ile ilgili ampirik ifadeler geliştirmişlerdir. Şekil 4.2.'de yaptıkları deneysel çalışmaların sonuçlarını grafiğe dökmüşlerdir [9].



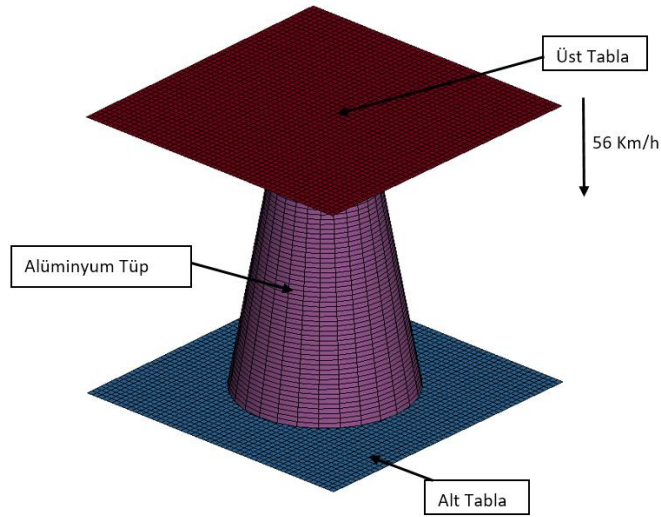
Şekil 4.2. Alüminyum 6060 tüplerin katlanma modları [9]

Eksenel ezilme sırasında ezilme kutusunun global burkulması istenmez. Jensey ve Langseth tüplerin global ve lokal burkulmalarını incelemiştir. Bu inceleme sonucunda Lokal burkularak katlanan ezilme kutularının global burkulma ile katlanan ezilme kutularına göre daha çok enerji absorbe ettiğini gözlemlemiştir [10]. Nagel ve Thambiratnam konik ezilme kutularının düz ezilme kutularına göre global burkulmaya daha dayanıklı olduğunu gözlemlemiştir. Bunun yanında farklı bir makalesinde konik ezilme kutularında koniklik derecesi ve et kalınlığının enerji absorpsiyonuna olan etkisini araştırmışlardır. Yapılan $7,5^\circ$ koniklikte ki dikdörtgen tüpün düz tüpe göre daha fazla enerji absorbe ettiği görülmüştür [11] [12].

BÖLÜM 5. EZİLME KUTUSU SONLU ELEMAN MODELİNİN OLUŞTURULMASI

Tezde yapılan sonlu elemanlar analizlerin oluşturulur iken Livermore Software Technology Corporation adlı firmanın Ls-Prepost programından yararlanıldı. Ls-Prepost programında ezilme kutularının sonlu eleman modeli oluşturuldu. Oluşturulan modeli de yine aynı firmanın nonlinear problemleri çözmeye rüştünü kanıtlamış olan Ls-Dyna Expilicite Dynamic çözücüsü tarafından yapılmıştır. Bir problemin sonlu elemanlar modeli oluşturulurken gerçekteki kurgudan uzaklaşmadan sistemi en doğru parametrelerle tanımlanması gereklidir. Problemin tanımlanmasında bazı kabuller alınması gereklidir. Alınan bu kabuller ve problem verileri ne kadar gerçeğe yakınsa alınacak sonuçlarda gerçek sonuçlara o kadar yakınsayacaktır.

Üç boyutlu uzayda kartezyen koordinat sisteminin üç eksen ve altı serbestlik derecesi bulunmaktadır. Bu eksenler sırasıyla x eksen, y eksen ve z eksenidir. Bu eksenlerin her birinde iki adet serbestlik derecesine sahiptir. Bu serbestlikler öteleme ve dönme hareketi şeklindedir. Bu bölümde sonlu elemanlar modelimizi nasıl oluşturulacağı anlatılmaktadır. Modelimiz üç parçadan oluşmaktadır. Bu parçaların isimleri sırasıyla Üst Tabla, Tüp ve Alt tabla şeklinde sıralanmaktadır. Alt tabla, altı serbestlikte kitlenmiş bir parça olup Tüp parçasına alt tarafından destek olan parçadır. Tüp, serbestlik derecesi altı olan deformasyona uğrayan iş parçasıdır. Üst tabla ise tek eksende öteleme hareketi yapılabilecek sınır şartı parametresi olarak parça hareket hızını verdiğimiz tüpü aksenal deformasyona uğratan parçadır. Genel bir dille aksenal deformasyona maruz kalan tüp sabit bir tabla üzerinde hareketli tablanın z yönündeki hareketi ile deformasyonun gözlemlenmesidir. Kurguladığımız bu sonlu eleman modeli Şekil 5.1.'de gösterilmektedir.



Şekil 5.1. Ezilme kutusu için kurgulanan sonlu elemanlar modeli

5.1. Deneysel Verilerle Sonlu Elemanlar Malzeme Modelinin Oluşturulması

Sonlu elemanlar yönteminde problemin gerçek sonuçlara yakınsayabilmesi için malzeme davranışının doğru modellenmesi gerekmektedir. Malzeme modelinin doğru oluşturulabilmesi için malzeme özelliklerinin iyi tanımlanması gerekmektedir. Ezilme kutusunun tasarımında alüminyum 6063-T5 malzemesi kullanılmıştır. Kullanılan alüminyum malzemeye ait mekanik özelliklerin belirlenebilmesi amacıyla çekme deneyi yapılmıştır. Şekil 5.2.'de Al 6063-T5 borulardan hazırlanan numuneler ve numuneleri tutmak için çeneler gösterilmektedir.



Şekil 5.2. (a) Numune sıkıştırma aparatı (b) Numunenin çenelere yerleştirilmesi [7]

Hazırlanan numuneler Şekil 5.3.'te verilen ekstansometre özelliği olan numune üzerine işaretlenen düşey noktaları referans alarak, uzamayı hassas bir şekilde

izleyebilmesine imkan veren Instron marka çekme cihazı kullanılarak çekme deneyleri gerçekleştirilmiştir.



Şekil 5.3. Malzeme çekme deneyi cihazı [7]

Çekme deneyi yapılan malzemenin verileri işlenerek gerilme–birim şekil değişimi grafiği oluşturulmuştur. Şekil 5.4.’te gösterilen çekme eğrisinde kırmızı ve siyah eğriler bulunmaktadır. Bu eğrilerden siyah olan eğri mühendislik gerilme-birim şekil değişimi eğrisidir. Kırmızı olan eğri ise gerçek gerilme-birim şekil değişimi eğrisidir. Mühendislik eğrisi verileri aksel çekilen numunedeki ilk kesit alanına göre hesaplanır. Gerçek eğri verileri ise aksel çekilen numunenin anlık kesit alanı dikkate alınarak hesaplanır. İki eğri arasında ki fark malzeme akmaya başladıktan sonra açılmaktadır. Bununun nedeni malzemenin kesit alanındaki değişimin başlamasıdır. Anlık kesit alanını ölçmek zordur. Bu yüzden mühendislik eğrisinden elde edilen gerime ve birim şekil değişimi verilerini kullanarak Denklem 5.2 ve Denklem 5.3’deki formülasyondan gerçek eğri değerleri hesaplanabilir [13].

$$\varepsilon_g = \ln(1 + \varepsilon_m) \quad (5.2)$$

$$\sigma_g = \sigma_m(1 + \varepsilon_m) \quad (5.3)$$

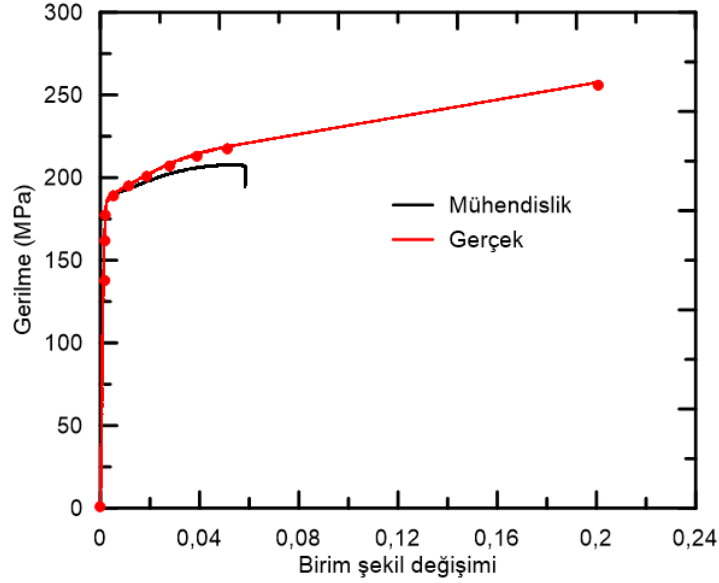
Burada;

ε_m =Mühendislik birim şekil değışimi değeri

ε_g = Gerçek birim şekil değışimi değeri

σ_m =Mühendislik gerilme değeri

σ_g =Gerçek gerilme değeri



Şekil 5.4. Alüminyum 6063-T5 malzemesi gerilme – birim şekil değışimi grafiği

Yapılan çekme deneyi sonucunda Al 6063-T5 malzemesinin mekanik özelliklerini belirlendi. Sonlu elemanlar modelinin oluşturduğumuz Ls-Dyna Explicit programında metal malzemelerin modellendiği 83 adet malzeme algoritması bulunmaktadır. Ezilme kutusu analizlerinde yaygın olarak kullanılan malzeme kartlarından biri olan *Mat24 malzeme kartı diğer adıyla *MAT_PIECEWISE_LINEAR_PLASTICITY malzeme kartı ile Al 6063-T5 malzemesi modellenmiştir[15]. *MAT_PIECEWISE_LINEAR_PLASTICITY malzeme kartında lineer bölgeyi modellememiz için elastisite modülü ile poisson oranını özellikleri plastik bölgeyi modellemek için akma gerilmesinin başladığı gerilme değeri ve plastik bölgedeki stress-strain eğrisini girmemiz yeterlidir. Tablo 5.1.'de Al 6063-T5 malzemesinin mekanik özellikleri verilmektedir. Şekil 5.4.'te

verilen gerilme birim şekil grafiğinden elde edilen plastik bölge verileride Tablo 5.2.'de verilmiştir [14] [15].

Tablo 5.1. Al 6063-T5 malzemesinin mekanik özellikleri

Malzeme Türü	Yoğunluk (ρ)	Elastik Modülü (E)	Poisson Oranı (ν)	Akma Gerilmesi (σ_y)
Alüminyum 6063-T5	2700 kg/m ³	72 GPa	0,3	178 MPa

Tablo 5.2. Al 6063-T5 malzemesinin plastik bölge gerilme-birim şekil değişimi verileri

ϵ	0	0.023	0.031	0.035	0.044	0.049	0.0589	0.2
σ	178	185	188.2	190	193.5	195	197.6	255

Tablolarda verilen bilgilerden yararlanarak Şekil 5.5.'te verilen *MAT_PIECEWISE_LINEAR_PLASTICITY malzeme kartı parametreleri tanımlanmıştır.

*MAT_PIECEWISE_LINEAR_PLASTICITY_(TITLE) (024) (1)

TITLE

Al 6063-T5

1 MID RO E PR SIGY ETAN FAIL TDEL

3 2.700e-009 7.200e+004 0.3000000 178.00000 0.0 1.000e+021 0.0

2 C P LCSS LCSR VP LCF

0.0 0.0 2 0 0.0 0

3 EPS1 EPS2 EPS3 EPS4 EPS5 EPS6 EPS7 EPS8

0.0 0.0 0.0 0.0 0.0 0.0 0.0 0.0

4 ES1 ES2 ES3 ES4 ES5 ES6 ES7 ES8

0.0 0.0 0.0 0.0 0.0 0.0 0.0 0.0

Şekil 5.5. *MAT_PIECEWISE_LINEAR_PLASTICITY malzeme kartı

Burada geçen malzeme parametreleri:

MID=Malzeme kimliği(Material identification)

RO=Yoğunluk (ton/mm³)

E =Elastik Modül (MPa)

PR=Poisson Oranı

SIGY=Akma gerilmesi (MPa)

Al 6063-T5 malzemesini deneysel veriler sonucunda bulunan mekanik özelliklerin yardımıyla Ls-Dyna sonlu elemanlar programında malzeme modeli oluşturulmuştur. Alt ve Üst tabla modelde rijit olarak tanımlanmıştır. Ls-Dyna'da bu malzeme *MAT_RIJID malzeme algoritması ile tanımlanmıştır. Şekil 5.6.'da ve Şekil 5.7.'de kart parametreleri verilmiştir.

*MAT_RIJID_(TITLE) (020) (2)

TITLE
ust malzeme material

1	<u>MID</u>	<u>RO</u>	<u>E</u>	<u>PR</u>	<u>N</u>	<u>COUPLE</u>	<u>M</u>	<u>ALIAS</u>
	1	7.800e-009	2.100e+005	0.3000000	0.0	0	0.0	
2	<u>CMO</u>	<u>CON1</u>	<u>CON2</u>					
	1.0	4	7					
3	<u>LCO OR A1</u>	<u>A2</u>	<u>A3</u>	<u>V1</u>	<u>V2</u>	<u>V3</u>		
	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		

Şekil 5.6. Üst tabla *MAT_RIJID malzeme kartı

*MAT_RIJID_(TITLE) (020) (2)

TITLE
alt tabla malzeme material

1	<u>MID</u>	<u>RO</u>	<u>E</u>	<u>PR</u>	<u>N</u>	<u>COUPLE</u>	<u>M</u>	<u>ALIAS</u>
	2	7.800e-009	2.100e+005	0.3000000	0.0	0	0.0	
2	<u>CMO</u>	<u>CON1</u>	<u>CON2</u>					
	1.0	7	7					
3	<u>LCO OR A1</u>	<u>A2</u>	<u>A3</u>	<u>V1</u>	<u>V2</u>	<u>V3</u>		
	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		

Şekil 5.7. Alt tabla *MAT_RIJID malzeme kartı

*MAT_RIJID kartında geçen ek parametreler:

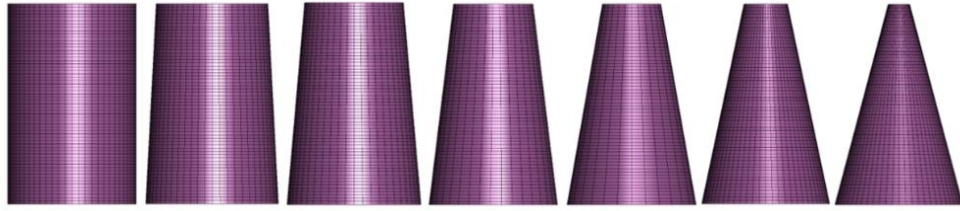
CMO=Global yönlerde uygulanan kısıtlamalar

CON1=Öteleme serbestliğinin tanımlandığı parametre

CON2=Dönme serbestliğinin tanımlandığı parametre

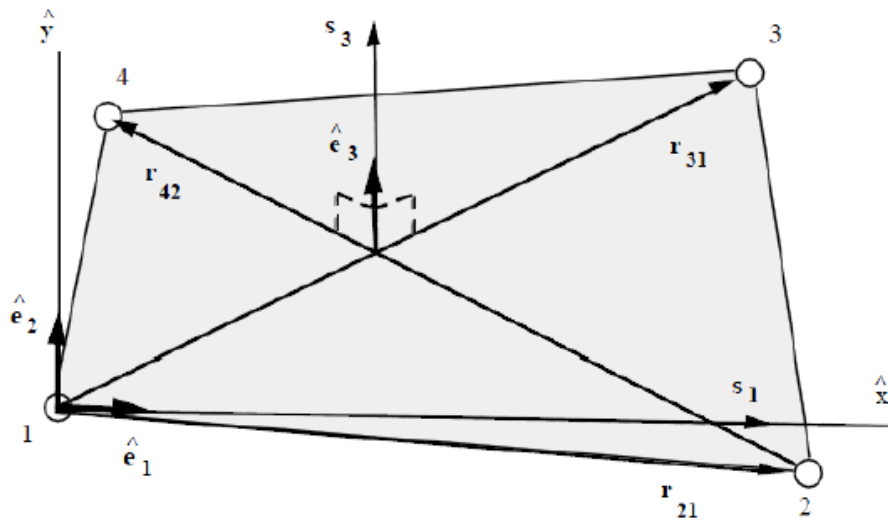
5.2. Sonlu Eleman Tipi Ve Eleman Ağının Oluşturulması

Sonlu elemanlar ağı Ls-Prepost programının Mesh bölümünün içerisinde bulunan bir ağ oluşturma algoritması yardımıyla oluşturulmaktadır. Bu analizde sonlu elemanlar da kullanılan eleman tiplerinden biri olan iki boyutlu kabuk eleman tipi kullanılmıştır. Sonlu elemanlar ağı oluşturulmuş ezilme kutularının görünümü Şekil 5.6.'da verilmektedir.



Şekil 5.6. Sonlu elemanlar ağı oluşturulmuş ezilme kutuları

Modelimizdeki bütün parçalar dört düğümünden oluşan kabuk elemanlarla kurulmuştur. Kabuk eleman formülasyonu olarak Ls-Dyna da bulunan kabuk eleman formülasyonlarının içinde hızlı ve doğruluğu yüksek hesaplama yapabilen Belytschko -Tsay eleman formülasyonu kullanılmıştır. Şekil 5.7.'de Belytschko-Tsay kabuk eleman ve koordinat sistemini gösterilmiştir.



Şekil 5.7. Belytschko-Tsay kabuk eleman ve koordinat sistemi [15]

Şekil 5.7.'de görüldüğü üzere e_1 ve e_2 kabuk elemanın düzlemdeki x ve y eksenindeki birim vektörünü, e_3 ise düzleme dik kalınlık yönündeki birim vektörü ifade etmektedir. 1,2,3 ve 4 numara ile gösterilen noktalar kabuk elemanın düğüm noktalarını ifade etmektedir. Ls-Dyna'da kabuk elemanlara, eleman formülasyonu tanımlamak için *SECTION_SHELL kartı kullanılır. Şekil 5.8.'de *SECTION_SHELL kartı verilmiştir.

SECID	ELFORM	SHRF	NIP	PROPT	QR/IRID	ICOMP	SETYP
3	2	0.8330000	5	1	0	0	1
T1	T2	T3	T4	NLOC	MAREA	IDOF	EDGSET
1.0000000	1.0000000	1.0000000	1.0000000	0.0	0.0	0.0	0

Repeated Data by Button and List

Data Pt.

Replace Insert

Delete Help

Şekil 5.8. *SECTION_SHELL kesit tanımlama kartı

Burada geçen kart parametreleri:

SECCID=Kesit kimliği

ELFORM=Eleman formülasyonu (2)(Belytschko-Tsay)

T1-2-3-4=Kabuk kalınlığı

NIP=Kalınlık yönündeki integrasyon noktası sayısı

SHRF=Kayma Faktörü (Önerilen değer,0,8333)

5.3. Sonlu Elemanlar Modelinde Temas Algoritmasının Tanımlanması

Sonlu elemanlar modelimiz Şekil 5.1.'deki gibi üç parçadan oluşmaktadır. Üst tabla ve alt tablayı oluşturan elemanlar ezilme kutusunu(tüpü) oluşturan elemanlarla birbirleriyle temas etmektedir. Bu durumu sonlu elemanlar modelinde tanımlanması gerekmektedir. Ls-Dyna'da farklı parçalar arasında ki teması modellemek için birçok temas algoritması bulunmaktadır.

Temas algoritması modeldeki parçalar arasındaki kuvvet etkileşimlerini de hesaplayabilmektedir. Modelimizde alt tabla ile tüp ve üst tabla ile tüp arasındaki teması *CONTACT_AUTOMATIC_NODES_TO_SURFACE kontak kartı ile tanımlanmıştır. Tüpün kendi elemanları içindeki teması *CONTACT_AUTOMATIC_SURFACE_TO_SURFACE kontak kartı ile tanımlanmıştır. Kontak kartlarının çalışma prensibi temas eden parçaların biri master ve diğerini slave olarak tanımlamak gerekmektedir. Nodes to surface temas algoritmasında Slave olarak seçilen parçanın düğümlerinin master olarak seçtiğimiz parçanın yüzeyinden geçmesini engelleyerek temasın hesaplama boyunca kalmasını sağlar. Surface to surface kartında ise Slave olarak seçilen parçanın yüzeyinin master olarak seçtiğimiz parçanın yüzeyinden geçmesini engelleyerek temasın hesaplama boyunca kalmasını sağlar.

Şekil 5.9.'da ve Şekil 5.10.'da nodes_to surface kontak kartları ve Şekil 5.11.'de surface to surface kontak kartı tanımlamaları verilmiştir.

*CONTACT_AUTOMATIC_NODES_TO_SURFACE_(ID/TITLE/MPP) (3)							
CID	TITLE						
1	üst tabala /tup						
				<input type="checkbox"/> MPP1	<input type="checkbox"/> MPP2		
IGNORE	BUCKET	LCBUCKET	NS2TRACK	INITITER	PARMAX	UNUSED	CPARMB
0	200		3	2	1.0005		0
UNUSED	CHKSEGS	PENSF	GRPABLE				
	0	1.0	0				
SSID	MSID	SSTYP	MSTYP	SBOXID	MBOXID	SPR	MPR
3	1	3	3	0	0	0	0
FS	FD	DC	VC	VDC	PENCHK	BT	DT
0.3000000	0.2000000	0.0	0.0	10.0000000	0	0.0	1.000e+020
SFS	SFM	SST	MST	SFST	SFMT	FSF	VSE
1.0000000	1.0000000	0.0	0.0	1.0000000	1.0000000	1.0000000	1.0000000

Şekil 5.9. *CONTACT_AUTOMATIC_NODES_TO_SURFACE üst tabla ile tüp arasındaki kontak kartı

*CONTACT_AUTOMATIC_NODES_TO_SURFACE_(ID/TITLE/MPP) (3)

CID	TITLE						
3	Alt tabla'tup						
<input type="checkbox"/> MPP1 <input type="checkbox"/> MPP2							
IGNORE	BUCKET	LCBUCKET	NS2TRACK	INITITER	PARMAX	UNUSED	CPARAM8
0	200		3	2	1.0005		0
UNUSED	CHKSEGS	PENSF	GRPABLE				
	0	1.0	0				
SSID	MSID	SSTYP	MSTYP	SBOXID	MBOXID	SPR	MPR
3	2	3	3	0	0	0	0
FS	FD	DC	VC	VDC	PENCHK	BT	DT
0.3000000	0.2000000	0.0	0.0	10.0000000	0	0.0	1.000e+020
SFS	SFM	SST	MST	SFST	SFMT	FSF	VSE
1.0000000	1.0000000	0.0	0.0	1.0000000	1.0000000	1.0000000	1.0000000

Şekil 5.10. *CONTACT_AUTOMATIC_NODES_TO_SURFACE alt tabla ile tüp arasındaki kontak kartı

*CONTACT_AUTOMATIC_SURFACE_TO_SURFACE_(ID/TITLE/MPP)_(THERMAL) (1)

CID	TITLE						
2	TupTup						
<input type="checkbox"/> MPP1 <input type="checkbox"/> MPP2							
IGNORE	BUCKET	LCBUCKET	NS2TRACK	INITITER	PARMAX	UNUSED	CPARAM8
0	200		3	2	1.0005		0
UNUSED	CHKSEGS	PENSF	GRPABLE				
	0	1.0	0				
SSID	MSID	SSTYP	MSTYP	SBOXID	MBOXID	SPR	MPR
3	3	3	3	0	0	0	0
FS	FD	DC	VC	VDC	PENCHK	BT	DT
0.3000000	0.2000000	0.0	10.0000000	0.0	0	0.0	1.000e+020
SFS	SFM	SST	MST	SFST	SFMT	FSF	VSE
1.0000000	1.0000000	0.0	0.0	1.0000000	1.0000000	1.0000000	1.0000000

Şekil 5.11. *CONTACT_AUTOMATIC_SURFACE_TO_SURFACE Tüpün kendi elemanları arasındaki kontak kartı

Bura kartlarda geçen parametreler:

CID=kontak kartı kimlik numarası

SSID=slave seçilen parçanın kimlik numarası

MSID= master seçilen parçanın kimlik numarası,

SSTYP=slave tipi(part,node set,part set)

MSTYP=master tipi(part,node set,part set)

FS=static sürtünme katsayısı(0.3)

FD=dinamik sürtünme katsayısı(0.2)

VDC=viskoz sönümlenme oranı(10)

5.4. Sonlu Elemanlar Modelinde Sınır Şartlarının Tanımlanması

Sonlu elemanlar modelinde sınır şartı olarak üst tablanın düşey eksenindeki hareketi ve alt tablanın sabitlenmesi gerekmektedir. Alt tablanın hareketini *MAT_RIJIT kartındaki serbestlik derecelerinden faydalanılarak alt tablayı üç boyutlu uzay da 6 serbestlik derecesinde de sabitlendi. Bunu Şekil 5.10.'da ikinci satırda verilen sırasıyla CMO, CON1 ve CON2 değerlerinden ayarlandı.

Burada CMO değeri 1 , CON1 değeri cismin öteleme serbestliğinin tanımlandığı parametre olup bu değer 7 dir. Cismin Kartezyen koordinat sistemindeki eksenlerin öteleme serbestliğini engeller. CON2 değeri ise cismin dönme serbestliğini tanımlandığı parametre olup bu değerde 7 dir. Cismin Kartezyen koordinat sistemindeki eksenlerde dönme serbestliğini engeller.

Üst tablada rijit olarak tanımlanmıştır. Üst tablada sadece z ekseninde hareket serbestliği bulunmaktadır. Üst tablada CMO=1 , CON1=4 ve CON2=7 olarak tanımlanmıştır. Üst tablada ki başlangıç şartını Ls-Dyna'da bulunan rijir cisimlerin hareketinin tanımlandığı *BOUNDARY_PRESCRIBED_MOTION_RIJIT sınır şartı kartı kullanılmıştır. Şekil 5.11.'de kart parametreleri verilmektedir.

*BOUNDARY_PRESCRIBED_MOTION_RIJID (ID) (1)								
ID	TITLE							
0	ust tabla							
PID	DOF	VAD	LCID	SE	VID	DEATH	BIRTH	
1	3	0	1	-1.0000000	0	1.000e+028	0.0	

Şekil 5.12. *BOUNDARY_PRESCRIBED_MOTION_RIJIT sınır şartı tanımlanma kartı

Burada;

PID=Parça kimliği

DOF=Serbestlik derecesi

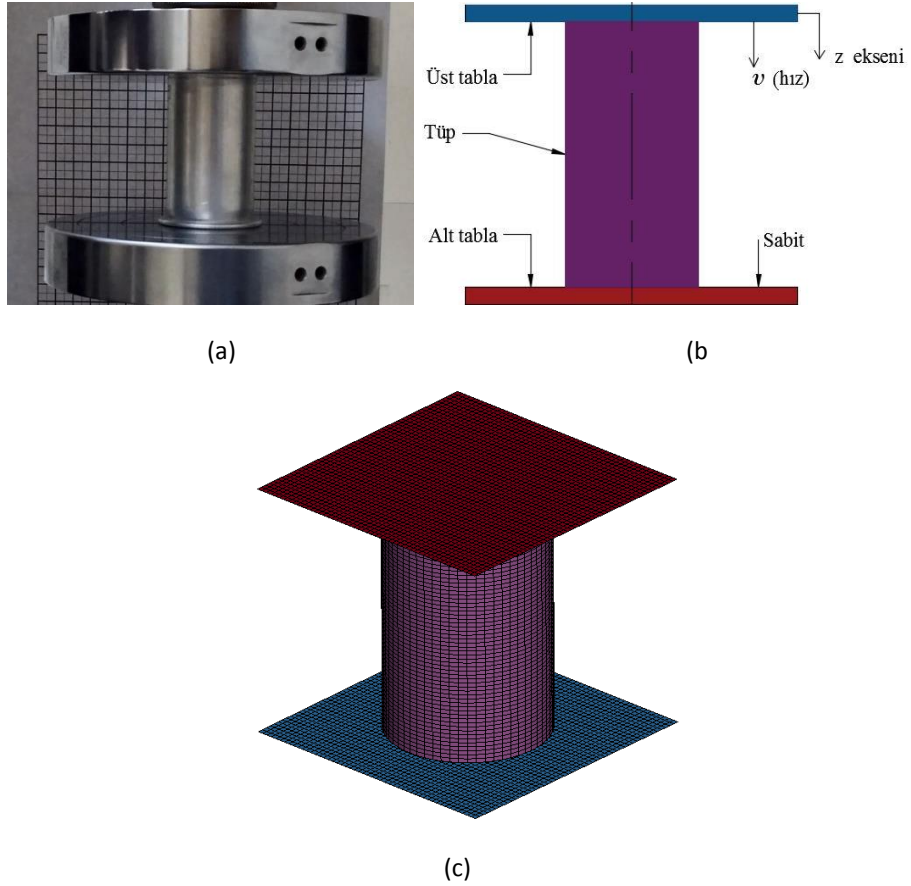
VAD=Hız(0)\ivme(1)\yer değiştirme(2)

LCID= Hız\ivme\yer değiştirme tablosu

Olarak tanımlanmıştır. LCID de 56km/s (15555mm/s) çarpışma hızı grafiksel olarak tanımlanmıştır.

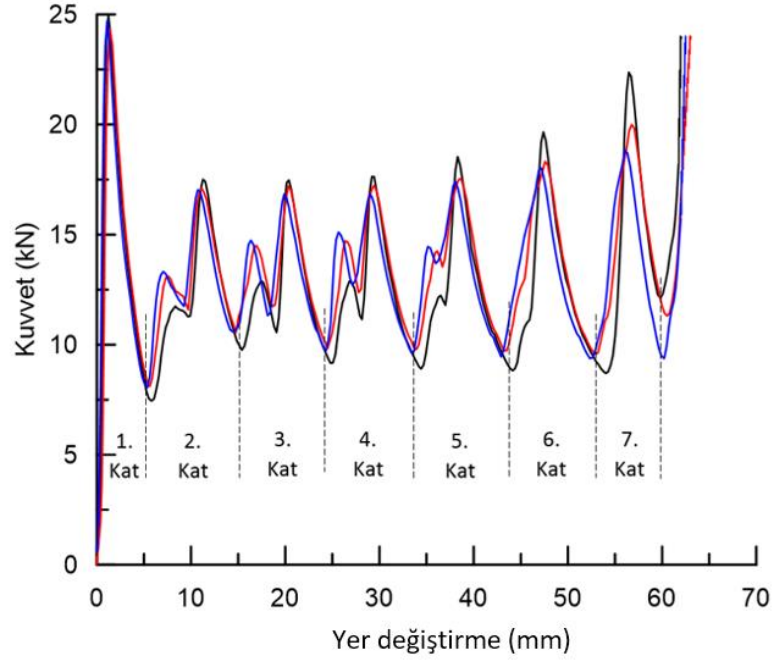
BÖLÜM 6. SONLU ELEMALAR MODELİNİN DOĞRULANMASI

Sonlu eleman analizlerini doğrulaması için yapılan $\text{Ø}40$ mm , $L=82$ mm ve $t=1$ mm boyutlarındaki AL 6063-T5 numunenin deneysel olarak ezilmesi ve bu ezilme sonucu çıkan sonuçları sonlu elemanlar yöntemi ile kıyaslaması yapılmıştır. Deneysel düzeneği , kurgulanan modelin görünümü ve sonlu eleman görünümü Şekil 6.1.'de verilmektedir.



Şekil 6.1. a) Deneysel düzeneği b) kurgulanan model c) hazırlanan sonlu eleman modeli

Deneysel çalışmada üç adet aynı boyutlarda ($\text{Ø}40, L=82$ ve $t=1$) ve aynı malzemeden yapılan numunelerin kuvvet–yer değiştirme eğrileri Şekil 6.2.’de verilmektedir. Numuneler aynı katlanma performansını ve biçimini göstermiştir.



Şekil 6.2. Deneysel numunelerin kuvvet-yer değiştirme eğrileri ($\text{Ø}40\text{mm}-L=82\text{mm}$ ve $t=1\text{mm}$) [7]

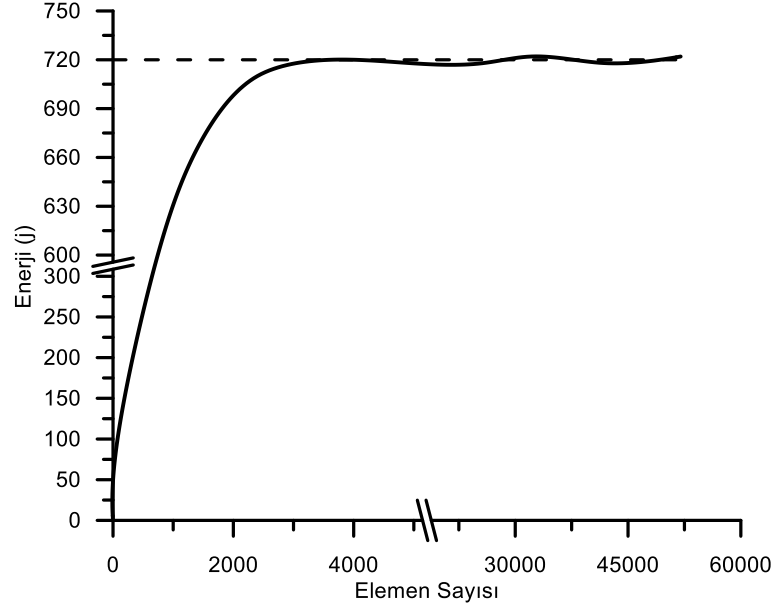
Deneyi geręekleřtirilen 40 mm çaplı numunelerin farklı ezilme miktarında ki absorbe ettikleri enerji ve görüntüleri Şekil 6.3.’te verilmiştir.



Şekil 6.3. Farklı ezilme miktarlarında 40 mm çaplı tüpün absorbe ettiği enerji ve oluşan deformasyon görüntüleri

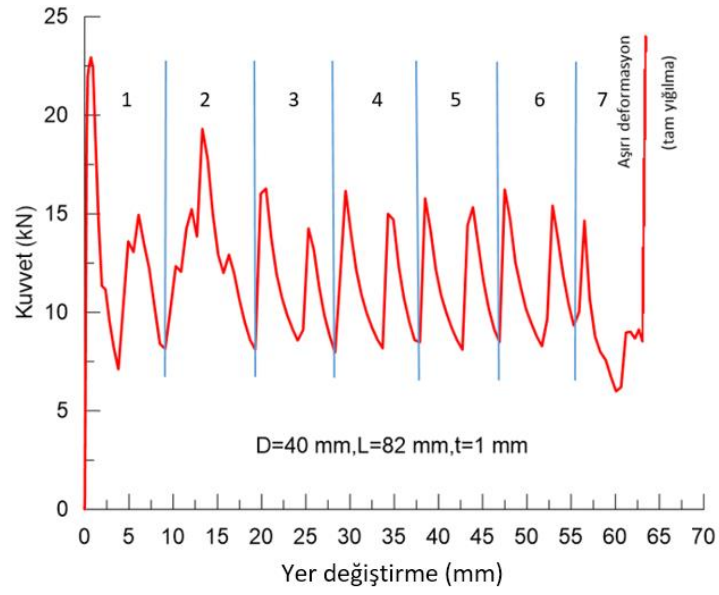
40 mm çapındaki enerji yutucu 61 mm ezilme miktarında 760 J enerji absorbe etmiş ve 7 adet aksisimetrik katlanma gözlenmiştir.

Yapılan sonlu eleman analizlerinde eleman sayısının sonuçlara olan etkisini görmek için 1200, 2400, 3600, 8000, 14600, 25800, 32000, 41800 ve 52000 eleman sayılarında sonlu eleman modelleri oluşturuldu. Oluşturulan modellerin sonuçları Şekil 6.4.'de verilmiştir. Bu durumda grafik te de görüldüğü gibi 3600 elemandan sonra eleman sayısındaki artış sonuçları etkilememektedir.



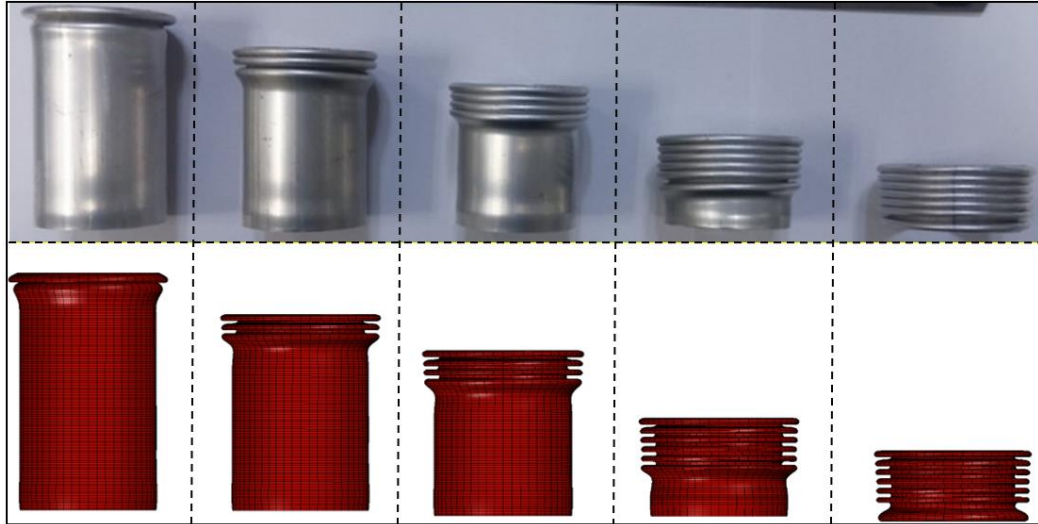
Şekil 6.4. Enerji-Eleman sayısı Grafiği

Eleman sayısının fazla olması sonlu elemanlar modelinin çözümü sırasında çözücü program daha fazla matematiksel işlem yüküne maruz bırakılmasına yol açar. Buda hesaplama süresini uzatacaktır. Kurgulanan sonlu eleman modeli de deneysel numunedeki gibi bir ezilme davranışı sergilemiştir. Şekil 6.5.'te sonlu elemanlar modelinin kuvvet-yer değişimi eğrisi verilmektedir. Eksenel ezilen ezilme kutusunda 7 adet aksisimetrik katlanma gözlemlenmiştir.



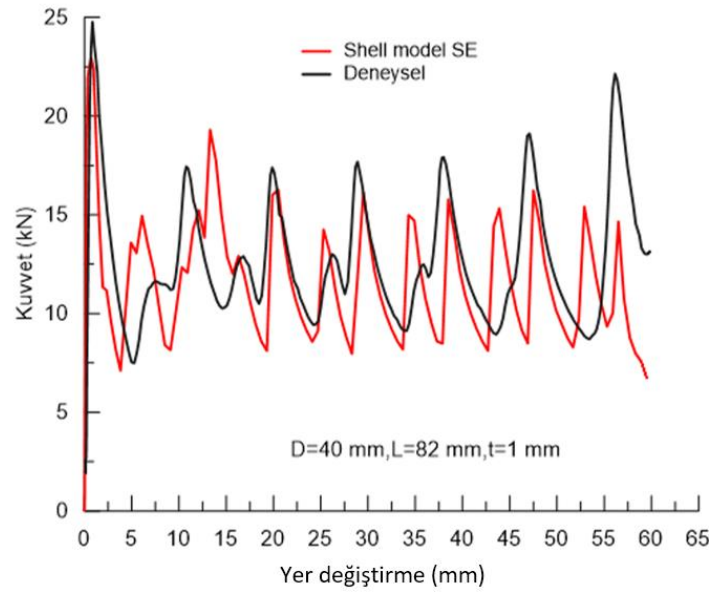
Şekil 6.5. Sonlu elemanlar modelinin kuvvet-yer değişimi eğrisi

Sonlu elemanlar modeli ile deneysel numunenin farklı ezilme miktarlarındaki görünüşleri Şekil 6.6.'da verilmektedir. Ezilme görünüşleri üst tarafta deneysel sonuçlar ve alt tarafta sonlu eleman görünüşleri bulunmaktadır.



Şekil 6.6. Ezilme kutusunun sonlu elemanlar ve deneysel görsellerinin karşılaştırılması

Deneysel sonuçlar ve Sonlu elemanlar analizi sonuçlarının daha iyi karşılaştıra bilmek için deneysel ve sonlu elemanlar kuvvet-yer değişimi eğrileri aynı grafikte Şekil 6.7.'de verilmektedir.



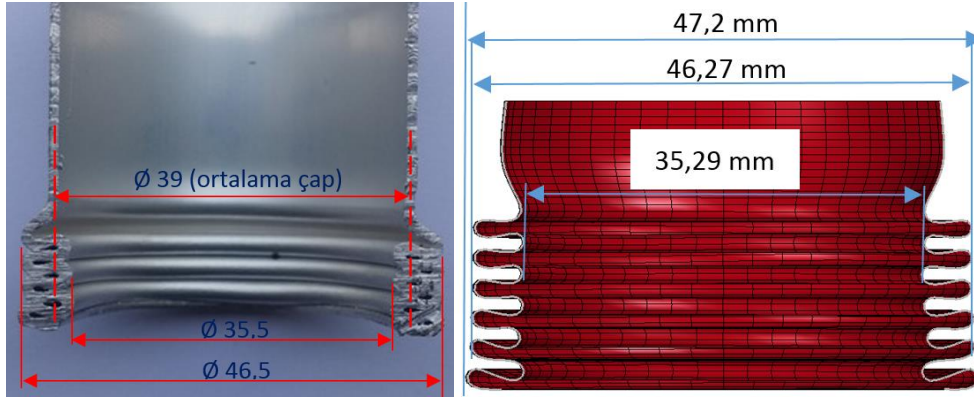
Şekil 6.7. Deneysel ve sonlu elemanlar modeli sonuçlarının kuvvet-yer değişimi eğrileri

Eğrilerden elde edilen verilere göre deneysel sonuçlarda $P_{max}=24,76$ kN, $P_m=12,67$ kN, $E_{memilen}=760$ J ve katlanma şekli aksisimetri 7 kat olduğu sonlu elemanlar analizlerinde $P_{max}=23,10$ kN, $P_m=11,84$ kN, $E_{memilen}=720$ J ve katlanma şekli aksisimetri 7 kat olduğu görülmüştür. Bu veriler sistematik olarak tablo 6.1'de verilmiştir.

Tablo 6.1. 40 mm çapa sahip tüpün SE ve Deneysel sonuçları karşılaştırması

	P_{max} (kN)	P_m (kN)	E_{emilen} (J)	Katlanma adedi
Deneysel	24,76	12,67	760	7
SE modeli	23,10	11,84	710	7

Sonlu elemanlar modeli sonuçlarına bakıldığında deneysel sonuçlara maksimum ezilme kuvvetinde %93,2 ortalama ezilme kuvvetinde %93,4 ve absorbe edilen enerji miktarında ise %94,7 yakınsadığı görülmektedir. Katlanma sonucunda deneysel ve sonlu elemanlar modelinin kesit görünümü ve katlanma sonrası iç ve dış çap ölçüleri Şekil 6.8.'de verilmiştir.



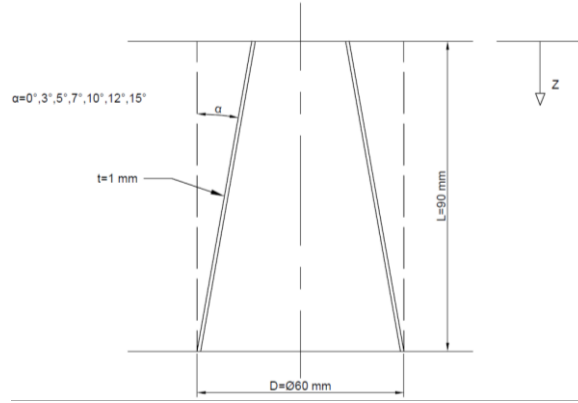
Şekil 6.8. a)Deneysel numunenin ve b)Sonlu elemanlar modelinin kesiti

Deneysel numunede katlama sonucu numunenin iç çapı $\text{Ø}35,5$ mm, dış çapı $46,5$ ölçülmüştür. Sonlu elemanlar modelinde ise iç çap $\text{Ø}35,29$ mm, dış çap $\text{Ø}46,73$ mm (ortalama($\text{Ø}47,2-\text{Ø}46,27$)) olarak ölçülmüştür. Kat oluşumu ve katlanma sayısına bakıldığında Şekil 6.6. ve Şekil 6.8.'de görüldüğü gibi Sonlu elemanlar modeli yüksek doğrulukla deneysel sonuçları yansıtmaktadır.

BÖLÜM 7. KONİK EZİLME KUTUSU SONLU ELEMANLAR ANALİZLERİ

7.1. Tasarım Parametreleri

Ezilme kutusu tasarımında dairesel kesitli konik tüplerin koniklik derecesinin enerji absorbe etme kabiliyetine olan etkisini görmek için malzemesi Al 6063-T5 ,alt çap $\varnothing 60$ mm, konik tüp boyu $L=90$ mm ve cidar kalınlığı $t=1$ mm olan konik tüpün koniklik derecesini $\alpha=0^\circ, 3^\circ, 7^\circ, 10^\circ, 12^\circ$ ve 15° olan değerlerdeki ezilme performansı ve incelemesi yapılacaktır. Şekil 7.1.'de tasarım parametreleri verilmektedir.

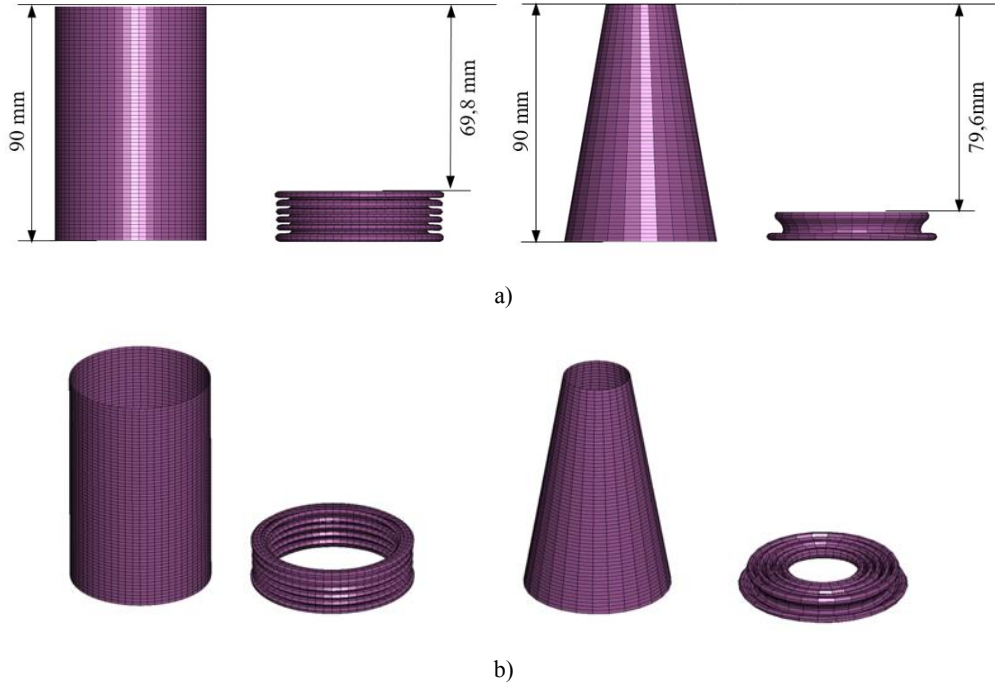


Şekil 7.1. Dairesel konik ezilme kutusunu tasarım parametreleri

7.2. Sonlu Elemanlar Sonuçları

Yapılan analizlerde alt çap, boy ve et kalınlığı sabit tutularak koniklik derecesinin katlanmaya ve enerji absorpsiyonuna olan etkisi incelenmiştir. Koniklik derecesinin artması katlanma biçimini, kat oluşumunu değiştirmektedir. Koniklik derecesinin artması malzemenin toplam ezilme miktarını da etkilemektedir. Konik tüpler düz tüplere göre daha fazla ezilmektedir. Buda aynı boyuttaki düz ve konik tüpün ezilmesi durumunda konik tüpün daha fazla ezilme göstereceğinin ifade eder. İlk

boyları 90 mm olan tüpler tamimiyle ezildiklerinde düz tüpün ezilme miktarı 69,8 mm iken 10° konik tüpün ezilme miktarı 79,6 mm olduğu gözlemlenmiştir. Düz tüpte ilk boya göre % 77,56 oranında ezilirken konik tüpte bu oran % 88,4 olarak hesaplanmıştır. Şekil 7.2.'de düz tüp (0°) ile 10° koniklikteki tüpün aksenal ezilme miktarları ve ezilme görünümleri verilmektedir.



Şekil 7.2. Düz tüp (0°) ile 10° koniklikteki tüpün a) aksenal ezilme miktarları ve b) ezilme görünümleri

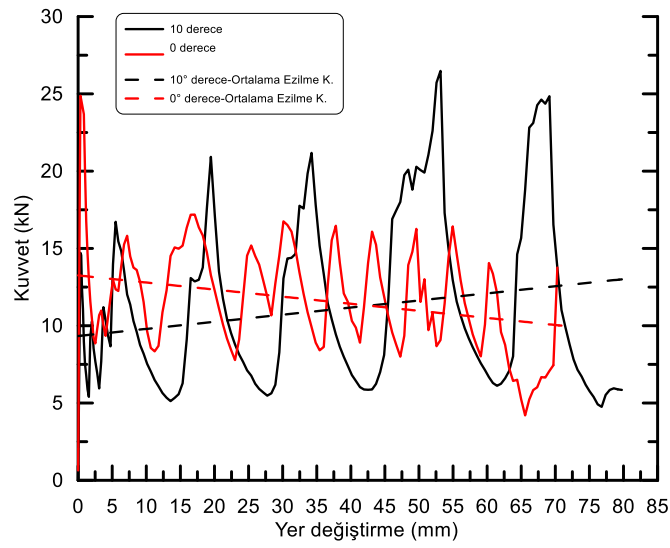
Yapılan diğer konik tüplerdeki ezilme miktarını incelediğimizde koniklik derecesinin artması toplam ezilme miktarını da arttırdığı gözlemlenmiş olup Tablo 7.1.'de ezilme kutularının toplam ezilme miktarları gösterilmiştir.

Tablo 7.1. Ezilme kutularının ezilme miktarları

	0° (Düz tüp)	3°	5°	7°	10°	12°	15°
Ezilme Miktarı (mm)	69,8	71,2	72,4	75,4	79,6	80,3	80,95
Ezilme Miktarı(%)	77,56	79,11	80,04	83,78	88,4	89,2	89,94

Ezilme kutularının aksenal deformasyon sonuçlarına bakıldığında ortalama ezilme kuvvetlerinin eğilimini konik ve düz tüplerde farklılık gösterdiği gözlemlenmiştir. Düz tüpte ortalama ezilme kuvveti eğilimi azalan bir davranış gösterirken konik

tüplerde bu eğilim ezilme bitene kadar artış göstermektedir. Bu artışın koniklik derecesinin artması ile eğimi de artmaktadır. Ezilen kesitin çapının artması katlanmaya karşı daha fazla direnç göstermesine yol açmaktadır. Konik tüplerin ezilmeye başladığı çap koniklik ten ötürü sürekli artmaktadır. Bunun sonucunda konik tüplerde ezilme miktarı arttıkça ezilme kuvvetlerinde de artış gözlemlenir. Buda Ezilme kutularında istenilen bir davranıştır. Şekil 7.3.'te düz tüp ve 10° konikliğe sahip ezilme kutularının kuvvet-yer değiştirme grafiği verilmektedir.



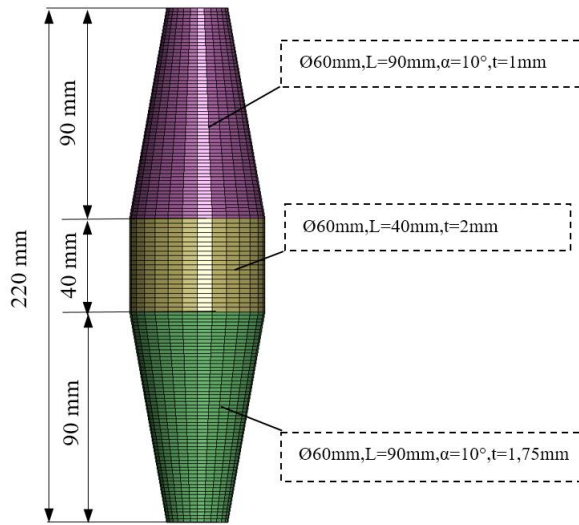
Şekil 7.3. Düz tüp ve 10° konikliğe sahip ezilme kutularının kuvvet-yer değiştirme grafiği

Ezilme kutularının sonlu elemanlar sonuçlarından yola çıkılarak Absorbe edilen enerji miktarları özgül enerji emilimi ortalama ezilme kuvveti gibi özellikleri Tablo 7.2.'de verilmektedir.

Tablo 7.2. Ezilme kutularının enerji absorpsiyonu performans parametre değerleri

	0°(Düz tüp)	3°	5°	7°	10°	12°	15°
$E_{emilen}(j)$	836	864	883	890	947	865	717
$E_m(j\text{gr})$	18,49	20,7	22,47	24,04	28,10	27,44	25,33
$P_m(\text{kN})$	11,94	11,81	11,77	11,13	11,83	10,42	8,53
$P_{max}(\text{kN})$	25	21,1	20,2	25,6	26,3	22,5	17,5
Ezilme verimi	0,47	0,56	0,58	0,43	0,45	0,46	0,48

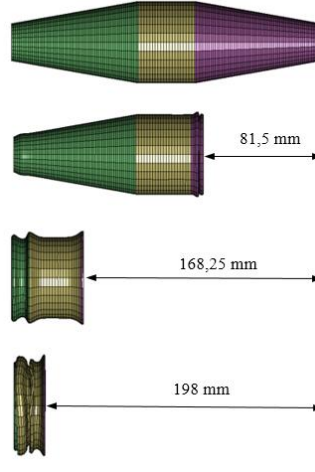
Tablo 7.2.'deki verilere göre enerji absorpsiyonu ve performansı bakımından 10° konikliğe sahip ezilme kutusu diğer ezilme kutularına göre daha iyi sonuçlar vermiştir. Tezinde konusu olan çift taraflı konik bir ezilme kutusu tasarımında Al 6063-T5 malzemedен 60 mm çapında, 90 mm boyunda ve konikliği 10° farklı et kalınlıklarında 2 adet konik ve 60 mm çapında 40 mm boyuna sahip düz tüpleri birbirine seri bağlayarak aksel ezilme davranışı incelenmiştir. Şekil 7.4.'te Çift taraflı konik ezilme kutusunu oluşturan parçaların boyutları verilmektedir.



Şekil 7.4. Çift taraflı konik ezilme kutusu tasarımı

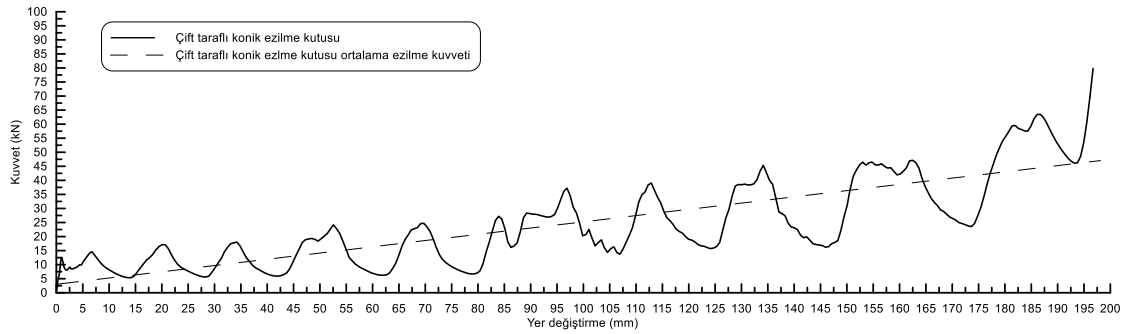
Burada 10° konik tüplerin kalınlıkları 1 mm ve 1,75 mm olarak belirlenmesinin sebebi katlanmanın ilk önce üst taraftan ardından alt tarafından katlanarak en son ortada bulunan katlanmanın gözlemlenmesi için kalınlıklar katlanma sırasına göre verilmiştir. Sonuçlara bakıldığında ilk başta 1 mm olan konik tüp ardından 1,75 mm

konik tüp ve en son da 2 mm olan düz tüpte katlanmalar gözlemlenmiştir. Şekil 7.5.'te aksel ezilme miktarı ve görünüşleri verilmektedir.



Şekil 7.5. Çift taraflı konik ezilme kutusu ezilme görünüşleri

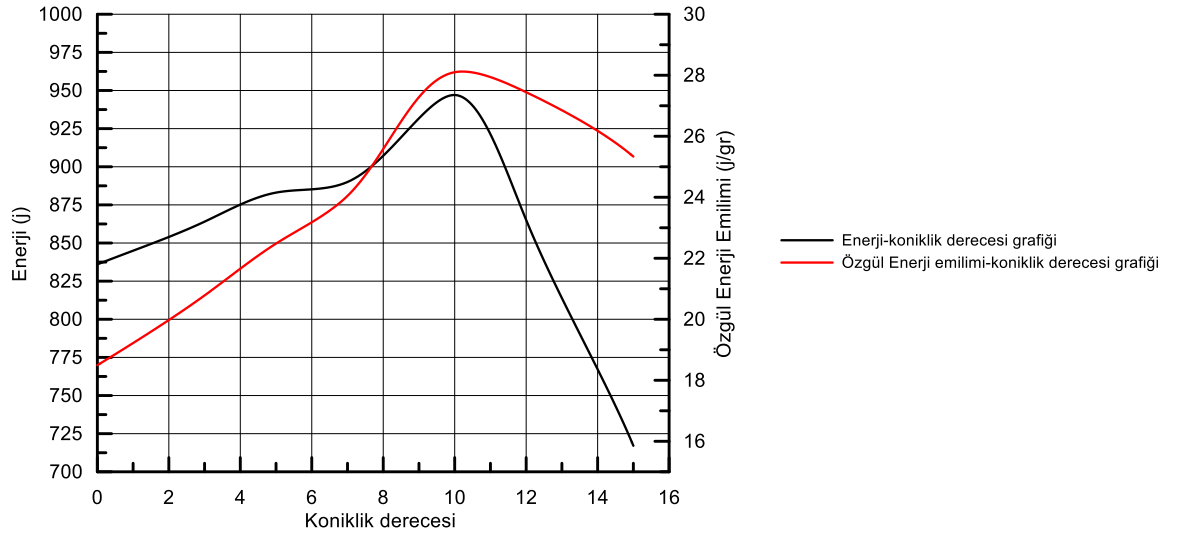
Çift taraflı konik tüplerden oluşan ezilme kutusu aksel ezilme sonucunda 198 mm ezilerek 4894 j enerji absorbe etmiştir. Ezilme kutusunun ortalama ezilme kuvveti beklenildiği üzere artan eğilimde olduğu gözlemlenmiştir. Çift taraflı konik ezilme kutusunun kuvvet-yer değişimi grafiği Şekil 7.6.'da verilmektedir.



Şekil 7.6. Çift taraflı konik ezilme kutusu kuvvet-yer değişimi grafiği

BÖLÜM 8. KARŞILAŞTIRMA VE SONUÇLAR

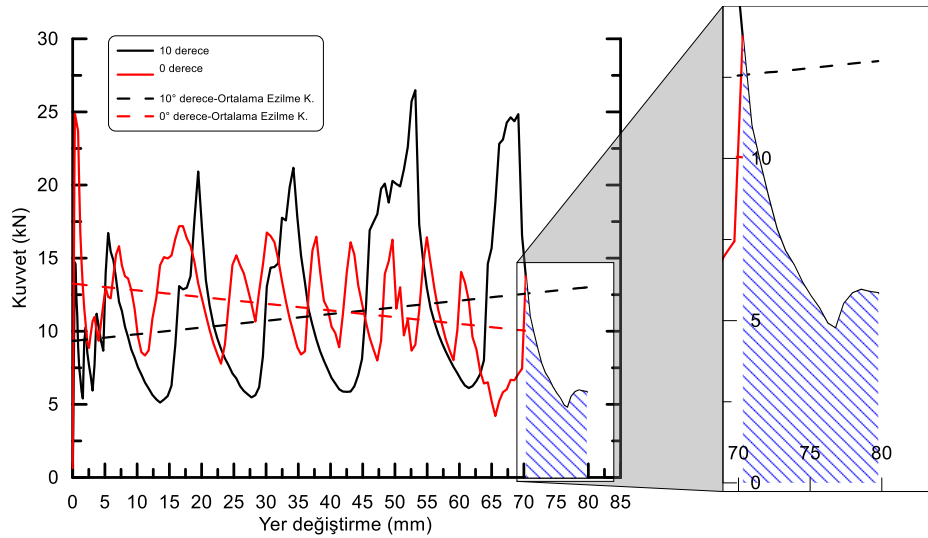
Yapılan konik ezilme kutusu analizlerinde koniklik derecesinin enerji absorpsiyonuna olan etkisi araştırılmıştır. Koniklik derecesinin artması belirli bir değere kadar ezilme kutusu enerji değerlerini ve özgül enerji emilimini arttırmaktadır. Koniklik derecesi 0° den 10° ye kadar gerek enerji absorpsiyonu gerekse özgül enerji emilimi değerleri artış göstermektedir. Koniklik derecesi 10° de maksimum enerji ve özgül enerji emilimi değerlerine ulaştığı gözlemlenmiştir. 10° den sonra enerji absorpsiyonu ve özgül enerji emilimi azalmaktadır. Sonlu elemanlar sonuçlarından yola çıkılarak konik ezilme kutularının absorbe edilen enerji –koniklik derecesi ve özgül enerji emilimi –koniklik derecesi eğrileri Şekil 8.1.’de verilmektedir.



Şekil 8.1. Absorbe edilen enerji-koniklik derecesi ve özgül enerji emilimi-koniklik derecesi grafikleri

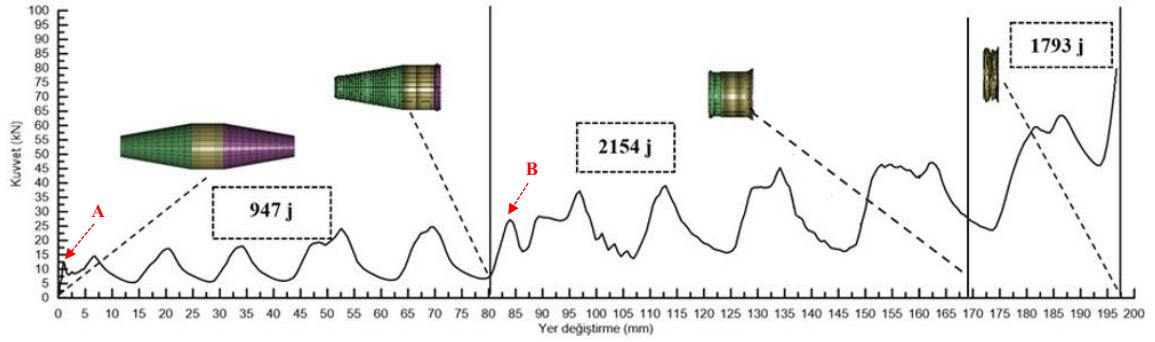
Ortalama ezilme kuvvetlerine bakıldığında düz tüp(0°) ile 10° konik tüpün değerlerinin nerdeyse aynı olduğu görülmektedir. Fakat Konik Tüpler düz tüplere

göre daha fazla ezilme miktarına sahip olduğu gözlemlenmiştir. Düz tüpte maksimum ezilme 70 mm de gerçekleşirken 10°lik konik tüpte ise bu değer 80 mm e kadar devam etmektedir. Bu nedenden dolayı konik tüp daha fazla enerji absorbe etmiştir. Şekil 8.2.'de düz tüp (0°) ile 10° konik tüpün kuvvet-yer değişimi grafiği verilmektedir. Bu grafikte ezilme miktarları grafiğin sağ kısmında detay alınarak gösterilmiştir.



Şekil 8.2. Düz tüp ile 10° konik tüpe ait kuvvet-yer değişim grafiğinde ezilme miktarı detayı

10° konik tüpün sergilediği eksenel değerlendirme sonucunda çift taraflı konik enerji yutucunun koniklik derecesi 10° olarak seçilmiştir. Çift taraflı konik ezilme kutusunda kademeli bir ezilme gözlenebilmesi için 1 mm , 1,75 mm ve 2 mm tüpler kullanılmıştır. Et kalınlıklarının artması ortalama ezilme kuvvetinin ve absorbe edilen enerjinin arttığı gözlemlenmiştir. Çapı 60 mm , boyu 90 mm ve et kalınlığı 1 mm olan konik tüp 947 j ,et kalınlığı 1,75 mm olan konik tüp 2154 j ve çapı 60 mm 40 mm uzunluğunda ki düz tüp 1793 j enerji absorbe etmiştir. A ve B noktaları kalınlıkları 1 mm ve 1,75 mm olan konik tüplerin ilk pik oluşum noktalarını göstermektedir. Et kalınlığının artışı sonucu ilk pik kuvvetinin de bununla beraber arttığı gözlemlenmiştir. Şekil 8.3.'te kuvvet-yer değişimi grafiğinin üzerinde absorbe edilen enerji ve ezilme görünümleri verilmiştir.



Şekil 8.3. Çift taraflı konik ezilme kutusunu oluşturan tüplerin grafik üzerinde katlanma başlangıç ve bitişleri

Ezilme kutuları için yapılan çalışmalarda şu sonuçlar elde edilmiştir:

- Yapılan çalışmalarda konik ezilme kutularının düz ezilme kutularına göre daha fazla aksenal ezilebildiği gözlemlenmiştir.
- Ezilme kutularının et kalınlığını artması ilk pik kuvveti, ortalama ezilme kuvvetini ve absorbe edilen enerji miktarını arttırmaktadır.
- Konik ezilme kutularının ezilme kuvvetleri başlangıçta nispeten düşük, ancak aksenal ezilme ilerlemesiyle artan karakterde olduğu gözlemlenmiştir.
- Çalışma yapılan boyutlarda ortalama ezilme kuvveti, absorbe edilen enerji miktarı ve özgül enerji emilimi değerlerine bakıldığında optimum koniklik derecesinin 10° konikliğe sahip ezilme kutusu olduğu sonucuna varılmıştır.
- Konik ezilme kutularında kat oluşumu sırasında katlanmanın içeri (ezilme kutusu merkezine) yönelmesi düz ezilme kutularına göre daha fazla olduğu gözlemlenmiştir.

KAYNAKLAR

- [1] Cerit, M.(2011).Şehirlerarası otobüslerde önden çarpışma enerjisini yutucu pasif güvenlik sisteminin geliştirilmesi. Ankara: TOBB ETÜ Fen Bilimleri Enstitüsü[Yüksek Lisans Tezi].
- [2] Jin, S.Y., Altenhof, W., Comparison of the Load/Displacement and Energy Absorption Performance of Round and Square Aa6061-T6 Extrusions Under a Cutting Deformation Mode, International Journal of Crashworthiness, 12(3), 265- 278, 2007.
- [3] Alkoles, O.M.S., Mahdi, E., Hamouda, A.M.S., Sahari, B.B., Ellipticity Ratio Effects in the Energy Absorption of Axially Crushed Composite Tubes, Applied Composite Materials, 10, 339-363, 2003.
- [4] Chathbai, A., 2007, Parametric Study of Energy Absorption Characteristic of a Rectangular Aluminum Tube Wrapped With E-Glass/Epoxy, Master Tezi, Wichita State University, Mechanical Engineering Department, Kansas, USA.
- [5] Alghamdi, A., 2001. "Collapsible Impact Energy Absorbers: An Overview," Thin-Walled Structures, vol. 39, p. 189- 213.
- [6] Energy Absorption of Monolithic and Fibre Reinforced Aluminium Cylinders, De Kanter, J.L.C.G., Aerospace Engineering, doctoral thesis, Technische Universiteit Delft.
- [7] Tübitak 1001 Projesi, Proje No:115M583, Araştırma Projesi Bilimsel Raporu, 2017, Proje Yürütücüsü, Kenan Genel
- [8] Wierzbicki T, Abramowicz W. On the crushing mechanics of thin walled structures. Journal of Applied Mechanics 1983;50:727–34.
- [9] S.R. Guillow, G. Lu, R.H. Grzebieta Quasi-static axial compression of thin-walled circular aluminium tubes International Journal of Mechanical Sciences 43 (2001) 2103–2123.
- [10] Jensen, Ø., Langseth, M., Hopperstad, O.S., Experimental Investigations on the Behaviour of Short to Long Square Aluminium Tubes Subjected to Axial Loading, International Journal of Impact Engineering, 30, 973-1003, 2004.

- [11] Nagel, G.M., Thambiratnam, D.P., A Numerical Study on the Impact Response and Energy Absorption of Tapered Thin-walled Tubes, International Journal of Mechanical Sciences, 46, 201-216, 2004.
- [12] Nagel, G.M., Thambiratnam, D.P., Dynamic Simulation and Energy Absorption of Tapered Tubes Under Impact Loading, International Journal of Crashworthiness, 9(4), 389-399, 2004.
- [13] Malzeme Bilimi ve Mühendisliği (Materials Science and Engineering, William D. CALLISTER, David D. RETHWISCH, Wiley), Nobel yayıncılık, Çeviri kitap, Cuma BİNDAL, Kenan GENEL, Mehmet DEMİRKOL, Recep ARTIR, Mustafa BAKKAL, S. Ahmet Parasız.
- [14] Livermore Software Technology Corporation Dynamat, Material selector for LS-Dyna, <http://www.lstc.com/dynamat/> ,Erişim Tarihi: 03.04.2019.
- [15] LS-DYNA dev Keyword Manual Vol II - Material Models, <http://www.lstc.com/download/manuals/> ,Erişim Tarihi: 03.04.2019.

ÖZGEÇMİŞ

Halil KAYAR, 03.04.1994'de Sakarya'da doğdu. İlk, orta, lise ve üniversite eğitimini Sakarya'da tamamladı. 2012 yılında Tes-iş Adapazarı Anadolu Lisesi'nden mezun oldu. 2012 yılında başladığı Sakarya Üniversitesi Makine Mühendisliği Bölümü'nü 2016 yılında bitirdi. 2016 yılında Sakarya Üniversitesi Makine Mühendisliği Bölümü'nde Makine Tasarım ve İmalat Bilim Dalında yüksek lisans eğitimine başladı. Halen Sakarya Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü Makine Tasarım ve İmalat Programı'nda yüksek lisans öğrencisidir.