



Министерство образования и науки РФ
Федеральное государственное бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
«Пензенский государственный университет
архитектуры и строительства»
Автомобильно-дорожный институт
Кафедра «Организация и безопасность движения»



МОДЕЛИРОВАНИЕ СТОЛКНОВЕНИЯ АВТОМОБИЛЯ С ПРЕГРАДОЙ

Автор ВРК: Нугаев А. С.

Группа: ТТП-21м

Специальность: 230401 «Технология транспортных процессов»

Руководитель ВКР: к.т.н., проф. Домке Э. Р.

г. Пенза, 2016

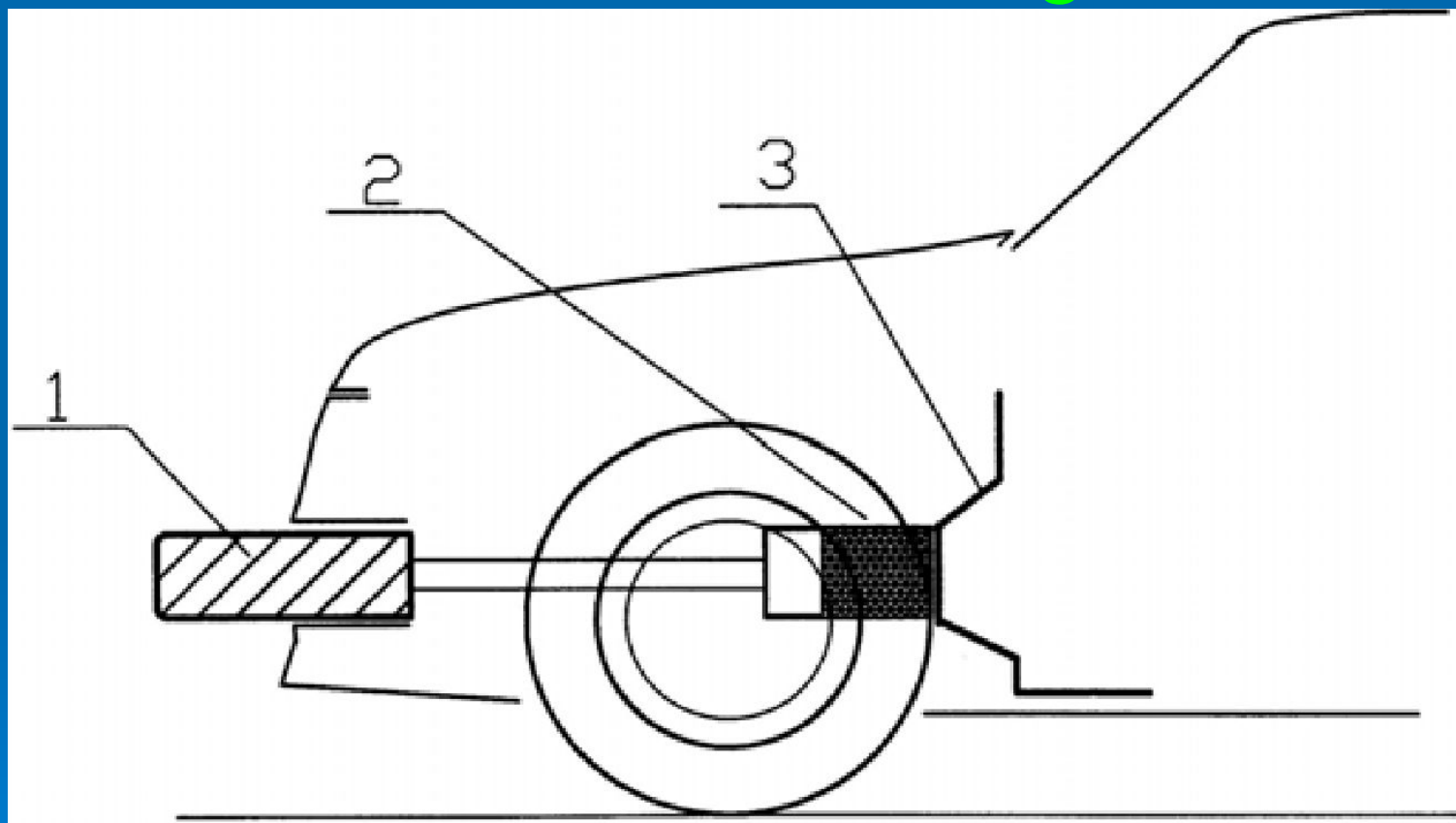
Цель исследований :

Повышение эффективности проведения дорожно-транспортной экспертизы в зависимости от изменения напряженно-деформированного состояния бампера автомобиля.

Задачи исследований :

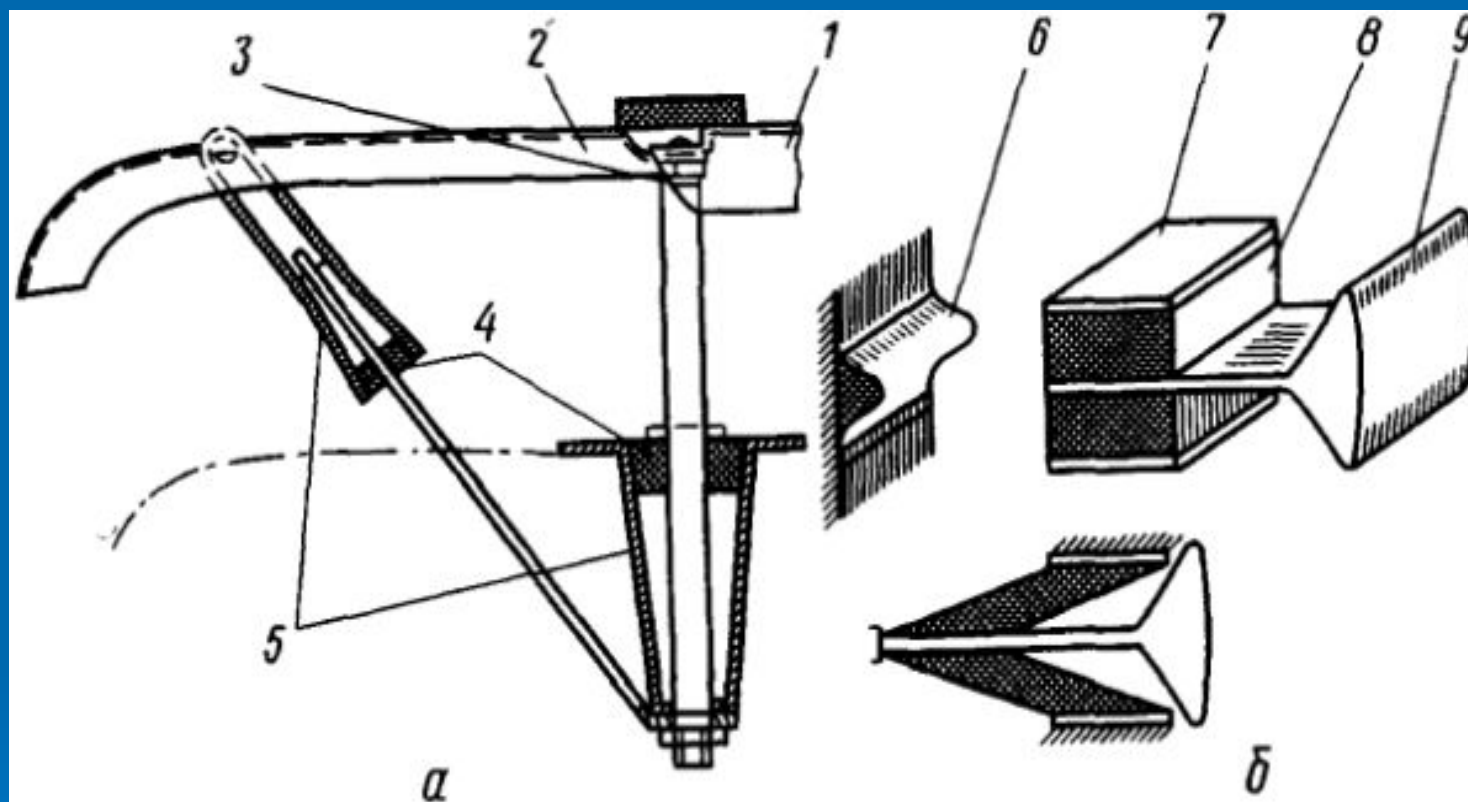
*-разработать критерий оценки безопасности конструкции бампера легкового автомобиля;
- разработать методику определения напряженно-деформированных показателей бампера автомобиля с учетом его конструктивных особенностей.*

Схема безопасного бампера экспериментального автомобиля компании *Volkswagen*:



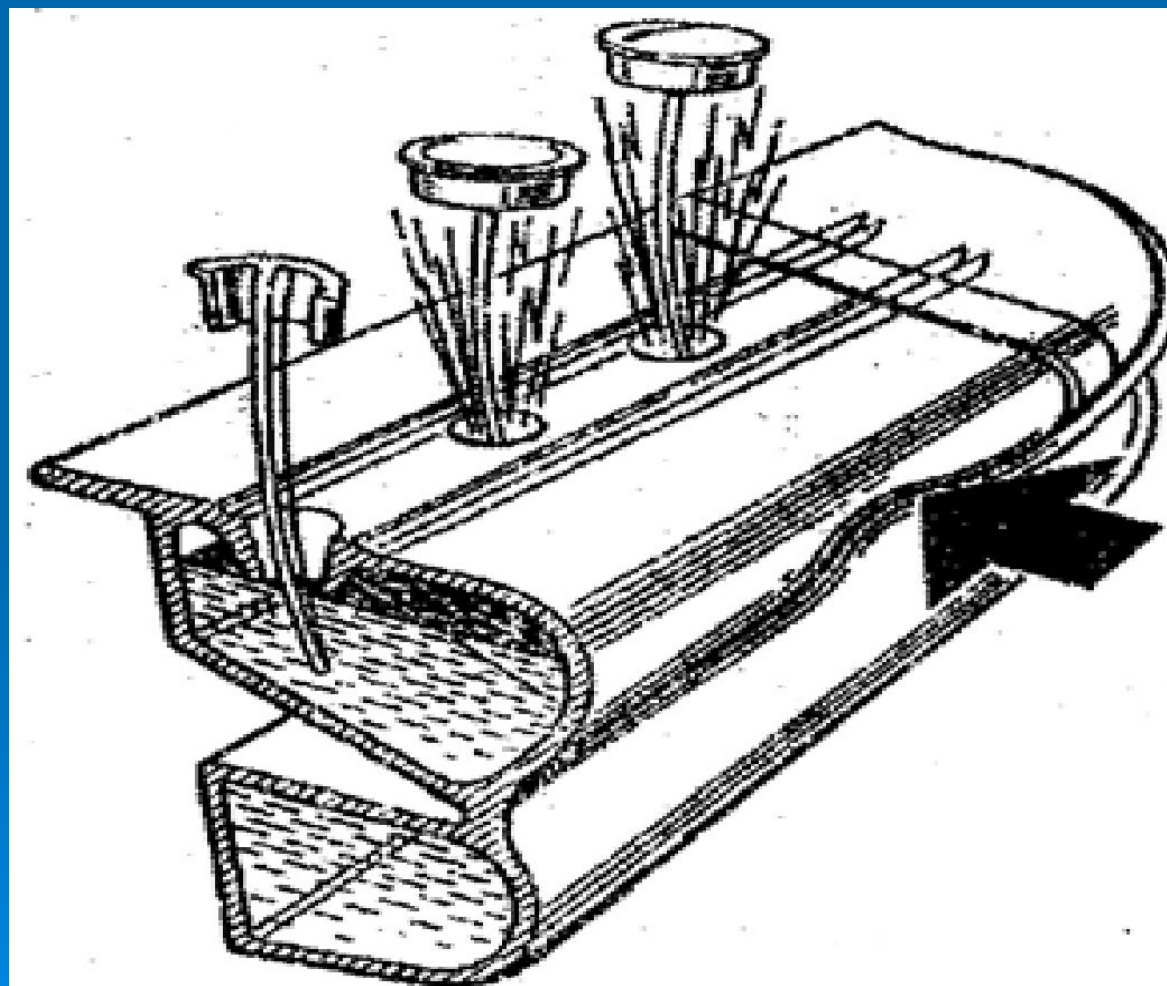
1 – подвижный бампер; 2 – цилиндр с энергопоглощающим наполнителем;
3 – щит передней части кузова

Конструктивная схема безопасного бампера с упругими амортизирующими элементами:

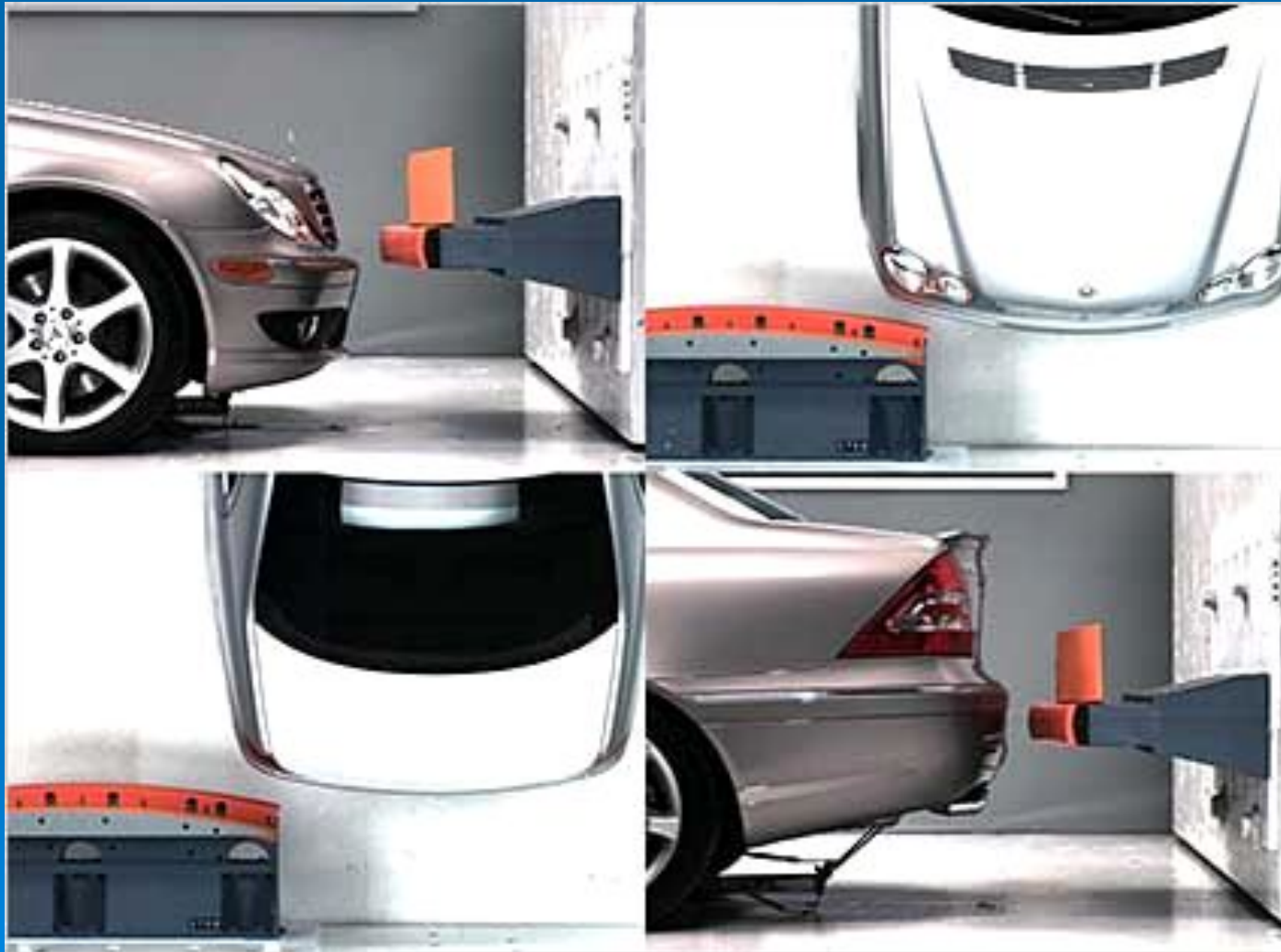


а – работающими на сжатие; б – работающими на сдвиг;
1 – балка; 2 – боковое крыло; 3 – шарнир; 4 – упругий элемент;
5 – энергопоглощающий конус; 6 – буфер; 7 – обойма; 8 – резиновый
упругий элемент; 9 – поперечный брус бампера

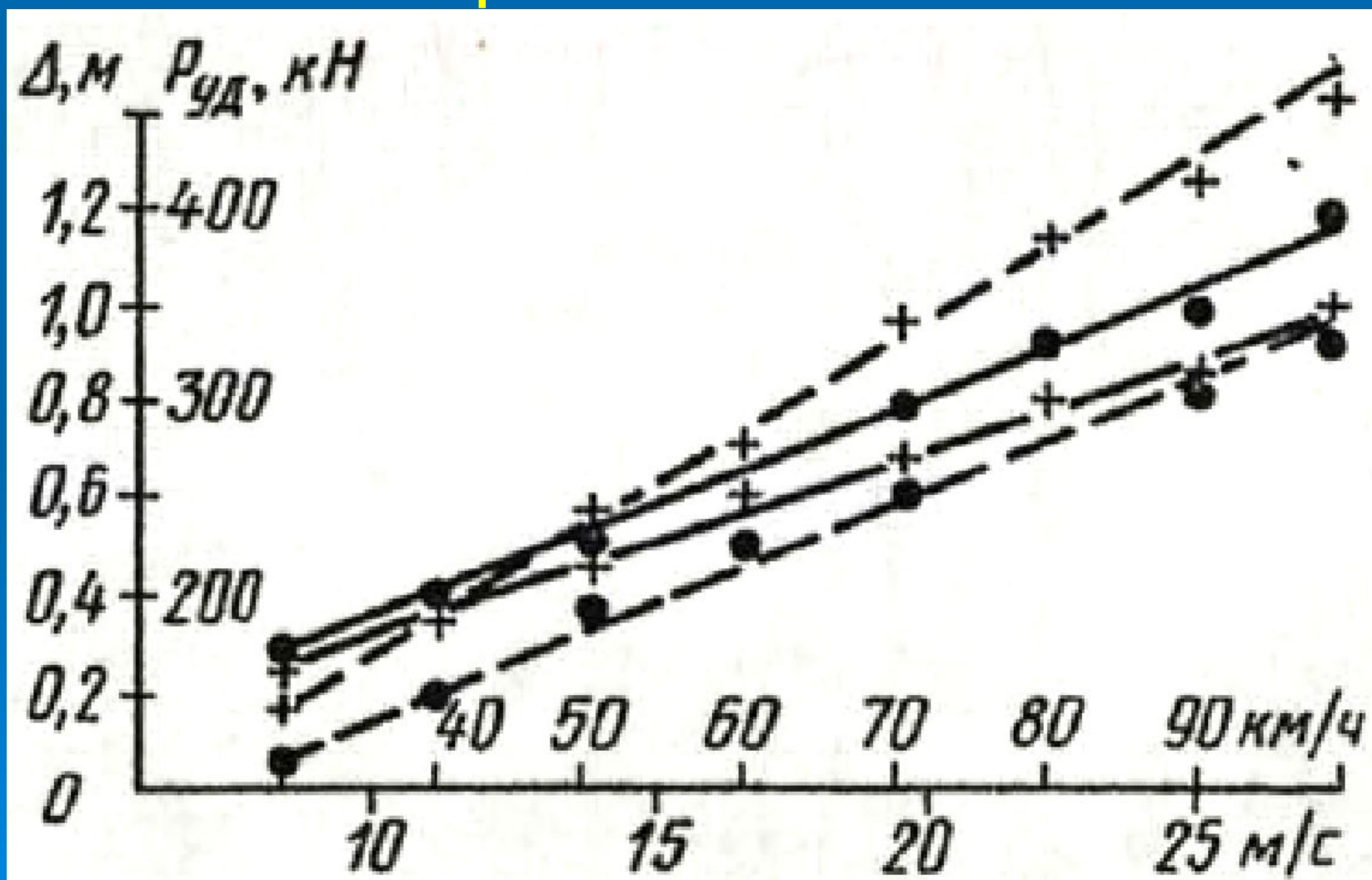
Гидропневматический бампер с легко деформируемой оболочкой (с выбиваемыми заглушками)



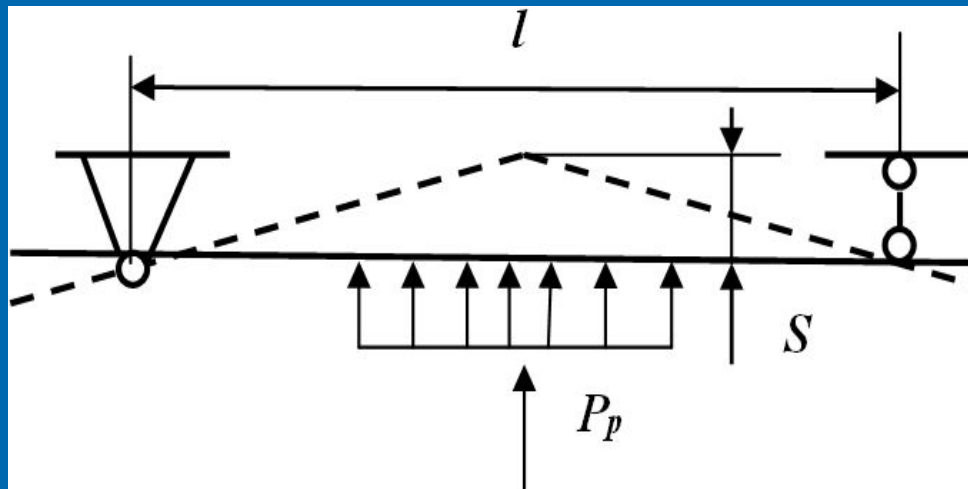
Комплекс испытаний бамперов автомобилей



Зависимости деформации кузова и силы удара от скорости автомобиля



Расчетная схема и механизм разрушения бампера



$$P'_p = 4 \cdot W_{\text{пл}} \cdot \sigma_T / l; \quad P''_p = 8 \cdot W_{\text{пл}} \cdot \sigma_T / l,$$

где l – длина бампера между опорами, м;

$W_{\text{пл}}$ – пластический момент сопротивления сечения, м³;

σ_T – предел текучести материала, МПа.

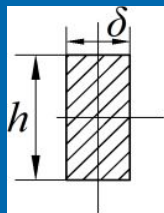
$$v_a = \sqrt{2 \cdot P_{pi} \cdot S / m_a}.$$

$$W_{\text{пл}} = m_a \cdot v_a^2 \cdot l / 8 \cdot \sigma_T \cdot S_{\text{доп}}.$$

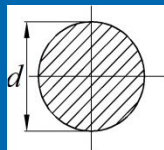
Характеристики сечений

ФОРМА

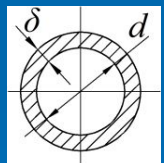
Wпл



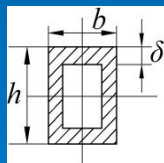
$$\frac{1}{4}bh^2$$



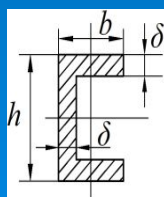
$$\frac{1}{6}d^3$$



$$\frac{1}{6}d^3 \left[1 - \left(1 - \frac{2\delta}{d} \right)^3 \right]$$



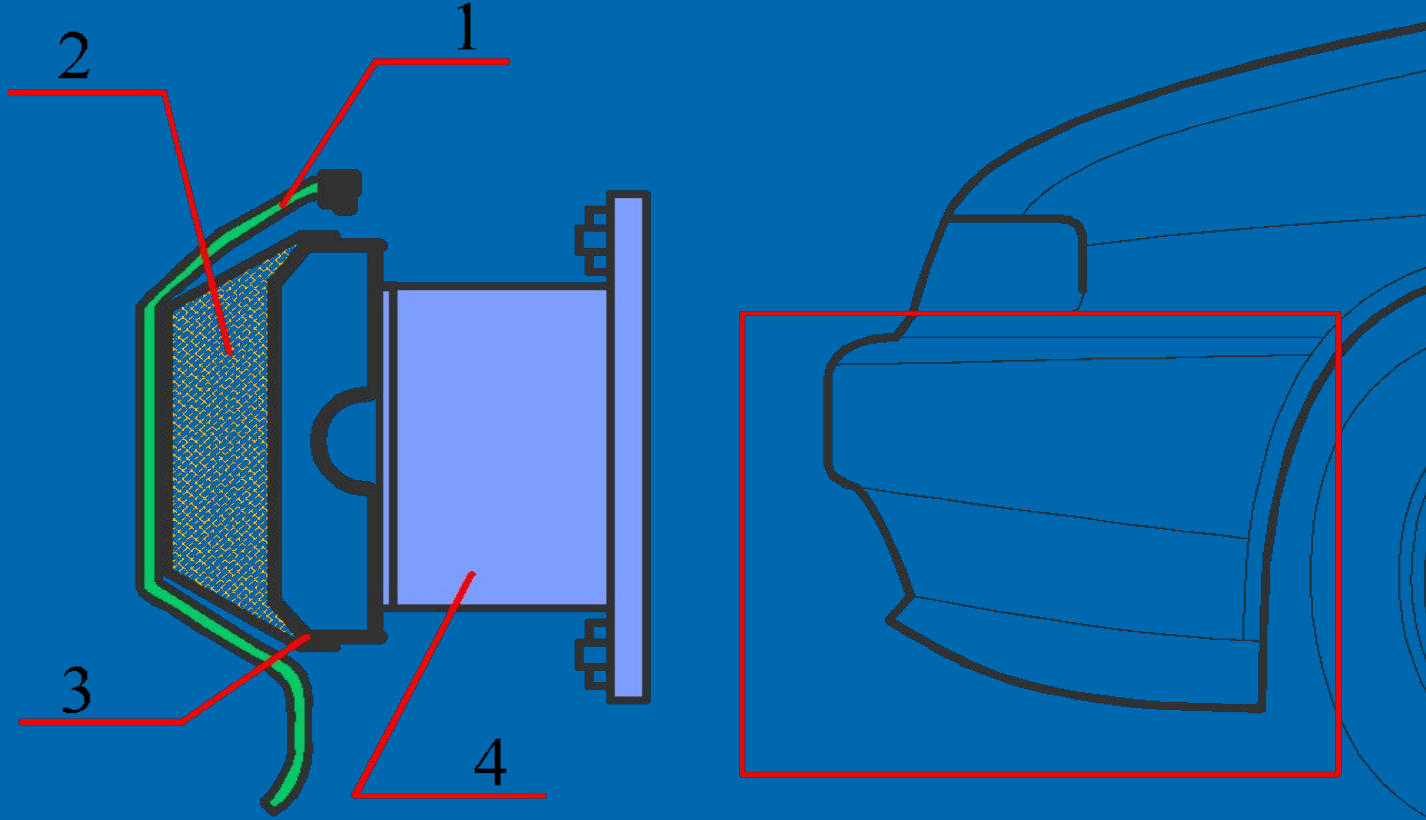
$$b\delta(h - \delta) + \frac{1}{2}\delta(h - 2\delta)^2$$



$$\frac{1}{2}bh\delta$$

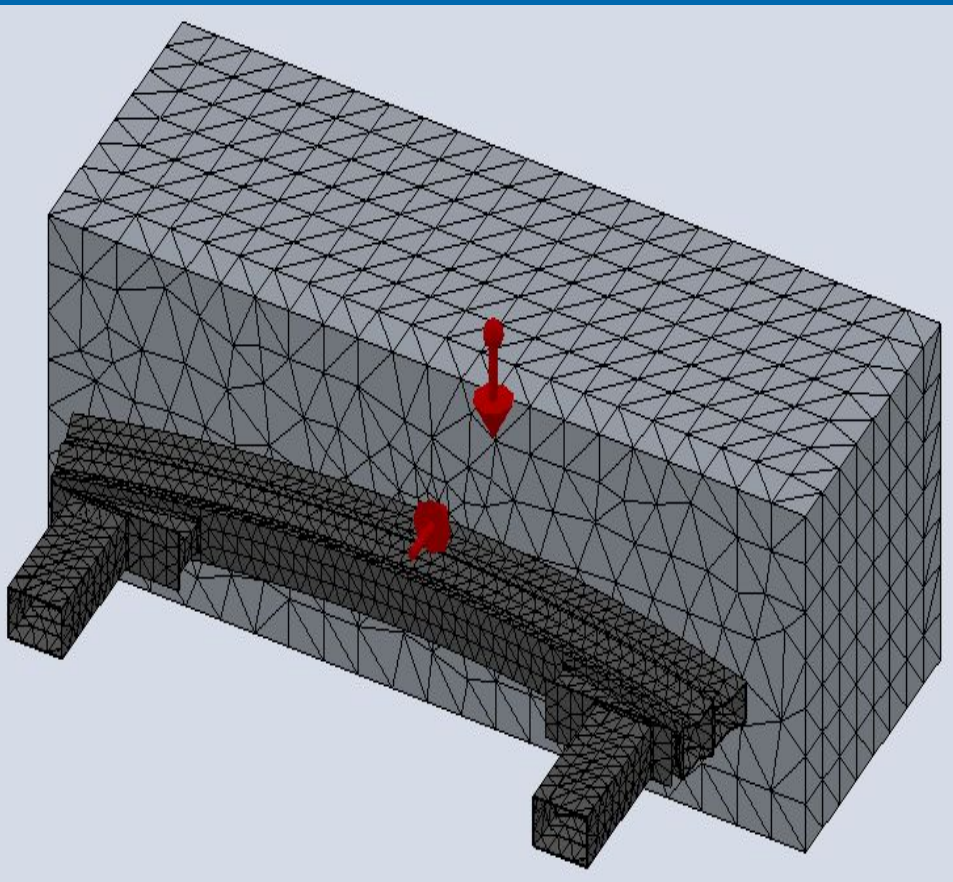
Сравнительный анализ разрушений автомобиля, выполненный компанией Volkswagen





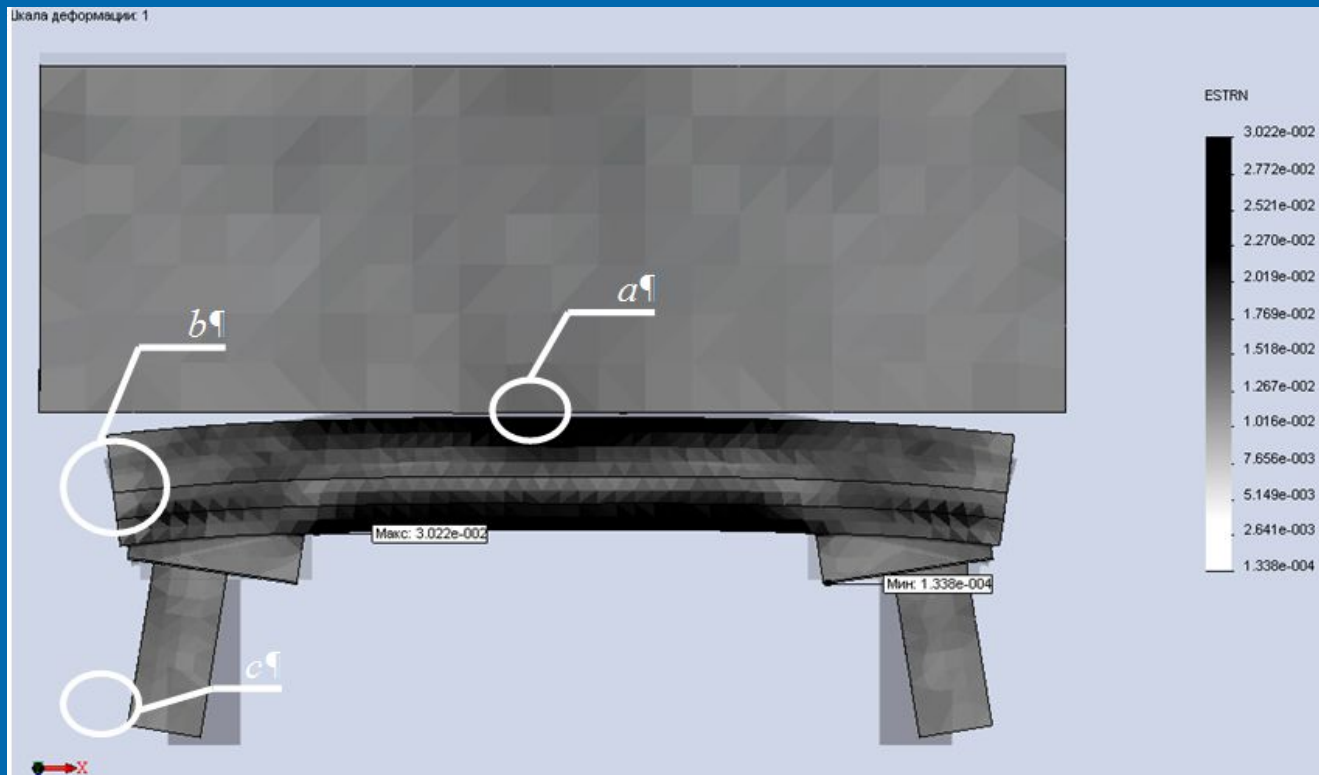
Основные части бампера автомобиля:

- 1 – наружная пластиковая оболочка (полипропилен);
- 2 – энергопоглощающий наполнитель; 3 – балка (усилитель); 4 – кронштейн



Модель столкновения системы бампера с жестким барьером с нанесенной на объекты сеткой.

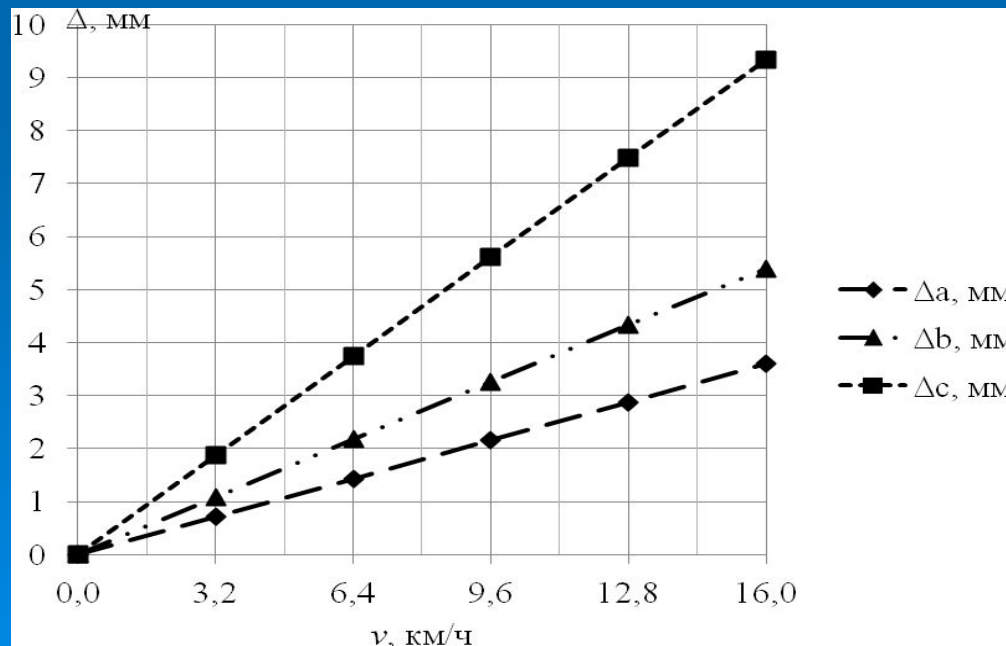
Стрелками показаны направления векторов скорости и ускорения свободного падения



Вид эпюры эквивалентных деформаций с указанием максимальных и минимальных значений

Результаты испытания системы бампера в интервале скоростей 0–16 км/ч

Скорость столкновения, v		Деформации			Эквивалентные напряжения по Мизесу σ , МПа	
км/ч	м/с	зона a , Δ_a , мм	зона b , Δ_b , мм	зона c , Δ_c , мм	в месте соединения кронштейна с секцией усилителя	в месте удара
0	0	0	0	0	0	0
3,2	0,89	0,7	1,1	1,9	86,4	48,7
6,4	1,78	1,4	2,2	3,7	172,1	97,6
9,6	2,67	2,2	3,3	5,6	249,7	146,1
12,8	3,56	2,9	4,3	7,5	332,8	193,7
16,0	4,44	3,6	5,4	9,3	407,3	244,2



Характер зависимости деформации в зонах a , b и c от скорости столкновения

Результаты испытания модифицированной системы бампера в интервале скоростей 0–16 км/ч

Скорость столкновения, v		Деформации			Эквивалентные напряжения по Мизесу σ , МПа	
км/ч	м/с	зона a , Δ_a , мм	зона b , Δ_b , мм	зона c , Δ_c , мм	в месте соединения кронштейна с секцией усилителя	в месте удара
0	0	0	0	0	0	0
3,2	0,89	0,74	1,97	2,40	107,6	83,5
6,4	1,78	1,48	3,95	4,74	218,1	169,9
9,6	2,67	2,21	5,93	7,02	332,6	260,2
12,8	3,56	2,95	7,94	9,27	459,6	351,6
16,0	4,44	–	–	–	–	–



Особенности распределения напряжений с учетом воздействия автомобиля

Вывод

Проанализировано влияние изменения основных конструктивных параметров бампера на его напряженно-деформированное состояние:

- наблюдается уменьшение значения критической скорости в 1,67 раз для модели, учитывающей воздействие автомобиля на систему бампера, по сравнению с моделью, не рассматривающей влияние на бампер автомобиля;
- анализ различных соотношений толщин 2-секционного усилителя бампера позволил сделать вывод о преимуществе варианта с толщиной 1-й секции $t_1=2,2$ мм, 2-й секции $t_2 = 2$ мм;
- наблюдается улучшение безопасных свойств системы бампера с увеличением толщины энергопоглощающего элемента. Так, использование такого элемента толщиной 30 мм обеспечивает сохранение безопасных функций бампера до достижения скорости 32 км/ч (8,89 м/с), что в 2 раза превышает значение критической скорости бампера подобной конструкции, у которой отсутствует энергопоглощающий элемент.

СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ

