

کرنش نهایی و درجه‌ی ناهمسان‌گردی در ورق‌های کامپوزیتی موج‌دار

پویان قابضی* و محمد گلزار

دانشکده مهندسی مکانیک، دانشگاه تربیت مدرس

(دریافت مقاله: ۱۳۹۱/۰۴/۱۳ - دریافت نسخه نهایی: ۱۳۹۱/۱۲/۲۷)

چکیده -

در این مقاله، کرنش نهایی و درجه‌ی ناهمسان‌گردی در ورق‌های کامپوزیتی موج‌دار تحت بارگذاری یک‌محوری، برای مقاطع مختلف (مثلثی، مستطین، ترازپد و شبه‌موج) مورد بررسی قرار گرفته است. نتایج نشان می‌دهد که درجه‌ی ناهمسان‌گردی در ورق‌های موج‌دار نسبت به ورق‌های صاف، کمتر است و کرنش نهایی در ورق‌های موج‌دار، به دلیل وجود موج، بیشتر است. همچنین، درجه‌ی ناهمسان‌گردی در ورق‌های موج‌دار، به دلیل وجود موج، کمتر است.

واژگان کلیدی:

Ultimate Strain and Anisotropic Behavior in Corrugated Composites

P.Ghabezi*, M.Golzar

Department of Mechanical Engineering, Tarbiat Modares university, Tehran, Iran.

Abstract: In some applications such as morphing technology, high strain and anisotropic behavior are considered a good advantage. The corrugated composite sheets due to their special geometries have a potential of high deflection under axial loading. In this research, to investigate the strain and anisotropic behavior of corrugated composite sheets some glass/epoxy samples with Quasi-sinusoidal, trapezoidal, rectangular and triangular geometries were manufactured and put to tension and

*: مسئول مکاتبات، پست الکترونیکی: pouyan.ghabezi@gmail.com

flexural tests in the longitudinal and transverse directions of corrugation. Then, in order to determine anisotropic behavior of corrugated sheets two concepts were introduced: tensile anisotropic and flexural anisotropic criteria based on which anisotropic magnitude was investigated theoretically and experimentally. This research used Yokozeki's theoretical model for quasi-sinusoidal geometry and his model for trapezoidal, rectangular and triangular geometries. Experimental results showed that corrugated sheets have a strain more than 90%. In the corrugated samples, the strain magnitude was dependent on amplitude and pitch of elements; in other words, it was dependent on the number of elements per length unit. Generally, the Quasi-sinusoidal corrugated sheets have a high strain (more than 50%). Experimental results of trapezoidal sheets showed that amplitude of the elements is one of the most important parameters in the ultimate strain. Generally, increasing the amplitude leads to the growth of the ultimate strain

Keywords: Morphing technology, Composite, Anisotropic behaviour, Ultimate strain, Corrugated sheets.

A_{22}	سفتی کششی در راستای عرضی ورق تخت	l_c	طول بخش مستقیم المان شبه سینوسی
D_{11}	سفتی خمشی در راستای طولی ورق تخت	L	طول ورق
D_{22}	سفتی خمشی موثر در راستای عرضی ورق	M	ممان
D_{Leff}	سفتی خمشی موثر در راستای طولی ورق موج دار	P	نیرو
D_{Teff}	سفتی خمشی موثر در راستای عرضی ورق موج دار	r_c	شعاع بخش دایروی المان شبه سینوسی
$E1$	مدول یانگ در جهت طولی ورق تخت	t	ضخامت ورق
$E2$	مدول یانگ در جهت عرضی ورق تخت	W	عرض ورق
E_{Leff}	سفتی کششی موثر در راستای عرضی ورق	نمادهای یونانی	
E_{Teff}	سفتی کششی موثر در راستای عرضی ورق	δ	تغییر شکل انتهای ورق در اثر بار P
g	گراناش زمین	θ	زاویه چرخش در اثر ممان
h_c	ارتفاع المان		
l_c	طول بخش مستقیم المان شبه سینوسی		

۱- مقدمه

اگر با نگاهی کنجکاوانه به طبیعت بنگریم می توان دریافت که جنبه های فناوری بی نظیر و منحصر به فردی در ساختار بدن پرندگان به کار رفته است. هم چنین اگر از دیدگاه یک متخصص به این قضیه نگریسته شود، بی شک باید به این مطلب اقرار کرد که از لحاظ سطح دانش به کار رفته در ساختار بال یک پرنده و قیاس آن با بال یک هواپیما، به وضوح می توان تفاوت های فاحشی را ملاحظه کرد که کفه ی ترازوی فناوری را به نفع پرنده سنگین تر کرده است. با نیل به این مطلب و با توجه به درک میزان ظرافت به کار رفته در خلق بال پرندگان، متخصصان آیرودینامیک و پرواز، چندی

است که به یکی از ویژگی های منحصر به فرد بی نظیرترین بال دنیا (بال یک پرنده) علاقه مند شده و تلاش هایی را برای به کارگیری گسترده از این ویژگی در هواپیماهای نسل های آینده آغاز کرده اند. این فناوری منحصر به فرد فناوری مورفینگ^۱ است.

فناوری مورفینگ یکی از روش هایی است که استفاده از آن در صنایع هوا و فضا به خصوص در ساخت بال سازه های هوایی رو به گسترش است. با استفاده از ایده ی موج دار کردن یک ورق تخت، می توان از یک ماده ایزوتروپ، رفتار مکانیکی متفاوتی در جهت های مختلف (در دو جهت عمود بر هم) انتظار داشت. یک بال هواپیما نیاز دارد که هم زمان در

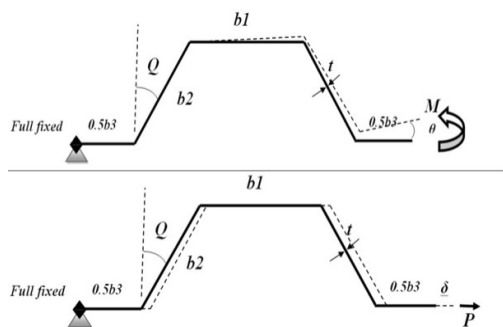
دو راستا رفتار مکانیکی متفاوتی داشته باشد، ۱- دارای سفتی بالا در راستای عرضی برای تحمل بارهای خمشی و ایرودینامیکی و ۲- سفتی کم در راستای طولی برای سهولت تغییر شکل آن [۱]. دارا بودن خواص ایرودینامیک، مزایای عملکردی [۳و۲] و در نتیجه صرفه جویی در مصرف سوخت [۴]، با استفاده از فناوری مورفینگ و فرایند موج دار کردن کامپوزیت ها قابل پیش بینی است. تلاش های زیست محیطی که امروزه به منظور کاهش انتشار دی اکسید کربن انجام می گیرد بیان گر اهمیت ویژه ی استفاده از این ایده است.

در این پژوهش برای بررسی میزان کرنش نهایی و ناهمسان گردی در ورق های کامپوزیتی موج دار نمونه هایی از جنس شیشه / اپوکسی با هندسه های شبه- سینوسی، مربعی، مثلثی و دوزنقه ای ساخته شده و تحت آزمون های کشش و خمش در راستای طولی و عرضی موج قرار گرفته اند. میزان کرنش نهایی در نمونه های کامپوزیتی موج دار به صورت تجربی بررسی شده است و در ادامه دو مفهوم بدون بعد درجه ناهمسان گردی کششی و خمشی تعریف شده که براساس آن میزان ناهمسان گردی در نمونه های موج دار به صورت نظری و تجربی مورد بررسی قرار گرفته است. برای به دست آوردن سفتی های موثر کششی و خمشی در راستای طولی و عرضی موج از معادلات تحلیلی ارایه شده توسط یوکوزوکی [۵]، قابضی و گلزار [۶-۸] استفاده شده است. به عبارت دیگر می توان جنبه های نوآوری این پژوهش را در بررسی تئوری و تجربی کرنش نهایی و میزان ناهمسان گردی ورق های موج دار، بررسی منحنی های کشش و خمش، بررسی رفتار غیر خطی این گونه ورق ها و تعریف مفاهیم نوینی در سنجش رفتار ورق های موج دار، جستجو کرد.

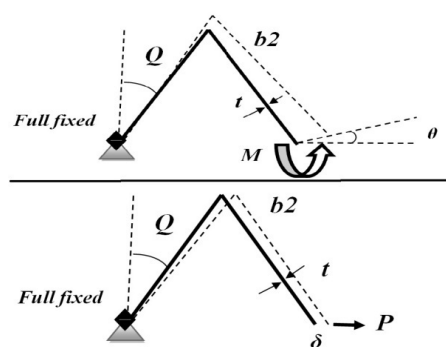
۲- کارهای گذشته

یوکوزوکی میله های کربنی را در راستای عرضی امواج به کار برد و یک طرف را توسط لاستیک انعطاف پذیری پر

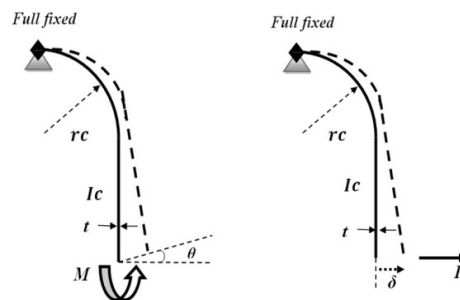
کرد. وی دریافت که لاستیک منعطف سفتی ویژه را کاهش می دهد و پیشنهاد کرد به جای آن از فیلم های نازکی استفاده شود. هم چنین دریافت استفاده از میله های کربنی روشی مناسب جهت افزایش مدول سفتی، بدون کاهش انعطاف پذیری در راستای امواج است [۵]. در دو دهه ی اخیر پروژه های تحقیقاتی زیادی برای به کارگیری فناوری مورفینگ در هواپیماهای بدون سرنشین و آزمون های تونل باد آن ها مانند پروژه مورفینگ ناسا، پروژه بال هوشمند وزارت دفاع آمریکا [۹-۱۱] و پروژه سازه های هوایی مورفینگ [۱۲-۱۵] انجام شده است. هیل و همکارانش، به بررسی رفتار لبه ی انتهایی بال موج دار ساخته شده با هندسه های سینوسی، دوزنقه ای و مثلثی در عدد رینولدزهای مختلف پرداخته است. وی دریافته است که خواص ایرودینامیکی به شدت به دامنه، گام امواج و عدد رینولدز وابسته است [۱۶]. کاظم اهوازی و زنکرت، مدلی تحلیلی برای پیش بینی رفتار برشی و فشاری، سازه های ساندویچی موج دار ارائه کرده اند [۱۷]. روژان و همکارانش، به بررسی تغییر شکل ورق های کامپوزیتی موج دار از جنس شیشه / اپوکسی به صورت عددی پرداخته، آن ها را گزینه ی مناسبی برای استفاده در ساخت سازه های مورفینگ معرفی کردند [۱۸]. کرس، به بررسی اثر لایه چینی و هندسه بر حداکثر تغییر شکل مجاز ورق های کامپوزیتی موج دار پرداخت. وی برای بررسی اثر غیرخطی هندسه، نتایج شبیه سازی المان محدود را با معادلات کرنش خطی مقایسه کرد [۱۹]. وو و دوان، ماتریس های سفتی کششی، خمشی و کوپلینگ مربوط به پوسته های کامپوزیتی موج دار با هندسه سینوسی را به صورت تحلیلی استخراج و صحت آن ها را با آزمون های تجربی تایید کردند [۲۰]. هیل و همکارانش سفتی موثر کششی در راستای طولی در ورق های کامپوزیتی موج دار با هندسه ی دوزنقه ای را به صورت نظری مورد بررسی قرار دادند، با توجه به اشتباهاتی که در محاسبه ی تغییر شکل های ورق تحت بار محوری و هم چنین محاسبه سطح مقطع معادل داشتند، روابطشان دارای خطای بسیار بالایی است [۲۱].



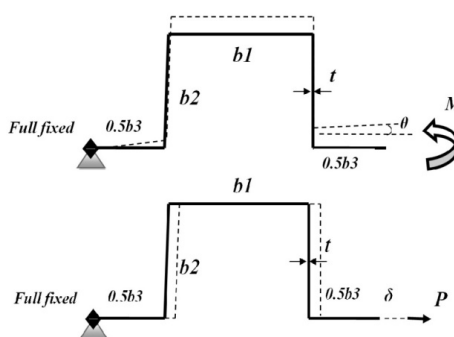
شکل ۲- پارامترهای المان دوزنقه ای



شکل ۴- پارامترهای المان مثلثی



شکل ۱- پارامترهای المان شبه-سینوسی



شکل ۳- پارامترهای المان مربعی

۳- روابط نظری

برای بررسی میزان ناهمسان‌گردی در ورق‌های کامپوزیتی موج‌دار، از روابط تحلیلی ارائه شده توسط یوکوزوکی برای المان‌های شبه-سینوسی و معادلات تحلیلی ارایه شده توسط همین نویسندگان مولف برای المان‌های دوزنقه‌ای، مربعی و مثلثی استفاده شده است. در شکل‌های (۱) تا (۴) شماتیک و پارامترهای ابعادی در المان‌های شبه-سینوسی، دوزنقه‌ای، مربعی و مثلثی نشان داده شده است. در جدول‌های (۱) تا (۴) معادلات تحلیلی برای محاسبه سفتی‌های کششی و خمشی در راستای طولی و عرضی موج ارائه شده است.

۴- ساخت نمونه‌ها

برای ساخت نمونه‌ها از ۵ لایه الیاف ۱۰۰ گرمی شیشه (با چگالی سطحی ۱۰۰ گرم بر متر مربع) با ضخامت الیاف

۱۲۵ میکرومتر استفاده شده است. خواص الیاف و رزین مورد استفاده برای ساخت نمونه‌های تجربی در جدول (۵) آورده شده است. از آنجایی که الیاف شیشه دارای خاصیت برگشت فنی بوده و خواباندن آن‌ها درون قالب قدری دشوار است، بنابراین از الیاف شیشه با چگالی سطحی ۱۰۰ گرم بر متر مربع استفاده شد تا عمل خواباندن الیاف با سهولت بیشتری انجام شود.

برای ساخت نمونه‌ها از روشی ابتکاری استفاده شد که در مرجع (۷) از همین مولف به تفصیل شرح داده شده است. در شکل (۵) قطعات موج‌دار ساخته شده نشان داده شده‌اند.

پس از آماده‌سازی و برش نمونه‌ها در ابعاد پیشنهاد شده (برای انجام آزمون بر روی ورق‌های کامپوزیتی موج‌دار، استاندارد وجود ندارد)، تحت آزمون‌های کشش و خمش در

جدول ۱- سفتی‌های موثر ورق‌های کامپوزیتی با هندسه‌ی شبه- سینوسی [۵].

$E_{Leff} = \frac{r_c \cdot D_{11}}{h_c \cdot \left[\frac{I_c^3}{3} + r_c \left\{ \frac{\pi}{4} (2I_c^2 + r_c^2) + 2I_c r_c \right\} \right]}$	سفتی کششی معادل در راستای طولی
$E_{Teff} = \frac{2\pi r_c + 4I_c}{W_c \cdot h_c} \cdot A_{22}$	سفتی کششی معادل در راستای عرضی
$D_{Leff} = \frac{r_c \cdot D_{11}}{\frac{\pi}{2} r_c + I_c}$	سفتی خمشی معادل در راستای طولی
$D_{Teff} = \frac{A_{22} \{ 16I_c^3 + 24\pi I_c^2 r_c + 3\pi r_c (4r_c^2 + t^2) + 8I_c (12r_c^2 + t^2) \}}{48r_c}$	سفتی خمشی معادل در راستای عرضی

جدول ۲- سفتی‌های موثر ورق‌های کامپوزیتی با هندسه‌ی دوزنقه‌ای [۶]

$E_{Leff} = \frac{P \cdot L}{W \cdot h \cdot \delta}$	سفتی کششی معادل در راستای طولی
$D_{Leff} = \frac{(b_1 + 2b_2 \sin(Q) + b_3) \cdot D_{11}}{(b_1 + 2b_2 + b_3)}$	سفتی کششی معادل در راستای طولی
$D_{Teff} = \frac{I \cdot A_{22}}{t \cdot (b_1 + 2b_2 \sin(Q) + b_3)}$	سفتی خمشی معادل در راستای عرضی
$E_{Teff} = \frac{(b_1 + 2b_2 + b_3) \cdot A_{22}}{(b_2 \cdot \cos(Q) + t) \cdot (b_1 + 2b_2 \cdot \sin(Q) + b_3)}$	سفتی کششی معادل در راستای عرضی
که:	
$\delta = \frac{P \cdot (b_1 + b_3)}{A_{11} \cdot W} + \frac{2P \cdot b_2 \cdot h^2}{3D_{11} \cdot W} + \frac{P \cdot b_1 \cdot h^2}{D_{11} \cdot W} + \frac{2P \cdot (\sin(Q))^2 \cdot b_2}{A_{11} \cdot W}$	
$I = \frac{b_1 \cdot t^3}{12} + b_1 \cdot t \cdot \left[\frac{h \cdot (b_2 + b_3)}{b_1 + 2b_2 + b_3} \right]^2 + \frac{b_3 \cdot t^3}{12} + b_3 \cdot t \cdot \left[\frac{h \cdot (b_1 + b_2)}{b_1 + 2b_2 + b_3} \right]^2 + \frac{b_2 \cdot \sin^2(Q) \cdot t^3}{6} + \frac{b_2^3 \cdot \cos^2(Q) \cdot t}{6}$	

جدول ۳- سفتی‌های موثر ورق‌های کامپوزیتی با هندسه‌ی مربعی [۷]

$E_{Leff} = \frac{P \cdot (b_1 + b_3)}{W \cdot b_2 \cdot \delta}$	سفتی کششی معادل در راستای طولی
$D_{Leff} = \frac{(b_1 + b_3) \cdot D_{11}}{(b_1 + 2b_2 + b_3)}$	سفتی کششی معادل در راستای عرضی
$D_{Teff} = \frac{I \cdot A_{22}}{t \cdot (b_1 + b_3)}$	سفتی خمشی معادل در راستای طولی
$E_{Teff} = \frac{(b_1 + 2b_2 + b_3) \cdot A_{22}}{b_2 \cdot (b_1 + b_3)}$	سفتی خمشی معادل در راستای عرضی
که:	
$\delta = \frac{P \cdot (b_1 + b_3)}{A_{11} \cdot W} + \frac{2P \cdot b_2^3}{3D_{11} \cdot W} + \frac{P \cdot b_1 \cdot b_2^2}{D_{11} \cdot W}$	
$I = \frac{b_1 \cdot t^3}{12} + b_1 \cdot t \cdot \left[\frac{h \cdot (b_2 + b_3)}{b_1 + 2b_2 + b_3} \right]^2 + \frac{b_3 \cdot t^3}{12} + b_3 \cdot t \cdot \left[\frac{h \cdot (b_1 + b_2)}{b_1 + 2b_2 + b_3} \right]^2 + \frac{b_2^3 \cdot t}{6}$	

جدول ۴- سفتی‌های موثر ورق‌های کامپوزیتی با هندسه‌ی مثلثی [۸].

$E_{Leff} = \frac{P.2b_2 \sin(Q)}{W.h.\delta}$	سفتی کششی معادل در راستای طولی
$E_{Teff} = \frac{2b_2.A_{22}}{(b_2.\cos(Q)+t).2b_2.\sin(Q)}$	سفتی کششی معادل در راستای عرضی
$D_{Leff} = \frac{2b_2 \sin(Q).D_{11}}{2b_2}$	سفتی خمشی معادل در راستای طولی
$D_{Teff} = \frac{I.A_{22}}{t.2b_2 \sin(Q)}$	سفتی خمشی معادل در راستای عرضی
$\delta = \frac{2P.b_2.h^2}{3D_{11}.W} + \frac{2P.(\sin(Q))^2.b_2}{A_{11}.W}$	که:
$I = \frac{b_2.\sin^2(Q).t^3}{6} + \frac{b_2^3.\cos^2(Q).t}{6}$	

جدول ۵- مشخصات رزین و سخت کننده استفاده شده در آزمایش‌ها [۲۲].

ویژگی	رزین (EPOLAM 2015)	سخت کننده RZ30273	ترکیب رزین و سخت کننده
نسبت ترکیب بر حسب وزن	۱۰۰	۲۹	—
حالت	مایع	مایع	مایع
رنگ	زرد کم رنگ	زرد کم رنگ	زرد کم رنگ
ویسکوزیته در دمای ۲۵ درجه سانتی‌گراد (m.Pa.s)	۱۵۵۰	۴۵۰	۱۱۰۰
وزن مخصوص در دمای ۲۵ درجه سانتی‌گراد	۱/۱۵	۱/۰۱	-
وزن مخصوص محصول پخته شده در دمای ۲۳ درجه سانتی‌گراد	—	—	۱/۱
زمان ژل شدن در دمای ۲۵ درجه سانتی‌گراد برای ۱۲۹ گرم	—	—	۱۸ دقیقه

۴-۱- آزمون کشش در نمونه‌های موج دار

همان‌طور که می‌دانیم یک ورق کامپوزیتی با هندسه‌ی تخت، تحت بار کششی رفتاری تقریباً ترد دارد. اما ورق‌های کامپوزیتی با هندسه موج‌دار به دلیل هندسه‌ی خاص‌شان رفتاری کاملاً متفاوت داشته که در ادامه به بررسی رفتار این گونه ورق‌ها تحت آزمون کشش و خمش پرداخته می‌شود. نتایج آزمون کشش در راستای عمود بر موج برای نمونه‌های کامپوزیتی موج‌دار رفتاری شبیه به نمونه‌ی تخت دارند. هم‌چنین این گونه ورق‌ها در راستای عرضی تحت بار کششی

دو راستای طولی و عرضی قرار گرفتند. سرعت حرکت فک‌ها در آزمون کشش برای نمونه‌ی تخت ۵ mm/min و برای نمونه‌های موج‌دار ۵ mm/min بود [۲۱]. به منظور انجام آزمون‌های خمش و کشش از دستگاه Instron 5500 استفاده شده است. قطر پین‌های تکیه‌گاه و نوک دماغه 10mm است. ابعاد ورق‌های موج‌دار مورد استفاده در آزمون‌های کشش و خمش در راستاهای مختلف براساس هندسه‌ی موج در جدول‌های (۶) تا (۹) آورده شده است.



شکل ۵- قطعات نهایی

رفتاری کاملاً خطی دارند، در حالی که این گونه ورق‌ها در آزمون کشش در راستای امواج رفتاری غیر خطی از خود نشان می‌دهند. در شکل‌های (۶) تا (۹) منحنی‌های نیرو-جابجایی تحت آزمون کشش در راستای طولی موج برای ورق‌های کامپوزیتی موج‌دار با هندسه‌های مختلف نشان داده شده است.

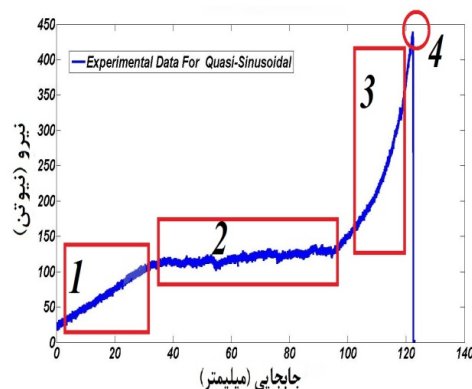
همان‌گونه که از منحنی‌های نیرو-جابجایی برای نمونه‌های کامپوزیتی موج‌دار برمی‌آید، به‌طور کلی می‌توان گفت رفتار این گونه ورق‌ها تحت بار کششی دارای چهار ناحیه متفاوت است که البته در رابطه با نمونه‌ی دوزنقه‌ای در واقع نواحی یک و دو با هم ترکیب شده که در ادامه به شرح این مراحل پرداخته می‌شود.

ناحیه اول:

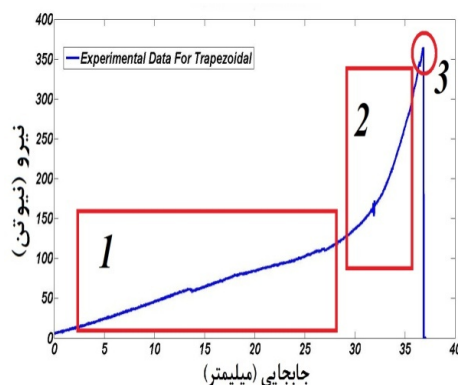
در این ناحیه، منحنی نیرو-جابجایی شیب ثابتی داشته، رفتاری کاملاً الاستیک از خود نشان می‌دهد. در واقع معادلات ارائه شده در جدول (۱ تا ۴) برای حالتی که ورق موج‌دار در ناحیه یک می‌باشد صادق است. با استفاده از شیب این ناحیه می‌توان بر اساس معادله (۱) سفتی کششی موثر در راستای طولی ورق موج‌دار را به دست آورد.

$$E_{Leff} = k.L/A \quad (1)$$

که k ، L و A به ترتیب شیب منحنی نیرو-جابجایی در ناحیه



شکل ۶- آزمون کشش برای نمونه‌ی شبه- سینوسی
($rc=3/5mm$, $Ic=1/5mm$)



شکل ۷- آزمون کشش برای نمونه‌ی دوزنقه‌ای
($Q=45$ $b1=b3=5mm$, $b2=8mm$,)

ناحیه سوم:

در ناحیه سوم ورق موج‌دار بیش‌ترین تغییر شکل خود را تجربه کرده، عملاً به یک نمونه تخت تبدیل می‌شود به گونه‌ای که با ادامه‌ی آزمون کشش، عملاً یک ورق تخت تحت آزمون قرار دارد. با به‌دست آوردن شیب منحنی نیرو جابه‌جایی در این ناحیه می‌توان مدول کششی نمونه تخت را به‌دست آورد، اما نکته جالب توجه این است که مدول کششی به‌دست آمده در این ناحیه بسیار کم‌تر از مدول کششی نمونه تخت است. دلیل این پدیده این است که نمونه‌ی موج‌دار در طی تبدیل شدن از حالت موج‌دار به حالت تخت دچار ترک‌ها و نواقصی شده و در نمونه کامپوزیتی جدایش بین لایه‌ها رخ می‌دهد. بنابراین عملاً مدول کششی به‌دست آمده در این ناحیه قابل استناد نیست. در شکل (۱۱) برخی از عیوب ایجاد شده در نمونه‌ی موج‌دار تحت بار کششی نشان داده شده است.

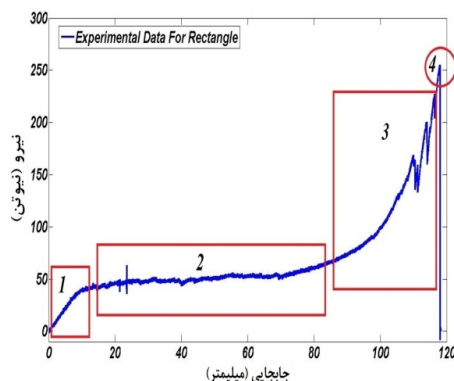
ناحیه چهارم:

سرانجام در ناحیه چهارم در نمونه شکست نهایی رخ می‌دهد. شکل (۱۲) شکست نهایی در نمونه موج‌دار را نشان می‌دهد.

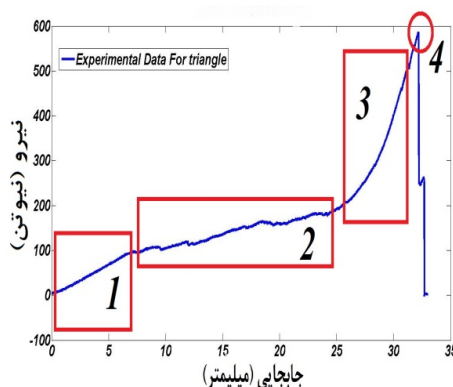
۵- کرنش در ورق‌های کامپوزیتی موج‌دار

در کاربردهایی مانند فناوری مورفینگ، دارا بودن میزان تغییر شکل زیاد یکی از ملزومات و مزایای بسیار کاربردی است. ورق‌های موج‌دار به‌دلیل هندسه مواج‌شان این پتانسیل را دارند که در اثر اعمال نیروی کششی دچار تغییر شکل زیاد شوند. بنابراین در این پژوهش حداکثر کرنش در ورق‌های کامپوزیتی موج‌دار حاصل از آزمون‌های تجربی مورد بررسی قرار گرفته است. در اثر اعمال نیروی کششی در راستای طولی به یک ورق موج‌دار، نمونه دچار بازشدگی شده تا به حالت تخت برسد که با اعمال نیروی بیش‌تر دچار شکست می‌شود. بنابراین قابل پیش‌بینی است که میزان کرنش در

مواد پیشرفته در مهندسی، سال ۳۳، شماره ۱، بهار ۱۳۹۳



شکل ۸- آزمون کشش برای نمونه‌ی مربعی ($b_1=b_2=b_3=4\text{mm}$)

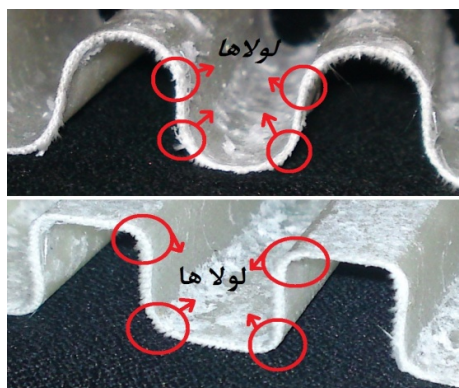


شکل ۹- آزمون کشش برای نمونه‌ی مثلثی ($b_2=5\text{mm}, Q=45$)

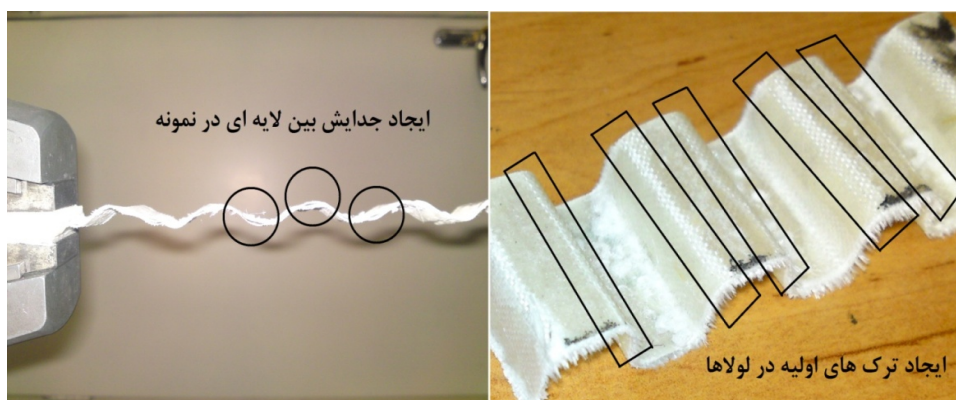
یک، طول نمونه تحت آزمون و سطح مقطع معادل ورق موج‌دار (دامنه ضرب در عرض نمونه موج‌دار) هستند.

ناحیه دوم:

در این ناحیه در یک نیروی تقریباً ثابت ورق موج‌دار دچار تغییر طول شده، عملاً تنش چندانی در نمونه ایجاد نمی‌گردد. نیروی اعمالی صرف باز شدن نمونه موج‌دار شده که دلیل این گشودگی چرخش و دوران حول لولاهای موجود در ورق موج‌دار به واسطه‌ی هندسه خاص‌شان است. در واقع در این ناحیه نیروی اعمالی سبب تغییر شکل ورق کامپوزیتی از حالت موج‌دار به حالت تخت می‌شود. در شکل (۱۰) لولاهای موجود در نمونه‌های موج‌دار نشان داده شده است.



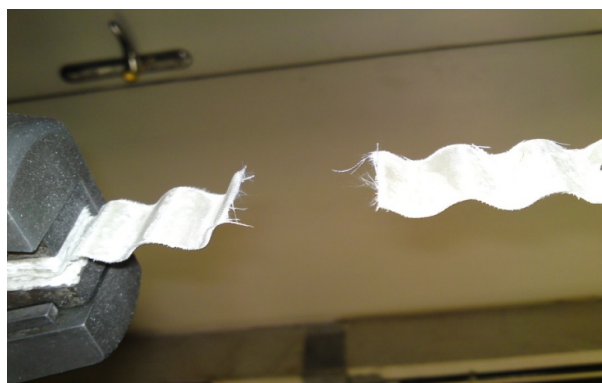
شکل ۱۰- لولاهای موجود در ورق موج دار



(ب)

(الف)

شکل ۱۱- برخی از عیوب ایجاد شده در نمونه‌ی موج‌دار تحت بار کششی



شکل ۱۲- شکست نهایی در نمونه

جدول ۶- ابعاد برش نمونه‌های شبه- سینوسی برای انجام آزمون‌های کشش و خمش.

آزمون	طول (mm)	عرض (mm)	ضخامت (mm)
کشش در راستای طولی	۲۵۰	۲۵	۰/۷
کشش در راستای عرضی	۲۵۰	۲۵	۰/۷
خمش در راستای طولی	۱۳۵	۳۵	۰/۷
خمش در راستای عرضی	۲۱۰	۴۰	۰/۷

جدول ۷- ابعاد برش نمونه‌های دوزنقه‌ای برای انجام آزمون‌های کشش و خمش.

آزمون	طول (mm)	عرض (mm)	ضخامت (mm)
کشش در راستای طولی	۱۵۰	۳۰	۰/۷
کشش در راستای عرضی	۲۵۰	۲۵	۰/۷
خمش در راستای طولی	۱۴۵	۳۰	۰/۷
خمش در راستای عرضی	۲۱۰	۴۰	۰/۷

جدول ۸- ابعاد برش نمونه‌های مثلثی جهت انجام آزمون‌های کشش و خمش.

آزمون	طول (mm)	عرض (mm)	ضخامت (mm)
کشش در راستای طولی	۲۰۰	۲۵	۰/۷
کشش در راستای عرضی	۲۵۰	۲۵	۰/۷
خمش در راستای طولی	۱۳۵	۳۰	۰/۷
خمش در راستای عرضی	۲۰۰	۴۰	۰/۷

نمونه‌های موج‌دار بسیار بیش‌تر از نمونه‌های تخت باشد. کرنش نهایی در ورق‌های کامپوزیتی با هندسه تخت ۲/۶٪ بوده و ورق‌های موج‌دار در راستای عرضی موج نیز دارای کرنشی برابر با نمونه‌ی تخت می‌باشند (رفتاری خطی مانند ورق تخت دارند). در جدول (۱۰) کرنش نهایی در نمونه‌های کامپوزیتی با هندسه‌های مختلف آورده شده است. با توجه به این جدول می‌توان دریافت که ورق‌های کامپوزیتی موج‌دار این قابلیت را دارند که تا میزان ۹۰٪ در صد کرنش داشته باشند. میزان کرنش نهایی در نمونه‌های موج‌دار به دامنه و گام المان‌ها و به عبارت دیگر به تعداد المان‌ها در واحد طول بستگی دارد. در نمونه‌های با هندسه‌ی شبه- سینوسی پراکندگی داده‌ها به گونه‌ای است که نمی‌توان به روشنی اثر

پارامترهایی مانند دامنه و گام موج بر میزان کرنش نهایی را مورد بررسی قرار داد، ولی به‌طور کلی می‌توان گفت ورق‌های کامپوزیتی موج‌دار با هندسه‌ی شبه- سینوسی دارای کرنش نهایی زیادی (بیش از ۵۰ درصد) هستند. با مقایسه‌ی نتایج مربوط به هندسه‌ی دوزنقه‌ای می‌توان دریافت که با افزایش ابعاد المان (b_1 ، b_2 و b_3) میزان کرنش نهایی کاهش می‌یابد. دلیل این پدیده این است که با افزایش ابعاد، تعداد المان‌ها در واحد طول کم‌تر شده و در نتیجه تعداد لولاهای شکل (۱۰) که نقشی اساسی در تغییر شکل و کرنش زیاد ورق‌های موج‌دار ایفا می‌کنند، کاهش می‌یابد. از طرفی با افزایش تعداد المان‌ها در واحد طول توزیع تنش به‌صورت ملایم‌تری بین لولاهای تقسیم شده و در نتیجه از

جدول ۹- ابعاد برش نمونه‌های مربعی جهت انجام آزمون‌های کشش و خمش.

آزمون	طول (mm)	عرض (mm)	ضخامت (mm)
کشش در راستای طولی	۲۵۰	۲۵	۰/۷
کشش در راستای عرضی	۲۵۰	۲۵	۰/۷
خمش در راستای طولی	۱۳۵	۳۵	۰/۷
خمش در راستای عرضی	۲۱۰	۴۰	۰/۷

جدول ۱۰- میزان کرنش نهایی در ورق‌های کامپوزیتی موج‌دار.

هندسه ورق	b1(mm)	b2(mm)	b3(mm)	Q (درجه)	rc (mm)	Ic (mm)	ضخامت (mm)	کرنش نهایی %
شبه- سینوسی	-	-	-	-	۴	۳/۱	۰/۷	۵۵/۲
شبه-سینوسی	-	-	-	-	۴/۲۵	۱/۲۵	۰/۷	۵۴
شبه- سینوسی	-	-	-	-	۲/۲۵	۱	۰/۷	۶۸
شبه- سینوسی	-	-	-	-	۵	۲/۵	۰/۷	۵۶
دوزنقه‌ای	۵	۸	۵	۴۵	-	-	۰/۷	۲۴/۶
دوزنقه‌ای	۸	۸/۵	۸	۴۵	-	-	۰/۷	۱۶/۶
دوزنقه‌ای	۱۰	۱۰	۱۰	۶۰	-	-	۰/۷	۱۰
دوزنقه‌ای	۹/۵	۵	۹/۵	۴۵	-	-	۰/۷	۶/۶
دوزنقه‌ای	۱۰	۸/۵	۱۰	۴۵	-	-	۰/۷	۱۴
مربعی	۴	۴	۴	۰	-	-	۰/۷	۴۸
مربعی	۱۰/۵	۱۰/۵	۱۰/۵	۰	-	-	۰/۷	۹۰
مربعی	۷/۵	۷/۵	۷/۵	۰	-	-	۰/۷	۶۸/۵
مثلثی	-	۶	-	۵۰	-	-	۰/۷	۱۶/۵
مثلثی	-	۸	-	۴۷	-	-	۰/۷	۲۹

میزان ترک‌های اولیه و جدایش بین لایه‌ای کاسته می‌شود. بنابراین ورق می‌تواند قبل از شکست نهایی تغییر طول بیش‌تر و در نهایت میزان بالاتری داشته باشد. در رابطه با المان‌های مربعی و مثلثی می‌توان گفت که با افزایش دامنه میزان کرنش نهایی به شکل چشم‌گیری افزایش می‌یابد (تا ۹۰ درصد). بنابراین با مقایسه‌ی نتایج مربوط به المان‌های دوزنقه‌ای و مربعی می‌توان گفت یکی از عوامل مهم (به نوعی مهم‌ترین عامل) در میزان کرنش نهایی زاویه Q و گام ورق است. به طور کلی با جمع‌بندی نتایج می‌توان گفت با افزایش دامنه و

تعداد المان‌ها در واحد طول میزان کرنش نهایی افزایش می‌یابد، ولی با افزایش گام میزان آن کاهش می‌یابد، زیرا همان‌گونه که از نتایج نمونه‌های دوزنقه‌ای مربعی و مثلثی برمی‌آید با افزایش b2 که نقش مهمی در تغییر دامنه دارد، در واقع درصد تخت بودن المان (هموار بودن المان) بیشتر شده و از آنجایی که کرنش نهایی در نمونه تخت کم است در مجموع کرنش نهایی ورق موج‌دار کاهش می‌یابد. پس می‌توان گفت با افزایش دامنه میزان کرنش نهایی افزایش یافته و با افزایش گام میزان آن کاهش می‌یابد.

جدول ۱۱- درجه‌ی ناهمسان‌گردی در ورق موج‌دار دوزنقه‌ای به صورت تجربی.

$D^* = \frac{D_{Teff}}{D_{Leff}}$	$E^* = \frac{E_{Teff}}{E_{Leff}}$	b1 (mm)	b2 (mm)	b3 (mm)	Q (درجه)
۱۸۸/۶۲	۵۱۱/۰۲	۵	۸	۵	۴۵
۲۰۱/۳۱	۵۰۸/۰۷	۸	۸/۵	۸	۴۵
۱۳۳/۶۱	۲۵۵/۲۶	۱۰	۱۰	۱۰	۶۰
۲۵۹/۱۵	۳۸۹/۸۶	۱۰	۸/۵	۱۰	۴۵

جدول ۱۲- بررسی درجه‌ی ناهمسان‌گردی در ورق‌های موج‌دار دوزنقه‌ای به صورت نظری.

D^*	E^*	ضخامت (mm)	Q (درجه)	b3 (mm)	b2 (mm)	b1 (mm)
۴۷/۰۲	۱۸۷/۸	۰/۷	۴۵	۲	۵	۲
۵۱/۳	۱۷۶/۳	۰/۷	۴۵	۵	۵	۵
۵۲/۹۱	۱۷۰/۷	۰/۷	۴۵	۸	۵	۸
۵۳/۵۱	۱۶۸/۳	۰/۷	۴۵	۱۰	۵	۱۰
۵۴/۳۳	۱۶۴/۵	۰/۷	۴۵	۱۵	۵	۱۵
۹/۲۵	۲۷/۴۴	۰/۷	۴۵	۵	۲	۵
۷۲/۴۵	۲۵۶/۸	۰/۷	۴۵	۵	۶	۵
۱۲۴/۸۷	۴۶۵/۱	۰/۷	۴۵	۵	۸	۵
۱۹۰/۳۳	۷۳۷/۳	۰/۷	۴۵	۵	۱۰	۵
۴۰۹/۰۵	۱۷۰۰	۰/۷	۴۵	۵	۱۵	۵
۱۱۲	۳۸۶	۰/۷	۱۵	۴	۴	۴
۶۳/۶۶	۲۱۸/۹	۰/۷	۳۰	۴	۴	۴
۳۳/۰۹	۱۱۳/۲	۰/۷	۴۵	۴	۴	۴
۱۴/۲۶	۴۷/۹۹	۰/۷	۶۰	۴	۴	۴
۳/۹۹	۱۲/۳۸	۰/۷	۷۵	۴	۴	۴

۶- درجه‌ی ناهمسان‌گردی در ورق‌های موج‌دار

یکی دیگر از ویژگی‌های منحصر به فرد ورق‌های موج‌دار میزان ناهمسان‌گردی بالای آن‌ها در مقایسه با ورق تخت است که سبب شده انتخاب مناسبی برای استفاده در فناوری مورفینگ و کاربردهای مشابه باشند. حال اگر ورق موج‌دار دارای جنس کامپوزیت باشد علاوه بر دارا بودن مزایای مرسوم کامپوزیت‌ها به دلیل اینکه کامپوزیت‌ها ذاتاً رفتاری ناهمسان‌گرد دارند (ورق‌های کامپوزیتی با الیاف تک جهته)

قدرت مانور بیش‌تری برای تغییر میزان ناهمسان‌گردی سازه وجود دارد. در این پژوهش برای بررسی میزان ناهمسان‌گردی دو مفهوم بدون بعد به صورت زیر تعریف شده است.

۱- ناهمسان‌گردی کششی: نسبت سفتی کششی موثر در جهت عرضی (E_{Teff}) به سفتی کششی موثر در جهت طولی (E_{Leff})،

$$E^* = E_{Teff} / E_{Leff} \quad (2)$$

جدول ۱۳- بررسی درجه‌ی ناهمسان‌گردی در ورق‌های موج‌دار مثلثی به‌صورت نظری.

D^*	E^*	ضخامت (mm)	Q (درجه)	b2 (mm)
۱۸/۴	۹۸/۳۶	۰/۷	۳۰	۲
۱۱۱/۲۲	۶۱۲/۲	۰/۷	۳۰	۵
۲۸۳/۳۶	۱۵۶۷	۰/۷	۳۰	۸
۴۴۲/۷۲	۲۴۴۹	۰/۷	۳۰	۱۰
۹۹۵/۲۳	۵۵۱۲	۰/۷	۳۰	۵
۳۲۶/۰۴	۱۷۹۹	۰/۷	۱۵	۴
۷۱/۴۴	۳۹۱/۹	۰/۷	۳۰	۴
۲۴/۳۶	۱۳۱/۷	۰/۷	۴۵	۴
۸/۶۱	۴۴/۶۶	۰/۷	۶۰	۴
۲/۴۲	۱۰/۴۴	۰/۷	۷۵	۴

۲- ناهمسان‌گردی خمشی: نسبت سفتی خمشی موثر در جهت عرضی (D_{Teff}) به سفتی خمشی موثر در جهت طولی (D_{Teff}).

$$D^* = D_{Teff} / D_{Leff} \quad (۳)$$

در ورق‌های تخت با الیاف بافته شده درجه‌ی ناهمسان‌گردی برابر با یک است، در حالی که این عدد در ورق‌های موج‌دار با الیاف بافته شده بسیار بزرگ بوده که در ادامه به بررسی میزان ناهمسان‌گردی ورق‌های موج‌دار به‌صورت تجربی و نظری پرداخته شده است. از آنجایی که پراکندگی داده‌های تجربی زیاد بوده و تنها نتایج مربوط به المان دوزنقه‌ای قابل استناد است ابتدا به‌صورت تجربی رفتار ناهمسان‌گردی ورق‌های کامپوزیتی موج‌دار با هندسه دوزنقه‌ای مورد بررسی قرار گرفته است. در جدول (۱۱) نتایج تجربی مربوط به درجه ناهمسان‌گردی در ورق موج‌دار دوزنقه‌ای آورده شده است. ابعاد هندسی نمونه‌ها در جدول (۱۰) ذکر شده است.

همان‌طور که ذکر شد درجه‌ی ناهمسان‌گردی کششی و خمشی ورق تخت برابر با یک بوده، در حالی که در نمونه‌های ساخته شده با هندسه‌ی دوزنقه‌ای درجه‌ی ناهمسان‌گردی خمشی به ۲۶۰ و درجه ناهمسان‌گردی

کششی به ۵۱۱ می‌رسد. در ادامه درجه ناهمسان‌گردی در ورق‌های موج‌دار دوزنقه‌ای به‌صورت نظری آورده شده است.

جدول (۱۲) نشان می‌دهد که با افزایش گام (b_1 و b_3)، درجه‌ی ناهمسان‌گردی در ورق موج‌دار کاهش می‌یابد که البته شیب این تغییرات کم است. بنابراین تغییرات گام در ورق دوزنقه‌ای تأثیر کمی بر درجه ناهمسان‌گردی ورق دارد، زیرا با افزایش b_1 و b_3 ورق موج‌دار به ورق تخت نزدیک‌تر شده و از آنجایی که درجه‌ی ناهمسان‌گردی در ورق تخت یک است در نتیجه افزایش این پارامترها اثر ناچیزی بر درجه‌ی ناهمسان‌گردی دارند. هم‌چنین می‌توان دریافت که با افزایش b_2 ، درجه ناهمسان‌گردی افزایش می‌یابد و با افزایش زاویه Q (نزدیک شدن به حالت تخت)، درجه‌ی ناهمسان‌گردی رو به کاهش می‌گذارد.

جدول (۱۳) اثر پارامترهای ابعادی بر درجه‌ی ناهمسان‌گردی ورق‌های موج‌دار با هندسه‌ی مثلثی را نشان می‌دهد. همان‌گونه که از نتایج این جدول بر می‌آید با افزایش b_2 ، درجه‌ی ناهمسان‌گردی افزایش می‌یابد و با افزایش زاویه Q، مقدار آن کاهش می‌یابد.

جدول ۱۴- بررسی درجه‌ی ناهمسان‌گردی در ورق‌های موج‌دار مربعی به صورت نظری.

D*	E*	ضخامت (mm)	b1=b2=b3 (mm)
۴۸/۵۷	۱۶۵/۲	۰/۷	۲
۲۹۵/۹۹	۱۰۲۲	۰/۷	۵
۵۷۸/۷۵	۲۰۰۱	۰/۷	۷
۱۱۷۹/۶	۴۰۸۲	۰/۷	۱۰
۲۶۵۲/۳	۹۱۸۲	۰/۷	۱۵

جدول ۱۵- بررسی درجه‌ی ناهمسان‌گردی در ورق‌های موج‌دار شبه-سینوسی به صورت نظری.

D*	E*	ضخامت (mm)	Ic (mm)	rc (mm)
۲۲۸۰	۱۱۳۰	۰/۷	۲	۵
۷۴۸۰	۳۶۷۰	۰/۷	۵	۵
۱۸۴۰۰	۸۹۷۰	۰/۷	۸	۵
۳۰۴۰۰	۱۴۷۰۰	۰/۷	۱۰	۵
۸۴۷۰۰	۴۰۸۰۰	۰/۷	۱۵	۵
۲۵۹۰	۱۲۵۰	۰/۷	۳	۲
۳۵۴۰	۱۷۵۰	۰/۷	۳	۵
۵۴۸۰	۲۷۳۰	۰/۷	۳	۸
۷۱۳۰	۳۵۶۰	۰/۷	۳	۱۰
۱۲۴۰۰	۶۲۱۰	۰/۷	۳	۱۵

جدول (۱۴) اثر پارامترهای ابعادی بر درجه‌ی ناهمسان‌گردی ورق‌های موج‌دار با هندسه‌ی مربعی را نشان می‌دهد. نتایج این جدول نشان می‌دهد که با افزایش ابعاد ورق موج‌دار مربعی، درجه‌ی ناهمسان‌گردی افزایش می‌یابد. سرعت رشد درجه‌ی ناهمسان‌گردی کششی و خمشی تقریباً با هم برابر است.

جدول (۱۵) اثر تغییرات پارامترهای ابعادی بر درجه‌ی ناهمسان‌گردی را در ورق‌های شبه-سینوسی نشان می‌دهد به گونه‌ای که با افزایش Ic و به عبارتی دامنه ورق موج‌دار، درجه ناهمسان‌گردی افزایش یافته و با افزایش rc نیز درجه ناهمسان‌گردی افزایش می‌یابد.

با جمع‌بندی مطالب گفته شده در رابطه با اثر پارامترهای ابعادی بر درجه‌ی ناهمسان‌گردی می‌توان گفت با افزایش گام

و دامنه، درجه‌ی ناهمسان‌گردی به ترتیب کاهش و افزایش می‌یابد. با نزدیک شدن ورق موج‌دار به حالت تخت درجه‌ی ناهمسان‌گردی کاهش یافته، به درجه‌ی ناهمسان‌گردی ورق تخت (به جنس و نوع بافت الیاف بستگی دارد) نزدیک‌تر می‌شود. با افزایش درجه‌ی ناهمسان‌گردی در نمونه‌ی تخت و وجود ناهمسان‌گردی ذاتی در جنس مورد استفاده، درجه‌ی ناهمسان‌گردی در نمونه‌ی موج‌دار افزایش یافته و تاثیر مستقیم بر رفتار مکانیکی موثر نمونه‌ی موج‌دار دارد. بنابراین با تغییر خواص کامپوزیت مورد استفاده می‌توان رفتاری بسیار متفاوت از یک سازه موج‌دار انتظار داشت و قدرت مانور و انتخاب بیش‌تری در استفاده از این گونه ورق‌ها در سازه‌های مورفینگ وجود خواهد داشت. هم‌چنین با توجه به معادلات

نظری ارایه شده می‌توان گفت با افزایش ضخامت، سفتی‌های موثر کششی و خمشی در راستای طولی و عرضی افزایش می‌یابند، در حالی که با افزایش ضخامت درجه‌ی ناهمسان‌گردی کششی و خمشی کاهش می‌یابند، زیرا با افزایش ضخامت ورق موج‌دار با ابعادی ثابت به ورق تخت شبیه‌تر شده در نتیجه درجه‌ی ناهمسان‌گردی نیز به عدد یک نزدیک‌تر می‌شود.

۷- نتیجه‌گیری

در این پژوهش برای بررسی میزان کرنش نهایی و ناهمسان‌گردی در ورق‌های کامپوزیتی موج‌دار نمونه‌هایی از جنس شیشه/اپوکسی با هندسه‌های شبه-سینوسی، مربعی، مثلثی و دوزنقه‌ای ساخته شده و تحت آزمون کشش و خمش در راستای طولی و عرضی موج قرار گرفته‌اند. با افزایش گام و دامنه، درجه ناهمسان‌گردی به ترتیب کاهش و افزایش

واژه‌نامه

می‌یابد. با نزدیک شدن ورق موج‌دار به حالت تخت درجه‌ی ناهمسان‌گردی کاهش و به درجه‌ی ناهمسان‌گردی ورق تخت نزدیک‌تر می‌شود. از آنجایی که دارا بودن رفتار با ناهمسان‌گردی بالا یکی از ملزومات ساختاری مورد نیاز در به‌کارگیری تکنولوژی مورفینگ است، بنابراین ورق‌های کامپوزیتی موج‌دار راه حل مناسبی برای دستیابی به این ویژگی‌اند. میزان کرنش در نمونه‌های موج‌دار بسیار بیش‌تر از نمونه‌های تخت است. کرنش نهایی در ورق‌های کامپوزیتی با هندسه‌ی تخت ۲/۶٪ می‌باشد و ورق‌های موج‌دار در راستای عرضی موج نیز دارای کرنشی برابر با نمونه‌ی تخت‌اند (رفتاری خطی مانند ورق تخت دارند). ورق‌های کامپوزیتی موج‌دار این قابلیت را دارند که تا ۹۰ درصد کرنش داشته باشند. میزان کرنش نهایی در نمونه‌های موج‌دار به دامنه و گام المان‌ها و به عبارت دیگر به تعداد المان‌ها در واحد طول بستگی دارد.

1. Morphing Technology monomer

1. Thill, C., Etches, J., Bond, I., Potter, K., and Weaver, P., "Morphing skins", *The Aeronautical Journal*, Vol. 112 (1129), pp. 117 - 139, 2008.
2. Joshi, S. P., Tidwell, Z., Crossley, W. A., and Ramakrishnan, S., "Comparison of Morphing Wing Strategies Based Upon aircraft Performance Impacts," Proceedings of the 45th AIAA/ASME/ASCE/AHS/ASC Structures, Structural Dynamics & Materials Conference, Palm Springs, CA, USA: American Inst. Aeronautics and Astronautics Inc., Reston, VA 20191- 4344, USA, 2004.
3. Bowman, J., Sanders, B., Cannon, B., Kudva, J., Joshi, S., and Weisshaar, T., "Development of Next Generation Morphing Aircraft Structures", Proceedings of the 48th AIAA/ASME/ASCE/AHS/ASC Structures, Structural Dynamics, and Materials Conference. Honolulu, Hawaii, USA, 2007.
4. Spillman, J. J., "The Use of Variable Camber to Reduce Drag, Weight and Costs of Transport Aircraft", *Aeronautical Journal*, Vol. 96 (951), pp. 1-9, 1992.

مراجع

5. Yokozeki, T., Takeda, S., Ogasawara, T., and Ishikawa, T., "Mechanical Properties of Corrugated Composites for Candidate Materials of Flexible Wing Structures", *Compos Part A: Applied Science Manufacturing*, Vol. 37 (10), pp. 1578-1586, 2006.
۶. قابضی، پ.، گلزار، م.، "بررسی رفتار مکانیکی ورق‌های کامپوزیتی موج‌دار به‌صورت تحلیلی و عددی"، اولین کنفرانس تخمین و تمدید عمر سازه‌های هوایی و صنعتی پیر و فرسوده، دانشگاه صنعتی شریف، تیر ۱۳۹۰.
۷. قابضی، پ.، گلزار، م.، "بررسی رفتار مکانیکی ورق‌های کامپوزیتی موج‌دار با هندسه شبه‌سینوسی"، *مجله علوم و تکنولوژی پلیمر*، سال ۲۴، شماره ۵، ص ۳۷۹-۳۸۹، آذر - دی ۱۳۹۰.
8. Ghabezi, P., Golzar, M., "Corrugated Composites As Flexible Structures Theory And FEM Analysis",

- Proceedings of the 32nd Risø International Symposium on Materials Science - Composite Materials for Structural Performance: Towards Higher Limits, pp. 279-289, Denmark, 5-9 September, 2011.
9. Florance, J. P., "Contributions of the NASA Langley Research Center to the DARPA/AFRL/NASA/Northrop Grumman Smart Wing Program", (Norfolk, VA) (Reston, VA: American Inst. Aeronautics and Astronautics Inc., 2007.
 10. Bartley-Cho, J. D., "Development of High-rate, adaptive trailing edge control surface for the smart wing phase 2 wind tunnel model", *Journal of Intelligent Materials Systems and Structure*, Vol. 15, pp. 279-291, 2004.
 11. Kudva, J.N., "Overview of the DARPA Smart Wing Project," *Journal of Intelligent Materials Systems and Structure*, Vol. 15, pp. 261-7, 2004.
 12. Love, H., Impact of Actuation Concepts on Morphing Aircraft Structures, (Palm Springs, CA) (Reston, VA: American Inst. Aeronautics and Astronautics Inc., 2004.
 13. Love, H., " Demonstration of Morphing Technology Through Ground and Wind Tunnel Tests", 48th AIAA/ASME/ASCE/AHS/ASC Structures, Structural Dynamics, and Materials Conf., Honolulu, Hawaii, 2007.
 14. Bowman, J., "Development of Next Generation Morphing Aircraft Structures," 48th AIAA/ASME/ASCE/AHS/ASC Structures, Structural Dynamics, and Materials Conf, Honolulu, Hawaii, 2007.
 15. Bye, D. R., and McClure, P. D., "Design of a Morphing Vehicle", 48th AIAA/ASME/ASCE/AHS/ASC Structures, Structural Dynamics, and Materials Conf. Honolulu, Hawaii, 2007.
 16. Thill, C., "Aerodynamic Study of Corrugated Skins for Morphing Wing Applications Aeronaut", *Aeronautical Journal*, Vol. 114, pp. 237-44, 2010.
 17. Kazemahvazi, S., Zenkert, D., "Corrugated all-Composite Sandwich Structures," Part 1: Modeling', *Composites Science and Technology*, Vol. 69, pp. 913-919, 2009.
 18. Ruijun, G.E., Bangfeng, W., Changwei, M., Yong, Z., "Deformation Characteristics of Corrugated Composites for Morphing Wings", *Frontiers of Mechanical Engineering in China*, Vol. 5(1), pp. 73-78, 2010.
 19. Kress, G., Winkler, M., "Corrugated Laminate homogenization model", *Structure Technologies*, Vol. 92, pp. 795-810, 2010.
 20. Wu, C.L., and Duan, S.H., "Buckling Behaviour of Composite Laminated Corrugated Panel with Sinusoidal Profile", Part 1: Equivalent Stiffness Terms, *Aircraft Strength Research Institute of China Xi'an 710065*, 2009.
 21. Thill, C., Etches, J.A., Bond, I.P., Potter, K.D., Weaver, P.M., Wisnom, M.R., "Investigation of Trapezoidal Corrugated Aramid/Epoxy Laminates Under Large Tensile Displacements Transverse to the Corrugation Direction", *Composites: Part A*, Vol. 41, pp. 168-176, 2010.
 22. <http://www.axson.com>