

ETUDE DE LA RESISTANCE A LA FISSURATION DES PLAQUES EN L'ALUMINIUM REPARÉES PAR DES PATCHS EN COMPOSITES

L. ERROUANE¹, N. DEGHOUL, Z. SEREIR¹, E.M. BENNEGADI, K. HADJAZI

¹Laboratoire structure de composite et matériaux innovants – LSCMI, Faculté de génie mécanique, BP 1505 El M'Naouer, USTOMB, Oran, Algérie.

RÉSUMÉ

La caractérisation mécanique des matériaux repose sur l'étude de son comportement vis-à-vis des sollicitations extérieures qui engendrent des contraintes et des déformations est l'étape indispensable dans les applications industrielles données qui exigent la connaissance et la maîtrise de caractéristiques mécaniques des matériaux choisis. A ce stade on recourt à un certain nombre d'essais normalisés pour accéder aux grandeurs caractéristiques des matériaux, du module d'Young à la limite d'élasticité, en passant par la ténacité ou la résistance à la fatigue. Le premier objectif de cette étude portera donc sur la caractérisation mécanique usuelle indispensable pour l'estimation le module d'Young ainsi que la limite élastique et plastique des plaques en aluminiums minces et épais en vue de prédire leur aptitude de résistances aux sollicitations mécaniques impose. Des plaques en résine ont été aussi caractérisées dans cette étude par la présentation une technique expérimentale la plus couramment utilisée dans les industries, et pour atteindre le deuxième objectif de ce travail, on a fait une modélisation numérique par le code de calcul Ansys des plaques en aluminium minces présentant des défauts centraux à des différentes tailles avec et sans collage des patchs en fibres de carbone.

Mots Clés: *Caractérisation, éléments finis, facteur d'intensité de contrainte, propagation des fissures, mécanique de la rupture.*

NOMENCLATURE

Symboles :

K_I	facteur d'intensité de contrainte, $\text{Mpa}\sqrt{\text{mm}^2}$
E	module de Young, GPa
d_0	diamètre de la partie calibrée, mm
e	épaisseur des éprouvettes
F	force d'essai de traction, N
S	section minimale instantanée, mm^2
Δl	allongement, mm

Lettres grecques :

ϵ_r	déformation à la rupture
σ	contrainte à la rupture, MPa.
ϵ_e	déformation élastique
σ_e	contrainte élastique, MPa

Indices :

I	mode I de la rupture
0	initial

1. INTRODUCTION

Les structures aéronautiques, aérospatial et les structures marines sont souvent exposées à des conditions d'exploitation extrêmes, surcharge, fatigue et d'autres raisons en service ou à cause des défauts internes [1]. Ce type des structures peut subir des endommagements ou des microfissures locales [2]. L'endommagement qui découle est rarement singulier mais, il peut potentiellement avoir des conséquences néfastes sur le comportement mécanique de la structure en question [3]. Dans ce cas, la réparation des structures endommagées devient une problématique. Les techniques les plus répondues sont généralement la réparation des parties endommagées par des patchs en composites collés par film d'adhésif [4]. Il permet une prolongation importante de la durée de vie des structures endommagées [5,6]. Le présent travail s'inscrit dans le cadre de vérifier et de valider des travaux

de recherche cités dans littératures. L'objectif de cette étude en premier lieu, est de caractériser les propriétés mécaniques des plaques en aluminium selon la norme ISO3167 et de la résine par la norme ISO527. Nous avons fait en second lieu, la réalisation des spécimens en aluminium contient des défauts de longueurs différentes, et à l'aide de la méthode des éléments finis, on a déterminé, le facteur d'intensité de contrainte en mode (I) en fonction de la longueur de fissure.

2. METHODE EXPERIMENTALE POUR LA CARACETRISATION DES EPOROUVETTES

Une machine de traction est constituée d'un bâti portant une traverse mobile. Les dispositifs expérimentaux sont généralement asservis et peuvent être pilotés à vitesse de montée en charge, à charge constante, à vitesse de déformation constante, etc. selon ce qui peut être proposé par le système de pilotage.

Le travail expérimental a consisté en une série d'essais de traction statiques, et afin de caractériser le comportement mécanique d'aluminium, on a réalisé des essais de traction statiques sur des éprouvettes minces d'une épaisseur $e = 2$ mm, et épaisses d'une épaisseur $e = 5$ mm réalisées selon la norme ISO3167. Les résultats d'essais représentés sur la figure 1, sont des courbes contrainte-déformation pour des éprouvettes minces. Le tableau 1, présente les dimensions des éprouvettes minces en aluminium testées dans cette étude.

Vitesse	3mm/min		
	Numéro de l'éprouvette	d_0 (mm)	e (mm)
	1	10,78	2,14
	2	11,05	2,02
	3	10,98	2,00
	4	10,91	2,08
	5	10,90	2,01
	6	10,87	2,05
	7	10,70	2,05
	8	10,89	2,00

TABLEAU 1. Dimensions des éprouvettes minces en aluminium testées.

Les courbes de traction obtenues en rapportant la force à la section minimale instantanée S , pour raisonner en termes de contrainte vraie $\sigma = F/S$, et en rapportant l'allongement à la longueur instantanée pour raisonner en termes de déformation rationnelle $\varepsilon = \Delta l/l$. La contrainte σ , elle tient compte de la variation de section au cours de l'essai, et est égale à la charge rapportée à la section instantanée. La figure 2, présente les différents modes de ruptures les éprouvettes minces en aluminium sous chargement statique de traction.



FIGURE 1. Eprouvettes selon la norme ISO3167. FIGURE 2. Les éprouvettes minces endommagées après l'essai de traction.

3. RESULTATS

La figure 4, représente la courbe contrainte-déformation des éprouvettes en aluminium minces obtenue de l'essai de traction. L'évolution de la contrainte en fonction de la déformation laquelle montre une faible fluctuation entre les différentes éprouvettes ce qui traduit l'homogénéité du matériau élaboré. De l'allure de la courbe moyenne, nous constatons que la contrainte varie de manière linéaire (zone élastique) jusqu'à une valeur

proche de 80 MPa. avant de changer d'allure (allure parabolique de la zone plastique) jusqu'à ce qu'elle atteigne sa valeur maximale qui avoisine les 155MPa remarquée pour l'éprouvette N° 03.

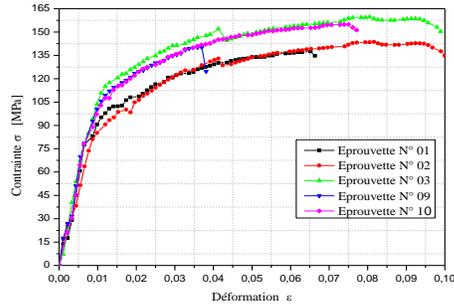


FIGURE 4. Courbe de traction (Contrainte-déformation) pour les éprouvettes mines en aluminium réalisées selon la norme ISO3167.

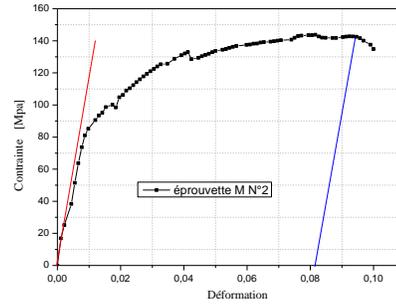


FIGURE 5. Courbe d'estimation de module d'Young obtenu dans éprouvette N°2 mince.

En utilisant les données des éprouvettes, on a cherché les paramètres mécaniques caractéristiques des éprouvettes en aluminium. En sélectionnant seulement les premiers points (35 points) de chaque courbe de la figure 5. On a pris un exemple de calcul pour l'éprouvette N°02, on a sélectionné les premiers points de la courbe jusqu'à 75 MPa, les points qui constituent le début de la zone linéaire, on obtient ainsi le démarrage de la partie élastique du matériau. La pente de cette droite correspond au module Young. Les valeurs estimées de module d'Young de la plaque en aluminium sont représentées dans le tableau 2.

Les éprouvettes minces

N° d'éprouvettes	1	2	3	9	10	Moy
ϵ_e	0,01	0,012	0,007	0,008	0,01	0,0094
σ_e	95,19	90,58	84,74	92,87	102,79	93,234
ϵ_r	0,055	0,081	0,08	0,029	0,065	0,062
σ_r	137,49	140,03	155,78	140,14	154,89	145,666
E	67,3	71,2	70,87	68,34	71,1	69,762

TABLEAUX 2. Caractéristiques mécaniques des éprouvettes normalisées minces en aluminium.

Le module d'Young varie entre 67.3-71.1 GPa pour une moyenne de 69.762 GPa.

Le choix des résines pour une application industrielle donnée exige une connaissance et une maîtrise de ses caractéristiques mécaniques. La caractérisation mécanique des résines repose sur l'étude de son comportement vis-à-vis des sollicitations extérieures qui engendrent des contraintes et des déformations. Des essais mécaniques permettant de déterminer les grandeurs physiques caractérisant le comportement mécanique des matériaux testés. L'objectif de cette partie de cette étude n'est donc pas de les étudier de manière exhaustive, mais de se donner les éléments de compréhension permettant de trouver pour une application particulière comme collage des patches de réparation en composite sur des plaques en aluminium fissurées considérée comme solution la plus adaptée.

La résine utilisée dans cette étude est une résine de type polyester ORTHOPHTALIC SIRESTER FSN0850 AMT / E / résistant à l'eau à Krasnoyarsk fournie par Sibérie composite. Pré-accélération résine thixotrope est pour la fabrication et la réparation des yachts, des bateaux, des bateaux (avec le registre de Lloyd); les caractéristiques de cette résine sont comme suit : traction ISO 527, contrainte de rupture : 60MPa, allongement à la rupture est de 2.1%, contrainte de rupture de 100MPa, module d'élasticité de 3900MPa, température d'essai 25C°.

L'éprouvette est généralement obtenue par moulage, pour ce faire on a effectué des éprouvettes réalisées selon la norme ISO 527. La figure 5, montre les éprouvettes en résine réalisées par moulage selon la norme ISO 527. Le tableau 3, présente les dimensions des éprouvettes en résine testées dans cette étude.

Vitesse	2 mm/ min	
Numéro de l'éprouvette	d ₀ (mm)	e (mm)
1	10,35	5,50
2	9,51	5,56
3	10,41	5,75
4	10,05	5,05
5	10,12	5,11
6	9,95	5,61
7	9,76	5,80
8	10,31	5,20

TABLEAU 3. Dimensions des éprouvettes en résine pour l'essai de traction.



FIGURE 5. Eprouvettes normalisées en résine avant l'essai de traction.

FIGURE 6. Eprouvettes normalisées en résine après l'essai de traction.

Les essais de traction ont été réalisés dans le but de caractériser le comportement mécanique en traction de la résine utilisée pour le collage deux substrats, de matériau différent (plaque en aluminium, et patch en fibre de carbone). Les résultats de ces essais sont représentés sur les courbes forces en fonction du déplacement (figure 7).

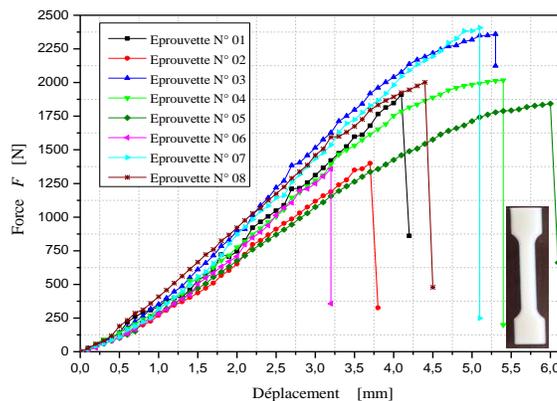


FIGURE 7. Courbes Force-Déplacement pour les éprouvettes en résine.

Le comportement mécanique en traction des résines est souvent non linéaire. La courbe force-déplacement est constituée de deux parties distinctes. La première correspond à une courbe non linéaire indique le comportement

de déformation plastique de l'éprouvette. La deuxième partie est caractérisée par la chute de la force où on observe la défaillance ou bien l'endommagement total de l'éprouvette comme montre la figure 6. Le tableau 4, illustre les valeurs force –déplacement de différentes éprouvettes étudié dans cette étude.

Les éprouvettes en résine

N° d'éprouvettes	01	02	03	04	05	06	07	08
F [N]	1910	1400	2359	2017	1843	1357	2408	2001
ΔL [mm]	4,1	3.7	5.3	5,4	6	4,1	5.1	4.4

TABLEAUX 4. Caractéristiques mécaniques de l'essai de traction des éprouvettes normalisées en résine

La force maximale de 2360 , est obtenue pour casser l'éprouvette N° 03, pour un allongement 5.3 mm. Pour l'ensemble des éprouvettes, la force moyenne de rupture est environ 1950 N pour ce type de résine qui a un comportement fragile.

4. MODÈLE NUMÉRIQUE PAR ELEMENT FINIS

Un modèle numérique a été effectué sur la base d'un modèle expérimental réalisé par **Emin Ergun** [7]. Selon la figure 8, une plaque en aluminium contenant une fissure centrale en mode I réparée asymétriquement par patch Carbone/époxyde a été modélisée pour estimer l'évolution de facteur d'intensité de contrainte sous des sollicitations statiques de traction.

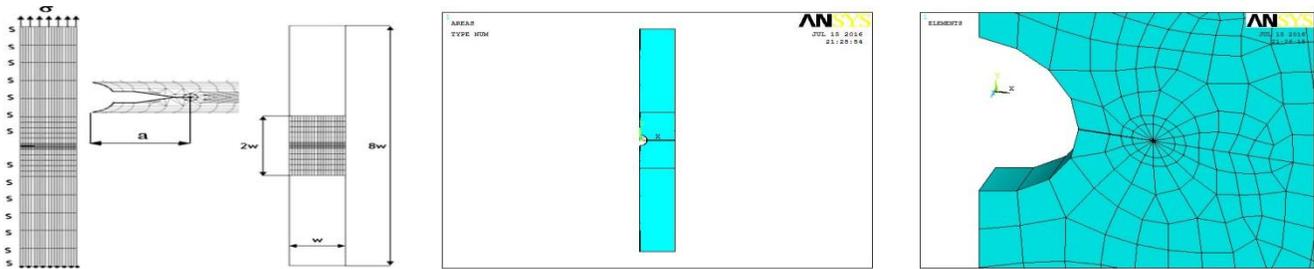


FIGURE 8. Modèle numérique d'une plaque en plaque fissurée non réparée.

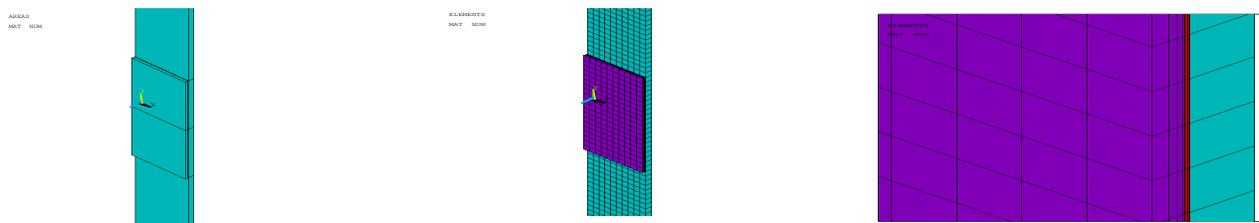


FIGURE 9. Modèle numérique d'une plaque en plaque fissurée réparée par patch en carbone/Epoxyde.

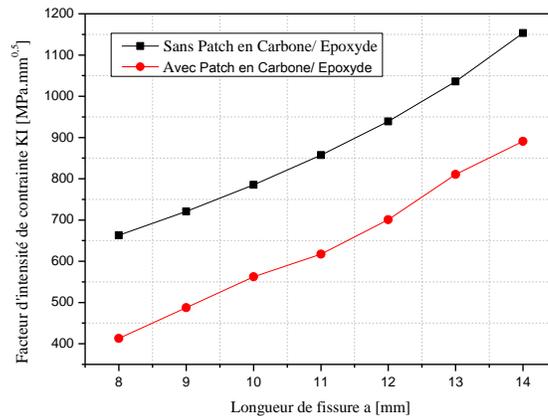


FIGURE 10. Evolution du facteur d'intensité de contrainte en mode I dans une plaque en aluminium fissurée avec et sans réparation par patch.

L'évolution du facteur d'intensité de contrainte en mode I dans une plaque en aluminium fissurée avec et sans réparation par patch est illustré dans la figure 10. On remarque une importante diminution dans les valeurs du K_I des plaques réparées par patch en Carbone/époxyde comparativement à la plaque non réparée ou le facteur d'intensité de contrainte à la pointe de fissure devient moins important. Cette diminution traduite par une rigidité supplémentaire a été ajoutée à la plaque fissurée par le patch en composite.

On peut dire que la réparation par patch en composite Carbone/époxyde a été excellente, en termes, d'efficacité de renforcement, d'efficacité des coûts et la durabilité.

5. CONCLUSIONS

Dans cette étude, plusieurs constatations sont faites. Dans la première partie, on a constaté, que le module d'Young des spécimens en aluminium est entre (71,2 et 70,74) GPa. et une contrainte à la rupture entre (155,78 et 159) GPa. Pour la résine testée dans cette étude à un comportement non linéaire traduit par une déformation plastique, la force à la rupture maximale trouvée elle est environ 2250 N, avec un allongement 0.5 mm. En second lieu on cherche le rôle bénéfique de la réparation par patchs composites sur la durée de vie des structures fissurées. L'emploi d'un patch en Carbone / Epoxyde assure une durée de vie supplémentaire traduite par une diminution remarquable du facteur d'intensité de contrainte K_I de la plaque par comparaison avec des spécimens non réparés.

REFERENCES

- [1] B. Chapuis, D. Osmond. Contrôle santé intégré par méthode ultrasonore des réparations composites collées sur des structures métalliques. *Laboratoire Ondes et Acoustique – ESPCI, Université Paris 7, CNRS UMR 7587. 2010.*
- [2] M.L. Pastor , X. Balandraud, M.Grediac, J.L. Robert. On the fatigue response of aluminium specimens reinforced with carbon–epoxy patches . *Composite Structures 83 237–246, 2008.*
- [3] A. Baker. Development of a Hard-Patch Approach for Scarf Repair of Composite Structure ». *Defense science and technology organization document control data. , 2006*
- [4] A. Baker, 2008. Structural health monitoring of a bonded Composite patch repair on a fatigue-Cracked F-111C Wing .
- [5] A. Baker, R. Francis, J. Rhys. Advances in the Bonded Composite Repair of Metallic Aircraft Structure ». *Volume 1. ELSEVIER.2002.*

- [7] H. Errouane, Z.Sereir, A.Chateauneuf. Numerical model for optimal design of composite patch repair of cracked aluminum plates under tension. *International Journal of Adhesion & Adhesives* 49.64–72. 2014.
- [6] E. Emin , T.G. Süleyman, T. Mzaffer. Fatigue and fracture analysis of aluminum plate with composite patches under the hygrothermal effect. *Composite Structures* 92.2622–2631. 2010.