

Список использованных источников

1. Ушаков Б. А. Атлас аэродинамических характеристик профилей крыльев // Б. А. Ушаков, П. П. Красильщиков, А. К. Волков, А. Н. Гржегоржевский/ – ЦАГИ, 1940. – 339 с.
2. Кашафутдинов С. Т. Атлас аэродинамических характеристик крыловых профилей. // С. Т. Кашафутдинов, В. Н. Лушин/ – Новосибирск 1994. – 80 с.
3. Броуде Б.Г. Воздухоплавательные летательные аппараты // Б. Г. Броуде/ – М.: Машиностроение 1976. –137 с.
4. Лемко О. Л. Аэродинамика и устойчивость летательных аппаратов схемы «Летающее крыло». Киев, НТУУ «КПИ» 2011. – 321 с. ISBN 9789666224142.
5. Лемко О. Л. Методика параметрических исследований расчетной модели первого приближения летательного аппарата с аэростатической поддержкой // О. Л. Лемко, И. В. Король /- Информационные системы, механика и управления Київ, НТУУ «КПИ» 2013 – 162 с.
6. Лемко О. Л. Електронне навчальне видання «Аеродинамічні характеристики транспортних літаків та їх розрахунок» // О. Л. Лемко / Київ: НТУУ «КПИ», 2012, 75 с. Режим доступу <http://library.kpi.ua:8080/handle/123456789/2215>.
7. Щербонос А. Г. Экспериментальное исследование крыла с генераторами вихрей // А. Г. Щербонос, Е. П. Ударцев/ – Харьков: ХАИ, 2009, с. 194-201.

УДК 629.7.015

А. Г. Казак, Р. В. Карнаушенко, О. П. Мариношенко

ІДЕНТИФІКАЦІЯ АЕРОДИНАМІЧНИХ КОЕФІЦІЄНТІВ МАТЕМАТИЧНОЇ МОДЕЛІ БОКОВОГО РУХУ ЛІТАЛЬНОГО АПАРАТУ

Вступ

Важливою вимогою при розробці автопілотів є забезпечення високих динамічних властивостей при істотній параметричній невизначеності. Адаптивне керування є одним з основних методів вирішення таких проблем як точне і швидко визначення поточних параметрів під час польоту.

Задачі керування літальним апаратом (ЛА) в широких діапазонах зміни кутів атаки, ковзання, кутових швидкостей потребують ідентифікації у широкому діапазоні, в якому сили та моменти є суттєво нелінійними фу-

нкціями від значної кількості параметрів і не допускають простої апроксимації [1].

Аеродинамічні коефіцієнти, залежать від параметрів польоту і в загальному випадку описуються таблично заданими нелінійними функціями, що містять від кількох сотень до кількох тисяч елементів. Інше, більш серйозне, обмеження полягає в тому, що сучасна аеродинаміка не гарантує високої точності параметрів моделі, одержуваної до початку льотних випробувань (ЛВ) [2].

У даній статті будуть поглиблені ідеї щодо створення прогнозуючого модуля [2] та визначення невідомих аеродинамічних похідних шляхом вирішення зворотної задачі керування [3].

Постановка задачі

Метою є розробка алгоритму адаптивної ідентифікації аеродинамічних коефіцієнтів бокового руху неманевреного ЛА та обґрунтування співвідношень для їх визначення й уточнення з можливістю прогнозування значень аеродинамічних коефіцієнтів на невеликих проміжках часу.

Недоліки лінеаризації рівнянь бокового руху літака

Повна система диференціальних рівнянь, що описує боковий рух літака (з урахуванням припущень для ізольованого бокового руху) має наступний вигляд [6]:

$$\begin{aligned} -mV\dot{\Psi} &= -P \sin \beta \cos \gamma_a + Y_a \sin \gamma_a + Z_a \cos \gamma_a; \\ J_x \dot{\omega}_x &= M_x; \quad J_y \dot{\omega}_y = M_y; \quad \dot{\Psi} = \omega_y \cos \gamma; \quad \dot{\gamma} = \omega_x; \\ \sin \beta &= \cos \gamma \sin(\psi - \Psi); \quad \cos \gamma_a = \cos \gamma; \\ \dot{Z}g &= -V \sin \Psi. \end{aligned} \quad (1)$$

Система рівнянь (1) є нелінійною, оскільки містить у своєму складі функціональні залежності для бокової сили, аеродинамічного моменту крену та аеродинамічного моменту ристання:

$$\begin{aligned} Z_a &= c_{za}(\beta, \delta_n) \frac{\rho V^2}{2} S; \\ M_x &= m_x(\beta, \omega_x, \omega_y, \delta_\beta, \delta_n) \frac{\rho V^2}{2} S \cdot l; \\ M_y &= m_y(\beta, \omega_x, \omega_y, \delta_\beta, \delta_n) \frac{\rho V^2}{2} S \cdot l. \end{aligned} \quad (2)$$

Аеродинамічні сили та моменти, які представлені у формулі (2), залежать від швидкості польоту та від густини повітря (напрямку через дода-

нок $\frac{\rho V^2}{2}$), і характеризуються своїми аеродинамічними коефіцієнтами, які у свою чергу не лінійно залежать від параметрів польоту (в основному від β , ω_x , ω_y , які у свою чергу теж залежать від висоти та швидкості польоту, а також від відхилень керма напрямку та елеронів. Для ілюстрації суттєвої нелінійності функціональної залежності аеродинамічних коефіцієнтів на рис. 1 представлена залежність аеродинамічного моменту ристання m_y від осової координати \bar{x} (місця знаходження літака вздовж осі трампліна) для різних кутів атаки α та кутів натікання зовнішнього потоку β [7].

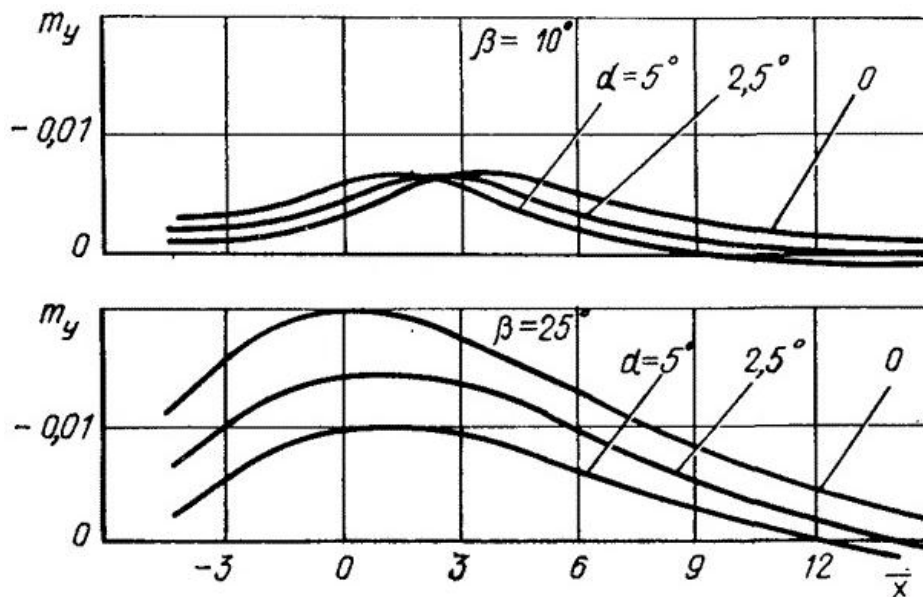


Рис. 1. Залежність аеродинамічного моменту ристання m_y від відносного положення літака вздовж осі трампліна \bar{x}

Зазвичай систему диференціальних рівнянь (1) спрощують за допомогою лінеаризації шляхом розкладу нелінійних функцій (залежностей аеродинамічних коефіцієнтів) у ряд Тейлора. Але при такому методі спрощення мають місце наступні суттєві обмеження.

Просторовий рух літака досить повно описується системою нелінійних диференціальних рівнянь 10...12 порядку. Окремі аеродинамічні коефіцієнти, які суттєво впливають на параметри руху літака, можуть мати похибки 30...50 відсотків, а іноді і більше [2].

Обмеження полягають у тому що при розкладі у ряд Тейлора нелінійних коефіцієнтів бокової сили $c_{za}(\beta, \delta_n)$, аеродинамічного моменту крену $m_x(\beta, \omega_x, \omega_y, \delta_y, \delta_n)$ та аеродинамічного моменту ристання $m_y(\beta, \omega_x, \omega_y, \delta_y, \delta_n)$ визначаються шляхом традиційних методів з використанням льотних випробувань (ЛВ) *дискретно*. Для певних значень ненульових кутів крену та ковзання, швидкості та висоти польоту (режим так званого програмного польоту) отримують певні дискретні значення коефі-

цієнтів розкладу у ряд Тейлора. Результат, отриманий у результаті процедури лінеаризації не описує з високою точністю зміну параметрів математичної моделі, а також через суттєву нелінійність зміни аеродинамічних коефіцієнтів дискретні значення цих параметрів не дають повної картини поведінки функціональної залежності цих коефіцієнтів.

Метод ідентифікації на основі синтезу адаптивної системи

Основна ідея методики полягає в наступному: синтезувати адаптивну систему, яка усуває неузгодженість між розрахованим значенням фазової координати \bar{X}_p , по якій проводиться ідентифікація, та значенням, яке взяте із запису ЛВ \bar{X}_n (рис. 2).

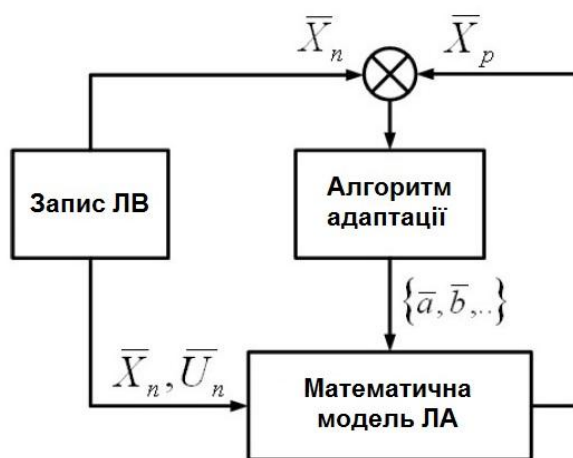


Рис. 2. Блок-схема методики ідентифікації аеродинамічних коефіцієнтів на основі синтезу адаптивної системи

Моделювання зміни в часі фазової координати ведеться на основі записів ЛВ інших фазових координат і математичної моделі ЛА. Однак, на відміну від класичної постановки завдання синтезу слідкуючої системи (у якій керована величина повинна слідкувати за невідомою функцією задавального впливу), в даному випадку знаходиться не закон керування, який вже є у вигляді запису відхилення рульових поверхонь \bar{U}_n , а керована величина – залежність для аеродинамічних коефіцієнтів \bar{a}, \bar{b}, \dots .

Після обробки записів зміни параметрів руху літака за запропонованим алгоритмом отримаємо значення аеродинамічних коефіцієнтів як функції часу для досить невеликих змін параметрів польоту літака та як функції від кутів, кутових швидкостей та відхилень рульових органів для зміни параметрів польоту у значних межах. Параметром у першому випадку є час, а саме рівняння - лінійна комбінація аргументів, від яких залежить той чи інший аеродинамічний коефіцієнт. У другому випадку параметрами є кути повороту літака, кутові швидкості, перевантаження та відхилення рульових поверхонь. Залежності аеродинамічних коефіцієнтів для другого випадку мають наступний вигляд:

$$C_z(\beta, \omega_y, \delta_{pn}, \delta_{el}, \delta_{int}) = C_z^\beta(\beta) + C_z^{\omega_y}(\omega_y) + C_z^{\delta_{pn}}(\delta_{pn}) + C_z^{\delta_{el}}(\delta_{el}) + C_z^{\delta_{int}}(\delta_{int});$$

$$m_x(\beta, \delta_{pn}, \delta_{el}, \delta_{int}, \bar{\omega}_x, \bar{\omega}_y) = m_x^\beta(\beta) + m_x^{\delta_{pn}}(\delta_{pn}) + m_x^{\delta_{el}}(\delta_{el}) + m_x^{\delta_{int}}(\delta_{int}) + \\ + m_x^{\bar{\omega}_x}(\bar{\omega}_x) + m_x^{\bar{\omega}_y}(\bar{\omega}_y);$$

$$m_y(\beta, \delta_{pn}, \delta_{el}, \delta_{int}, \bar{\omega}_x, \bar{\omega}_y) = m_y^\beta(\beta) + m_y^{\delta_{pn}}(\delta_{pn}) + m_y^{\delta_{el}}(\delta_{el}) + m_y^{\delta_{int}}(\delta_{int}) + \\ + m_y^{\bar{\omega}_x}(\bar{\omega}_x) + m_y^{\bar{\omega}_y}(\bar{\omega}_y).$$

Розглянемо застосування запропонованої вище ідеї для визначення (відновлення) параметрів бокового руху неманевреного літака без автоматичної системи поліпшення стійкості і керованості. Тобто розглянемо детальніше випадок невеликої зміни параметрів польоту.

На першому етапі необхідно уточнити структуру і параметри приводів керма напрямку та елеронів. Після цього уточнення можна приступати безпосередньо до ідентифікації аеродинамічних коефіцієнтів, що визначають бічний рух літака. Обчислюємо кут ковзання β :

$$\dot{\beta} = \frac{g}{V} n_z + \omega_y + \omega_x \sin \alpha + \frac{g}{V} \sin \gamma \quad (3)$$

Однак, потрібна корекція запису, яка виконується на основі якісного збігу кута ковзання, отриманого інтегруванням рівняння (3) і обчисленого за формулою:

$$\dot{\beta} = \frac{1}{C_z^\beta} \left(\frac{mgn_z}{qS} - C_z^{\delta_{pn}} \delta_{pn} - C_z^{\delta_{int}} \delta_{int} \right).$$

Константи C_z^β , $C_z^{\delta_{pn}}$ і $C_z^{\delta_{int}}$ - беруться безпосередньо із продувок. Таким чином уточнюються записи $\omega_x(t)$, $\omega_y(t)$ та відновлюється залежність $\beta(t)$. У формулах n_z - бокове перевантаження, δ_{pn} - кут відхилення керма напрямку, δ_{int} - кут відхилення інтерцепторів.

Відновлення коефіцієнта бічної сили $C_z = f(t)$ як функції від часу будемо здійснювати скориставшись записом бокового перевантаження й формулою:

$$C_z = \frac{mgn_z}{qS}.$$

Цю формулу отримаємо використовуючи вираз для бічного перевантаження (перевантаження - відношення суми векторів тяги та повної аеродинамічної сили до величини сили тяжіння). Вектор перевантаження характеризує маневреність літака, оскільки він враховує величину і напрям сил, змінюючи які можна керувати польотом.

Приймаємо за вихідну модель параметричне рівняння:

$$C_z(t) = C_z^\beta \beta(t) + C_z^{\omega_y} \omega_y(t) + C_z^{\delta_{pn}} \delta_{pn}(t) + C_z^{\delta_{el}} \delta_{el}(t) + C_z^{\delta_{int}} \delta_{int}(t). \quad (4)$$

Маючи записи $\beta(t)$, $V(t)$, $\omega_y(t)$, $\delta_{pn}(t)$, $\delta_{inn}(t)$ та $\delta_{el}(t)$ визначаємо за допомогою методу найменших квадратів (МНК) із виразу (4) значення коефіцієнтів C_z^β , $C_z^{\omega_y}$, $C_z^{\delta_{pn}}$, $C_z^{\delta_{el}}$, $C_z^{\delta_{inn}}$. За допомогою МНК мінімізуємо квадратичну функцію відхилень:

$$F(C_z^\beta, C_z^{\omega_y}, C_z^{\delta_{pn}}, C_z^{\delta_{el}}, C_z^{\delta_{inn}}) = \sum_{i=1}^n (y_i - \hat{y}_i)^2 \rightarrow \min,$$

де $y_i = C_z(t_i)$, $\hat{y}_i = C_z^\beta \beta(t_i) + C_z^{\omega_y} \omega_y(t_i) + C_z^{\delta_{pn}} \delta_{pn}(t_i) + C_z^{\delta_{el}} \delta_{el}(t_i) + C_z^{\delta_{inn}} \delta_{inn}(t_i)$.

З виразів часткових похідних визначаємо систему рівнянь для знаходження шуканих коефіцієнтів. Розглянемо як працює алгоритм на прикладі отримання рівняння (одного із системи) з похідної функції відхилень по C_z^β :

$$\begin{aligned} \frac{\partial F(C_z^\beta, C_z^{\omega_y}, C_z^{\delta_{pn}}, C_z^{\delta_{el}}, C_z^{\delta_{inn}})}{\partial C_z^\beta} &= -2 \sum_{i=1}^n (y_i - \hat{y}_i) \beta(t_i) = 0; \\ C_z^\beta \cdot \sum_{i=1}^n \beta^2(t_i) + C_z^{\omega_y} \sum_{i=1}^n \omega_y(t_i) \cdot \beta(t_i) + C_z^{\delta_{pn}} \sum_{i=1}^n \delta_{pn}(t_i) \cdot \beta(t_i) + \\ &+ C_z^{\delta_{el}} \sum_{i=1}^n \delta_{el}(t_i) \cdot \beta(t_i) + C_z^{\delta_{inn}} \sum_{i=1}^n \delta_{inn}(t_i) \cdot \beta(t_i) = \sum_{i=1}^n y_i \cdot \beta(t_i); \\ C_z^\beta \cdot \overline{\beta^2} + C_z^{\omega_y} \overline{(\omega_y(t_i) \cdot \beta(t_i))} + C_z^{\delta_{pn}} \overline{(\delta_{pn}(t_i) \cdot \beta(t_i))} + \\ &+ C_z^{\delta_{el}} \overline{(\delta_{el}(t_i) \cdot \beta(t_i))} + C_z^{\delta_{inn}} \overline{(\delta_{inn}(t_i) \cdot \beta(t_i))} = \overline{y_i \cdot \beta(t_i)}. \end{aligned}$$

Аналогічно отримаємо інші рівняння з невідомими коефіцієнтами, які утворюють систему п'яти рівнянь з п'ятьма невідомими.

Наступний етап відновлення параметрів бічного руху - визначення моментних характеристик літака. Щоб відновити аеродинамічні коефіцієнти, що визначають динаміку зміни крену та рискання літака, необхідно отримати залежності $m_x = f(t)$ та $m_y = f(t)$ (коефіцієнти поперечного моменту та моменту рискання відповідно) для кожного із записів ЛВ.

Кутовий рух крену і рискання ЛА описується наступною системою диференціальних рівнянь:

$$\begin{aligned} \dot{\omega}_x &= \frac{qSl}{I_x I_y - I_{xy}^2} (I_y m_x + I_{xy} m_y); \\ \dot{\omega}_y &= \frac{qSl}{I_x I_y - I_{xy}^2} (I_{xy} m_x + I_x m_y). \end{aligned} \quad (5)$$

де I_x , I_y , I_{xy} - відповідні моменти інерції літака, l - розмах крила.

Згідно методики, яка використовується необхідно синтезувати для системи слідкуючу систему, шуканими «керуваннями» якої є коефіцієнти

m_x и m_y . Цілями керування є виконання рівностей $\omega_{xp} - \omega_{xn} = 0$ та $\omega_{yp} - \omega_{yn} = 0$. Індеси p та n відповідно означають розрахункове та польотне (із записів ЛВ) значення кутової швидкості. Синтез слідкуючої системи виконаємо методом АКАР (метод аналітичного конструювання агрегованих регуляторів) проф. А. А. Колесникова [8]. Вибір саме цього методу обумовлений насамперед тим, що він дозволяє отримати закон керування у вигляді алгебраїчного рівняння. Синергетичні системи, синтезовані методом АКАР, володіють робастною стійкістю до параметричних збурень.

Базові положення методу АКАР: 1) формування розширеної системи диференціальних рівнянь, що відображає процеси відпрацювання впливів, які задаються, придушення збурень, оптимізацію, спостереження координат і т.д.; 2) формування таких "зовнішніх" сигналів керування, які забезпечують редукцію надлишкових ступенів свободи розширеної системи; 3) формування між "внутрішніми" координатами системи таких зв'язків, які забезпечують досягнення поставленої мети керування.

В результаті отримаємо наступні вирази для законів керування:

$$\begin{aligned} m_x &= \frac{1}{qSl} \left[\frac{I_{xy}}{T_2} (\omega_{yp} - \omega_{yn}) - \frac{I_x}{T_1} (\omega_{xp} - \omega_{xn}) \right], \\ m_y &= \frac{1}{qSl} \left[\frac{I_{xy}}{T_1} (\omega_{xp} - \omega_{xn}) - \frac{I_y}{T_2} (\omega_{yp} - \omega_{yn}) \right], \end{aligned} \quad (6)$$

де T_1 та T_2 – сталі часу.

Далі підставляємо (5) в диференціальні рівняння (6) і моделюючи отриману замкнуту систему, одержимо шукані залежності: $m_x = f(t)$ та $m_y = f(t)$. Вказані залежності можна представити у вигляді лінійних комбінацій:

$$\begin{aligned} m_x(t) &= m_x^\beta \beta(t) + m_x^{\delta_{pn}} \delta_{pn}(t) + m_x^{\delta_{el}} \delta_{el}(t) + m_x^{\delta_{el}^2} \delta_{el}^2(t) + \\ &+ m_x^{\delta_{el}^3} \delta_{el}^3(t) + m_x^{\delta_{im}} \delta_{im}(t) + m_x^{\bar{\omega}_x} \bar{\omega}_x(t) + m_x^{\bar{\omega}_y} \bar{\omega}_y(t); \end{aligned} \quad (7.1)$$

$$\begin{aligned} m_y(t) &= m_y^\beta \beta(t) + m_y^{\delta_{pn}} \delta_{pn}(t) + m_y^{\delta_{el}} \delta_{el}(t) + \\ &+ m_y^{\delta_{im}} \delta_{im}(t) + m_y^{\bar{\omega}_x} \bar{\omega}_x(t) + m_y^{\bar{\omega}_y} \bar{\omega}_y(t). \end{aligned} \quad (7.2)$$

Знову використовуючи МНК, обчислимо значення констант (аеродинамічних похідних), що входять в (7.1) та (7.2).

Запропонована методика дозволяє визначати уточнені значення аеродинамічних коефіцієнтів із записів ЛВ, так що після проведення ідентифікації збільшується ступінь збіжності перехідних процесів реального ЛА і його математичної моделі. На рис. 3 наведені перехідні процеси по кутовій швидкості обертання та боковому перевантаженню після відхилення елеронів. На графіках пунктирною лінією позначені результати моделювання

до ідентифікації, штрих пунктирною лінією - після. Суцільна лінія на малюнках – запис зміни параметрів польоту, взятий із ЛВ.

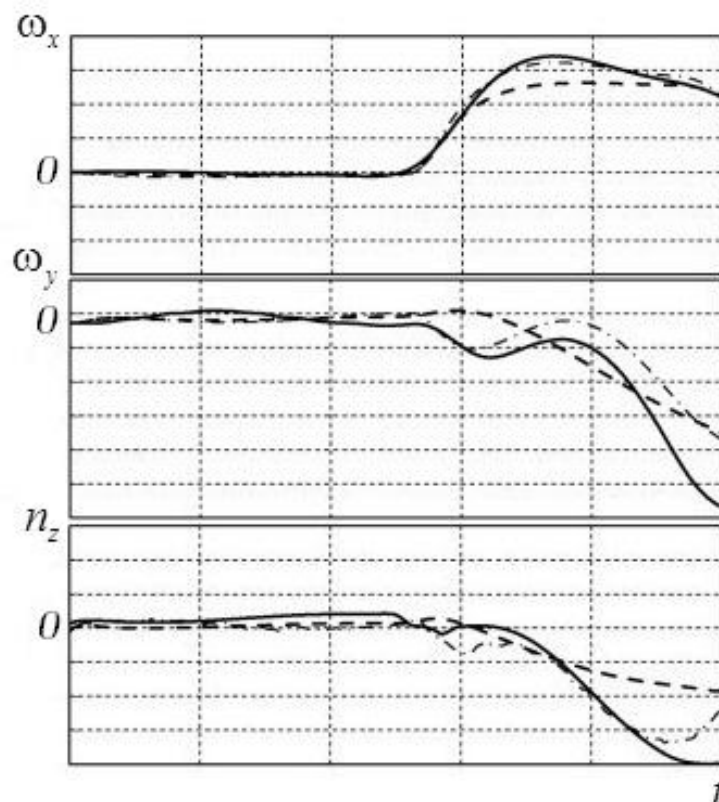


Рис. 3. Перехідні процеси по кутовій швидкості обертання та по боковому перевантаженню після відхилення елеронів (суцільна лінія – ЛВ, пунктирна лінія – до ідентифікації, штрих-пунктирна лінія – після ідентифікації)

Запропонований метод є основою для методу ідентифікації, суть якого – це знаходження аеродинамічних коефіцієнтів як функціональних залежностей від параметрів польоту. Цей метод уміщує в себе переваги методів поданих у джерелах [2]-[5], а тому є досконалішим.

Висновки

Розроблений метод адаптивної ідентифікації аеродинамічних коефіцієнтів на прикладі випадку зміни параметрів польоту у невеликих межах, дозволяє ефективніше, у порівнянні з традиційними методами ідентифікації (заснованих на лінеаризації), визначати аеродинамічні коефіцієнти із записів льотних випробувань. Після проведення ідентифікації збільшується ступінь збіжності перехідних процесів реального ЛА та його математичної моделі, підвищується адекватність математичної моделі руху ЛА щодо його реальних характеристик. Метод забезпечить скорочення необхідної кількості льотних випробувань вітчизняних ЛА та підвищення точності ідентифікації параметрів руху ЛА. Метод дасть можливість здійснення

прогнозування значень аеродинамічних похідних, про що буде іти мова у наступній статті авторів.

Список використаної літератури

1. *Красовский А. А.* Системы автоматического управления полетом и их аналитическое конструирование // А. А. Красовский / - М.: Наука, 1973. – 560 с.
2. *Корсун О. Н.* Прогнозирование параметров движения самолета на основе идентификации упрощенной линейной модели // О. Н. Корсун, Ю. Г. Веселов, С. П. Гулевич / Инженерное образование: – Вып. № 12 – МГТУ им. Н. Э. Баумана.
3. *Андриевский Б. Р.* Адаптивное управление летательным аппаратом с идентификацией на скользящих режимах // Б. Р. Андриевский, А. Л. Фрадков/ Сборник «Управление большими системами». – М.: ИПУ РАН. – 2009. – Вып. № 26 – с.113-145.
4. *Никитин А. И.* Методика идентификации параметров математической модели летательного аппарата на основе синтеза следящей системы // А. И. Никитин /Электронный журнал «Труды МАИ» – 2011. – Вып. № 45.
5. Maciej Lasek, Piotr Lichota. Aircraft dynamic model identification on the basis of flight data recorder registers. – Challenges of Modern Technology, The Institute of Aeronautics and Applied Mechanics – Foundation for Young Scientists. – 2013. – Vol. 4, no. 1. – p. 16-20.
6. *Гончаренко В. И.* Идентификация параметров движения летательных аппаратов на активном участке траектории с использованием дискретного вейвлет-преобразования // В. И. Гончаренко, А. А. Кобзарь, Д. С. Кучерявенко/ Электронный журнал «Труды МАИ» – 2011. – Вып. № 46.
7. *Асланян А. Э.* Системы автоматического управления полетом летательных аппаратов // А. Э. Асланян / – Ч. 1. – КВВАИУ – 1984. – 435 с.
8. *Павленко В. Ф.* Корабельные самолеты // В. Ф. Павленко / М.: Воениздат, 1990. — 320 с.
9. Современная прикладная теория управления: синергетический подход в теории управления. // Под ред. А. А. Колесникова. – Ч. II – Москва-Таганрог: Изд. ТРТУ – 2000 г. – 559 с.