

حداقل زمان مانور غلت حول بردار سرعت هواپیما

محسن بهرامی* و سید حسین ساداتی**

دانشکده مهندسی مکانیک، دانشگاه صنعتی امیرکبیر

پژوهشکده هواپیمایی مؤسسه آموزشی و تحقیقاتی صنایع دفاعی

(دریافت مقاله: ۷۸/۵/۶ - دریافت نسخه نهایی ۸۰/۴/۱۶)

چکیده - حداقل زمان مانور غلت حول بردار سرعت با در نظر گرفتن سطوح کنترل آیرودینامیکی و بردار تراست (به عنوان کنترلر) محاسبه شده است. مدل ریاضی برای حرکت هواپیما بیان شده است. شرایط لازم مرتبه اول برای بهینگی با استفاده از اصل حداقل پانتریانگن به کار رفته است. روش عددی مورد استفاده تکنیک پرتاب چند نقطه‌ای است. تخمینی از کاهش زمان مانور ناشی از کاربرد بردار تراست هواپیما به دست آمده است.

واژگان کلیدی: تکنیک پرتاب چند نقطه‌ای، حداقل زمان، کنترل بهینه، قابلیت مانور پذیری، مداومت^۱

Minimum-Time Roll Around the Velocity-Vector Maneuver of Aircraft

M. Bahrami and S. H. Sadati

Mechanical Engineering Department, Amir Kabir University of Technology

Aircraft Research Center, Defence Industry Education and Research Institute

ABSTRACT- *In this paper, some results are provided for minimum time roll about velocity vector maneuvering with thrust-vectoring and aerodynamic control in effect. The mathematical model for attitude motions of the aircraft is developed. First order necessary conditions for optimality using Pontryagin principle is applied, and the existence of an extreme family of solutions for the maneuver is shown. Multiple shooting method is used to obtain the numerical results. An estimate of maneuver time reduction resulting from thrust-vectoring is obtained.*

Keywords: *Multiple Shooting Method; Minimum time; Thrust-Vectoring; Maneuverability; Aerodynamics*

** - کارشناسی ارشد

* - دانشیار

کنترل‌های آیرودینامیکی	$\delta_a, \delta_e, \delta_f$	نرخ غلتش	P
کنترل‌های بردار تراست	$\delta_x, \delta_y, \delta_z$	نرخ پیچش	q
سطح مرجع	S	نرخ سمت	r
وتر متوسط آیرودینامیکی	\bar{C}	ضرایب ممان آیرودینامیکی	c_l, C_m, C_n
بازه بال	b	ممان اینرسی در جهات X, Y, Z	I_x, I_y, I_z
زاویه حمله	α	ممان ناشی از بردار تراست در جهات X, Y, Z	u_x, u_y, u_z
زاویه لغزش جانبی	β	ممان‌های ژيروسکوپی	L_{qr}, M_{rp}, N_{pq}
سرعت زاویه‌ای	ω	ممان‌های آیرودینامیکی ناشی از سطوح کنترل	L_c, M_c, N_c
زوایای اویلر	ψ, θ, ϕ	نرخ‌های دمپینگ	L_t, M_t, N_t
متغیر الحاقی	λ	ممان‌های ناشی از بردار تراست	$L_{zet}, M_{zet}, N_{zet}$
متغیرهای مداومت	$\varepsilon_c, \varepsilon_a, \varepsilon_\xi, \varepsilon_t, \varepsilon_q, \varepsilon_n,$ $\varepsilon_m, \varepsilon_l, \varepsilon_f$		

۱- مقدمه

طراحی هواپیماهای جنگی مدرن به ویژه هواپیماهای شکاری، فرایند پیچیده‌ای است که نیازمند به کارگیری رشته‌های علمی و فنی بسیاری را داشته و شامل مسائل گسترده‌ای است. یکی از این قابلیت‌ها، قابلیت مانورپذیری است که بسته به ماموریت هواپیما و ویژگی‌های خاص مورد استفاده آن می‌تواند تغییر کند و به تراست (یا توان موتور)، مسائل آیرودینامیکی و استحکام سازه ربط پیدا کند. قابلیت مانورپذیری هواپیما مشخصه‌ای است که امکان دستیابی به مقادیر لحظه‌ای ارتفاع، سرعت، ضریب بار، انجام مانور سریع مورد نیاز در پرواز را تعیین می‌کند.

تحلیل‌های مختلف نشان داده است که روند توسعه موشک و تکنولوژی رادار تاثیر عمیقی بر طراحی اجسام برتر هوایی دارد [۵]. به نظر می‌رسد که در نبرد هوایی نزدیک، هواپیمایی که قابلیت رسیدن به زاویه حمله (α) بالا را دارد قطعاً دارای برتری است [۱۴]. قابلیت مانورپذیری بالا را می‌توان ترکیبی از حرکت بعد از واماندگی^۲ و قابلیت اعمال نیروی مستقیم دانست. چالاکی^۳ هواپیما در انجام مانور تاکتیکی کنترل‌پذیر بعد از زاویه حمله حداکثر برا را بیان می‌کند [۶].

قدرت کنترل اضافی در ترکیبی از جریان جلوی بدنه و بردار تراست، می‌تواند هواپیما را به ناحیه PST برساند. با این

وجود در حال حاضر، ترجیح داده می‌شود که بردار تراست طوری تعبیه شود که از قدرت جلوبرندگی برای تولید ممان کنترل در زاویه حمله بالا استفاده شود، مخصوصاً در ناحیه بعد از واماندگی که با افزایش زاویه حمله تاثیرپذیری سطوح کنترل آیرودینامیکی سریعاً کاهش می‌یابد. بنابراین بردار تراست بایستی برای نگه داشتن کنترل هواپیما در زوایای حمله بالا ممان تولید کند. در زاویه حمله پایین نیز ممان جلوبرندگی می‌تواند به سطوح کنترل آیرودینامیکی کمک کند و به چالاکی هواپیما اضافه شود.

به منظور به دست آوردن برتری تاکتیکی در یک نبرد موقعیتی، مطلوب است که مانور نبرد در حداقل زمان صورت گیرد. برای استفاده مؤثرتر از هواپیما در حالت جنگی، خلبان نیاز دارد که تکنیک‌های مانور را از طریق بهینه به طور مؤثرتر انجام دهد.

مانورهای چرخشی جسم صلب اولین بار در زمینه سیستم‌های کنترل فضاپیماها مورد مطالعه قرار گرفتند. اتهانز و فالپ^۴ در سال ۱۹۶۶، کنترل سرعت زاویه‌ای در حالت‌های بهینه زمانی و سوخت را در مورد یک جسم صلب متقارن محوری بررسی کردند. استالفورد و هافمن، حداقل زمان بهینه را با در نظر گرفتن بردار تراست برای مانور نیم حلقه به دست آوردند. مانور مورد نظر فقط با در نظر گرفتن مدل طولی حرکت

هواپیما به دست آمده است [۱۲]. چندین مانور تاکتیکی در PST با استفاده از معادله‌های جرم متمرکز توسط ول [۱۴] حل شده‌اند. آقای پچتر و همکارانش [۱۵] قوانین کنترلی را با استفاده از کنترل بهینه LQR در مسئله غلت حول بردار سرعت به دست آورده‌اند. آقای چودهری و همکارانش [۳] حرکت‌های بهینه جسم صلب را با در نظر گرفتن سرعت‌های زاویه به دست آوردند.

مطالعه حاضر مربوط به حداقل زمان تغییر وضعیت بدنه برای هواپیمای جنگنده است. مدل ریاضی هواپیمای جنگنده شامل کنترل آیرودینامیکی و بردار تراست است که در قسمت دوم بیان می‌شود. در قسمت سوم، مسئله کنترل بهینه که از تاثیر فرمولها و یک مجموعه از شرایط لازم برای بهینگی با استفاده از اصل حداقل پونتریاگن صحبت می‌شود. در قسمت چهارم نتایج عددی و اکستریمالهای به دست آمده را مورد بررسی قرار می‌دهیم.

۲- مدل ریاضی

هواپیما و بیان تاثیر محیط بر آن دارای سیستم دینامیکی پیچیده‌ای است. با این وجود در هر تحلیل، ترکیبی از آگاهی قبلی و با تجربه موجود درباره مسئله می‌توان با ساده سازی دینامیک مربوط را بیان کرد. مطالعه حاضر مربوط به مانور در عدد ماخ پایین ($M \leq 0.4$) است. به تجربه ثابت شده است که تغییر جهت دادن سریع بدنه در عدد ماخ و فشار دینامیکی بالا به خاطر ایجاد شتاب زیاد، برای خلبان مطلوب نیست. بعضی از تحلیلها توسط شبیه سازی و تجربیات علمی نشان داده است که اگر هواپیما سریعاً از حالت پایدار در یک خط مستقیم پرواز به یک حالت خاص دیگری تغییر جهت بدهد، در حین مانور مرکز ثقل هواپیما از خط اصلی مسیر حرکت تغییر قابل توجهی نمی‌کند (تقریباً ۲ یا ۳ ثانیه).

در حقیقت ساده سازی مدل ریاضی هواپیما و پیرامون آن تاثیر چندانی بر دقت مدل ندارد. بنابراین با حذف حرکت انتقالی هواپیما، فقط حرکت دورانی هواپیما را تحلیل می‌کنیم.

بدینسان یک مدل ۳ درجه آزادی مناسب را مورد مطالعه قرار می‌دهیم. می‌توان تصور کرد که هواپیما در داخل تونل باد قرار دارد و با سرعت ثابت آزادانه حول محور گذرنده از مرکز ثقل می‌چرخد.

۲-۱- روابط سینماتیکی

مطابق تعریف زوایای α و β ماتریس انتقال از محور بدنه ثابت به مختصات محور باد با $L_{wb}(\alpha, \beta) = L_z(\beta).L_y(-\alpha)$ که L_z و L_y المانهای ماتریس تبدیل هستند (چرخش به ترتیب تنها حول محور y و z)، به دست می‌آیند.

$$L_y(-\alpha) = \begin{bmatrix} \cos \alpha & 0 & \sin \alpha \\ 0 & 1 & 0 \\ -\sin \alpha & 0 & \cos \alpha \end{bmatrix}$$

$$L_z(\beta) = \begin{bmatrix} \cos \beta & \sin \beta & 0 \\ -\sin \beta & \cos \beta & 0 \\ 0 & 0 & 1 \end{bmatrix}$$

بنابراین داریم:

$$L_{wb}(\alpha, \beta) = \begin{bmatrix} \cos \alpha \cdot \cos \beta & \sin \beta & \sin \alpha \cdot \cos \beta \\ -\cos \alpha \cdot \sin \beta & \cos \beta & -\sin \alpha \cdot \sin \beta \\ -\sin \alpha & 0 & \cos \alpha \end{bmatrix} \quad (1)$$

بردارهای واحد \hat{j}^b و \hat{k}^w را در جهت‌های y^b و z^w برای به دست آوردن سرعت زاویه‌ای L_b نسبت به L_w در جمله‌های زاویه‌های آیرودینامیکی را انتخاب می‌کنیم. سرعت زاویه‌ای (نسبی) برای محور ثابت نسبت به محور باد از معادله زیر به دست می‌آید

$$\bar{\omega}^{rel} = \bar{\omega}^b - \bar{\omega}^w = -\hat{k}^w \frac{d\beta}{dt} + \hat{j}^b \frac{d\alpha}{dt}$$

اگر هر کدام از بردارها در معادله (۳) را در سیستم محور باد بیان کنیم، خواهیم داشت [۴]:

$$L_{wb} \begin{bmatrix} p \\ q \\ r \end{bmatrix} - \begin{bmatrix} p_w \\ q_w \\ r_w \end{bmatrix} = - \begin{bmatrix} 0 \\ 0 \\ 1 \end{bmatrix} \frac{d\beta}{dt} + L_{wb} \begin{bmatrix} 0 \\ 1 \\ 0 \end{bmatrix} \frac{d\alpha}{dt}$$

$$I_y \frac{dq}{dt} = (I_z - I_x)rp + u_y(\delta_y) + \frac{\rho(h)V^2(M, h)}{2} s.c.c_m(\alpha, \beta, \delta_e^r, \delta_e^l, q, M, \dots)$$

$$I_z \frac{dr}{dt} = (I_x - I_y)pq + u_z(\delta_z) + \frac{\rho(h)V^2(M, h)}{2} s.b.c_n(\alpha, \beta, \delta_r^r, \delta_r^l, r, M, \dots)$$

(۵)

۲-۳- مدل آیرودینامیکی

نیروها و ممانهای آیرودینامیکی بر روی هواپیما به خاطر وابستگی به زوایای α و β و همچنین عدد ماخ، ارتفاع و انحرافهای سطوح کنترل، دارای توابع پیچیده‌ای هستند. به هر حال، تحلیل اطلاعات آیرودینامیکی در زوایای حمله بالا نشان می‌دهد که خیلی از این وابستگیها را می‌توان برای مسئله موجود صرف نظر کرد. برای مثال، مرکز ثقل هواپیما نسبت به مرکز آیرودینامیکی مرجع ناشی از جابه‌جایی و مصرف سوخت تغییر می‌کند. ولی جابه‌جاییها کوچک است و مرکز جرم تغییر ناچیزی می‌کند. بردار سرعت، ارتفاع، زاویه حمله و زاویه سرش جانبی هواپیما در طی مانور غلت حول بردار سرعت تغییر قابل توجهی نمی‌کند. اساساً حرکات آن قدر سریع‌اند که جابه‌جاییهای خطی مرکز هواپیما در مسیر اصلی کوچک است. فرض می‌کنیم که نیروهای آیرودینامیکی (نیروی بالابرنده، نیروی مقاوم و نیروی جانبی) تاثیری بر عامل ممان آیرودینامیکی کل هواپیما ندارد. از این گذشته، عدد ماخ و فشار دینامیکی را می‌توان در سراسر مانور ثابت فرض کرد [۱۵]. به دنبال ممان آیرودینامیکی و تاثیرپذیری سطوح کنترل را به صورت یک تابع نمایش می‌دهیم:

$$c_l \equiv c_l(\alpha, \beta, p, \Delta a) = c_l^0(\alpha, \beta) + c_l^{\xi}(\alpha, p) + c_l^c(\alpha, \Delta a)$$

$$c_m \equiv c_m(\alpha, \beta, q, \delta e) = c_m^0(\alpha, \beta) + c_m^{\xi}(\alpha, q) + c_m^c(\alpha, \delta e)$$

$$c_n \equiv c_n(\alpha, \beta, r, \delta r) = c_n^0(\alpha, \beta) + c_n^{\xi}(\alpha, r) + c_n^c(\alpha, \delta r)$$

(۶)

که c_i^0 ، c_i^{ξ} و c_i^c ($i \in [l, m, n]$) به ترتیب، نشانه‌های حالت جسم صلب (تمام سطوح کنترل در نقطه خشی)، نرخ دمپینگ و سهم

$$\begin{bmatrix} p_w \\ q_w \\ r_w \end{bmatrix} = L_{wb} \begin{bmatrix} p \\ q - \frac{d\alpha}{dt} \\ r \end{bmatrix} + \begin{bmatrix} 0 \\ 0 \\ 1 \end{bmatrix} \frac{d\beta}{dt} \quad (۳)$$

که $(p, q, r)^T = \omega^b b$ و r و q مولفه‌های از سرعت زاویه‌ای (اولیه) هواپیما ω^b در محور بدنه ثابت هستند (نرخ غلتش، نرخ پیچش و نرخ سمت) اساس فرضیات بر این است که بعد از عملیات لازم به یک مجموعه معادله‌های دیفرانسیل می‌رسیم که دینامیک حاکم حالت زوایای هواپیما را بیان می‌کند (معادله‌های سینماتیکی).

$$\frac{d\alpha}{dt} = q - (p \cos \alpha - r \sin \alpha). \text{tg} \beta$$

$$\frac{d\beta}{dt} = p \sin \alpha - r \cos \alpha \quad (۴)$$

$$\frac{d\mu}{dt} = p_w = (p \cos \alpha + r \sin \alpha). \frac{1}{\cos \beta}$$

۲-۲- روابط دینامیکی

معادله‌های دورانی اولر برای جسم صلب از مجموعه معادله‌های زیر به دست می‌آیند

$$\bar{M} = \dot{H} = \left. \frac{d\bar{H}}{dt} \right|_{XYZ} = \left. \frac{d\bar{H}}{dt} \right|_{xyz} + \bar{\omega} \times \bar{H} = I\dot{\omega}_b + \bar{\omega}_b \times I\bar{\omega}_b$$

$$\bar{H} = [I] \cdot \begin{bmatrix} p \\ q \\ r \end{bmatrix}$$

\bar{H} مومنتم زاویه‌ای حول مرکز ثقل و \bar{M} ممان کل حول مرکز جرم آن که شامل ممانهای آیرودینامیکی و ممان ناشی از تراست و وزن است. فرض می‌کنیم که ممان اینرسی در طی مانور ثابت است و همچنین هواپیما به صورت متقارن است، با قرار دادن ممانها در معادله‌ها و با ساده‌سازی، به معادله‌های دورانی اولر به صورت زیر خواهیم رسید

$$I_x \frac{dp}{dt} = (I_y - I_z)qr + u_x(\delta_x) + \frac{\rho(h)V^2(M, h)}{2} s.b.c_l(\alpha, \beta, \delta_a^r, \delta_a^l, p, M, \dots)$$

$$\begin{aligned}
H = & 1 + \lambda_\alpha [Q - (P \cos \alpha + R \sin \alpha) \operatorname{tg} \beta] + \\
& \lambda_\beta [P \sin \alpha - R \cos \alpha] + \\
& \lambda_\mu \left[(P \cos \alpha + R \sin \alpha) \frac{1}{\cos \beta} \right] + \\
& \lambda_P [J_x QR + \varepsilon_t J_{sx} a_x \delta_x + \varepsilon_q J_{sx} B_s c_1(\alpha, \beta, p, \delta a)] + \\
& \lambda_Q [J_y PR + \varepsilon_t J_{sy} a_y \delta_y + \varepsilon_q J_{sy} C_s c_m(\alpha, \beta, q, \delta e)] + \\
& \lambda_R [J_z PQ + \varepsilon_t J_{sz} a_z \delta_z + \varepsilon_q J_{sz} B_s c_n(\alpha, \beta, r, \delta r)]
\end{aligned} \quad (12)$$

علائم انتخاب شده را به صورت زیر تعریف می‌کنیم

$$B_s = 1/2V^2 S_b / u_y, C_s = 1/2V^2 S_C / u_y$$

$$J_x = \frac{I_y - I_z}{I_x}, J_{sx} = \frac{I_y}{I_x}, a_x = \frac{u_x}{u_y}$$

$$J_y = \frac{I_z - I_x}{I_y}, J_{sy} = \frac{I_y}{I_y}, a_y = \frac{u_y}{u_y}$$

$$J_z = \frac{I_x - I_y}{I_z}, J_{sz} = \frac{I_z}{I_y}, a_z = \frac{u_z}{u_y}$$

کنترل بردارهای تراست δx ، δy و δz با قید زیر مرتبط است

$$|\delta x|^2 + |\delta y|^2 + |\delta z|^2 \leq 1 \quad (13)$$

معادله هامیلتونین داده شده در معادله (12) می‌بایستی برای قید کنترل معادله (13) کمینه شود تا جوابی برای مسئله به دست آید.

$$\delta_j = \frac{-\operatorname{sgn}(\lambda_i) |\lambda_i J_{sj} a_j|}{\left[|\lambda_P J_{sx} a_x|^2 + |\lambda_Q J_{sy} a_y|^2 + |\lambda_R J_{sz} a_z|^2 \right]^{1/2}} \quad i=P, Q, R, \quad j=x, y, z \quad (14)$$

در نتیجه کنترل‌های اکسترمال بردار تراست (برای حداقل کردن هامیلتونین) از معادله زیر حساب می‌شوند [1]

$$\begin{aligned}
\delta_x &= -\frac{\lambda_P J_{sx} a_x}{D} \\
\delta_y &= -\frac{\lambda_Q J_{sy} a_y}{D} \\
\delta_z &= -\frac{\lambda_R J_{sz} a_z}{D}
\end{aligned} \quad (15)$$

که در آن

$$D = \left[(\lambda_P J_{sx} a_x)^2 + (\lambda_Q J_{sy} a_y)^2 + (\lambda_R J_{sz} a_z)^2 \right]^{1/2}$$

مطابق اصل حداقل‌یابی، کنترل‌های بهینه بایستی هامیلتونین را حداقل سازند. شرایط به کار رفته در مسئله حداقل زمان،

سطوح کنترل آیرودینامیکی مطابق ضرایب ممان آیرودینامیکی هستند [16].

۳- شرایط مرزی و تابع هزینه مسئله

ما می‌خواهیم سیستم را از وضعیت اولیه به یک وضعیت نهایی هدایت کنیم در حالی که زمان حداقل شود. در این وضعیت ما یک مانور را ملاحظه می‌کنیم که با معادله‌های زیر مشخص می‌شود.

معادله‌های وضعیت

وضعیت اولیه

$$\begin{aligned}
X_0 &= [\alpha(t_0), \beta(t_0), \mu(t_0), P(t_0), Q(t_0), R(t_0)] \\
&= (\alpha_0, \beta_0, \mu_0, 0, 0, 0)^T
\end{aligned} \quad (7)$$

وضعیت نهایی

$$\begin{aligned}
X_f &= [\alpha(t_f), \beta(t_f), \mu(t_f), P(t_f), Q(t_f), R(t_f)] \\
&= (\alpha_f, \beta_f, \mu_f, 0, 0, 0)^T
\end{aligned} \quad (8)$$

که تابع انتقال سیستم

$$\dot{X}(t) = a(x(t), u(t))$$

از یک وضعیت اولیه اختیاری X_0 به یک وضعیت X_f با حداقل کردن تابع هزینه زیر است

$$J(u) = \int_{t_0}^{t_f} [x(t), u(t)] dt = \int_{t_0}^{t_f} 1 dt = t_f - t_0 \quad (9)$$

که این روش، تعیین قانون کنترل بهینه با استفاده از اصل حداقل‌یابی پونتریاگن است. متغیرهای الحاقی (ضرایب لاگرانژ) $\lambda = (\lambda_\alpha, \lambda_\beta, \lambda_\mu, \lambda_P, \lambda_Q, \lambda_R)^T$ با یک مجموعه معادله‌های

دیفرانسیلی به دست می‌آیند که شامل معادله‌های زیرند

$$\frac{d\lambda_v}{dt} = -\frac{\partial H}{\partial v}, \quad v = \alpha, \beta, \mu, P, Q, R \quad (10)$$

که

$$H = H(\lambda, x, u) = \lambda^0 f^0 + \sum_v \lambda_v \dot{v}(x, u) \quad (11)$$

هامیلتونین سیستم است [2].

فرض می‌کنیم که مسئله در حالت عادی است ($\lambda^0 = +1 > 0$)

هامیلتونین سیستم صریح و به صورت زیر است

سطوح کنترل آیرودینامیکی به طور خطی و مستقل در سیستم دینامیکی ظاهر می‌شوند، اول بایستی تابع سویچ را که توسط ترکیبات کنترل بیان می‌شوند تعریف کنیم

$$S_i = \frac{\partial H^c}{\partial u_i}, u_i = (\delta_a, \delta_e, \delta_r)$$

$$S_{\delta_a} = \frac{\partial H^c}{\partial \delta_a} = \lambda_P \left[\varepsilon_q \varepsilon_a J_{sx} \beta_s \frac{\partial C^c I(\alpha, \delta_a)}{\partial \delta_a} \right]$$

$$S_{\delta_e} = \frac{\partial H^c}{\partial \delta_e} = \lambda_Q \left[\varepsilon_q \varepsilon_e J_{sy} C_s \frac{\partial C^c m(\alpha, \delta_e)}{\partial \delta_e} \right]$$

$$S_{\delta_r} = \frac{\partial H^c}{\partial \delta_r} = \lambda_R \left[\varepsilon_q \varepsilon_r J_{sz} \beta_s \frac{\partial C^c n(\alpha, \delta_r)}{\partial \delta_r} \right]$$

وقتی که متغیرهای الحاقی P, Q, R مساوی صفر نیستند حالت بهینگی توسط اصل حداقل پونتریاگن حاصل می‌شود

$$\delta_a = -\text{sign} \left[\varepsilon_q \varepsilon_a \lambda_P J_{sx} \beta_s \frac{\partial C^c I(\alpha, \delta_a)}{\partial \delta_a} \right]$$

$$\delta_e = -\text{sign} \left[\varepsilon_q \varepsilon_e \lambda_Q J_{sy} C_s \frac{\partial C^c m(\alpha, \delta_e)}{\partial \delta_e} \right]$$

$$\delta_r = -\text{sign} \left[\varepsilon_q \varepsilon_r \lambda_R J_{sz} \beta_s \frac{\partial C^c n(\alpha, \delta_r)}{\partial \delta_r} \right] \quad (16)$$

نقاطی که متغیرهای الحاقی $\lambda_P, \lambda_Q, \lambda_R$ (ترانسورسالیته) صفرند را نقاط سویچ می‌نامند که نشانه تغییر علامت دادن (کلید زدن) هستند. در این صورت نقاط کنترلی $\delta_a, \delta_e, \delta_r$ با سویچ از حداقل به حداکثر و یا به طور معکوس رابطه دارند. با توجه به مسئله حاضر که در آن زمان نهایی t_f آزاد است زمان نهایی را می‌توان به صورت یک متغیر اضافی در مسئله با تبدیلی به شکل زیر در نظر گرفت [10]

$$t = t_f \xi$$

$$d/d\xi = t_f d/dt$$

که معادله‌های دستگاهی با متغیر مستقل ξ با دامنه $0 \leq \xi \leq 1$ تبدیل می‌شوند. به علاوه، معادله دیفرانسیل

$$\frac{d}{d\xi} t_f = 0 \quad (17)$$

به سیستم اضافه می‌شود. از آنجایی که t_f زمان نهایی، آزاد است و تابع هامیلتونین به طور صریح وابسته به زمان نیست پس بایستی این تابع در طول

مسیر بهینه مقدار زیر را داشته باشد (شرایط ترانسورسالیته) [2]

$$H^* = H(t_f) = 0 \quad (18)$$

برای حل عددی، ما ساختار سویچ را فرض می‌کنیم (یعنی تعداد و موقعیت نسبی بنگ - بنگ در هر لحظه از زمان) و با معرفی یک مجهول جدید (18)، زمان $T = t_f - t_0$ و تعداد نقاط سویچ، مجموعه شرایط لازم برای بهینه سازی به سوی یک مسئله عددی با مقدار مرزی چندنقطه‌ای هدایت می‌شود.

۴- نتایج عددی

نتایج از حل اکسترمال مانور غلت حول بردار سرعت و یا وضعیت‌های ابتدایی و انتهای $x_0 = (\alpha_0, 0, 0, 0, 0, 0)^T$ و $x_f = (\alpha_f, 0, 90, 0, 0, 0)^T$ با $\alpha_0 = \alpha_f = 30$ معلوم برای هواپیمای F18 به دست آمده است.

از آنجایی که پیچیدگی معادله‌ها اجازه نمی‌دهند تا بتوان آنها را به طریق تحلیلی حل کرد، ناگزیریم از حل عددی استفاده کنیم. برای این منظور از روش پرتاب کردن چندنقطه‌ای بهره گرفتیم. در این روش در زمان t_0 (t_f) شرط مرزی مجهول حدس زده می‌شود و معادله‌ها با استفاده از روش اختلاف پیشرونده (یا پسرونده) حل می‌شوند و در آخر مقدار شرط مرزی انتهایی با مقدار به دست آمده مقایسه می‌شود.

ایده کلی روش، کاهش مسئله مقدار مرزی به یک رشته از مسائل با مقدار اولیه است [13]. در این روش، مقادیر

$$Z_j = y(x_j), \quad j=1, \dots, m$$

از حل دقیق $y(x)$ در یک مسئله با مقدار مرزی

$$\dot{y}(x) = f(x, y), r(y(a), y(b)) = 0 \quad (19)$$

در چند نقطه که لازم است (بسته به کاربر آن) ثابت باشد

$$a = x_1 < x_2 < \dots < x_m = b$$

توسط تکرار در هر لحظه حساب می‌شوند. اطلاعات اولیه برای متغیرهای y در دامنه‌های x_j می‌بایست علاوه بر نقاط سویچ $k=1, \dots, s$ حدس زده شود. Z_j را برای بردارهای $y(x_j)$ و τ به ازای $\tau = (\tau_1, \dots, \tau_s)^T$ به عنوان فرض اولیه انتخاب می‌کنیم.

فرض می‌کنیم که $y=(x, x_j, z_j)=(y(x, x_j, z_j), \tau)^2$ نشان دهنده جواب مسئله مقدار اولیه معادله (۱۹) در دامنه $[x_j, x_{j+1}]$ باشد. سپس یک مسیر $y(x)$ و نقاط سویچ τ_k جوابی از مسئله مقدار مرزی چندنقطه‌ای است اگر و فقط اگر بردار $z=(z_1, \dots, z_{m-1})^T$ ریشه‌ای از تابع $F(z)=0$ باشد. در اینجا مؤلفه‌های F شامل پیوستگی یا شرایط تطابق^۵

$$F_j(z_1, \dots, z_{m-1}) = y(x_{j+1}, x_j, z_j) - z_{j+1}, \quad 1 \leq j \leq m-2 \quad (20)$$

است.

ریشه‌ای از دستگاه معادله‌های غیرخطی بالا توسط روش اصلاح شده نیوتن حل می‌شود. روش اصلاح شده نیوتن برای استفاده در این روش به صورت زیر توصیف می‌شود: تخمین ماتریس ژاکوبین توسط دیفرانسیل‌گیری عددی یا تقریب پرویدن به دست می‌آید. در اینجا اساس روش نیوتن بر روی استراتژی تخفیف استوار است. در هر تکرار نیوتن، حل سیستم معادله‌های خطی توسط ماتریسهای جداشده هوز هولدر حل می‌شود.

$$z_{\text{new}} = z_{\text{old}} + \lambda \cdot \Delta z \quad (21)$$

محاسبه تصحیح نیوتن Δz توسط

$$M \cdot \Delta z = -F(z) \quad (22)$$

صورت می‌گیرد که M ماتریس ژاکوبین و $\lambda \in [0, 1]$ علامت پارامتر تخفیف به منظور همگرایی در تمام حالتها است. چون مسائل کنترل بهینه به حدس اولیه حساس‌اند، پرتاب چندنقطه‌ای می‌تواند با زیردامنه بیشتر (برای این کار ۳۵ زیردامنه) این حساسیت را کاهش دهد. نتیجه‌گیری از NMPBVP برای حل، بی‌نهایت مشکل است. آنها نیاز به یک تخمین ناشناخته خوب از $\lambda(0)$ و T و موقعیت نقاط سویچ دارند. در تحقیقات از روش مداومت استفاده می‌شود، لذا از معادله‌های ساده‌تر برای حل مسائل پیچیده استفاده می‌شود.

ابتدا نقاط اکسترمال برای مانور غلت حول بردار سرعت پیدا می‌شوند. مدل مورد نظر با پارامتر $\varepsilon_q=0$ متناظر است. علاوه بر این اکسترمالها با افزایش تدریجی از صفر تا ۱ و با میرایی

کامل ($\varepsilon_q=1$) و بدون هیچ گونه قدرت کنترل آیرودینامیکی ($\varepsilon_c=0$) به دست می‌آیند. سپس تاثیر سطوح کنترل آیرودینامیکی با افزایش ε_c از صفر تا ۱ محاسبه می‌شود. این عمل طی مراحل کمی انجام می‌شود، زیرا تخمین نسبتاً خوبی از موقعیت و ساختار سویچ برای روشهای عددی مورد استفاده در حل NMPBVP مورد نیاز است. سرانجام پارامتر ε_i بردار تراست به تدریج از ۱ به صفر کاهش می‌یابد و نتایج برای یک هواپیمای بدون بردار تراست به دست می‌آید.

اساس روش مداومت این است که جواب یک مسئله خاص را می‌توان به عنوان حدس اولیه خوبی برای یک NMPBVP جدید در نظر گرفت، به طوری که با مقدار قبلی به اندازه یک اختلاف جزئی در پارامترهای مدل یا شرایط مرزی فوق دارند [۱۶].

۴-۱- تشریح اکسترمالها

جزئیات اکسترمالهای ویژه به دست آمده در شکل‌های (۱) تا (۱۲) ارائه شده‌اند. این مانور به طوری انجام می‌شود که عملاً α را ثابت نگه داشته و زاویه لغزش جانبی را به صفر نزدیک می‌کنیم. برای مقادیر کوچک α ، این کار می‌تواند با انحراف کامل انجام شود، در حالی که غلتش و تنظیم الویتور برای ثابت نگه داشتن α و صفر کردن β لازم است.

همان طوری که در شکل‌های (۱) و (۳) دیده می‌شود، هواپیما در ابتدای مسیر خودش تاب پایین^۶، سپس در انتهای مسیر مانور تاب بالا^۷ می‌کند. همان طوری که انتظار داشتیم، غلتها و سمتها^۸ در همه زمانها در جهت مثبت‌اند. شکل (۲) وضعیت هواپیما را در هر لحظه از زمان برحسب جمله‌های استاندارد زوایای اوایلر (حالت هواپیما در این جمله‌ها راحت‌تر دیده می‌شوند) را نشان می‌دهد. متغیرهای الحاقی λ_p ، λ_Q و λ_R که پاسخهایی برای تعیین کانتورهای اکسترمال (برای به دست آوردن کنترلها) هستند، در شکل (۴) نشان داده شده‌اند. کنترلهای آیرودینامیکی و بردار تراست را در شکل‌های (۵) و (۶) می‌توان دید. طبیعت اصلی این مانور این است که هواپیما

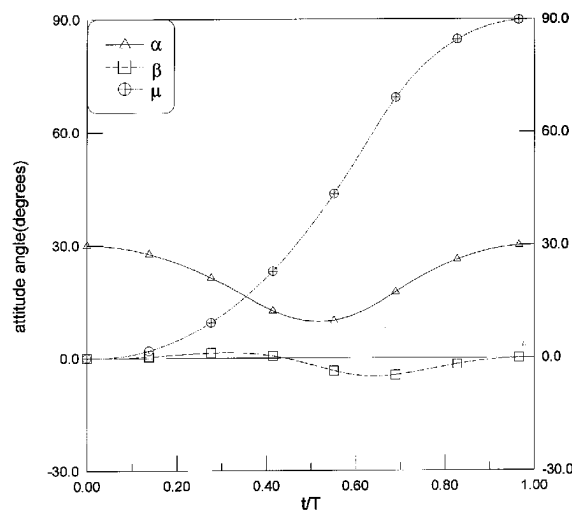
تاب پایین و بالا می‌کند. زیرا که این مانور قدرت تاب زیادی از الویتور و سیستم بردار تراست می‌گیرد و علاوه بر آن در زوایای حمله پایین، ایلورانها دارای قدرت بیشتری هستند. مقدار نسبی قدرت هواپیما برای غلت، تاب و سمت در شکل‌های (۷)، (۹) و (۱۱) دیده می‌شوند. همچنین توزیع ممان تراست، ممانهای آیرودینامیکی و ممانهای ژيروسکوپی، معادله‌های (۵)، در آن بیان شده است. طبیعت جالب توجه اکسترمال به دست آمده، این است که در بیشتر زمانها در سراسر مانور، مومنتم ژيروسکوپی تمایل به حمایت از گشتاورهای تولید شده از بردار تراست و سطوح کنترل آیرودینامیکی دارد. هر چند، جمله ژيروسکوپی L_{qr} در کانال غلت ناچیز است، ولی در کانال تاب M_{pq} مقدار بزرگی است و جمله ژيروسکوپی N_{pq} در کانال سمت در طی مسیر مانور بر دیگر ترکیبات غالب است و کاملاً به صورت حمایت‌کننده عمل می‌کند. این یک خصوصیت عالی و مطلوب است و ما می‌توانیم فکر کنیم که ممان ژيروسکوپی یک حامی اضافی برای کنترلهاست که با تاثیرپذیری بیشتری زمان مانور را بهبود می‌بخشد. این چنین رفتار حمایتی جمله‌های ژيروسکوپی نتیجه خصوصیات خانواده اکسترمال حرکت است.

توزیع مجزای جمله‌های آیرودینامیکی در شکل‌های (۸)، (۱۰) و (۱۲) دیده می‌شوند، معادله‌های (۵). این مانور از تاثیر دایهدرال سود زیادی نخواهد برد، زاویه لغزش جانبی در حدود

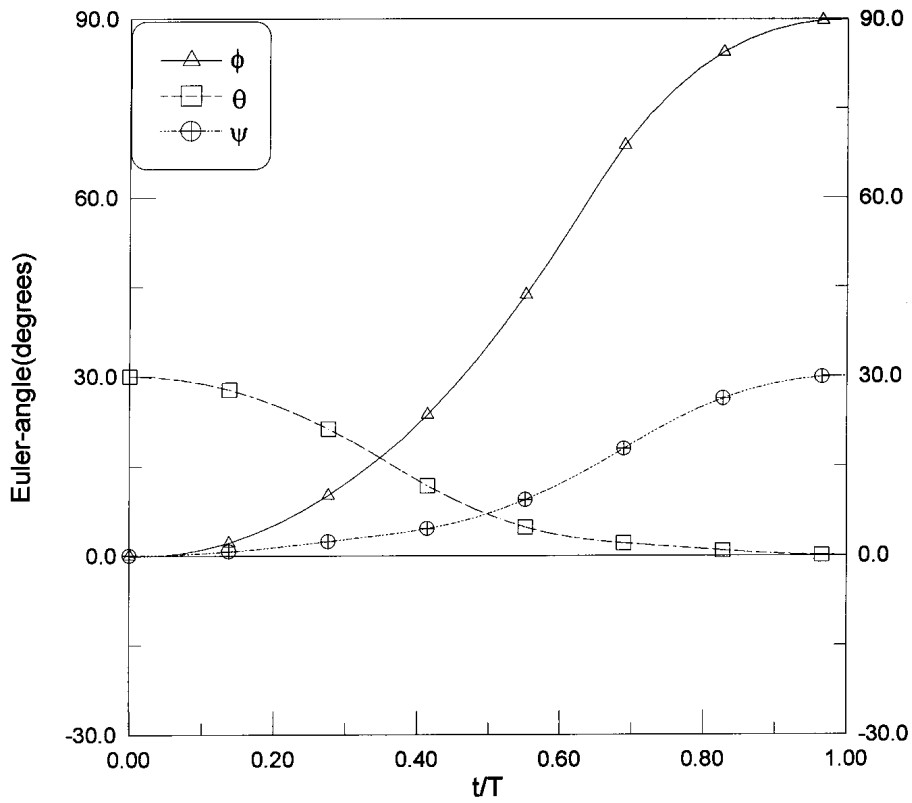
۴،۹۴۲- درجه باقی می‌ماند که این البته یک خصوصیت عالی و مطلوب است، زیرا β بالاتر به معنی شتابهای زیاد جانبی است که برای خلبان قابل قبول نیست. تاثیر دایهدرال به نظر می‌رسد که نقش حمایت‌کننده‌ای فقط در بین زمانهای $0/4$ تا $0/6$ دارد، شکل (۸).

از ماهیت مجزای نرخ دمپینگهای I_x ، M_x و N_x می‌توان نتیجه گرفت که این نرخها از عمل کنترل آیرودینامیکی و بردار تراست در قسمت نرخ افزایش شتاب مسیر مخالفت کرده و در قسمت نرخ کاهش شتاب حمایت می‌کنند. بنابراین نرخ دمپینگ، قسمت شتاب مسیر را به تاخیر می‌اندازد. به هر حال تاثیر کل نرخ دمپینگ روی زمان مانور نسبتاً کم است. اگر نرخ دمپینگ به طور فیزیکی وجود نداشت زمان مانور فقط تقریباً $0/64$ درصدی از زمان نهایی سریعتر انجام می‌گیرد.

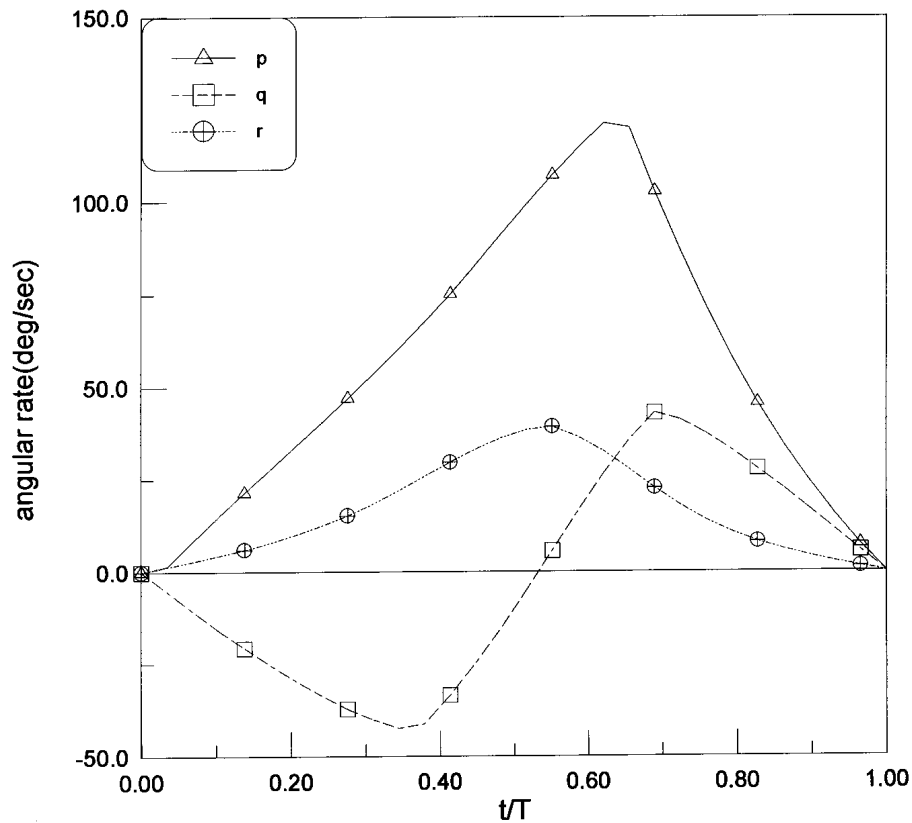
خصوصیات حرکت در این خانواده کمک می‌کند که سطوح کنترل آیرودینامیکی تاثیرپذیری بیشتری به خصوص در زاویه حمله پایین (در مرکز مسیر) داشته باشد. ایلوران، قدرت کنترل بیشتری را در قدرت کنترل کمتری (توسط طراحی) دارد. شکل (۱۳) زمان مانور را نشان می‌دهد. خط پایینی با یک مجموعه از پارامترهای اسمی هواپیما مطابقت دارد، در حالی که خط بالا به یک هواپیمای بدون کنترل بردار تراست مطابقت دارد. از این شکل به راحتی می‌توان بهبود زمان مانور



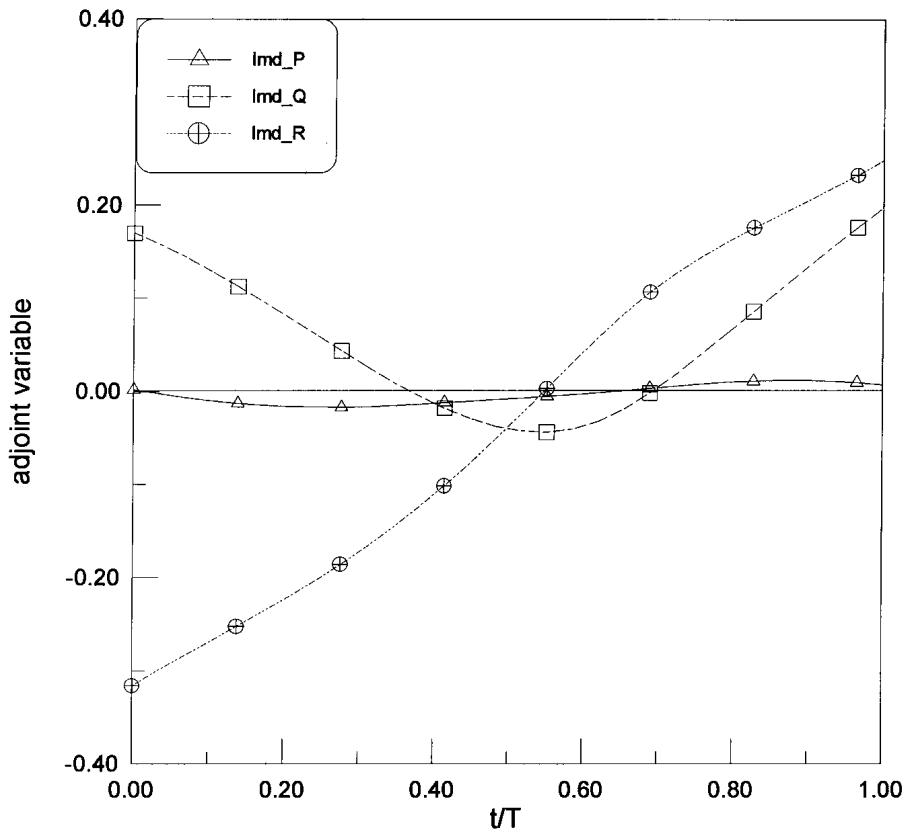
شکل ۱- زوایای α ، β و μ



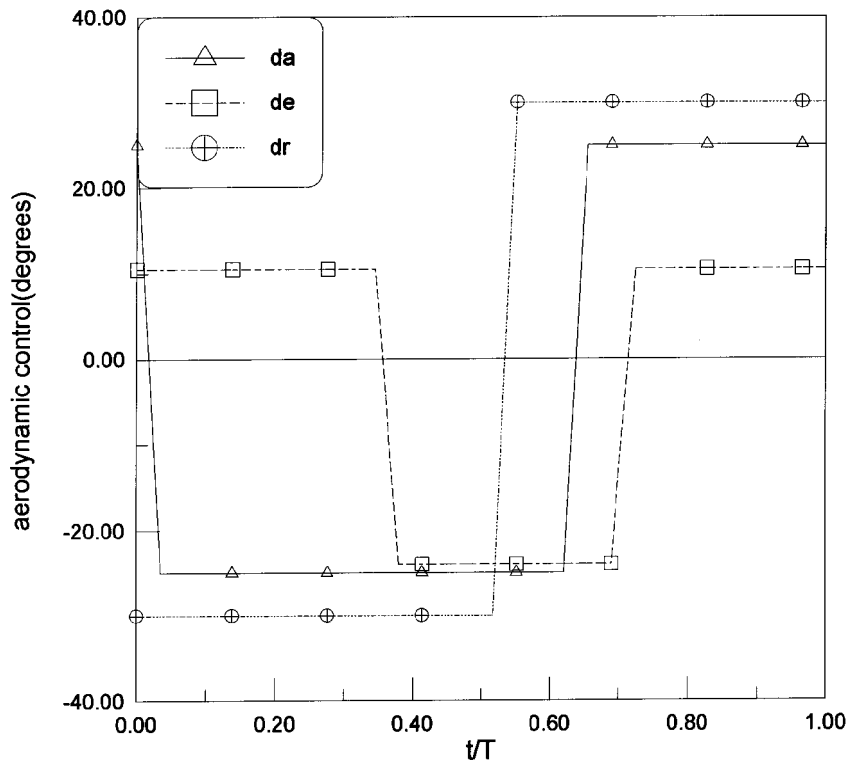
شکل ۲- زوایای ϕ ، θ و ψ



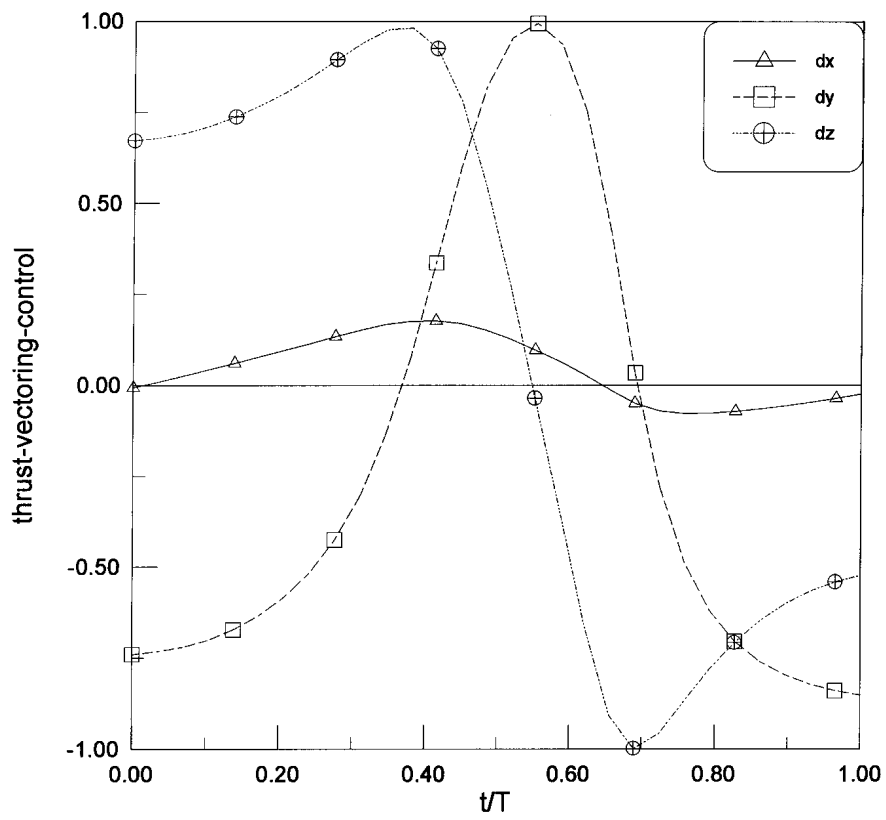
شکل ۳- نرخ زوایای (غلت، تاب و سمت)



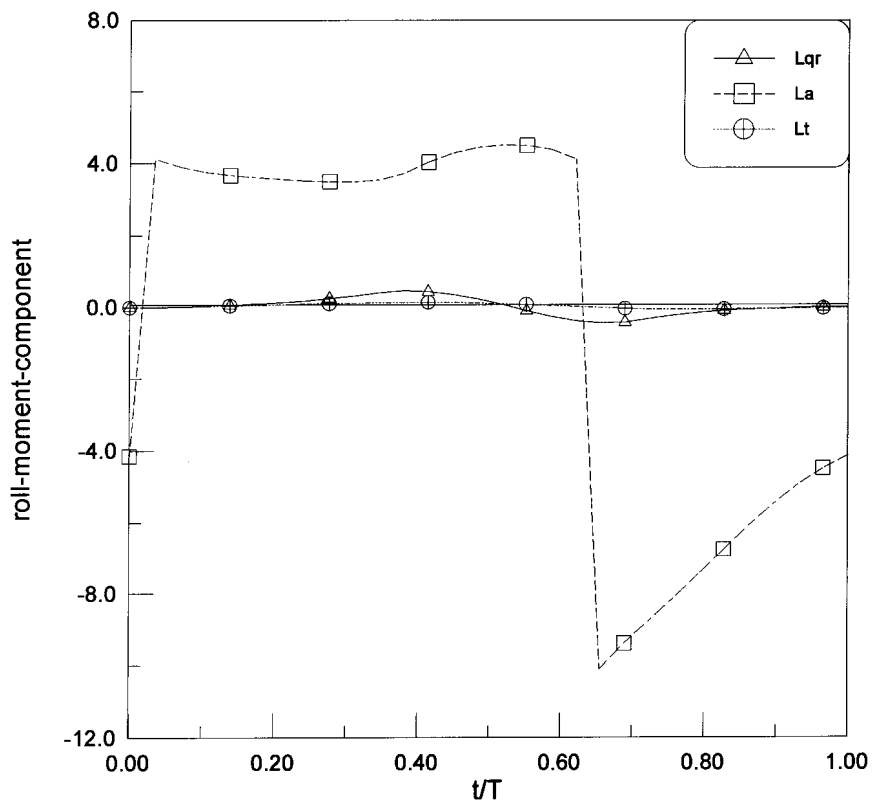
شکل ۴- متغیرهای الحاقی نرخ زاویه‌ای



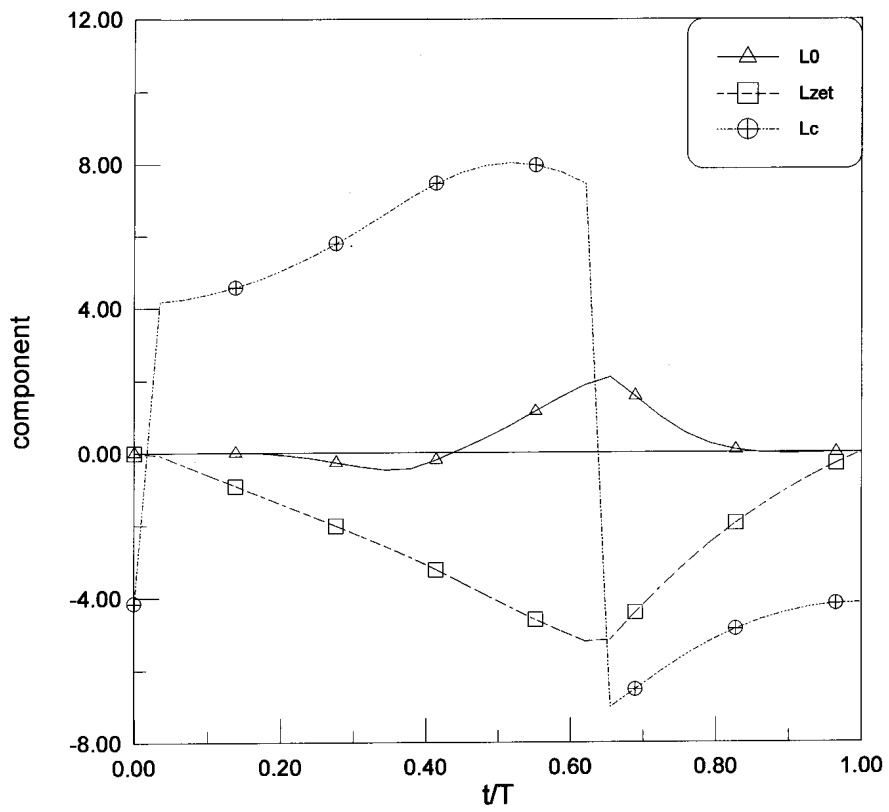
شکل ۵- کنترل‌های آیرودینامیکی



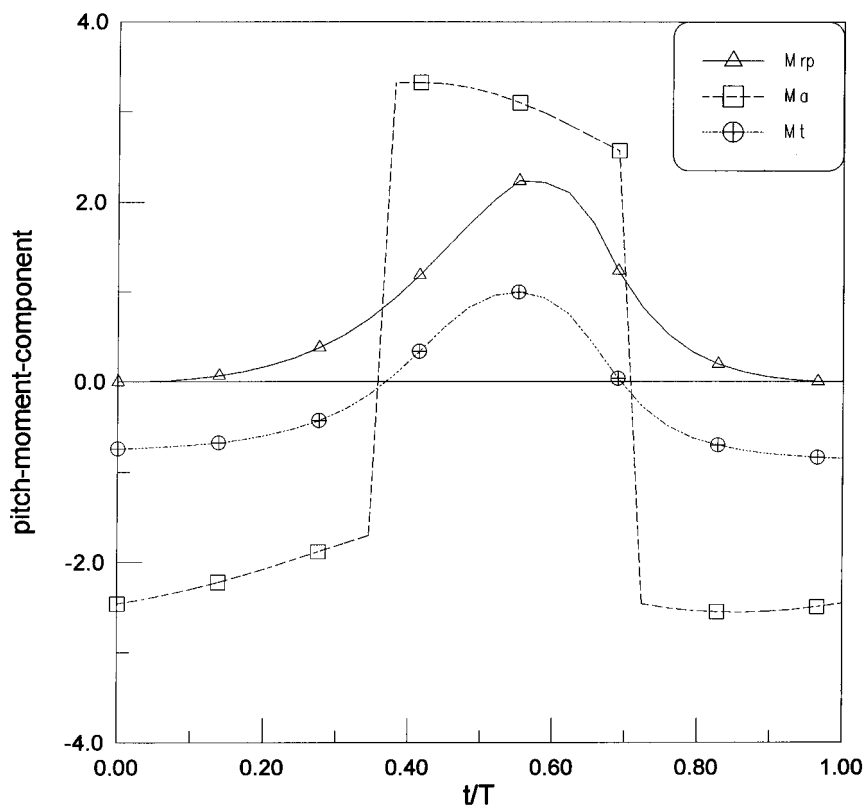
شکل ۶- کنترل‌های بردار تراست



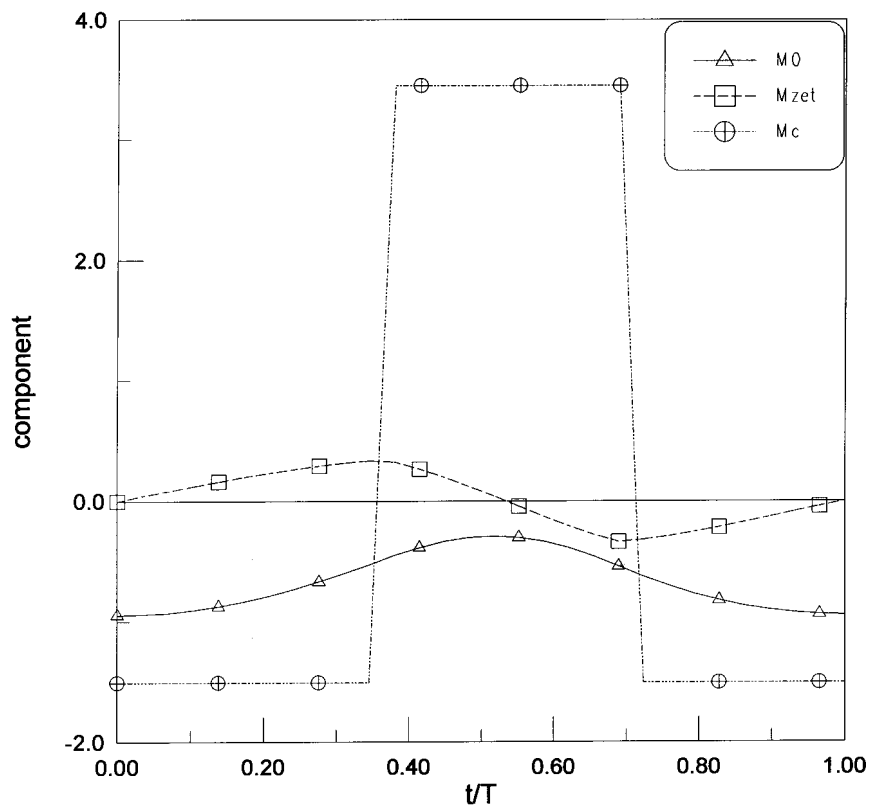
شکل ۷- مؤلفه‌های دینامیکی غلت



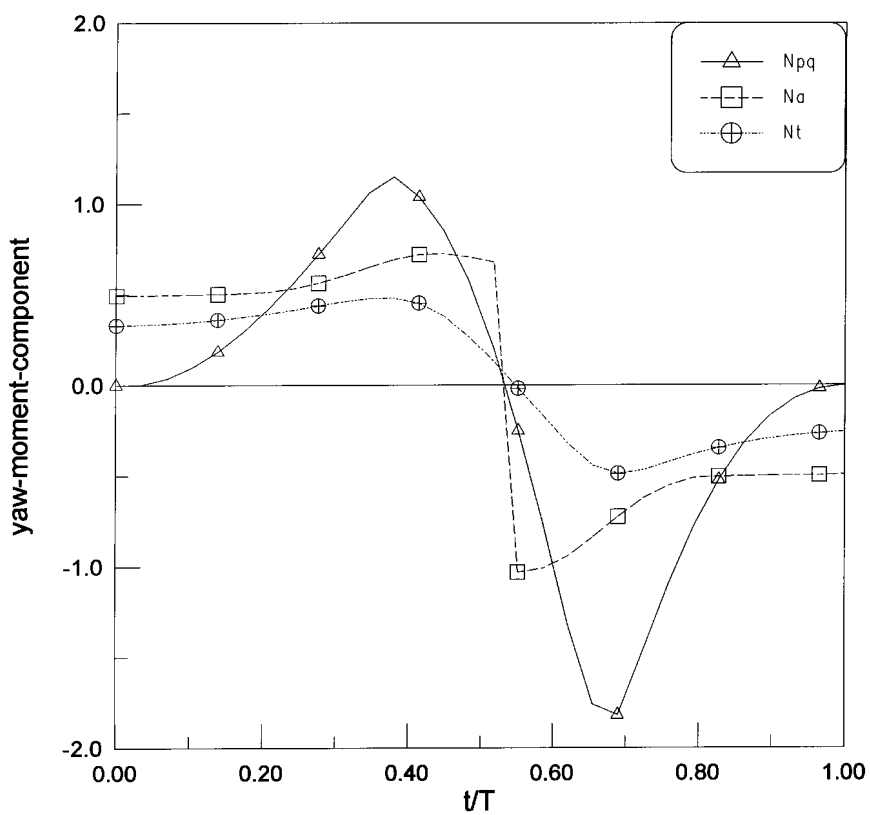
شکل ۸- مولفه‌های آیرودینامیکی غلت



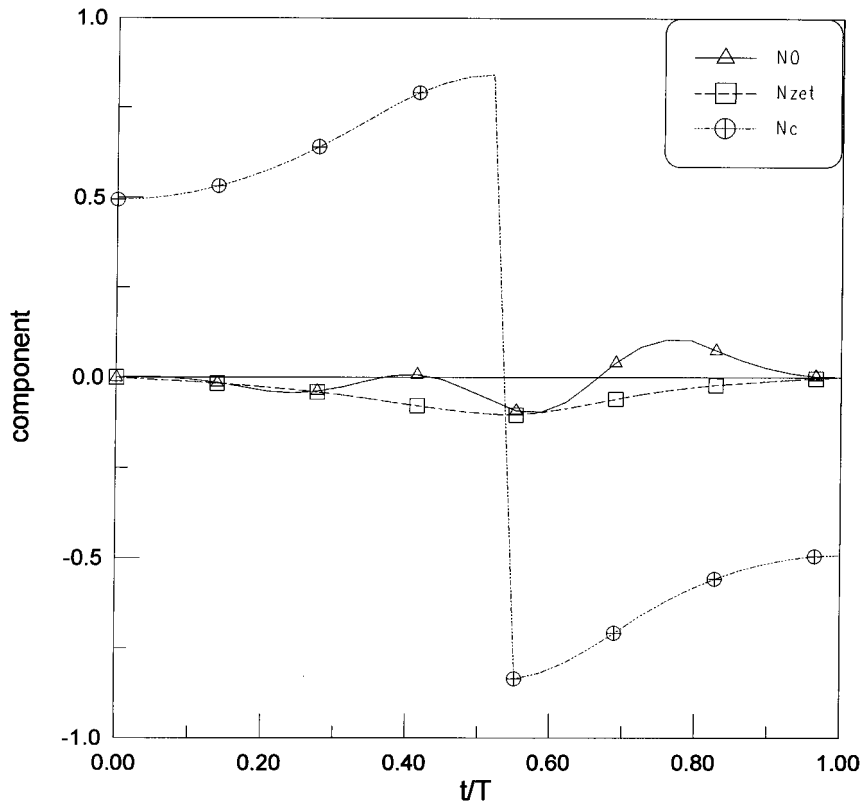
شکل ۹- مولفه‌های دینامیکی تاب



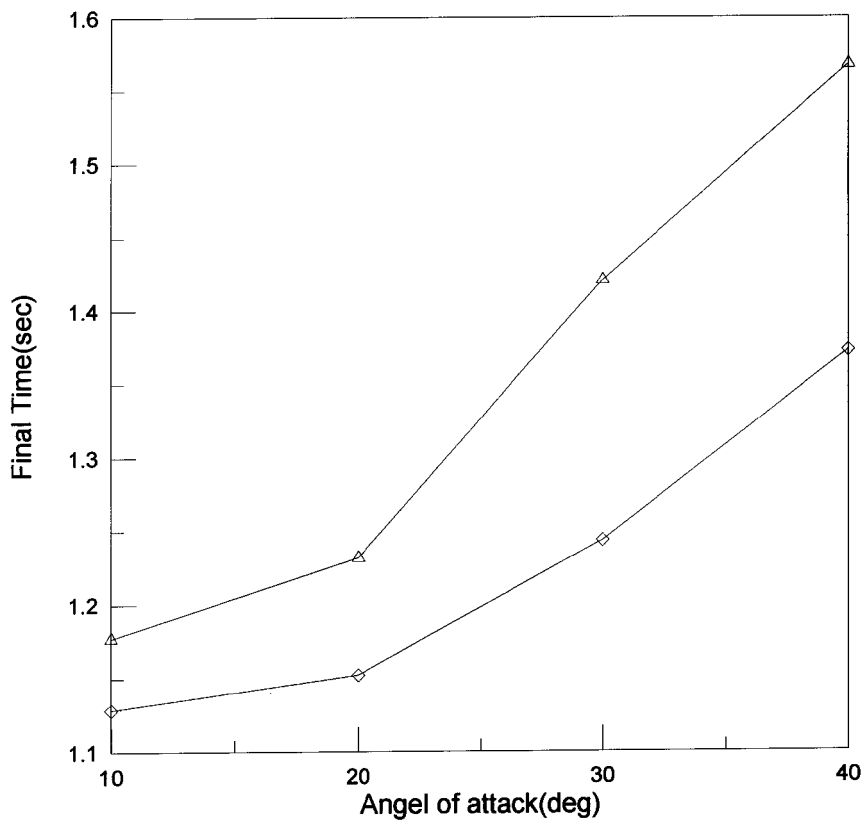
شکل ۱۰- مولفه‌های آیرودینامیکی تاب



شکل ۱۱- مولفه‌های دینامیکی سمت



شکل ۱۲- مولفه‌های آیرودینامیکی سمت



شکل ۱۳- زمان نهایی در مقابل زاویه حمله

غلت حول بردار سرعت را به خاطر اضافه شدن بردار تراست تخمین زد.

نتایج، طرح می‌تواند در مورد تغییر قدرت بردار تراست برای کنترل هواپیما تصمیم لازم را بگیرد.

با بررسی این خانواده از اکسترمال معلوم می‌شود که در طی مانور، دایهدرال تاثیر ناچیزی دارد. این ناشی از طبیعت شرایط مرزی در ابتدا و انتهای مسیر است که زاویه لغزش جانبی را کوچک نگه می‌دارد. بدین ترتیب، دایهدرال ممان غلت ناچیزی تولید کرده است. با مطالعات انجام شده مشاهده می‌شود که توسط حرکت هواپیما (تاب پایین و کاهش زاویه حمله) زمان مانور را می‌توان بهتر کرد. ابزار و روش مورد استفاده در این مقاله می‌تواند نقطه شروع یک مدل ۶ درجه آزادی برای مانور تاکتیکی پیچیده (زوایای حمله بالا) مسئله کنترل بهینه به کار برده شود.

نتیجه گیری

در این تحقیق، قانون کنترل بهینه توسط اصل حداقل پانتریان را برای مدل سه درجه آزادی با کنترل‌های آیرودینامیکی و بردار تراست به کار برده شده است. قدرت کنترل سیستم بردار تراست پارامتری است که روی عملکرد سیستم تاثیر گذاشته و در مطالعات مربوطه بایستی بررسی شود. نتایج به دست آمده اهمیت افزودن کنترل بردار تراست هواپیما با کاستن زمان مانور در حدود ۵ تا ۱۵ درصد را نشان می‌دهد. توسط تغییر مقدار بردار تراست در جهات مختلف و تحلیل

واژه نامه

- | | | |
|---------------|--------------------|-------------|
| 1. homotopy | 4. Athans and Falp | 7. pitch up |
| 2. post stall | 5. matching | 8. yaws |
| 3. PST | 6. pitch down | |

مراجع

1. Bilimaria, K. D., and Bong wie, "Time-Optimal Three-Axis Reorientation of a Rigid Spacecraft," *Journal of Guidance and Dynamics*, Vol. 16, No. 3, pp. 446-453, 1993.
2. Bryson, A. E., and Ho, Y. C., *Applied Optimal Control*, Hemisphere, Washington D.C.
3. Chowdhry, R. Y., and Cliff, "Optimal Rigid Motions part 1&2," *Journal of Optimization Theory and Applications*, Vol. 70, No. 2.
4. Etkin, B., *Dynamic of Atmospheric Flight*, Wiley, Newyork, pp. 104-230, 1972.
5. Herbst, W. B., "Dynamics of Air Combat," *Journal of Aircraft*, Vol. 20, No. 7, pp. 594-598, 1983.
6. Herbst, W. B., "Futher Futher Technologies," *Journal of Aircraft*, Vol. 17, No. 8, pp. 561-566, Aug 1980.
7. Keller, H. B., "Numerical Solution of Two Point Boundary Value Problems," J. W. Arrowsmith, Ltd., Bristol 3, England, 1976.
8. Kirk, D. E., *Optimization Control Theory An Introduction*, Prentice-Hall, Englewood Cliffs, NJ.
9. Maurer, H., "Numerical Solution of Singular Control Problems Using Multiple Shooting Techniques," *Journal of Optimization Theory and Applications*, Vol. 18, No 2, pp. 153-159, 1990.
10. Oberle, H. J., "Numerical Computation of Singular Control Functions in Trajectory Optimization Problems," *Journal of Guidance and Dynamics*, Vol. 13, No. 1, pp. 153-159, 1990.
11. Oberle, H. J., "Numerical Computation of Singular Control Problems with Application to Optimal Heating and Cooling by Solar Energy," *Applied Mathematics and Optimization*, pp. 297-314, 1979.
12. Stalford, H. L., and Hoffman, Eric, "Thrust Vectoring Effect on Time-Optimal 90 Degrees Angle of Attack Pitch up Maneuvers of a High Alpha Fighter Aircraft," *Proceeding of the AIAA Guidance, Navigation and Control Coference*, Washington, D.C., pp. 840-846, 1989.
13. Stoer, J., and Bulirsch, R., *Introduction to Numerical Analysis*, Springer-Verlag, 1992.
14. Well, K. H., Faber, B., and Berger, E., "Optimization of Tactical Aircraft Manaeuvers Utilizing High Angle of Attack," *Journal of Guidance and Dynamics*, Vol. 5, No.2, pp. 131-137, 1983.
15. Pachter, M., and Chandler, P. R., "Maneuvering Flight Control," *Journal of Guidance and Dynamics*, Vol. 21, No. 21, pp. 368-374, 1998.
۱۶. ساداتی، س. ح.، "بهینه‌سازی زمان مانور جهت‌یابی مجدد هواپیما"، پروژه کارشناسی ارشد، دانشکده مهندسی هوافضا، دانشگاه صنعتی امیرکبیر، بهمن ۱۳۷۷.

