

طراحی قانون هدایت تناسبی-انتگرالی با استفاده از ملاک دایره

ایمان محمدزمان^۱، حمیدرضا مومنی^۲

^۱ دانشجوی دکتری مهندسی برق، دانشگاه تربیت مدرس، mohammadzaman@modares.ac.ir

^۲ دانشیار، دانشکده مهندسی برق و کامپیوتر، دانشگاه تربیت مدرس، momeni_h@modares.ac.ir

(تاریخ دریافت مقاله ۱۳۸۹/۳/۷، تاریخ پذیرش مقاله ۱۳۸۹/۵/۱۸)

چکیده: در این مقاله یک قانون هدایت تناسبی-انتگرالی به منظور صفر کردن نرخ چرخش خط دید ارائه شده که در آن شرط پایداری حلقه هدایت در حضور دینامیک خودخلبان و جستجوگر با استفاده از ملاک دایره مورد ارزیابی قرار گرفته است. شرط ارائه شده یک محدوده برای زمان باقیمانده تا برخورد ارائه نموده که می تواند علاوه بر تضمین پایداری به عنوان ابزار طراحی پارامترهای قانون هدایت، خودخلبان و جستجوگر در نظر گرفته شود. شرط پایداری قانون هدایت جدید نسبت به قانون ناوبری تناسبی دارای فضای پایداری بیشتری بوده و از محافظه کاری کمتری برخوردار است. نتایج شبیه سازی نشان دهنده آن است که قانون هدایت جدید نسبت به قانون ناوبری تناسبی دارای قوام بیشتری نسبت به مانور هدف بوده و عملکرد بهتری از خود نشان داده است.

کلمات کلیدی: هدایت تناسبی-انتگرالی، ملاک دایره، دینامیک خودخلبان.

PI Guidance Law Design using Circle Criterion

I. Mohammadzaman, H. Momeni

Abstract: In this paper, a PI guidance law is proposed to nullify the LOS rate. Stability of the guidance dynamics including autopilot and seeker dynamics is analyzed by employing circle criterion. Stability conditions give an analytical bound for the time of the flight up to which stability can be assured. The stability bound of the new guidance law is less conservatism than PN guidance law. Also, this approach can be used as a tool for Guidance, Autopilot and seeker parameters design. Simulation results show the effectiveness and robustness of the proposed guidance law against maneuvering target as compared to PN.

Keywords: PI Guidance, Circle criterion, Autopilot Dynamic.

فهرست علائم

a : شتاب

R : فاصله نسبی رهگیر و هدف

r : نرخ چرخش خط دید رهگیر و هدف

t : زمان

t_f : زمان پرواز

t_{go} : زمان باقیمانده پرواز

V_c : سرعت نزدیک شونگی رهگیر و هدف

ξ : ضریب میرایی

τ_1 : ثابت زمانی رهگیر

ω : فرکانس

ω_n : فرکانس طبیعی

زیر نویس:

c : مقدار مرجع

m : رهگیر

M : مقدار اندازه گیری شده

r : راستای طولی خط دید رهگیر و هدف

t : هدف

θ : راستای جانبی خط دید رهگیر و هدف

0 : مقدار اولیه

۱- مقدمه

قوانین موجود در زمینه هدایت رهگیرها در اکثر مقالات و تحقیقات و کاربردهای عملی از ناوبری تناسبی استفاده کرده و این روش به عنوان یک معیار برای ارزیابی قوانین هدایت جدید مطرح می‌باشد [۱]-[۳]. علت عمده استفاده از آن سادگی، عملکرد خوب و پیاده‌سازی آسان آن است. لذا بهبود این روش همواره مد نظر محققین بوده است. در سال‌های اخیر روش‌های مختلفی به منظور بهبود قانون ناوبری تناسبی ارائه شده است. در مرجع [۴]-[۷] کلاس جدیدی از قوانین ناوبری تناسبی با استفاده از روش لیاپانوف و حل مساله پایداری با فرض ایده‌آل بودن دینامیک رهگیر به دست آمده است. تابع لیاپانوف در این حالت، مربع نرخ چرخش خط دید در نظر گرفته شده است. در [۸] یک قانون هدایت با استفاده از ایده ناوبری تناسبی و کنترل مد لغزشی پیشنهاد شده است. سطح لغزش متناسب با نرخ چرخش خط دید انتخاب شده و مانور هدف به صورت نامعینی محدود، در نظر گرفته شده است. در [۹] با ارائه رویکرد جدیدی از پایداری زمان محدود، یک قانون هدایت با همگرایی زمان محدود بر اساس نامساوی دیفرانسیلی لیاپانوف ارائه شده است. این قانون در حالت‌های خاص مشابه قانون هدایت مد لغزشی بوده و شرط پایداری زمان محدود را نیز ارضا می‌کند. در [۱۰] یک بهره متغیر با زمان با استفاده از پارامتریزاسیون یولا و استفاده از سیستم منجمد ارائه کرده که عملکرد بهتری نسبت به ناوبری تناسبی دارد.

روش‌های ذکر شده در بالا با فرض دینامیک ایده‌آل رهگیر توسعه داده شده است. این روش‌ها برای حالتی که در آن دینامیک جستجوگر، وسیله پرنده، خودخلبان و عملگر ایده‌آل بوده و تاخیری بین نرخ چرخش خط دید رهگیر و هدف و شتاب رهگیر وجود ندارد، عملکرد مناسبی داشته و منجر به برخورد نقطه‌ای بین رهگیر و هدف بدون مانور می‌گردد. ولیکن در حالت واقعی با در نظر گرفتن دینامیک رهگیر، در انتهای مسیر برخورد، نرخ چرخش خط دید به سمت واگرایی میل کرده و لذا شتاب رهگیر نیز افزایش می‌یابد و حلقه هدایت به سمت ناپایداری حرکت می‌کند. این واگرایی تاثیر زیادی در فاصله از دست‌دهی^۱ گذاشته و عملکرد حلقه هدایت را کاهش می‌دهد. در [۱۱]-[۱۳] قانون هدایت با در نظر گرفتن دینامیک رهگیر با استفاده از تئوری مد لغزشی طراحی شده است. ولیکن کاربرد آن در سیستم‌های عملی به علت وجود نوسان، محدود می‌باشد. از آن‌جا که در بیشتر موارد قانون هدایت بایستی منجر به یک فرمان شتاب نرم و بدون نوسان برای رهگیر شود،

تمامی قوانین هدایت مد لغزشی دارای مراحل هموارسازی بوده که منجر به ازدست دادن جزئی قوام نسبت به اغتشاش و نامعینی می‌شود. این مساله در کنترل مد لغزشی مرتبه بالا مورد توجه قرار گرفته است. در [۱۴] و [۱۵] الگوریتم هدایت بر پایه کنترل مد لغزشی مرتبه دوم مجانبی هموار به منظور ساختن سیستم هدایت و کنترل یکپارچه استفاده شده است. در این روش با وجود مانور هدف، سطح لغزش وابسته به شتاب هدف می‌باشد و لذا تخمینی از مانور هدف برای آن اجتناب ناپذیر است. همچنین با توجه به پیچیدگی قوانین بدست آمده با این روش، استفاده از آن در سیستم‌های عملی محدود می‌باشد. در [۱۶] و [۱۷] با استفاده از ایده ناوبری تناسبی یک قانون هدایت پیش‌فاز برای رسیدن به فاصله ازدست‌دهی صفر با در نظر گرفتن دینامیک رهگیر ارائه کرده است. ولیکن این قانون نسبت به نویز حلقه هدایت دارای حساسیت زیادی بوده و فرضیات در نظر گرفته شده در این حالت، باعث کاهش عملکرد این قانون در حالت واقعی خواهد شد. بطوریکه عملکرد مناسب آن با در نظر گرفتن معادلات سینماتیک غیرخطی و در حضور مانور هدف سوال برانگیز می‌باشد و پیاده‌سازی عملی آن نیز با مشکلاتی همراه خواهد بود.

در این مقاله از هدایت تناسبی-انتگرالی برای طراحی قانون هدایت استفاده شده است. این قانون بدون اضافه کردن سنسور جدید به سیستم، از نرخ چرخش خط دید و زاویه خط دید (انتگرال نرخ چرخش خط دید) برای محاسبه قانون هدایت استفاده نموده و مشکلات پیاده‌سازی نیز در آن وجود ندارد.

در [۱۸] از روش ملاک دایره برای تحلیل حلقه هدایت با در نظر گرفتن قانون ناوبری تناسبی استفاده شده و شروط کافی برای پایداری بدست آمده است. از آن‌جا که می‌توان حلقه هدایت را بصورت یک سیستم خطی غیر متغیر با زمان و یک بهره متغیر با زمان مدل نمود، ملاک دایره می‌تواند یک ابزار مناسب برای تعیین ناحیه پایداری آن باشد. در این مقاله با استفاده از ملاک دایره، قانون هدایت تناسبی-انتگرالی مناسب برای صفر کردن نرخ چرخش خط دید و تضمین پایداری حلقه هدایت با وجود دینامیک خودخلبان و جستجوگر طراحی شده است. با استفاده از شرط بدست آمده می‌توان بهره‌های قانون هدایت تناسبی-انتگرالی را طوری تنظیم نمود که ناحیه همگرایی قانون هدایت جدید نسبت به ناحیه همگرایی قانون ناوبری تناسبی ارائه شده در [۱۸] افزایش یابد. همچنین تحلیل پایداری حلقه هدایت نشان داده است که پایداری قانون هدایت تناسبی-انتگرالی از محافظه‌کاری کمتری نسبت به پایداری قانون ناوبری تناسبی ارائه شده در [۱۸] برخوردار است.

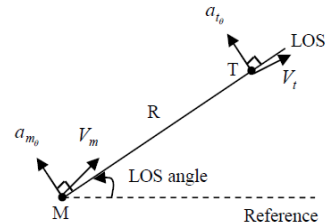
¹ Miss distance

۲- سینماتیک نسبی بین رهگیر و هدف

با توجه به شکل (۱)، سینماتیک نسبی بین رهگیر و هدف در مختصات دو بعدی را می‌توان به صورت زیر نوشت [۲۰]:

$$\ddot{R}R = r^2R + a_{t_r} - a_{m_r} \quad (1)$$

$$\dot{r} = -2\frac{\dot{R}}{R}r + \frac{1}{R}(a_{t_\theta} - a_{m_\theta}) \quad (2)$$



شکل ۱: سینماتیک نسبی رهگیر و هدف در مختصات دو بعدی

که در آن R فاصله نسبی رهگیر و هدف، \dot{R} و \ddot{R} مشتق اول و دوم فاصله نسبی هدف و رهگیر نسبت به زمان، r نرخ چرخش خط دید، a_{t_r} و a_{m_r} به ترتیب شتاب هدف و رهگیر در راستای خط دید و a_{t_θ} و a_{m_θ} به ترتیب شتاب هدف و رهگیر در راستای عمود بر خط دید می‌باشند. اگر رهگیر با سرعت نزدیک‌شوندگی ثابت $V_c = -\dot{R}$ به هدف برخورد نماید، می‌توان نوشت:

$$R = V_c t_{go} \quad (3)$$

که در آن t_{go} نشان‌دهنده زمان باقیمانده تا برخورد بین رهگیر و هدف می‌باشد و از رابطه زیر بدست می‌آید:

$$t_{go} = t_f - t, \quad t_f = R_0/V_c \quad (4)$$

با استفاده از رابطه (۳)، معادله غیرخطی (۲) تبدیل به معادله خطی زیر می‌گردد:

$$V_c t_{go} \dot{r} - 2V_c r = -a_{m_\theta} + a_{t_\theta} \quad (5)$$

با توجه به ایده ناوبری موازی، اگر جهت خط دید نسبت به فضای اینرسی ثابت نگه داشته شود یا به عبارت دیگر خط دید در هر لحظه موازی خط دید اولیه نگه داشته شود و فاصله هدف و رهگیر نیز در حال کم شدن باشد ($\dot{R} < 0$)، رهگیر در مسیر برخورد قرار داشته و برخورد بین رهگیر و هدف حتمی خواهد بود [۲]. به عبارت دیگر بایستی نرخ چرخش خط دید صفر گردد. در قانون هدایت تناسبی، از نرخ چرخش خط دید برای تعقیب بین رهگیر و هدف استفاده می‌شود. در این مقاله قانون هدایت پیشنهادی علاوه بر استفاده از نرخ چرخش خط دید، از انتگرال نرخ چرخش خط دید نیز استفاده کرده و قانون هدایت تناسبی-انتگرالی بصورت زیر می‌باشد:

$$a_c = \left(\frac{K_1}{s} + K_2\right) V_c r_M \quad (6)$$

که در آن K_1 و K_2 ضرایب قابل تنظیم قانون هدایت و r_M نرخ چرخش خط دید اندازه‌گیری شده توسط جستجوگر می‌باشد. در بسیاری از مقالات، دینامیک رهگیر و خودخلبان را بصورت ایده‌آل در نظر گرفته و همان فرمان شتاب ایجادشده توسط قانون هدایت می‌باشد. ولیکن در حالت واقعی، سیستم پرنده شامل دینامیک جستجوگر، وسیله پرنده، خودخلبان و عملگر می‌باشد و در نظر نگرفتن این دینامیک در طراحی قانون هدایت ممکن است حتی منجر به ناپایداری حلقه هدایت شود. بطور کلی دینامیک جستجوگر می‌تواند بصورت زیر مدل شود:

$$G_1(s) = \frac{r_M(s)}{r(s)} \quad (7)$$

همچنین دینامیک رهگیر در حالت حلقه بسته و با وجود خودخلبان

را می‌توان بصورت زیر نمایش داد:

$$G_2(s) = \frac{a_{m_\theta}(s)}{a_c(s)} \quad (8)$$

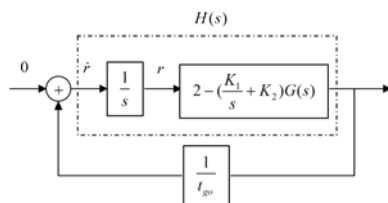
با استفاده از روابط (۶) الی (۸)، شتاب رهگیر بصورت زیر بدست می‌آید:

$$a_{m_\theta} = G_1(s)G_2(s)\left(\frac{K_1}{s} + K_2\right)V_c r \quad (9)$$

که در آن $G(s) = G_1(s)G_2(s)$ پایدار مجانبی می‌باشد. با قرار دادن رابطه (۹) در معادله (۵)، سینماتیک نسبی خطی شده رهگیر و هدف با فرض هدف بدون مانور بصورت زیر بدست می‌آید:

$$t_{go} \dot{r} = \left(2 - \left(\frac{K_1}{s} + K_2\right)G(s)\right)r \quad (10)$$

در شکل (۲)، حلقه هدایت تناسبی-انتگرالی که از یک سیستم خطی غیر متغیر با زمان $H(s)$ و یک بهره متغیر با زمان $1/t_{go}$ تشکیل شده نشان داده شده است. در این شکل مانور هدف a_{t_θ} برابر با صفر فرض شده است.

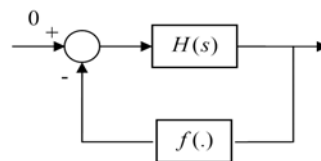


شکل ۲: حلقه هدایت تناسبی-انتگرالی

۳- روابط ریاضی ملاک دایره

یک سیستم حلقه بسته مطابق شکل ۳ که شامل ورودی صفر، تابع تبدیل سیستم خطی غیر متغیر با زمان در مسیر پیشرو و بهره غیرخطی متغیر با زمان مثبت در مسیر فیدبک است را در نظر بگیرید. فرض کنید [۱۹]:

فرض ۱: در تابع تبدیل $H(s) = q(s)/p(s)$ چند جمله‌ای‌های $p(s)$ و $q(s)$ نسبت به هم اول، $q(s)$ مونیک^۱ و سیستم اکیدا سره^۲ باشد.



شکل ۳: فرم کلی سیستم در نظر گرفته شده

فرض ۲: $f(\cdot)$ تابعی از زمان و متغیرهای حالت بوده و برای تضمین وجود و یکنایی پاسخ معادله دیفرانسیل برای هر شرایط اولیه، این تابع به اندازه کافی هموار باشد.

اطلاعات پایداری سیستم حلقه بسته از اعمال ملاک دایره به تابع غیرخطی $f(\cdot)$ بدست می‌آید و این تابع دارای محدودیت زیر می‌باشد:

$$0 \leq \alpha \leq f(x, t) \leq \beta < \infty, \quad \forall x \in R^n, \quad \forall t \geq t_0 \quad (11)$$

با این فرضیات و با استفاده از ملاک دایره، قضیه زیر شرایط کافی برای پایداری مطلق فراگیر^۳ را بیان می‌کند:

قضیه ۱: سیستم حلقه بسته نشان داده شده در شکل ۳ با فرضیات ارائه شده در بالا پایدار مطلق فراگیر است اگر [۱۹]:

الف) $\forall k \in [\alpha, \beta]$ برای $p(s) + kq(s)$ صفرهایی در نیم صفحه سمت راست $\text{Re}[s] > 0$ نداشته باشد.

ب) رابطه زیر به ازای $\forall \omega \in R$ برقرار باشد:

$$\text{Re}\{[p(-j\omega) + \alpha q(-j\omega)][p(j\omega) + \beta q(j\omega)]\} \geq 0 \quad (12)$$

با استفاده از این قضیه می‌توان شرط‌های کافی بر روی المان غیرخطی $f(x, t)$ را برای تضمین پایداری سیستم حلقه بسته بدست آورد.

۴- پایداری قانون هدایت تناسبی-انتگرالی

ملاک دایره بیشتر از آن که برای بررسی پایداری مورد استفاده قرار گیرد می‌تواند به عنوان یک ابزار طراحی در نظر گرفته شده و از آن برای محدود کردن حدود بالا و پایین المان غیرخطی $f(x, t)$ استفاده کرد. به عبارت دیگر در مساله پایداری حلقه هدایت از آنجا که المان غیرخطی مطابق شکل ۲ بر اساس زمان باقیمانده تا برخورد t_{go} می‌باشد، می‌توان حدود بالا و پایین زمان باقیمانده تا برخورد را به منظور تضمین پایداری حلقه هدایت بدست آورد. با توجه به شکل ۲ می‌توان نوشت:

$$H(s) = q(s)/p(s) = (1/s) \left(2 - \frac{K_1}{s} + K_2 \right) G(s) \quad (13)$$

همچنین تابع غیرخطی $f(x, t)$ بصورت زیر می‌باشد:

$$0 \leq \alpha = 1/t_f \leq 1/t_{go} \leq \beta \quad (14)$$

که در آن β حد بالای تابع غیرخطی یا به عبارت دیگر کوتاهترین زمان باقیمانده تا برخورد بوده که پایداری حلقه هدایت تضمین می‌باشد. لذا بدست آوردن حد β برای تحلیل پایداری حلقه هدایت از اهمیت خاصی برخوردار است. به منظور استفاده از قضیه ۱ بایستی ابتدا فرضیات لازم آن را بررسی نمود.

لم ۱: تابع تبدیل $G(s) = n(s)/d(s)$ که در آن $n(s)$ و $d(s)$ نسبت به هم اول هستند را در نظر بگیرید. مطابق رابطه (۱۳) در تابع تبدیل $H(s) = q(s)/p(s)$ ، $p(s)$ و $q(s)$ نسبت به هم اول هستند اگر شرایط زیر برقرار باشد:

$$n(s)|_{s=0} \neq 0 \quad (15)$$

$$d(s)|_{s=-K_1/K_2} \neq 0 \quad (16)$$

$$K_1 \neq 0 \quad (17)$$

اثبات: برای اثبات لم ۱ از لم زیر استفاده می‌شود:

لم ۲: دو چند جمله‌ای نسبت به هم اول $a(z)$ و $b(z)$ که در آن $\deg a(z) < \deg b(z)$ بوده و ثابت‌های c_1, c_2, c_3, c_4 که در آن $c_1 c_4 - c_2 c_3 \neq 0$ می‌باشد را در نظر بگیرید. آن‌گاه چندجمله‌ای‌های $c_3 a(z) + c_4 b(z)$ و $c_1 a(z) + c_2 b(z)$ نیز نسبت به هم اول می‌باشند [۱۸].

با استفاده از رابطه (۱۳) می‌توان نوشت:

$$sq(s) = -2sd(s) + (K_1 + K_2 s)n(s) \quad (18)$$

$$p(s) = sd(s) \quad (19)$$

از آنجا که $n(s)$ و $d(s)$ نسبت به هم اول هستند به منظور این که $sd(s)$ و $(K_1 + K_2 s)n(s)$ نسبت به هم اول باشند بایستی هیچ ریشه

¹ Monic

² Strictly Proper

³ Global Absolute Stability

$$t_{go} > \max\{A_1, A_2\}$$

$$A_1 = \max_i \left\{ \frac{b_{n-i-2}}{2b_{n-i-1} - K_1 a_{n-j-i} - K_2 a_{n-j-i-1}} \right\}$$

$$A_2 = \max_{\omega} \left\{ \frac{(K_1/\omega^2) \operatorname{Re}[G(j\omega)] - K_2 \operatorname{Re}[G(j\omega)/j\omega] + \alpha |H(j\omega)|^2}{1 + (\alpha K_1/\omega^2) \operatorname{Re}[G(j\omega)] - \alpha K_2 \operatorname{Re}[G(j\omega)/j\omega]} \right\}$$

(۲۶)

در رابطه بالا، شرط A_1 از بررسی شرط قضیه ۱ الف و رابطه (۲۴) بدست آمده و به بررسی پایداری سیستم فریز شده می پردازد. شرط A_2 نیز از بررسی شرط قضیه ۱ ب و جایگذاری رابطه (۱۳) در رابطه (۲۵) استخراج شده است.

۵- نتایج شبیه سازی

در این قسمت به شبیه سازی قانون هدایت ارائه شده و مقایسه آن با ناوبری تناسبی پرداخته می شود. تابع تبدیل دینامیک جستجوگر و خودخلبان به صورت فرم کلی زیر در نظر گرفته می شود:

$$G(s) = \frac{1}{(\tau_1 s + 1)(s^2/\omega_n^2 + 2\xi s/\omega_n + 1)} \quad (۲۷)$$

شرط پایداری سیستم فریز شده با توجه به رابطه (۲۴) و شرط A_1 در رابطه (۲۶) بصورت زیر بدست می آید:

$$K_1 > 0, \quad K_2 > 2 \quad (۲۸)$$

$$t_{go} > \frac{2(2\tau_1 \xi/\omega_n + 1/\omega_n^2)}{\tau_1 + 2\xi/\omega_n} \quad (۲۹)$$

$$t_{go} > \frac{2\tau_1}{\omega_n^2} \quad (۳۰)$$

اگر $\omega_n = 10$ و $\xi = 0.5$ ، $\tau_1 = 0.3$ ، $K_2 = 4$ ، $K_1 = 2$ مطابق قضیه ۲ می توان شرط های پایداری سیستم را بدست آورده و با هم مقایسه نمود. اگر شرط پایداری نرمالیزه شده سیستم فریز شده بصورت $\delta_f = A_1/t_f$ در نظر گرفته شود می توان به بررسی شروط کافی پایداری (۲۵) و ارتباط بین آن ها پرداخت. در شکل (۴) مقادیر δ_f و $\delta = A_2/t_f$ بر حسب زمان پرواز نشان داده شده است. با توجه به شکل مشاهده می شود که شرط پایداری (۲۵) یک شرط محافظه کارانه تر از شرط پایداری سیستم فریز شده می باشد و بررسی پایداری سیستم فریز شده برای تضمین پایداری سیستم حلقه بسته کافی نیست.

در شکل (۵) شرط پایداری A_2 در معادله (۲۶) به ازای پارامترهای ذکر شده در بالا و $\alpha = 0$ در فرکانس های مختلف و به ازای مقادیر مختلف بهره K_1 نشان داده شده است. با توجه به شکل مشاهده می شود که با افزایش بهره K_1 مقدار بیشینه شرط پایداری کاهش یافته و لذا ناحیه پایداری در شرط A_2 افزایش می یابد. در شکل

مشترکی نداشته باشند و لذا بایستی شرط (۱۵) و (۱۶) برقرار باشد. اگر این دو عبارت نسبت به هم اول باشند با توجه به لم ۲، $p(s)$ و $sq(s)$ نیز نسبت به هم اول هستند. همچنین اگر $K_1 \neq 0$ باشد، آن گاه $K_1 n(0) \neq 0$ بوده و با استفاده از رابطه (۱۸) و (۱۹) می توان گفت، $p(s)$ و $q(s)$ نسبت به هم اول هستند.

معادله مشخصه سیستم حلقه بسته شکل ۲ که در آن بهره متغیر با زمان $f(.)$ بصورت فریز شده با مقدار $k \in [\alpha, \beta]$ نشان داده شده است، بصورت زیر می باشد:

$$1 + kH(s) = 1 + (k/s) \left(2 - \left(\frac{K_1}{s} + K_2 \right) G(s) \right) \quad (۲۰)$$

فرض کنیم $G(s) = n(s)/d(s)$ بصورت زیر باشد:

$$n(s) = a_{n-j} s^{n-j} + a_{n-j-1} s^{n-j-1} + \dots + a_1 s + a_0 \quad (۲۱)$$

$$d(s) = b_n s^n + b_{n-1} s^{n-1} + \dots + b_1 s + b_0 \quad (۲۲)$$

که در آن j اختلاف درجه بین صورت و مخرج تابع تبدیل $G(s)$ می باشد. رابطه (۲۰) را می توان با جایگذاری (۲۱) و (۲۲) بصورت زیر نوشت:

$$s^2 d(s) + k((K_1 + K_2 s)n(s) - 2s d(s)) = 0 \quad (۲۳)$$

به منظور بررسی شرط الف در قضیه ۱، شرط لازم و کافی برای این که عبارت بالا دارای هیچ صفری در سمت راست محور موهومی نباشد آن است که تمام ضرایب چندجمله ای بالا هم علامت باشند و لذا می توان نوشت:

$$b_{n-i-2} + kK_1 a_{n-j-i} - 2kb_{n-i-1} + kK_2 a_{n-j-i-1} > 0 \quad (۲۴)$$

که در آن $i = 0, 1, \dots, n$ می باشد. لذا شرط بالا می تواند محدودیت بر روی k گذاشته و منجر به محدودیت در محدوده تغییرات t_{go} شود. شرط پایداری (۲۴) با توجه به فریز کردن المان غیرخطی بدست آمده است.

همچنین به منظور بررسی شرط ب در قضیه ۱، در [۱۸] اثبات شده است که شرط پایداری سیستم شکل ۳ با وجود سیستم خطی غیرمتغیر با زمان $H(s)$ در مسیر پیشرو و المان غیرخطی $1/t_{go}$ در مسیر فیدبک آن است که رابطه زیر برقرار باشد:

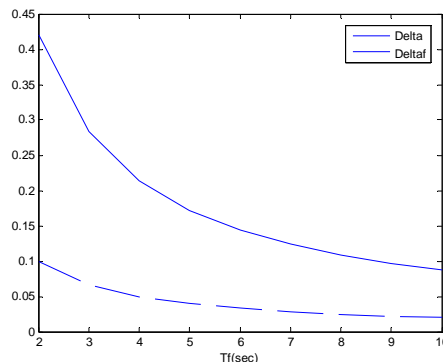
$$t_{go} \geq - \frac{\operatorname{Re}[H(j\omega)] + \alpha |H(j\omega)|^2}{1 + \alpha \operatorname{Re}[H(j\omega)]}, \quad \forall \omega \neq 0 \quad (۲۵)$$

با استفاده از موارد ذکر شده در بالا و استفاده از روابط (۲۴) و (۲۵) می توان قضیه زیر را بیان نمود:

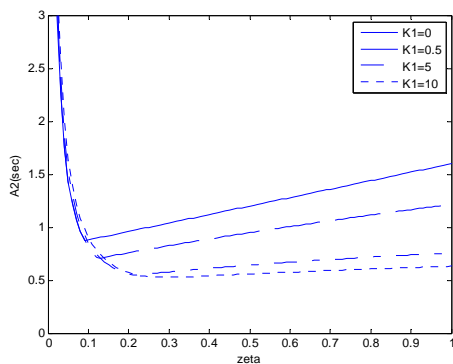
قضیه ۲: حلقه هدایت شکل ۲ با قانون هدایت تناسبی-انگترالی پایدار است اگر شرایط (۱۵)، (۱۶)، (۱۷) و (۲۴) برقرار بوده و محدوده پایداری از رابطه زیر بدست می آید:

در شکل (۷) شرط پایداری A_2 بر حسب ضریب میرایی خودخلبان و به ازای مقادیر مختلف بهره K_1 نشان داده شده است. با توجه به شکل مشاهده می‌شود که با افزایش بهره K_1 محدوده پایداری افزایش یافته است. همچنین می‌توان از شکل (۷) برای طراحی ضریب میرایی خودخلبان استفاده نمود. مثلاً برای یک سیستم با بهره $K_1 = 5$ می‌توان با انتخاب و طراحی $\xi = 0.2$ به بیشترین ناحیه پایداری در حلقه هدایت رسید. در شکل (۸) شرط پایداری A_2 بر حسب ثابت زمانی جستجوگر و در شکل (۹) بر حسب فرکانس طبیعی خودخلبان به ازای مقادیر مختلف بهره K_1 نشان داده شده است. در این حالت نیز می‌توان از این شکل‌ها برای طراحی بهترین ضریب میرایی خودخلبان به منظور افزایش ناحیه پایداری استفاده نمود.

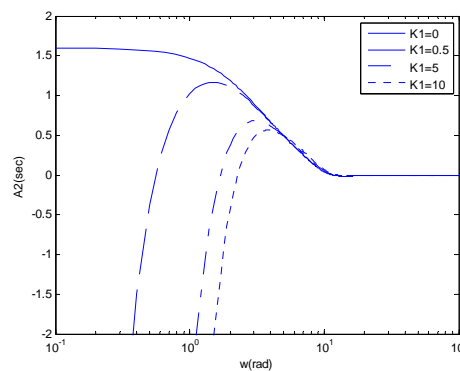
(۶) شرط پایداری نرمالیزه شده (۲۶) به ازای مقادیر مختلف بهره K_1 نشان داده شده است. با توجه به شکل، قانون هدایت جدید دارای محدوده پایداری بیشتری نسبت به ناوربی تناسبی ($K_1 = 0$) بوده و با افزایش بهره انتگرالی، ناحیه پایداری افزایش یافته است.



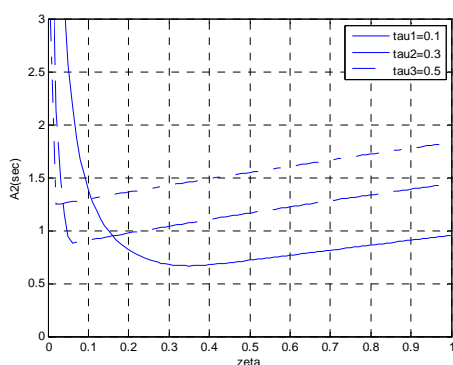
شکل ۴: نمایش δ و δ_f بر حسب زمان پرواز به ازای $K_1 = 2$ ، $\omega_n = 10$ و $\xi = 0.5$ ، $\tau_1 = 0.3$ ، $K_2 = 4$



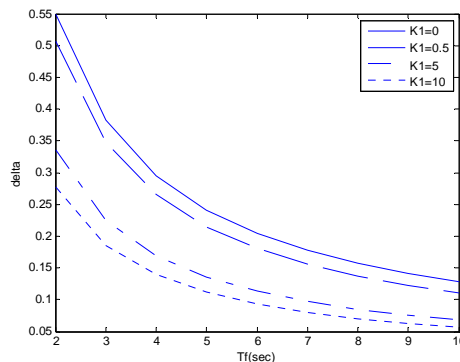
شکل ۷: شرط پایداری A_2 بر حسب ξ به ازای $K_2 = 4$ ، $\alpha = 0$ ، $\omega_n = 10$ و $\tau_1 = 0.2$ مقادیر مختلف K_1



شکل ۵: شرط پایداری A_2 به ازای $K_2 = 4$ ، $\alpha = 0$ ، $\tau_1 = 0.3$ ، $\omega_n = 10$ و $\xi = 0.5$ مقادیر مختلف K_1



شکل ۸: شرط پایداری A_2 بر حسب ξ به ازای $K_1 = 0.5$ ، $\alpha = 0$ ، $\omega_n = 10$ و $K_2 = 4$ مقادیر مختلف τ_1

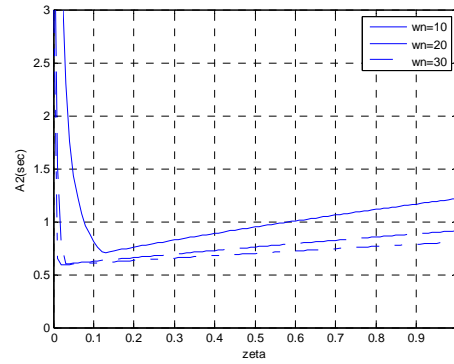


شکل ۶: شرط پایداری نرمالیزه شده بر حسب زمان پرواز به ازای $K_2 = 4$ ، $\omega_n = 10$ و $\xi = 0.5$ ، $\tau_1 = 0.3$ مقادیر مختلف K_1

جدول ۱: مقایسه مشخصات بدست آمده توسط قانون هدایت تناسبی و هدایت

تناسبی-انگرالی در سناریوی اول		
	زمان برخورد(ثانیه)	انرژی کنترلی
ناوبری تناسبی	۲۲/۴۳	۱۶۴۸
تناسبی-انگرالی	۲۱	۱۴۷۰

در سناریوی دوم مانور هدف در دستگاه قطبی به صورت $a_{i_r} = 5, a_{i_\theta} = 15 \text{ m/s}^2$ می باشد. در این حالت، با اعمال قانون هدایت تناسبی، رهگیر به هدف برخورد نکرده و در ثانیه ۱۸/۶۷، $\dot{R} > 0$ می گردد و منجر به از دست دادن هدف و فاصله ازدست دهی ۵۳۰ متر می گردد. ولی با اعمال قانون هدایت پیشنهاد شده، رهگیر و هدف با یکدیگر برخورد کرده و منجر به فاصله ازدست دهی صفر می گردد. در شکل (۱۰) شتاب اعمال شده به رهگیر توسط قانون هدایت پیشنهاد شده و قانون هدایت تناسبی نشان داده شده است. با توجه به شکل مشاهده می شود که با نزدیک شدن سرعت نزدیک شونده گی رهگیر به هدف به سمت صفر، شتاب اعمالی نیز کاهش یافته و به صفر نزدیک می گردد. در شکل (۱۱)، سرعت نزدیک شونده گی رهگیر به هدف نشان داده شده است. با توجه به این شکل، در قانون هدایت تناسبی در این سناریوی پروازی $\dot{R} > 0$ شده که نشان دهنده ناپایدار شدن سیستم بوده و رهگیر قادر به تعقیب هدف نمی باشد. در شکل (۱۲) نرخ چرخش خط دید در هر دو قانون نشان داده شده است. همان طور که از شکل مشخص است، قانون هدایت جدید باعث قرار گرفتن موشک در نزدیک خط دید شده و لذا نرخ چرخش خط دید نسبت به قانون ناوبری تناسبی به صفر نزدیک تر است. این مساله از آنجا حایز اهمیت است که در سناریوی واقعی و شبیه سازی غیرخطی و متغیر با زمان پرواز، یکی از مسایل مهم در پایداری موشک سریع صفر شدن نرخ چرخش خط دید است که منجر به ثابت ماندن سرعت نزدیک شونده گی موشک و هدف می باشد. لذا سیستم قوام بیشتری در برابر مانور هدف خواهد داشت. در جدول (۲) مشخصات به دست آمده توسط هر دو قانون در سناریوی دوم نشان داده شده است. با توجه به این سناریو می توان مشاهده کرد که قانون هدایت جدید، ناحیه درگیری بین رهگیر و هدف را افزایش داده است.



شکل ۹: شرط پایداری A_2 بر حسب ζ به ازای $K_1 = 0.5, \alpha = 0$ ، $\tau_1 = 0.2$ و $K_2 = 4$ و مقادیر مختلف ω_n

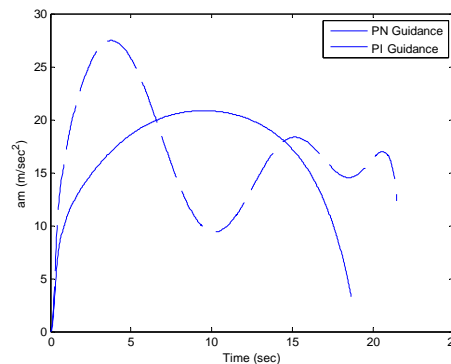
در این قسمت به شبیه سازی غیرخطی قانون هدایت جدید در مشخصات دوبعدی برای دو سناریوی پروازی مختلف پرداخته و نتایج به دست آمده با قانون ناوبری تناسبی مقایسه می گردد. در سناریوی اول، هدف در فاصله حدود ۲۲۰۰ متری از رهگیر در نظر گرفته شده و مکان اولیه هدف و رهگیر در مشخصات کارترین اولیه هدف و رهگیر در $R_{i_0} = [2000 \ 1000]^T \text{ m}$ ، $R_{m_0} = [0 \ 0]^T \text{ m}$ سرعت اولیه هدف و رهگیر در $v_{i_0} = [13.4 \ 62.6]^T \text{ m/s}$ و $v_{m_0} = [169.9 \ 107.3]^T \text{ m/s}$ و مانور هدف در دستگاه قطبی به صورت $a_{i_r} = 5, a_{i_\theta} = 5 \text{ m/s}^2$ می باشد. شرط توقف شبیه سازی رسیدن به فاصله ازدست دهی صفر و یا همان برخورد بین رهگیر و هدف می باشد. ضریب ناوبری در قانون ناوبری تناسبی، $K_1 = 0$ و $K_2 = 4$ در نظر گرفته شده است و ضرایب موجود در قانون هدایت جدید به صورت $K_1 = 2$ و $K_2 = 4$ می باشد. در جدول (۱) مشخصات به دست آمده با اعمال این دو قانون آورده شده است. با توجه به شبیه سازی انجام شده، زمان لازم به منظور برخورد بین رهگیر و هدف در قانون هدایت جدید نسبت به ناوبری تناسبی کمتر می باشد. همچنین یکی دیگر از معیارهای مقایسه بین قوانین هدایت مختلف، مقدار انرژی مورد نیاز برای اعمال سیگنال کنترلی می باشد. در این مساله، انگرال مجذور شتاب جانبی اعمال شده به رهگیر به عنوان معیاری برای مقایسه انرژی در نظر گرفته شده است. مطابق جدول (۱) مشاهده می گردد که انرژی مورد نیاز در قانون هدایت جدید کمتر از مقدار انرژی مورد نیاز با استفاده از قانون هدایت تناسبی می باشد.

۶- نتیجه گیری

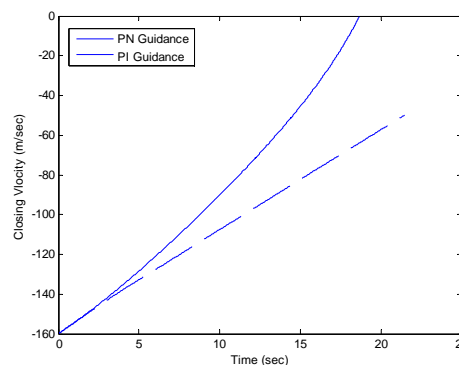
در این مقاله یک قانون هدایت تناسبی-انتگرالی ارائه شد و تحلیل پایداری آن با در نظر گرفتن دینامیک خودخلبان و جستجوگر با استفاده از ملاک دایره صورت پذیرفت. از آنجا که مساله هدایت یک مساله زمان محدود بوده، با استفاده از ملاک دایره و به ازای زمان پرواز محدود، حد پایین پایداری حلقه هدایت بر اساس زمان باقیمانده تا برخورد بدست آمده است. از شروط پایداری بدست آمده می توان برای طراحی ضرایب قانون هدایت و تعیین پارامترهای مناسب خودخلبان و جستجوگر استفاده نمود. حد پایداری بدست آمده برای قانون جدید دارای محافظه کاری کمتری نسبت به ناوبری تناسبی بوده و دارای ناحیه پایداری بیشتری می باشد. نتایج شبیه سازی غیرخطی نشان می دهد که با استفاده از قانون هدایت جدید، رهگیر در مدت زمان کمتری به هدف برخورد کرده و از انرژی کمتری استفاده می نماید. همچنین با استفاده از شبیه سازی یک سناریوی پروازی مشاهده می گردد که ناحیه درگیری در این حالت نسبت به قانون هدایت تناسبی افزایش یافته است.

مراجع

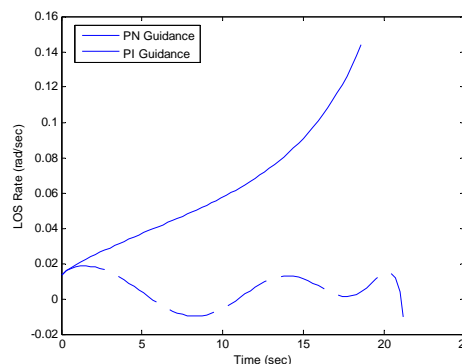
- [1] Zarchan, P. "Tactical and Strategic Missile Guidance", AIAA Series, Vol. 199, 2002.
- [2] Shneydor, N.A., "Missile Guidance and Pursuit; Kinematics, Dynamics and Control", Horwood Series in Engineering Science, 1998.
- [3] Yanushevsky, R.; "Modern Missile Guidance", CRC Press, Taylor&Francis Group, 2008.
- [4] Yanushevsky, R. and Boord, W., 2005, "Lyapunov approach to guidance laws design", *Nonlinear Analysis*, 743-749.
- [5] Yanushevsky, R. and Boord, W., 2005, "New approach to guidance law design", *Journal of Guidance, Control and Dynamics*, Vol. 28, No.1, 162-166.
- [6] Lechevin, N. and Rabbath, C.A., 2005, "Lyapunov-based nonlinear missile guidance", *Journal of Guidance, Control and Dynamics*, Vol. 27, No.6, 1096-1102.
- [7] Yanushevsky, R., 2006, "Concerning Lyapunov-based guidance", *Journal of Guidance, Control and Dynamics*, Vol. 29, No.2, 509-511.
- [8] Moon, J., Kim, K. and Kim, J., 2001, "Design of missile Guidance law via variable structure control", *Journal of Guidance, Control and Dynamics*, Vol. 24, No.4, 659-664.



شکل ۱۰: شتاب جانبی اعمال شده به رهگیر در سناریوی دوم



شکل ۱۱: سرعت نزدیک شونده گی رهگیر به هدف در سناریوی دوم



شکل ۱۲: نرخ چرخش خط دید در سناریوی دوم

جدول ۲: مقایسه مشخصات بدست آمده توسط قانون هدایت جدید و هدایت

تناسبی در سناریوی دوم

	زمان انعام شبیه سازی (ثانیه)	فاصله ازدست دهی (متر)
ناوبری تناسبی	۱۸/۶۷	۵۳۰
تناسبی-انتگرالی	۲۱/۵	صفر

- [15] Shtesell, Y.B and Shkolnokov, I.A., 2003 "Integrated guidance and control of advanced interceptors using second order sliding modes", *Proceeding of 42nd IEEE Conference on Decision and Control*, Maui, Hawaii, USA, 4587-4592.
- [16] Gurfil, P., Jodorkovsky, M. and Guelman, M., 2001, "Neoclassical Guidance for homing missiles", *Journal of Guidance, Control and Dynamics*, Vol. 24, No.3, 452-459.
- [17] Gurfil, P., 2003, "Zero-miss-distance guidance law based on line-of-sight rate measurement only", *Control Engineering Practice*, Vol. 11, 819-832.
- [18] Gurfil, P., Jodorkovsky, M., and Guelman, M., 1998, "Finite Time Stability Approach to Proportional Navigation Systems Analysis", *Journal of Guidance, Control, and Dynamics*, Vol. 21, No. 6, 853-861.
- [19] Curran, P.F., 1993, "Proof of the circle criterion for state space systems via quadratic Lyapunov functions - Part 2", *International Journal of Control*, Vol. 57, No. 4, 957-9691.
- [20] حیرانی نویری، جعفر، ۱۳۸۱، "نگرش نوین به هندسه درگیری با الهام از هدایت ناویری تناسبی"، *دانشگاه صنعتی خواجه نصیرالدین طوسی*.
- [9] Zhou, D., and Sun, S., 2009 "Guidance Laws with Finite Time Convergence", *Journal of Guidance, Control, and Dynamics*, Vol. 32, No. 6, 1838-1846.
- [10] محمدزمان. ایمان، مومنی، حمیدرضا. ۱۳۸۷، "طراحی قانون هدایت جدید به منظور مقابله با اهداف مانوردار"، *شانزدهمین کنفرانس مهندسی برق ایران، دانشگاه تربیت مدرس، ۴۰-۴۷*.
- [11] Shima, T., Idan, M. and Golan, O.M., 2006, "Sliding mode control for integrated missile autopilot guidance," *Journal of Guidance, Control and Dynamics*, Vol.29, No.2, 250-260.
- [12] Lum, K.Y., Xu, J.X, Abidi, K. and Xu, H., 2008, "Sliding Mode Guidance Law for Delayed LOS Rate Measurement," *AIAA Guidance, Navigation and Control Conference and Exhibit*, Honolulu, Hawaii.
- [13] Koren, A., Idan, M. and Golan, O.M., 2008, "Integrated Sliding Mode Guidance and Control for a Missile with On-Off Actuators," *Journal of Guidance, Control and Dynamics*, Vol. 31, No.1, 204-214.
- [14] Shtesell, Y.B and Tournes, C.H., 2009, "Integrated Higher-Order Sliding Mode Guidance and Autopilot for Dual-Control Missiles," *Journal of Guidance, Control, and Dynamics*, Vol. 32, No. 6, 1838-1846.