

УДК 621.452.3:629.8.036

С.В. БЕЗУГЛЫЙ, С.В. ЕПИФАНОВ, С.И. СУХОВЕЙ

Национальный аэрокосмический университет им. Н.Е. Жуковского «ХАИ», Украина

КОНТУР УПРАВЛЕНИЯ ЧАСТОТОЙ ВРАЩЕНИЯ СВОБОДНОЙ ТУРБИНЫ ТУРБОВАЛЬНОГО ГТД

Рассмотрена обобщенная структурная схема контура управления частотой вращения свободной турбины САУ турбовального авиационного двигателя, предложена математическая модель контура управления. Детально рассмотрены алгоритм управления расходом топлива, математическая модель насоса-дозатора, алгоритм формирования длительности управляющего импульса тока. Предложено в законе управления учитывать компенсирующее воздействие по углу установки винта, определены рациональные значения пропорционального и интегрального коэффициентов. Результаты могут быть использованы при разработке САУ вертолетных и самолетных турбовальных двигателей, а также вспомогательных силовых установок.

турбовальный авиационный двигатель, свободная турбина, контур управления частотой вращения, алгоритм управления расходом топлива, насос-дозатор, управляющий импульс тока, шаг винта

1. Формулировка проблемы

Контур управления частотой вращения свободной турбины $n_{ст}$ является основным на установившихся режимах работы системы автоматического управления (САУ) двигательной установки (ДУ) с турбовальным двигателем. Наиболее интенсивным внешним воздействием на этот контур является изменение угла (общего шага) установки лопастей винта $\varphi_{ош}$. Поэтому динамические свойства САУ определяются тем, что изменение $\varphi_{ош}$ влияет на загрузку винта, его частота вращения изменяется относительно медленно вследствие большого момента инерции; накопленные изменения воспринимаются регулятором $n_{ст}$, который корректирует расход топлива; затем вследствие изменения расхода топлива частота вращения винта восстанавливается, но это происходит также медленно вследствие ограничений на параметры двигателя. Очевидно, динамические характеристики ДУ с такой САУ могут оказаться неудовлетворительными. Их можно улучшить, если предусмотреть дифференцирующую составляющую в законе регулирования $n_{ст}$. Однако возможности увеличения этой составляющей могут

быть ограничены тем, что она усиливает шум канала измерения частоты вращения.

Альтернативное направление улучшения динамических свойств САУ основано на использовании дополнительного разомкнутого контура управления, реагирующего на изменение внешнего воздействия по $\varphi_{ош}$. Разомкнутый регулятор (компенсатор) обеспечивает реагирование на воздействие немедленно после его возникновения, что может существенно улучшить динамические качества САУ.

Таким образом, на качественном уровне преимущества использования $\varphi_{ош}$ в регуляторе расхода топлива представляются очевидными. Однако такое решение несколько усложняет систему, в частности, увеличивает количество используемых входных параметров, увеличивает объем вычислений, потребных для формирования управляющего воздействия. Поэтому решение о модификации САУ может быть принято только после количественной оценки динамических характеристик исходной и модифицированной систем. Для этого необходимо:

– получить информацию о статистических характеристиках погрешностей каналов измерения $n_{ст}$ и $\varphi_{ош}$;

– дополнить математическую модель двигателя динамической моделью, учитывающей крутильную жесткость трансмиссии и присоединенный момент инерции винта;

– выбрать характерные режимы для сравнения вариантов САУ;

– сформировать алгоритм согласования работы регулятора $n_{ст}$ и компенсатора изменения $\varphi_{ош}$;

– выполнить предварительный синтез САУ;

– определить и сравнить динамические свойства альтернативных вариантов САУ,

– выбрать оптимальный вариант.

Объектом данной работы является математическая модель САУ (рис. 1), построенная с учетом вышеназванных особенностей на базе динамической поузловой модели ДУ, учитывающей крутильную жесткость трансмиссии [1].

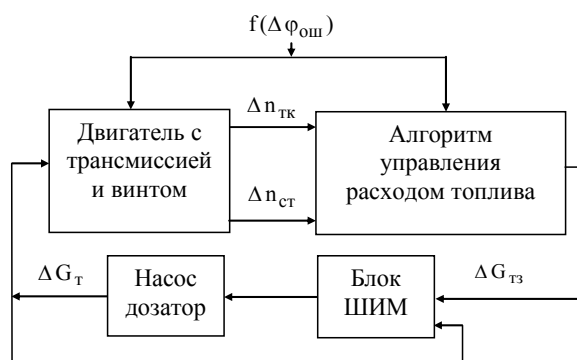


Рис. 1. Обобщенная структурная схема САУ для контура управления $n_{ст}$

Модель контура управления $n_{ст}$ включает в себя алгоритм управления (см. раздел 2.1), математическую модель насоса-дозатора (см. раздел 2.2), а также алгоритм формирования сигнала широтно-импульсной модуляции (ШИМ), управляющего работой насоса-дозатора (см. разд.2.3).

2. Математическая модель контура управления

2.1. Алгоритм управления расходом топлива

Алгоритм формирования управляющего сигнала по расходу топлива представляет собой систему

уравнений, связывающих между собой отклонения частот вращения турбокомпрессора $\Delta n_{тк}$, свободной турбины $\Delta n_{ст}$ и задаваемого расхода топлива $\Delta G_{тз}$ с внешним возмущением $\Delta \varphi_{ош}$.

Для улучшения структуры алгоритма и облегчения введения в него дополнительных контуров, таких как, например, $dn_{тк}/dt=f(n_{тк})$, в контур управления $n_{ст}$ введена дополнительная обратная связь по $n_{тк}$.

Уравнение для задаваемого отклонения относительной частоты вращения турбокомпрессора [2]:

$$\Delta \bar{n}_{мкз} = \frac{n_{см0}}{n_{мк0}} \left(K_n \Delta \bar{n}_{смз} + K_u \int_0^t \Delta \bar{n}_{смз} dt \right) + \frac{n_{см0}}{n_{мк0}} \left(K_d \frac{d\bar{n}_{смз}}{dt} + K_\phi \Delta \varphi_{ош} \right). \quad (1)$$

Уравнение для задаваемого изменения расхода топлива (управляющего сигнала):

$$\Delta G_{тз} = K_n n_{мк0} (\Delta \bar{n}_{мкз} - \Delta \bar{n}_{мк}), \quad (2)$$

где символы: «0» – значение величины на исходном установившемся режиме;

«з» – задаваемое значение;

«д» – действительное (текущее) значение;

«Δ» – отклонение величины от номинального значения;

$\bar{n}_{мк} = n_{мк} / n_{мк0}$; $\bar{n}_{см} = n_{см} / n_{см0}$ – относительные частоты вращения;

$\Delta \bar{n}_{смз} = -\Delta \bar{n}_{см}$ – задающий сигнал по частоте вращения свободной турбины;

$\Delta \varphi_{ош} = \varphi_{ош} - \varphi_{ош0}$, где $\varphi_{ош}$ – текущее, а $\varphi_{ош0}$ – начальное значение угла установки лопастей винта;

$K_n, K_u, K_d, K_p, K_\phi$ – постоянные коэффициенты.

2.2. Математическая модель насоса-дозатора

Математическая модель насоса-дозатора (НД) с непосредственным приводом дозирующего элемента (ДЭ) от электромеханического преобразователя с малой электрической постоянной времени может быть представлена следующей системой уравнений:

$$\frac{d^2\Delta\alpha}{dt^2} = -\frac{K_v}{J} \frac{d\Delta\alpha}{dt} - \frac{M_{mp}}{J} \operatorname{sign}\left(\frac{d\Delta\alpha}{dt}\right) + \frac{K_i}{J} \cdot i, \quad (3)$$

$$\frac{d\Delta G_m}{dt} = -\frac{1}{T_G} \Delta G_m + \frac{K_G}{T_G} \cdot \Delta\alpha, \quad (4)$$

где i - значение силы тока, причем

$$i = \begin{cases} I_m \operatorname{sign}(S), & \text{если } t_0 \leq t \leq t_0 + |S|; \\ 0, & \text{если } t_0 + |S| < t < t_0 + T_{Ш}. \end{cases}; \quad (5)$$

$T_{Ш}$ – период ШИМ;

S – длительность импульса тока;

t_0 – время начала импульса ШИМ;

$\Delta\alpha$ – изменение угла поворота ДЭ, рад;

ΔG_T – действительное (текущее) изменение расхода топлива, кг/час.

Коэффициенты и постоянные величины:

J – момент инерции ДЭ,

$M_{тр}$ – момент сухого трения,

K_i – коэффициент крутящего момента,

K_v – коэффициент вязкого трения,

K_G – коэффициент расхода,

T_G – постоянная времени регулятора перепада давления на ДЭ.

Значение ΔG_m , определяемое по уравнению (4), является выходным параметром, а разность $\delta G = \Delta G_{mз} - \Delta G_m$ служит входным сигналом для формирования закона управления НД.

2.3. Алгоритм формирования длительности импульса тока

Управление расходом топлива НД осуществляют путем изменения длительности импульса тока и его знака, при этом в алгоритме управления знак условно относят к длительности импульса S .

Уравнение для определения длительности импульса с соответствующим знаком:

$$S = \frac{K_{ш}}{I_m K_G} \left(K_{шу} \delta G + K_{ду} \frac{d\delta G}{dt} + K_{шу} \int_0^t \delta G dt \right), \quad (6)$$

где $K_{ш}$ – общий коэффициент пропорциональности;

$K_{шу}, K_{ду}, K_{шу}$ – параметрический, дифференциальный и интегральный коэффициенты соответственно. Абсолютное значение длительности импульса, определенного по формуле (6), должно соответствовать условию:

$$S_{\min} \leq |S| \leq S_{\max}. \quad (7)$$

Если значение $|S|$ не удовлетворяет условию (7), ему присваивается предельное значение из (7) с соответствующим знаком.

Заключение

1. Разработана математическая модель контура управления частотой вращения свободной турбины турбовального двигателя.
2. Сформулирован алгоритм управления контуром подачи топлива.
3. Разработана математическая модель насосодозатора с широтно-импульсной модуляцией управляющего сигнала.

Литература

1. Безуглый С.В., Епифанов С.В. Математическая модель вертолетной двигательной установки, учитывающая крутильную жесткость трансмиссии // Авиационно-космическая техника и технология. – 2005. – № 8 (24). – С. 217-220.
2. Павлюк Е.В., Епифанов С.В., Суховой С.И. Синтез контура управления частотой вращения свободной турбины вспомогательной силовой установки // Авиационно-космическая техника и технология. – 2004. – № 8 (16). – С. 110-113.

Поступила в редакцию 25.04.2008

Рецензент: д-р техн. наук, проф. Кулик А.С. Национальный аэрокосмический университет им. Н.Е. Жуковского “ХАИ”, Харьков.