

МИНОБРНАУКИ РОССИИ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
ЭЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ
«ЛЭТИ» ИМ. В.И. УЛЬЯНОВА (ЛЕНИНА)
Кафедра КСУ

ИНДИВИДУАЛЬНОЕ ДОМАШНЕЕ ЗАДАНИЕ
по дисциплине «ММОиСУ»

Тема: Математическое моделирование систем управления
Вариант 24-10-29

Студент гр. 9493

Викторов А.Д.

Преподаватель

Шпекторов А.Г.

Санкт-Петербург

2023

ИНДИВИДУАЛЬНОЕ ДОМАШНЕЕ ЗАДАНИЕ

Студент Викторов А.Д.

Группа 9492

Тема работы: Математическое моделирование систем управления

Исходные данные представлены в таблице 1.

Таблица 1 – Исходные данные

№	Наименование	W, т	N, л.с.	v, уз	v _k , уз	v _{1max} , уз	v _{2max} , уз
24	«Активный»	314	480	8.5	-	-	-
10	«Аист»	4.6	235	19.5	-	-	-
29	КПК	50	3500	-	16	19.2	46

Содержание пояснительной записки:

Исходные данные, математическая модель движения корабля, программная модель, сценарий программы с графическим интерфейсом, рабочие экраны интерфейса программы моделирования, результаты исследования программной модели (таблица, графики), основные параметры движения корабля при разгоне и торможении.

Предполагаемый объем пояснительной записки:

Не менее 30 страниц.

Дата выдачи задания: 28.10.2023

Дата сдачи реферата: 14.12.2023

Дата защиты реферата: __.__.2021

Студент

Викторов А.Д.

Преподаватель

Шпекторов А.Г.

1. Формирование математических моделей объектов управления

1.1. Математическая модель движения надводного водоизмещающего корабля

В наиболее общем виде поступательное движение любого объекта, в данном случае надводного водоизмещающего корабля, можно описать с помощью второго закона Ньютона:

$$Ma = F - R, \quad (1.1)$$

где, M , a – масса корабля и его ускорение.

Правая часть представляет собой алгебраическую (с учетом направления, знака) сумму сил, действующих на корабль (Рис. 1.1.). Для НВК будем рассматривать следующие силы: F – движущая сила, или сила тяги винта (двигателя), H ; R – сила сопротивления движению, H .

Уравнение (1.1) называют также балансным уравнением движения корабля. При балансе или равенстве сил F и R ускорение корабля равно нулю, корабль движется равномерно (с постоянной скоростью) и прямолинейно. Если $F > R$ – корабль разгоняется и наоборот.

Сила сопротивления направлена в сторону, противоположную силе тяги, и зависит от многих параметров движения, геометрии корпуса НВК и внешних возмущений. Однако в первом приближении ее можно считать пропорциональной квадрату скорости корабля: $R = Av^2$, или для возможности учета направления

$$R = Av|v| \quad (1.2)$$

где A – коэффициент пропорциональности.

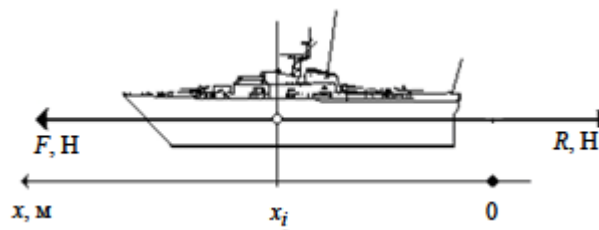


Рис. 1. Схема сил, действующих на надводный водоизмещающий корабль при прямолинейном движении

Такой подход является приближенным и годится лишь для построения упрощенных моделей. С учетом формулы (1.2) балансное уравнение движения (1.1) теперь может быть записано следующим образом:

$$Ma = F - Av|v| \quad (1.3)$$

Входящая в уравнение (1.3) скорость в некоторый момент времени t_i (мгновенная скорость) в направлении координаты пройденного расстояния x (рис. 1) в общем случае определяется как $v = dx / dt$.

Коэффициент пропорциональности силы сопротивления движению A может быть определен по граничным условиям, известным для каждого моделируемого объекта, максимальному значению скорости v_{\max} при максимальной силе тяги F_{\max} . Поскольку скорость v_{\max} ограничена силой сопротивления среды, т.е. $F_{\max} = R_{\max}$, то можно записать $F_{\max} = Av_{\max}^2$, откуда:

$$A = \frac{F_{\max}}{v_{\max}^2} \quad (1.4)$$

Ограничения разработанной модели:

1. Предполагается, что корабль движется на постоянном курсе.
2. Не учитывается волнение моря, гидродинамические особенности корпуса, переменное воздействие ветра и т.п.

Сила тяги, определяемая оборотами винтов судна, не может изменяться мгновенно вследствие инерционности вращающих винг двигателей. Полагая зависимость силы тяги от времени линейной, ее изменение можно также описать при помощи дифференциального уравнения с нелинейностью типа «ограничение» («насыщение»):

$$\frac{dF}{dt} = k_F; \quad |F| \leq F^*, \quad (1.5)$$

где k_F – коэффициент скорости изменения тяги, Н/с; F^* , $F^* \leq F_{\max}$ – заданное значение силы тяги. Коэффициент k_F – постоянный по модулю, но может иметь разные знаки (для моделирования разгона и торможения НВК).

При известном значении силы тяги можно решить дифференциальное уравнение (1.5) и задавать в модели силу тяги как функцию времени.

Для придания модели универсальности целесообразно, по возможности, использовать не абсолютные величины, а их относительные значения. В данном случае предпочтительно принять относительные значения силы тяги в процентах от максимальной:

$$F^* = \frac{P^* F_{\max}}{100}, \quad (1.6)$$

где P^* - относительное значение силы тяги в процентах от максимальной.

Соответственно, имеем модель НВК:

$$\begin{aligned} \frac{dx}{dt} &= v; \\ \frac{dv}{dt} &= \frac{1}{M} [F(t) - A |v| v]; \\ A &= \frac{F_{\max}}{v_{\max}^2}; \\ F(t) &= \frac{P(t) F_{\max}}{100}. \end{aligned} \quad (1.7)$$

Полученная математическая модель (1.7) позволяет для любого момента времени определить расстояние, пройденное кораблем (координата $x(t)$), и скорость движения $v(t)$ по задаваемым значениям силы тяги P^* . Переход к относительным величинам позволяет вводить в качестве исходных данных значения силы тяги (мощности двигателя) в процентах от максимальной, а не в ньютонах, как и принято в современной практике судовождения.

Математическая модель (1.7) может быть использована для изучения динамических характеристик корабля при проектировании, эксплуатации, создания тренажеров и т.п.

1.2. Математическая модель движения корабля на подводных крыльях

Скорость движения кораблей на подводных крыльях в два-три раза выше скорости водоизмещающих кораблей и может достигать 65 узлов (≈ 120 км/ч). Это предельная скорость для КПК из-за кавитации, возникающих на крыльях и лопастях винта.

Особенностью движения корабля на подводных крыльях, в отличие от водоизмещающего надводного корабля, является наличие трех режимов движения:

- Движение на корпусе (водоизмещающий режим). Осуществляется до определенной скорости v_k , после чего переходит в режим глиссирования;
- Глиссирование – режим движения, когда корабль, набрав скорость v_k , начинает выходить из воды на крылья, достигая при этом скорости v_{1max} , после которой переходит в следующий режим;
- Движение на крыльях (крыльевой режим); при достижении скорости v_{1max} на крыльях возникает и поддерживается соответствующая подъемная сила, сопротивление среды резко уменьшается, а максимально возможная скорость v_{2max} увеличивается.

Указанная особенность режима движения на крыльях должна быть учтена при разработке математической модели. При моделировании движения водоизмещающего корабля было показано, что сила сопротивления движению пропорциональна квадрату скорости (1.2). Для корабля на подводных крыльях существует два коэффициента пропорциональности:

A_1 – при $v \leq v_k$ (водоизмещающий режим);

A_2 – при $v \geq v_k$ (режим глиссирования и движения на крыльях), что обеспечивает возможность достижения максимальных скоростей $v_{1\max}$ и $v_{2\max}$.

Таким образом, математическая модель КПК имеет вид

$$\begin{aligned} \frac{dx}{dt} &= v; \\ \frac{dv}{dt} &= \frac{1}{M} [F(t) - A |v| v]; \\ A &= \begin{cases} \frac{F_{\max}}{v_{1\max}^2}, & v < v_k; \\ \frac{F_{\max}}{v_{2\max}^2}, & v \geq v_k; \end{cases} \\ F(t) &= \frac{P(t)F_{\max}}{100}. \end{aligned} \quad (1.8)$$

1.3. Уточнение математических моделей

Одним из методов построения математической и реализующей ее на компьютере программной моделей является метод «быстрого прототипа». Основное содержание его заключается в том, что вначале строится максимально упрощенная математическая модель с целью получить первые результаты исследования и оценить их правдоподобность в максимально короткие сроки, т.е. проверяется перспективность выбранного направления исследований. В дальнейшем ММ постепенно усложняется и уточняется с целью все большего приближения выходных данных к реальным.

В математической модели (1.8), например, показано, что коэффициент силы сопротивления движению A принимает значения A_2 при $v \geq v_k$, т.е. подчиняется релейному закону (рис. 2, а). В первом приближении это соответствует действительности. Однако в реальных условиях сила не может измениться скачком, вследствие чего корабль выходит в крыльевой режим не мгновенно, а в течении некоторого времени. Естественно, что сила сопротивления, выражаемая коэффициентом A , уменьшается постепенно, по мере выхода корпуса из воды на

крылья. При скорости $v_{1\max}$ значение коэффициента A действительно становится равным A_2 .

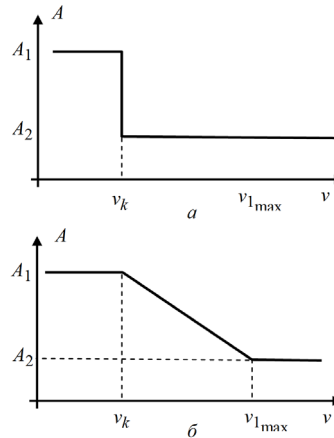


Рис. 2. Законы изменения коэффициента A : а – релейный; б – линейный

Очевидно, что принятый релейный закон смены коэффициентов недостаточен. Для устранения недостатка можно принять, например линейный закон изменения коэффициента A в зависимости от скорости корабля (рис.2, б). Это приблизит модель к реальному объекту. Вероятно, этот закон не является строго линейным и для дальнейшего уточнения модели требуются дополнительные аналитические или натурные исследования. Процесс уточнения математической модель носит последовательный итерационный характер.

Для принятого линейного закона коэффициент A будет определяться из следующей системы уравнений:

$$\begin{aligned}
 A &= A_1, \quad v \leq v_k; \\
 A &= A_1 - \frac{(v - v_k)(A_1 - A_2)}{v_{1\max} - v_k}, \quad v_k \leq v \leq v_{1\max}; \\
 A &= A_2, \quad v \geq v_{1\max}; \\
 A_1 &= \frac{F_{\max}}{v_{1\max}^2}, \quad v \leq v_k; \\
 A_2 &= \frac{F_{\max}}{v_{2\max}^2}, \quad v \geq v_k.
 \end{aligned} \tag{1.9}$$

2. ПРОГРАММНАЯ МОДЕЛЬ ДВИЖЕНИЯ КОРАБЛЯ

Альтернативным способом численного моделирования нелинейных динамических систем является переход к разностным уравнениям. При этом программные модели могут быть сформированы без применения специализированных функций на любом высокоуровневом языке программирования. Уравнения решают последовательно для дискретных моделей времени t_i, t_{i+1}, \dots . При этом $t_{i+1} = t_i + \Delta t$, где $\Delta t = \text{const}$ - шаг приращения времени (интегрирования). Таким образом, при выборе достаточно малого шага Δt мгновенная скорость может быть определена по конечной разности расстояний:

$$v_i = \frac{\Delta x_i}{\Delta t} = \frac{x_i - x_{i-1}}{\Delta t}, \quad (2.1)$$

А ускорение в момент времени $t_{i+1} = t_i + \Delta t$ - по формуле

$$a_{i+1} = \frac{v_{i+1} - v_i}{\Delta t} = \left(\frac{\Delta x_{i+1}}{\Delta t} - \frac{\Delta x_i}{\Delta t} \right) / \Delta t = \frac{\Delta x_{i+1} - \Delta x_i}{\Delta t^2}. \quad (2.2)$$

Подставив формулы (2.1) и (2.2) в уравнение движения (1.3), получим:

$$\frac{M(x_{i+1} - x_i - \Delta x_i)}{\Delta t^2} = F_i - \frac{A \Delta x_i |\Delta x_i|}{\Delta t^2} \quad (2.3)$$

откуда легко получить расчетную рекуррентную формулу для вычисления очередного значения координаты пройденного расстояния:

$$x_{i+1} = x_i + \Delta x_i + \frac{F_i \Delta t - A \Delta x_i |\Delta x_i|}{M} \quad (2.4)$$

Из уравнений (2.3) и (2.4) видно, что для вычисления скорости движения НВК необходимо иметь значения двух координат (x_{i-1} и x_i), в то время как для определения ускорения – три, дополнительно x_{i+1} .

В окончательном виде математическая модель движения надводного водоизмещающего корабля (1.7) может быть представлена системой уравнений:

$$\begin{aligned}
x_{i+1} &= x_i + \Delta x_i + \frac{P_i F_{\max} \Delta t^2 / 100 - A \Delta x_i |\Delta x_i|}{M}, \\
v_{i+1} &= \frac{\Delta x_{i+1}}{\Delta t_i} = \frac{x_{i+1} - x_i}{\Delta t}, \\
\Delta x &= x_i - x_{i-1}; \\
A &= \frac{F_{\max}}{v_{\max}^2}
\end{aligned} \tag{2.5}$$

а математическая модель движения КПК (1.8)

$$\begin{aligned}
x_{i+1} &= x_i + \Delta x_i + \frac{P_i F_{\max} \Delta t^2 / 100 - A \Delta x_i |\Delta x_i|}{M}, \\
v_{i+1} &= \frac{\Delta x_{i+1}}{\Delta t_i} = \frac{x_{i+1} - x_i}{\Delta t}, \\
\Delta x &= x_i - x_{i-1}; \\
A_1 &= \frac{F_{\max}}{v_{1\max}^2}; \quad v_{i+1} \leq v_k; \\
A_2 &= \frac{F_{\max}}{v_{2\max}^2}; \quad v_{i+1} \geq v_k,
\end{aligned} \tag{2.6}$$

где P_i – относительное значение силы тяги в процентах от максимальной.

Математическая модель (2.6) также может быть уточнена в соответствии с (1.9).

Достоинством использования функции ode45 является встроенный выбор шага интегрирования. В расширенном формате записи функции ode45 можно задавать другие параметры моделирования, в том числе и диапазон изменения шага интегрирования.

2.1. Реализация разностной модели движения надводного водоизмещающего судна «Активный»

Таблица 2 – Исходные данные НВК «Активный»

№	Наименование	W, т	N, л.с.	v, уз
24	«Активный»	314	480	8.5

Судно «Активный» имеет водоизмещение 314 т, примем максимально допустимую скорость изменения силы тяги $\Delta F = 0.2 F_{\max}$, а шаг интегрирования примем $\Delta t = 1 \text{ с}$. Допустимая погрешность при моделировании принимается равной 0,005.

Пример расчета:

1. Масса судна: $M = 314 \text{ т} = 314000 \text{ кг}$.
2. Максимальная мощность двигателя: $N = 480 \text{ л.с.} * 735,5 = 353040 \text{ Вт}$.
3. Максимальная скорость судна: $v_{\max} = 8.5 \text{ уз} * 0.51 = 4,335 \text{ м / с}$.
4. Максимальная сила тяги движителя: $F_{\max} = \frac{N}{v_{\max}} = \frac{353040 \text{ Вт}}{4.335 \text{ м / с}} = 81440 \text{ Н}$
5. Максимально допустимое изменение силы тяги:

$$\Delta F = 0.2 * F_{\max} = 16288 \text{ кН / с}$$

Разработка разностной модели движения:

1. Шаг приращения: $\Delta t = 1 \text{ с}$.
2. Относительное (в процентах от максимальной) допустимое изменение силы тяги за время $\Delta t = 1 \text{ с}$: $\Delta P_i \leq \Delta t \frac{\Delta F_{\max}}{F_{\max}} 100 \leq 1 \frac{16288}{81440} 100 \leq 20\%$
3. Коэффициент пропорциональности силы сопротивления движению:

$$A = \frac{F_{\max}}{v_{\max}^2} = \frac{81440}{4.335^2} = 4334;$$

4. Координата пройденного расстояния:

$$x_{i+1} = x_i + \Delta x_i + \frac{P_i \cdot 81440 / 100 - 4334 \Delta x_i |\Delta x_i|}{314000}$$

5. Текущая скорость: $v_{i+1} = \frac{\Delta x_{i+1}}{\Delta t_i} = x_{i+1} - x_i$.

Код программы, реализующий разностную модель движения надводного водоизмещающего корабля представлен в листинге 1.

Листинг 1 – Код программы для разностной модели НВК

```
clear, clc, close all

W0 = 314;% тонн
N0 = 480;% лс
v0 = 8.5; %уз

W = W0*1000;%кг
N = N0*735.5;% Вт
Vmax = v0*0.51;% м/с
Fmax = N/Vmax;% N = F*v
A = Fmax/Vmax^2;
dFmax = 0.2*Fmax;
dt = 1;
dPmax = dt*dFmax/Fmax*100;
dP = 20;
if (dP >= dPmax)
    dP = dPmax;
end

% Н.У.
Pmax = 100; % максимальная тяга
i = 1;
t = [0];
v = [0];
P = [0];
x = [0];
dx = 0;
```

Листинг 1 – Продолжение

```
e = 0.005; % допустимая погрешность

% разгон
while ( (Vmax-v(i)) > e)
    t = [t t(i)+dt];
    x = [x x(i)+dx+(P(i)*Fmax*dt^2/100-A*dx*abs(dx))/W];
    v = [v (x(i+1)-x(i))/dt];
    if (P(i) < Pmax && (P(i)+dP) <= 100)
        P = [P (P(i)+dP)];
    else
        P = [P Pmax];
    end
    i = i + 1;
    dx = x(i)-x(i-1);
```

```

        if ((v(i)-v(i-1))<e/10 && i > 3) %учитывает, что мощность может быть не 100%
            break
        end
    end
end

% торможение
while ( v(i) > e)
    tt = t(i)+dt;
    t = [t tt];
    tx = x(i)+dx+(P(i)*Fmax*dt^2/100-A*dx*abs(dx))/W;
    x = [x tx];
    tv = (x(i+1)-x(i))/dt;
    v = [v tv];
    if (P(i) > -Pmax)
        P = [P (P(i)-dP)];
    else
        P = [P -Pmax];
    end
    i = i + 1;
    dx = x(i)-x(i-1);
end
NVK_active = [t' P' x' v']; % составление таблицы
figure(1)

subplot(3,1,1)
plot(t,x,'Linewidth',1.5); grid on;
xlabel('t, c','FontSize',12);
ylabel('x, м','FontSize',12);

subplot(3,1,2)
plot(t,v,'Linewidth',1.5);grid on;
xlabel('t, c','FontSize',12);
ylabel('v, м/с','FontSize',12);

subplot(3,1,3)
plot(t,P,'Linewidth',1.5);grid on;
xlabel('t, c','FontSize',12);
ylabel('P,%','FontSize', 12);

```

Результаты моделирования разностной модели НВК «Активный» сведены в таблицу 2.

Таблица 2. Результаты моделирования НВК «Активный»

Режим	T, с	P, %	x_{i+1} , м	V_{i+1} , м/с	Режим	T, с	P, %	x_{i+1} , м	V_{i+1} , м/с
Разгон	0	0	0,00	0,00	Разгон	41	100	118,77	4,26
	1	20	0,00	0,00		42	100	123,04	4,27
	2	40	0,05	0,05		43	100	127,32	4,28
	3	60	0,21	0,16		44	100	131,61	4,28
	4	80	0,52	0,31		45	100	135,90	4,29
	5	100	1,04	0,52		46	100	140,19	4,30
	6	100	1,81	0,77		47	100	144,49	4,30
	7	100	2,83	1,02		48	100	148,80	4,30
	8	100	4,10	1,27		49	100	153,10	4,31

	9	100	5,61	1,51		50	100	157,42	4,31	
	10	100	7,34	1,73		51	100	161,73	4,31	
	11	100	9,29	1,95		52	100	166,05	4,32	
	12	100	11,45	2,16		53	100	170,37	4,32	
	13	100	13,80	2,35		54	100	174,69	4,32	
	14	100	16,34	2,54		55	100	179,01	4,32	
	15	100	19,05	2,71		56	100	183,33	4,32	
	16	100	21,91	2,87		57	100	187,66	4,33	
	17	100	24,92	3,01		58	100	191,98	4,33	
	18	100	28,07	3,15		59	100	196,31	4,33	
	19	100	31,34	3,27		60	100	200,64	4,33	
	20	100	34,72	3,38		61	100	204,97	4,33	
	21	100	38,20	3,48		62	100	209,30	4,33	
	22	100	41,77	3,57		63	100	213,63	4,33	
	23	100	45,43	3,66	Торможение	64	80	217,96	4,33	
	24	100	49,16	3,73		65	60	222,24	4,28	
	25	100	52,96	3,80		66	40	226,42	4,18	
	26	100	56,82	3,86		67	20	230,47	4,04	
	27	100	60,73	3,91		68	0	234,34	3,87	
	28	100	64,70	3,96		69	-20	238,00	3,66	
	29	100	68,70	4,00		70	-40	241,43	3,43	
	30	100	72,74	4,04		71	-60	244,59	3,16	
	31	100	76,82	4,08		72	-80	247,46	2,87	
	32	100	80,92	4,11		73	-100	250,00	2,55	
	33	100	85,06	4,13		74	-100	252,20	2,20	
	34	100	89,21	4,16		75	-100	254,07	1,87	
	35	100	93,39	4,18		76	-100	255,64	1,56	
	36	100	97,59	4,20		77	-100	256,91	1,27	
	37	100	101,80	4,21		78	-100	257,90	0,99	
	38	100	106,02	4,23		79	-100	258,61	0,72	
	39	100	110,26	4,24		80	-100	259,06	0,45	
	40	100	114,51	4,25		81	-100	259,25	0,19	
						82	-100	259,18	-0,07	

Графики координаты, скорости и относительной мощности НВК «Активный» представлены на рисунке 3.

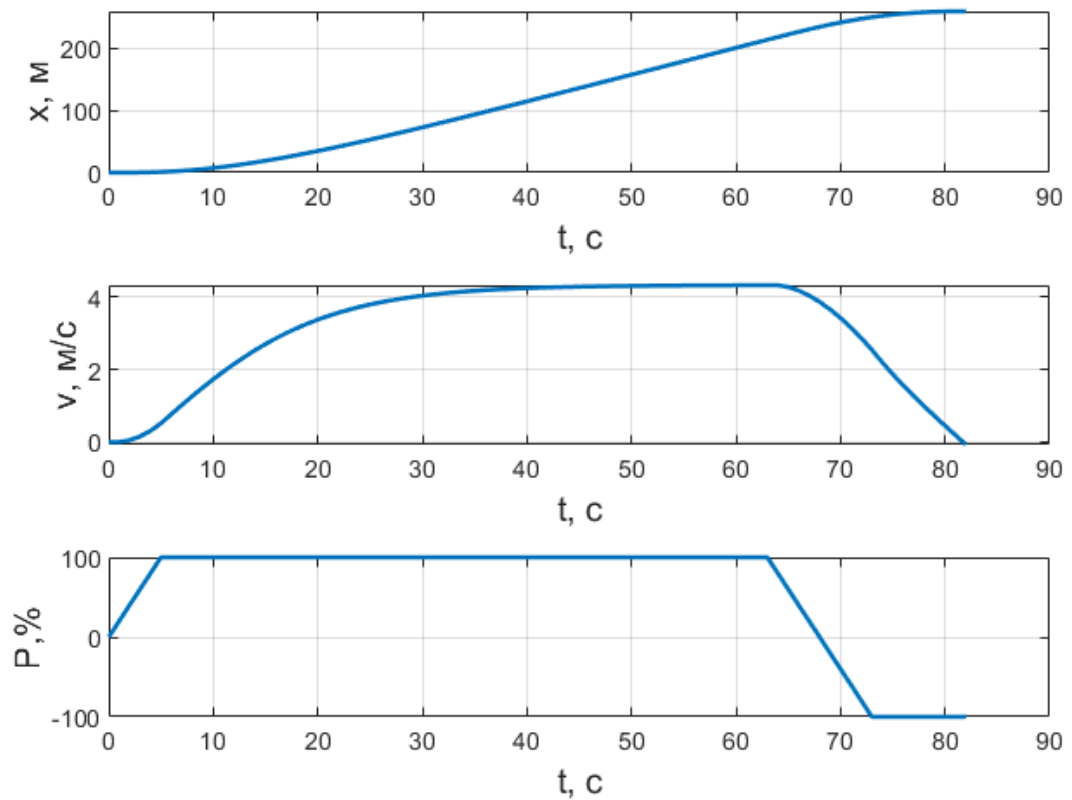


Рис. 3. Графики координаты, скорости и мощности НВК «Активный»

По полученным данным можно сделать следующие выводы о динамических характеристиках НВК «Активный»:

- Время набора максимальной скорости: 4,3 м/с – 63 секунды, при этом судно проходит расстояние 214 м.
- Время торможения: 19 с на расстоянии 45 м;
- Общее время движения судна составило 82 с;
- Общее пройденное расстояние: 259 м.

2.2. Моделирование движения малого рабочего катера

Исходные данные малого рабочего катера представлены в таблице 3.

Таблица 3. Исходные данные малого рабочего катера

№	Наименование	W, т	N, л.с.	v, уз
10	«Аист»	4.6	235	19.5

Малый рабочий катер имеет водоизмещение 4,6 т, следовательно, примем максимально допустимую скорость изменения силы тяги $\Delta F = 0.2F_{\max}$, а шаг интегрирования примем $\Delta t = 0.5c.$, соответственно $\Delta P_i \leq 40\%$

Математическая модель малого рабочего катера имеет такой же вид, что и математическая модель НВК «Активный». Основным отличием в реализации программного кода состоит в задании параметров судна.

Фрагмент листинга программы представлен ниже.

Листинг 2 – Код программы для разностной модели НВК «Аист»

```
clear, clc, close all
W0 = 4.6;% тонн
N0 = 235;% лс
v0 = 19.5;% уз
W = W0*1000;% кг
N = N0*735.5;% Вт
Vmax = v0*0.51;% м/с
Fmax = N/Vmax;% N = F*v
A = Fmax/Vmax^2;
dFmax = 0.2*Fmax;
dt = 0.5;
```

Остальная часть кода идентична коду разностной модели НВК «Активный». Результаты моделирования разностной модели малого рабочего катера сведены в таблицу 4.

Таблица 4. Результаты моделирования малого рабочего катера

Режим	T, с	P, %	x_{i+1} , м	v_{i+1} , м/с	Режим	T, с	P, %	x_{i+1} , м	v_{i+1} , м/с
Разгон	0,00	0,00	0,00	0,00	Торможение	12,50	90,00	85,56	9,94
	0,50	10,00	0,00	0,00		13,00	80,00	90,44	9,75
	1,00	20,00	0,09	0,19		13,50	70,00	95,16	9,45
	1,50	30,00	0,38	0,57		14,00	60,00	99,70	9,07
	2,00	40,00	0,94	1,13		14,50	50,00	104,01	8,63

2,50	50,00	1,87	1,86	15,00	40,00	108,09	8,15
3,00	60,00	3,24	2,74	15,50	30,00	111,91	7,64
3,50	70,00	5,10	3,73	16,00	20,00	115,45	7,09
4,00	80,00	7,49	4,78	16,50	10,00	118,71	6,51
4,50	90,00	10,42	5,86	17,00	0,00	121,65	5,89
5,00	100,00	13,87	6,90	17,50	-10,00	124,26	5,23
5,50	100,00	17,82	7,88	18,00	-20,00	126,52	4,52
6,00	100,00	22,11	8,58	18,50	-30,00	128,39	3,75
6,50	100,00	26,64	9,07	19,00	-40,00	129,85	2,91
7,00	100,00	31,33	9,39	19,50	-50,00	130,85	2,00
7,50	100,00	36,13	9,59	20,00	-60,00	131,34	0,97
8,00	100,00	40,99	9,72	20,50	-70,00	131,25	-0,18
8,50	100,00	45,89	9,81				
9,00	100,00	50,82	9,86				
9,50	100,00	55,77	9,89				
10,00	100,00	60,73	9,91				
10,50	100,00	65,69	9,92				
11,00	100,00	70,65	9,93				
11,50	100,00	75,62	9,94				
12,00	100,00	80,59	9,94				

Основные параметры движения малого рабочего катера представлены на рисунке 4.

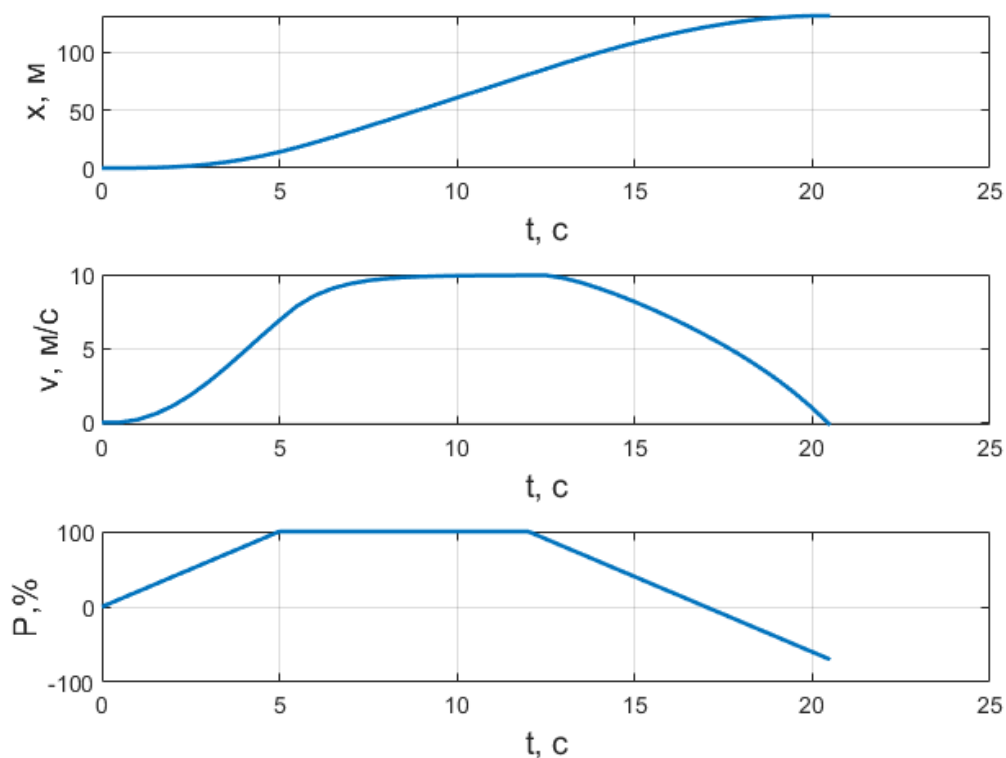


Рис. 4. Основные параметры движения малого рабочего катера

Исходя из полученных результатов можно сделать следующие выводы о динамических характеристиках малого рабочего катера:

- Время набора максимальной скорости: 9.95 м/с – 12 с; при этом судно проходит 80.59 м;
- Общее время торможения: 8.5 с на расстоянии 50.66 м;
- Общее время движения судна составило 20.5 с;
- Общее пройденное расстояние: 131 м.

2.3. Моделирование движения корабля на подводных крыльях

Исходные данные малого рабочего катера представлены в таблице 5.

Таблица 5. Исходные данные КПК

№	Наименование	W, т	N, л.с.	v _k , уз	v _{1max} , уз	v _{2max} , уз
29	КПК	50	3500	16	19.2	46

Исходная математическая модель корабля на подводных крыльях представлена в формуле (2.6). Однако уточненную математическую модель можно получить, если учесть формулу (1.9). Тогда разностная модель корабля на подводных крыльях будет следующей:

$$x_{i+1} = x_i + \Delta x_i + \frac{P_i F_{\max} \Delta t^2 / 100 - A \Delta x_i |\Delta x_i|}{M};$$

$$v_{i+1} = \frac{\Delta x_{i+1}}{\Delta t_i} = \frac{x_{i+1} - x_i}{\Delta t};$$

$$\Delta x = x_i - x_{i-1};$$

$$A = \begin{cases} A_1, & v_{i+1} \leq v_k; \\ A_1 - \frac{(v_{i+1} - v_k)(A_1 - A_2)}{v_{1\max} - v_k}, & v_k \leq v_{i+1} \leq v_{1\max}; \\ A_2, & v_{i+1} \geq v_{1\max}; \end{cases}$$

$$A_1 = \frac{F_{\max}}{v_{1\max}^2}; \quad v_{i+1} \leq v_k;$$

$$A_2 = \frac{F_{\max}}{v_{2\max}^2}; \quad v_{i+1} \geq v_k,$$

Корабль на подводных крыльях имеет водоизмещение 50 т, следовательно, примем максимально допустимую скорость изменения силы тяги $\Delta F = 0.15 F_{\max}$, а шаг интегрирования примем $\Delta t = 1\text{с.}$, соответственно $\Delta P_i \leq 15\%$ Погрешность расчетов также примем $\epsilon = 0,005$.

Листинг программы, реализующий моделирование движения корабля на подводных крыльях представлен ниже.

Листинг 3 – Код реализации разностной модели движения КПК

```
clear, clc, close all
%КПК
W0 = 50; % тонн
N0 = 3500 ;% лс
vk0 = 16; %уз
v1max0 = 19.2; %уз
v2max0 = 46; %уз
%перевод в си
W = W0*1000; %кг
N = N0*735.5; % Вт
vk = vk0*0.51 % м/с начало глиссирования
v1max = v1max0*0.51 % м/с выход на крылья
v2max = v2max0*0.51 % м/с
Fmax = N/v2max; % N = F*v
dFmax = 0.15*Fmax;
dt = 1;
dPmax = dt*dFmax/Fmax*100;
Pmax = 100; % максимальная тяга
dP = 15;
if (dP >= dPmax)
    dP = dPmax;
end
i = 1;
t = [0];
v = [0];
P = [0];
x = [0];
dx = 0;
e = 0.005;% допустимая погрешность

%разгон
A1 = Fmax/v1max^2;
A2 = Fmax/v2max^2;
while ( (v2max-v(i)) > e)
    if (v(i)<vk)
        A = Fmax/v1max^2;
    end
    if ((v(i) >= vk)&& (v(i) <= v1max) )
        A = A1 - (v(i)-vk)*(A1-A2)/(v1max-vk);
    end
    if (v(i) > v1max)
        A = A2;
    end
    t = [t t(i)+dt];
```

```

x = [x x(i)+dx+(P(i)*Fmax*dt^2/100-A*dx*abs(dx))/W];
v = [v (x(i+1)-x(i))/dt];
if (P(i) < Pmax)
    P = [P (P(i)+dP)];
else
    P = [P Pmax];
end
i = i + 1;
dx = x(i)-x(i-1);
if ((v(i)-v(i-1))<e/10 && i > 3) %учитывает, что мощность может быть не 100%
    break
end
end

%торможение
while ( v(i) > e)
    if (v(i)<vk)
        A = Fmax/v1max^2;
    end
    if ((v(i) >= vk)&& (v(i) <= v1max) )
        A = A1 - (v(i)-vk)*(A1-A2)/(v1max-vk);
    end
    if (v(i) > v1max)
        A = A2;
    end
    t = [t t(i)+dt];
    x = [x x(i)+dx+(P(i)*Fmax*dt^2/100-A*dx*abs(dx))/W];
    v = [v (x(i+1)-x(i))/dt];
    if (P(i) > -Pmax)
        P = [P (P(i)-dP)];
    else
        P = [P -Pmax];
    end
    i = i + 1;
    dx = x(i)-x(i-1);
end
KPK_table = [t' P' x' v']; % формирование таблицы
figure(3)
subplot(3,1,1)
plot(t,x,'Linewidth',1.5); grid on;
xlabel('t, c','FontSize',12);
ylabel('x, м','FontSize',12);
subplot(3,1,2)
plot(t,v,'Linewidth',1.5);grid on;
xlabel('t, c','FontSize',12);
ylabel('v, м/с','FontSize',12);
subplot(3,1,3)
plot(t,P,'Linewidth',1.5);grid on;
xlabel('t, c','FontSize',12);
ylabel('P,%', 'FontSize',12);

```

Результаты моделирования разностной модели КПК сведены в таблицу 6.

Таблица 6. Результаты моделирования КПК

Режим	T, с	P, %	x_{i+1} , м	V_{i+1} , м/с	Режим	T, с	P, %	x_{i+1} , м	V_{i+1} , м/с
Разгон	0,00	0,00	0,00	0,00	Разгон	37,00	100,00	552,69	23,33
	1,00	10,00	0,00	0,00		38,00	100,00	576,04	23,35
	2,00	20,00	0,22	0,22		39,00	100,00	599,41	23,37
	3,00	30,00	0,88	0,66		40,00	100,00	622,80	23,39
	4,00	40,00	2,18	1,31		41,00	100,00	646,20	23,40
	5,00	50,00	4,33	2,14		42,00	100,00	669,61	23,41
	6,00	60,00	7,46	3,14		43,00	100,00	693,03	23,42
	7,00	70,00	11,69	4,23		44,00	100,00	716,46	23,43
	8,00	80,00	17,05	5,36		45,00	100,00	739,90	23,43
	9,00	90,00	23,50	6,45		46,00	100,00	763,33	23,44
	10,00	100,00	30,98	7,48		47,00	100,00	786,78	23,44
	11,00	100,00	39,37	8,39		48,00	100,00	810,22	23,45
	12,00	100,00	48,53	9,16		49,00	100,00	833,67	23,45
	13,00	100,00	58,94	10,41		50,00	100,00	857,12	23,45
	14,00	100,00	71,12	12,17		51,00	100,00	880,58	23,45
	15,00	100,00	84,89	13,78		52,00	100,00	904,03	23,45
	16,00	100,00	100,11	15,21		53,00	100,00	927,49	23,46
	17,00	100,00	116,60	16,49	Торможение	54,00	90,00	950,94	23,46
	18,00	100,00	134,19	17,60		55,00	80,00	974,18	23,24
	19,00	100,00	152,75	18,56		56,00	70,00	997,02	22,84
	20,00	100,00	172,13	19,38		57,00	60,00	1019,31	22,30
	21,00	100,00	192,20	20,08		58,00	50,00	1040,94	21,63
	22,00	100,00	212,87	20,66		59,00	40,00	1061,81	20,86
	23,00	100,00	234,02	21,16		60,00	30,00	1081,81	20,00
	24,00	100,00	255,59	21,57		61,00	20,00	1100,88	19,07
	25,00	100,00	277,49	21,91		62,00	10,00	1118,93	18,06
	26,00	100,00	299,68	22,19		63,00	0,00	1135,91	16,98
	27,00	100,00	322,10	22,42		64,00	-10,00	1151,74	15,83
	28,00	100,00	344,71	22,61		65,00	-20,00	1166,35	14,61
	29,00	100,00	367,47	22,77		66,00	-30,00	1179,66	13,32
	30,00	100,00	390,37	22,89		67,00	-40,00	1191,62	11,95
	31,00	100,00	413,36	23,00		68,00	-50,00	1202,12	10,51
	32,00	100,00	436,45	23,08		69,00	-60,00	1211,09	8,97
	33,00	100,00	459,60	23,15		70,00	-70,00	1217,65	6,56
	34,00	100,00	482,81	23,21		71,00	-80,00	1221,70	4,04
	35,00	100,00	506,07	23,26		72,00	-90,00	1223,61	1,91
	36,00	100,00	529,36	23,29		73,00	-100,00	1223,46	-0,15

Основные параметры движения корабля на подводных крыльях представлены на рисунке 5.

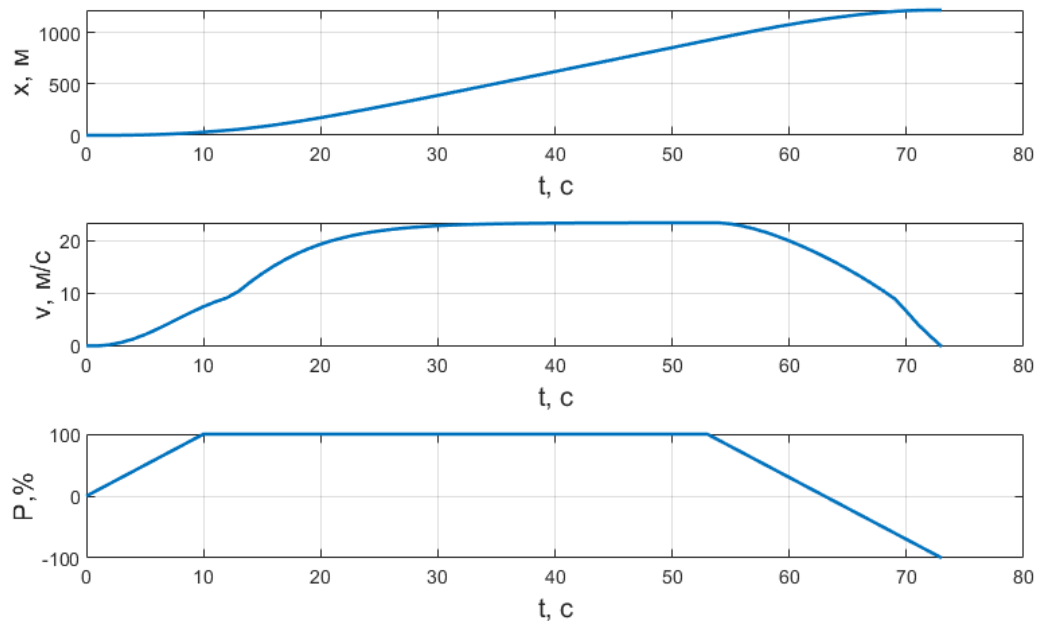


Рис. 5. Основные параметры движения корабля на подводных крыльях

Исходя из полученных результатов можно сделать следующие выводы о динамических характеристиках корабля на подводных крыльях:

- Время набора максимальной скорости: 23.46 м/с – 53 с; при этом судно проходит 927.5 м;
 - В водоизмещающем режиме – 8.8 с;
 - В режиме глиссирования – 1 с;
 - На крыльях – 47 с;
- Общее время торможения: 14.5 с на расстоянии 234 м;
- Общее время движения судна составило 61 с;
- Общее пройденное расстояние: 1014 м.

3. РЕЖИМ УПРАВЛЕНИЯ СКОРОСТЬЮ ХОДА

Для реализации управления скоростью хода можно использовать регулятор. В данной работе в качестве регулятора был выбран ПД-регулятор. Это объясняется тем, что при использовании П-регулятора, при задании малых скоростей появляются колебания. Чтобы уменьшить колебания был использован ПД-регулятор. ПД-регулятор управляет мощностью двигателя. Управляющее воздействие формируется на основе значения ошибки:

$$e = V_z - v_i,$$

где V_z – заданное значение скорости в м/с.

Расчет мощности двигателя для разностной модели будет выглядеть следующим образом:

$$\begin{aligned} P_{i+1} &= P_i + dP; \\ dP &= k_p e_i + k_d de; \\ de &= \frac{e_i - e_{i-1}}{\Delta t}; \\ |dP| &\leq dP_{\max}, \end{aligned}$$

где K_p – коэффициент пропорциональной составляющей, K_d – коэффициент дифференцирующей составляющей.

Листинг программы режима управления скорости хода НВК «Активный» представлен ниже. Заданная скорость – 2 м/с, коэффициенты регулятора $k_p = 10$, $k_d = 80$.

Листинг 4 – Код реализации ПД регулятора

```
clear, clc, close all
W0 = 314; % ТОНН
N0 = 480; % л.с.
v0 = 8.5; % уз

W = W0*1000; %кг
N = N0*735.5; % Вт
Vmax = v0*0.51; % м/с
Fmax = N/Vmax; % N = F*v
A = Fmax/Vmax^2;
dFmax = 0.2*Fmax;
dt = 1;
dPmax = dt*dFmax/Fmax*100;
```

```

dP = 20;
if (dP >= dPmax)
    dP = dPmax;
end

% Н.У.
Pmax = 100; % максимальная тяга
i = 1;
t = [0];
v = [0];
P = [0];
x = [0];
dx = 0;
eps = 0.005; % допустимая погрешность

Vz = 2; % задание м/с
kp = 10; % коэффициент ПД регулятора
kd = 80; % коэф ПД регулятора

prev_e = Vz - v(1);

while(t(i) < 100)
    t = [t t(i) + dt];
    x = [x x(i) + dx + ((P(i)*Fmax*dt^2)/100 - A*dx*abs(dx))/W];
    v = [v (x(i+1) - x(i))/dt];
    e = Vz - v(i);
    de = (e - prev_e)/dt;
    dP = kp*e + kd*de;
    prev_e = e;
    if (abs(dP) >= dPmax)
        dP = dPmax;
    end
    if (P(i) + dP > 100)
        P = [P 100];
    end
    if (P(i) + dP <= 100)
        P = [P P(i) + dP];
    end
    i = i + 1;
    dx = x(i) - x(i-1);
end

figure(1)
subplot(3,1,1)
plot(t,x,'Linewidth',1.5); grid on;
xlabel('t, c','FontSize',12);
ylabel('x, м','FontSize',12);
subplot(3,1,2)
plot(t,v,'Linewidth',1.5);grid on;
xlabel('t, c','FontSize',12);
ylabel('v, м/с','FontSize',12);
subplot(3,1,3)
plot(t,P,'Linewidth',1.5);grid on;
xlabel('t, c','FontSize',12);
ylabel('P, %','FontSize',12);

```


Результат работы программы представлен на рисунке 6.

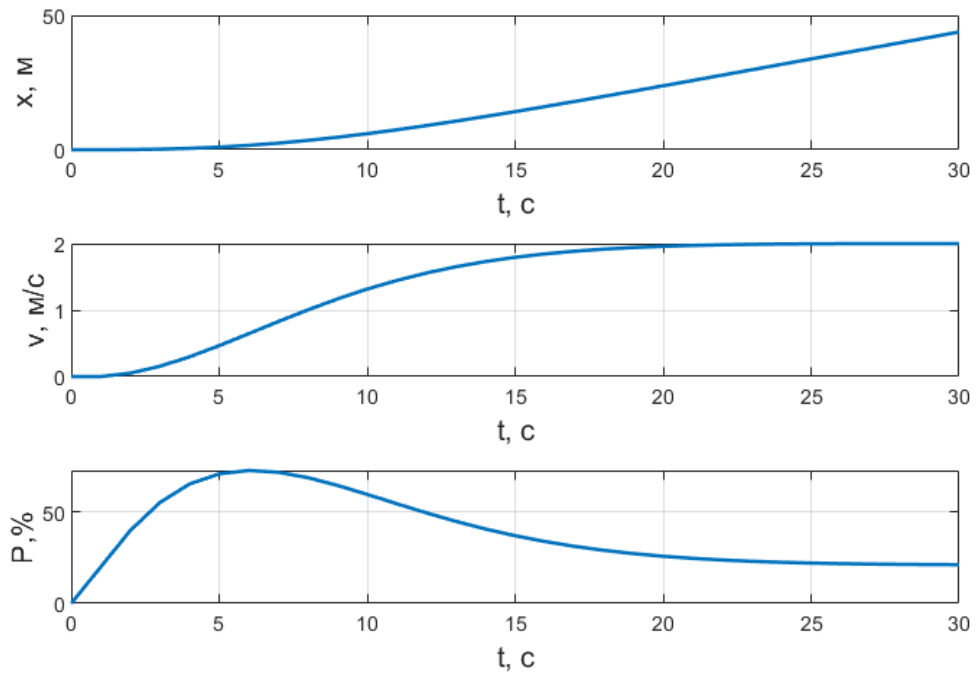


Рис. 6. Режим управления скоростью НВК «Активный»

Код реализации регулятора скорости для другого типа НВК отличается только параметрами судна и регулятора. Заданная скорость – 8 м/с, коэффициенты регулятора $k_p = 4$, $k_d = 5$. Листинг не приводится.

Результат работы программы представлен на рисунке 7.

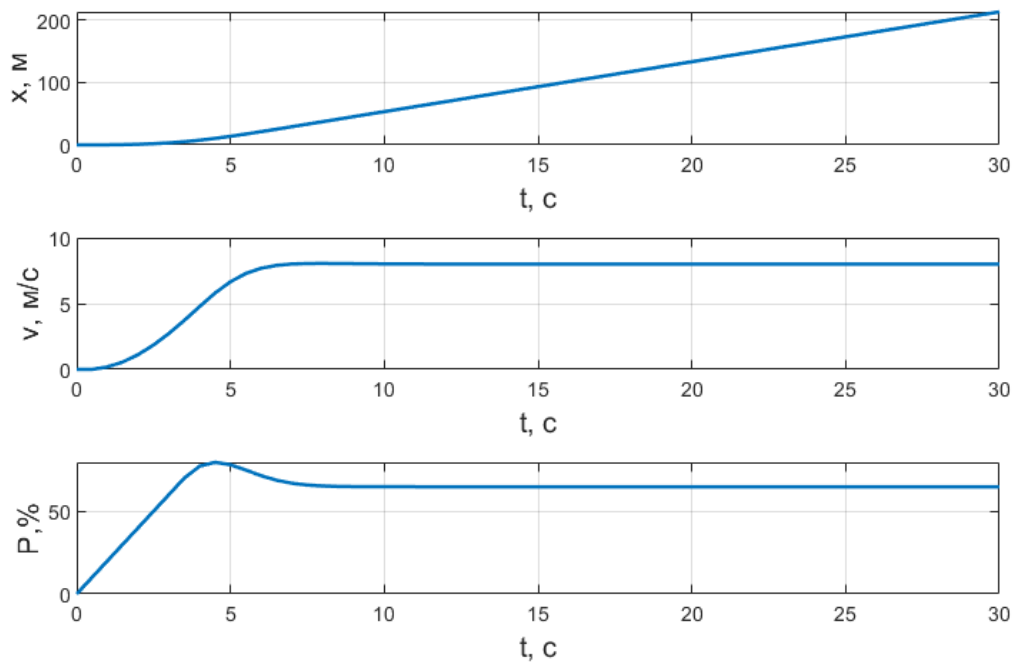


Рис. 7. Режим управления скоростью малого рабочего катера

Листинг программы режима управления скорости хода корабля на подводных крыльях представлен ниже. Заданная скорость – 8 м/с, коэффициенты регулятора $k_p = 3$, $k_d = 5$.

Листинг 4 – Код реализации ПД регулятора КПК

```
clear, clc, close all
%КПК
W0 = 50; % тонн
N0 = 3500 ;% лс
vk0 = 16; %уз
v1max0 = 19.2; %уз
v2max0 = 46; %уз
%перевод в си
W = W0*1000; %кг
N = N0*735.5; % Вт
vk = vk0*0.51 % м/с начало глиссирования
v1max = v1max0*0.51 % м/с выход на крылья
v2max = v2max0*0.51 % м/с
Fmax = N/v2max; % N = F*v
dFmax = 0.15*Fmax;
dt = 0.5;
dPmax = dt*dFmax/Fmax*100;
Pmax = 100; % максимальная тяга
dP = 10;
if (dP >= dPmax)
    dP = dPmax;
end
i = 1;
t = [0];
v = [0];
P = [0];
x = [0];
dx = 0;

Vz = 8; % задание м/с
kp = 3; % коэффициент ПД регулятора
kd = 5; % коэф ПД регулятора

prev_e = Vz - v(1);

%разгон
A1 = Fmax/v1max^2;
A2 = Fmax/v2max^2;
while(t(i) < 100)
    if (v(i)<vk)
        A = Fmax/v1max^2;
    end
    if ((v(i) >= vk)&& (v(i) <= v1max) )
        A = A1 - (v(i)-vk)*(A1-A2)/(v1max-vk);
    end
    if (v(i) > v1max)
        A = A2;
    end
    t = [t t(i) + dt];
    x = [x x(i) + dx + (P(i)*Fmax*dt^2/100 - A*dx*abs(dx))/W];
    v = [v (x(i+1) - x(i))/dt];
```

```

e = Vz - v(i);
de = (e - prev_e)/dt;
dP = kp*e + kd*de;
prev_e = e;
if (abs(dP) >= dPmax)
dP = dPmax;
end
if (P(i) + dP > 100)
P = [P 100];
end
if (P(i)+dP <= 100)
P = [P P(i)+dP];
end
i = i + 1;
dx = x(i)-x(i-1);
end
figure(3)
subplot(3,1,1)
plot(t,x,'Linewidth',1.5); grid on;
xlabel('t, c','FontSize',12);
ylabel('x, m','FontSize',12);
subplot(3,1,2)
plot(t,v,'Linewidth',1.5);grid on;
xlabel('t, c','FontSize',12);
ylabel('v, m/c','FontSize',12);
subplot(3,1,3)
plot(t,P,'Linewidth',1.5);grid on;
xlabel('t, c','FontSize',12);
ylabel('P,%','FontSize',12);

```

Результат работы программы представлен на рисунке 8.

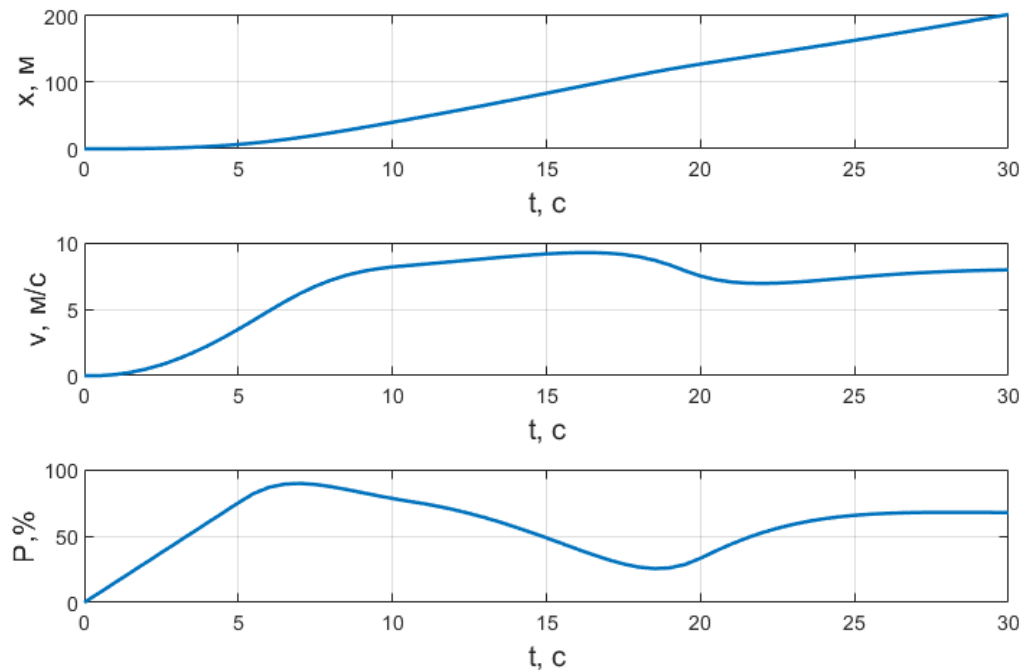


РИС. 8. Режим управления скоростью корабля на подводных крыльях

4. ПРИЛОЖЕНИЕ С ГРАФИЧЕСКИМ ИНТЕРФЕЙСОМ

Для удобства взаимодействия с пользователем был разработан графический интерфейс. Окно приложения продемонстрировано на рисунке 9.

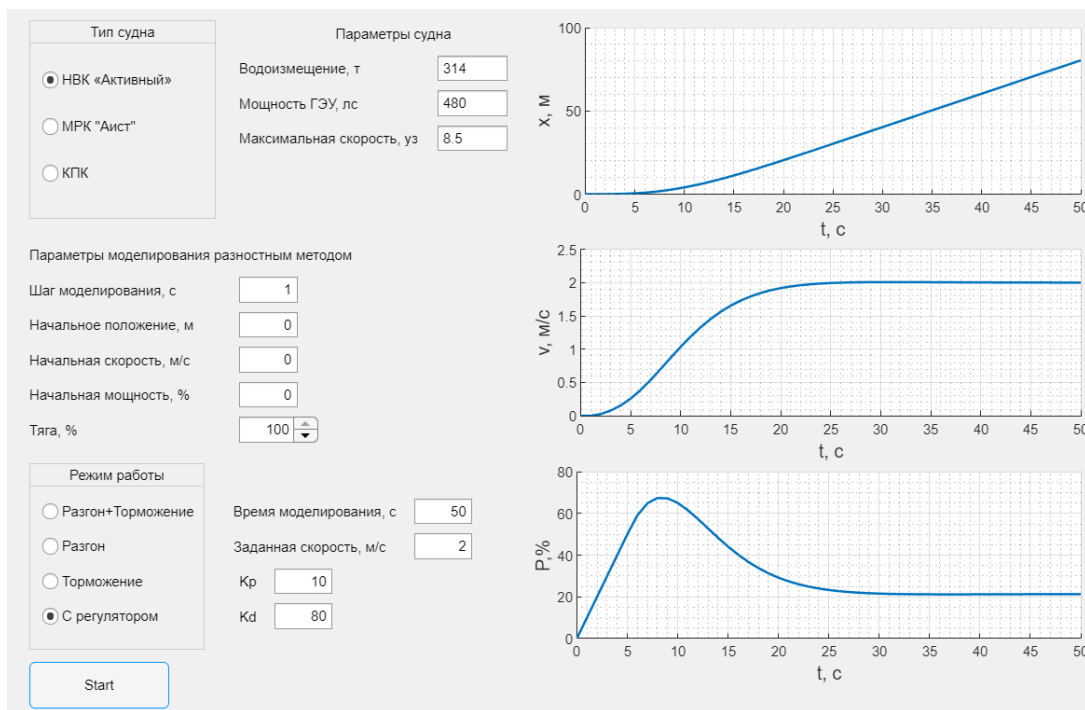


Рис. 9. Начальное окно приложения

При запуске приложения открывается начальное окно. При выборе судна автоматически заполняются параметры судна.

После выбора судна необходимо заполнить параметры моделирования. Моделирование осуществляется разностным методом. Также имеется возможность задавать максимальную тягу двигателя с дискретностью 10%.

После выбора режима работы судна и нажатия кнопки «Start» в правой области приложения появятся графики, описывающие динамику движения судна.

Приложение осуществляет моделирование трех типов кораблей. При выборе типа корабля его параметры заполняются автоматически, при это их можно изменять, первые два типа моделируются по одной модели, а КПК по другой. При выборе КПК в окне интерфейса появляются дополнительные поля.

В приложении имеется режим работы с регулятором, который обеспечивает поддержание заданной скорости. При выборе режима работы с регулятором появляются дополнительные поля, с возможностью редактирования параметров ПД-регулятора.

Для работы с регулятором нужно задать время моделирования, а также заданную скорость. В параметрах коэффициентов регулятора автоматически появляются значения коэффициентов. При необходимости их можно менять. Для каждого судна свои параметры коэффициентов.

Сценарий приложения представлен в таблице 7.

Таблица 7. Сценарий приложения

Событие	Идентификатор элемента управления	Действие
Запуск приложения	startupFcn	Отключить видимость графиков, доп. параметров КПК; Инициализировать переменные;
Выбор типа судна	Ship	Установка параметров судна в соответствии с исходным заданием; При выборе КПК появляются дополнительные параметры;
Выбор параметров моделирования		
Шаг интегрирования	dtValueChanged	Присвоение заданного значения
Начального значения координаты	x0ValueChanged	Присвоение заданного значения
Начальной скорости	V0ValueChanged	Присвоение заданного значения
Начальной мощности	P0ValueChanged	Присвоение заданного значения

Максимальной тяги	PmaxValueChanged	Присвоение заданного значения
Водоизмещения	Field_WValueChanged	Присвоение заданного значения
Мощности ГЭУ	Field_NValueChanged	Присвоение заданного значения
Максимальной скорости	Field_VValueChanged	Присвоение заданного значения
Скорости V1 КПК	Field_V1ValueChanged	Присвоение заданного значения
Скорости V2 КПК	Field_V2ValueChanged	Присвоение заданного значения
Коэффициента k_p	Field_kpValueChanged	Присвоение заданного значения
Коэффициента k_d	Field_kdValueChanged	Присвоение заданного значения
Выбор режима работы	mode	Установка соответствующего флага. В режиме работы с регулятором появляются дополнительные параметры. Параметры регулятора автоматически заполняются.
Задание требуемой скорости	VzValueChanged	Присвоение заданного значения
Задание времени моделирования	tValueChanged	Присвоение заданного значения
Запуск	Start	Включение отображения графиков; Моделирование движения выбранного судна согласно режиму работы.

Листинг кода приложения представлен в приложении А.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В ходе выполнения индивидуального домашнего задания были выработаны умения и практические навыки составления и написания программных моделей для исследования в среде MATLAB, создания интерфейсов для вывода результатов моделирования с использованием элементов MATLAB GUI.

Были составлены и написаны программные модели движения для двух типов судов разностным методом. Разработанные модели были исследованы в режимах разгона и торможения. Для осуществления режимом управления скоростью судна был применен ПД-регулятор.

Разработанный графический интерфейс позволяет моделировать движение судов в различных режимах работы.

ПРИЛОЖЕНИЕ А

ЛИСТИНГ ПРИЛОЖЕНИЯ

```
% Callbacks that handle component events
methods (Access = private)

% Code that executes after component creation
function startupFcn(app, a)
    app.Button_NVK.Value = true;
    app.Button_Kater.Value = false;
    app.Button_KPK.Value = false;
    app.Field_V1max.Visible = 0;
    app.Field_V2max.Visible = 0;
    app.LabelV1max.Visible=0;
    app.LabelV2max.Visible=0;
    app.Label_Vz.Visible = false;
    app.Label_t.Visible = false;
    app.EditField_Vz.Visible = false;
    app.EditField_t.Visible = false;
    app.UIAxes_p.Visible = false;
    app.UIAxes_v.Visible = false;
    app.UIAxes_x.Visible = false;
    app.Label_kd.Visible = false;
    app.Label_kp.Visible = false;
    app.EditField_kp.Visible = false;
    app.EditField_kd.Visible = false;
    %инициализация
    app.W = 0;
    app.N = 0;
    app.Vmax = 0;
    app.Vk = 0;
    app.V1max = 0;
    app.V2max = 0;
    app.Flag_mode = 4;
    app.Flag_ship = 1;
    app.Spinner.Value = 100;
    app.Pmax = 100;
end

% Selection changed function: ButtonGroup
function Ship(app, event)
    app.Field_V1max.Visible = 0;
    app.Field_V2max.Visible = 0;
    app.LabelV1max.Visible=0;
    app.LabelV2max.Visible=0;
    if app.Button_NVK.Value == true
        app.Field_W.Value = '314';
        app.Field_N.Value = '480';
        app.Field_V.Value = '8.5';
        app.kp = 10;
        app.kd = 80;
        app.LabelV.Text='Максимальная скорость, уз';
        %перевод в си
        app.W = str2double(app.Field_W.Value)*1000;
```



```

        app.N = str2double(app.Field_N.Value)*735.5;
        app.Vmax = str2double(app.Field_V.Value)*0.51;
        app.Flag_ship = 1;
        app.flag_error = 1;
    end
    if app.Button_Kater.Value == true
        app.Field_W.Value = '4.6';
        app.Field_N.Value = '235';
        app.Field_V.Value = '19.5';
    app.LabelV.Text='Максимальная скорость, уз';
    app.W = str2double(app.Field_W.Value)*1000;
    app.N = str2double(app.Field_N.Value)*735.5;
    app.Vmax = str2double(app.Field_V.Value)*0.51;
    app.Flag_ship = 2;
    app.flag_error = 1;
    app.kp = 4;
    app.kd = 5;
    end
    if app.Button_KPK.Value == true
    app.Field_W.Value = '50';
    app.Field_N.Value = '3500';
    app.Field_V.Value = '16';
    app.Field_V1max.Visible = 1;
    app.Field_V2max.Visible = 1;
    app.LabelV1max.Visible=1;
    app.LabelV2max.Visible=1;
    app.LabelV.Text='Vk, уз';
    app.Field_V1max.Value = '19.2';
    app.Field_V2max.Value = '46';
    app.W = str2double(app.Field_W.Value)*1000;
    app.N = str2double(app.Field_N.Value)*735.5;
    app.Vk = str2double(app.Field_V.Value)*0.51;
    app.V1max = str2double(app.Field_V1max.Value)*0.51;
    app.V2max = str2double(app.Field_V2max.Value)*0.51;
    app.Flag_ship = 3;
    app.flag_error = 1;
    app.kp = 3;
    app.kd = 5;
    end
end
end

% Value changed function: EditField_dt
function dtValueChanged(app, event)
value = app.EditField_dt.Value;
app.dt = value;
end

% Value changed function: EditField_x0
function x0ValueChanged(app, event)
value = app.EditField_x0.Value;
app.x0 = value;
end

% Value changed function: EditField_V0

```

```

function V0ValueChanged(app, event)
value = app.EditField_V0.Value;
app.V0 = value;
end

% Value changed function: EditField_P0
function P0ValueChanged(app, event)
value = app.EditField_P0.Value;
app.P0 = value;
end

% Value changed function: Spinner
function PmaxValueChanged(app, event)
value = app.Spinner.Value;
app.Pmax = value;
end

% Selection changed function: ButtonGroup_2
function mode(app, event)

% Button pushed function: StartButton
function Start(app, event)
if app.Flag_mode ~= 0
app.UIAxes_p.Visible = true;
app.UIAxes_v.Visible = true;
app.UIAxes_x.Visible = true;
Fmax = app.N/app.Vmax;%  $N = F \cdot v$ 
A = Fmax/app.Vmax^2;
i = 1;
t = [0];
v = [app.EditField_V0.Value];
P = [app.EditField_P0.Value];
x = [app.EditField_x0.Value];
dx = 0;
eps = 0.005; % допустимая погрешность
if app.Flag_ship == 1
dFmax = 0.1*Fmax;
elseif app.Flag_ship == 2
dFmax = 0.2*Fmax;
elseif app.Flag_ship == 3
dFmax = 0.2*Fmax;
end
app.dt = app.EditField_dt.Value;
dPmax = app.dt*dFmax/Fmax*100;
dP = 10;
if (dP >= dPmax)
dP = dPmax;
end

if app.Flag_ship == 1 || app.Flag_ship == 2
if app.Flag_mode == 4 || app.Flag_mode == 1 || app.Flag_mode == 3
prev_e = app.Vz-v(1);

```

```

while ( (app.Vmax-v(i)) > eps || app.Flag_mode == 3)
t = [t t(i) + app.dt];
x = [x x(i) + dx + (P(i)*Fmax*app.dt^2/100 - A*dx*abs(dx))/app.W];
v = [v (x(i+1) - x(i))/app.dt];

if app.Flag_mode == 3 %reg
e = app.Vz - v(i);
de = (e-prev_e)/app.dt;
dP = app.kp*e+app.kd*de;
prev_e = e;
if (abs(dP) >= dPmax)
dP = dPmax;
end
end

if (P(i) < app.Pmax)
P = [P P(i) + dP];
else
P = [P app.Pmax];
end
i = i + 1;
dx = x(i) - x(i-1);
if t(i) >= app.EditField_t.Value && app.Flag_mode == 3 %timeout
break
end
if ((v(i) - v(i-1)) < eps/10 && i > 3 && app.Flag_mode ~= 3) %учитывает, что мощность
может быть не 100%
break
end
end
end % разгон или разгон + тормоз
if app.Flag_mode == 4 || app.Flag_mode == 2
while ( v(i) > eps)
t = [t t(i)+app.dt];
x = [x x(i)+dx+(P(i)*Fmax*app.dt^2/100-A*dx*abs(dx))/app.W];
v = [v (x(i+1)-x(i))/app.dt];
if (P(i) > -app.Pmax)
P = [P (P(i)-dP)];
else
P = [P -app.Pmax];
end
i = i + 1;
dx = x(i)-x(i-1);
end
end % тормоз или разгон плюс тормоз

elseif app.Flag_ship == 3 % KPK
Fmax = app.N/app.V2max;% N = F*v
A1 = Fmax/app.V1max^2;
A2 = Fmax/app.V2max^2;
dFmax = 0.2*Fmax;
dPmax = app.dt*dFmax/Fmax*100;
if app.Flag_mode == 4 || app.Flag_mode == 1 || app.Flag_mode == 3
prev_e = app.Vz-v(1);

```

```

while ( (app.V2max-v(i)) > eps || app.Flag_mode == 3)
if (v(i)<app.Vk)
A = Fmax/app.V1max^2;
end
if ((v(i) >= app.Vk)&& (v(i) <= app.V1max) )
A = A1 - (v(i)-app.Vk)*(A1-A2)/(app.V1max-app.Vk);
end
if (v(i) > app.V1max)
A = A2;
end
t = [t t(i)+app.dt];
x = [x x(i)+dx+(P(i)*Fmax*app.dt^2/100-A*dx*abs(dx))/app.W];
v = [v (x(i+1)-x(i))/app.dt];

if app.Flag_mode == 3 %reg
e = app.Vz - v(i);
de = (e-prev_e)/app.dt;
dP = app.kp*e+app.kd*de;
prev_e = e;
if (dP >= dPmax)
dP = dPmax;
end
if (dP <= -dPmax)
dP = - dPmax;
end
end

if (P(i)+dP <= app.Pmax)
P = [P (P(i)+dP)];
else
P = [P app.Pmax];
end
i = i + 1;
dx = x(i)-x(i-1);
if t(i) >= app.EditField_t.Value && app.Flag_mode == 3 %timeout
break
end
if ((v(i)-v(i-1))<eps/10 && i > 3 && app.Flag_mode ~= 3) %учитывает, что мощность может
быть не 100%
break
end
end
end %
if app.Flag_mode == 4 || app.Flag_mode == 2
%торможение
while ( v(i) > eps)
if (v(i)<app.Vk)
A = Fmax/app.V1max^2;
end
if ((v(i) >= app.Vk)&& (v(i) <= app.V1max) )
A = A1 - (v(i)-app.Vk)*(A1-A2)/(app.V1max-app.Vk);
end
if (v(i) > app.V1max)
A = A2;
end
end

```

```

t = [t t(i)+app.dt];
x = [x x(i)+dx+(P(i)*Fmax*app.dt^2/100-A*dx*abs(dx))/app.W];
v = [v (x(i+1)-x(i))/app.dt];
if (P(i) > -app.Pmax)
P = [P (P(i)-dP)];
else
P = [P -app.Pmax];
end
i = i + 1;
dx = x(i) - x(i-1);
end
end

```

```

end % type of ship

```

```

plot(app.UIAxes_x,t,x,'Linewidth',1.5);
xlabel(app.UIAxes_x,'t, c','FontSize',12);
ylabel(app.UIAxes_x,'x, m','FontSize',12);
plot(app.UIAxes_v,t,v,'Linewidth',1.5);
xlabel(app.UIAxes_v,'t, c','FontSize',12);
ylabel(app.UIAxes_v,'v, m/c','FontSize',12);
plot(app.UIAxes_p,t,P,'Linewidth',1.5);
xlabel(app.UIAxes_p,'t, c','FontSize',12);
ylabel(app.UIAxes_p,'P,%','FontSize',12);
else
helpdlg('Ошибка','Help');
end
end

```

```

% Value changed function: EditField_t
function tValueChanged(app, event)
value = app.EditField_t.Value;
app.t_mod = value;
end

```

```

% Value changed function: EditField_Vz
function VzValueChanged(app, event)
value = app.EditField_Vz.Value;
app.Vz = value;
end

```

```

% Value changed function: Field_W
function Field_WValueChanged(app, event)
value = app.Field_W.Value;
app.W = str2double(value)*1000;
end

```

```

% Value changed function: Field_N
function Field_NValueChanged(app, event)
value = app.Field_N.Value;
app.N = str2double(value)*735.5;

```

```

end

% Value changed function: Field_V
function Field_VValueChanged(app, event)
value = app.Field_V.Value;
app.Vmax = str2double(value)*0.51;
end

% Value changed function: Field_V1max
function Field_V1maxValueChanged(app, event)
value = app.Field_V1max.Value;
app.V1max = str2double(value)*0.51;
end

% Value changed function: Field_V2max
function Field_V2maxValueChanged(app, event)
value = app.Field_V2max.Value;
app.V2max = str2double(value)*0.51;
end

% Value changed function: EditField_kp
function EditField_kpValueChanged(app, event)
value = app.EditField_kp.Value;
app.kp = value;
end

% Value changed function: EditField_kd
function EditField_kdValueChanged(app, event)
value = app.EditField_kd.Value;
app.kd = value;
end

% Component initialization
methods (Access = private)

% Create UIFigure and components
function createComponents(app)

% Create UIFigure and hide until all components are created
app.UIFigure = uifigure('Visible', 'off');
app.UIFigure.Color = [0.9412 0.9412 0.9412];
app.UIFigure.Position = [100 100 933 610];
app.UIFigure.Name = 'MATLAB App';

% Create UIAxes_x
app.UIAxes_x = uiaxes(app.UIFigure);
xlabel(app.UIAxes_x, 'X')

```

```

ylabel(app.UIAxes_x, 'Y')
xlabel(app.UIAxes_x, 'X')
zlabel(app.UIAxes_x, 'Z')
app.UIAxes_x.XGrid = 'on';
app.UIAxes_x.XMinorGrid = 'on';
app.UIAxes_x.YGrid = 'on';
app.UIAxes_x.YMinorGrid = 'on';
app.UIAxes_x.Tag = 'UIAxes_x';
app.UIAxes_x.Position = [451 411 480 190];

% Create UIAxes_v
app.UIAxes_v = uiaxes(app.UIFigure);
xlabel(app.UIAxes_v, 'X')
ylabel(app.UIAxes_v, 'Y')
zlabel(app.UIAxes_v, 'Z')
app.UIAxes_v.XGrid = 'on';
app.UIAxes_v.XMinorGrid = 'on';
app.UIAxes_v.YGrid = 'on';
app.UIAxes_v.YMinorGrid = 'on';
app.UIAxes_v.Tag = 'UIAxes_v';
app.UIAxes_v.Position = [451 221 480 190];

% Create UIAxes_p
app.UIAxes_p = uiaxes(app.UIFigure);
xlabel(app.UIAxes_p, 'X')
ylabel(app.UIAxes_p, 'Y')
zlabel(app.UIAxes_p, 'Z')
app.UIAxes_p.XGrid = 'on';
app.UIAxes_p.XMinorGrid = 'on';
app.UIAxes_p.YGrid = 'on';
app.UIAxes_p.YMinorGrid = 'on';
app.UIAxes_p.Tag = 'UIAxes_p';
app.UIAxes_p.Position = [451 31 480 190];

% Create ButtonGroup
app.ButtonGroup = uibuttongroup(app.UIFigure);
app.ButtonGroup.SelectionChangedFcn = createCallbackFcn(app, @Ship, true);
app.ButtonGroup.TitlePosition = 'centertop';
app.ButtonGroup.Title = 'Тип судна';
app.ButtonGroup.Tag = 'ButtonGroup';
app.ButtonGroup.Position = [21 431 160 170];

% Create Button_NVK
app.Button_NVK = uiradiobutton(app.ButtonGroup);
app.Button_NVK.Tag = 'Button_NVK';
app.Button_NVK.Text = 'НБК «Активный»';
app.Button_NVK.Position = [11 108 116 22];
app.Button_NVK.Value = true;

% Create Button_Kater
app.Button_Kater = uiradiobutton(app.ButtonGroup);
app.Button_Kater.Tag = 'Button_Kater';
app.Button_Kater.Text = 'МПК "Аист"';

```

```

app.Button_Kater.Position = [11 68 85 22];

% Create Button_KPK
app.Button_KPK = uiradiobutton(app.ButtonGroup);
app.Button_KPK.Tag = 'Button_KPK';
app.Button_KPK.Text = 'КПК';
app.Button_KPK.Position = [11 28 65 22];

% Create Label_2
app.Label_2 = uilabel(app.UIFigure);
app.Label_2.Position = [201 549 160 22];
app.Label_2.Text = 'Водоизмещение, т';

% Create Field_W
app.Field_W = uieditfield(app.UIFigure, 'text');
app.Field_W.ValueChangedFcn = createCallbackFcn(app, @Field_WValueChanged, true);
app.Field_W.Tag = 'EditFieldW';
app.Field_W.Position = [371 549 60 22];

% Create Label_3
app.Label_3 = uilabel(app.UIFigure);
app.Label_3.Position = [201 519 160 22];
app.Label_3.Text = 'Мощность ГЭУ, лс';

% Create Field_N
app.Field_N = uieditfield(app.UIFigure, 'text');
app.Field_N.ValueChangedFcn = createCallbackFcn(app, @Field_NValueChanged, true);
app.Field_N.Tag = 'EditFieldN';
app.Field_N.Position = [371 519 60 22];

% Create Field_V
app.Field_V = uieditfield(app.UIFigure, 'text');
app.Field_V.ValueChangedFcn = createCallbackFcn(app, @Field_VValueChanged, true);
app.Field_V.Tag = 'EditFieldV';
app.Field_V.Position = [371 489 60 22];

% Create Label
app.Label = uilabel(app.UIFigure);
app.Label.Tag = 'Label';
app.Label.HorizontalAlignment = 'center';
app.Label.Position = [281 579 105 22];
app.Label.Text = 'Параметры судна';

% Create Field_V2max
app.Field_V2max = uieditfield(app.UIFigure, 'text');
app.Field_V2max.ValueChangedFcn = createCallbackFcn(app, @Field_V2maxValueChanged, true);
app.Field_V2max.Tag = 'EditFieldV2max';
app.Field_V2max.Position = [371 429 60 22];

```



```

% Create Field_V1max
app.Field_V1max = uieditfield(app.UIFigure, 'text');
app.Field_V1max.ValueChangedFcn = createCallbackFcn(app, @Field_V1maxValueChanged,
true);
app.Field_V1max.Tag = 'EditFieldV1max';
app.Field_V1max.Position = [371 459 60 22];

% Create LabelV1max
app.LabelV1max = uilabel(app.UIFigure);
app.LabelV1max.Tag = 'LabelV1max';
app.LabelV1max.Position = [201 459 58 22];
app.LabelV1max.Text = 'V1max, уз';

% Create LabelV2max
app.LabelV2max = uilabel(app.UIFigure);
app.LabelV2max.Tag = 'LabelV2max';
app.LabelV2max.Position = [201 429 61 22];
app.LabelV2max.Text = 'V2max, уз';

% Create LabelV
app.LabelV = uilabel(app.UIFigure);
app.LabelV.Tag = 'LabelV';
app.LabelV.Position = [201 489 159 22];
app.LabelV.Text = 'Максимальная скорость, уз';

% Create Label_4
app.Label_4 = uilabel(app.UIFigure);
app.Label_4.Tag = 'Label_4';
app.Label_4.Position = [21 389 285 22];
app.Label_4.Text = 'Параметры моделирования разностным методом';

% Create Label_dt
app.Label_dt = uilabel(app.UIFigure);
app.Label_dt.Tag = 'Label_dt';
app.Label_dt.Position = [21 359 131 22];
app.Label_dt.Text = 'Шаг моделирования, с';

% Create Label_x0
app.Label_x0 = uilabel(app.UIFigure);
app.Label_x0.Tag = 'Label_x0';
app.Label_x0.Position = [21 329 146 22];
app.Label_x0.Text = 'Начальное положение, м';

% Create Label_V0
app.Label_V0 = uilabel(app.UIFigure);
app.Label_V0.Tag = 'Label_V0';
app.Label_V0.Position = [21 299 143 22];
app.Label_V0.Text = 'Начальная скорость, м/с';

```

```

% Create Label_P0
app.Label_P0 = uilabel(app.UIFigure);
app.Label_P0.Tag = 'Label_P0';
app.Label_P0.Position = [21 269 143 22];
app.Label_P0.Text = 'Начальная мощность, %';

% Create EditField_dt
app.EditField_dt = uieditfield(app.UIFigure, 'numeric');
app.EditField_dt.ValueChangedFcn = createCallbackFcn(app, @dtValueChanged, true);
app.EditField_dt.Tag = 'EditField_dt';
app.EditField_dt.Position = [201 359 50 22];

% Create EditField_x0
app.EditField_x0 = uieditfield(app.UIFigure, 'numeric');
app.EditField_x0.ValueChangedFcn = createCallbackFcn(app, @x0ValueChanged, true);
app.EditField_x0.Tag = 'EditField_x0';
app.EditField_x0.Position = [201 329 50 22];

% Create EditField_V0
app.EditField_V0 = uieditfield(app.UIFigure, 'numeric');
app.EditField_V0.ValueChangedFcn = createCallbackFcn(app, @V0ValueChanged, true);
app.EditField_V0.Tag = 'EditField_V0';
app.EditField_V0.Position = [201 299 50 22];

% Create EditField_P0
app.EditField_P0 = uieditfield(app.UIFigure, 'numeric');
app.EditField_P0.ValueChangedFcn = createCallbackFcn(app, @P0ValueChanged, true);
app.EditField_P0.Tag = 'EditField_P0';
app.EditField_P0.Position = [201 269 50 22];

% Create Label_5
app.Label_5 = uilabel(app.UIFigure);
app.Label_5.Position = [21 239 55 22];
app.Label_5.Text = 'Тяга, %';

% Create Spinner
app.Spinner = uispinner(app.UIFigure);
app.Spinner.Step = 10;
app.Spinner.Limits = [0 100];
app.Spinner.ValueChangedFcn = createCallbackFcn(app, @PmaxValueChanged, true);
app.Spinner.Tag = 'Spinner';
app.Spinner.Position = [201 239 70 22];

% Create ButtonGroup_2
app.ButtonGroup_2 = uibuttongroup(app.UIFigure);
app.ButtonGroup_2.SelectionChangedFcn = createCallbackFcn(app, @mode, true);
app.ButtonGroup_2.TitlePosition = 'centertop';
app.ButtonGroup_2.Title = 'Режим работы';

```

```

app.ButtonGroup_2.Tag = 'ButtonGroup_2';
app.ButtonGroup_2.Position = [21 61 150 160];

% Create Button_Racing
app.Button_Racing = uiradiobutton(app.ButtonGroup_2);
app.Button_Racing.Tag = 'Button_Racing';
app.Button_Racing.Text = 'Разгон';
app.Button_Racing.Position = [11 78 59 22];

% Create Button_Braking
app.Button_Braking = uiradiobutton(app.ButtonGroup_2);
app.Button_Braking.Tag = 'Button_Braking';
app.Button_Braking.Text = 'Торможение';
app.Button_Braking.Position = [11 48 91 22];

% Create Button_Reg
app.Button_Reg = uiradiobutton(app.ButtonGroup_2);
app.Button_Reg.Tag = 'Button_Reg';
app.Button_Reg.Text = 'С регулятором';
app.Button_Reg.Position = [11 18 104 22];

% Create Button_Full
app.Button_Full = uiradiobutton(app.ButtonGroup_2);
app.Button_Full.Tag = 'Button_Full';
app.Button_Full.Text = 'Разгон+Торможение';
app.Button_Full.Position = [11 108 135 22];
app.Button_Full.Value = true;

% Create Label_t
app.Label_t = uilabel(app.UIFigure);
app.Label_t.Tag = 'Label_t';
app.Label_t.HorizontalAlignment = 'right';
app.Label_t.Position = [191 169 145 22];
app.Label_t.Text = 'Время моделирования, с';

% Create Label_Vz
app.Label_Vz = uilabel(app.UIFigure);
app.Label_Vz.Tag = 'Label_Vz';
app.Label_Vz.HorizontalAlignment = 'right';
app.Label_Vz.Position = [191 139 136 22];
app.Label_Vz.Text = 'Заданная скорость, м/с';

% Create EditField_t
app.EditField_t = uieditfield(app.UIFigure, 'numeric');
app.EditField_t.ValueChangedFcn = createCallbackFcn(app, @tValueChanged, true);
app.EditField_t.Tag = 'EditField_t';
app.EditField_t.Position = [351 169 50 22];

% Create EditField_Vz

```

```

app.EditField_Vz = uieditfield(app.UIFigure, 'numeric');
app.EditField_Vz.ValueChangedFcn = createCallbackFcn(app, @VzValueChanged, true);
app.EditField_Vz.Tag = 'EditField_Vz';
app.EditField_Vz.Position = [351 139 50 22];

% Create StartButton
app.StartButton = uibutton(app.UIFigure, 'push');
app.StartButton.ButtonPushedFcn = createCallbackFcn(app, @Start, true);
app.StartButton.Tag = 'StartButton';
app.StartButton.Position = [21 11 120 40];
app.StartButton.Text = 'Start';

% Create Label_kp
app.Label_kp = uilabel(app.UIFigure);
app.Label_kp.HorizontalAlignment = 'right';
app.Label_kp.Position = [191 109 25 22];
app.Label_kp.Text = 'Kp';

% Create Label_kd
app.Label_kd = uilabel(app.UIFigure);
app.Label_kd.HorizontalAlignment = 'right';
app.Label_kd.Position = [191 79 25 22];
app.Label_kd.Text = 'Kd';

% Create EditField_kp
app.EditField_kp = uieditfield(app.UIFigure, 'numeric');
app.EditField_kp.ValueChangedFcn = createCallbackFcn(app, @EditField_kpValueChanged, true);
app.EditField_kp.Position = [231 109 50 22];

% Create EditField_kd
app.EditField_kd = uieditfield(app.UIFigure, 'numeric');
app.EditField_kd.ValueChangedFcn = createCallbackFcn(app, @EditField_kdValueChanged, true);
app.EditField_kd.Position = [231 79 50 22];

% Show the figure after all components are created
app.UIFigure.Visible = 'on';
end
end

% App creation and deletion
methods (Access = public)

% Construct app
function app = app(varargin)

% Create UIFigure and components

```

```

createComponents(app)

% Register the app with App Designer
registerApp(app, app.UIFigure)

% Execute the startup function
runStartupFcn(app, @(app)startupFcn(app, varargin{:}))

if nargin == 0
clear app
end
end

% Code that executes before app deletion
function delete(app)

% Delete UIFigure when app is deleted
delete(app.UIFigure)
end
end
end

```