

МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ  
ИМ. М.В. ЛОМОНОСОВА  
МЕХАНИКО-МАТЕМАТИЧЕСКИЙ ФАКУЛЬТЕТ  
КАФЕДРА ТЕОРЕТИЧЕСКОЙ МЕХАНИКИ И МЕХАТРОНИКИ

Герасимов Кирилл Вячеславович

**Динамика омниколесного экипажа с учетом инерции  
роликов и трения**

Специальность 01.02.01 — теоретическая механика

Научно-квалификационная работа

Научные руководители:  
д.ф.-м.н. проф. Косенко И.И.  
к.ф.-м.н. доц. Зобова А.А.

Москва — 2018

# 1 Коротко о главном

## Актуальность темы

Роликонесущие колеса – это колеса особой конструкции, позволяющей экипажу двигаться в произвольном направлении, не поворачиваясь вокруг вертикальной оси. Колеса при этом вращаются лишь вокруг их собственных осей и не поворачиваются вокруг вертикали. Экипажи с такими колесами обладают повышенной маневренностью и используются, например, в качестве погрузочных платформ в авиастроении. Ранее была рассмотрена динамика роликонесущих экипажей с использованием упрощенной модели омни-колес без учета инерции и формы роликов (безынерционная модель). В этой модели колеса представляют собой жесткие диски, которые могут скользить в одном направлении и катиться без проскальзывания в другом. Динамические эффекты, порождаемые вращением роликов, не учитываются. В другой части работ по динамике роликонесущего экипажа используются алгоритмы для построения численных моделей систем твердых тел. При этом явный вид уравнений движения оказывается скрытым, что делает невозможным непосредственный анализ уравнений и затрудняет оценку влияния разных факторов на динамику системы. В этом случае авторами также применяются существенные упрощения геометрии роликов, либо их динамика также не учитывается. В настоящей работе динамические эффекты, возникающие из-за собственного вращения роликов, учитываются, и форма роликов приближена к применяемой на практике.

## Цель работы

Целью работы является изучение неуправляемого движения роликонесущего экипажа по горизонтальной плоскости с учетом инерции роликов и трения в двух постановках. В первой постановке опорная плоскость абсолютно шероховата, т.е. проскальзывание между роликом в контакте и плоскостью отсутствует. При этом предполагается, что при смене ролика в контакте происходит мгновенное согласование скоростей системы в соответствии с новыми связями (удар связями). Во второй между контактным роликом и опорной плоскостью действует сила сухого трения Кулона.

## Методы исследования

Для получения уравнения движения экипажа по абсолютно шероховатой

плоскости используется метод, предложенный Я.В. Татариновым. Рассмотрение перехода колеса с одного ролика на другой проведено с точки зрения теории удара. Решения составленной системы уравнений получены для случая трех колес и пяти роликов на каждом с помощью системы компьютерной алгебры *Mathematica*. При построении модели экипажа на плоскости с сухим трением кинематика вращательного движения твердых тел описывается в алгебре кватернионов. Сила сухого трения Кулона в точечном твердотельном контакте роликов и опорной плоскости регуляризуется, основываясь на теории И.В. Новожилова. Компьютерная модель экипажа с трением построена с помощью технологии объектно-ориентированного моделирования *Modelica*. СТОИТ ЛИ О СЛЕДУЮЩЕМ ??? Верификация данной модели в сравнении с безынерционной моделью проведена, опираясь на теорию А.В. Карапетяна о близости решений неголономных систем и систем с достаточно сильным вязким трением.

### **Достоверность и обоснованность результатов КАК В ЗАКЛЮЧЕНИИ КАФЕДРЫ**

Все основные результаты первой и второй главы диссертации получены строгими аналитическими методами и базируются на основных положениях механики систем тел и теории удара. Решения уравнений движения из первой и второй главы, а также результаты третьей главы получены при помощи численных методов.

### **ЛИБО**

Основные результаты глав 1 и 2 получены аналитически с помощью методов Я.В. Татаринова, теории удара, аналитической механики и линейной алгебры. Построение компьютерной модели в главе 3 основано на теориях И.В. Новожилова, НАДО ЛИ ??? А.В. Карапетяна и Синьорини. Численные решения верифицируются с использованием хорошо изученных аналитических моделей, либо свойств моделируемых систем, выявленных аналитически. Аналитические результаты подтверждены и проиллюстрированы с помощью численного анализа.

### **Научная новизна**

Все основные результаты, полученные в диссертационной работе, являются новыми. Впервые получены уравнения движения экипажа на омни-колесах

по абсолютно шероховатой плоскости с учетом инерции всех роликов. Построен способ расчета изменения обобщенных скоростей при смене ролика в контакте согласно теории удара. Проведено численное моделирование движений экипажа. Построена динамическая модель экипажа на плоскости с регуляризованным сухим трением с учетом геометрии роликов, приближенной к применяемой на практике, показаны отличия движений этой модели от движений безынерционной модели.

### **Положения, выдвинутые на защиту**

- Получены уравнения движения экипажа на омни-колесах по абсолютно шероховатой плоскости с учетом инерции роликов.
- Изучены свойства этих уравнений движения и проведено сравнение их с уравнениями движения безынерционной модели.
- Построен способ расчета изменения обобщенных скоростей при смене ролика в контакте, в предположении о мгновенном выполнении условия отсутствия проскальзывания между роликом и опорной плоскостью.
- Получены численные решения для симметричной конфигурации экипажа с омни-колесами с учетом ударного взаимодействия роликов и опорной плоскости.
- Построена динамическая модель экипажа с омни-колесами на плоскости с регуляризованным сухим трением. Показана возможность гладкого безударного переключения роликов в контакте в процессе качения/скольжения омни-колеса. Модель описывает оба варианта омни-колес: обыкновенные, с осями роликов в плоскости колеса, и *тесанит*, где оси роликов повернуты вокруг радиус-векторов их центров.
- Выполнена верификация динамической модели омни-экипажа с использованием безынерционной модели в качестве предельного случая (когда суммарная масса роликов равна нулю).

### **Научная и практическая значимость**

Диссертация носит теоретический характер. Результаты диссертации могут найти применения при проведении исследований в МГУ имени М.В. Ломоносова, Институте проблем механики имени А.Ю. Ишлинского РАН, Институте прикладной математики имени М.В. Келдыша РАН и научно – исследовательских центрах, занимающихся проектированием и исследованием колесных систем различного назначения.

### **Апробация работы**

По результатам работы опубликованы и приняты к печати в рецензируемых журналах, реферируемых в международных базах WebOfScience, Scopus, RSCI и входящих в список ВАК, следующие статьи:

1. Герасимов К.В., Зобова А.А. Движение симметричного экипажа на омни-колесах с массивными роликами // ПММ. 2018. Т. 82, No 4. прин. к печ.
2. Герасимов К.В., Зобова А.А. Динамика экипажа на омни-колесах с массивными роликами с учетом смены ролика в контакте с опорной плоскостью // Труды МАИ. Сент. 2018. прин. к печ.
3. Косенко И.И., Герасимов К.В. Физически-ориентированное моделирование динамики омнитележки // Нелин. дин. 2016. Т. 12, No 2. С. 251–262.
4. Kosenko I.I., Stepanov S.Y., Gerasimov K.V. Improved contact tracking algorithm for the omni wheel in general case of roller orientation // The Proceedings of the Asian Conference on Multibody Dynamics. 2016.8. The Japan Society of Mechanical Engineers. — 2017. — no. July 01 — P. 2424-2985.
5. Kosenko I.I., Gerasimov K.V. Object-oriented approach to the construction of an omni vehicle dynamical model // Journal of Mechanical Science and Technology. — 2015. — Vol. 29, no. 7. — P. 2593–2599.

Результаты докладывались автором на ряде международных и всероссийских конференций:

1. Международная конференция по дифференциальным уравнениям и динамическим системам 2018, Суздаль, Россия, 6-11 июля 2018

2. 20-е Международное рабочее совещание по компьютерной алгебре (Дубна, 21-22 мая 2018), Дубна, Россия, 21-22 мая 2018
3. 20-е Международное рабочее совещание по компьютерной алгебре (Дубна, 21-22 мая 2018), Дубна, Россия, 21-22 мая 2018
4. Ломоносовские Чтения - 2018, МГУ имени М.В. Ломоносова, Россия, 16-25 апреля 2018
5. Ломоносовские Чтения - 2017, МГУ имени М.В. Ломоносова, Россия, 17-26 апреля 2017
6. 11th International Modelica Conference Versailles, France, September 21-23, 2015

Результаты также были представлены автором на семинаре Аналитическая механика и теория устойчивости (имени В.В. Румянцева) под руководством д.ф.-м.н. проф. А.В. Карапетяна в 2017 и 2018 г. и на семинаре Динамика относительного движения под руководством д.ф.-м.н. проф. В.Е. Павловского на механико-математическом факультете МГУ им. М.В. Ломоносова в 2018 г.

### **Личный вклад**

Научные руководители предложили постановку всех задач и указали методы их исследования. Все представленные в диссертации результаты получены лично соискателем.

### **Структура и объем работы**

Диссертационная работа состоит из введения, трех глав, заключения и списка литературы. Полный объем диссертации КХМ! страниц текста с КХЕ-КХЕ! рисунками. Список литературы содержит АХХМ! наименований.

## **2 В некотором пространстве, в некотором подпространстве...**

Рассмотрим экипаж с омни-колесами, движущийся по инерции по неподвижной абсолютно шероховатой горизонтальной плоскости. Экипаж состоит из

платформы и  $N$  одинаковых омни-колес, плоскости которых относительно платформы неподвижны. Каждое колесо может свободно вращаться относительно платформы вокруг собственной оси, расположенной горизонтально, и на каждом из них установлено  $n$  массивных роликов, так что оси роликов параллельны касательным к контурам дисков колес (см. левую часть фиг. 1). Ролики расположены по контуру дисков колес и показаны в виде затемненных областей, либо областей, ограниченных штриховой линией. Они пронумерованы от 1 до  $n$ . Таким образом, система состоит из  $N(n + 1) + 1$  абсолютно твердых тел.

Фиг. 1. Колесо

Фиг. 2. Экипаж

Положение экипажа будем задавать следующими координатами:  $x, y$  — координаты точки  $S$  на плоскости  $OXY$ ,  $\theta$  — угол между осями  $OX$  и  $S\xi$  (угол курса),  $\chi_i$  ( $i = 1, \dots, N$ ) — углы поворота колес вокруг их осей, отсчитываемые против часовой стрелки, если смотреть с конца вектора  $\mathbf{n}_i$ , и  $\phi_j$  — углы поворота роликов вокруг их собственных осей. Таким образом, вектор обобщенных координат имеет вид

$$\mathbf{q} = (x, y, \theta, \{\chi_i\}_{i=1}^N, \{\phi_k\}_{k=1}^N, \{\phi_s\}_{s=1}^{N(n-1)})^T \in \mathbb{R}^{N(n+1)+3}$$

где сначала указаны углы поворота  $\phi_k$  роликов, находящихся в данный момент в контакте с опорной плоскостью, а затем — остальных, “свободных”, роликов.

Введем псевдоскорости

$$\boldsymbol{\nu} = (\nu_1, \nu_2, \nu_3, \nu_s), \quad \mathbf{v}_S = R\nu_1 \mathbf{e}_\xi + R\nu_2 \mathbf{e}_\eta, \quad \nu_3 = \Lambda \dot{\theta}, \quad \nu_s = \dot{\phi}_s, \quad s = 1, \dots, N(n-1)$$

Их механический смысл таков:  $\nu_1, \nu_2$  — проекции скорости точки  $S$  на оси системы  $S\xi\eta$ , связанные с платформой,  $\nu_3$  — с точностью до множителя угловая скорость платформы,  $\nu_s$  — угловые скорости свободных роликов. Число независимых псевдоскоростей системы  $K = N(n - 1) + 3$ . Таким образом, имеем

$$\dot{x} = R\nu_1 \cos \theta - R\nu_2 \sin \theta, \quad \dot{y} = R\nu_1 \sin \theta + R\nu_2 \cos \theta$$

Будем считать, что проскальзывания между опорной плоскостью и роликами в контакте не происходит, т.е. скорости точек  $C_i$  контакта равны нулю:

$$\mathbf{v}_{C_i} = 0, \quad i = 1, \dots, N \quad (2.1)$$

Выражая скорость точек контакта через введенные псевдоскорости и проектируя на оси системы  $S\xi\eta$ , получим:

$$\dot{\phi}_k = \frac{R}{\rho_k}(\nu_1 \cos \alpha_k + \nu_2 \sin \alpha_k); \quad \rho_k = l \cos \chi_k - r \quad (2.2)$$

$$\dot{\chi}_i = \frac{R}{l}(\nu_1 \sin \alpha_i - \nu_2 \cos \alpha_i - \frac{\nu_3}{\Lambda}) \quad (2.3)$$

Заметим, что знаменатель  $\rho_k$  в формуле (2.2) – расстояние от оси ролика до точки контакта, обращающееся в нуль на стыке роликов (см. левую часть фиг. 1). Это обстоятельство приводит к разрывам второго рода функций в правых частях уравнений движения и будет рассмотрено отдельно ниже. Уравнение (2.3) совпадает с уравнением связи в случае безынерционной модели роликов.

Воспользуемся лаконичным методом получения уравнений движения для систем с дифференциальными связями, предложенным Я.В. Татариновым [?]:

$$\frac{d}{dt} \frac{\partial L^*}{\partial \nu_\alpha} + \{P_\alpha, L^*\} = \sum_{\mu=1}^K \{P_\alpha, \nu_\mu P_\mu\}, \quad \alpha = 1, \dots, K \quad (2.4)$$

Здесь  $L$  – лагранжиан,  $L^*$  – он же с учетом связей (здесь и далее верхний индекс  $*$  означает учет связей),  $P_\alpha$  – линейные комбинации формальных канонических импульсов  $p_i$ , определяемые из соотношения

$$\sum_{\mu=1}^K \nu_\mu P_\mu \equiv \sum_{i=1}^{N(n+1)+3} \dot{q}_i p_i$$

в котором  $\dot{q}_i$  выражены через псевдоскорости  $\nu_\mu$  в соответствии с формулами (??);  $\{\cdot, \cdot\}$  – скобка Пуассона по  $p_i, q_i$ , после ее вычисления выполняется подстановка

$$p_i = \frac{\partial L}{\partial \dot{q}_i}$$

(подробности см. в работах [?, ?].)



Так как потенциальная энергия системы во время движения не меняется, лагранжиан равен кинетической энергии:

$$2L = 2T = M\mathbf{v}_S^2 + I_S\dot{\theta}^2 + J \sum_i \dot{\chi}_i^2 + B \sum_{i,j} (\dot{\phi}_{ij}^2 + 2\dot{\theta} \sin(\kappa_j + \chi_i) \dot{\phi}_{ij}) = \dot{\mathbf{q}}^T \mathcal{M} \dot{\mathbf{q}} \quad (2.5)$$

Здесь  $M$ ,  $I_S$ ,  $J$  — массово-инерционные характеристики экипажа (его общая масса, момент инерции относительно оси  $SZ$  и инерции тела одного колеса относительно его оси вращения соответственно),  $B$  — момент инерции ролика относительно его оси вращения.

Все слагаемые равенства (2.4) получаются непосредственным подсчетом и при необходимости, подстановкой связей. Окончательно уравнения движения (2.4) имеют следующую структуру:

$$\mathcal{M}^* \dot{\boldsymbol{\nu}} = MR^2 \Lambda^{-1} \begin{bmatrix} \nu_2 \nu_3 \\ -\nu_1 \nu_3 \\ 0 \\ 0 \\ \vdots \\ 0 \end{bmatrix} + \boldsymbol{\nu}^T \frac{R}{2l} \begin{bmatrix} -\mathcal{M}_i^* \sin \alpha_i \\ \mathcal{M}_i^* \cos \alpha_i \\ \mathcal{M}_i^* \Lambda^{-1} \\ 0 \\ \vdots \\ 0 \end{bmatrix} - BR^2 \begin{bmatrix} \mathcal{P}_1 \\ \mathcal{P}_2 \\ \mathcal{P}_3 \\ 0 \\ \vdots \\ 0 \end{bmatrix} \boldsymbol{\nu} - B \begin{bmatrix} \star \\ \star \\ \star \\ \frac{\nu_3}{\Lambda} \dot{\chi}_1^* \cos \chi_{12} \\ \vdots \\ \frac{\nu_3}{\Lambda} \dot{\chi}_N^* \cos \chi_{Nn} \end{bmatrix} \quad (2.6)$$

Структура уравнений позволяет выявить следующие свойства.

1. Система допускает интеграл энергии  $\frac{1}{2} \boldsymbol{\nu}^T \mathcal{M}^*(\chi_i) \boldsymbol{\nu} = h = \text{const}$  в силу общей теоремы об изменении полной механической энергии: так как система стеснена автономными идеальными связями, а силы консервативны, то полная энергия (в рассматриваемом здесь случае она равна кинетической энергии) сохраняется.

2. Если платформа экипажа неподвижна, т.е.  $\nu_1 = \nu_2 = \nu_3 = 0$ , свободные ролики сохраняют свою начальную угловую скорость:  $\nu_s = \text{const}$ , чего и следовало ожидать.

3. При  $B = 0$  все слагаемые в правой части равенства (2.6), кроме первого, обращаются в нуль, как и все члены, соответствующие свободным роликам, в левой части (см. Приложение, равенства (??)). В этом случае существенными остаются первые три уравнения системы (2.4) относительно  $\nu_1$ ,  $\nu_2$ ,  $\nu_3$ , описывающие динамику безынерционной модели экипажа [?].

4. Существовавший в безынерционной модели линейный первый интеграл разрушается для модели с массивными роликами. При  $B = 0$  он имеет вид  $m_{33}^* \nu_3 = \text{const}$  (причем  $m_{33} = \text{const}$ ) и следует непосредственно из третьего уравнения системы (2.4). При  $B \neq 0$  скорость изменения  $\nu_3$  пропорциональна моменту инерции ролика  $B$ .

5. Поскольку скобки Пуассона в уравнениях для свободных роликов равны нулю, система допускает первые интегралы:

$$\nu_s + \frac{1}{\Lambda} \sin \chi_{ij} \nu_3 = \text{const} \quad (2.7)$$

Скорость вращения платформы  $\nu_3$  связана со скоростями собственного вращения свободных роликов. В частности, вращение экипажа вокруг вертикальной оси, проходящей через его центр ( $\nu_1(0) = 0, \nu_2(0) = 0, \nu_3(0) \neq 0$ ), неравномерно, в отличие от выводов, основанных на безынерционной модели.

6. Одновременное изменение начальных значений всех псевдоскоростей  $\nu \rightarrow \lambda \nu$ ,  $\lambda \neq 0$  умножением на число, отличное от нуля, эквивалентно замене времени  $t \rightarrow \lambda t$ .

### 3 Доказательство будем вести от приятного!

При рассмотрении динамики роликов отдельного внимания заслуживает момент перехода колеса с одного ролика на другой, поскольку вращение ролика, входящего в контакт, может не быть согласовано с условием отсутствия скольжения в контакте.

В данной главе проведено детальное рассмотрение момента смены ролика в контакте с учетом ударного характера взаимодействия с опорной плоско-

### Фиг. 3. Перекрытие

стью. Также, получены численные решения, состоящие из участков, определяемых уравнениями движения, и моментов смены контакта, моделируемых с точки зрения теории удара.

В тех интервалах времени, когда ролик в контакте с опорной плоскостью не меняется, динамика системы описывается уравнениями движения системы (см. [?]). Смена контакта на  $i$ -том колесе происходит при значении угла  $\chi_i = \frac{2\pi}{n}$ . При этом, во-первых, правая часть уравнений движения терпит разрыв второго рода из-за равенства нулю выражений  $\rho_i = l \cos \chi_i - r$  в знаменателе. Во-вторых, происходит мгновенное снятие и наложение связей: условие отсутствия проскальзывания для ролика, выходящего из контакта, снимается, и аналогичное ему мгновенно налагается на вновь входящий в контакт ролик.

На практике первое обстоятельство никогда не реализуется, поскольку оси роликов в реальных системах имеют ненулевую толщину, а значит, концы роликов усекаются. При этом ролики располагают рядами в двух и более плоскостях, чтобы в каждый момент гладкая сторона хотя бы одного ролика была в контакте с плоскостью. В данной главе рассматриваются усеченные ролики (см. фиг. 3), но их оси расположены в одной плоскости, и допускается пересечение тел роликов в пространстве. Ось ролика находится на расстоянии  $r = l \cos \frac{\pi}{n-1}$  от центра колеса. Ролик представляет собой тело вращения относительно этой оси дуги окружности радиуса  $l$  с углом раствора  $\frac{2\pi}{n}$ .

В реальной системе при смене контакта имеет место скольжение роликов относительно плоскости, и при этом полная энергия системы рассеивается. В данной главе будем считать, что трение достаточно велико, и прекращение проскальзывания вновь вошедшего в контакт ролика происходит мгновенно. Это взаимодействие будет рассматриваться как абсолютно неупругий удар, происходящий при мгновенном наложении связи. Освободившийся ролик начинает свободно вращаться вокруг своей оси. Будем предполагать следующее:

- удар происходит за бесконечно малый интервал времени  $\Delta t \ll 1$ , так что изменения обобщенных координат пренебрежимо малы  $\Delta \mathbf{q} \sim$

$\dot{\mathbf{q}}\Delta t \ll 1$ , а изменения обобщенных скоростей конечны  $\Delta\dot{\mathbf{q}} < \infty$ ;

- взаимодействие экипажа с опорной полоскостью во время удара сводится к действию в точках контакта нормальных и касательных реакций  $\mathbf{R}_i = \mathbf{N}_i + \mathbf{F}_i$  с нулевым моментом  $\mathbf{M}_i = 0$ ;
- к моменту окончания удара  $t^* + \Delta t$  уравнения связей выполнены  $\dot{\mathbf{q}}^+ = \mathbf{V}(\mathbf{q})\boldsymbol{\nu}^+$ , т.е. за время  $\Delta t$  проскальзывание вошедшего в контакт ролика заканчивается.

Фиг. 4. Компоненты векторов ударных реакций в точках контакта

Фиг. 5. Проецирование вектора обобщенных скоростей на ядро дифференциальной формы связей

Составим алгебраические уравнения, связывающие значения псевдоскоростей после удара и величины ударных импульсов. В течение бесконечно малого времени  $\Delta t$  наложены только геометрические связи, так что скорости  $\dot{\mathbf{q}}$  независимы. Запишем уравнение удара в обобщенных координатах [?]:

$$\mathbf{M}(\dot{\mathbf{q}}^+ - \dot{\mathbf{q}}^-) = \mathbf{Q}, \quad (3.1)$$

где  $\mathbf{Q}$  – вектор ударных импульсов обобщенных сил

Компоненты этого вектора связаны с касательными составляющими реакций линейно  $\mathbf{Q} = \mathbf{KF}$ . Размерность матрицы  $\mathbf{K}$  равна  $(3 + N(n + 1)) \times 2N$ , и её ранг максимален.

Непосредственно перед ударом связи, запрещающие проскальзывание в точках касания роликов, находящихся в контакте в этот момент, снимаются. В момент сразу после удара аналогичные связи налагаются на вновь входящие в контакт ролики.

$$\dot{\mathbf{q}}^+ = \mathbf{V}\boldsymbol{\nu}^+$$

Тогда уравнение (3.1) можно записать в виде:

$$\mathbf{M}\mathbf{V}\boldsymbol{\nu}^+ - \mathbf{KF} = \mathbf{M}\dot{\mathbf{q}}^- \quad (3.2)$$

Полученная линейная система относительно  $\boldsymbol{\nu}^+$  и  $\mathbf{F}$  допускает единственное решение.

Этот факт доказывается строго для любых механических систем с кинетической энергией вида  $T = \frac{1}{2}(\mathbf{M}(q)\dot{\mathbf{q}}, \dot{\mathbf{q}})$ , на которые налагаются дифференциальные связи вида  $\mathbf{A}(\mathbf{q})\dot{\mathbf{q}} = 0$ , исходя из геометрических соображений, пользуясь условием идеальности связей  $\mathbf{Q}^T \delta \mathbf{q}^+ = 0$  и леммой о множителях Лагранжа (леммой об аннуляторе) [?].

При рассматриваемом абсолютно неупругом ударе теряется компонента  $\Delta \dot{\mathbf{q}}$  вектора обобщенных скоростей  $\dot{\mathbf{q}}^-$ , ортогональная подпространству  $\tilde{V}$  в кинетической метрике, и соответственно, находить вектор обобщенных скоростей после удара  $\dot{\mathbf{q}}^+ = \dot{\mathbf{q}}^- - \Delta \dot{\mathbf{q}} = \mathbf{V}\boldsymbol{\nu}^+ \in \tilde{V}$  можно непосредственно из условия идеальности связей  $0 = \mathbf{Q}^T \delta \mathbf{q}^+$  и основного уравнения удара (3.1), минуя вычисление величин реакций  $\mathbf{Q}$  или  $\mathbf{F}$  и необходимой для этого матрицы  $\mathbf{A}$ :

$$\boldsymbol{\nu}^+ = (\mathbf{V}^T \mathbf{M} \mathbf{V})^{-1} \mathbf{V}^T \mathbf{M} \dot{\mathbf{q}}^-.$$

Симметрично, имеем выражение для реакций:

$$\mathbf{F} = -(\mathbf{A} \mathbf{M} \mathbf{A}^T)^{-1} \mathbf{J} \dot{\mathbf{q}}^-,$$

не включающее явно матрицу связей  $\mathbf{V}$ . Эти же формулы можно получить и из уравнения (3.2).

Потеря кинетической энергии системы при таком ударе равна энергии потерянных скоростей по теореме Карно [?].

В случае рассматриваемого экипажа матрица  $\mathbf{A}^T$  в точности совпадает с матрицей  $\mathbf{K}$ .

Рассмотрим результаты расчетов для трех вариантов начальных условий.

1. Вращение вокруг своей оси ( $\nu_1(0) = \nu_2(0) = 0, \nu_3(0) = 1$ )
2. Движение по прямой в направлении оси  $S\xi$  ( $\nu_1(0) = 1, \nu_2(0) = \nu_3(0) = 0$ )
3. Движение с ненулевой скоростью центра масс и, одновременно, с ненулевой угловой скоростью платформы ( $\nu_1(0) = 1, \nu_2(0) = 0, \nu_3(0) = 1$ )

Во всех трех случаях наблюдается убывание кинетической энергии скачками в моменты смены контакта. В промежутки времени между сменами

энергия остается постоянной. Свободные ролики раскручиваются на всех рассмотренных движениях в силу влияния интегралов (2.7).

В вариантах 1 и 2 заметны переходные режимы вращения роликов в начале движения, когда колесо совершает первый оборот, и каждый ролик проходит полный круг, выходя из контакта и возвращаясь в него снова.

При комбинации поступательного и вращательного движений экипажа (случай 3), кинетическая энергия его центра масс убывает, переходя в кинетическую энергию платформы в осях Кёнига. Центр платформы  $S$  описывает спираль. После почти полной остановки центра масс экипаж продолжает вращаться вокруг вертикальной оси  $Sz$ , постепенно замедляясь.

## 4 Если из $A$ следует $B$ и $B$ приятно, то $A$ — истина.

Наряду с постановкой задачи движения омни-колесного экипажа по абсолютно шероховатой плоскости, интерес представляет его динамика на плоскости с трением.

В данной главе строится модель экипажа той же геометрии, что и выше, но с точечным твердотельным контактом колес и роликов. Выбрана модель сухого трения Амонтона – Кулона. При этом, как известно [?], идеальный «сухой» случай реализовать не удастся. Вместо разрывной функции  $\text{sign}$  от скорости относительного скольжения применяется функция линейного насыщения, имеющая в окрестности нуля «крутой» линейный участок. Для таких функций известен результат [?] о близости аппроксимирующего движения и движения, соответствующего «точному» случаю разрывной функции  $\text{sign}$ .

Особое внимание уделяется вопросу конструирования неудерживающей связи в контакте ролика и горизонтальной плоскости, отслеживанию точки контакта ролика и опорной плоскости, а также алгоритмической реализации процесса переключения контакта от ролика к ролику при качении омни-колеса.

Динамические свойства результирующей модели экипажа иллюстрируются при помощи численных экспериментов. Проводится верификация построенной модели в сравнении с безынерционной моделью при стремлении

суммарной массы роликов к нулю.

## 5 Отслеживание контакта и моделирование трения

Динамика поступательно-вращательного движения реализуется так, как это описано в [?], в виде уравнений Ньютона – Эйлера. Причем для моделирования вращательного движения твердого тела используется алгебра кватернионов [?, ?].

Отдельную проблему представляет задача отслеживания контакта между поверхностью ролика и горизонтальной плоскостью. Для моделирования динамики твердого тела с неудерживающей связью применена технология, описанная в [?]. В данном случае можно было бы применить систему алгебраических или дифференциально-алгебраических уравнений. Однако эти уравнения вырождаются в точках  $x = \pm R \sin \alpha$  в координатах ролика. Такое вырождение обычно приводит к аварийному завершению вычислительного процесса моделирования.

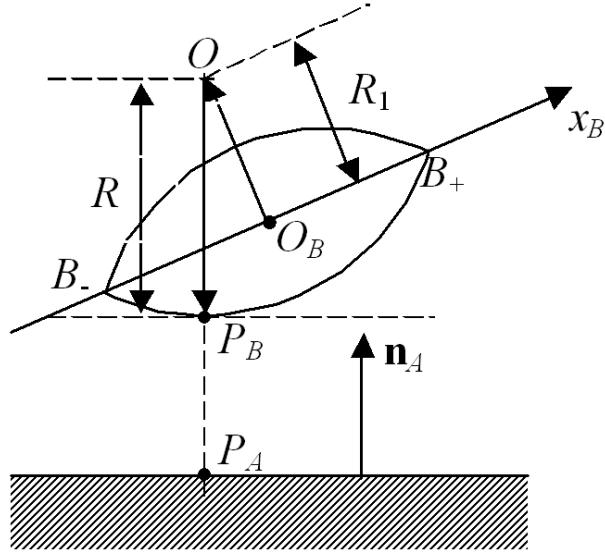
В нашей задаче положение спасает специфика конфигурации, обеспечивающей постоянство вертикального расположения омни-колес. При этом условии можно указать явную формулу, позволяющую вычислить ближайшую к плоскости точку  $P_B$  ролика (Рис. 6). Этой точке всегда «противостоит» её вертикальная проекция  $P_A$  на плоскость (Рис. 6).

Самая нижняя точка  $P_B$  внешней поверхности ролика будет задаваться по формуле

$$\mathbf{r}_{P_B} = \mathbf{r}_B + R_1 \mathbf{d} \times T_B \mathbf{i}_B - R \mathbf{n}_A, \quad (5.1)$$

поскольку точка  $P_B$  лежит на упоминавшейся выше окружности на общей вертикали с точкой  $O$ . Вместе с тем необходимо потребовать нахождения радиус-вектора центра ролика относительно центра колеса на угловом расстоянии не более половины углового размера ролика от вертикали, а также нахождения точки контакта ниже центра колеса.

Одновременное выполнение описанных условий означает наличие контак-



Фиг. 6. Схема отслеживания контакта: вид сбоку отдельного ролика.

та и означает выполнение скалярного условия

$$y_{P_B} = 0, \quad (5.2)$$

а в противном случае имеет место скалярное условие

$$F_n = 0,$$

где  $F_n$  — нормальная составляющая реакции, приложенной в точке  $P_B$  (закон Синьорини).

Отмечается, что использование условия (5.2) во время численного решения непосредственно в указанной форме стабильно приводит к аварийному завершению процесса симуляции. Аналогично для первой производной этой формы по времени. Для корректной работы объекта контактирования (реализованного в данном случае на языке Modelica [?]) требуется задать это условие в форме его второй производной  $\dot{v}_n = 0$ .



## 6 Отслеживание контакта в случае *тесанит* колеса

### 6.1 Неявный алгоритм отслеживания контакта

Неявный алгоритм отслеживания контакта основан на наблюдении, что точка контакта находится всегда в пересечении вертикальной плоскости, содержащей ось колеса, и горизонтальной опорной плоскости. Координаты проекции центра колеса на опорную плоскость могут быть вычислены явно, и остается получить лишь расстояние  $\mu$  от этой проекции до точки контакта вдоль отрезка линии пересечения плоскостей, соединяющего их, см. рис УКАЗАТЬ.

Величина  $\mu$  может быть выражена из равенства

$$\mathbf{r}_{P_B} = \mathbf{r}_{O_B} + R_1 \boldsymbol{\rho} - R \mathbf{j}_1 + \mu \mathbf{k}_1,$$

после умножения его скалярно на  $\mathbf{k}_2$ :

$$\mu = [R \mathbf{j}_1 \cdot \mathbf{k}_2 - R_1 \boldsymbol{\rho} \cdot \mathbf{k}_2] / \mathbf{k}_1 \cdot \mathbf{k}_2,$$

где компоненты вектора  $\boldsymbol{\rho}$  находятся с помощью кинематических соотношений

$$\boldsymbol{\rho} \cdot \mathbf{i}_2 = 0, \quad \boldsymbol{\rho} \cdot \mathbf{k}_1 = 0,$$

а точнее, учитывая специфику численного решения, интегрированием их дифференциальных версий:

$$\frac{d}{dt} \boldsymbol{\rho} \cdot \mathbf{i}_2 + \boldsymbol{\rho} \cdot \frac{d}{dt} \mathbf{i}_2 = 0, \quad \frac{d}{dt} \boldsymbol{\rho} \cdot \mathbf{k}_1 + \boldsymbol{\rho} \cdot \frac{d}{dt} \mathbf{k}_1 = 0,$$

а компоненты векторов  $\mathbf{i}_{(\cdot)}, \mathbf{j}_{(\cdot)}$  известны из знания ориентации тел в пространстве.

## 7 Явный алгоритм отслеживания контакта

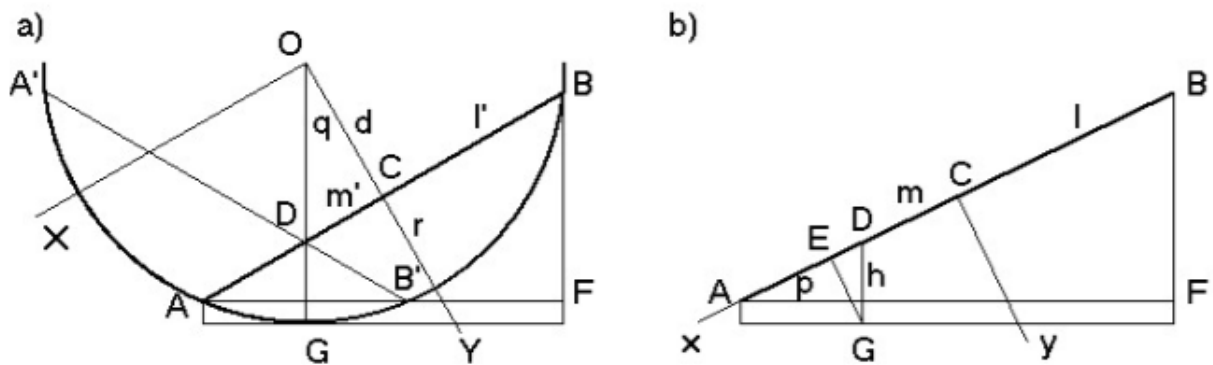
Еще одним способом вычисления компонент радиус-вектора  $\mathbf{r}_{P_B}$  точки контакта point  $P_B$  или, точнее, точки ролика, ближайшей к опорной плоскости,

является применение следующего набора равенств. Лучше всего этот способ иллюстрирует геометрическая схема на фиг. 7. Во-первых, имеем

$$\mathbf{r}_{P_B} = \mathbf{r}_{O_B} + \overrightarrow{CD} + \overrightarrow{DG}, \quad \overrightarrow{CD} = -m\mathbf{i}_2, \quad \overrightarrow{DG} = -h\mathbf{j}_1,$$

где  $m = R_1 \sin q / \cos q / \cos \psi$ ,  $h = R - R_1 / \cos q$ . Здесь  $q$  – текущее значение угла отклонения вектора  $\mathbf{r}_{O_A} - \mathbf{r}_{O_B}$  от направления вектора  $\overrightarrow{DO}$ . Таким образом,

$$\cos q = \boldsymbol{\rho} \cdot \mathbf{n}_A, \quad \sin q = (\mathbf{n}_A \times \boldsymbol{\rho}) \cdot \mathbf{k}_1.$$



Фиг. 7. Явная схема отслеживания контакта

Описанные алгоритмы отслеживания контакта дают практически одинаковые результаты, относительные различия между которыми имеют порядок  $10^{-8}$ . Предсказуемо, явный алгоритм быстрее приблизительно в 1.5 раза.

При переходе колеса конструкции *тесанит* с одного ролика на другой его след на плоскости терпит разрыв, поскольку точка контакта мгновенно переходит на противоположный «борт» колеса. Отметим, что это обстоятельство, тем не менее, не препятствует эффективному численному решению.

В ходе численных испытаний проверено, что абсолютная величина ошибки соблюдения неудерживающей связи остается пренебрежимо малой – около  $10^{-7}$  от единицы длины.

## 8 Верификация

Для верификации использованы результаты работы [?] как новейшей (на момент проведения исследования) из неголономных моделей динамики свободной тележки с омниколесами на плоскости [?, ?, ?]. Авторы [?] принимают простейшую модель омниколеса как плоского диска, для которого скорость точки контакта с опорной поверхностью направлена вдоль прямой, составляющей некоторый угол  $\delta$  с плоскостью колеса. В настоящей работе данная модель реализована с помощью той же технологии, что и модель с трением, построенная в этой главе, проведены испытания обеих и сравниваются результаты. Максимальная близость решений построенной модели и верификационной достигается при стремлении массы роликов к нулю.

Значения отношения  $\eta$  массы ролика к общей массе колеса принимали в обоих случаях значения от  $10^{-6}n^{-1}$  до  $10^{-1}n^{-1}$  с шагом 1 по порядку малости (здесь  $n$  - фиксированное количество роликов). Расчеты приведены для случаев 1 и 2 из главы 2 – вращения экипажа и его прямолинейного движения.

Во всех случаях величины координат центра масс экипажа на плоскости и угла его поворота относительно вертикальной оси, проходящей через центр масс, совпадают между построенной нами моделью и верификационной идеализацией, с точностью до относительной погрешности величины порядка  $10^{-8}$ . Также представлена абсолютная величина скорости скольжения в точке контакта в физической модели. Видно, что скольжение имеет место при нахождении точки контакта в окрестности острых концов роликов, причем выражено тем ярче, чем тяжелее ролики.

## 9 Что и требовалось доказать

## 10 Обратное, вообще говоря, не верно