

Министерство образования и науки Российской Федерации
Московский физико-технический институт (государственный
университет)

Физтех-школа Аэрокосмических технологий
Кафедра теоретической механики

НИР 9

Исследование алгоритмов комплексирования
информации БИНС и внешних корректоров.

Автор:
Студент 301 группы
Киямова Н.Р.

Научный руководитель:
Фомичев А.В.

Аннотация

Бесплатформенные инерциальные навигационные системы традиционно применяются в составе бортового оборудования широкого класса подвижных объектов — самолетов и вертолетов, судов и космических аппаратов, а также внутритрубных снарядов, инклинометров и беспилотных систем. Разработка и производство различных инерциальных навигационных систем - это большой и востребованный сектор современного рынка высоких технологий.

Основная функция навигационной системы — вычисление положения, скорости и ориентации объекта относительно координатных систем независимо от движения объекта. Вычисления параметров, которые можно получить из анализа навигационной системы может производиться с помощью численного моделирования движения.

ИНС дает информацию о параметрах движения, вычисляемых по основной навигационной информации или же с привлечением внешних данных, которые формируют оценку скорости и положения в пространстве. Также, зная основные параметры и их ошибки, всегда можно найти и второстепенные параметры и их ошибки. Например, по заданному вектору скорости в географических осях взятому за основной параметр можно вычислить путевой угол (второстепенный параметр), а по ошибкам скорости — ошибка путевого угла.

Для оценки обоих типов указанных параметров, используются специальные приборы и системы датчиков разного класса и областей применимости. В зависимости от решаемых задач, ИНС имеют различные классы точности, низкий класс точности — МЭМС, высокий класс точности — ВТГ, ВОГ и ЛГ, и кварцевых акселерометров. Структурная схема системы, использующей данные с навигационных датчиков, представлена на Рисунке 1.



Рисунок 1 – Структурная схема ИНС

Разработкой и производством навигационных систем, заняты подразделения крупных промышленных корпораций во всём мире, к примеру, таких как Honeywell, Northrop Grumman, Safran, Thales. В России разработкой и выпуском ИНС занимаются ПАО «МИЭА», АО ИТТ, «АО «Концерн «ЦНИИ «Элетроприбор», НПК «Оптолик», НПК «Электрооптика», ПНППК и другие производители. Данные компании работают с основными комплектующими ИНС - приборной части и программным обеспечением для нее. Приборы включают в себя датчики типа МЭМС, ВТГ и прочие высокоточные устройства, о которых будет сказано далее.

МЭМС — устройства типа микроэлектромеханических систем, в них используются подвижные массы в качестве чувствительных элементов. Производством подобного оборудования занимаются, к примеру, такие как компании Sagem, Litef, чьи устройства позволяют достигать класса точности $150^\circ/\text{час} - 1^\circ/\text{час}$ и $10 - 1\text{mg}$. К устройствам более высокого класса точности относятся кольцевой лазер (RLG) и волоконно-оптические

гироскопы (FOG). Оба прибора работают на основе общего принципа - эффекта Саньяка. Они могут достигать значений до $0.01^\circ/\text{час}$ и до $100\mu g$.

Наиболее точными являются приборы ВТГ и RLG-FOG, способные достигать инструментальных точностей до $0.001^\circ/\text{час}$ и до $10\mu g$.

Однако даже самые точные приборы предполагают наличие фактора ошибок, влияющего на качество выдаваемых ими данных. Так, в итоговое значение получаемого датчика ИНС заложены как инструментальная погрешность, так и навигационная ошибка, тогда для уточнения результата применяется комплексирование. Одним из способов повышения точности инерциального режима навигации автокалибровка на основе модельных данных – повышение за счет использования оценок погрешностей инерциальных датчиков, полученных в предыдущих результатах моделирования (имитации, симуляции) работы аппарата. Для решения задачи коррекции используются алгоритмы оценивания калмановского типа с устойчивой численной реализацией дискретного фильтра.

В настоящей работе рассматриваются способы работы с данными, получаемыми с помощью навигационных систем, которые могут быть использоваться в системах управления подвижными объектами.

Оглавление

Введение

2

Введение

Постановка задачи (О РАСШИРЕНИИ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ИНТЕГРАЦИИ ИНЕРЦИАЛЬНЫХ И СПУТНИКОВЫХ НАВИГАЦИОННЫХ СИСТЕМ В АВИАЦИОННЫХ ПРИЛОЖЕНИЯХ)

Анализ и оптимизация алгоритмов оценивания навигационных и инструментальных ошибок. Гибридизация ИНС и внешних корректоров

Модель движения

Реализация с++