

Estudio del perfil NACA 1018

José Antonio Mayo García

17 de mayo de 2022

Índice

1. Introducción	1
2. Objetivos	1
3. Metodología	1
3.1. Tunel de viento	1
3.2. Adquisición de datos	2
3.3. Desarrollo Teórico	2
3.3.1. Perfil NACA	2
3.3.2. Cálculo de coeficientes	2
3.3.3. Determinación de incertidumbres	4
3.4. Implementación en Software	6
4. Resultados	7
4.1. Exposición resultados	7
4.2. Minimos cuadrados	7
5. Discusión	7
5.1. Eficiencias	7
5.2. Análisis	7
5.3. Posibles mejoras	7
6. Conclusiones	7
6.1. Visión personal	7

1. Introducción

El ensayo mediante túneles de viento remonta a los orígenes de la aviación, siendo su utilización fundamental para el diseño y estudio de vehículos aéreos, y tremendamente útiles a la hora de estudiar el comportamiento aerodinámico de automóviles, edificios, o cualquier tipo de dispositivo en contacto con el aire.

2. Objetivos

3. Metodología

3.1. Tunel de viento

Se utilizó un perfil elaborado en madera, en cuya superficie 30 orificios se conectaban, mediante tubos flexibles, con el dispositivo *DTC Initium*, ocupado de registrar las presiones. El perfil se sitúa sobre una

plataforma giratoria que se adaptó en el interior de la cámara de ensayo del túnel de viento mediante una abertura en la pared de este. Dentro de la cámara, alejado del perfil, se encuentra un tubo de pitot con dos tomas de presión adicionales.

El tunel de viento, de tipo cerrado, consiste en una serie de tubos rectangulares de madera a través de los cuales fluye el aire. El tunel tiene una longitud total de $8,5m$, mientras que la cámara de ensayo tiene una longitud de $1,4m$. Siguiendo la dirección del aire, antes de la cámara de ensayo nos encontramos una suave reducción de sección, desde $0,863m^2$ hasta $0,179m^2$ a lo largo de $2,37m$, con el fin de aumentar la velocidad del aire. Tras superar la cámara de ensayo, el tunel se expande hasta una sección de $1,169m^2$ de forma relativamente brusca.

Se consigue el movimiento del aire gracias a la utilización de un ventilador, cuya velocidad de rotación se puede ajustar para conseguir la velocidad del aire deseada para el ensayo.

3.2. Adquisición de datos

En cuanto a la adquisición de datos, el *DTC Initium* utiliza una pareja de microprocesadores, uno ocupado de establecer comunicaciones con la red para transmitir los datos a un ordenador, y otro ocupado de muestrear los diferentes sensores. Para el muestreo se utiliza un conversor analógico-digital de 18 bits.

Los datos son recibidos en el ordenador a través del software *DTC Initium Utility Software* y almacenados en un fichero CSV (*Comma separated values*).

Para la simulación teórica, se utilizó el software *X-FOIL*, disponible en <http://web.mit.edu/drela/Public/web/xfoil/>. En particular, para la obtención de la distribución de presiones se exportaron los ficheros utilizando el comando

3.3. Desarrollo Teórico

3.3.1. Perfil NACA

Primero de todo, definamos un sistema de coordenadas en el que trabajar. Denominaremos al eje x el eje longitudinal del perfil, y al eje y el perpendicular a este en dirección del extrados. Se define la cuerda b como la longitud total de un perfil, y, con interés de adimensionalizar, definiremos $x_c = \frac{x}{b}$ y $y_c = \frac{y}{b}$.

Un perfil cualquiera (siempre que sea una función con dos valores de y para un x dado), por lo tanto, se podrá definir con las dos curvas:

$$y_c = c(x_c) \pm t(x_c)$$

Se denomina a $c(x_c)$ la línea de curvatura del perfil y a $t(x_c)$ el grosor de este.

Los dos primeros dígitos de la nomenclatura NACA nos indican las características de la línea de curvatura. En el caso del perfil NACA 0018, la línea de curvatura es nula, es decir, $c(x_c) = 0$, y por lo tanto estaremos ante un perfil simétrico:

$$y_c = \pm t(x_c)$$

Ahora, el tercer y cuarto dígitos del perfil NACA nos indica, en porcentaje, cual es el grosor máximo del perfil respecto a la cuerda. Finalmente, los perfiles NACA respetan la siguiente fórmula para $t(x_c)$, siendo t_m los dos últimos dígitos del perfil NACA divididos entre 100.

$$t(x_c) = 5t_m(0,29690\sqrt{x} - 0,12600x - 0,35160x^2 + 0,28430x^3 - 0,10150x^4)$$

Es importante añadir que no hemos impuesto al perfil que sea cerrado en su parte trasera. Es decir, si graficamos las curvas del perfil, nos encontraremos que en el borde de salida existe un pequeño hueco. En la realidad, esta discontinuidad se rellena mediante una circunferencia. [1]

3.3.2. Cálculo de coeficientes

Tras el ensayo en el túnel de viento, tendremos una serie de valores de la presión en algunos puntos del perfil.

Coeficiente de Presión Se define como:

$$c_P = \frac{P - P_\infty}{\frac{1}{2}\rho_\infty U_\infty^2}$$

Ahora, por Bernoulli, siendo P_0 la presión de estancamiento, en la que la velocidad del fluido es 0:

$$P_\infty + \frac{1}{2}\rho_\infty U_\infty^2 = P_0$$

Entonces:

$$c_P = \frac{P - P_\infty}{P_0 - P_\infty}$$

Observamos que los valores de P_0 y P_∞ se pueden obtener del tubo de pitot, mientras que el valor de P se obtendrá gracias a la media de las presiones medidas en cada punto del perfil.

Coeficientes de fuerzas netas De los valores de presión podemos obtener la fuerza neta en los dos ejes fundamentales del perfil realizando una integral de línea a lo largo de la superficie del perfil. Siendo $d\vec{N}$ el vector normal al perfil en cada punto que apunta hacia el exterior del perfil:

$$\vec{F} = - \oint P(x, y) d\vec{N}$$

Ya que no estamos ante una expresión analítica de $P(x, y)$, sino ante una serie de datos puntuales, resulta necesario realizar una simplificación de la superficie en una serie de segmentos rectos. Existe una gran variedad de maneras de situar estos segmentos, pero se ha decidido utilizar segmentos que empiezan y acaban en los puntos de muestreo de presión, como se puede observar en la figura 1

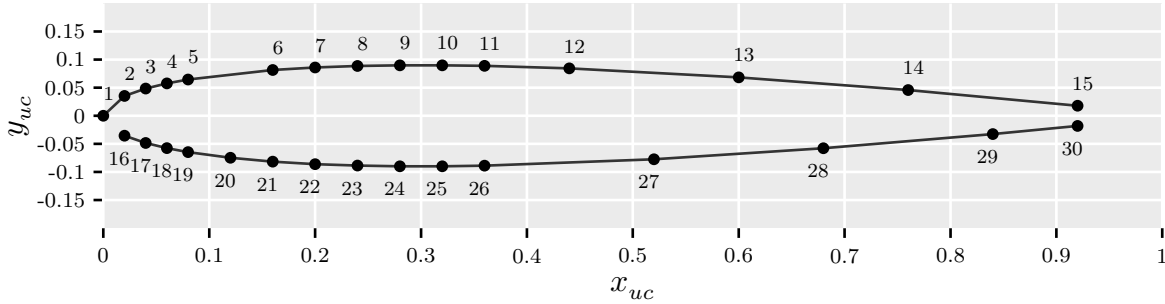


Figura 1: Situación de las tomas de presión y segmentos utilizados para los cálculos. Los índices comienzan en 1, aunque en el código se utilizan índices basados en 0.

Asumiendo que la presión varía de forma lineal entre una toma y otra, podemos afirmar que en la mitad del segmento la presión será: $P_{a,b} = \frac{1}{2}(P_a + P_b)$. Ahora, podemos obtener el vector dirección de cada segmento de la siguiente forma:

$$\vec{S}_{a,b} = (x_a - x_b, y_a - y_b)$$

Por lo tanto, el vector normal será, siendo S_x y S_y las componentes respectivas del vector $\vec{S}_{a,b}$:

$$\vec{N}_{a,b} = (-S_y, S_x)$$

Observamos que para los segmentos del intradós el vector normal apunta hacia el interior del perfil. Este hecho se tendrá en cuenta a la hora de sumar las diferentes fuerzas resultantes. Además, se ha de tener cuidado en $i = 16$, ya que existe una “discontinuidad” entre intradós y extrados. Por lo tanto:

$$\vec{F} = \sum_{i=2}^{15} N_{i,i-1}^{\vec{}} P_{i,i-1} - \sum_{i=17}^{30} N_{i,i-1}^{\vec{}} P_{i,i-1} - N_{16,1}^{\vec{}} P_{16,1}$$

Ahora, adimensionalizando la presión, y los vectores normales, obtenemos la expresión que se utiliza en los cálculos:

$$\vec{c}_F = \sum_{i=2}^{15} \frac{N_{i,i-1}^{\vec{}}}{b} c_{P_{i,i-1}} - \sum_{i=17}^{30} \frac{N_{i,i-1}^{\vec{}}}{b} c_{P_{i,i-1}} - \frac{N_{16,1}^{\vec{}}}{b} c_{P_{16,1}}$$

Finalmente, podemos obtener los coeficientes en el eje x e y :

$$c_x = c_{F_x}, \quad c_y = c_{F_y}$$

Coeficiente de Sustentación Se define como:

$$c_l = \frac{l}{\frac{1}{2} \rho_{\infty} U_{\infty}^2 b}$$

Siendo l la fuerza de sustentación generada, y b la cuerda. Observamos que, si α es el ángulo de ataque, por la definición de sustentación:

$$c_l = c_y \sin(\alpha) + c_x \cos(\alpha)$$

Observamos que el denominador adimensionalizador está ya incluido en c_x y c_y .

Coeficiente de resistencia Se define como:

$$c_d = \frac{d}{\frac{1}{2} \rho_{\infty} U_{\infty}^2 b}$$

De igual forma que antes, obtenemos su expresión final. Ahora es importante ser cuidadoso con la orientación de los ejes, recordemos, como se puede ver en la figura 1, que el eje x coincide con el drag para $\alpha = 0$, y el eje y coincidirá con el drag para $\alpha = 270$ deg, con lo que:

$$c_d = c_x \cos(\alpha) - c_y \sin(\alpha)$$

Coeficiente de momentos En particular, se va a desarrollar el coeficiente de momentos respecto al borde de ataque:

3.3.3. Determinación de incertidumbres

Se consideran incertidumbres aquellas diferencias entre el valor observado de una variable y el valor real que la variable tomó en ese momento. Evidentemente, es imposible obtener un valor exacto del error, ya que esto implicaría conocer la variable original (y por lo tanto no tendríamos error alguno), pero si se pueden ofrecer una serie de cotas.

Para realizar un desarrollo intermedio entre la rigurosidad matemática y la práctica, no se vá a entrar en detalle en el origen de los conceptos utilizados. El desarrollo se basa fundamentalmente en el libro [2].

Cuando hablamos en el escrito de un porcentaje de error, estamos ante un error relativo. Es decir, si consideramos a v el valor medido, a b el valor real y a e el error:

$$b \in [v(1 + e), v(1 - e)]$$

Por otra parte, si se dá un error con unidades, estamos hablando de un error absoluto:

$$b \in [v + e, v - e]$$

En cuanto a la propagación de errores, está resulta bastante engorrosa de escribir de forma completa, aunque su implementación es relativamente fácil. De todas formas, se ha presentado la cantidad necesaria de desarrollo como para justificar los cálculos realizados en el código.

Error humano La primera fuente de errores que debemos tener en cuenta es el error humano a la hora de ajustar el ángulo de ataque del perfil. Es complicado ofrecer un valor apropiado, ya que varias personas nos ocupamos de ajustar el perfil, pero es de esperar un error del orden de ± 1 deg, que utilizaremos de ahora en adelante.

Otra fuente de error humano es el ajuste del número de Reynolds. El ajuste se realizó observando la velocidad indicada por el tubo de pitot hasta que se obtuvieron valores relativamente cercanos a la velocidad deseada, que no se anotaron. De nuevo, tan solo se puede ofrecer gracias a la intuición una cota para el error. Tomaremos un valor del 5 %.

Sensor de presiones Otra fuente de incertidumbre es el sensor de presiones.

En la especificación técnica del aparato se da un valor máximo del error de 0,25 % en condiciones estáticas. Este es el valor que utilizaremos para ponernos en el peor caso posible del sensor. En cuanto a los errores por la digitalización de las señales, estos resultan insignificantes ya que se utiliza un conversor analógico-digital de 18 bits, que ofrece 2^{18} posibles valores para la señal. Aunque no se detalla en profundidad en la ficha técnica del dispositivo, parece ser que los sensores operan en un rango de 24V, con lo cual el error debido a la digitalización sería del orden de:

$$\frac{24V}{2^{18}} \simeq 3 \cdot 10^{-4} \%$$

Observamos que es un valor muy pequeño comparado con el error de los propios sensores, y por lo tanto lo ignoramos. También es un error insignificante la operación con números de punto flotante en el programa ya que se utilizan números de 64 bits cuyo error resulta totalmente minúsculo en este experimento.

Media de los valores de presión Ya que tenemos N valores de presión para cada punto, resulta apropiado realizar la media aritmética (μ) para así obtener un solo valor con el que trabajar:

$$\mu = \frac{\sum P_n}{N}$$

En esta operación se deberían eliminar errores originados a lo largo del tiempo ya que es natural esperar que existan en igual proporción a un lado del valor medio como al otro. De todas formas, se puede cuantificar la variación respecto a la media calculando la varianza:

$$Var = \frac{\sum (P_n - \mu)^2}{N}$$

Además, se define la desviación típica como:

$$\sigma = \sqrt{Var}$$

Este valor nos dará una idea de lo que varían los valores medidos respecto a la media, debido a errores del sensor y a las propias fluctuaciones del fluido. Ya que cualquier medida del sensor podría ser la real, utilizando la varianza podemos obtener un intervalo de confianza dentro del cual deberá estar el valor de la presión real.

Además, el sensor tiene un error estático, como ya detallamos antes, que también se debe tener en cuenta. Este error se refiere a un desvío, constante, respecto al valor real. Por lo tanto, no afectará a la varianza, ya que todos los valores deberían verse desplazados en la misma cantidad. (Se trata de un error de centrado).

Cálculo de c_P Recordemos de antes que:

$$c_P = \frac{P - P_\infty}{P_0 - P_\infty}$$

La varianza de c_P se puede obtener utilizando la teoría de propagación de errores, y asumiendo que no existe correlación entre los errores de una y otra medida. Obtenemos una expresión bastante larga:

$$Var(c_P) = c_P^2 \left[\left(\frac{Var(P) + Var(P_\infty)}{P - P_\infty} \right)^2 + \left(\frac{Var(P_0) + Var(P_\infty)}{P_0 - P_\infty} \right)^2 \right]$$

Cálculo de c_l y c_d Primero de todo, se obtienen los valores de c_P medios para cada segmento. La propagación de error en este proceso no es más que:

$$Var(c_{P_{a,b}}) = \frac{Var(c_{P_a}) + Var(c_{P_b})}{4}$$

Ahora, el error a la hora de calcular los coeficientes de fuerza es prácticamente igual al propio cálculo de estos. Se obtiene un vector que contiene la varianza en el eje x, y en el eje y:

$$Var(\vec{c}_F) = \sum_{i=2}^{15} \left(\frac{N_{i,i-1}^\rightarrow}{b} \right)^2 Var(c_{P_{i,i-1}}) - \sum_{i=17}^{30} \left(\frac{N_{i,i-1}^\rightarrow}{b} \right)^2 Var(c_{P_{i,i-1}}) - \left(\frac{N_{16,1}^\rightarrow}{b} \right)^2 Var(c_{P_{16,1}})$$

Ahora, partiendo de la definición que damos de c_l y c_d , y asumiendo α pequeño, se puede obtener que:

$$Var(sin(\alpha)) = cos^2(\alpha)Var(\alpha) \simeq \alpha^2 Var(\alpha)$$

$$Var(cos(\alpha)) = sin^2(\alpha)Var(\alpha) \simeq Var(\alpha)$$

$$Var(c_l) = c_y sin(\alpha) \left[\left(\frac{Var(c_y)}{c_y} \right)^2 + \left(\frac{Var(sin(\alpha))}{sin(\alpha)} \right)^2 \right] + c_x cos(\alpha) \left[\left(\frac{Var(c_x)}{c_x} \right)^2 + \left(\frac{Var(cos(\alpha))}{cos(\alpha)} \right)^2 \right]$$

$$Var(c_d) = c_x sin(\alpha) \left[\left(\frac{Var(c_x)}{c_x} \right)^2 + \left(\frac{Var(sin(\alpha))}{sin(\alpha)} \right)^2 \right] + c_y cos(\alpha) \left[\left(\frac{Var(c_y)}{c_y} \right)^2 + \left(\frac{Var(cos(\alpha))}{cos(\alpha)} \right)^2 \right]$$

Recordemos que estimamos que se cometió un error “maximo” de 1 deg a la hora de ajustar el ángulo de ataque. Consideremos que el ajuste de α sigue una distribución normal, y que hay un 95 % de probabilidades de que α no esté equivocado en más de 1 deg: En este caso, sin entrar en el desarrollo matemático, la desviación típica será de 0,5 deg, por lo tanto la varianza de α será de 0,25 deg². Este es el valor de $Var(\alpha)$ que tomamos para el desarrollo anterior en el código.

Cálculo de c_m

3.4. Implementación en Software

Se implementó un software en el lenguaje de programación *Nim* ocupado de cargar los datos, realizar los cálculos necesarios y finalmente presentarlos en una serie de gráficas. El código fuente está disponible en <https://github.com/tatjam/practica-aero-ule>. Se utilizó la librería *ggplotnim* para la elaboración de los gráficos.

En todo momento se han utilizado números de punto flotante de 64 bits para la realización de los cálculos.

4. Resultados

4.1. Exposición resultados

4.2. Minimos cuadrados

5. Discusión

5.1. Eficiencias

5.2. Análisis

5.3. Posibles mejoras

Una de las partes más débiles del trabajo es la parte de errores. Se trata de un temario en el que nunca hemos entrado en detalle, y es posible que contenga una serie de errores conceptuales. Como es común en los experimentos científicos, se ha obtenido un gran grado de error. Si se repitiese el experimento, sería fundamental ser mucho más cuidadoso a la hora de ajustar los ángulos de ataque, que tienen una gran repercusión sobre la forma final de las curvas.

6. Conclusiones

6.1. Visión personal

El trabajo no solo ha servido como una primera experiencia con un túnel de viento, sino que ha sido una introducción al mundo de la investigación aeroespacial. En un primer lugar, se ha permitido una gran libertad a la hora de realizar los cálculos. En parte, esta libertad ha creado una incertidumbre, que supongo estará también presente en la investigación real. Por otra parte, ha permitido explorar las diferentes herramientas disponibles para este tipo de trabajos.

También es importante añadir el choque que supone que los resultados experimentales coincidan muy mal con los resultados teóricos ofrecidos por X-Foil. Esta diferencia hace muy clara la necesidad de túneles de viento amplios, además de un protocolo riguroso y estricto a la hora de preparar los experimentos y tomar los datos.

Referencias

- [1] E. N. Jacobs, K. E. Ward y R. M. Pinkerton, “The characteristics of 78 related airfoil sections from tests in the variable-density wind tunnel”, 1932.
- [2] P. R. Bevington y D. K. Robinson, *Data reduction and error analysis for the physical sciences*, en, 3.^a ed. New York, NY: McGraw-Hill Professional, ago. de 2002.