# О некоторых технологических ограничениях при термической резке листового металла

Петунин А. А.1, Уколов С. С.1

*1 ФГАОУ ВО «Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б.Н. Ельцина», Екатеринбург*

В статье рассматриваются вопросы оптимизации маршрутизации маршрута в случае термической резки листового металла. В общем случае это сложная задача непрерывной и дискретной оптимизации, но она часто сводится к дискретной оптимизации, прежде всего обобщенной задаче коммивояжера. Особенностью термической резки является то, что возникающие в процессе термические деформации накладывают серьёзные ограничения на выбор маршрута движения режущего инструмента. Часть этих ограничений формализована и учитывается в известных алгоритмах, однако целый ряд важных ограничений существуют только в виде эмпирических правил, применимых только при ручном проектировании маршрута резки. В статье сформулированы несколько таких ограничений, их математическая формализация и подходы к их систематическому учёту при автоматическом проектировании маршрута резки, а также описаны алгоритмы, учитывающие такие ограничения. Применение таких версий алгоритмов позволяет ускорить процесс подготовки производства, сократить количество ошибок и улучшить качество получаемых заготовок, что в конечном счете приводит к снижению общей стоимости производства.

Ключевые слова: термическая резка, машины листовой резки с ЧПУ, оптимизация маршрута инструмента, технологические ограничения, правило жесткости детали, правила жесткости листа, автоматизация проектирования, дискретная оптимизация, обобщенная задача коммивояжера, динамическое программирование, алгоритм.

## Введение

Проектирование маршрута резки обычно является промежуточным между процессами раскроя (размещения деталей на листе) и генерации управляющих программ для машин резки с числовым программным управлением (ЧПУ). В некоторых случаях процесс раскроя должен проводиться с учётом последующей резки, однако в данной работе это вариант не рассматривается, то есть мы полагаем детали уже размещенными на листе и требуется выбрать порядок их резки.

Некорректное проектирование маршрута резки может приводить как к технологическому браку, так и увеличению времени и стоимости резки, то есть к снижению эффективности производства. Таким образом, естественным образом возникает задача оптимизации маршрута резки. Для формулировки данной задачи в общем случае необходимо описать проблемное пространство и выбрать одну или несколько целевых функций.

### Маршрут резки

Проблемное пространство естественным образом определяется исходя из понятия маршрута резки и его основных элементов (см. рис. 1):

1. Точка врезки
2. Траектория входа в контур
3. Точка входа в эквидистантный контур
4. Резка по (эквидистантному) контуру
5. Точка выхода из контура
6. Траектория выхода из контура
7. Точка выключения инструмента
8. Холостой ход (от точки выключения до следующей точки врезки)

3

7

1

2

6

4

Рисунок 1. Элементы маршрута режущего инструмента

Кроме того, в процессе резки могут применяться разнообразные техники резки:

1. Стандартная резка, когда каждый контур детали режется от начала до конца одним движением резака
2. Мульти-контурная резка, когда контуры нескольких деталей режутся за одно движение резака, без выключения (например, резка «змейкой» или «восьмеркой»)
3. Мульти-сегментная резка, когда контур детали разбивается на несколько сегментов резки (например, так называемая «резка с перемычкой»)

## Постановка задачи

Обозначим набор деталей, размещённых на листе для резки *A1, A2, … An*. Каждая из деталей ограничена одним или несколькими (в случае наличия отверстий) замкнутыми контурами *C1, C2, … CN*. Обозначим точку врезки *M*, точку выключения инструмента *M\**. Введём также обозначение *BS* для базового сегмента (резки по эквидистантному контуру) и **** для полного сегмента резки. Будем считать, что у нас имеется *K* сегментов *S1, S2, … SK*, причём каждый сегмент может соответствовать одному из контуров *Ci*, нескольким контурам или части контура (в зависимости от техники резки).

Последовательность сегментов *i1, i2, … iK* представляет собой перестановку последовательности натуральных чисел *{1…K}*.

В этих терминах маршрут резки представляет собой кортеж:

 (1)

Проблемное пространство состоит из всех возможных значений данного кортежа. Его элементы представляют собой как целые числа (номера сегментов), так и вещественные (координаты точек врезки), поэтому мы имеем задачу как дискретной, так и непрерывной оптимизации.

Целевые функции (время резки и её стоимость) для данной задачи оптимизации определяются через элементы кортежа (1) следующим образом:

 (2)

 (3)

Здесь *Lon* – суммарная длина рабочего хода; *Loff* – холостого хода; *Von* и *Voff* – скорость рабочего и холостого хода; *Con* и *Coff* – соответствующая стоимость единицы пути; *tpt* и *Cpt* – время и стоимость единичной врезки (для простоты мы считаем, что все точки врезки делаются одним способом).

В общем случае, не все значения кортежа (1) являются допустимыми с точки зрения технологии термической резки. Рассмотрим разные виды таких ограничений и их формализацию в терминах координат проблемного пространства.

### Ограничение порядка резки

Определяется тем, что после вырезания замкнутого контура, его содержимое больше не удерживается на рабочем столе и может смещаться. Поэтому, все внутренние контуры детали должны вырезаться до её внешнего контура (не обязательно последовательно), и если какая-либо деталь размещена в отверстии другой, она также должна вырезаться раньше.

В терминах кортежа (1) это ограничение накладывается на элементы перестановки *i1, i2, … iK*. Если контур *ix* расположен внутри контура *iy*, то допустимы только перестановки, в которых *ix* находится перед *iy*. Тем самым количество возможных перестановок (*K!*) может значительно уменьшиться.

Данное ограничение хорошо известно, описано в литературе и используется во всех практически применяемых алгоритмах маршрутизации резки.

### Ограничение на точки врезки

Вызывается тем фактом, что выполнение врезки вызывает большую деформацию материала, чем резка по (эквидистантному) контуру. Таким образом, требуется, чтобы точка врезки располагалась на большем расстоянии от контура детали. В терминах кортежа (1) это ограничение на координаты точек врезки *Mi* (предполагаем, что точка выключения инструмента *M\** однозначно определяется выбором точки врезки *M*). Запишем это ограничение:

Для контура *Cj* обозначим *Edj* его эквидистантный контур (смещение *d*), а *Pdj* – внутренность этого контура.

Далее, множество номеров внешних контуров обозначим *OUT*, а внутренних – *IN* (последнее множество может быть пустым). Также обозначим дополнительное удаление точки врезки от эквидистантного контура как δ. Тогда ограничения на точки врезки и выключения инструмента запишутся так:

 (4)

 (5)

Уравнение (4) фактически определяет для всех точек врезки допустимую область, представляющую собой часть листа *B*. В практических приложениях точки врезки выбираются на границе этой области, что снижает размерность подзадачи выбора точки врезки с 2 до 1.

Более того, как правило, непрерывную границу этой области разбивают на отдельные точки с некоторым шагом. После этого множество возможных положений точек врезки *Mi* становится дискретным и конечным, и в целом задача оптимизации целевых функций (2) или (3) на пространстве значений кортежа (1) становится дискретной. Такая задача сводится к хорошо известной обобщенной задаче коммивояжера, в которой все возможные точки врезки на одном сегменте являются эквивалентными.

Для решения обобщенной задачи коммивояжера существует хорошо разработанный математический аппарат и создано множество алгоритмов, описанных в литературе.

Однако данные ограничения не являются единственными, которые требуется учитывать в случае термической резки.

### Правило жесткости детали