

## СЕМЕЙСТВО НОВЫХ ПРИКЛАДНЫХ КРИТЕРИЕВ КОЛЕБАТЕЛЬНОЙ УСТОЙЧИВОСТИ-НЕУСТОЙЧИВОСТИ ДВИЖЕНИЯ

Гурвич Ю.А.

*In this article a set of new applied criteria of oscillatory and a periodic movements that can be used in different fields of science and technology is described.*

В курсе «Теоретическая механика» в разделе «Динамика» из дифференциального уравнения движения груза, прикрепленного к пружине, под действием двух сил: силы упругости и силы сопротивления среды, пропорциональной первой степени скорости, выводится критерий темпа затухания колебательного процесса – логарифмический декремент колебаний

$$D = \left( \ln \frac{A_t}{A_{t+1}} = nT \right),$$

где  $A_i$  – амплитуда;  $n$  – коэффициент демпфирования;  $T$  – период колебания.

Этот критерий до сих пор широко используется во многих областях науки и техники, например: при проектировании всех транспортных средств (самолетов, вертолетов, автомобилей и т.д.); на стадии проектирования звукоизолирующих перегородок в промышленных и гражданских зданиях.

Известно, что одним из средств борьбы с колебаниями упругих конструкций служат специальные покрытия, способные к интенсивному поглощению энергии колебаний. Эффективность применения на практике того или иного покрытия определяется критерием темпа затухания колебательного процесса  $D$ .

Однако Ю.К. Фавстовым [1] экспериментально было обнаружено парадоксальное явление, заключающееся в том, что покрытия, материал которых характеризуется большим значением критерия  $D$ , зачастую хуже демпфируют колебания, чем покрытия с меньшим значением этого критерия.

Рассмотрим виброграммы, приведенные на рис. 1. По ним можно сделать вывод: процесс, соответствующий кривой 1 затухает медленнее процесса, соответствующего кривой 2. Хотя логарифмический декремент в первом случае больше, чем

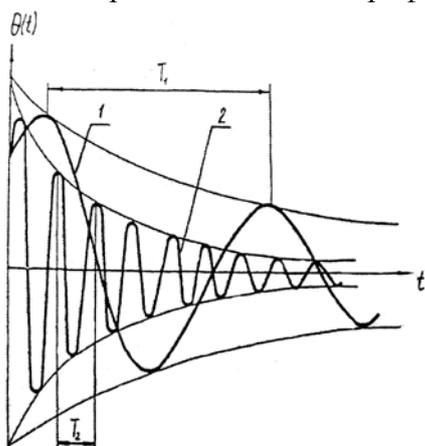


Рис. 1. Какие колебания 1 или 2 затухают быстрее?

во втором. Объясняется это тем, как сообщалось в печати [2], что «... логарифмический декремент колебаний характеризует затухание не за объективную единицу времени (например, за одну секунду), а за один период колебаний».

Помимо такого серьезного недостатка, как «парадокс» у логарифмического декремента колебаний имеются еще недостатки, которые описаны в [3,4].

Поэтому для исследований различного рода колебательных процессов предлагается два семейства новых прикладных критериев колебательной устойчивости-неустойчивости движения, которые свободны от всех указанных недостатков.

При этом любой критерий из каждого семейства критериев должен удовлетворять следующим требованиям:

- не должен противоречить теории линейных колебаний;

- должен отличать «медленные» и «быстрые» движения;
- может оценить колебания с увеличивающейся амплитудой.

«Расшифруем» перечисленные требования.

Так, под «не противоречить теории линейных колебаний» понимается, что:

во-первых, критерий не должен противоречить логарифмическому декременту колебаний, с помощью которого определяется темп затухания любых колебаний – линейных (для них логарифмический декремент – постоянное число) и нелинейных (логарифмический декремент постепенно меняется);

во-вторых, его можно аппроксимировать экспонентой, поскольку в основу логарифмического декремента колебаний положена экспоненциальная функция;

в-третьих, с его помощью можно оценить колебания с увеличивающейся амплитудой (нарастающие или расходящиеся колебания – признак неустойчивости движения).

Второе требование связано с терминами «медленные» и «быстрые» движения. Чтобы понять, что под ними кроется, рассмотрим пример.

Допустим, что колебательная система, например управляемая ось автомобиля, имеет логарифмический декремент колебаний  $\mathbf{D}$ , равный 10. Очевидно, что  $\mathbf{D} = 10$  можно получить бесчисленным числом способов сочетания  $\mathbf{n}$  и  $\mathbf{T}$ . Поэтому «медленными» будем считать те колебания, у которых  $\mathbf{T} \geq \mathbf{n}$ , а «быстрыми» — у которых, наоборот,  $\mathbf{n} \geq \mathbf{T}$ .

Физически это означает следующее. При ширине дорожного полотна 3 м автомобиль, движущийся, например, со скоростью 15 м/с (54 км/ч), при наезде передними колесами на неровность, вызвавшую «быстрые» движения этих колес (см. кривую 2 на рис. 1), с полосы не сойдет. Если же движения «медленные» (см. кривую 1 на рис. 1), автомобиль на полотне не удержится.

Исходя из сказанного, в качестве первого семейства критериев (без вывода) предлагается величина, обратная коэффициенту  $\mathbf{n}$  демпфирования (затухания) системы

### Критерии первого семейства

$$F_1 = \frac{\frac{T}{2}}{\ln \frac{A_i}{A_{i+1}}}, \dots, F_{\lambda} = \frac{\frac{\lambda T}{2}}{\ln \frac{A_i}{A_{i+\lambda}}}, \quad (1)$$

где  $i, \lambda$  – целые числа 1, 2, 3, ... .

Критерий  $F_1$  своим числителем оценивает время, а знаменателем – тенденции к нарастанию или затуханию колебаний: если знаменатель больше нуля, то имеет место колебательная устойчивость (затухание колебаний), если меньше – колебательная неустойчивость (нарастание колебаний).

Первое семейство критериев (1) необходимо применять, когда логарифмический декремент колебаний остается постоянным для всего процесса затухающих или нарастающих колебаний.

В качестве второго семейства критериев (без вывода) предлагается также величина, обратная коэффициенту  $\mathbf{n}$  демпфирования (затухания) системы.

Приведем формулы для критериев второго семейства  $F_2, F_3, F_4, \dots$ . Здесь цифрами 2, 3, 4 и т.д. обозначается суммарное количество амплитуд отдельно для числителя и отдельно для знаменателя дроби, находящейся под знаком натурального логарифма.

## Критерии второго семейства

**Критерий  $F_2$  ( $j > i$ ).**

$$F_2 = \frac{\frac{\lambda}{2}T}{\ln\left(\frac{A_i + A_j}{A_{i+\lambda} + A_{j+\lambda}}\right)}. \quad (2)$$

Если  $\lambda = 1, i = 1, j = 3$ , то

$$F_2 = \frac{\frac{T}{2}}{\ln\left(\frac{A_1 + A_3}{A_2 + A_4}\right)}.$$

Если  $\lambda = 3, i = 1, j = 3$ , то

$$F_2 = \frac{\frac{3}{2}T}{\ln\left(\frac{A_1 + A_2}{A_4 + A_5}\right)}.$$

**Критерий  $F_3$  ( $k > j > i$ ).**

$$F_3 = \frac{\frac{\lambda}{2}T}{\ln\left(\frac{A_i + A_j + A_k}{A_{i+\lambda} + A_{j+\lambda} + A_{k+\lambda}}\right)}. \quad (3)$$

Если  $\lambda = 2, i = 1, j = 3, k = 4$ , то

$$F_3 = \frac{T}{\ln\left(\frac{A_1 + A_3 + A_4}{A_3 + A_5 + A_6}\right)}.$$

**Критерий  $F_4$  ( $l > k > j > i$ ).**

$$F_4 = \frac{\frac{\lambda}{2}T}{\ln\left(\frac{A_i + A_j + A_k + A_l}{A_{i+\lambda} + A_{j+\lambda} + A_{k+\lambda} + A_{l+\lambda}}\right)}. \quad (4)$$

Если  $\lambda = 4, i = 2, j = 3, k = 4, l = 5$ , то

$$F_4 = \frac{2T}{\ln\left(\frac{A_2 + A_3 + A_4 + A_5}{A_6 + A_7 + A_8 + A_9}\right)}.$$

Второе семейство критериев (2) – (4) может применяться в тех случаях, когда логарифмический декремент колебаний не является постоянной величиной для всего процесса затухающих или нарастающих колебаний.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Фастов Ю.К. «Известия АН СССР», ОТН, Механика и машиностроение, №3, 1963.
2. Пановко Я.Г., Губанова И.И. Устойчивость и колебания упругих систем. - М.: Наука, 1967, - 420 с.
3. Гурвич Ю.А. Новые прикладные критерии колебательной и апериодической устойчивости движения колес транспортных средств. Актуальные проблемы в динамике и прочности в теоретической и прикладной механике: Сб. науч. тр. – Мн.: 2001.- с.148-162.
4. Гурвич Ю.А., Сыровкваш Ю.Д. Прикладные критерии устойчивости движения управляемых колес транспортных средств. Автомобильная промышленность. М.: 2005, - с.23-27.