|  |
| --- |
| C:\Users\lbarros.DEI\AppData\Local\Microsoft\Windows\INetCache\Content.Word\EE-C.PNG |
| Diogo Miguel Cunha Fernandes, PG47150  José Tomás Lima de Abreu, PG47386  ***Acelerómetro Capacitivo para acionamento de um airbag*** |
| Projeto  Microsensores e Microatuadores  Trabalho realizado sob a orientação de  **Professora Graça Minas**  **Professora Susana Catarino** |
| janeiro de 2022 |

**Índice**

[Lista de Figuras v](#_Toc92754257)

[Lista de Tabelas vii](#_Toc92754258)

[Acrónimos e Siglas ix](#_Toc92754259)

[Capítulo 1 Introdução 10](#_Toc92754260)

[1.1 Introdução 10](#_Toc92754261)

[Capítulo 2 Análise 11](#_Toc92754262)

[2.1 Introdução 11](#_Toc92754263)

[2.2 Requisitos e Especificações 12](#_Toc92754264)

[Capítulo 3 Design 13](#_Toc92754265)

[3.1 Introdução 13](#_Toc92754266)

[3.2 Estrutura da mola 14](#_Toc92754267)

[3.3 Princípio de operação 16](#_Toc92754268)

[3.4 Sensibilidade 18](#_Toc92754269)

[Capítulo 4 Implementação 19](#_Toc92754270)

[4.1 Sensibilidade 19](#_Toc92754271)

[4.2 Sensibilidade 19](#_Toc92754272)

[Capítulo 5 Bibliografia 20](#_Toc92754273)

Lista de Figuras

[Figura 1 - Estrutura da mola do acelerómetro. 15](#_Toc92754238)

[Figura 2 - Diagrama esquemático de um dispositivo capacitivo MEMS. 16](#_Toc92754239)

[Figura 3 - Capacitância diferencial do acelerómetro. 16](#_Toc92754240)

Lista de Tabelas

[Tabela 1 - Parâmetros da estrutura da mola do acelerómetro. 15](#_Toc92754241)

Acrónimos e Siglas

|  |  |
| --- | --- |
| **Acrónimo/Sigla** | **Significado** |
|  |  |
|  |  |
|  |  |

Introdução

Introdução

O objetivo deste projeto é dimensionar e simular o princípio de funcionamento de um acelerómetro capacitivo, para o acionamento de um *airbag*.

O *airbag* é um dos acessórios de segurança mais importantes num automóvel, uma vez que, em caso de acidente, pode salvar a vida a um condutor ou passageiro. O *airbag* é como um amortecedor e atua quando um veículo sofre um impacto forte. Para que este atue é necessário a utilização de um sensor que detete a ocorrência de um impacto, isto é, um sensor que detete uma rápida variação de velocidade ou seja, que detete a aceleração. Em veículos automóveis ligeiros, o limiar de acionamento do *airbag* encontra-se a uma aceleração de aproximadamente 3 a 5 . [1]

Neste projeto será dimensionado um acelerómetro capacitivo, que fará a deteção da aceleração em apenas uma direção.

Análise

Introdução

O dispositivo que se pretende desenvolver trata-se de um sensor, capaz de medir a aceleração a que é sujeito, através de técnicas capacitivas. Existem várias técnicas capacitivas para determinar de forma precisa o movimento de um objeto, podendo ser através da alteração da distância entre os elétrodos, alteração da área ou alteração do dielétrico. Neste dispositivo usar-se-á a técnica de alteração da distância.

O princípio de funcionamento do acelerómetro pode ser compreendido pelo sistema convencional de mola, massa e amortecedor. A parte central do acelerómetro é constituída por uma massa suspensa, chamada de massa sísmica ou massa de prova. Sob a aplicação de uma aceleração externa, a massa de prova desloca-se, devido ao efeito da força inércia. Os deslocamentos da massa de prova implicam uma aceleração que pode ser medida por vários métodos. Para a abordagem de deteção capacitiva, o deslocamento é detetado medindo a mudança de capacitância entre os elétrodos fixos e os elétrodos adjacentes à massa de prova, sendo estes os elétrodos móveis. Quando o elétrodo móvel se mexe, devido à aceleração sofrida, a distância entre os elétrodos fixo e móvel altera-se, afetando a capacitância. Se esta distância aumentar, a capacitância diminuirá. Caso a distância entre os elétrodos diminua, a capacitância aumentará. O sensor será composto por uma série de elétrodos, a que chamemos braços, intercalados entre braços fixos e braços móveis.

Para que a massa suspensa se mova conforme a aceleração sofrida, o acelerómetro deve estar fixado, através de duas âncoras, uma em cada lado do sensor, criando-se uma mola/amortecedor de cada lado da massa de prova. [2]

Requisitos e Especificações

* **Gama de funcionamento:** Prevê-se uma gama de funcionamento de **+/-** 5 g.
* **Linearidade necessária:** Como o propósito deste dispositivo é o acionamento de um airbag, não sendo necessária a leitura de valores de saída, então a linearidade não é necessária, pois o airbag será acionado assim que seja atingido o valor máximo definido.
* **Amplitude dos estímulos:** O estímulo envolvido neste dispositivo é a força mecânica aplicada à massa suspensa. Considerando a massa igual a 0,4 µg e, para uma aceleração máxima de 5 g, então a força aplicada à massa suspensa pode ser calculada por , e será igual a .
* **~~Dimensões?~~ (passar para o design)**
* **Restrições ao nível da geometria/configuração:** Os braços do sensor não devem estar nem muito distanciados, pois a variação da capacidade será baixa, diminuindo a sensibilidade, nem devem estar muito próximos, correndo o risco de se tocarem.
* **Materiais usados:** Poli-silício - O Silício policristalino é um material que possui cristais de silício desalinhados, fazendo deste material um bom condutor, podendo, por isso, ser usado em condensadores.
* **Valores de output:** Capacidade total do sensor.
* **Mede sinais contínuos ou oscilatórios? Freq de oscilação da massa suspensa(em que frequências)**
* **Variáveis a simular:** Deslocamento da massa móvel e Capacidade.
* **Que aproximações posso fazer?**

Design

Introdução

Neste capítulo será descrito o processo de dimensionamento do acelerómetro capacitivo a desenvolver, apresentando todas as equações necessárias e respetivos cálculos.

Como visto anteriormente, sob a aplicação de uma aceleração externa, a massa de prova desloca-se. De acordo com a segunda lei de movimento de Newton, todas as forças que agem na massa de prova são iguais à força inércia que atua na massa de prova. A equação diferencial para o deslocamento em função da aceleração externa, , é representada por um sistema massa-mola-amortecedor, de segunda ordem, como apresentado na equação (4.1). [3]

|  |  |
| --- | --- |
|  | (4.1) |
|  | (4.2) |

Onde, é a massa de prova, é o coeficiente de amortecimento, é a constante da mola e é a aceleração aplicada. Aplicando a transformada de Laplace à equação (4.2), obtém-se a equação (4.3) e posteriormente a equação (4.4).

|  |  |
| --- | --- |
|  | (4.3) |
|  | (4.4) |

Comparando a equação (4.4) com a equação (4.5), que representa uma função de transferência genérica para um sistema de segunda ordem, linear e invariante no tempo:

|  |  |
| --- | --- |
|  | (4.5) |

Obtém-se os seguintes parâmetros (equações (4.6) e (4.7)), onde, é a frequência natural em rad/s, é a frequência natural em Hz e é o fator de amortecimento.

|  |  |
| --- | --- |
|  | (4.6) |
|  | (4.7) |

Perante uma resposta em regime permanente, usando a equação (4.4) com , obtém-se:

|  |  |
| --- | --- |
|  | (4.8) |
|  | (4.9) |

Desta forma é possível….

Estrutura da mola

A topologia de uma viga dobrada pode ser tratada como uma mola, fornecendo uma constante de mola mais baixa e, portanto, maior sensibilidade para o sensor.

A constante elástica de mola desta estrutura é dada pela equação (4.10), onde é a constante de mola para uma viga dobrada, é o comprimento da viga, é a largura da viga, é a espessura da viga e é o módulo de Young do material que compõe a estrutura.

|  |  |
| --- | --- |
| Uma imagem com texto, relógio, manómetro  Descrição gerada automaticamente | (4.10) |

Na Figura 1, é mostrada uma estrutura suspensa, fixada por uma âncora. Na figura pode ver-se que quatro vigas dobradas podem ser tratadas como quatro molas conectadas em paralelo. Deste modo, para esta estrutura, a constante elástica de mola ao longo da direção pode ser determinada através da equação (4.11).

|  |  |
| --- | --- |
| Uma imagem com texto, relógio, manómetro  Descrição gerada automaticamente | (4.11) |

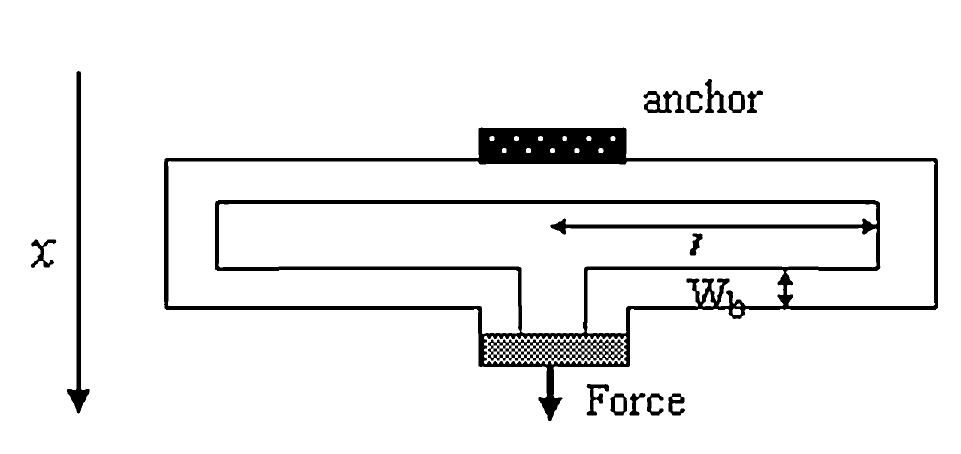


Figura 1 - Estrutura da mola do acelerómetro.

Para obter um bom desempenho e uma boa sensibilidade num acelerómetro capacitivo, é muito importante escolher bem os parâmetros, como a largura e o comprimento da viga ( e , respetivamente), que representam a suspensão do sistema de aceleração.

Para atingir uma sensibilidade muito alta do dispositivo, a largura da viga , deve ser o menor possível. No entanto, existe um limite mínimo para que é definido pela largura mínima de linha num processo de fabricação. Se a largura da viga for muito estreita, inferior a , será muito difícil fabricar a viga, por ser extremamente frágil, podendo ser facilmente quebrada.

Como dito anteriormente, o material utilizado para a estrutura será o poli-silício. A espessura da camada de poli-silício, ou seja, a espessura da viga , também deve ser escolhida tendo em conta o processo de fabricação.

Tendo isto em mente, na Tabela 1 apresentam-se os parâmetros definidos para a estrutura da mola.

Tabela 1 - Parâmetros da estrutura da mola do acelerómetro.

|  |  |
| --- | --- |
| Parâmetros | Design |
| Comprimento da viga, | 270 m |
| Largura da viga, | 3 m |
| Espessura da viga, | 6 m |
| Módulo de Young do material estrutural, |  |
| Densidade do material estrutural, |  |

Princípio de operação

Uma estrutura capacitiva diferencial típica de MEMS é mostrada na Figura 2, onde representa a massa móvel, e denotam braços fixos enquanto e são ambos vigas flexíveis do dispositivo que permitem ancorar a massa móvel ao substrato.

Uma imagem com texto, dispositivo, relógio, contador

Descrição gerada automaticamente

Figura 2 - Diagrama esquemático de um dispositivo capacitivo MEMS.

Esta estrutura constitui capacitâncias e , entre o braço superior fixo e a massa, e o braço inferior fixo e a massa. Quando a massa se encontra estática, está localizada no centro entre e , as capacitâncias estáticas são obtidas pela equação (4.12), onde é a constante dielétrica do ar, é a distância de capacitância estática entre a massa móvel e cada um dos braços fixos, é a área sobreposta entre e , .

|  |  |
| --- | --- |
|  | (4.12) |

Quando existir aceleração, o resultado um deslocamento da massa móvel, através da deflexão das vigas, devido ao efeito da força inércia. Esta deflexão é na direção oposta da aceleração aplicada. A sensibilidade do deslocamento do dispositivo é definida como o deslocamento da massa móvel por unidade de gravidade, , ao longo do eixo .

VER MELHOR ISTO

Uma imagem com texto, antena

Descrição gerada automaticamente

Figura 3 - Capacitância diferencial do acelerómetro.

Usando a equação (4.12) e analisando a Figura 3, considerando , a capacitância estática do pente do acelerómetro (quando não há aceleração) é dada pela equação (4.13), onde é o número total de braços fixos, é o comprimento de um braço móvel.

|  |  |
| --- | --- |
| Uma imagem com texto  Descrição gerada automaticamente | (4.13) |

Quando existe aceleração horizontal para a esquerda, segundo o eixo da Figura 3, assumindo uma deflexão pequena, , as capacitâncias e são dadas pelas equações (4.14) e (4.15), respetivamente.

|  |  |
| --- | --- |
|  | (4.14) |
| Uma imagem com texto, relógio  Descrição gerada automaticamente | (4.15) |

A capacitância diferencial obtida é dada pelas equações (4.16) e (4.17).

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | | (4.16) |
|  | Uma imagem com texto, relógio, manómetro  Descrição gerada automaticamente | (4.17) |

A partir destas equações, pode-se concluir que a capacitância diferencial é diretamente proporcional ao deslocamento dos braços móveis.

A frequência de ressonância, , do sistema massa-mola é dada pela equação (4.18).

|  |  |
| --- | --- |
| Uma imagem com texto, relógio, manómetro  Descrição gerada automaticamente | (4.18) |

The width and length of central proof mass are  **and**  separately.

For each movable finger, the finger width and length are  **and**  separatel

A massa da massa móvel, , inclui não só a massa móvel, mas também a massa de todos os braços móveis a ela ligados, podendo ser expressa pela equação (4.19), onde é a densidade do poli-silício.

|  |  |
| --- | --- |
|  | (4.19) |

Sensibilidade

O deslocamento do dispositivo na direção do eixo do pode ser expressa pela equação (4.20).

|  |  |
| --- | --- |
| Uma imagem com texto  Descrição gerada automaticamente | (4.20) |

E a sensibilidade no deslocamento, , é dada pela equação (4.21).

|  |  |
| --- | --- |
|  | (4.21) |

Parâmetros especificados

TABELA DESIGN FINAL?

|  |  |
| --- | --- |
| Parâmetros | Design |
| Comprimento da viga, | 270 m |
| Largura da viga, | 3 m |
| Espessura da viga, | 6 m |
| Módulo de Young do material estrutural, |  |
| Densidade do material estrutural, |  |

>>> Wb,lb - Wm,lm - Wf,lf – Nf – Ms - k

Capacitance gap d0 3 lm

Mass width Wm 80 lm

Mass length Lm 200 lm

Movable sensing mass Ms 0.43841 lg

Finger width Wf 3 lm

Finger length Lf 160 lm

Number of sensing fingers Nf 32

The dielectric constant of air e0 8.854 9 10-12 F/m

Gravity acceleration g 9.81 m/s2

Spring constant Ktotal 2.8313 N/m

Implementação

Neste capítulo será descrito o processo de simulação do acelerómetro capacitivo a partir da criação de um modelo COMSOL, apresentando todos os procedimentos utilizados.

Geometria

Materiais

Físicas

Condições fronteira e iniciais

Malhas

Solvers

# Bibliografia

|  |  |
| --- | --- |
| [1] | Hella, “Hella Tech World,” [Online]. Available: https://www.hella.com/techworld/br/Tecnica/Eletrica-Eletronica/Sistema-de-Airbag-3083/. [Acedido em 8 dezembro 2021]. |
| [2] | R. Mukhiya e e. al., “SpringerLink,” 2019. [Online]. Available: https://link.springer.com/article/10.1007/s00542-018-04292-0. [Acedido em 27 dezembro 2021]. |
| [3] | N. M. M. Mourad Benmessaoud, “ResearchGate,” maio 2013. [Online]. Available: https://www.researchgate.net/publication/257439996\_Optimization\_of\_MEMS\_capacitive\_accelerometer. [Acedido em 8 dezembro 2021]. |