

**UNIVERSIDADE DO VALE DO RIO DOS SINOS - UNISINOS
GRADUAÇÃO EM ENGENHARIA ELÉTRICA, ÊNFASE EM
CONTROLE E AUTOMAÇÃO**

EDUARDO DA SILVA DÖRR

**DESENVOLVIMENTO DE UM CONTROLADOR PID
COM AUTO SINTONIA E SUPERVISÃO PARA O
CONTROLE DE TENSÃO EM UM SISTEMA
MINIATURIZADO DE DESBOBINAMENTO E
BOBINAMENTO DE MANTAS COM UM ACUMULADOR
VERTICAL**

**SÃO LEOPOLDO
2019**

AGRADECIMENTOS

RESUMO

As indústrias de polímeros, elastômeros, papéis e metais operam há várias décadas utilizando equipamentos similares para criar pulmões nas linhas contínuas de produção de forma a evitar paralisações de processo. Contudo, um grande desafio é controlar a tensão sobre o material de forma a mantê-la homogênea durante o processo, principalmente em etapas de acúmulo e desacumulo do material que provocam distúrbios de tensão que se propagam por toda a linha de produção, podendo prejudicar o produto final. Portanto, o presente trabalho apresenta uma linha miniaturizada de bobinamento e desbobinamento de papel com um acumulador vertical, com o objetivo de controlar a tensão sobre o material nas diferentes etapas do processo, aplicando os conhecimentos clássicos de controle e desenvolvendo um controlador PID digital com sintonia automática, embarcado em uma placa de prototipação Arduino e com sistema de supervisão serial.

Palavras-chaves: Controladores PID. acumulador vertical de mantas. bobinador. controle de velocidade. controle de torque. controle de tensão. arduino. supervisório.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Tipos de misturadores de borracha.	18
Figura 2 – Processo de extrusão.	19
Figura 3 – Processo de calandragem.	20
Figura 4 – Tipos de processos de conformação.	20
Figura 5 – Tipos de problemas de tensionamento.	21
Figura 6 – Linha de processamento de mantas.	22
Figura 7 – Esquema de um acumulador industrial.	23
Figura 8 – Estresse sobre uma manta elástica em uma seção entre dois rolos consecutivos.	25
Figura 9 – Representação genérica das forças em um acumulador com motor.	26
Figura 10 – Diagrama de blocos de um sistema com realimentação simples.	27
Figura 11 – Parâmetros da resposta ao degrau de um sistema de segunda ordem ou superior.	28
Figura 12 – Tipos de respostas ao degrau.	29
Figura 13 – Representação em diagrama de blocos de um controlador PID com distúrbios.	31
Figura 14 – Resposta ao degrau de um sistema com saturação do atuador.	33
Figura 15 – Representação em diagrama de blocos de um controlador PID com <i>anti-windup</i>	33
Figura 16 – Resposta ao degrau de um sistema com saturação e ação anti-windup.	34
Figura 17 – Representação da oscilação sustentada com o período P_u medido em segundos.	35
Figura 18 – Representação da oscilação sustentada gerada por um controlador relé.	36
Figura 19 – Representação em diagrama de blocos de um sistema com auto-sintonia.	37
Figura 20 – Esboço idealizado da planta proposta.	38
Figura 21 – Projeto mecânico do acumulador vertical com todas as partes.	39
Figura 22 – Estrutura do acumulador vertical.	40
Figura 23 – Perfil de alumínio extrudado padronizado.	40
Figura 24 – Mancais e rolo desviador.	41
Figura 25 – Carro móvel.	42
Figura 26 – Modelo do acumulador proposto por seções.	43
Figura 27 – Modelo de um rolo isolado.	44
Figura 28 – Modelo do acumulador estático.	45
Figura 29 – Projeto mecânico do bobinador com todas as partes.	48
Figura 30 – Diagrama de forças do bobinador.	48
Figura 31 – Diagrama de forças do bobinador.	49
Figura 32 – Diagrama de forças do bobinador.	49
Figura 33 – Modelo de um motor de corrente contínua.	51
Figura 34 – Representação em diagrama de blocos de um motor CC.	53
Figura 35 – Representação em diagrama de blocos explodido de um motor CC.	53
Figura 36 – Representação do sinal PWM nos terminais de um motor CC.	58

Figura 37 – Esquema de uma ponte H com representação da alteração de sentido de rotação.	59
Figura 38 – Driver com dupla ponte H completa para acionamento de motores CC.	59
Figura 39 – Esquema de ligação do driver L298N elaborado na ferramenta <i>Fritzing</i> ©.	60
Figura 40 – Módulo de medição de corrente por efeito Hall.	61
Figura 41 – Módulo de medição de velocidade por feixe infravermelho.	62
Figura 42 – Representação de um encoder ótico	62
Figura 43 – Placa de programação Arduino Mega com microcontrolador ATMega 2560.	63
Figura 44 – Topologia de hardware empregada para o desenvolvimento do sistema.	64
Figura 45 – Fluxo macro do <i>software</i> de controle.	65
Figura 46 – Diagrama de blocos da malha de controle dos bobinadores.	66
Figura 47 – Diagrama de blocos da malha de controle do acumulador.	66
Figura 48 – Resposta ao degrau do acumulador com $K_p = 2$, $K_i = 11,5$ e $K_d = 0$.	73
Figura 49 – Resposta ao degrau do acumulador com $K_p = 10$, $K_i = 55$ e $K_d = 0$.	74

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Características mecânicas do material de teste	54
Tabela 2 – Características do motor AK555/198PL12S4500C.	55
Tabela 3 – Características do motor AK555/11.1PF12R83CE-V2.	56

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Contribuição dos parâmetros do PID na resposta do sistema.	31
Quadro 2 – Parâmetros de Sintonia em Malha Fechada de Ziegler e Nichols.	35

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CC	Corrente contínua
CI	Componente integrado
DSP	<i>Digital Signal Processor</i> (Processamento Digital de Sinal)
I/O	<i>Inputs/Outputs</i> (Entradas/Saídas)
IDE	<i>Integrated Development Environment</i> (Ambiente de Desenvolvimento Integrado)
P	<i>Proportional</i> (Proporcional)
PI	<i>Proportional and Integral</i> (Proporcional e Integral)
PID	<i>Proportional, Integral and Derivative</i> (Proporcional, Integral e Derivativo)
PWM	<i>Pulse Width Modulation</i> (Modulação por Largura de Pulso)
RTC	<i>Real Time Clock</i> (Relógio de Tempo Real)
USB	<i>Universal Serial Bus</i> (Barramento Serial Universal)

LISTA DE SÍMBOLOS

T_k	Tensão de índice k sobre o material
E	Módulo de <i>Young</i>
S	Seção transversal do material
ε_k	Alongamento de índice k do material
L_k	Comprimento de índice k com alongamento
L_o	Comprimento sem alongamento
ν	Viscosidade Cinemática
ε_k^e	Alongamento de índice k do material provocado pela tensão
ω_{L_k}	Tensão de índice k sobre o material provocada pela gravidade
ρ	Densidade de massa do material
g	Aceleração da gravidade
ε_k^w	Alongamento de índice k do material provocado pela gravidade
J_k	Momento de inércia do rolo de índice k
ω_k	Velocidade angular do rolo de índice k
C_{mk}	Torque do motor no rolo de índice k, para um rolo acionado
C_{rk}	Torque do material no rolo de índice k
C_{fk}	Torque de atrito no rolo de índice k
V_k	Velocidade linear do rolo de índice k
R_k	Raio do rolo k
k	Índice do rolo ou segmento de rolos
V_{acc}	Velocidade linear do acumulador
n	Número de seções do acumulador
V_{in}	Velocidade linear de entrada
V_{out}	Velocidade linear de saída

Σ_{Tk}	Somatório das tensões de índice k sobre o material
R_m	Raio do eixo do motor
C_m	Torque do motor do acumulador
m_t	Massa do carro móvel
F_f	Forças de fricção no carro móvel
J_m	Momento de inércia do motor do acumulador
$\dot{\omega}_m$	Aceleração angular do motor do acumulador
F_{fv}	Força de fricção dinâmica no carro móvel
F_{fs}	Força de fricção estática no carro móvel
$m_t g$	Força peso do carro móvel
t_d	<i>Delay Time</i> (Tempo de atraso)
t_r	<i>Rise Time</i> (Tempo de subida)
t_p	<i>Peak Time</i> (Tempo de pico)
t_s	<i>Settling Time</i> (Tempo de acomodação)
M_p	<i>Maximum Overshoot</i> (Sobressinal)
e_{ss}	<i>Steady State Error</i> (Erro em regime permanente)
$u(t)$	Saída do controlador
$e(t)$	Erro de referência
u_b	<i>Offset</i> (Constante de ajuste)
T_i	Tempo integral
T_d	Tempo derivativo
$SP(s)$	<i>Setpoint</i> (Valor de referência)
$PV(s)$	<i>Process Variable</i> (Variável do processo)
$D(s)$	Distúrbio de saída do controlador
$N(s)$	Distúrbio de medição
$B(s)$	Valor realimentado

$U(s)$	Saída do controlador
K, K_p	Ganho Proporcional
K_i	Ganho Integral
K_d	Ganho Derivativo
γ	Fator do filtro do tempo derivativo
$E_s(s)$	Erro de saturação do controlador
T_t	Tempo de <i>anti-windup</i>
∞	Símbolo de infinito
K_u	Ganho crítico
P_u	Período crítico
d	Ganho do relé
a	Amplitude da oscilação
ε	Histerese do relé
i	Representação do número imaginário
y_{sp}	Valor de referência para o sistema
e	Erro de Referência
u	Sinal do controlador
y	Saída do sistema
T_o	Tensão sobre o material na saída do acumulador
T_i	Tensão sobre o material na entrada do acumulador
F_m	Força do motor no carro móvel do acumulador
a_{acc}	Aceleração linear do carro móvel do acumulador
R_s	Raio do eixo de transmissão
τ_m	Torque do motor do acumulador
V_a	Tensão de armadura
R_a	Resistência de armadura

L_a	Indutância de armadura
i_a	Corrente de armadura
e_a	Tensão de armadura
e_b	Tensão induzida
K_w	Constante de velocidade contra-eletromotriz
K_t	Constante de torque
B, B_m, B_s	Atrito viscoso
J, J_m, J_s	Momento de inércia
θ	Posição angular
D_p	Diâmetro da polia do eixo de transmissão
η_a	Rotação do eixo de transmissão
F_{mb}	Força do motor do bobinador
r_1	Raio menor da bobina
r_2	Raio maior da bobina
m_r	Massa do rolo principal do bobinador
m_b	Massa da bobina de material
$\tau_{mb}, \tau_{mbmax}, \tau_{mbmin}$	Torque do motor do bobinador
$\eta_{mbmax}, \eta_{mbmin}$	Rotação do bobinador
J_{bb}	Momento de inércia do bobinador
$\dot{\omega}_b$	Aceleração angular do bobinador
$DC\%$	<i>Duty Cycle</i> percentual
T_{ON}	Tempo de <i>Duty Cycle</i>
f_{PWM}	Frequência do PWM
V_{CE}	Tensão coletor-emissor do transistor
V_{med}	Tensão média
V_s	Tensão da fonte de entrada do PWM

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	14
1.1	Objetivos	15
2	REVISÃO BIBLIOGRÁFICA	17
2.1	Indústria da Borracha	17
2.2	Acumulador Industrial	21
2.3	Sistemas de Controle	26
2.3.1	Resposta ao Degrau de um Sistema	27
2.3.2	Controlador PID	29
2.3.3	Métodos de Sintonia em Malha Fechada	34
3	METODOLOGIA	38
3.1	Protótipo e Modelagem do Sistema	38
3.1.1	Acumulador Vertical	39
3.1.1.1	<i>Estrutura</i>	40
3.1.1.2	<i>Rolo Desviador</i>	41
3.1.1.3	<i>Carro Móvel</i>	41
3.1.1.4	<i>Modelo do Acumulador</i>	42
3.1.2	Bobinadores	47
3.1.2.1	<i>Modelo do Bobinador</i>	49
3.1.3	Modelo de um Motor de Tensão Contínua	50
3.1.4	Material de Teste	53
3.1.5	Dimensionamento dos Motores	54
3.2	Acionamento e Instrumentação	56
3.2.1	Acionamento dos Motores	57
3.2.2	Medição de Torque	60
3.2.3	Medição de Posição e Velocidade	61
3.3	Controle	62
3.3.1	Embarcado	63
3.3.2	Software	64
4	SIMULAÇÃO DO MODELO EM TEMPO CONTÍNUO	67
4.1	Identificação dos Parâmetros do Motor	67
4.2	Modelagem do Sistema em Ambiente Simulink	67
4.3	Comportamento com Controle Proporcional	68
4.4	Comportamento com Controle Proporcional-Integral	68

4.5	Comportamento com Controle Proporcional-Integral-Derivativo	68
4.6	Comparação entre os Controladores	68
5	IMPLEMENTAÇÃO DO CONTROLE EM TEMPO DISCRETO	70
5.1	Organização e Estrutura do Software	70
5.1.1	Software Embarcado	70
5.1.2	Software Supervisório	71
5.2	Comportamento com Controle Proporcional	71
5.3	Comportamento com Controle Proporcional-Integral	71
5.4	Comportamento com Controle Proporcional-Integral-Derivativo	71
5.5	Comparação entre os Controladores	72
6	RESULTADOS	73
6.1	Análise dos Resultados	74
7	CONCLUSÃO	75
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	76

1 INTRODUÇÃO

Desde muitos anos a necessidade de sistemas industriais mais inteligentes, capazes de se auto-regularem e tomar decisões de forma objetiva e eficiente não necessitando de contínuas intervenções humanas vem se tornando uma necessidade mais eminente e trivial. O advento da chamada Indústria 4.0, conceito esse inicialmente apresentado na feira de Hannover em 2011 (RIZZO, 2018), trouxe uma grande quebra de paradigma na forma como vinha se fazendo automação, e assim apresentando uma topologia de descentralização do controle dos diversos processos com dispositivos inteligentes capazes de comunicarem-se entre si, trocando informações, corrigindo distorções, se adaptando e aprendendo.

Naturalmente, vários gestores e engenheiros começaram a ver grandes oportunidades de aumentar a eficiência de suas fábricas, desde ganhos diretos de produção como diagnóstico rápido, diminuição do tempo de manutenção, capacidade de ver as variáveis de processo, eficiência e disponibilidade das máquinas de qualquer local, inclusive na tela de seus próprios smartphones, e tudo isso em tempo real graças a enorme integração entre a automação e a tecnologia da informação (FIA, 2018).

Não obstante, a indústria da borracha também não ficaria para trás e também vem exigindo profundas melhorias e atualização dos principais equipamentos utilizados neste setor que já remontam mais de um século e ainda são utilizados hoje com pouquíssimas diferenças em seus sistemas de controle (GROOVER, 2012). Grande parte dos poucos avanços proferidos se dá também pelas propriedades do principal composto desta indústria, a borracha, que não possui comportamento linear, pois em processo possui propriedades de um fluido não newtoniano (MARK, 2013).

A indústria da borracha, possui uma grande gama de oportunidades de inovação de forma a aprimorar o controle, sensoriamento e inteligência das máquinas. Contudo, para isso é necessário um vasto conhecimento dos processos e entendimento da importância que os sistemas de controle têm neste caminho.

Entre os diversos desafios encontrados durante a graduação, sempre surgiu uma necessidade latente de aplicação prática dos conteúdos discorridos, assim relacionando toda a teoria aprendida na construção de soluções para problemas reais vistos na indústria. A decorrência desta necessidade fomentou a elaboração deste trabalho, visando desenvolver um projeto didático e miniaturizado de um sistema real encontrado em diversas linhas de máquinas nos setores de produção de papel, polímeros, metais e elastômeros.

Com o desenvolvimento deste sistema, serão relacionadas diversas áreas de conhecimento que foram abordadas na graduação, tais como teoria de sistemas de controle, eletrônica de potência, programação, DSP e física, além de conhecimentos a parte necessários para a

completa formação de um engenheiro, como entendimento dos processos de fabricação, projeto de máquinas e a percepção de como todo engenheiro, independente da sua área específica de atuação, precisa ter noções mínimas das demais áreas para poder desenvolver suas atividades.

O objeto de estudo se limitará ao projeto mecânico, projeto eletrônico, modelagem matemática, manufatura e comissionamento, levantamento dos dados da planta, desenvolvimento do algoritmo de controle e implementação em um controlador embarcado de uma pequena linha de bobinamento e desbobinamento de papel com um acumulador vertical, que recria uma etapa de um grande sistema de processamento de mantas, carcaças e correias de borracha. A utilização do papel como material, deve-se a facilidade de obtenção, uma vez que a topologia de controle seria igual para quaisquer dos materiais supracitados, apenas interferindo nos parâmetros da planta e do controle.

No decorrer do trabalho, será apresentado brevemente o funcionamento da indústria da borracha e onde este tipo de equipamento se insere no ramo, além de explanar sobre a teoria de sistemas de controle, métodos de sintonização de controladores, seguido da apresentação de toda a modelagem matemática, projeto da maquete e a solução proposta para implementar e testar o sistema.

1.1 Objetivos

Todos os conhecimentos desenvolvidos se tornarão ferramentas poderosas de trabalho na vida profissional do engenheiro, e assim, espera-se que uma maquete didática com capacidade de desafiar e promover o crescimento de futuros discentes dos cursos de controle das engenharias da Unisinos, venha a aguçar e proporcionar toda a experiência prática envolvida na escolha da abordagem e solução de um desafio real.

Assim, objetiva-se alcançar os seguintes pontos:

- a) Conhecer uma importante etapa de um processo de produção comum na indústria;
- b) Compreensão a base física e matemática aplicada na modelagem de um sistema;
- c) Simulação e análise do comportamento de um sistema a partir da modelagem do mesmo;
- d) Construção uma maquete didática que simula em pequena escala uma planta real;
- e) Análise dos parâmetros da planta e comparação com o modelo calculado;
- f) Desenvolvimento de um controlador PID discreto em cascata para controle de tensão do material a partir do torque do atuador realimentado pela corrente elétrica do motor;
- g) Análise dos resultados obtidos no controle simulado da planta;
- h) Implementação do controlador desenvolvido em sistema embarcado;

- i) Análise dos resultados obtidos no controle implementado da planta, comparando com os resultados simulados.

2 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

2.1 Indústria da Borracha

O uso da borracha na sociedade atual possui alcance muito vasto, atingindo, praticamente, todos os setores da indústria e toda a população, onde mais da metade do material produzido é empregado na fabricação de pneus para todos os tipos de veículos automotores, mas apesar do crescente uso da borracha, ela é conhecida desde a expedição feita por Colombo ao novo continente no final do século XV, onde, em contato com os nativos, percebeu o uso de certos artefatos feitos de um material até então desconhecido, que atiçou a curiosidade dos europeus (GENT, 2016).

Contudo, a borracha natural não vulcanizada, que é produzida a partir do latex extraído da *Hevea Brasiliensis*, mais conhecida como seringueira (MARTO, 2007), apresentava vários problemas relacionados com sua durabilidade quando exposta a temperaturas extremas e por isso acabou caindo em desuso, até a invenção do processo de vulcanização por Charles Goodyear em 1839 (ROCHA; LOVISON; PIEROZAN, 2003) que acabou resolvendo os problemas e reabrindo as portas para o crescimento e uso contínuo do composto na indústria.

Muitos dos métodos de processamento da borracha se parecem com o processo empregado em plásticos, mas a tecnologia utilizada difere bastante, inclusive o tamanho da aplicabilidade da borracha em relação ao plástico também é muito diferente, onde, massivamente, é empregada na produção de pneus e seguido por correias de transporte. Basicamente, a indústria da borracha produz dois tipos de produtos, sendo a própria borracha que servirá como matéria-prima para a produção do segundo tipo de produto é a borracha manufaturada. A borracha possui um ciclo comum de manufatura, onde ela passa por etapas bem definidas, sendo elas: (1) Composição, (2) Mistura, (3) Conformação e (4) Vulcanização (GROOVER, 2012).

O processo de Composição da borracha é a etapa onde são adicionados aditivos para alterar suas propriedades químicas a fim de se atingir os requisitos exigidos para o produto final, além de alterar seu custo e capacidade de ser processada. A adição destes químicos é necessária para possibilitar a última etapa, de Vulcanização. Entre os aditivos que integram a formulação destacam-se os agentes vulcanizadores, aceleradores, ativadores e retardadores, antidegradantes, plastificantes e pigmentos (ROCHA; LOVISON; PIEROZAN, 2003).

Conforme GOMES, o tipo e proporção da carga de aditivo depende das características finais do composto, onde existem aditivos de reforço e aditivos de enchimento, onde o primeiro destina-se a melhorar as propriedades mecânicas do composto como dureza, tenacidade, rigidez, resistência à abrasão, condutividade eléctrica e etc, enquanto o último, destina-se a baratear o custo da matéria-prima estendo o material. O aditivo mais básico na Composição é o Negro

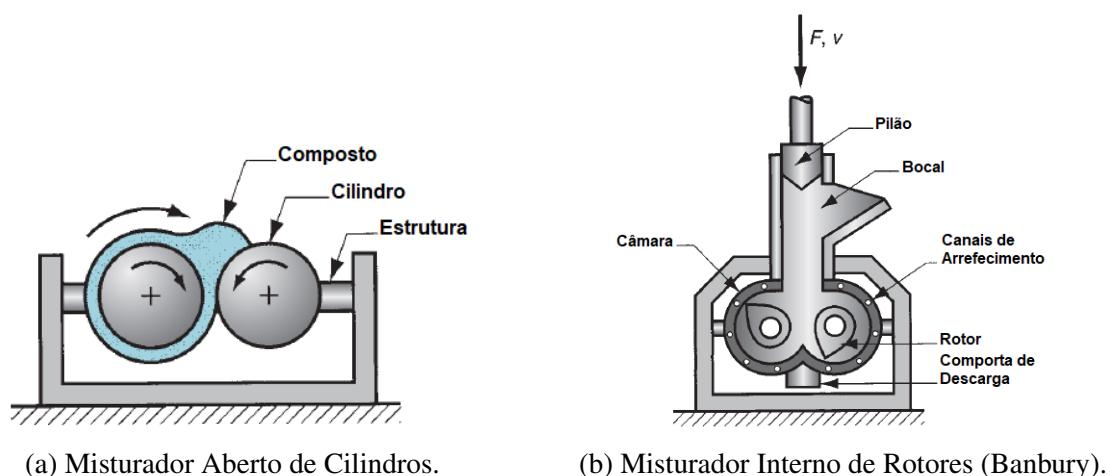
de Carbono, vulgarmente conhecido como Negro de Fumo, que aumenta a resistência a tração, abrasão e aos raios ultra-violetas. Inclusive, a coloração normalmente preta dos produtos de borracha se dá pelo uso do Negro de Carbono na composição.

Para se assegurar a correta incorporação e dispersão dos aditivos, ocorre a etapa de Mistura, onde, através de forças de cisalhamento, abrasão e compressão, o composto é misturado e homogenizado em misturadores abertos ou em misturados internos. Durante esta etapa, ainda não pode-se adicionar aditivos vulcanizantes, pois devidos as forças e a viscosidade da borracha, durante o processo alcançam-se temperaturas próximas de 150 °C, o que poderia levar a vulcanização do composto antes da etapa de Conformação.

O misturador aberto, também conhecido como cilindro ou moinho, foi, historicamente, o primeiro misturador a ser utilizado na indústria, sendo basicamente dois cilindros metálicos paralelos horizontalmente que giram um contra o outro com velocidades diferentes, pode-se ver uma representação dele na figura 1a. A borracha e os diversos aditivos são adicionados no espaço entre os cilindros, sendo puxados e misturados. Dependendo da linha de fabricação, este equipamento pode trabalhar de forma descontínua, como um misturador independente, ou operar de forma contínua como um "pulmão" entre um processo descontínuo e um contínuo, como será detalhada mais a frente.

O misturador interno, ou fechado, é outro tipo de misturador, mas como o próprio nome sugere, opera misturando o composto dentro de uma câmara fechada, onde rotores giram em sentidos opostos produzindo a dispersão dos ingredientes, enquanto um peso flutuante, conhecido como pilão, exerce força sobre a mistura pressionando-a contra os rotores. Acima da câmara, há um bocal por onde a borracha e aditivos são adicionados e posteriormente pressionados pelo pilão. Um tipo comum de misturador interno é o misturador Banbury, conforme ilustra a figura 1b.

Figura 1 – Tipos de misturadores de borracha.



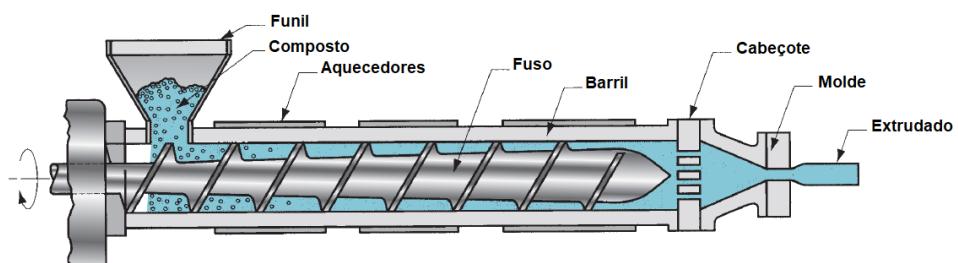
Fonte – Adaptado de Groover (2012).

A última etapa antes de vulcanizar a borracha trata-se da Conformação, onde se dará o formato desejado para a borracha, conforme as especificações. A Formação pode ser dividida em 4 processos diferentes, sendo eles: Extrusão, Calandragem, Revestimento e Moldagem. Em geral estes processos são utilizados juntos e, diferentemente dos demais, a Moldagem inclui a etapa de Vulcanização em seu processo.

O processo de extrusão é definido pelo bombeamento de um composto através de um tubo com um orifício na extremidade, por onde o material será expulso do interior do tubo no formato desejado, conforme figura 2. A extrusora é o principal equipamento utilizado na indústria da borracha, sendo constituída por um fuso dentro de uma câmara cilíndrica aquecida, conhecida como cilindro ou barril, que com a rotação do fuso, empurra a borracha através da câmara até o cabeçote da extrusora, onde é montado um molde com orifício dando o formato preliminar ou definitivo do produto.

Existem extrusoras com alimentação a quente e a frio, as grandes diferenças construtivas entre elas se dá pela relação diâmetro-comprimento, fato diretamente relacionado com a alimentação de composto da mesma. As extrusoras com alimentação a quente foram as primeiras a surgir, remontando mais de dois milênios durante a época de Arquimedes (ROCHA; LOVISON; PIEROZAN, 2003), possuindo comprimento menor, mas necessitando que o composto seja pre-aquecido antes da alimentação. Só após a Segunda Guerra Mundial é que se começaram a surgir as primeiras extrusoras com alimentação a frio, mais longas, com o perfil do fuso possuindo seções diferentes e, tal como o nome diz, podendo ser alimentadas com compostos a temperatura ambiente.

Figura 2 – Processo de extrusão.

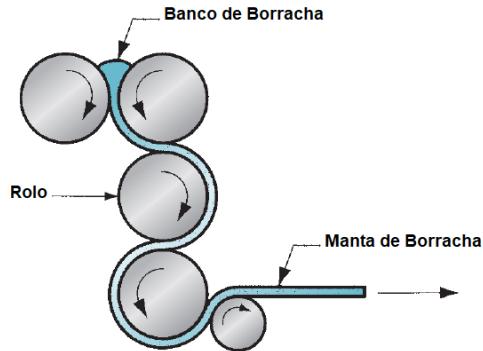


Fonte – Adaptado de Groover (2012).

O processo de calandragem constitui-se por passar o composto por entre dois cilindros paralelos ou mais que giram um contra o outro com controle dimensional de afastamento radial produzindo mantas de borracha com ótimo critério de espessura e sendo utilizadas para laminar os compostos e impregnar e recobrir de borracha uma alma têxtil, sendo largamente empregado na produção de carcaças, correias transportadoras e etc. As calandas contam com vários tipos de disposições e número de rolos para efetuar o processo (BRITISH STANDARD EUROPEAN NORM, 2000), operando em sistemas contínuos ou isoladamente. A figura 3 apresenta uma

calandra de 4 rolos laminadora:

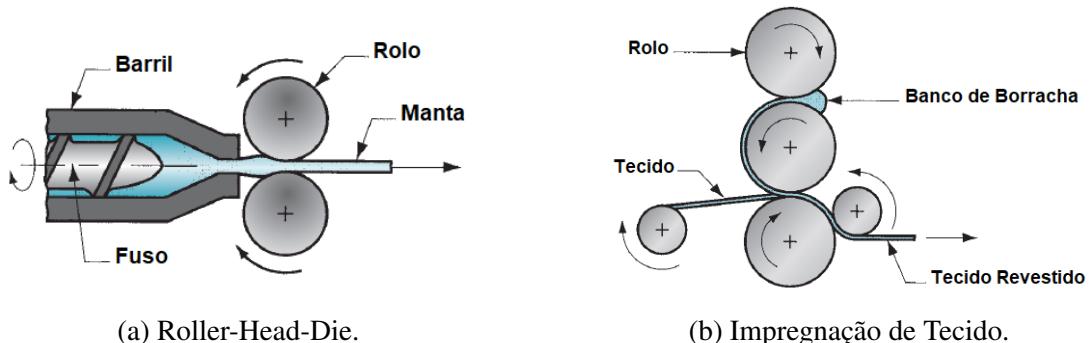
Figura 3 – Processo de calandragem.



Fonte – Adaptado de Groover (2012).

Calandras de dois rolos, dificilmente são utilizadas individualmente, assim sendo geralmente vistas em sistemas conjuntos com extrusoras, formando um equipamento chamado de Roller-Head-Die, que possui um ótimo controle dimensional da manta de borracha produzida, resolvendo o problema de espessura visto nas extrusoras e o problema de formação de bolhas no banco de borracha das calandras, o equipamento é apresentado na figura 4a. Calandras de três rolos são extremamente versáteis, podendo ser empregadas em diversas operações diferentes para produção de lâminas e inclusive na impregnação da alma têxtil.

Figura 4 – Tipos de processos de conformação.



Fonte – Adaptado de Groover (2012).

Já as calandras de 4 rolos são bastante utilizadas em processos de impregnação e recobrimento. O processo de impregnação é onde a alma têxtil, chamada *Fabric*, vulgarmente conhecida como tecido, é friccionada por uma camada de borracha enquanto passa entre os cilindros da calandram tornando-se um tecido revestido de borracha, e posteriormente este tecido pode receber uma nova camada de borracha sobre o impregnado, criando um revestimento de borracha, conforme figura 4b (GROOVER, 2012).

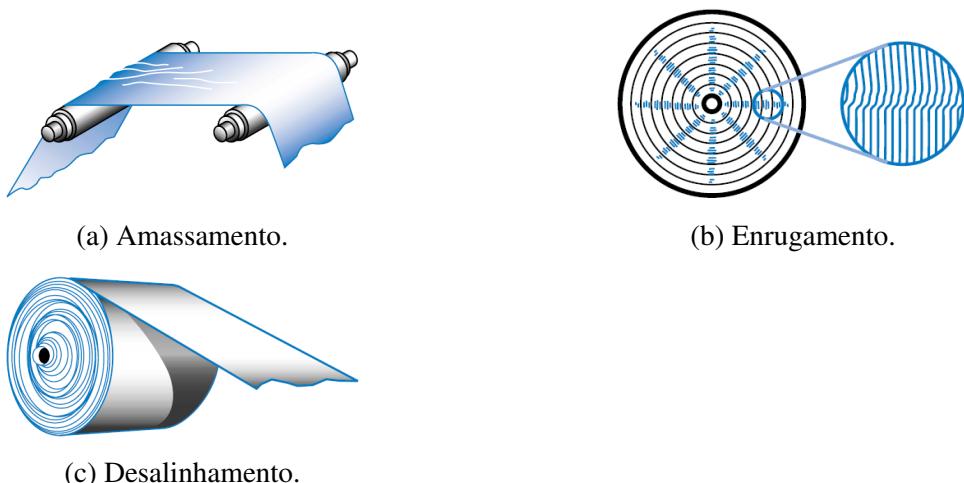
Na Moldagem, a borracha pode receber sua forma final a partir de 3 processos diferentes, sendo eles: Compressão, Transferência e Injeção. Destes 3 processos, os mais comuns são a compressão e injeção, mas em todos os processos são utilizados moldes. O processo de compressão consiste na prensagem da borracha dentro de um molde que dá sua forma final. O molde é aquecido e durante sua moldagem já é feito a vulcanização da borracha, sendo o método mais utilizado na produção das bandas de rodagem para pneus. O processo de injeção é composto por um molde aquecido que recebe a injeção de borracha em um estado semi-sólido através de orifícios e no final do processo o molde se abre para remoção do produto acabado. Devido ao alto custo do molde de injeção, este processo só é utilizado em produção em massa.

Contudo, entre os produtos de borracha, a produção de correias para esteiras transportadoras ocorre em processos geralmente contínuos com impregnação de tecido posteriormente empilhadas para formação de carcaças mais espessas. Neste tipo de sistema, a máquina principal da linha normalmente é uma calandra com de 4 rolos, formada também por um desbobinador e um bobinador que são, respectivamente, responsáveis por entregar tecido para o processo da calandra e recolher o tecido impregnado em uma bobina para posterior processo.

2.2 Acumulador Industrial

Em uma longa linha de processamento de correias, encontra-se um grande e complexo sistema dinâmico interconectado com diversas zonas de controle dependentes entre si, em que o ponto crucial para a ótima produção depende de todo o sistema de tensionamento do material dentro da linha, que em casos de um controle ruim leva a alguns problemas no processo, como o amassamento do material, criação de enrugamentos na bobina ou ainda o desalinhamento da bobina deixando-a deformada, conforme figura 5.

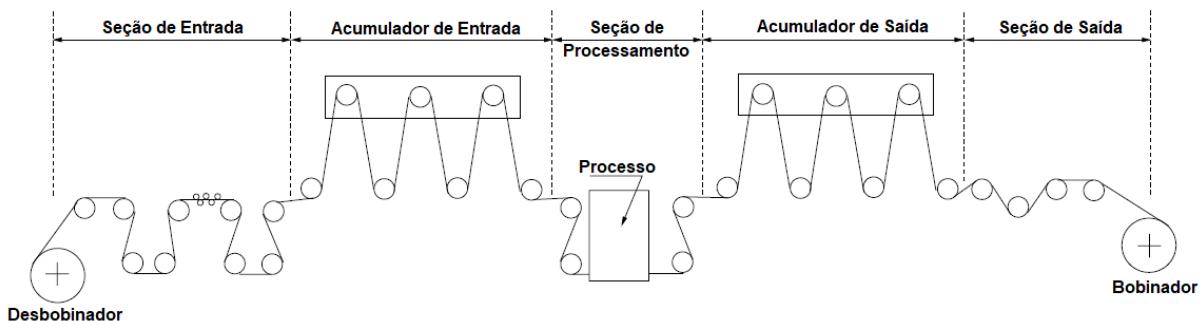
Figura 5 – Tipos de problemas de tensionamento.



Fonte – Adaptado de IMC.

Em sua maioria, linhas de calandragem, seja para indústria de polímeros, elastômeros ou papel, são formadas por três seções principais. Uma seção de entrada, formada por uma estação de desbobinamento, um sistema de tracionamento e um acumulador de entrada. Uma seção de processamento na qual será formado o produto objetivo da linha e por último uma seção de saída, formada por um acumulador de saída e um bobinador, como pode ser observado na figura 6.

Figura 6 – Linha de processamento de mantas.



Fonte – Adaptado de Pagilla, Singh e Dwivedula (2004).

Então, como o próprio nome sugere, a principal função do acumulador é manter uma quantidade tanto quanto possível de material armazenada, operando como um "pulmão" para a linha de processamento. Linhas de produção contínua aumentam muito a produtividade da planta, e por isso a instalação de acumuladores de entrada e saída em linhas de processamento de mantas acaba evitando a descontinuidade da produção durante as trocas de bobinas. Nesta etapa do processo, na ausência de um acumulador a linha deveria ser parada para se fazer a troca e/ou emenda da bobina no desbobinador e/ou bobinador, o que implicaria em perda de produção e até mesmo marcas indesejadas na superfície do material. Com o acumulador inserido na linha, durante o processo ele permaneceria com uma quantidade pre-definida de material armazenado em seu interior, podendo ser uma quantidade grande ou pequena de acordo com o processo e o tipo de acumulador: de entrada ou saída. Quando instalado após um desbobinador, o equipamento tende a operar acumulado e desacumula material nos momentos de troca da bobina do desbobinador, enquanto que quando instalado antes de um bobinador, ele tende a operar desacumulado e passa a acumular o material processado durante a troca da bobina (SIEMENS AG, 2016).

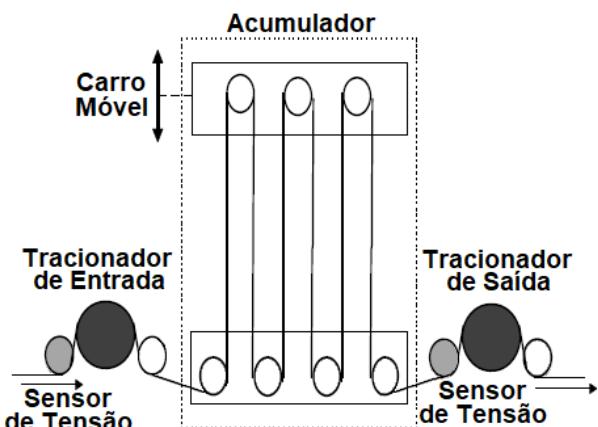
Explicando melhor, em acumuladores de entrada o objetivo é iniciar a acumular material quando a quantidade no desbobinador estiver no final, e quando terminar, o sistema antes do acumulador será parado para a troca da bobina, enquanto a linha continuaria produzindo na mesma velocidade, ou em velocidade menor dependendo do tempo de troca, consumindo o material estocado. Em contra-partida, em acumuladores de saída, o objetivo é manter-se a maior parte do tempo sem material acumulado, de forma que quando a bobina no bobinador chegar ao seu diâmetro nominal, o sistema após o acumulador será parado para a troca, enquanto o

acumulador inicia o acúmulo do material já processado. O tempo de troca de material deve ser o menor possível de forma a evitar interrupções de processo (KUHM; KNITTEL; BUENO, 2012).

Em geral, os acumuladores são constituídos de um eixo de acúmulo e um eixo de alimentação, que tipicamente recebe um sensor para medição da tensão sobre o material acumulado. O eixo de acúmulo é constituído de um carro com vários rolos livres que se move ao longo deste eixo e assim alterando a quantidade e tensão do material. Os acumuladores podem ter seu eixo de acúmulo tanto na horizontal quanto na vertical, de acordo com o espaço físico do local de instalação e tipo de processo (SIEMENS AG, 2016).

Em resumo, o acumulador tem por função criar um desacoplamento entre o desbobinamento/bobinamento e a seção de processamento. Entretanto, a dinâmica do acumulador acaba se tornando um ponto importante dentro do controle de tensionamento do material, podendo prejudicar a qualidade do produto, ou mesmo causar sua perda e assim perdendo a principal vantagem de manter a linha em movimento. Isto se deve aos distúrbios de tensão verificados antes e depois do acumulador quando o carro se movimenta (PAGILLA *et al.*, 2001). Sendo assim, torna-se imprescindível o desenvolvimento de uma forma de controle eficiente para a manutenção de uma tensão estável no material de forma a não prejudicar a linha como um todo.

Figura 7 – Esquema de um acumulador industrial.



Fonte – Elaborado pelo autor.

Considerando que um acumulador é formado por uma sequência de seções de material sendo tracionado entre dois rolos consecutivos, pode-se descrever o comportamento de uma seção e expandir para as demais seções. Neste caso, a Lei de *Hooke*, que descreve a tração sobre a manta em função da elasticidade e o alongamento sofrido na seção, tens-se (KOÇ *et al.*, 2002):

$$T_k = ES\epsilon_k = ES \frac{L_k - L_o}{L_o} \quad (1)$$

Onde, T_k é a tensão sobre o material na seção entre os rolos k e $k + 1$, E é o módulo de *Young* do material, S é a seção transversal do material, ϵ_k é o alongamento gerado no material,

L_k é o comprimento de manta entre os rolos sobre ação de tracionamento e L_o é o comprimento nominal entre os rolos, ou seja, sem ação do tracionamento. Importante ressaltar que a Lei de *Hooke* para materiais viscoelásticos é mais complexa e o modelo de *Voigt* descreve a tensão em uma seção entre dois rolos consecutivos (KOÇ *et al.*, 1999):

$$T_k = ES\epsilon_k + \nu S \frac{d\epsilon_k}{dt} \quad (2)$$

Igualmente a relação 1, T_k é a tensão sobre o material na seção, mas agora é adicionado o termo ν que é a viscosidade cinemática dependente do termo diferencial de ϵ_k . Considerando, então, apenas a relação 1, pode-se descrever o comportamento da deformação na manta elástica através da seguinte equação (KUHM; KNITTEL, 2011):

$$\frac{d}{dt} \left(\frac{L_k}{1 + \epsilon_k^e} \right) = -\frac{V_{k+1}}{1 + \epsilon_k^e} + \frac{V_k}{1 + \epsilon_{k-1}^e} \quad (3)$$

Onde V_k é a velocidade do rolo k , V_{k+1} é a velocidade do rolo $k+1$, ϵ_k^e é a deformação gerada no material na seção entre os rolos k e $k+1$ e ϵ_{k-1}^e é a deformação gerada no material na seção entre os rolos $k-1$ e k . Levando em conta também a deformação gerada pela ação da gravidade sobre o material, tens-se:

$$W_{L_k} = \rho g S L_k = E S \epsilon_k^w \quad (4)$$

Onde W_{L_k} é a tensão causada pela ação da gravidade, ρ representa a densidade ou gramatura da manta, g é a aceleração da gravidade e ϵ_k^w é o alongamento gerado no material pela ação da gravidade. Então, a partir da relação 4, pode-se tomar que:

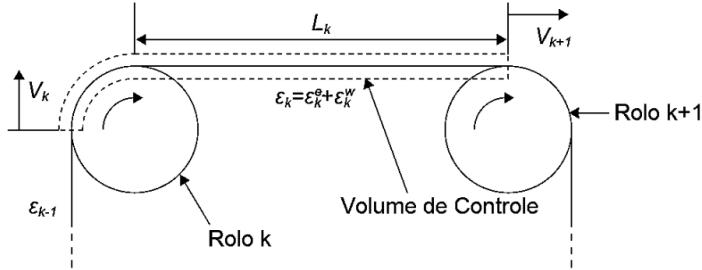
$$\epsilon_k^w = \frac{\rho g L_k}{E} \quad (5)$$

Assim, a deformação equivalente ϵ_k na seção entre os rolos é dada pela combinação das equações 3 e 5, logo:

$$\epsilon_k = \epsilon_k^e + \epsilon_k^w \quad (6)$$

Sendo assim, na figura 8 pode-se observar a representação de todas as variáveis atuantes na seção entre os rolos k e $k+1$:

Figura 8 – Estresse sobre uma manta elástica em uma seção entre dois rolos consecutivos.



Fonte – Adaptado de Kuhm e Knittel (2012).

Já a velocidade observada na manta, considerando que não há escorregamento entre a manta e o rolo, é dada pelo balanço de torques no rolo k , onde a velocidade da manta é igual a velocidade periférica do rolo, sendo obtido por (KUHM; KNITTEL; BUENO, 2012):

$$\frac{d}{dt}(J_k \omega_k) = C_{mk} - C_{rk} - C_{fk} \quad (7)$$

Onde, $\omega_k = \frac{V_k}{R_k}$ é a velocidade angular do rolo k , J_k é o momento de inércia do rolo, R_k é o raio do rolo, C_{mk} é torque do motor para um rolo acionado, $C_{rk} = R_k(T_k - T_{k-1})$ é o torque fornecido pela manta que envolve o rolo e C_{fk} é o torque gerado pela fricção no eixo do rolo, formado por um componente proporcional à velocidade do rolo. Assim, o uso das equações 3 e 7 aplicadas em cada seção e rolo, torna possível a criação de um modelo não linear que descreve a dinâmica da manta dentro do acumulador. Entretanto, ainda é preciso descrever a dinâmica de movimentação do carro, onde a velocidade V_{acc} do carro é uma função da diferença entre as velocidades de entrada e saída do acumulador e a quantidade de seções (KUHM; KNITTEL, 2012):

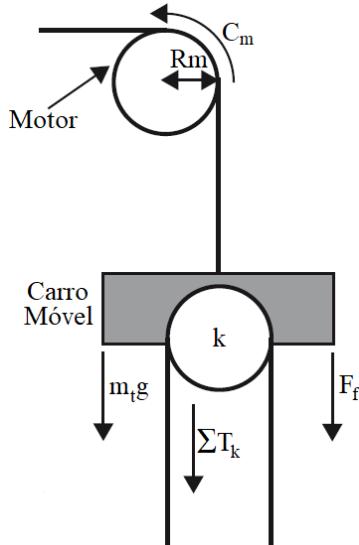
$$V_{acc} = \frac{1}{n}(V_{in} - V_{out}) \quad (8)$$

Onde, n representa a quantidade de seções para um acumulador com $n + 1$ rolos, V_{in} é velocidade de entrada do material e V_{out} é a velocidade de saída do material. Como pode ser observado pela equação 8, conclui-se que se a velocidade de entrada for superior a de saída, o acumulador terá a velocidade de acúmulo positiva, e então o carro irá subir, operando na operação acúmulo, enquanto que o contrário, fará o carro descer e assim operar na operação desacumulo. Se as velocidades forem idênticas, o carro permanecerá parado na posição que se encontra. Outra forma de descrever a alteração de velocidade do carro é dada pela variação do comprimento da manta dentro do acumulador, assim (KOÇ *et al.*, 1999)

$$V_{acc} = \frac{dL_k}{dt} \quad (9)$$

Se for considerado a instalação de um motor no topo do acumulador, exercendo torque para movimentar o carro móvel e a representação a seguir:

Figura 9 – Representação genérica das forças em um acumulador com motor.



Fonte – Adaptado de Kuhm e Knittel (2011).

Então, ΣT_k é o somatório das tensões exercidas pelo material em cada seção n no carro móvel, R_m é o raio do eixo do motor/polia motora, C_m é o torque exercido pelo motor, m_t é a massa do carro e F_f são as forças de fricção do carro. Com isso, pode-se descrever que a dinâmica do carro é dada por (KUHM; KNITTEL; BUENO, 2012):

$$J_m \dot{\omega}_m = C_m - R_m (\Sigma T_k + F_{fv}(\dot{x}) \pm F_{fs} + m_t g) \quad (10)$$

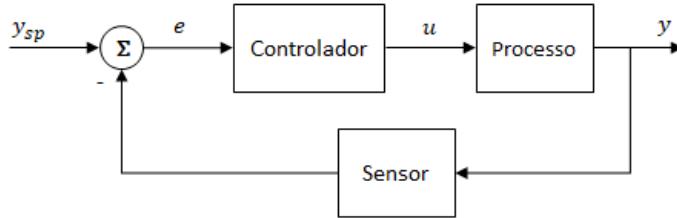
Conforme a equação 10, J_m é o momento de inércia do motor, $\dot{\omega}_m$ é a derivada da velocidade angular do motor, logo é a aceleração angular, $F_{fv}(\dot{x})$ é a força de fricção dinâmica do carro, \dot{x} é a derivada da posição do carro, logo é a velocidade de deslocamento, então também sendo entendida como V_{acc} , F_{fs} é a força de fricção estática do carro e $m_t g$ é a força peso do carro, podendo ser entendido como o "peso morto" do sistema, por se tratar de uma massa "inútil" que deve ser considerada no balanço de torques do motor.

2.3 Sistemas de Controle

O que é controle? Controle pode ser definido de várias formas diferentes de acordo com o contexto, mas no caso da engenharia é tratado como o uso de algoritmos que recebem a realimentação de uma variável de interesse de um sistema qualquer, que irá comparar este valor recebido com o comportamento desejado, calculando uma ação imposta a um atuador com base em um modelo que descreve a resposta do sistema para uma dada entrada, assim

corrigindo o comportamento do mesmo e atingindo-se o objetivo. Este modelo de uma entrada, um controlador, um atuador e um sensor que realimenta o controlador é o conceito básico de um sistema de controle em malha fechada (ÅSTRÖM; MURRAY, 2008).

Figura 10 – Diagrama de blocos de um sistema com realimentação simples.



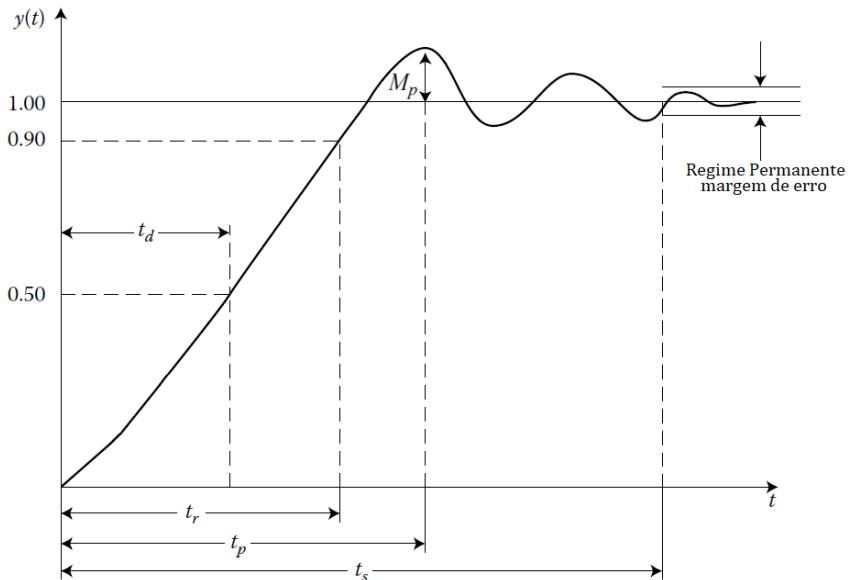
Fonte – Adaptado de Nise (2012).

2.3.1 Resposta ao Degrau de um Sistema

Conhecendo o conceito básico de um sistema de controle, resta entender como se chega ao algoritmo que irá calcular e corrigir os erros na resposta do sistema. Como dito, o cálculo se baseia em um modelo que descreve o comportamento do sistema que pode ser obtido teoricamente através das equações matemáticas que modelam o sistema, mas para isso é necessário conhecer por inteiro a planta a ser controlada. É bastante comum que não se tenha as equações que modelam o sistema e nem se conheça toda a planta, obrigando a ser obtida a lei que descreve o sistema utilizando-se de métodos empíricos, que em geral se baseiam na resposta transitória do sistema a excitação de um pulso, degrau, rampa ou qualquer outro sinal de entrada conhecido (ÅSTRÖM; HÄGGLUND, 1995). Estes métodos empíricos são suficientes para sintonizar controladores como o PID, que será abordado no próximo tópico, mas para sistemas mais complexos a modelagem matemática e o íntimo conhecimento da planta se tornam indispensáveis.

O comportamento do sistema é dividido entre a resposta transitória e a resposta estacionária. A resposta transitória é entendida como o comportamento do sistema desde o momento zero até a estabilização do mesmo, enquanto a resposta estacionária é o comportamento do sistema quando tendemos o tempo ao infinito. Assim, com a aplicação de um degrau na entrada do sistema, que é uma das formas mais comuns de se levantar os dados do sistema, visto que é um sinal de excitação brusco e fácil de se gerar, e assim calcular a resposta do sistema para quaisquer sinais de entrada. Normalmente, antes de atingir o regime permanente (resposta estacionária), o sistema em geral apresenta oscilações amortecidas, que representam os principais parâmetros observados na resposta ao degrau de um sistema de segunda ordem ou maior, como é visto na figura 11:

Figura 11 – Parâmetros da resposta ao degrau de um sistema de segunda ordem ou superior.

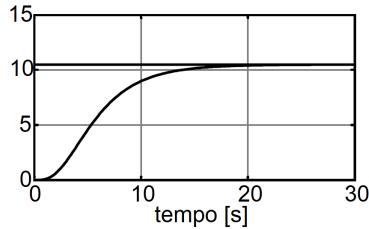


Fonte – Adaptado de Levine (2011).

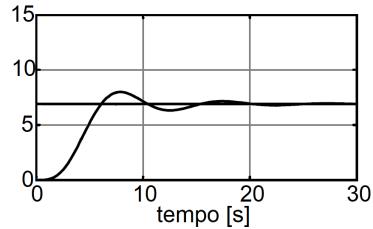
Os parâmetros observados tratam-se de: t_d (*delay time*) que representa o tempo necessário para que a resposta atinja metade de seu valor de regime pela primeira vez, t_r (*rise time*) que representa o tempo para a resposta atingir o valor de regime, t_p (*peak time*) que representa o tempo até o pico máximo da resposta, M_p (*maximum overshoot*) que representa o percentual acima do valor de regime que o maior pico da resposta atinge, t_s (*settling time*) que representa o tempo necessário para que a resposta atinja uma oscilação dentro de uma faixa (de 2 a 5%) em torno do valor de regime (OGATA, 2011). Não é apresentado na figura 11, mas atingido o regime, a diferença entre o valor da resposta em relação ao desejado é entendido como o erro em regime estacionário e_{ss} (*steady state error*).

Dependendo da ordem e dos parâmetros da planta e da amplitude do degrau de entrada, a resposta pode apresentar várias dinâmicas diferentes, sendo que na figura 12 é possível ver alguns tipos de respostas ao degrau observados comumente:

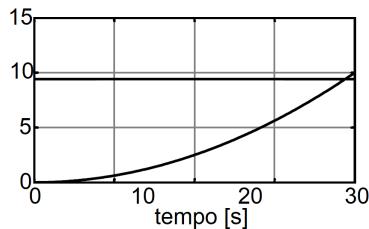
Figura 12 – Tipos de respostas ao degrau.



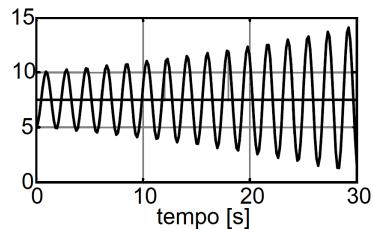
(a) Suave ou superamortecida.



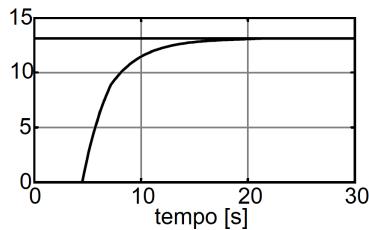
(b) Oscilatória ou subamortecida.



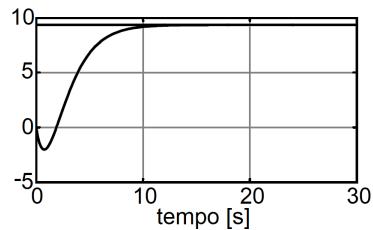
(c) Instável.



(d) Instável e oscilatória.



(e) Atrasada.



(f) Fase não-mínima.

Fonte – Adaptado de Paz (2001).

2.3.2 Controlador PID

Controlador proporcional-integral-derivativo, ou simplesmente controlador PID, é uma técnica de controle de processos que une as ações derivativa, integral e proporcional fazendo com que o sinal de erro seja minimizado pela ação proporcional, zerado pela ação integral e obtido com uma velocidade antecipativa pela ação derivativa. Este tipo de controlador é um dos controladores mais utilizados em aplicações de automação industrial, sendo encontrado no interior de controladores eletrônicos, em microprocessadores dedicados ou em software de controladores programáveis e outros equipamentos de controle (LEVINE, 2011).

Uma forma de entender o controle PID é analisar a analogia com um carro que viaja a uma velocidade constante por um percurso qualquer (COOPER, 2015). Se o carro estiver parado e ao sair deseja-se atingir uma velocidade de 100km/h, deve-se pressionar o pedal do acelerador de forma que a velocidade do veículo aumente até a velocidade objetivo. A medida que o veículo aproxima-se dela, alivia-se o acelerador proporcionalmente para evitar que o veículo vá além dos 100km/h. Neste caso, supõem-se que o carro estabilizou em 95km/h ao fim do alívio do

pedal, assim entende-se como o controle proporcional, sendo representado pela equação abaixo:

$$u(t) = Ke(t) + u_b \quad (11)$$

Onde, $u(t)$ é a saída do controlador, K é o ganho proporcional do controlador, $e(t)$ é o erro, entendido como a diferença entre o valor da saída desejada (*Setpoint*) subtraído pelo valor realimentado da saída real do sistema (*Process Variable*) e u_b é dado como uma constante de *Offset*, que ajusta o valor da saída do controlador para quando o sinal de erro for zero (LEVINE, 2011), neste caso:

$$u(t) = u_b \quad (12)$$

No exemplo do carro, a ausência de u_b se entenderia como se liberasse completamente o acelerador, uma vez que a velocidade desejada fosse alcançada. O que não faria sentido, sabendo que isto acarretaria na redução da velocidade.

Se não for observado o velocímetro, o carro seria conduzido abaixo da velocidade desejada, apresentando erro em regime. Assim, pode-se usar esta realimentação para corrigir o erro (que no caso é de -5 km/h) e acelerar lentamente, aumentando a velocidade e diminuindo o erro até atingir a velocidade desejada. Trata-se da ação integral, que se adicionada a ação proporcional tens-se:

$$u(t) = Ke(t) + u_b + \frac{K}{T_i} \int_0^t e(t) dt \quad (13)$$

Onde, T_i é o tempo integral e sabe-se que a ação integral tende a apresentar um valor residual que se adiciona ou subtraí u_b , formando a saída do controlador (COOPER, 2015).

Com a velocidade real igual a velocidade desejada e mantida através da realimentação do velocímetro, ao ocorrer uma mudança repentina na inclinação da estrada, como uma colina íngreme, é necessário compensar a redução de velocidade devido a subida, acelerando mais. Se após a colina haver outra reta, é necessário desacelerar para evitar que a velocidade ultrapasse os 100 km/h . A quantidade de correção e o tempo para estabilizar o erro em zero, pode ser comparado a ação derivativa.

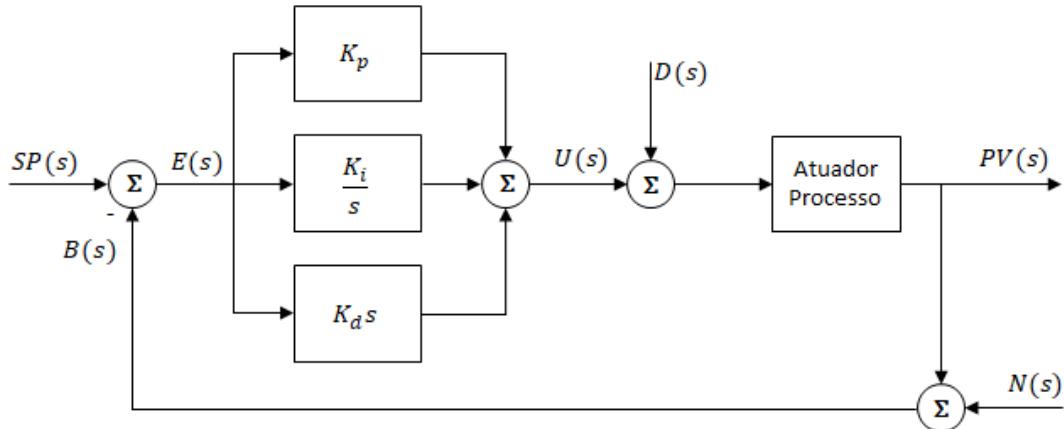
Neste caso, pode-se genericamente definir o sinal de controle gerado pelo controlador PID como:

$$u(t) = Ke(t) + \frac{K}{T_i} \int_0^t e(t) dt + KT_d \frac{de(t)}{dt} \quad (14)$$

Onde, T_d é o tempo derivativo. Assim, percebe-se que a saída do controlador PID se dá pela ação combinada dos três parâmetros: o ganho proporcional K , o tempo integral T_i e

o tempo derivativo T_d . Tornando possível o ajuste, ou sintonia, para se controlar a resposta de quase todas as plantas, conforme as especificações requeridas para uma dada entrada. Podendo ser representado em diagrama de blocos como na figura 13:

Figura 13 – Representação em diagrama de blocos de um controlador PID com distúrbios.



Fonte – Adaptado de Ogata (2011).

Nesta representação, entenda-se que $SP(s)$ é o valor de referência (*Setpoint*), $PV(s)$ é a variável do processo (*Process Variable*), $D(s)$ e $N(s)$ são distúrbios de saída do controle e de medição, respectivamente, inerentes a qualquer processo real e $B(s)$ é o valor realimentado da saída considerando a ação dos distúrbios de medição. Aqui, os parâmetros são representados como $K_p = K$ que é o ganho proporcional, $K_i = K/T_i$ que é o ganho integral e $K_d = KT_d$ que é o ganho derivativo do controlador. A contribuição de cada um dos parâmetros na resposta dinâmica do sistema é apresentada no quadro 1.

Quadro 1 – Contribuição dos parâmetros do PID na resposta do sistema.

Parâmetros	Tempo de Subida (t_r)	Sobressinal (M_p)	Tempo de Acomodação (t_s)	Erro em Regime (e_{ss})
Aumentando K_p	Diminui	Aumenta	Aumenta Pouco	Diminui
Aumentando K_i	Diminui Pouco	Aumenta	Aumenta	Elimina
Aumentando K_d	Diminui Pouco	Diminui	Diminui	Pouco Altera

Fonte – Adaptado de Ang, Chong e Li (2005).

Existem algumas variações do controlador PID que são utilizadas de acordo com as características da planta e atuadores controlados. Da mesma forma como o comportamento da planta influí direitamente na metodologia empregada para implementar o controlador, o sinal de referência também pesa ao sistema. A exemplo disto, o PID teórico utiliza um derivador puro, sendo assim, tenderá a amplificar mais agressivamente os sinais de entrada com frequência alta

ou em degrau que serão transportadas para a saída do controlador como um impulso. Então, mesmo com amplitudes muito pequenas, o derivador irá causar saturação indesejada no atuador, ou mesmo a instabilização.

Para resolver este problema, em controladores reais não se utiliza um derivador puro, mas sim um filtrado por um sistema de primeira ordem que atenua os ruídos de alta frequência, melhorando a ação derivativa do controlador, assim empregando o seguinte termo derivativo (OGATA, 2011):

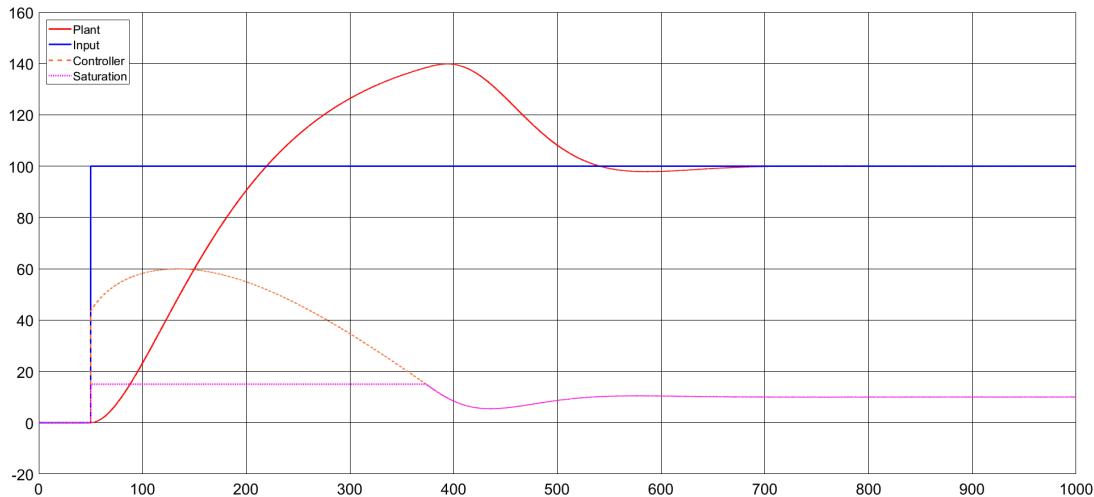
$$u(t) = \frac{T_d s}{1 + \gamma T_d s} \quad (15)$$

Onde o fator γ é um valor em torno de 0,1, que quando a entrada do sistema for um degrau ou possuir componentes de alta frequência, a saída de controle agirá como uma função pulso estreita, conhecida como *salto do valor de referência*, que também pode ser evitada com outras modificações na estrutura do controlador PID.

Conforme dito, a dinâmica da planta controlada e o valor de referência são fatores importantes para o controle, assim como a possibilidade do atuador controlado sofrer saturação indesejada. O fenômeno da saturação é um efeito não-linear associado a qualquer atuador real, podendo ser entendido como quando lhe é solicitado além da sua capacidade. Por exemplo, uma válvula proporcional que controla o fluxo de um determinado fluido em uma planta qualquer, que sofre uma ação de controle que solicita um valor de vazão que mesmo com a válvula totalmente aberta (saturada) é incapaz de fornecer. A mesma analogia pode ser obtida quando se deseja acelerar um motor além da sua velocidade máxima ou solicitar para um braço robótico erguer uma massa que gera um torque superior a capacidade do servomotor. Em todos estes casos, perde-se o controle da planta e esta passa a operar em malha aberta.

Então, da mesma forma como existem problemas na ação derivativa, para a ação integral a saturação torna-se sua inimiga. Quando um atuador satura, o controle da planta só é retomado quando o atuador receber uma solicitação que seja capaz de fornecer, porém, durante a saturação a ação integral fica integrando o erro associado da planta e com isso acumulando-o no sinal de controle. Quando a planta volta a atingir o patamar desejado, é necessário desacumular todo o erro até dessaturar o atuador e enfim retomar o controle (OGATA, 2011).

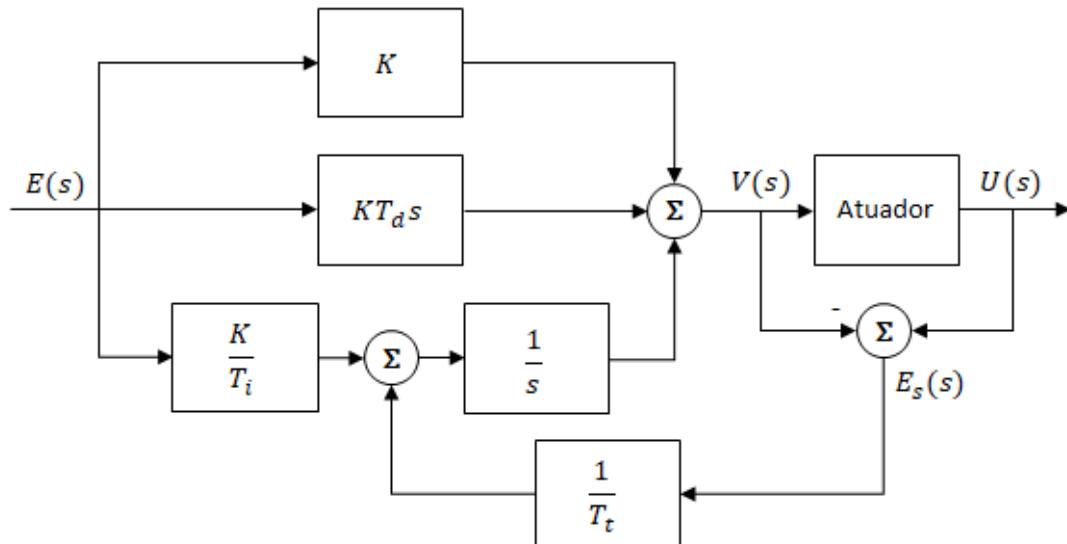
Figura 14 – Resposta ao degrau de um sistema com saturação do atuador.



Fonte – Elaborado pelo autor.

Como pode ser observado na imagem 14, a curva laranja tracejada, que representa o controle, insere um sinal que o atuador não é capaz de responder e acaba saturando, representado pela curva roxa pontilhada, o que causa um efeito indesejado na resposta da planta, inclusive tendo um sobressinal grande, representado pela curva vermelha que tenta buscar a referência representada pela curva azul.

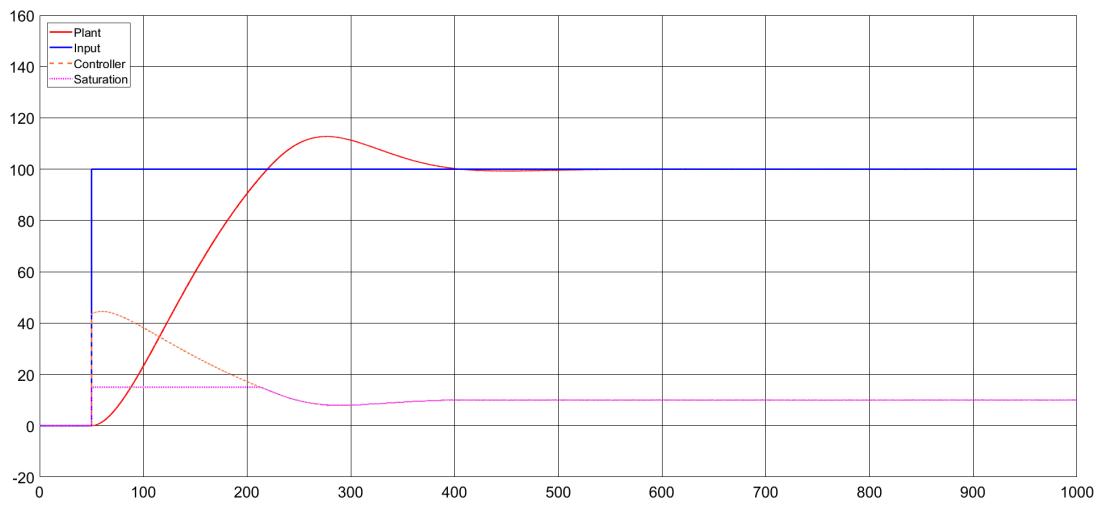
Uma forma de minimizar este problema é com a implementação do *anti-windup*, que é uma topologia de PID que realimenta a ação integral do controlador com o excesso do sinal de controle que satura o atuador de forma a impedir um acúmulo de erro muito grande.

Figura 15 – Representação em diagrama de blocos de um controlador PID com *anti-windup*.

Fonte – Adaptado de Yu (2006).

Como se observa no diagrama de blocos apresentado na figura 15, o sinal $V(s)$ representa o sinal de controle gerado pelo controlador PID e $U(s)$ é o sinal real transmitido do atuador para o sistema a ser controlado. Enquanto o atuador não está saturado as amplitudes de $V(s)$ e $U(s)$ são iguais, então o erro $E_s(s)$ será igual a zero e assim não influenciando no integrador do controlador. Contudo, quando ocorre a saturação do controlador, o sinal de saída do atuador terá uma amplitude inferior ao sinal de controle e, neste caso, $E_s(s)$ assumirá um valor negativo igual a subtração dos sinais de entrada e saída do atuador. Este erro será multiplicado pelo inverso do tempo T_t e será subtraído do ganho integral. Desta forma, evita-se que se acumule muito erro no integrador e assim tornando mais rápida a retomada de controle do sistema. Este efeito pode ser visualizado na figura 16 e se comparado com a figura 14, é visível a diferença de tempo para dessaturar o atuador e como o sinal de controle é limitado não crescendo demais:

Figura 16 – Resposta ao degrau de um sistema com saturação e ação anti-windup.



Fonte – Elaborado pelo autor.

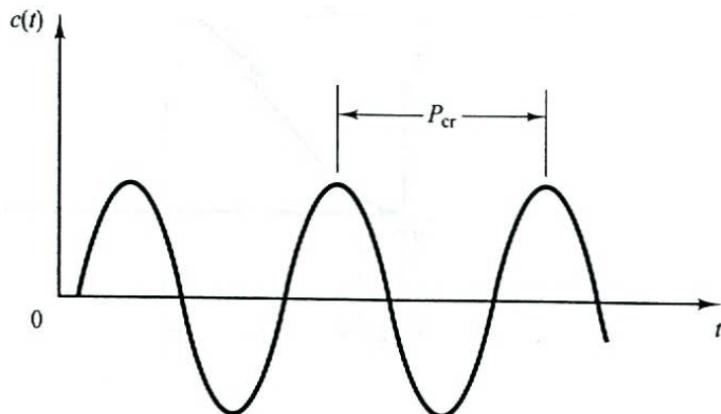
2.3.3 Métodos de Sintonia em Malha Fechada

Existem diversos métodos de sintonia de controladores para se encontrar os parâmetros do controlador PID, sendo dois dos métodos mais conhecidos e difundidos no mundo foram apresentados em 1942 por Ziegler e Nichols (Yu, 2006), sendo ainda muito usados em suas formas originais ou com algumas reformulações. O primeiro método é conhecido como Resposta ao Degrau, sendo aplicado em sistemas com malha aberta e utiliza dois parâmetros medidos na resposta para se calcular o controlador PID, enquanto o segundo método, conhecido como Resposta em Frequência, também utiliza dois parâmetros medidos, mas isto ocorre com a malha fechada. Neste projeto será abordado apenas o método da Resposta à Frequência.

Segundo Ziegler e Nichols (OGATA, 2011), neste método os parâmetros do controlador são alterados para $T_i = \infty$ e $T_d = 0$ e, usando apenas o controle proporcional, o ganho K é aumentado lentamente de 0 até atingir o *ganho crítico* da planta, ou K_u , onde a resposta da planta passa a ter uma oscilação sustentada, ou seja, alcança-se o ponto de estabilidade marginal. A

partir das resposta, é medido o período de oscilação, conhecido como *período crítico*, ou P_u , fazendo assim com que os parâmetros da planta sejam tomados experimentalmente. Importante ressaltar que, se para qualquer valor de K a resposta não apresentar oscilação, significa que a planta não possui um K_u , tornando este método não aplicável.

Figura 17 – Representação da oscilação sustentada com o período P_u medido em segundos.



Fonte – Adaptado de Ogata (2011).

Por fim, Ziegler e Nichols (OGATA, 2011) sugerem que se use as equações disponíveis no quadro 2 para se calcular os parâmetros K , T_i e T_d com base no *ganho crítico* e *período crítico* obtidos pelo método:

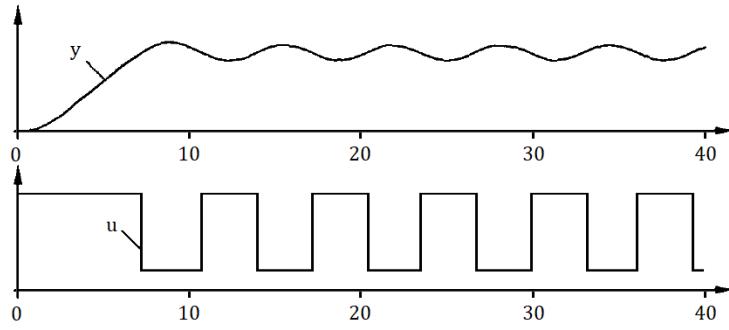
Quadro 2 – Parâmetros de Sintonia em Malha Fechada de Ziegler e Nichols.

Controlador	K_p	T_i	T_d
P	$0,5 \times K_u$	∞	0
PI	$0,45 \times K_u$	$\frac{K_u}{1,2}$	0
PID	$0,6 \times K_u$	$0,5 \times P_u$	$0,125 \times P_u$

Fonte – Adaptado de Ogata (2011).

Forçar a operação do sistema no ponto de estabilidade marginal torna este método perigoso de ser implementado na prática, inclusive automatizado para rotinas de auto-sintonia de controladores, pois operar na margem da estabilidade pode levar o sistema facilmente à instabilidade, causando acidentes e danos físicos ou materiais. Assim, para resolver este problema, é utilizada uma alternativa a este método, forçando uma oscilação com um controlador relé.

Figura 18 – Representação da oscilação sustentada gerada por um controlador relé.



Fonte – Adaptado de Åström e Hägglund (1995).

Conforme observado na figura 18, percebe-se que o sinal de controle trata-se de uma onda quadrada enquanto o sinal de saída aproxima-se de uma senoide, tendo uma defasagem de 180 deg entre eles. Se considerar que o sinal quadrado do relé pode ser entendido por uma expansão em série de Fourier, pode-se entender que a planta opera como filtro para as harmônicas de alta frequência, praticamente suficiente para considerar os efeitos apenas da fundamental. Considerando d como sendo o ganho do relé e a sendo a amplitude do sinal de saída, pode-se descrever que o ganho observado é (Yu, 2006):

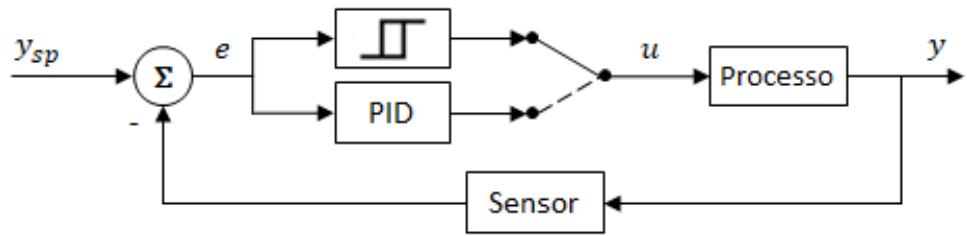
$$K_u = \frac{4d}{\pi a} \quad (16)$$

Contudo, apesar da eficiência e facilidade envolvidas no uso do relé, existe um método similar onde é utilizado um relé com histerese que torna-se menos suscetível a ruídos, estes que no relé puro, poderiam fazê-lo comutar aleatoriamente. Neste caso, a equação 17 representa o ganho crítico usando um relé com histerese:

$$K_u = \frac{4d}{\pi a} \left(\sqrt{1 - \left(\frac{\varepsilon}{a} \right)^2} - i \frac{\varepsilon}{a} \right) \quad (17)$$

Aqui, com a relação entre d , o ganho do relé, e ε , histerese do relé, é possível obter diversas oscilações com amplitudes e freqüências diferentes apenas variando-os e assim usando as equações presentes no quadro 2 para se obter os parâmetros do controlador. O que torna fácil a implementação de sistemas de sintonia automática que possuem arquitetura típica como a apresentada na figura 19.

Figura 19 – Representação em diagrama de blocos de um sistema com auto-sintonia.



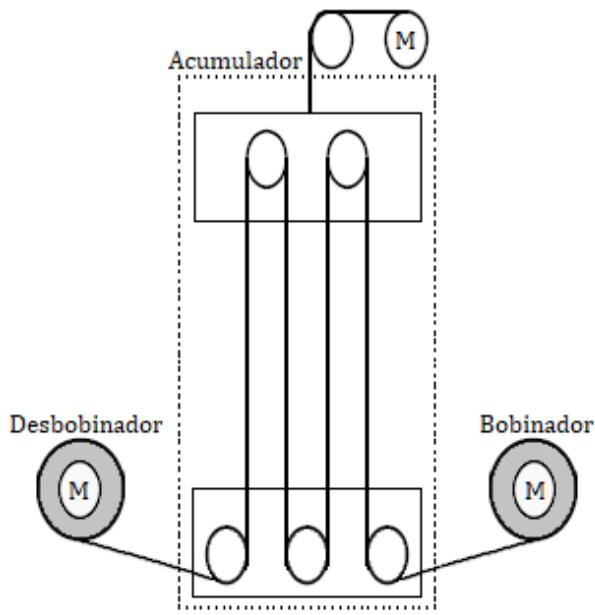
Fonte – Adaptado de Åström e Hägglund (1995).

3 METODOLOGIA

Dado todo o embasamento levantado até aqui, inicia-se a etapa da descrição do projeto, manufatura e controle da planta proposta ainda na introdução desta monografia. Este capítulo ficará dividido de forma a apresentar o modelo de cada das partes constituintes do acumulador, apresentando seu projeto e dimensionamento e todas as premissas estipuladas para montagem da planta e controle e os indicadores utilizados para atestar o funcionamento e o cumprimento dos objetivos propostos.

O modelo proposto de planta contará com a montagem de um pequeno acumulador vertical de 5 rolos, com controle motorizado de deslocamento do carro móvel. Serão construídos ainda mais dois sistemas bobinadores responsáveis por desbobinar material para o acumulador e bobinar o material na saída dele, conforme pode ser visto na figura 20:

Figura 20 – Esboço idealizado da planta proposta.



Fonte – Elaborado pelo autor.

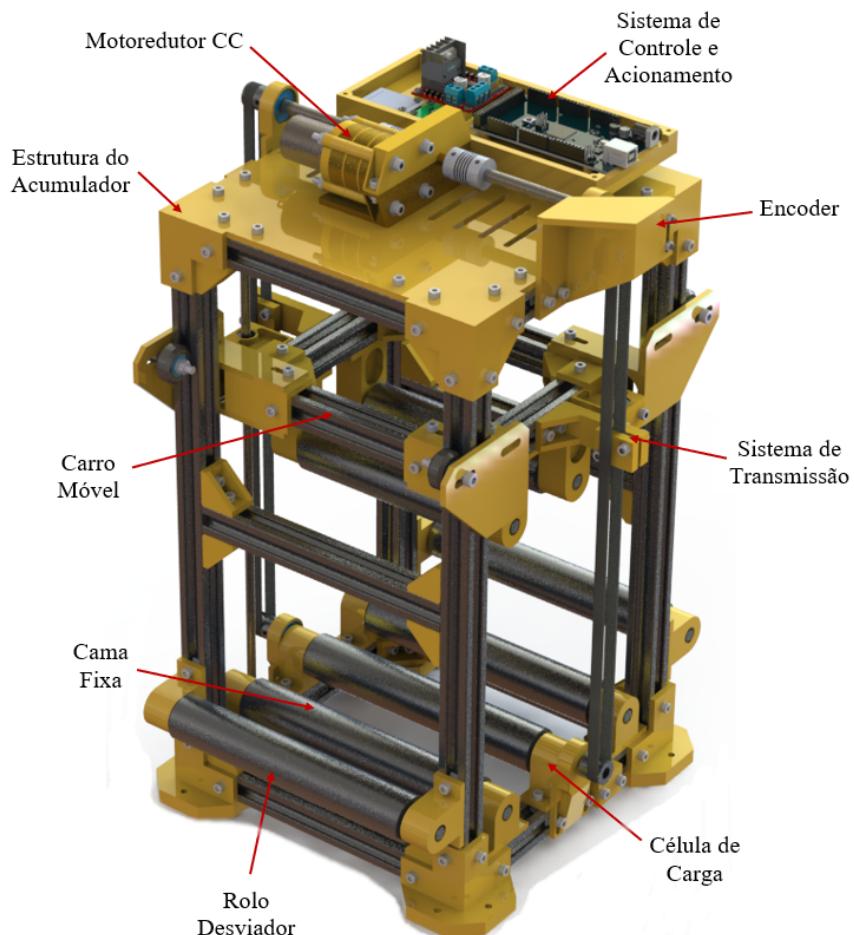
3.1 Protótipo e Modelagem do Sistema

A partir desta seção será iniciado a apresentação dos modelos e dimensionamento das partes, iniciando-se pelo projeto do acumulador, seguido pelo dimensionamento e modelo típico que descreve um motor de tensão contínua e por fim o projeto e dimensionamento do desbobinador e bobinador. Para fins de simplicidade, os dois últimos serão mencionados sempre como bobinadores.

3.1.1 Acumulador Vertical

Conforme indicado anteriormente, será exposto o projeto e dimensionamento do acumulador. Este terá como dimensões totais de $200\text{ mm} \times 200\text{ mm} \times 400\text{ mm}$, sendo composto por perfis de alumínio extrudados de $20\text{ mm} \times 20\text{ mm}$, peças de junção modeladas e impressas em impressora 3D, um motor de tensão contínua com redutor, correias sincronizadoras, guias com rolamentos lineares, sistema de nivelamento com roldanas, mancais com rolamentos, eixos de transmissão e rolos de alumínio usinados. Na figura 21, é apresentado o modelo 3D final do projeto desenvolvido no software *SolidWorks*®:

Figura 21 – Projeto mecânico do acumulador vertical com todas as partes.



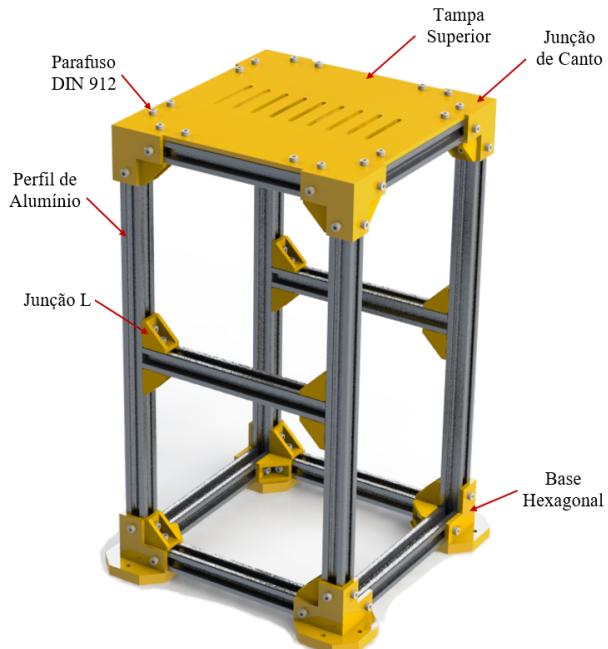
Fonte – Elaborado pelo autor.

Nas próximas seções serão explicadas as principais partes que compõem o acumulador, detalhando todos os pontos relevantes de seus projetos. Importante ressaltar que os cálculos de resistência mecânica e atritos da estrutura não serão abordados neste trabalho por não se tratar do foco do mesmo.

3.1.1.1 Estrutura

É o corpo principal do acumulador que fornece toda a rigidez necessária para que o sistema apresente a menor quantidade de vibrações e distorções, de forma a reduzir os distúrbios externos que irão desestabilizar o sistema e resistir as forças de tração do sistema de movimentação.

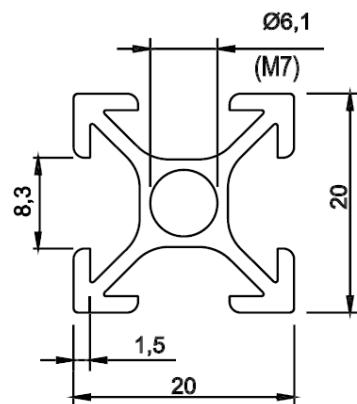
Figura 22 – Estrutura do acumulador vertical.



Fonte – Elaborado pelo autor.

A estrutura do acumulador é formada por um conjunto de perfis de alumínio extrudado padronizado P20101 da Alu-Cek, unidas através de diversas junções plásticas impressas fixadas com parafusos Allen DIN 912 M4x10 e porcas martelo. Por fim, é instalada uma tampa superior para futura instalação do motoredutor e sistema de movimentação do carro móvel.

Figura 23 – Perfil de alumínio extrudado padronizado.

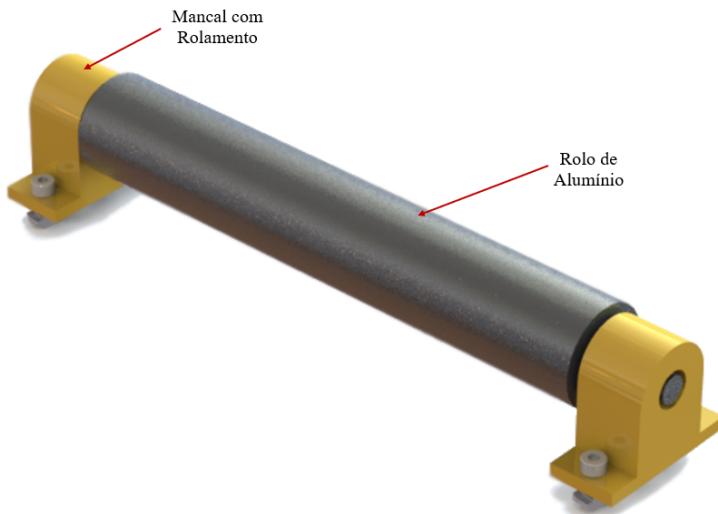


Fonte – Adaptado de Alu-Cek (2018)

3.1.1.2 Rolo Desviador

Os rolos deviadores são de alumínio com o diâmetro de 30 mm com as pontas de eixo usinadas para encaixe em rolamentos rígidos de esfera SKF 608 com diâmetro interno de 8 mm, diâmetro externo de 22 mm, largura de 7 mm e momento de atrito $C_{fk} = 0,0016 \text{ Nm}$, conforme dados de catálogo (SKF, 2019). Sobre a estrutura são montados 3 conjuntos de rolos na parte interna, formando a cama fixa de rolos, e dois conjuntos montados na parte externa do acumulador para guiar a entrada e saída do material. Com o uso do software SolidWorks®, obteve-se o momento de inércia de cada rolo, sendo $J_k = 397,99 \text{ g.cm}^2$, para fins de dimensionamento será adotado $J_k = 398 \text{ g.cm}^2$.

Figura 24 – Mancais e rolo desviador.

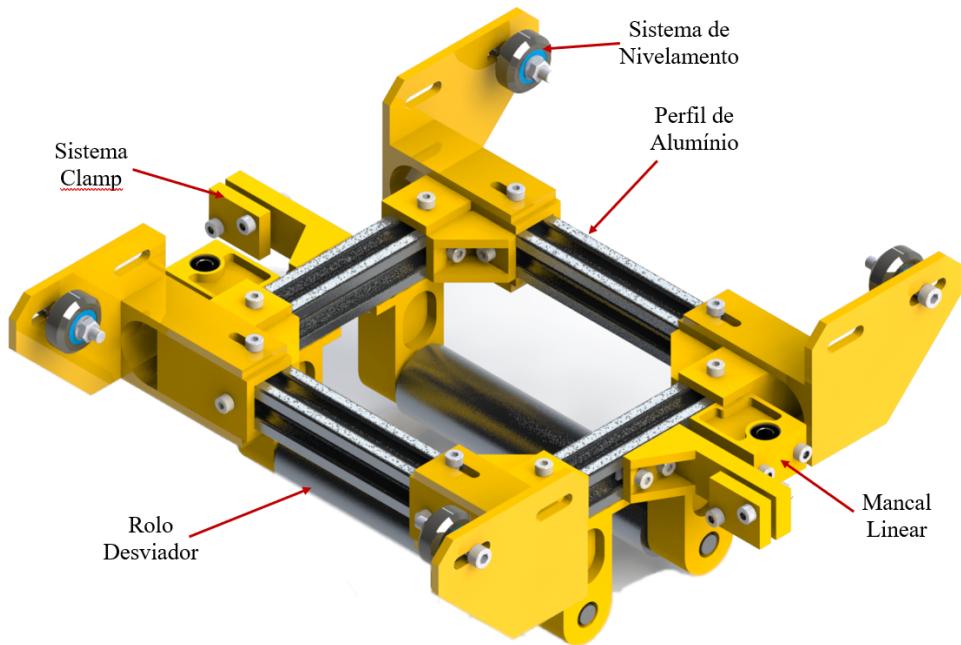


Fonte – Elaborado pelo autor.

3.1.1.3 Carro Móvel

A parte mecânica mais importante do acumulador é também formada por perfis de alumínio, junções impressas, conta com rolamentos lineares mancalizados, por onde corre as guias de aço retificado de 8 mm e guias laterais com roldanas para evitar desalinhamentos do carro durante a movimentação. Uma peça nomeada de *clamp* também é instalada lateralmente no carro com o objetivo de fixá-la à correia sincronizadora movida pelo motoredutor que transmite o movimento de elevação ao sistema. No carro são montados dois conjuntos de rolos desviadores que operam em conjunto com os três montados na parte interna estrutura. Com o software SolidWorks®, foi possível ter uma estimativa da massa do carro, que será necessária para a etapa de modelagem do sistema e definição do motoredutor, sendo esta de aproximadamente 1348,96 g, ou, para fins de dimensionamento, $m_t = 1,35 \text{ kg}$, logo, $m_t g \approx 13,5 \text{ N}$.

Figura 25 – Carro móvel.

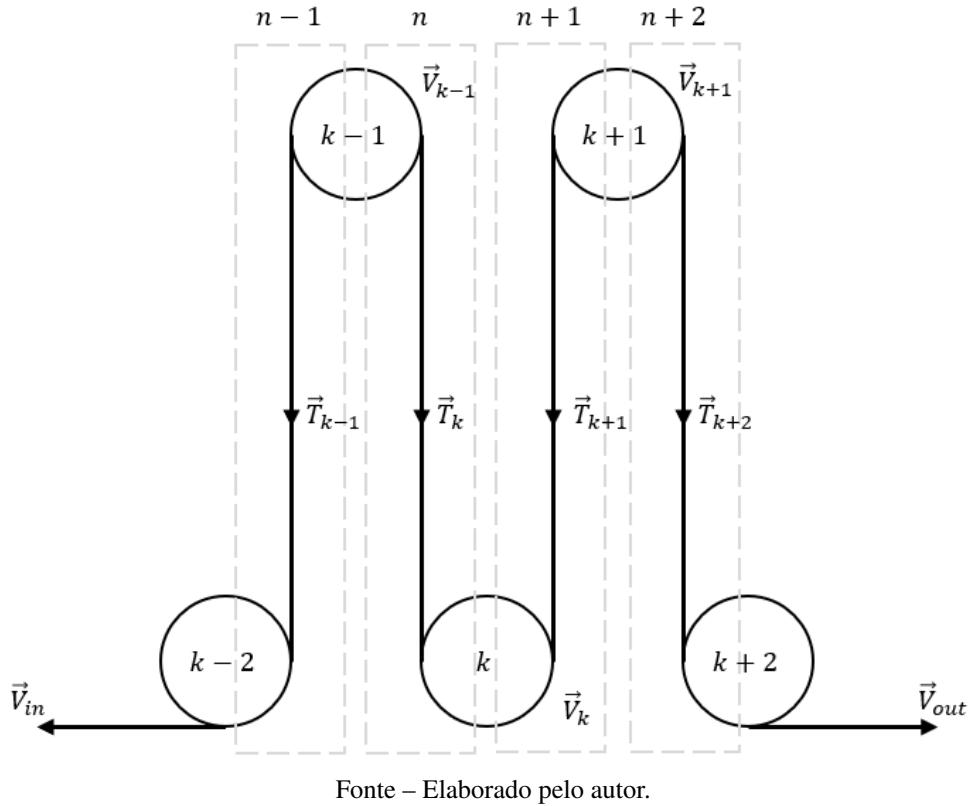


Fonte – Elaborado pelo autor.

3.1.1.4 Modelo do Acumulador

Conforme abordado no referencial, nesta sessão será desenvolvido o modelo que descreve a dinâmica do acumulador a partir das equações já apresentadas e determinadas premissas de projeto. Segundo a figura 26, a configuração de rolos do acumulador proposto é apresentada como um acumulador com $n = 4$ seções e $n + 1 = 5$ rolos:

Figura 26 – Modelo do acumulador proposto por seções.



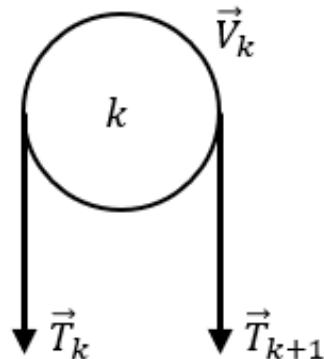
Fonte – Elaborado pelo autor.

Pode-se observar a existência de uma dependência de cada seção entre dois rolos consecutivos com a seção seguinte e a anterior através das tensões parciais presentes nas seções. Se for isolado apenas um rolo e fazer o balanço dos torques que agem nele, chega-se à relação 7, já apresentada no referencial:

$$\frac{d}{dt}(J_k \omega_k) = C_{mk} - C_{rk} - C_{fk} \quad (18)$$

Aqui recorda-se que o termo C_{mk} representa o torque exercido pelo motor para um rolo acionado, C_{rk} representa o torque equivalente exercido pelo material no rolo e C_{fk} que agrupa o somatório dos torques exercidos pelas forças de fricção no eixo do rolo. A partir desta equação já é possível fazer algumas simplificações, como referente ao termo C_{mk} que não é aplicável uma vez que os rolos de passagem são livres, assim como o torque C_{fk} também pode ser ignorado, por se tratando da mancalização dos rolos com rolamentos rígidos de esferas que apresenta forças de fricção muito menores do que a exercida pelo material, segundo visto na seção 3.1.1.2. Com isto, o modelo do rolo isolado pode ser representado de acordo com a figura 27:

Figura 27 – Modelo de um rolo isolado.



Fonte – Elaborado pelo autor.

Equacionando o modelo e substituindo o termo C_{rk} pelas trações parciais T_k e T_{k+1} , tens-se:

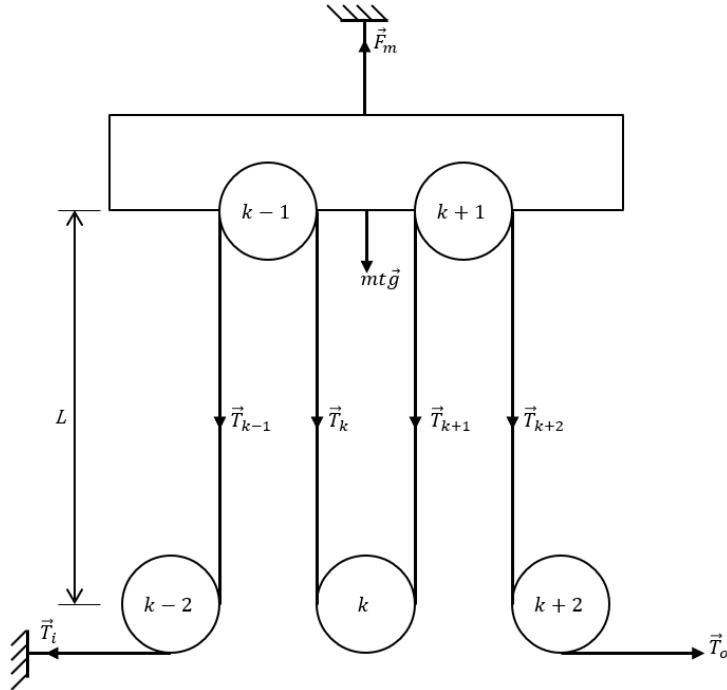
$$\frac{d}{dt}(J_k \omega_k) = R_k(T_{k+1} - T_k) \quad (19)$$

Considerando as relações de grandezas angulares e lineares, onde $\omega_k = \frac{V_k}{R_k}$, logo:

$$\frac{d}{dt}V_k = \frac{R_k}{J_k}R_k(T_{k+1} - T_k) \quad (20)$$

Contudo, ainda resta conhecer o valor das tensões parciais impressas pelo material. Partindo da ideia de prender o material na entrada e travar o carro em uma posição fixa, faz-se uma análise de como as tensões se comportam ao longo do acumulador.

Figura 28 – Modelo do acumulador estático.



Fonte – Elaborado pelo autor.

Uma das primeiras premissas levantadas dizia sobre desconsiderar o alongamento do material, encarando-o como uma manta rígida. Ao aplicar uma força T_o na saída do acumulador com o material preso, esta força deverá aparecer ao longo de todas as seções de forma a impedir a rotação dos rolos. Nesta hipótese, T_{k+2} deverá ter módulo igual ao de T_o de forma que no somatório dos torques sobre o rolo seja zero e assim não haja aceleração. Assim, pode-se concluir que todas as tensões apresentadas na figura 28 terão módulos iguais e por isso as acelerações de todos os rolos será nula. Da mesma forma, se fosse instalado um dinamômetro no carro vertical, medindo a força F_m , poderia se concluir que:

$$F_m - m_t g - T_{k-1} - T_k - T_{k+1} - T_{k+2} = m_t g a_{acc} \quad (21)$$

Conforme a hipótese anterior, todas as trações observadas ao longo do material em cada seção terá o mesmo valor de T_o , e como o carro permanece travado não haverá aceleração, zerando o lado direito da igualdade. Assim, pode-se concluir que:

$$F_m = m_t g + 4T_o \quad (22)$$

No caso em que o material seja solto na entrada e nele seja impressa uma força T_i , terá que a tração T_o da equação 22 será substituída pela diferença entre as tensões, onde:

$$F_m = m_t g + 4(T_o - T_i) \quad (23)$$

Por fim, o termo $(T_o - T_i)$ na equação 23 pode ser substituído pelo valor da tensão nominal desejada no material, que será chamada de T_k , e a constante 4 deve ser entendida como o número de seções n do acumulador. Assim:

$$F_m = m_t g + nT_k \quad (24)$$

A relação 24 apresenta um caso específico em que o carro permanece em equilíbrio, onde o material poderia estar em repouso ou em velocidade constante, mas descarta situações em que há um desbalanceamento das forças e que para isso o carro deva se mover para compensar. Então, a equação 24 pode ser reescrita de forma a considerar o efeito:

$$F_m - (m_t g + nT_k) = m_t g a_{acc} \quad (25)$$

Se a aceleração linear do carro for substituída pelo diferencial de velocidade observado, tens-se:

$$F_m - (m_t g + nT_k) = m_t g \dot{V}_{acc} \quad (26)$$

Recordando-se da equação 10 apresentada no referencial, que relaciona o balanceamento de torques apreciados pelo motor e sistema de movimentação:

$$J_m \ddot{\omega}_m = C_m - R_m (\Sigma T_k + F_{fv}(\dot{x}) \pm F_{fs} + m_t g) \quad (10)$$

Fazendo pequenas adaptações consegue-se mesclar as equações 10 e 26. Com a utilização de guias de inox e rolamentos lineares que guiam o carro móvel, acaba não havendo contato direto dele com a estrutura, assim, as forças de fricção dinâmica e estática abordadas em 10 como $F_{fv}(\dot{x})$ e F_{fs} , podem ser desconsideradas da modelagem visto a pouca influência que exercerão ao sistema. O momento de inércia J_m pode ser reescrito como J_s para representar a inércia de todo o sistema de movimentação e não somente do motor, evitando confusões. A velocidade angular $\dot{\omega}_m$ será reescrita como a velocidade linear de movimentação do carro \dot{V}_{acc} . Então:

$$\frac{J_s}{R_s} \dot{V}_{acc} = R_s [F_m - (m_t g + nT_k)] \quad (27)$$

Onde R_s representa o raio do eixo de saída do sistema de movimentação. Reorganizando os termos da equação 27 e aplicando a transformada de Laplace, tens-se:

$$sV_{acc}(s) = \frac{R_s}{J_s} R_s [F_m(s) - (m_t g + nT_k(s))] \quad (28)$$

Ao aplicar a transformada de Laplace à equação 8 e em seguida derivar a transformada, obtém-se:

$$sV_{acc}(s) = \frac{s}{n}(V_{in}(s) - V_{out}(s)) \quad (29)$$

Substituindo a equação 29 em 28, fica-se com:

$$\frac{s}{n}(V_{in}(s) - V_{out}(s)) = \frac{R_s}{J_s}R_s[F_m(s) - (m_t g + nT_k(s))] \quad (30)$$

Após alguns ajustes algébricos, tens-se:

$$(V_{in}(s) - V_{out}(s)) = \frac{nR_s}{sJ_s}[\tau_m(s) - R_s(m_t g + nT_k(s))] \quad (31)$$

Onde $\tau_m(s) = R_s F_m(s)$, entendido como o torque aplicado pelo sistema de movimentação. Uma vez que T_k é dado como uma variável de entrada para a tensão de interesse sobre o material, pode-se concluir que se houver um aumento de V_{in} em relação à V_{out} e se o carro permanecesse imóvel o valor apreciado do torque τ_m deve diminuir gradativamente, pois o material começaria a afrouxar e com isso T_k também diminuiria. De forma a reverter este processo τ_m deverá aumentar, representando um deslocamento ascendente do carro do acumulador. A recíproca será verdadeira. Então, caso V_{out} se sobreponha à V_{in} e o carro permaneça imóvel, o torque apreciado irá aumentar, representando um maior esticamento no material e, provavelmente, o rompimento do mesmo. De forma a evitar esta situação, τ_m deve diminuir e com isso gerar um movimento descendente do carro. Estas situações são entendidas como as situações de acúmulo e desacúmulo, respectivamente. Em equilíbrio, com as velocidades de entrada e saída iguais, conforme a equação 24, o torque será igual ao somatório dos torques gerados pelo material e pelo próprio peso do carro:

$$\tau_m(s) = R_s(m_t g + nT_k(s)) \quad (32)$$

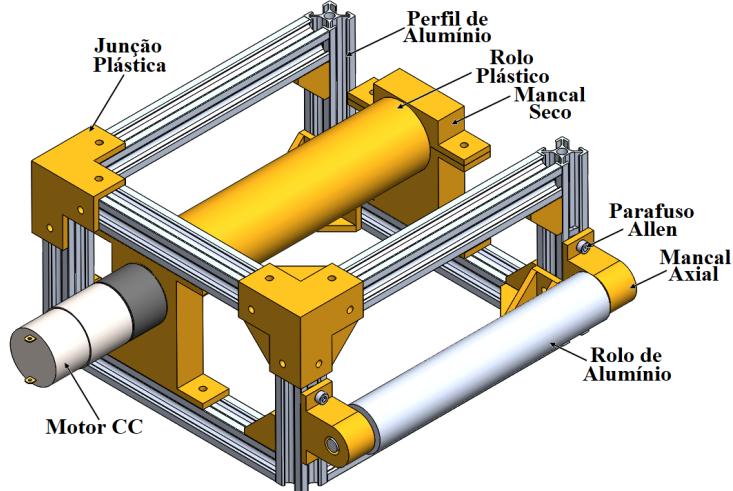
Do ponto de vista de um sistema com pequenas variações na posição do carro, a equação 32 também é válida e servirá para desenvolver o controle do sistema.

3.1.2 Bobinadores

A partir desta seção será apresentado o projeto mecânico do bobinador e desbobinador, que por similaridade serão chamados apenas por bobinadores. Eles terão como dimensões totais de $20180\text{ mm} \times 200\text{ mm}$, sendo composto também por perfis de alumínio extrudados de $20\text{ mm} \times 20\text{ mm}$, peças de junção modeladas e impressas em impressora 3D, um motor de tensão contínua com uma caixa de redução já embutida, o rolo principal será impressor e o rolo de

passagem manterá as mesmas propriedades que os demais rolos do projeto. Na figura 29, é apresentado o modelo 3D final do projeto desenvolvido no *software SolidWorks*©:

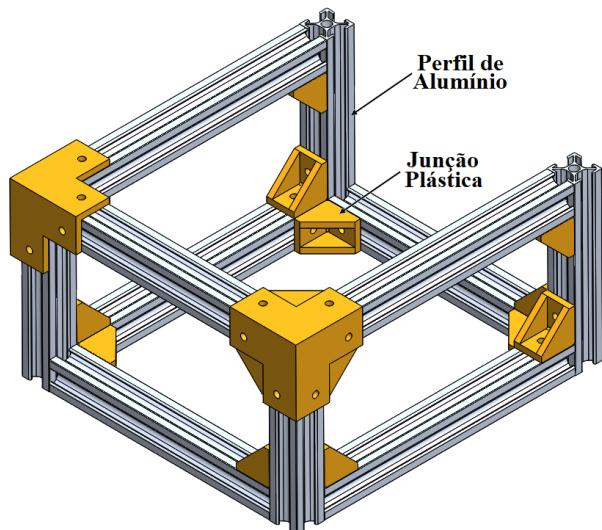
Figura 29 – Projeto mecânico do bobinador com todas as partes.



Fonte – Elaborado pelo autor.

Da mesma forma como o acumulador, a estrutura do bobinador é feita com perfis de alumínio e peças impressas que darão sustentação e rigidez para o sistema de forma a minimizar vibrações que possam prejudicar o controle. As junções que unem os perfis são fixadas com uso de parafusos e porcas de mesmo modelo aos empregados no acumulador. Podendo ser vista na figura 30 com mais detalhes:

Figura 30 – Diagrama de forças do bobinador.

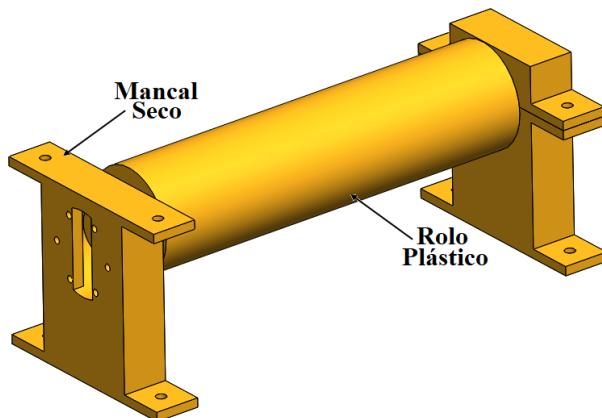


Fonte – Elaborado pelo Autor.

Diferentemente do acumulador, apenas o rolo de passagem contará com mancais com rolamento e fabricado em alumínio. O rolo principal do bobinador, que é acionado, será impresso

devido a alteração do diâmetro do rolo e para redução de massa. Os rolos nos quais o material de teste tem contato direto são metálicos e usinados de forma a manter uma superfície lisa e resistente a deformações, procurando manter a uniformidade dele. Contudo, o rolo impresso apresenta boa resistência mecânica e não está em contato direto com o material, mas sim com o tubo interno da bobina. Como a superfície de peças impressas é geralmente ásperas, isto aumenta a aderência entre o rolo e o tubo, melhorando a transferência de força. Na figura 31 é apresentado o rolo principal com os mancais secos (sem rolamento):

Figura 31 – Diagrama de forças do bobinador.

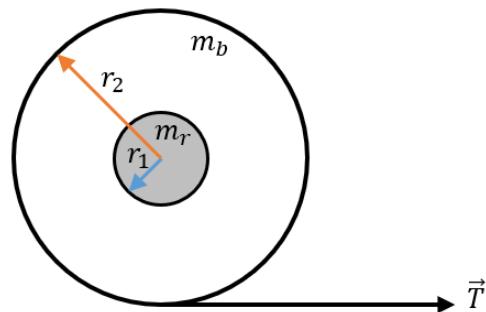


Fonte – Elaborado pelo Autor.

3.1.2.1 Modelo do Bobinador

Para os bobinadores basta desenvolver o cálculo para apenas um deles, contudo, diferentemente do acumulador, nos bobinadores a carga é dinâmica, pois no desbobinador a medida que o material é desenrolado o volume de material diminui, o que implica na redução do diâmetro e do momento de inércia do sistema, alterando o torque verificado pelo motor. No bobinador ocorre o efeito contrário, onde a carga aumenta conforme o material é bobinado no equipamento e, por isso, aumentando o torque observado pelo motor.

Figura 32 – Diagrama de forças do bobinador.



Fonte – Elaborado pelo Autor.

Conforme a figura 32, onde T é a tensão no material, r_1 é o menor raio da bobina, ou o raio do próprio rolo do bobinador, r_2 é o maior raio da bobina, m_r é a massa do rolo e m_b é a massa da bobina, o torque observado pelo motor depende da tensão no material e do volume de material ainda na bobina, tal que:

$$r_2(T - F_{mb}) = J_{bb}\dot{\omega}_b \quad (33)$$

$$\tau_{mb} = r_2T - J_{bb}\dot{\omega}_b \quad (34)$$

Onde τ_{mb} é o torque do motor, J_{bb} é o momento de inércia do sistema e $\dot{\omega}_b$ é a derivada da velocidade angular da bobina. Contudo, a inércia é diretamente influenciada pelo volume de material e possui uma parte constante devido à inércia do rolo. Neste caso:

$$J_{bb} = \frac{1}{2}[m_r r_1^2 + m_b(r_1^2 + r_2^2)] \quad (35)$$

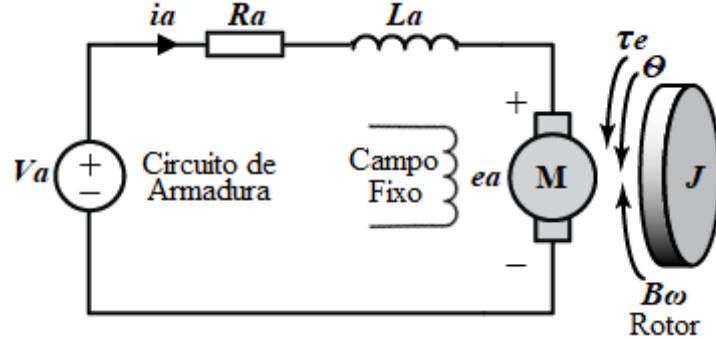
No desbobinamento o motor normalmente atua como um freio para manter a tensão no material e com isso a inércia do sistema ajuda o motor a não deixar com que o material acelere. Do ponto de vista do bobinador, a inércia do sistema prejudica seu funcionamento, uma vez que ele deve manter-se sempre tracionando o material, porém, em operação normal o bobinador só assume velocidades superiores a do desbobinador se o último desacelerar, implicando que após a partida e estabilização do processo a velocidade do bobinador será sempre constante e assim desconsiderando a aceleração do sistema. Então, como pode-se perceber, durante a operação em regime com velocidade constante, a inércia do sistema não influi e pode ser desconsiderada. Resultando em:

$$\tau_{mb} = r_2T \quad (36)$$

3.1.3 Modelo de um Motor de Tensão Contínua

Para os acionamentos dos sistemas de bobinamentos e movimentação do acumulador foi definido o uso de motores de corrente contínua (CC). Então, como parte necessária para o desenvolvimento do controle, faz-se necessário a geração do modelo que descreve a física do motor. Segundo Leonhard (2001), o modelo de um motor CC pode ser definido pelo circuito de armadura e de campo que geram através de forças magnéticas o movimento do sistema mecânico do rotor:

Figura 33 – Modelo de um motor de corrente contínua.



Fonte – Adaptado de Ogata (2011).

A equação diferencial que representa o circuito de armadura do motor é definida como:

$$v_a(t) - e_a = L_a \frac{d}{dt} i_a(t) + R_a i_a(t) \quad (37)$$

Onde, v_a é a tensão de armadura, e_a é a tensão induzida, R_a é a resistência de armadura, L_a é indutância de armadura e $i_a(t)$ é a corrente de armadura. Sabendo que a tensão induzida no rotor é dada como:

$$e_a(t) = K_\omega \omega(t) \quad (38)$$

Onde, K_ω é a constante de velocidade, pode-se substituir a equação 38 na equação 37, obtendo-se:

$$v_a(t) - K_\omega \omega(t) = L_a \frac{d}{dt} i_a(t) + R_a i_a(t) \quad (39)$$

O torque observado no rotor do motor é visto como:

$$\tau_m(t) = K_T i_a(t) \quad (40)$$

Onde, $\tau_m(t)$ é o torque do motor e K_T é a constante de torque. Considerando o sistema mecânico do rotor, pode-se definir que:

$$\tau_m(t) = J \frac{d}{dt} \omega(t) + B \omega(t) \quad (41)$$

Onde, J representa o momento de inércia do sistema mecânico em que $J = J_m + J_s$, para J_m como o momento de inércia do motor e J_s o momento de inércia da carga acoplada ao eixo. O atrito viscoso do sistema mecânico é representado por B em que $B = B_m + B_s$, para B_m como o

atrito viscoso do motor e B_s o atrito viscoso da carga acoplada. Substituindo a equação 40 na equação 41, tens-se:

$$K_T i_a(t) = J \frac{d}{dt} \omega(t) + B \omega(t) \quad (42)$$

Ainda, é possível se utilizar de recursos de notação, para apresentar as equações com θ como a posição angular do rotor, medido em radianos:

$$\omega(t) = \frac{d}{dt} \theta(t) = \dot{\theta} \quad (43)$$

$$\alpha(t) = \frac{d}{dt} \dot{\theta}(t) = \ddot{\theta} \quad (44)$$

Substituindo os recursos de notação nas equações 42 e 39, chega-se em:

$$v_a(t) - K_\omega \dot{\theta} = L_a \dot{i}_a + R_a i_a(t) \quad (45)$$

$$K_T i_a(t) = J \ddot{\theta} + B \dot{\theta} \quad (46)$$

Aplicando a Transformada de Laplace nas equações 46 e 45, obtém-se:

$$V_a(s) - s K_\omega \theta = s L_a I_a + R_a I_a(s) \quad (47)$$

$$K_T I_a(s) = s^2 J \theta + s B \theta \quad (48)$$

Isolando o termo $I_a(s)$ em ambas as equações e em seguida as igualando, tens-se:

$$\frac{V_a(s) - s K_\omega \theta(s)}{(s L_a + R_a)} = \theta(s) \frac{s^2 J + s B}{K_T} \quad (49)$$

Ao isolar e fazer a equação 49 em função da razão $\frac{\theta(s)}{V_a(s)}$, obtém-se a função de transferência da posição angular de um motor CC genérico:

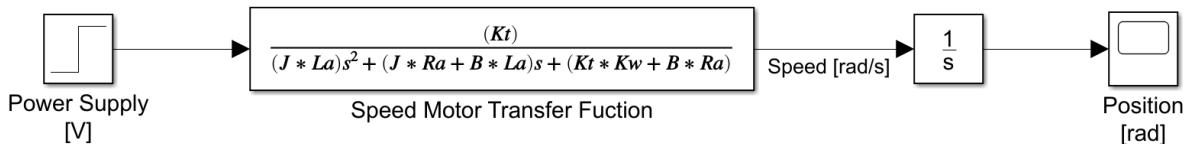
$$\frac{\theta(s)}{V_a(s)} = \frac{K_T}{s[s^2 J L_a + s(J R_a + L_a B) + (K_T K_\omega + B R_a)]} \quad (50)$$

Ao derivar a equação 50 se obtém a função de transferência da velocidade angular do motor CC genérico:

$$\frac{\omega(s)}{V_a(s)} = \frac{s \theta(s)}{V_a(s)} = \frac{K_T}{s^2 J L_a + s(J R_a + L_a B) + (K_T K_\omega + B R_a)} \quad (51)$$

A partir desta equação, pode-se fazer a representação em diagrama de blocos do motor conforme a figura 34:

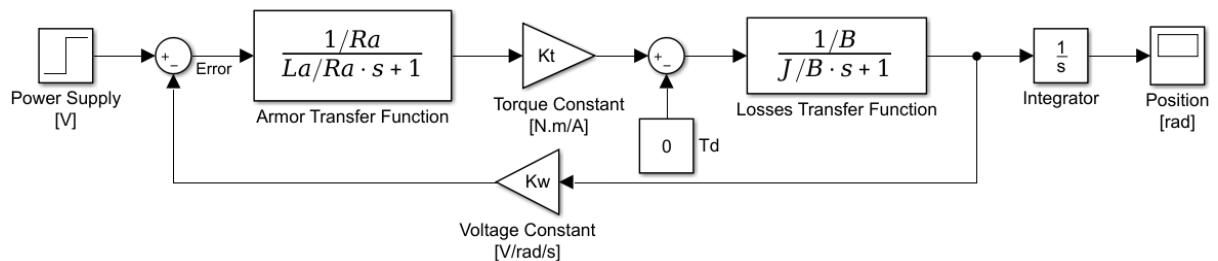
Figura 34 – Representação em diagrama de blocos de um motor CC.



Fonte – Elaborado pelo Autor.

Como percebe-se no diagrama, não há a possibilidade de se acessar diretamente algumas variáveis intermediárias como a corrente e torque do motor. Neste caso, é feita uma nova representação do diagrama de blocos a partir do diagrama de fluxo de sinal, usando as equações 47 e 48 (NISE, 2012):

Figura 35 – Representação em diagrama de blocos explodido de um motor CC.



Fonte – Elaborado pelo Autor.

Agora com o diagrama da figura 35 pode-se acessar diretamente a leitura de corrente e aplicação de torque ao eixo do motor, visto como T_d .

3.1.4 Material de Teste

Nesta sessão é descrito brevemente as características mecânicas do material a ser utilizado nos testes da planta. Então, a primeira definição a ser feita diz respeito às dificuldades encontradas para se obter um material elastomérico além da complexidade de controlar um material imprevisível no sistema. Por isso, decidiu-se por optar por um material de fácil acesso, que apesar de apresentar características muito distintas, para os fins de modelagem e controle da planta será suficiente para o desenvolvimento do projeto. O material escolhido para operação será um rolo de papel Mili Bianco Folha Simples de 60 metros.

Os dados técnicos disponíveis sobre as características mecânicas do tipo de papel escolhido são escassos e para o desenvolvimento e dimensionamento do projeto serão considerados

os valores apresentados na tabela 1, conforme fornecidos por contato informal por meio de correio eletrônico com um funcionário da Mili.

Tabela 1 – Características mecânicas do material de teste

Grandezas	Unidade
Resistência à Tração [σ_r]	90 $\frac{\text{N}}{\text{m}}$
Tensão Nominal [T_{ro}]	12 N
Alongamento Máximo [Δl_r]	30 mm
Densidade de Massa [ρ_r]	0,15 ~ 0,22 $\frac{\text{g}}{\text{m}^3}$
Massa Aproximada [m_r]	106 g
Diâmetro Interno [D_{ri}]	46 mm
Diâmetro Externo [D_{ro}]	112 mm
Largura do Rolo [L_r]	100 mm
Espessura Aproximada [e_r]	0,08 ~ 0,11 mm

Fonte – Cortesia de Fagundes (2019).

Recordando que estes dados não estão disponíveis para acesso público e serão utilizados para fins de dimensionamento inicial e posteriormente ajustados conforme a dinâmica identificada na planta.

3.1.5 Dimensionamento dos Motores

Com os dados obtidos do sistema mecânico projetado e das características mecânicas do material de teste, torna-se possível calcular e dimensionar a motorização utilizado na planta. Então, ao utilizar-se da equação 32 e considerando que a variação de velocidade do carro sempre será pequena, o peso morto do sistema é de 13,5 N, a tensão nominal do material é de 12 N conforme tabela 1, e sabendo que o leito da polia sincronizadora por onde a correia corre tem diâmetro de 12 mm, calcula-se o torque mínimo que o sistema de movimentação deve entregar para o sistema mecânico:

$$\tau_m = \frac{12}{2}(13,5 + 4 \cdot 12) = 369 \text{ N} \cdot \text{mm} \quad (52)$$

Alterando as unidades, tens-se:

$$\tau_m = 3690 \text{ gf} \cdot \text{cm} \quad (53)$$

Como o sistema de transmissão conta com um redutor de 1 : 32, o torque sentido pelo motor deve ser de aproximadamente 115,3 gf · cm. Então, com base no torque necessário para movimentar o carro móvel, o modelo de motor CC escolhido é o AK555/198PL12S4500C da Neoyama. As características do motor podem ser vistas na tabela 2:

Tabela 2 – Características do motor AK555/198PL12S4500C.

Grandezas	Unidade
Tensão Nominal	12V
Faixa de Tensão	9 ~ 16V
Rotação a Vazio	4500 RPM
Corrente a Vazio	130 mA
Rotação com Carga	3700 RPM
Corrente Máxima	950 mA
Torque Máximo	198 gf · cm
Potência Máxima	8 W
Rendimento	59,8 %
Torque de Partida	917 kgf · cm

Fonte – Adaptado de Neoyama (2019).

Através da tabela 2, verifica-se que o torque nominal do motor é de 198 gf · cm e a rotação a plena carga do motor é de 3700 RPM, logo, com a redução de 1 : 32, espera-se na saída um torque de 6336 gf · cm e uma rotação de 115,63 RPM. Se considerar um fator de perda de 20% no redutor, tens-se um torque de 5068,8 gf · cm no eixo de saída a uma velocidade linear máxima de:

$$V_{acc} = \frac{\pi D_p \eta_a}{60} = \frac{\pi \cdot 12 \cdot 115,63}{60} \approx 73 \text{ mm/s} \quad (54)$$

Onde, D_p é o diâmetro do leito da polia sincronizadora, η_a é rotação máxima na saída do redutor e 60 é o fator de conversão de minutos para segundos.

Para os bobinadores, conforme visto na seção 3.1.2, considerando a equação 34 e desprezando o termo dependente da aceleração, pode-se calcular os valores máximo e mínimo de torque exigidos pelo sistema usando os valores de diâmetro do rolo de acordo com a tabela 1, onde:

$$\tau_{mbmax} = r_2 T = 5,6 \cdot 1200 = 6720 \text{ gf · cm} \quad (55)$$

$$\tau_{mbmin} = r_2 T = 2,3 \cdot 1200 = 2760 \text{ gf · cm} \quad (56)$$

Foi visto que a velocidade máxima que o carro móvel pode alcançar com a redução é de 73mm/s e pela equação 8 que a velocidade do carro móvel depende da diferença da velocidade de entrada e de saída e do número de seções do acumulador. Então, seguindo pela premissa que a maior diferença de velocidade se dá quando a velocidade de entrada está no máximo e a

velocidade de saída no mínimo, reajustando os termos pode-se definir que:

$$V_{in} = nV_{acc} + V_{out} \quad (57)$$

Para o valor de $V_{out} = 0$, tens-se:

$$V_{in} = 4 \cdot 73 = 292 \text{ mm/s} \quad (58)$$

Da mesma forma como o torque varia com raio, a rotação do bobinador também deve variar para manter a mesma velocidade linear do material, assim:

$$\eta_{mbmax} = \frac{60V_{in}}{2\pi r_2} = \frac{60 \cdot 292}{2\pi 23} = 120,4 \text{ RPM} \quad (59)$$

$$\eta_{mbmin} = \frac{60V_{in}}{2\pi r_2} = \frac{60 \cdot 292}{2\pi 56} = 49,8 \text{ RPM} \quad (60)$$

Então, com base no torque e na rotação calculados, para os bobinadores os motores escolhidos são do modelo AK555/11.1PF12R83CE-V2, também da Neoyama, que já possuem caixa de redução e apresentam as características disponíveis na tabela 3:

Tabela 3 – Características do motor AK555/11.1PF12R83CE-V2.

Grandeza	Unidade
Tensão Nominal	12 V
Faixa de Tensão	6 ~ 24 V
Rotação a Vazio	83 RPM
Corrente a Vazio	430 mA
Rotação com Carga	65,4 RPM
Corrente Máxima	1,6 A
Torque Máximo	11,1 kgf · cm
Potência Máxima	5 W
Rendimento	63 %
Torque de Partida	53 kgf · cm

Fonte – Adaptado de Neoyama (2019).

Apesar da redução na rotação máxima, não será um problema para o sistema, apenas influindo na redução da velocidade máxima de movimentação do acumulador.

3.2 Acionamento e Instrumentação

Nesta seção está descrito o hardware empregado na automação e medição dos sistemas do protótipo proposto. Primeiramente é abordado os motores escolhidos e o projeto de acionamento

deles, seguindo pelo método utilizado para medir o torque dos motores e a posição do carro vertical e finalizando com a medição de velocidade dos bobinadores.

3.2.1 Acionamento dos Motores

Motores de corrente contínua são largamente aplicados em diversas aplicações eletrônicas, desde uma simples furadeira elétrica até trens. Os tipos mais comuns de motores CC são os chamados motores *brushed* ou motores com escovas. Devido a enorme gama de aplicações, este tipo de motor também precisa ser controlado de forma a garantir as exigências do processo. Desta forma, o motor de corrente contínua possui uma grande vantagem devido a linearidade da sua relação tensão-velocidade, o que possibilita várias formas de controle, como: um potenciômetro em série com o motor, um transistor na região ativa com controle da corrente de base e o uso de um controlador PWM (*Pulse Width Modulation - Modulação de Largura de Pulso*) (HUGHES, 2006).

Apesar do método de controle mais simples ser com o potenciômetro em série, há um grande desperdício de energia uma vez que a tensão que não é imposta às bobinas do motor ficam no potenciômetro que irá dissipar esta energia em forma de calor, tornando-se um sistema extremamente ineficiente, apesar de eficaz. O mesmo pode ser dito do controle com um transistor na região ativa, já que igualmente ao caso anterior, toda a energia não dissipada pelo motor será convertida em calor pelo transistor. Neste caso, a opção com maior aplicação e rendimento é o controle PWM, onde um transistor em série com o motor atua somente nas regiões de corte e saturação onde a dissipação de potência é mínima. O transistor recebe um *clock* variável na base com frequência fixa, em que é alterado a largura do pulso de sinal alto variando de 0 % até 100 %. Este percentual de tempo com sinal alto é conhecido como *Duty Cycle*, sendo representado por (ÖZER; KIVRAK; YÜKSEL, 2017):

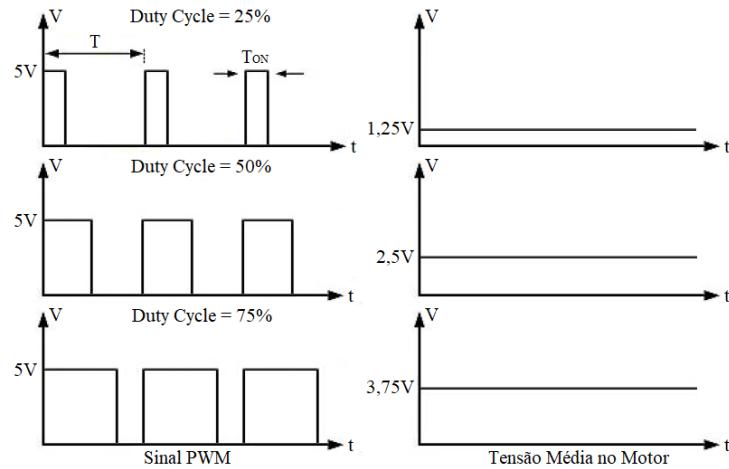
$$DC\% = \frac{T_{ON}}{T} \times 100 \quad (61)$$

Na equação 61, para simplificação de notação o *Duty Cycle* será chamado por $DC\%$, o termo T_{ON} é o tempo de sinal alto e T é o período da frequência do PWM, ambos medidos em segundos.

$$f_{PWM} = \frac{1}{T} \quad (62)$$

A medida que o valor do $DC\%$ aumenta até 100 %, a tensão média enxergada nos terminais do motor se aproxima da tensão da fonte de alimentação apenas reduzida pela queda de tensão V_{CE} no transistor em série. Isto é melhor entendido na figura 36:

Figura 36 – Representação do sinal PWM nos terminais de um motor CC.



Fonte – Adaptado de Özer, Kivrak e Yüksel (2017).

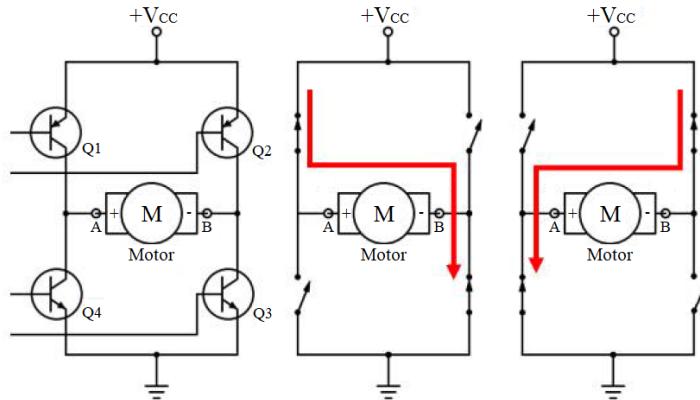
De acordo com a figura anterior, percebe-se que com o aumento do *Duty Cycle*, a tensão média aumenta e isto se deve a este parâmetro ser em função da área abaixo da curva do sinal PWM.

$$V_{med} = \frac{1}{T} \int_0^{T_{ON}} V_s dt \quad (63)$$

Onde V_{med} é tensão média vista nos terminais do motor e V_s é a amplitude da tensão aplicada na entrada do controlador.

Contudo, o método aplicado com um único transistor em série com o motor não permite a operação bidirecional, isto é, nesta topologia não é possível alterar a direção para qual o eixo do motor irá girar. Com isto, foi criada a topologia de Ponte H, também conhecida como *H-Bridge*, que recebe este nome pois o sistema é basicamente composto por quatro transistores dispostos de tal forma a criar duas linhas verticais e paralelas onde o motor é colocado entre as linhas conectando-as dando a aparência de uma letra "H" para a montagem, conforme figura 37.

Figura 37 – Esquema de uma ponte H com representação da alteração de sentido de rotação.



Fonte – Adaptado de Özer, Kivrak e Yüksel (2017).

Com este tipo de topologia, os transistores são acionados aos pares e de lados opostos da ponte de forma a fechar um circuito em "S" para a corrente fluir pelo motor fazendo-o girar para um sentido. Quando se deseja alterar o sentido de rotação, basta trocar o par acionado e o motor será energizado com a polaridade invertida fazendo com que o sentido mude (ROHM Semiconductor, 2009). As pontes H podem ser projetadas conforme a necessidade do projetista, é possível adquirir componentes integrados (CI) em que a ponte H já vem embarcada e ou comprar módulos prontos em que é apenas necessário alimentar e mandar o sinal PWM.

Considerando que o objetivo desta monografia não é o projeto eletrônico do sistema, decidiu-se por adquirir um módulo pronto para acionamento de até dois motores CC ou um motor de passo, visto na figura 38:

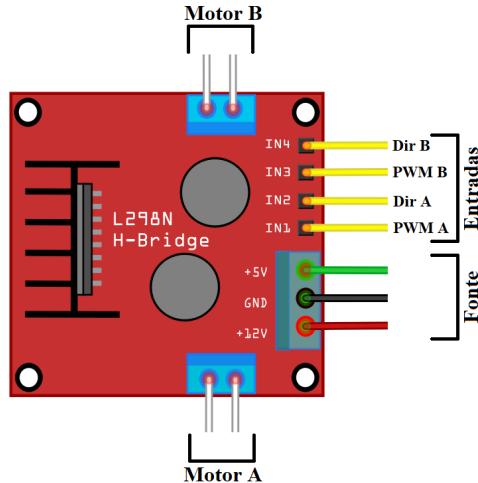
Figura 38 – Driver com dupla ponte H completa para acionamento de motores CC.



Fonte – Adaptado de Baú da Eletrônica (2019a).

Este módulo vem equipado com o CI principal *L298* de fabricação da *STMicroelectronics* que é um integrado com duas pontes H completas e quatro entradas digitais para o comando PWM e inversão de sentido dos motores. O esquema de pinagem do módulo é observado na figura 39:

Figura 39 – Esquema de ligação do driver L298N elaborado na ferramenta *Fritzing*©.



Fonte – Elaborado pelo Autor.

De acordo com a figura, observa-se a simplicidade da ligação do módulo, que disponibiliza os pinos das entradas digitais para controle. Inclusive, a partir de três *jumpers* é possível habilitar e desabilitar os canais de saída e o circuito regulador de tensão do módulo, onde se o último estiver desabilitado é necessário fornecer a tensão de controle externamente.

Serão necessários dois módulos para contemplar os três motores do projeto e assim é possível a concentração dos esforços sobre o entendimento do sistema e da elaboração do controle sem a necessidade de se preocupar com implementação e comissionamento de uma etapa de eletrônica de potência.

3.2.2 Medição de Torque

Conforme observado na seção 3.1.3, o torque verificado no eixo do motor depende diretamente da constante de torque do motor e da corrente de armadura. Com isso, significa que ao medir-se a corrente do motor e sabendo o valor de K_T é possível calcular o torque τ_m e assim fazer o controle de torque do motor e, indiretamente, o controle de tensão do material. Para se fazer medição de corrente de motores, comumente usa-se resistores sensores que são resistores de baixíssima resistência em série com a carga. Então, mede-se a queda de tensão sobre ele, desta forma, sabendo o valor da resistência e a queda de tensão calcula-se a corrente que circula no circuito através da Lei de Ohm:

$$I = \frac{V}{R} \quad (64)$$

,

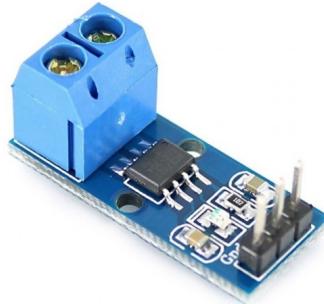
Contudo, apesar de um método simples e eficaz, acaba sendo pouco eficiente uma vez que, como no controle de velocidade de motores com potenciômetro, o circuito possui um elemento resistivo dissipando constantemente energia na forma de calor. Assim, um método

mais eficiente e igualmente eficaz é feito com um sensor Hall. Este tipo de sensor mede o campo magnético gerado pela passagem de corrente no condutor e retorna um valor proporcional de tensão para a leitura feita. Para este projeto, optou-se pela aplicação do segundo método com um módulo baseado no CI ACS712 de fabricação da *Allegro MicroSystems* com uma faixa de medição de $-5 \sim 5 \text{ A}$ e uma constante de proporcionalidade de $185 \frac{\text{mV}}{\text{A}}$. Então, com base na equação 40, tens-se que:

$$\tau_m = \frac{K_T v}{K_A} \quad (65)$$

Onde v é a tensão medida na saída do sensor em mV e K_A é a constante de proporcionalidade do sensor. Na figura 40 é visto o módulo de medição:

Figura 40 – Módulo de medição de corrente por efeito Hall.

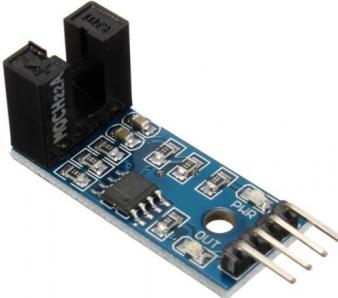


Fonte – Adaptado de Baú da Eletrônica (2019b).

3.2.3 Medição de Posição e Velocidade

Outra realimentação importante para o sistema é a posição onde o carro móvel está, isso pois há um limite tanto para a posição mínima como máxima que ele pode atingir devido às limitações mecânicas do sistema. Para isto, imaginou-se utilizar um sensor de velocidade no carro e aplicando uma integral à medição é possível calcular o deslocamento. A utilização de um sensor de velocidade ao invés de um sensor de posição, deve-se ao reaproveitamento de sistemas, pois será necessário medir as velocidades dos bobinadores também. Existem diversas formas diferentes de se fazer a medição de velocidade de um motor desde métodos sem uso de sensor (*sensorless*) ao uso de diversos tipos de sensores diferentes como ópticos e ultrassônicos (DWIVEDI; TIWARI, 2017).

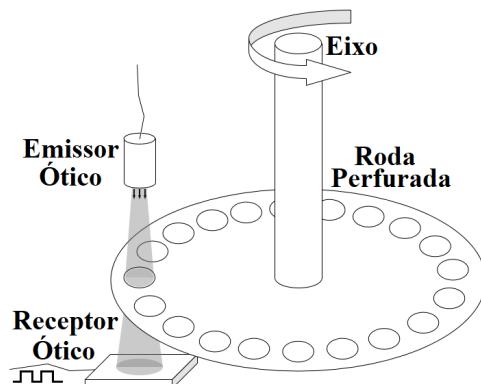
Figura 41 – Módulo de medição de velocidade por feixe infravermelho.



Fonte – Adaptado de Baú da Eletrônica (2019c).

Para a fazer as medições decidiu-se pelo uso de outro módulo de medição ótica baseado no CI *LM393* de fabricação da *Texas Instruments* que é um circuito comparador, visto na figura 41. Neste módulo, um sensor ótico em forma de garfo emite uma luz infravermelha para um receptor transistor que toda vez que este feixe é cortado por um objeto emite pulsos na saída. Este tipo de funcionamento é o princípio de um *encoder* que é um dispositivo de medição de velocidade ótica utilizado largamente na indústria. Para poder medir corretamente a velocidade de rotação de um eixo, por exemplo, é necessário construir uma roda perfurada, onde o comprimento do arco formado entre um furo e outro será a medida do deslocamento angular por pulso. Somando a quantidade de pulsos por um intervalo de amostragem é possível obter-se a velocidade angular do eixo (JOSHI; SHRESTHA; CHAUDHARY, 2014).

Figura 42 – Representação de um encoder ótico



Fonte – Elaborado pelo Autor.

3.3 Controle

Nesta seção, é elaborado uma explicação rápida do tipo de controlador embarcado utilizado para este sistema, a representação da topologia empregada e a definição dos pontos chaves na elaboração do software para todo o controle da planta.

3.3.1 Embarcado

Procurando uma plataforma simples para desenvolvimento com uma comunidade ativa e com bastante bibliografia disponível, optou-se pela utilização de um Arduino Mega 2560 Rev3, que é uma das placas de desenvolvimento mais comuns no mercado e altamente empregada em projetos de impressoras 3D e robótica caseira que conta com um microcontrolador embarcado ATmega 2560. Este CI proporciona até 54 pinos de I/O (*Inputs/Outputs* - Entradas/Saídas) digitais dos quais 15 deles podem ser parametrizados para operar como saídas PWM e ainda conta com 16 entradas analógicas de 10bits e *timer RTC* (*Real Time Clock* - Relógio de Tempo Real). A placa pode ser vista na figura 43 a seguir, sendo observado que ela possui conexão de alimentação externa de 12V e comunicação Serial/USB.

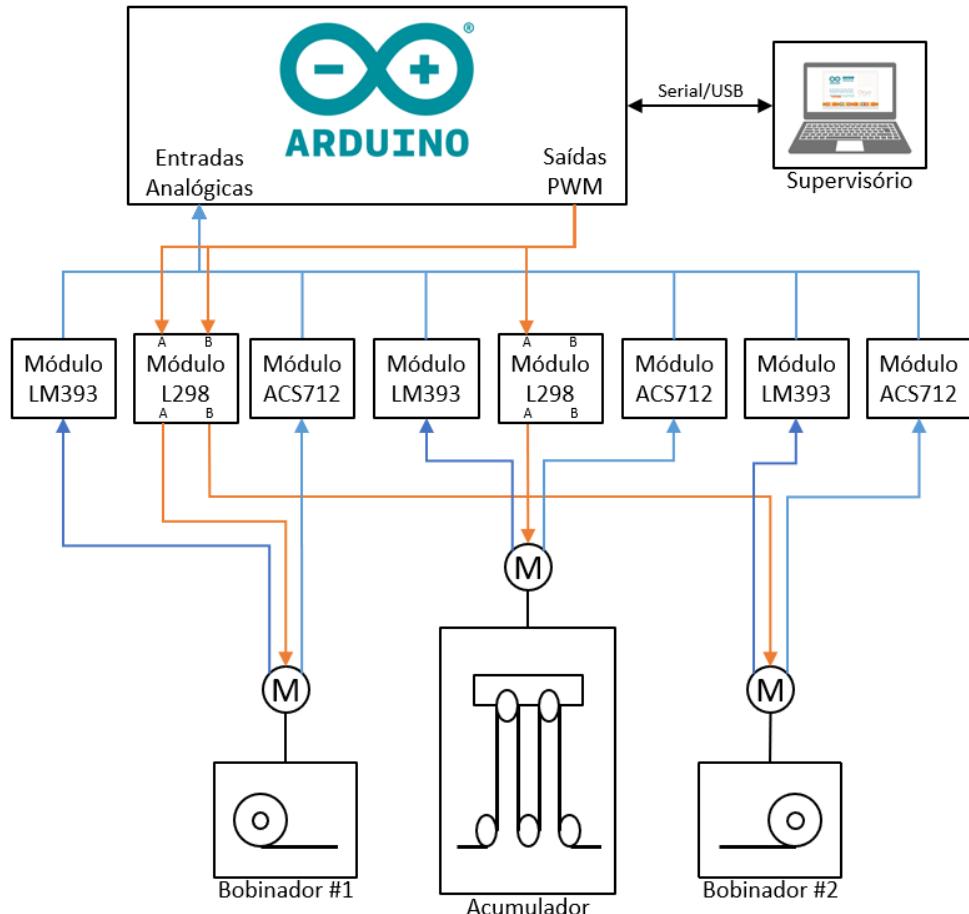
Figura 43 – Placa de programação Arduino Mega com microcontrolador ATMega 2560.



Fonte – Adaptado de Arduino (2019).

Devido a alta densidade de pontos da placa, torna-se fácil a interligação de todos os sensores e desenvolvimento dos controles planejados que serão melhor exemplificados na seção seguinte. Na figura abaixo é representado simplificadamente a topologia do hardware empregado e a comunicação Serial/USB usada para enviar os comandos via supervisório para a planta, alterando as velocidades dos bobinadores, *setpoint* de tensão do acumulador e a alteração dos parâmetros da planta para possíveis ajustes:

Figura 44 – Topologia de hardware empregada para o desenvolvimento do sistema.



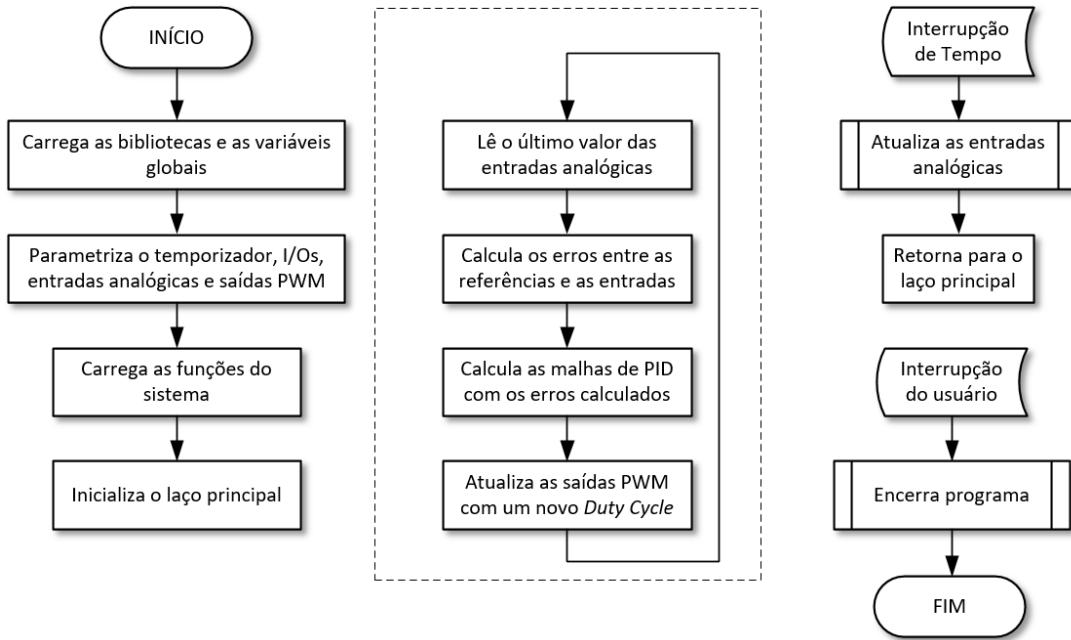
Fonte – Elaborado pelo Autor.

3.3.2 Software

Devido a expansão do universo de projetos caseiros com plataformas *OpenSource*, a comunidade do Arduino é extremamente ativa e possui uma grande gama de funções e blocos de códigos prontos disponíveis na rede para serem usados e adaptados conforme a necessidade do programador. Uma outra vantagem do seu uso, deve-se a sua interface IDE (*Integrated Development Environment* - Ambiente de Desenvolvimento Integrado) muito amigável e baseada em linguagem C com uma biblioteca própria que facilita a parametrização do hardware sem necessidade de profundo conhecimento de programação de microcontroladores. Por sua vez, isto também opera como uma desvantagem já que o uso destas bibliotecas aumenta o uso de processamento do dispositivo e assim prejudica a otimização para sistemas mais refinados que buscam trabalhar no limite da capacidade.

O objetivo do software empregado no sistema é fazer periodicamente a leitura dos sensores e atualizar as entradas analógicas com uma interrupção de tempo, calcular o novo erro do sistema de controle e recalcular a malha de controle PID e atualizar as saídas PWM com um novo valor de *Duty Cycle*.

Figura 45 – Fluxo macro do software de controle.

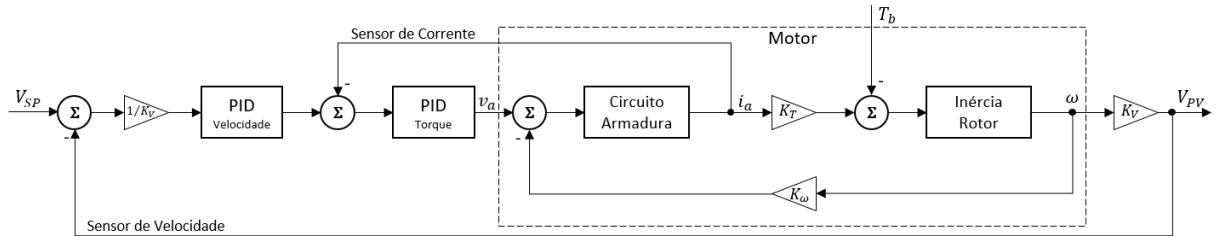


Fonte – Elaborado pelo Autor.

Os bobinadores operarão em uma malha em cascata de torque e velocidade, procurando manter uma velocidade constante e um torque variável conforme o material é desbobinado ou bobinado no sistema. Como visto na seção 3.1.2, a medida que o material é desenrolado do bobinador #1, tanto o raio como o momento de inércia do sistema diminuem, assim, procurando manter uma tensão constante sobre o material, torna-se necessário reduzir o torque de saída proporcionalmente. Em contrapartida, no bobinador #2 este deve aumentar o torque, mantendo a velocidade, pois o raio e o momento de inércia devem aumentar. Com a medição de velocidade e conhecendo a densidade de massa e espessura do material, disponíveis na tabela 1, é possível estimar os novos valores de raio e momento de inércia e, assim, recalcular o torque necessário para se manter uma força constante. Para o acumulador, existe a vantagem de que a inércia do sistema é sempre constante, não havendo necessidade de se preocupar com parâmetros variáveis no controle do sistema. A malha deste sistema deve manter o torque constante no motor e verificar a posição onde o carro se encontra, gerando alarmes para os limites mecânicos superior e inferior, evitando avarias à planta. Conforme graficamente exemplificado na figura 45, e comentado no parágrafo anterior, o programa deverá ficar constantemente corrigindo a saída de controle de acordo com as mudanças lidas, sendo que está dividido em 3 malhas de controle, uma para cada equipamento.

Os bobinadores possuem a malha da figura 46, onde V_{SP} é a referência de velocidade linear do bobinador, V_{PV} é a velocidade linear efetiva do bobinador, K_V é o fator de conversão de velocidade angular para linear e T_b é o torque da carga montada no eixo do motor.

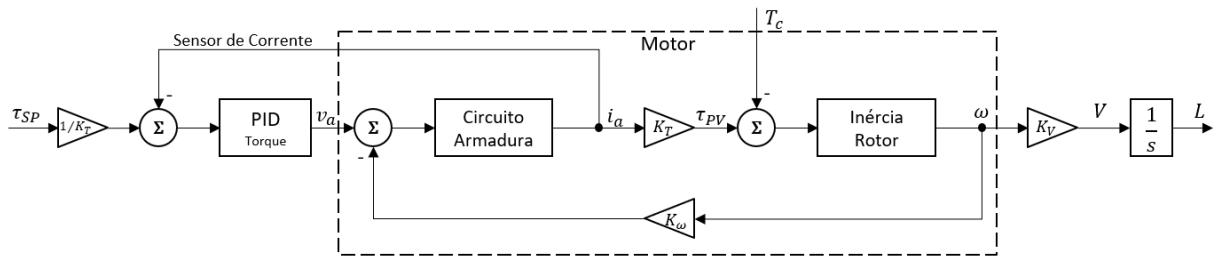
Figura 46 – Diagrama de blocos da malha de controle dos bobinadores.



Fonte – Elaborado pelo Autor.

Já o acumulador possui uma malha similar, vista na figura 47, onde τ_{SP} é a referência de torque no eixo do sistema de transmissão, τ_{PV} é o torque efetivo visto no sistema de transmissão, T_c é o torque do carro vertical e da carga e L é a posição do carro.

Figura 47 – Diagrama de blocos da malha de controle do acumulador.



Fonte – Elaborado pelo Autor.

O sistema supervisório é desenvolvido em linguagem C# no ambiente do VisualStudio® e servirá para alterar os valores de referência do sistema, como torque, velocidade e os ganhos K_p , K_i e K_d das malhas de controle para eventuais ajustes manuais, assim como visualização das leituras das entradas analógicas e saídas da planta. Através do supervisório também será possível carregar diferentes tipos de processo, alternando entre operação contínua, acúmulo e desacúmulo do acumulador, ativar o sistema de auto-sintonia, inserir os valores iniciais de diâmetro nas bobinas, iniciar e desligar o sistema.

O método de sintonia escolhido para encontrar os parâmetros da planta e parametrizar o controlador PID é o método do relé com histerese já comentado neste trabalho. Desta forma, colocando o carro móvel e os bobinadores a oscilarem sem carga e lendo a frequência e amplitude da oscilação, pode-se obter os ganhos do controlador utilizando a equação 17 e o quadro 2, assim tendo um ponto de partida para ajustar e otimizar o sistema com outras formas de controle mais robustas e refinadas.

4 SIMULAÇÃO DO MODELO EM TEMPO CONTÍNUO

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

4.1 Identificação dos Parâmetros do Motor

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

4.2 Modelagem do Sistema em Ambiente Simulink

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

4.3 Comportamento com Controle Proporcional

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

4.4 Comportamento com Controle Proporcional-Integral

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

4.5 Comportamento com Controle Proporcional-Integral-Derivativo

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

4.6 Comparação entre os Controladores

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy

eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

5 IMPLEMENTAÇÃO DO CONTROLE EM TEMPO DISCRETO

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

5.1 Organização e Estrutura do Software

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

5.1.1 Software Embarcado

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

5.1.2 Software Supervisório

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

5.2 Comportamento com Controle Proporcional

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

5.3 Comportamento com Controle Proporcional-Integral

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

5.4 Comportamento com Controle Proporcional-Integral-Derivativo

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy

eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

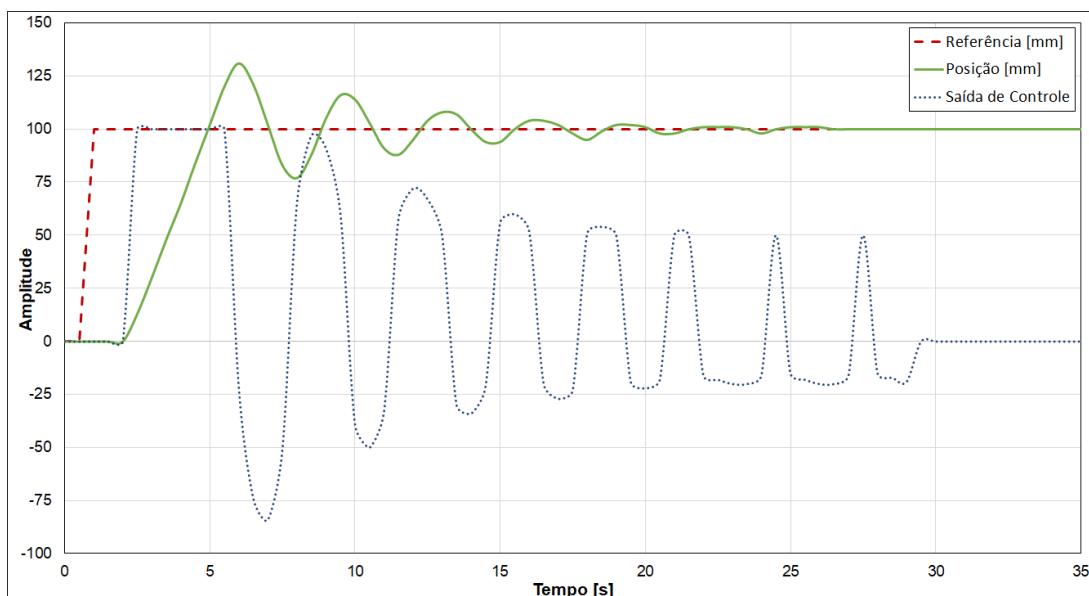
5.5 Comparação entre os Controladores

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

6 RESULTADOS

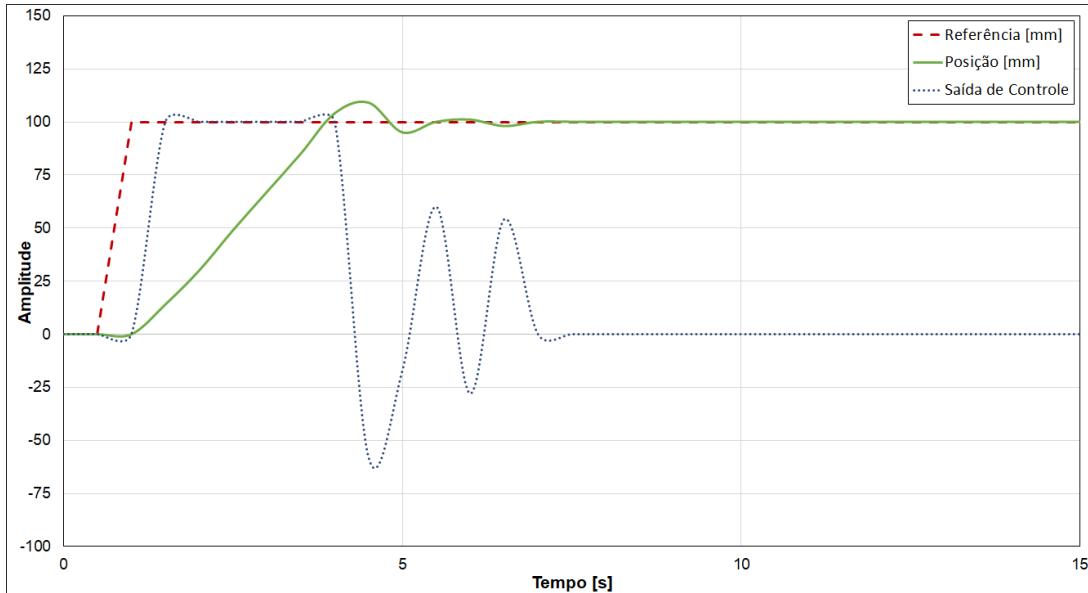
Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

Figura 48 – Resposta ao degrau do acumulador com $K_p = 2$, $K_i = 11,5$ e $K_d = 0$.



Fonte – Elaborado pelo autor.

Figura 49 – Resposta ao degrau do acumulador com $K_p = 10$, $K_i = 55$ e $K_d = 0$.



Fonte – Elaborado pelo autor.

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

6.1 Análise dos Resultados

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetuer id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

7 CONCLUSÃO

Nulla malesuada porttitor diam. Donec felis erat, congue non, volutpat at, tincidunt tristique, libero. Vivamus viverra fermentum felis. Donec nonummy pellentesque ante. Phasellus adipiscing semper elit. Proin fermentum massa ac quam. Sed diam turpis, molestie vitae, placerat a, molestie nec, leo. Maecenas lacinia. Nam ipsum ligula, eleifend at, accumsan nec, suscipit a, ipsum. Morbi blandit ligula feugiat magna. Nunc eleifend consequat lorem. Sed lacinia nulla vitae enim. Pellentesque tincidunt purus vel magna. Integer non enim. Praesent euismod nunc eu purus. Donec bibendum quam in tellus. Nullam cursus pulvinar lectus. Donec et mi. Nam vulputate metus eu enim. Vestibulum pellentesque felis eu massa.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALU-CEK. *Catálogo: Perfil de Alumínio*. Brasil, 2018. v. 1. Citado na página 40.
- ANG, K. H.; CHONG, G.; LI, Y. PID control system analysis, design, and technology. *IEEE Transactions on Control Systems Technology*, v. 13, n. 4, p. 559–576, 2005. ISSN 10636536. Citado na página 31.
- ARDUINO. *Mega 2560*. 2019. Arduino Mega 2560 Rev3. Disponível em: <<https://store.arduino.cc/usa/mega-2560-r3>>. Acesso em: 11 Jun 2019. Citado na página 63.
- ÅSTRÖM, K. J.; HÄGGLUND, T. *PID Controllers: Theory, Design and Tuning*. 2. ed. [S.l.]: ISA: Instrument Society of America, 1995. ISBN 1556175167. Citado 3 vezes nas páginas 27, 36 e 37.
- ÅSTRÖM, K. J.; MURRAY, R. M. *Feedback Systems: An Introduction for Scientists and Engineers*. 2.11b. ed. [S.l.]: Princeton University Press, 2008. 426–426 p. ISSN 0033-5770. ISBN 9780691135762. Citado na página 27.
- Baú da Eletrônica. *Driver Motor ponte-H - L298N*. 2019. Driver Motores. Disponível em: <<http://www.baudaeletronica.com.br/driver-motor-ponte-h-l298n.html>>. Acesso em: 11 Jun 2019. Citado na página 59.
- Baú da Eletrônica. *Sensor de corrente ACS712 -5A a +5A*. 2019. Módulos. Disponível em: <<http://www.baudaeletronica.com.br/sensor-de-corrente-acs712-5a-a-5a.html>>. Acesso em: 05 Abr 2019. Citado na página 61.
- Baú da Eletrônica. *Sensor de Velocidade Encoder*. 2019. Módulos. Disponível em: <<http://www.baudaeletronica.com.br/sensor-de-velocidade-encoder.html>>. Acesso em: 05 Abr 2019. Citado na página 62.
- BRITISH STANDARD EUROPEAN NORM. *BS EN 12301:2000+A1:2008: Plastics and rubber machines. calenders. safety requirements*. United Kingdom, 2000. Citado na página 19.
- COOPER, D. *The P-Only Algorithm*. 2015. Control Guru - Practical Process Control. Disponível em: <<https://controlguru.com/the-p-only-control-algorithm/>>. Acesso em: 04 abr 2019. Citado 2 vezes nas páginas 29 e 30.
- DWIVEDI, A.; TIWARI, A. N. A Review : Speed Control of Brushless DC Motor A Review : Speed Control of Brushless DC Motor. n. December, 2017. Citado na página 61.
- FAGUNDES, J. Propriedades mecânicas papel higiênico. [mensagem pessoal]. 2019. Disponível em: <jonas.fagundes@mili.com.br>. Acesso em: 11 Jun 2019. Citado na página 54.
- FIA. *Indústria 4.0: o que é, consequências, impactos positivos e negativos [Guia Completo]*. 2018. FIA - Fundação Instituto de Administração. Disponível em: <<https://fia.com.br/blog/industria-4-0/>>. Acesso em: 20 mai 2019. Citado na página 14.
- GENT, A. N. Rubber: Chemical compound. *Encyclopædia Britannica*, Encyclopædia Britannica, inc., v. 1, n. 1, p. 1–8, 2016. Disponível em: <<https://www.britannica.com/science/rubber-chemical-compound>>. Acesso em: 08 Jun 2019. Citado na página 17.

- GOMES, M. M. *Negro de Carbono*. RubberPedia - Portal da Indústria da Borracha. Disponível em: <<http://www.rubberpedia.com/negro-carbono.php>>. Acesso em: 13 abr 2019. Citado na página 17.
- GROOVER, M. P. *Fundamentals of Modern Manufacturing*. 4. ed. [S.l.]: Bookman, 2012. ISSN 1098-6596. ISBN 978-0470-467002. Citado 5 vezes nas páginas 14, 17, 18, 19 e 20.
- HUGHES, A. *Electric Motors and Drives: Fundamentals, Types and Applications*. 3. ed. Great Britain: Elsevier, 2006. 431 p. ISBN 978-0-7506-4718-2. Citado na página 57.
- IMC. *How To Size and Select Load Cells for Web Process Productivity Introduction the Handbook*. [S.l.]: Cleveland Motion Controls. Citado na página 21.
- JOSHI, B.; SHRESTHA, R.; CHAUDHARY, R. Modeling , Simulation and Implementation of Brushed DC Motor Speed Control Using Optical Incremental Encoder Feedback DC Motor Model Simulink Modeling , Simulation and Parameter estimation. *Proceeding of IOE Graduate Conference*, n. October 2014, p. 497–505, 2014. Citado na página 62.
- KOÇ, H. et al. Modeling and Control of an Industrial Accumulator in a Web Transport System. *European Control Conference (ECC)*, n. September, 1999. Citado 2 vezes nas páginas 24 e 25.
- KOÇ, H. et al. Modeling and Robust Control of Winding Systems for Elastic Webs. *IEEE Transactions on Control Systems Technology*, v. 10, n. 2, p. 197–208, 2002. ISSN 10636536. Citado na página 23.
- KUHM, D.; KNITTEL, D. New design of robust industrial accumulators for elastic webs. *Elsevier*, n. January, 2011. Citado 2 vezes nas páginas 24 e 26.
- KUHM, D.; KNITTEL, D. New mathematical modelling and simulation of an industrial accumulator for elastic webs. *Elsevier*, n. November, 2012. Citado na página 25.
- KUHM, D.; KNITTEL, D.; BUENO, M. A. Robust control strategies for an electric motor driven accumulator with elastic webs. *ISA Transactions*, Elsevier, v. 51, n. 6, p. 732–742, 2012. ISSN 00190578. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1016/j.isatra.2012.05.004>>. Citado 3 vezes nas páginas 23, 25 e 26.
- LEONHARD, W. *Control of electrical drives*. 3. ed. Berlin: Springer, 2001. 473 p. ISSN 00051098. ISBN 3540418202. Citado na página 50.
- LEVINE, W. S. *The Control Handbook - Control Theory Fundamentals*. 2. ed. [S.l.]: CRC Press, 2011. ISBN 978-1-4200-7363-8. Citado 3 vezes nas páginas 28, 29 e 30.
- MARK, J. E. *The Science and Technology of Rubber*. 4. ed. [S.l.]: Elsevier Inc., 2013. ISBN 9780123945846. Citado na página 14.
- MARTO, G. B. T. *Hevea brasiliensis (Seringueira)*. 2007. IPEF - Instituto de Pesquisas e Estudos Florestais. Disponível em: <<https://www.ipef.br/identificacao/hevea.brasiliensis.asp>>. Acesso em: 27 mar 2019. Citado na página 17.
- Neoyama. *SÉRIE AK555*. 2019. Neomotion. Disponível em: <<https://neomotion.com.br/wp-content/uploads/2019/03/MMDC-R3-Sem-Red.pdf>>. Acesso em: 05 Abr 2019. Citado 2 vezes nas páginas 55 e 56.

- NISE, N. S. *Engenharia de Sistemas de Controle*. 6. ed. [S.l.]: LTC, 2012. ISBN 9788521621355. Citado 2 vezes nas páginas 27 e 53.
- OGATA, K. *Engenharia de Controle Moderno*. 5. ed. [S.l.]: Pearson, 2011. ISBN 9788576058106. Citado 6 vezes nas páginas 28, 31, 32, 34, 35 e 51.
- PAGILLA, P. R. *et al.* Dynamics and control of accumulators in continuous strip processing lines. *IEEE Transactions on Industry Applications*, v. 37, n. 3, p. 934–940, 2001. ISSN 00939994. Citado na página 23.
- PAGILLA, P. R.; SINGH, I.; DWIVEDULA, R. V. A Study on Control of Accumulators in Web Processing Lines. *Journal of Dynamic Systems, Measurement, and Control*, v. 126, n. 3, p. 453, 2004. ISSN 00220434. Citado na página 22.
- PAZ, R. A. The Design of the PID Controller. *Klipsch School of Electrical and Computer Engineering*, n. 1, p. 1–3, 2001. Citado na página 29.
- RIZZO, J. *Saiba o que é a Indústria 4.0 e descubra as oportunidades que ela gera*. 2018. Sebrae Nacional. Disponível em: <<http://www.sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/artigos/saiba-o-que-e-a-industria-40-e-descubra-as-oportunidades-que-ela-gera,11e01bc9c86f8510VgnVCM1000004c00210aRCRD>>. Acesso em: 20 mai 2019. Citado na página 14.
- ROCHA, E. C.; LOVISON, V. M. H.; PIEROZAN, N. J. *Tecnologia de Transformação dos Elastômeros*. 2. ed. São Leopoldo: Centro Tecnológico de Polímeros, 2003. Citado 2 vezes nas páginas 17 e 19.
- ROHM Semiconductor. *Controlling DC Brush Motors with H-bridge Driver ICs*. United States, 2009. Citado na página 59.
- SIEMENS AG. *SIMOTION Web-Accumulator*. Germany, 2016. Citado 2 vezes nas páginas 22 e 23.
- SKF. 608. 2019. Rolamentos rígidos de esferas. Disponível em: <<https://www.skf.com.br/products/bearings-units-housings/ball-bearings/deep-groove-ball-bearings/deep-groove-ball-bearings/index.html?designation=608>>. Acesso em: 01 abr 2019. Citado na página 41.
- Yu, C.-C. *Autotuning of PID Controllers: A Relay Feedback Approach*. 2. ed. [S.l.: s.n.], 2006. ISBN 9781846280368. Citado 3 vezes nas páginas 33, 34 e 36.
- ÖZER, T.; KIVRAK, S.; YÜKSEL, O. H Bridge DC Motor Driver Design and Implementation with Using dsPIC30f4011. *IJERSET: International Journal of Innovative Research in Science, Engineering and Technology*, n. 5, 2017. ISSN 2319-8753. Citado 3 vezes nas páginas 57, 58 e 59.