

«««< HEAD =====
»»»> Christian

Praktikumsarbeit zum Praktikum Regelungstechnik

Christian Küllmer, Jonas Kallweidt, Leon Blum

August 15, 2019, Kassel

Inhaltsverzeichnis

1	Rechnerteil Aufgaben aus Kapitel 9.3 des Praktikumsskripts	6
1.1	Aufgabe 9.3.a Simulink-Modell erstellen	6
1.2	Wichtiger Hinweis:	6
1.3	Aufgabe 9.3.b Simulation ohne Eingangssignal mit Startwert	7
1.4	Aufgabe 9.3.c Simulation mit Eingangssignal ohne Startwert	8
1.5	Aufgabe 9.3.d Simulation mit Eingangssignal mit Startwert	8
1.6	Aufgabe 9.3.e Überprüfung der These zur Positionsbeibehaltung	9
1.7	Aufgabe 9.3.f Linearisierung des Modells	10
1.8	Aufgabe 9.3.g Reglerentwurf zur Stabilisierung	10
1.9	Aufgabe 9.3.h	12
2	Versuch Antrieb	12
2.1	a)	12
2.2	c)	13
2.3	d)	13
2.4	e)	13
2.5	f)	13
2.6	g)	13
2.7	Verbesserte Positionsregelung	14
2.7.1	Berechnen der Kaskadenregelung und der Führungsübertragungsfunktion	14
2.7.2	Bestimmen der Verstärkung des P-Reglers	15
2.7.3	Simulieren des Regler und Überprüfung auf die Vorgaben	16
2.7.4	Implementation und versuch an der Maschine im Praktikum	16
3	Versuch Schwebekörper	18
3.1	Einstieg in den Praktikumsversuch	18
3.2	Mathematisches Modell erstellen	18
3.3	Regelungsziele definieren	19
3.4	Entwurf eines einfachen Reglers	19
3.5	Test des einfachen Reglers am System	20
4	Versuch Kran	21
4.1	Regelung der Wagenposition y_w	21
4.1.1	Arbeitsposition einnehmen	21
4.1.2	Messung der Haftreibung	21
4.1.3	Einfacher Proportionalregler	21
4.1.4	Maximale Auslenkung innerhalb der Sättigung	22
4.1.5	Implementierung des Reglers mit verschiedenen Parametern	22
4.2	ZusätzlicheRregelung des Winkels α	23
4.3	Digitale PD-Regelung von y_w und α	25
4.3.1	Einfluss der Abtastzeit	25
4.3.2	Warum macht eine Erweiterung um einen PD-Regler Sinn?	27

4.3.3	Test des PD-Regler im Realen System	27
4.3.4	Filterung über ein PT-1 Glied	28
4.4	Regelung mit zusätzlicher Stellgrößenbeschränkung	28
4.4.1	Kann Stellgrößenbeschränkung für eine Regelverbesserung sorgen?	28
4.5	Testen dieser theoretische Stellgrößenbeschränkung im realen Versuchsaufbau	29
4.6	Regelung der x- und y- Achse	29

List of Figures

1	In Simulink gebautes Modell des Systems des Roboterarms	6
2	Darstellung des Winkels für eine anfängliche Auslenkung von 40 Grad.	7
3	Darstellung des Winkels für eine anfängliche Auslenkung von 40 Grad.	8
4	Darstellung des Winkels für eine anfängliche Auslenkung von 40 Grad.	9
5	Darstellung des Winkelgraphen bei einem gegebenen Drehmoment	10
6	Wurzelortskurve des Systems G_s	11
7	Anzeige des Ausgangswertes	11
8	Wurzelortskurve des Systems G_s mit der Anpassung zweier Nullstellen	12
9	Simulation der berechneten Regelgrößen und der Berechneten K-Werte bei der Führungsgröße 90°	16
10	Realer Messwert des Systems bei einer geregelten Drehung um 90°	17
11	Anzeige des Ausgangswertes	19
12	Simulink Modell mit aufgetrennter Rückkopplung	23
13	Verlauf des Experimentes mit einer Abtastzeit von 200ms	26
14	Verlauf des Experimentes mit einer Abtastzeit von 1ms	26
15	Aufbau der PD-Regelung im realen System	27
16	Aufbau der PD-Regelung im realen System	27
17	Aufbau der PD-Regelung im realen System ergänzt mit einer PT1- Strecke zur Filterung der Kleinstabweichungen	28
18	Regelungsdarstellung mit der Stellgrößenbeschränkung und einem PD- Regler	29

1.3 Aufgabe 9.3.b Simulation ohne Eingangssignal mit Startwert

Das System wird gemäß den Vorgaben simuliert und die Zustandsgrößen werden über einen Zeitverlauf dargestellt. Dabei entstehen das folgende Diagramm:

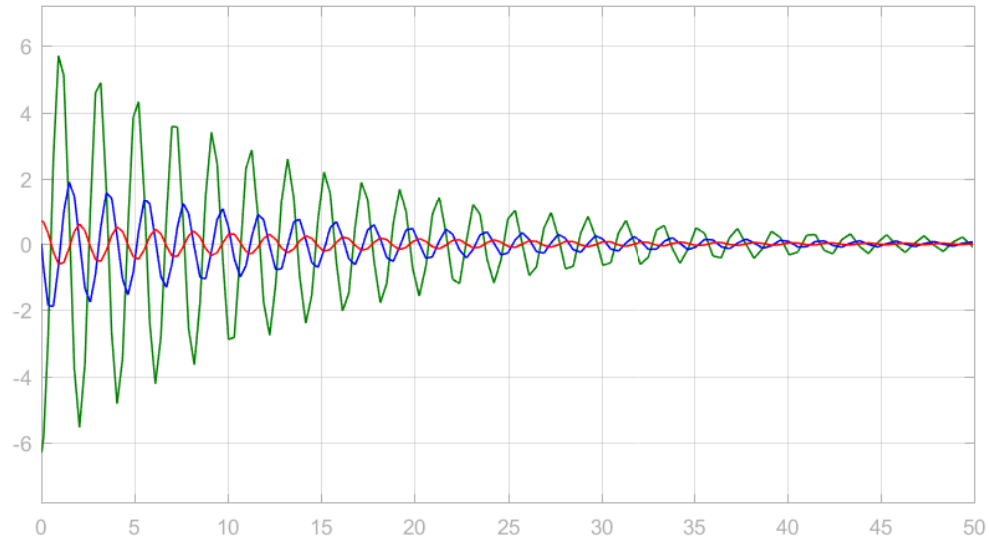


Figure 2: Darstellung des Winkels für eine anfängliche Auslenkung von 40 Grad.

Aus dem obenstehenden Diagramm geht hervor, dass das System ein stabiles System darstellt, solange keine Stellgröße eingeprägt wird. Für gewöhnlich kann das System eine Ruhelage bei 0° annehmen, wenn vorher keine Auslenkung vorgenommen wurde. Hier geht die Auslenkung auf keinen stationären Endwert, da die Exponentialfunktion zur Beschreibung der Dämpfung niemals null wird. In einem realen System wird hier aber wahrscheinlich ein Stillstand nach beliebig langer Wartezeit eintreten, wenn der Roboterarm die Haftreibung nicht mehr Überwinden kann und die Bewegung im Aperiodischen Grenzfall endet.

1.4 Aufgabe 9.3.c Simulation mit Eingangssignal ohne Startwert

Es soll eine Simulation mit den folgenden Vorgaben durchgeführt werden:

$$\varphi(0) = 0 \quad (1)$$

$$\dot{\varphi}(0) = 0 \quad (2)$$

$$u(t) = \begin{cases} 0 & \text{für } t < 1 \\ 0.17 & \text{für } t \geq 1 \end{cases} \quad (3)$$

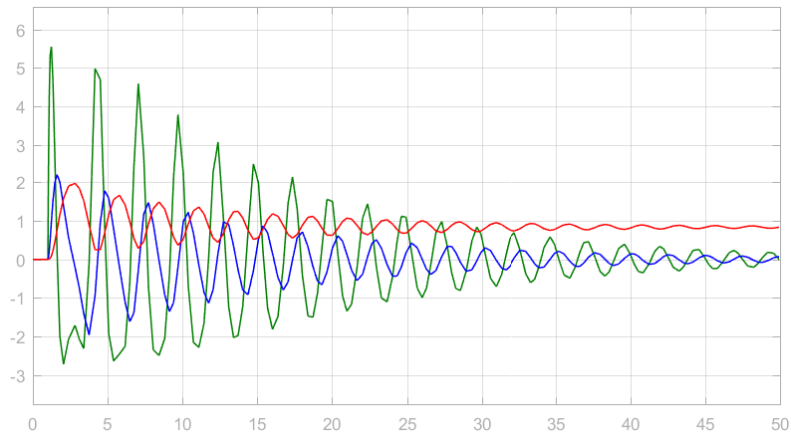


Figure 3: Darstellung des Winkels für eine anfängliche Auslenkung von 40 Grad.

Das System befindet sich zunächst in Ruhelage zum Zeitpunkt $t = 1$ wird ein Drehmoment vom Motor aufgebaut, das den Roboterarm nach Durchlaufen eines Einschwingvorgangs um die neue Ruhelage in eben diese auslenkt. Diese neue Ruhelage hängt von dem Eingangsdrehmoment ab. Der Einschwingvorgang weist dabei ein ähnliches Verhalten wie der Einschwingvorgang von Aufgabe 9.3.b auf.

1.5 Aufgabe 9.3.d Simulation mit Eingangssignal mit Startwert

gegeben sei:

$$\varphi(0) = 0 \quad (4)$$

$$\dot{\varphi}(0) = 0 \quad (5)$$

$$u(t) = \begin{cases} 0 & \text{für } t < 1 \\ 0.18 & \text{für } t \geq 1 \end{cases} \quad (6)$$

Teil/Aufgabe9c.png

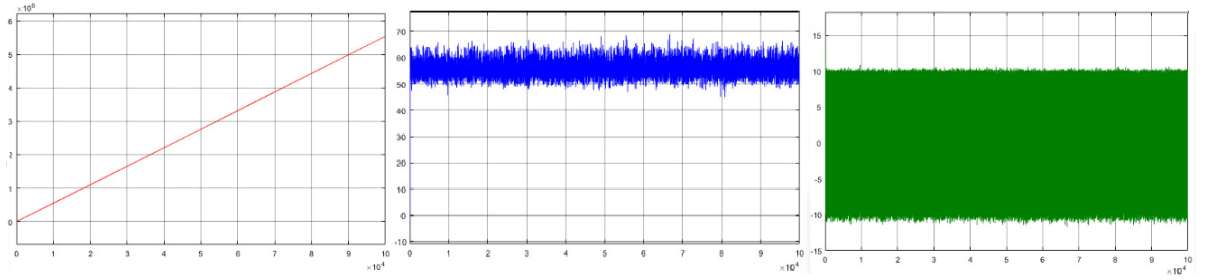


Figure 4: Darstellung des Winkels für eine anfängliche Auslenkung von 40 Grad.

Anders als im Versuch 9.3.c befindet sich der Roboterarm nun zum Zeitpunkt $t = 0$ nicht mehr in der Ruhelage bei einem Winkel von 0° , sondern in einem Winkel von 40° . Dies hat zur Folge, dass der Arm zunächst in der Zeit bis $t = 1$ sowie in der darauffolgenden Sättigungszeit des PT1-Gliedes das den Motor beschreibt, zurückschwingen kann. Sobald das Drehmoment des Motors aufgebaut ist legt der Roboterarm an Geschwindigkeit zu und überschreitet dabei sogar die kritische 180° Marke, ab der der Arm nicht mehr zurückschwingt, sondern einen Überschlag vollführt und weiter an Geschwindigkeit gewinnt. Da es sich bei dem betrachteten Roboterarm um ein gedämpftes Modell handelt, geht die Geschwindigkeit in eine Sättigung über, bis diese um einen konstanten Wert fluktuiert.

1.6 Aufgabe 9.3.e Überprüfung der These zur Positionsbeibehaltung

Um zu überprüfen, ob der Motor den Arm bei einem Winkel von 40° halten kann, wird dies in Mathlab mit folgendem Eingangssignal geprüft:

$$u_0 = \frac{m * g * l * \sin(\varphi(0))}{300} = 0,1471 \quad (7)$$

Dies entspricht einem Drehmoment von $44,1402 \text{ Nm}$. Dieses Drehmoment wird im Modell als konstante Eingangsgröße angegeben. Der resultierende Winkel wird dann in Grad angegeben und sollte entsprechend der Erwartung einen Winkel von 40° entsprechen.

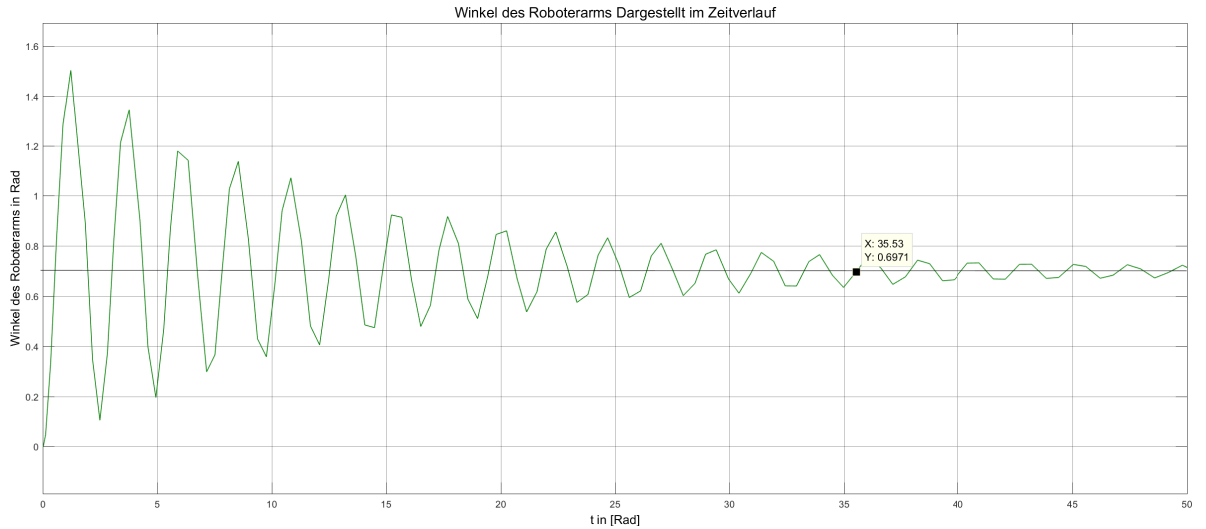


Figure 5: Darstellung des Winkelgraphen bei einem gegebenen Drehmoment

An dem Diagramm ist zu sehen, dass es sich bei der Auslenkung durch das Drehmoment u_0 einstellt. Diese Auslenkung entspricht im Mittel einem Wert von $0,6971 \text{ Rad}$. Daraus ergibt sich eine neue Auslenkung von 40° . Damit wird die Angabe aus dem Aufgabenscript bestätigt.

1.7 Aufgabe 9.3.f Linearisierung des Modells

Bei der Linearisierung durch Softwarenutzung von Matlab ergibt sich folgendes Ergebnis für Winkel im Bogenmaß:

$$G_s = \frac{428.6}{(s^3 + 10.14 * s^2 + 8.944 * s + 75.15)} \quad (8)$$

Die Abweichung zur Musterlösung in der dritten Nachkommastelle des Zählers lässt sich dabei durch einen veränderten Rundungsalgorithmus im Programm begründen. Die Ergebnisse stimmen also überein wodurch G_s von nun an unsere Funktion der Strecke beschreibt.

1.8 Aufgabe 9.3.g Reglerentwurf zur Stabilisierung

Um einen Regler zu finden, der die Stabilitätskriterien einhält stellen wir zunächst die originale Wurzelortskurve dar.

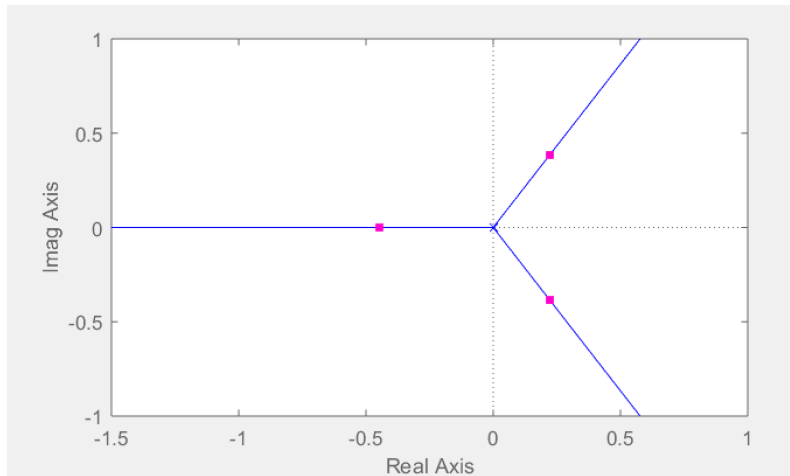


Figure 6: Wurzelortskurve des Systems G_s

In der Wurzelortskurve kann man direkt sehen, dass zwei Nullstellen in Richtung der zwei noch im positiven Bereich liegenden Polstellen einen guten Regler darstellen würden. Diese müssen dabei nicht die Polstellen kompensieren, sondern lediglich im negativen Bereich der Wurzelortskurve liegen, um Stabilität der Übertragungsfunktion zu gewährleisten. Es entsteht folgende Sprungantwort:

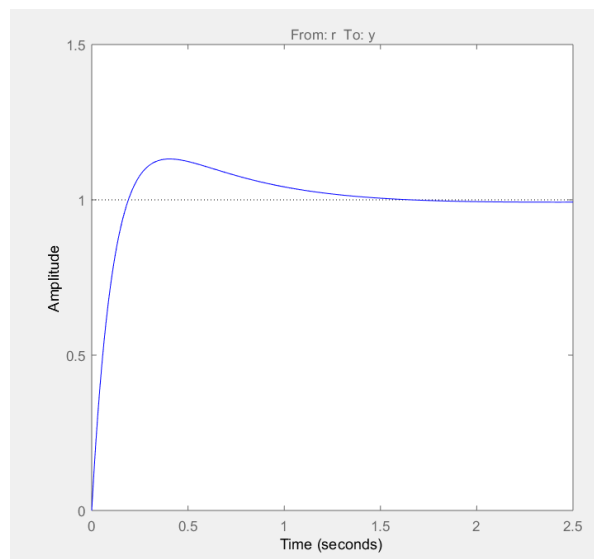


Figure 7: Anzeige des Ausgangswertes

Die sich damit realisierende Ausgabe wurde von dieser Wurzelortskurve erzeugt.

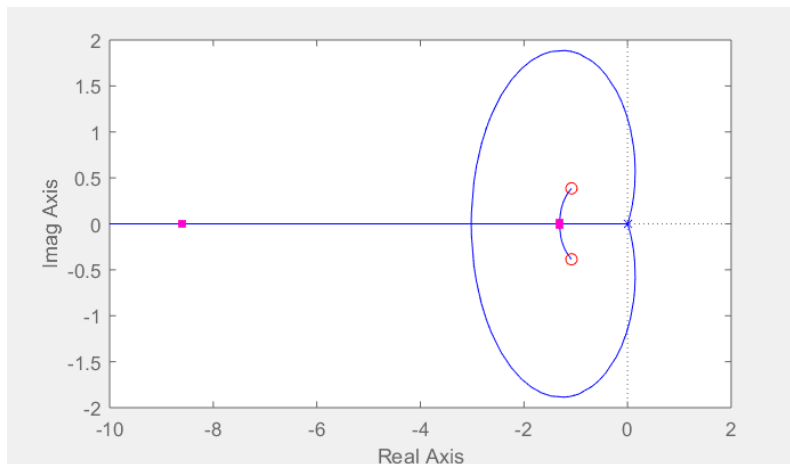


Figure 8: Wurzelortskurve des Systems G_s mit der Anpassung zweier Nullstellen

Man sieht deutlich, dass sich hier eine gewünschte Stabilisierung der Funktion ergibt. Es ist natürlich keine unbegrenzte Stabilität von dem System zu erwarten. Der K-Wert sollte dabei so gewählt werden, dass die realen Pole alle im Linken teil der Kurve liegen. Dies hat die Folge, dass sich der K-Wert in einem gewissen Rahmen einstellen lassen können muss.

1.9 Aufgabe 9.3.h

»»» > Jonas

2 Versuch Antrieb

2.1 a)

Die Sprungantwort des Systems soll ohne Filter ermittelt werden. Dabei zeigt sich jedoch dass die Sprungantwort stark um den Wert von 300 fluktuiert. Nun soll die Sprungantwort mit eingeschaltetem Filter aufgenommen werden. Daraus wurde die Übertragungsfunktion durch ein PT1 Glied angenähert. Das Überspringen wurde vernachlässigt. Die bestimmte Näherung lautet:

$$G(s)_{PT1} = \frac{1275}{1 + 9,17s} \quad (9)$$

2.2 c)

Auf Basis der angenäherten Übertragungsfunktion kann nun ein Simulink Modell erstellt werden. Auf dies kann ein Regler ausgelegt werden und am realem Versuchsaufbau getestet werden.

2.3 d)

Die Vorgabe für den Regler soll eine $t_{5\%}$ Zeit von 0,3 Sekunden sein. Mithilfe einer Faustformel kann nun der Realteil des Poles bestimmt werden. Es ergibt sich dafür ein Realteil von -10 für den Pol des Geschlossenen Regelkreises des P Reglers. Der Geschlossene Regelkreis weist folgende Form auf:

$$G(s)_{PT1-geschlossen} = \frac{1275K_p}{1275K_p + 9,17s} \quad (10)$$

2.4 e)

Der P-Regler wird nun am Simulink Modell getestet. Als Stationärer Endwert wird 1 angestrebt. Um diesen zu erreichen wird eine Vorsteuerung mit dem Verstärkungsfaktor $K_{vor} = \frac{1600}{1581,5}$ die benötigte Stellgröße liegt über 5Volt aber im realistischen Bereich, dennoch liegt diese über 0,3 Sekunden lang an, sodass hier Handlungsbedarf besteht wenn das Reale System einen Error Code ausgibt.

2.5 f)

Der P-Regler wird mit Vorsteuerung an der realen Maschine getestet. Es fällt auf das die Maschine trotz eines überschreitens der kritischen Überspannungszeit in der Simulation korrekt arbeitet. Hier sind die Modellabweichungen so groß, dass wir die kritische Spannung weniger als 0,3 Sekunden lang halten. Es lässt sich durch die nur näherungsweise zutreffende Streckenübertragungsfunktion in form eines PT1 Gliedes erklären. Das System ist nur für den einen Sollwert von 1600 Grad/sec stationär genau. Umso mehr die Sollwertgröße von 1600 Grad/sec abweicht desto Größer wird die Abweichung des Stationären Endwertes. Dies fällt erst bei weniger als 800 Grad/sec deutlich auf und ist bei 400 Grad/sec gut zu erkennen.

2.6 g)

Um Stationäre Genauigkeit für alle Sollwerte zu erreichen wird dem Regler ein I-Anteil hinzugefügt. Der PI-Regler wird über das SISO Tool ausgelegt. Aus den Anforderungen $t_{5\%}=0,4s$ und kein Überschwingen woraus sich ergibt das die Pole rein reell sein müssen ergibt sich für den schnellst möglichen Regler die Übertragungsfunktion

$$G(s)_{PI} = 0,0074 * \frac{1 - 7,1s}{s} \quad (11)$$

ferner ist keine Vorsteuerung erforderlich, da der PI-Regler ohnehin eine stationäre Genauigkeit aufweist. Statt dem PI-Regler soll nun eine Regelstruktur bestehend aus einem kaskadiertem P-Regler verwendet werden. Die Übertragungsfunktion

$$G(s)_p = \frac{90653}{91,653 + 9,17s} \quad (12)$$

Die Übertragungsfunktion des Kaskadierten Reglers

$$G(s)_{\dot{\theta}} = \frac{1}{s} = \frac{90,653}{91,653s + 9,17s^2} \quad (13)$$

Mithilfe des SISO Tools kann ein P-Regler ausgelegt werden der die $t_{5\%}$ Zeit minimiert ohne dabei überzuschwingen. Als Verstärkungsfaktor des P-Reglers wurde 2,5262 ermittelt. Die im bestimmte Kaskadenregelung soll nun in Simulink getestet werden. Als Sollwert wird dabei 90 Grad angenommen. Die dabei Benötigte Stellgröße liegt in einem realistischen Bereich und ist der Simulation nach zu Urteilen keine Gefahr für das reale System, da sie nicht länger als 0,3 Sekunden über einem Wert von 5 Volt liegt.

Der zuvor in Simulink überprüfte Regler wird in das Reale System eingebaut und als Sollwert werden 90 Grad angelegt. Der Regler im echtem System bietet im Gegensatz zur Simulation keine Stationäre Genauigkeit. Dies liegt daran, dass das Modell keine Reibung berücksichtigt. Als Sollwert werden 10000 Grad angelegt. Allerdings ist dies ohne weiteres nicht möglich da das reale System einen Error Code ausgibt. Dies liegt an mehreren Problemen. Zuerst muss das Problem der Überspannung gelöst werden. Dies kann dadurch geschehen, dass ein Sättigungsblock in den Regelkreis eingebaut wird, sodass der Motor mit Maximal 5 Volt versorgt wird. Als nächstes muss die zu große Winkelgeschwindigkeit verringert werden. Dazu wird wieder ein Sättigungsblock eingebaut, welcher die Winkelgeschwindigkeit auf Maximal 2000 Grad/sec wachen lässt. Sind diese Probleme behoben kann der Motor in diesem Versuch einwandfrei benutzt werden.

2.7 Verbesserte Positionsregelung

2.7.1 Berechnen der Kaskadenregelung und der Führungsübertragungsfunktion

Die Faustformel aus der Vorlesung schreibt folgende berechnung der Führungsübertragungsfunktion dar:

$$m = \frac{Im(\lambda)}{Re(\lambda)} \quad (14)$$

Es soll der dominante Pol unter diesem hinblick untersucht werden. Dabei wird folgendes Ergebnis erzielt:

- Berechnen der Pole der Streckenübertragungsfunktion und das prozentuale Überspringen:

$$G_w = \frac{186,0496}{(s + 13,46) * (s - 13,46)} \quad (15)$$

Daraus ergeben sich folgende Polstellen:

$$x_1 = 23.4600, \quad x_2 = -10.0000 - 13.4600i \quad (16)$$

• 2.7.2 Bestimmen der Verstärkung des P-Reglers

Bestimmen der P-Regelkoeffizienten dieser Anordnung kann folgend vorgenommen werden: Bei der Anordnung können die kaskadierten Werte der P-Regler K_P und K_I

Allgemein gilt für die Formel:

$$G_w = \frac{\frac{K_P * K_s * K_D}{T}}{s^2 + \left(\frac{K_D * K_P}{T} + \frac{1}{T}\right) * s + \frac{K_P * K_I * K_s}{T}} \quad (17)$$

$$G_w = \frac{186,0496}{(s + 13,46) * (s - 13,46)} \quad (18)$$

Aus der oben genannten Gleichung kann also gefolgert werden:

$$\frac{K_P * K_s * K_I}{T} = 186,0496 \quad (19)$$

Wir können also K_R bestimmen als:

$$K_P * K_I = K = 0,04377637647 \quad (20)$$

• 2.7.3 Simulieren des Regler und Überprüfung auf die Vorgaben

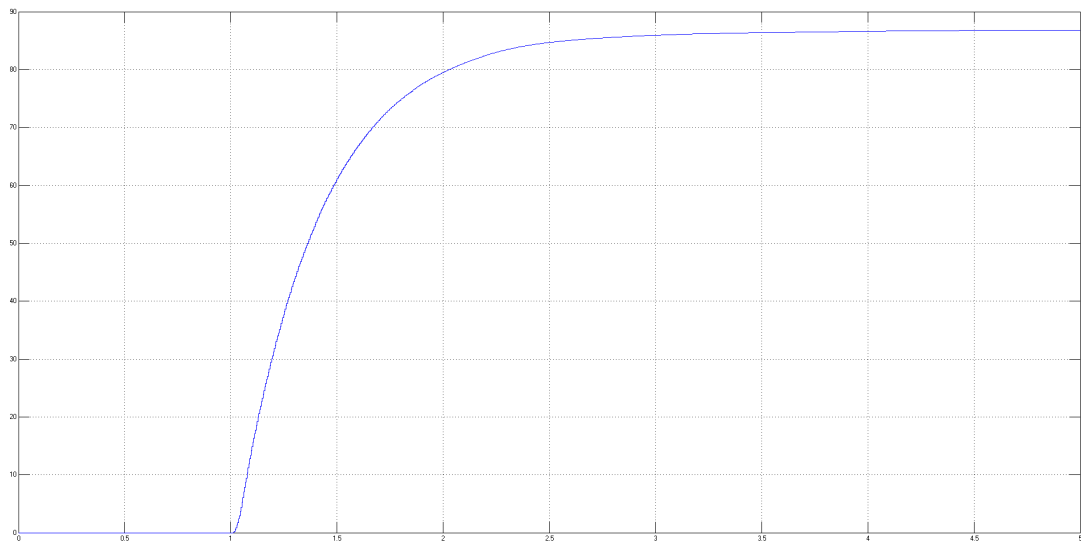


Figure 9: Simulation der berechneten Regelgrößen und der Berechneten K-Werte bei der Führungsgröße 90 °.

Anhand der Führungsgröße bleibt zu sehen, dass nun angepasst Verhalten von Δm und $t_{5\%}$. Beim Ablesen der Werte aus dem Diagramm können folgende Werte Festgehalten werden:

$$\Delta m = 0 \quad (21)$$

Dies könnte ebenfalls daraus gefolgert werden, dass es sich um ein PT-1-Glied handelt und diese in keinem Fall ein Überschwingen erzeugen.

$$t_{5\%} = 3s \quad (22)$$

Die $t_{5\%}$ Zeit liegt mit 3 Sekunden im erwarteten Rahmen.

2.7.4 Implementation und versuch an der Maschine im Praktikum

Der Test im realen System zeigt, dass das System sich real nicht, wie ein PT-1-Glied verhält. Dies ist vorallem mit den sehr hohen Reibungskoeffizienten am Versuchsaufbau zu erklären. Daraus ergibt sich folgendes Diagramm der Drehung um 90 °.

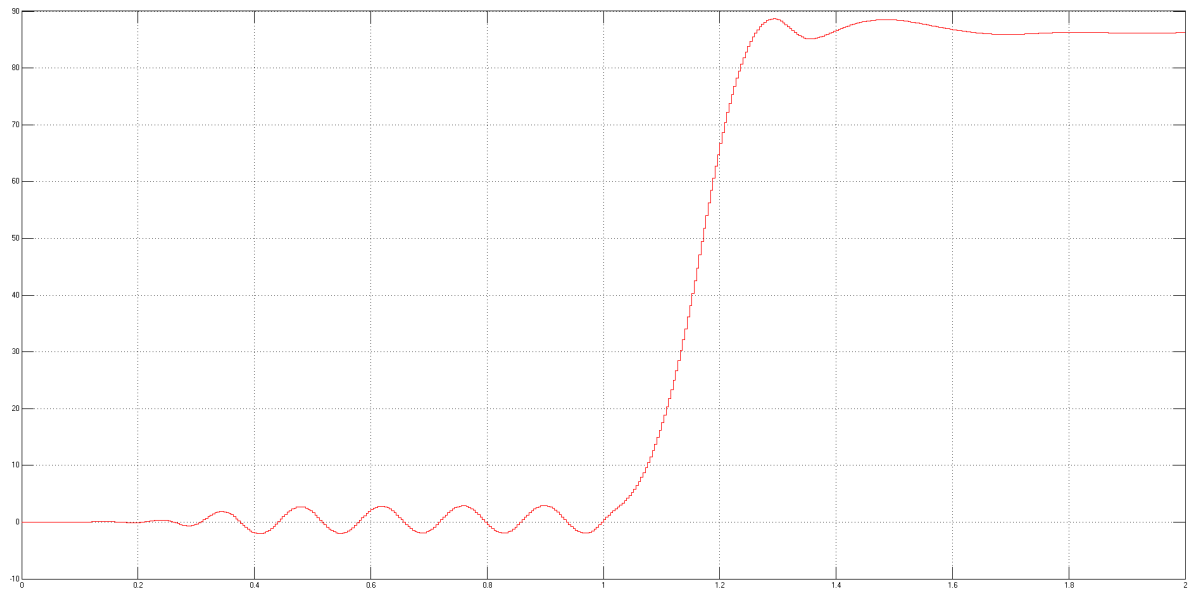


Figure 10: Realer Messwert des Systems bei einer geregelten Drehung um 90°

Man könnte im Nachgang diesen Versuch mit etwas Öl auf den Lagern wiederholen um verbesserte Ergebnisse zu erzielen, ein Überspringen ist ebenfalls nicht eingetreten allerdings hat der Verlauf des realen System nicht die erwarteten Gemeinsamkeiten mit einer PT-1-Strecke.

3 Versuch Schwebekörper

3.1 Einstieg in den Praktikumsversuch

Zu Beginn dieses Praktikumsversuchs gilt es, sich Mittels Joystick mit der Anlage vertraut zu machen. Dabei fällt schnell auf, dass die Voreinstellungen der Scope-Blöcke noch nicht sinnvoll gewählt worden sind. Um die graphische Ausgabe physikalisch sinnvoll darzustellen, müssen die Skalierung der Eingangsgröße sowie eine y-Achsenverschiebung wie folgt vorgenommen werden:

1. Die Stellgröße des Systems muss auf Grund des im Experiment verbauten Leistungsteil für den Lüfter mit dem Faktor 1,2 skaliert werden.
2. Die Regelgröße muss zunächst negiert werden, um einen positiven Ausschlag zu erzeugen. Anschließend wird der Offset eliminiert und der Maximale Ausschlag des Systems richtig skaliert, sodass sich eine Anpassung von

$$G_{(s)} = \frac{-TatsächlicheMaximaleHöhe * (Eingang - Offset)}{VorläufigeMaximaleHöhe} \quad (23)$$

$$= -18,34 * (u - 6) \quad (24)$$

ergibt.

3.2 Mathematisches Modell erstellen

Ein mathematisches Modell lässt sich dank des zur Verfügung stehenden Matlab-Skripts *grafident.m* durch Ausführen des Skriptes leicht erstellen. Das Skript gibt einen grafischen Verlauf der Sprungantwort und die wichtigsten Kenngrößen aus.

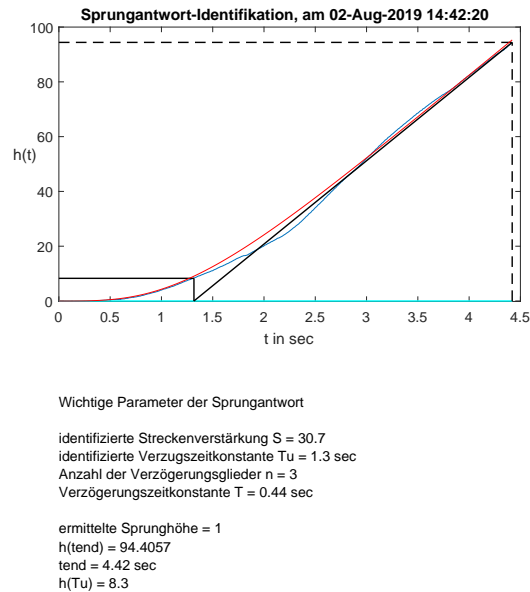


Figure 11: Anzeige des Ausgangswertes

3.3 Regelungsziele definieren

Generell sind natürlich minimale Einschwingzeit und möglichst geringes Überschwingen erwünscht. Häufig lassen sich jedoch diese beiden Parameter nicht getrennt von einander optimieren. Unser Regelziel ist an dieser Stelle eine Einschwingzeit von

$$t_{5\%} = 3 \quad (25)$$

und ein Überschwingen, dass nicht den Versuchsaufbau verletzt.

3.4 Entwurf eines einfachen Reglers

Es soll nun mithilfe des jetzigen Kenntnisstands ein möglichst einfacher Regler entworfen werden, der den Schwebekörper auf einer Wunschposition halten kann. Hier erfüllt ein P-Regler mit einer Verstärkung von $K = 0,012954$ zunächst noch die vorgegebenen Voraussetzungen.

3.5 Test des einfachen Reglers am System

Testet man nun das Modell am realen System, treten deutliche Abweichungen auf. Es benötigt wesentlich länger um die vorgegebene Höhe zu erreichen. Hat es die Wunschhöhe erreicht, kommt es vor, dass der Schwebekörper nochmal aus der Position ausbricht und anschließend neu eingeregelt werden muss. Das System scheint auf Störungen zu reagieren, wie zum Beispiel das Berühren der Röhrenwand, die im Modell nicht berücksichtigt wurden.

4 Versuch Kran

4.1 Regelung der Wagenposition y_w

4.1.1 Arbeitsposition einnehmen

Der Kran ist in die zukünftige Arbeitsposition zu bewegen, das bedeutet er soll sich auf der mittleren x_w -Position sowie auf der mittleren R-Position (Höhenposition) befinden. Diese beiden Parameter sowie die dazugehörigen Stellgrößen bleiben für den Rest des Versuchs unverändert, während in der y_w -Richtung gearbeitet wird. Dafür gibt es prinzipiell verschiedene Möglichkeiten:

1. Man kann den Kran mit Hilfe der Bedienoberfläche (Aufruf mit Hilfe des commands *cr*) „3DCrane“ ansteuern. Hier ist unter dem Begriff Tools der Button „Go To Center“ zu finden, der dafür sorgt, dass der Kran sich automatisch in die mittlere x_w - sowie R-Position begibt.
2. In der Bedienoberfläche finden sich neben diversen Commandpresets auch das Tool „Manual Setup“ mit dem man die Parameter des Krans sowohl ablesen als auch manuell einstellen kann.

4.1.2 Messung der Haftreibung

In Aufgabe 4.3.b gilt es, die Haftreibung des Kransystems zu bestimmen, da diese später eine direkte Auswirkung auf die Regelung haben wird. Dafür wird zunächst sichergestellt, dass sich der Kran in Ruhe befindet und alle Stellgrößen gleich Null sind. Nun kann die Spannung die als „Y control“ Stellgröße benötigt wird, um den die Haftreibung des Wagens zu überwinden zunächst grob geraten werden und in einem zweiten Schritt genauer bestimmt werden. Es ergibt sich experimentell eine Spannung von:

$$u_y = 0,059 \quad (26)$$

4.1.3 Einfacher Proportionalregler

In Aufgabenteil 4.3.c soll ein linearer Positionsregler herangezogen werden, der direkt proportional zur Abweichung der Position zur Wunschposition die Spannung u_y bestimmt. Nach der im Skript geforderten Vorgabe, soll die aus einer Positionsabweichung von 2cm resultierende Stellspannung u_y gerade noch so genügen, um die Haftreibung des Systems zu überwinden. (Dies bedeutet gleichzeitig, dass wir versuchen, den Wagen mind. auf 2cm genau einzuregeln.) Durch Umstellen der gegebenen Formel

$$u_y = R_y * (\bar{y}_w - y_w) \quad (27)$$

ergibt sich ein Verstärkungsfaktor von

$$Ry = 2,95 \quad (28)$$

4.1.4 Maximale Auslenkung innerhalb der Sättigung

Nun soll ermittelt werden, ab welchem Regelfehler das Stellsignal für $R_y = 5$ die Sättigung erreicht. Dies lässt sich mit der vorangestellten Formel durch Einsetzen lösen. Man erhält eine Abweichung von $20cm$, ab denen das System nicht stärker regelt.

4.1.5 Implementierung des Reglers mit verschiedenen Parametern

Im Folgenden werden drei verschiedene Implementierungen dieses Reglers betrachtet (und hinsichtlich der Positionsgenauigkeit, Geschwindigkeit und Pendeldauer begutachtet): Gegeben sind der Verstärkungsfaktor R_y und die Positionsabweichung von der Wunschposition.

$$R_y = 5\bar{y}_w - y_w = 0,2 \quad (29)$$

4.2 Zusätzliche Regelung des Winkels α

Februar 2019 durchgeführt. a) Es handelt sich um ein um die Ruhelage linearisiertes Zeitinvariantes System. Dies im LTI Block implementiert wird. Die Rückkopplungen sind ebenfalls Linear weshalb die gesamte Regler Struktur Linear ist. Das Linearisierte Modell kann in zwei Versionen in Mathlab bzw. Simulink implementiert werden: 1) Es kann über die Verschiedenen Beziehungen der einzelnen Zustandsgrößen und Eingangsgrößen ein Simulink Modell erstellt werden. 2) Die Linearisierten Gleichungen in Matrizen Form können direkt in Mathlab eingegeben werden, woraus Mathlab selbstständig ein LTI System realisiert. Beide Varianten liefern das gleiche Ergebnis. Wir benutzen den 1. Weg.

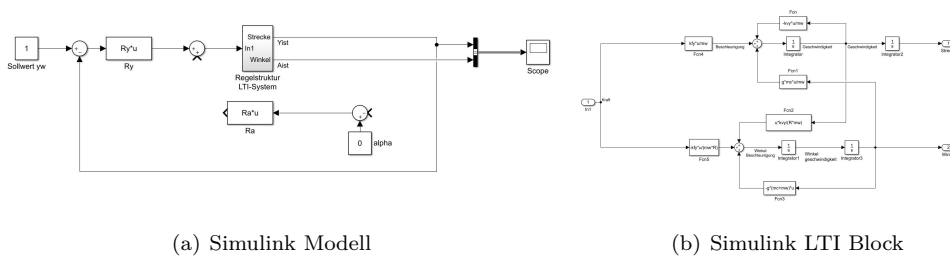


Figure 12: Simulink Modell mit aufgetrennter Rückkopplung

Aus dem Modell werden die Übertragungsfunktion und ihre Pole bestimmt.

$$G(s) = \frac{-34,18s + 0,04443}{s^3 + 48,51s^2 + 954,4} \quad (30)$$

Diese Übertragungsfunktion besitzt folgende Pole:

$$\begin{aligned} &-48,3558 \\ &-0,0939 + 4,437i \\ &-0,0939 - 4,437i \end{aligned}$$

Davon entfallen folgende Pole auf die Last:

$$\begin{aligned} &-0,0939 + 4,437i \\ &-0,0939 - 4,437i \end{aligned}$$

Und dementsprechend entfällt auf den Kran der folgende Pol:

$$-48,3558$$

Die Last ist, im Gegensatz zum Wagen, schwingungsfähig, weshalb diese Pole einen imaginären Anteil aufweisen. Die Pole des Wagens werden hingegen rein reell modelliert. Daraus ergibt sich die über die Faustformel für das Einschwingen in das 5%

Band Folgender Ausdruck

$$t_{(5\%)} = \frac{-3}{\operatorname{Re}(s_D)} = 33,3 \quad (31)$$

Als sinnvolle Einschwingzeit für das geregelte System wurde eine Einschwingzeit von 3,3 Sekunden gewählt, was einer Dekade weniger als die des unregulierten Systems beträgt. Aus dieser Überlegung ergibt sich als gewünschter Überlegung über die obige Faustformel ein Realteil des dominanten Poles der Last von -1. Über eine Bedingung für die Maximale Überschwingweite könnten nun die Imaginär Anteile bestimmt werden. (Hier nicht gegeben.)

Mithilfe des SISO Tools kann der Regler Parameter R_a über die Wurzelortskurve und die Sprungantwort bestimmt werden. $R_a = -2,6$ Das System soll nun simuliert werden für die festgelegten Parameter $R_a = 1$ $y_w = 1$ Daraus ergibt sich das folgende Ergebnis: (g+h) Der Regler soll nun am Realem System getestet werden Der Regler dämpft die Schwingung deutlich besser als das unregelte System. Es liegt aber trotzdem weit weg von der Simulation bei der wir nach 3,3 Sekunden im 5% Band liegen. Im Vergleich, dieser Zustand ist im realem System erst nach ca. 5,5 Sekunden erreicht. Dennoch liegt die Maximale Winkelauslenkung des Realem Systems unter der der Simulation. Das verlangsamte einschwingen kann durch die Sättigung des Motors erklärt werden, welcher nur bei Spannungen bis 5Volt? die Regelung des Winkes einbeziehen kann. Das führt dazu, dass die Regelung erst später beginnt zu arbeiten und damit das System langsamer wird. Die Regelung arbeitet die Erste 2,5 Sekunden nicht und diese Braucht das reale System länger um die Ruhelage zu erreichen. Das Maximale Überschwingen ist geringer, da der Motor auch die Bewegung in y Richtung nicht beliebig Schnell durchführen kann sondern auch hier gesättigt ist. Außerdem wurde im Modell keine Gleitreibung berücksichtigt.

Antrieb 5: Drehzahlregelung Die Sprungantwort des Systems soll ohne Filter ermittelt werden. Dabei zeigt sich jedoch das die Sprungantwort stark um den Wert von 300 fluktuiert.

Nun soll die Sprungantwort mit eingeschaltetem Filter aufgenommen werden. Daraus wurde die Übertragungsfunktion durch ein PT1 Glied angenähert. Das Überschwingen wurde vernachlässigt. Die bestimmte Näherung lautet:

$$G(s)_{PT1} = 1275/(1 + 9,17s) \quad (32)$$

Auf Basis der angenäherten Übertragungsfunktion kann nun ein Simulink Modell erstellt werden. Auf dies kann ein Regler ausgelegt werden und am realem Versuchsaufbau getestet werden. Die Vorgabe für den Regler soll eine $t(5\%)$ Zeit von 0,3 Sekunden sein. Mithilfe einer Faustformel kann nun der Realteil des Poles bestimmt werden. Es ergibt sich dafür ein Realteil von -10 für den Pol des Geschlossenen Regelkreises des P Reglers. Der Geschlossene Regelkreis weist folgende Form auf:

$$G(s)_{(geschl.)} = (1275K_p)/(1275K_p + 1 + 9,17s) \quad (33)$$

nun werden daraus die Pole in Abhängigkeit des Faktors K_p bestimmt. Daraus folgt das der Wert für

$$K_p = 0,0711 \quad (34)$$

betragen muss. Der P-Regler wird nun am Simulink Modell getestet. Als Stationärer Endwert wird 1 angestrebt. Um diesen Zu erreichen wird eine Vorsteuerung mit dem Verstärkungsfaktor

$$K_{vor} = \frac{1600}{1581,5} \quad (35)$$

die benötigte Stellgröße liegt über 5Volt aber im realistischen Bereich, dennoch liegt diese über 0,3 Sekunden lang an, sodass hier Handlungsbedarf besteht wenn das Reale System einen Error Code ausgibt. Der P-Regler wird mit Vorsteuerung an der realen Maschine getestet. Es fällt auf das die Maschine trotz eines überschreitens der kritischen Überspannungszeit in der Simulation korrekt arbeitet. Hier sind die Modellabweichungen so groß, dass wir die kritische Spannung weniger als 0,3 Sekunden lang halten. Es lässt sich durch die nur näherungsweise zutreffende Streckenübertragungsfunktion in form eines PT1 Gliedes erklären. Das System ist nur für den einen Sollwert von 1600 Grad/sec stationär genau. Umso mehr die Sollwertgröße von 1600 Grad/sec abweicht desto Größer wird die Abweichung des Stationären Endwertes. Dies fällt erst bei weniger als 800 Grad/sec deutlich auf und ist bei 400 Grad/sec gut zu erkennen. Um Stationäre Genauigkeit für alle Sollwerte zu erreichen wird dem Regler ein I-Anteil hinzugefügt. Der PI-Regler wird über das SISO Tool ausgelegt. Aus den Anforderungen $t(5\%)=0,4s$ und kein Überspringen woraus sich ergibt das die Pole rein reell sein müssen ergibt sich für den schnellst möglichen Regler die Übertragungsfunktion $G(s)_PI = 0,0074 * (1 - 7,1s)/s$ ferner ist keine Vorsteuerung erforderlich, da der PI-Regler ohnehin eine stationäre Genauigkeit aufweist.

4.3 Digitale PD-Regelung von y_w und α

4.3.1 Einfluss der Abtastzeit

In diesem Versuch wird der Einfluss der Abtastzeit auf das Ergebnis der Regelung genommen. Da wir die Regelfunktion des PD-Regler diskretisiert haben und danach sich das Ergebnis im k Bereich befindet, muss dieses Ergebnis dann noch in die Bildebene Z gebracht werden.

$$G(s)_R = K_P + K_D s = K_P * s + K_D * \Delta(1 + s * T_D) \quad (36)$$

$$y_k = K_P * k + \frac{K_D}{T_D} * (k - 1) \quad (37)$$

$$G(z)_R = K_P * z + \frac{K_D}{T_D * T} * \frac{z - 1}{z} \quad (38)$$

Was dabei einkalkuliert wurde, ist, dass T direkt die Abtastzeit des Reglers Berücksichtigt und daraus sich der Regelkreis beeinflussen lässt.

1. Die Abtastzeit wird auf $t =$ festgelegt.

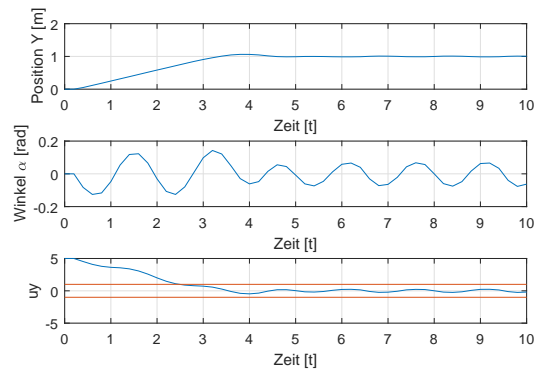


Figure 13: Verlauf des Experimentes mit einer Abtastzeit von 200ms

Beobachtung: Bei der Abtastzeit im oberen Grenzbereich schaukelt sich die eigentliche Grundbewegung auf und die Pendelbewegung wird eher verstärkt als gedämpft. Das sorgt für eine stärkere Pendelbewegung als die ungeregelte Bewegung.

2. Die Abtastzeit wird auf $t = 1 \text{ ms}$ festgelegt.

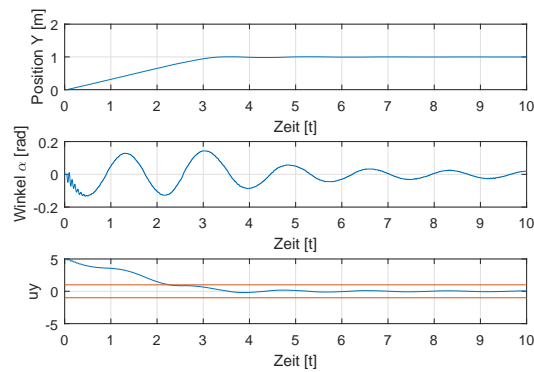


Figure 14: Verlauf des Experimentes mit einer Abtastzeit von 1ms

Beobachtung: Bei dieser kleineren Abtastzeit arbeitet der Regler so, dass das Schwingen des Seils stark vermieden wird. Es sorgt dafür, dass die Auslenkung des Seils verringert wird.

Fazit: Das Fazit, was aus diesem Versuch gezogen werden muss ist, dass die diskretisierung einer Messung und die diskretisierung eines Reglers in ausreichender Genauigkeit vorgenommen werden muss.

4.3.2 Warum macht eine Erweiterung um einen PD-Regler Sinn?

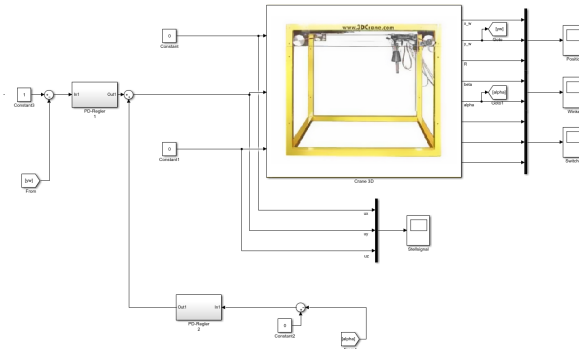


Figure 15: Aufbau der PD-Regelung im realen System

Dazu müssen wir uns die Beschreibung des Systems anschauen und mit den Zielen der Regelung vergleichen. Es soll die Abweichung des Seilwinkels möglichst gering sein und die Position des Krans möglichst exakt erreicht werden. Da ein P-Regler immer eine dauerhafte Regelabweichung mit sich bringt, so kann mit dem PD-Regler gut auf eine schnelle Änderung reagiert werden, da dieser besser auf die Veränderung einer Regelgröße reagiert. Diese Veränderung kann gut mit einem D-Regler geregelt werden um weiter einer möglichen dauerhaften Abweichung Regelungstechnik zu begegnen werden die P-Regelanteile genutzt. Dies macht den PD-Regler an dieser Stelle zum idealen Regler für den Kran.

4.3.3 Test des PD-Regler im Realen System

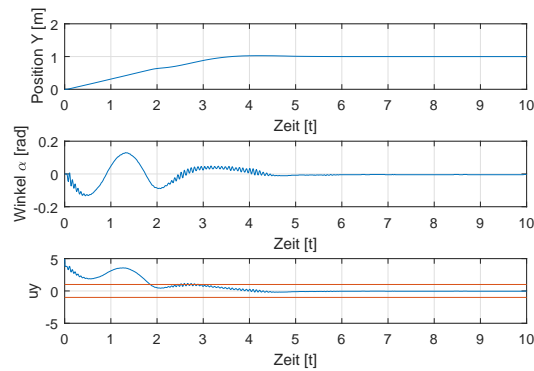


Figure 16: Aufbau der PD-Regelung im realen System

Bei diesem Versuch lässt sich beobachten, dass es in der Eingelphase, wenn die Überlagerung des P-Reglers nicht mehr in der Sättigung des Stellmotors ist, ein zittern der Kurve zu beobachten. Auch beim Versuch im realen System gibt es dieses Regelflackern.

4.3.4 Filterung über ein PT-1 Glied

Es soll zu dem Regler ein PT-1 Filter implementiert werden. Die Idee bei diesem Versuch ist es, dass das Rauschen unterdrückt wird und die Zitterbewegungen am Ende zu vermeiden und damit gleichzeitig auch die Ausregelzeit verkürzen. Wir implementieren dazu das PT-1 Glied in das gegebene Simulinkmodell des Vorversuchs. Dieses Modell wird sowohl im Winkel, wie auch in der Streckenregelung im ein PT-1 Glied erweitert.

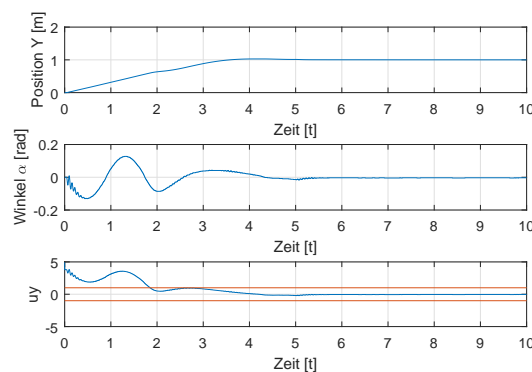


Figure 17: Aufbau der PD-Regelung im realen System ergänzt mit einer PT1-Strecke zur Filterung der Kleinstabweichungen

4.4 Regelung mit zusätzlicher Stellgrößenbeschränkung

4.4.1 Kann Stellgrößenbeschränkung für eine Regelverbesserung sorgen?

Die neue Struktur korrigiert das Problem in gewisser Weise, weil das Verhältnis von Wegstreckeänderung zu Winkel eingeschränkt werden kann. Wenn der Stellgrößenanteil, der Wegstrecke nicht mehr voll ausgestreckt werden kann, begrenzt sich die Geschwindigkeit mit der der Krankwagen bewegt werden kann. Dieser Regelgrößenanteil steht dann der Regelung des Seilwinkels zu. Zusätzlich ist eine begrenzte Beschleunigung des Kranwagens nicht mehr dazu in der Lage einen unbegrenzt großen Winkel zu produzieren. Daraus lässt sich Schlussfolgern, dass eine Stellgrößenbeschränkung die Regelungsgenauigkeit verbessert.

4.5 Testen dieser theoretische Stellgrößenbeschränkung im realen Versuchsaufbau

Nach einigen Versuchsreihen wurde ein Stelle sich der beste Kompromiss bei einer Stellgrößenbeschränkung auf einen Wert von 0,9 ergeben. Das Ergebnis dieser Dokumentation wurde hier dann festgehalten.

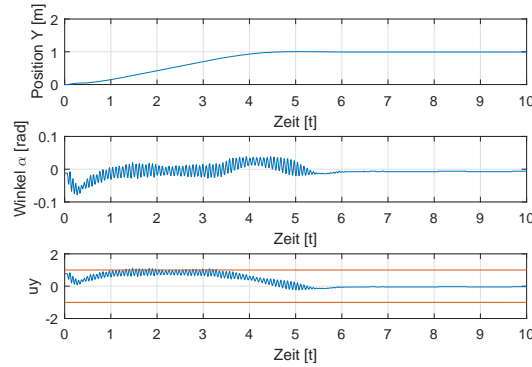


Figure 18: Regelungsdarstellung mit der Stellgrößenbeschränkung und einem PD-Regler

Es lässt sich dabei festhalten, dass zwar eine Regelverbesserung eintritt, allerdings das Zittern des Versuchs erneut vorhanden ist. Vielleicht könnte dies mit dem im Kapitel vorher gezeigten Filterglied in der Griff verbessert werden. Hierbei muss also die Abtastzeit der Messeinrichtung berücksichtigt werden um dieses Zittern zu vermeiden und eine bessere Regelaussteuerung zu ermöglichen.

4.6 Regelung der x- und y- Achse

Zu guter letzt soll nun das Experiment auf eine zweite variable Raumdimension x_w ausgeweitet und auf eine Wunschposition eingeregelt werden. Eine mögliche aber nicht zu empfehlende Verbesserung wäre das aufbauen eines PID-Reglers. Der Integrale Anteil unseres Systems würde die gesamte Regelung verlangsamen. Der mögliche Gewinn dieses Reglers wäre eine Zunahme der stationären Genauigkeit. Allerdings erfüllt das gesamte System diese Anforderungen schon. Es kann also festgehalten werden, dass die Kranregelung bereits annehmbar gut im Modell funktioniert. Mögliche Verbesserungen am Versuchsaufbau sehen wir in der maximalen Leistung der Motoren, um stärker auf Abweichungen reagieren zu können, sowie eine Verringerung der Haft- bzw. Gleitreibung des Krans, um feiner und weniger verlustbehaftet arbeiten zu können. Des Weiteren ist eine konstante Beschränkung der Motorleistung zur Berücksichtigung des Auslenkungswinkels für alle Positionen nicht die optimale Lösung, eine positionsabhängige Regelung wäre möglich.

List of Figures