



Poleposition

*Alexander D. Larsen, Frederik N. Larsen, Mikkel L.
Olsen, Phillip M. Kyndbøl og Rasmus Haugaard*

faglig vejleder
Jan EFTERNAVN HER

12. maj 2016

Indhold

| | | |
|----------|----------------------------------|-----------|
| 1 | Indledning | 2 |
| 2 | Problemformulering | 3 |
| 3 | Idégenerering | 4 |
| 4 | Fysiske modifikationer | 6 |
| 5 | I2C kommunikation | 8 |
| 5.1 | Kommunikationsprotokol | 8 |
| 6 | Boost converter | 11 |
| 7 | Lap timer | 13 |
| 7.1 | Opsætning af Lap timer | 13 |
| 7.2 | Kode | 13 |
| 7.3 | Macro's | 13 |

1 Indledning

SKRIV INDLEDNING

2 Problemformulering

Dette projekt indebærer at udvikle en microcontroller-baseret styring til en racerbil med henblik på at opnå den korteste omgangstid på en ukendt bane. På langsiderne vil bilen kunne køre med max. hastighed, mens et sving kræver en nedsat hastighed. Der vil blive fokuseret på to hovedområder, den fysiske del som består i optimering af tophastighed, acceleration, bremselængde og hastighed i sving. Det andet hovedområde er programmering, som består i at lære den ukendte bane så bilen selv ved hvornår den skal bremse og accelerere.

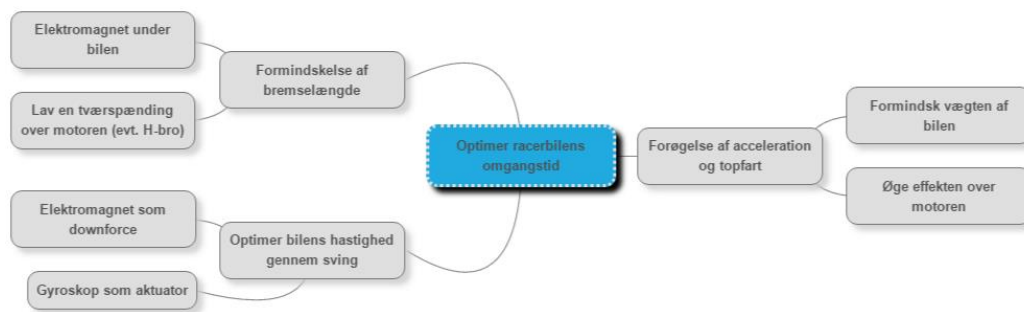
- Undersøg effekt af gyroskop som krævningsstabilisator til optimering af hastighed gennem sving.
- Undersøg elektromagnet som downforce til minimering af hjulspind og optimering af bremselængde.
- Udviklet et optoelektronisk system der kan registrere en startlinje.
- Undersøg udvikling af mapning af banen vha. accelerometer, gyroskop og hallsensor.
- Undersøg effekten af fysiske ændringer på bilen f.eks. fastsættelse af affjedring i fht. til optimering af banetider.

3 Idégenerering

For at sætte den hurtigste omgangstid skal der være en kombination af den rigtig fysiske opsætning af bilen og en microprocessor der fortæller bilen hvordan den skal køre på banen. Det første der blev undersøgt var de fysiske optimeringer der kunne laves på bilen.

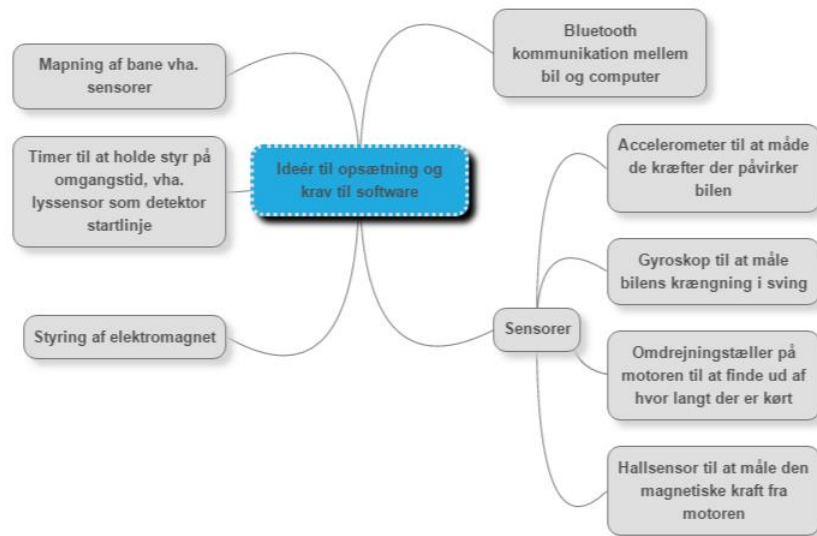
- Forøgelse af acceleration og tophastighed
- Formindskelse af bremselængde
- Optimering hastighed igennem sving

For at optimere ovenstående er der flere ting der kan overvejes, se figur 1.



Figur 1: SKRIV TEKST HER

Udover de fysiske ting i bilen skal bilens omgangstid også optimeres ved hjælp af software.



Figur 2: SKRIV TEKST HER

Ideén er ved hjælp af sensorerne skal softwaren kunne mappe den ukendte bane ved at kører et par omgange på den. Når banen er blevet mappet og gemt i bilens hukommelse kan den så sætte en hurtig omgangs tid da den ved hvornår der er sving hvor der skal bremse og hvor hårdt den kan accelerere de forskellige steder på banen.

4 Fysiske modifikationer

For at optimere bilens omgangstider mest muligt er der også foretaget fysiske modifikationer på bilen. Som beskrevet i opgaveformulering var der også krav til at der skulle bruges enten en elektromagnet som aktuator eller en hall-sensor. Der er blevet fortrukket en elektromagnet til at skabe yderligere downforce.

De ting der blandt andet er med til at give en optimeret omgangstid er:

- Minimering af vægt
- Afstivelse af chassis
- Lavere tyngdepunkt
- Justerbar downforce

For at minimere vægten af bilen er alt unødvendigt plastik blevet fjernet fra bilen.

Det udleveret chassis på racerbilen er meget vakkelt, og kan vrides let. For at optimere dette er der blevet 3D-printet et nyt forstærket chassis. Det chassis er stærkere end det gamle og er samlet i et stykke.

Det vil sige at den affjedring der følger med bilen er blevet fjernet og erstattet med det stive chassis. Grunden til man har affjedring i virkelige biler er for at beskytte både kører og motor, da man aldrig er sikker på asfaltens tilstand. Da banen racerbilen skal køre på er flad og der er ingen kører der skal beskyttes, vil det optimere bilens hastighed igennem sving uden at den kæntre at fjerne affjedringen.

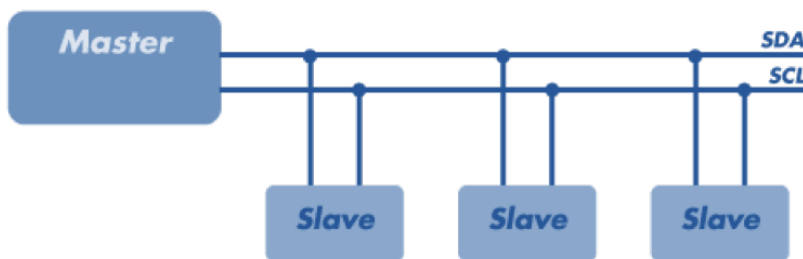
For at kunne hurtigt gennem sving kræver det et lavt tyngdepunkt i bilen, jo lavere tyngdepunktet er jo hurtigere kan bilen klare at køre gennem et sving uden at kæntre. Ved at fjerne affjedringen optimeres tyngdepunktet også da karrosseriet er i sin laveste tilstand hele tiden, og ikke kun når fjedrene er trykket sammen.

Downforce er ekstremt brugbart i sving da det hjælper med at holde bilen på banen ved højere fart. Downforce er mindre brugbart på lige strækninger da bilen let bliver på banen og downforce faktisk vil sænke bilens acceleration og topfart. Derfor skal der indføres justerbar downforce med elektromagneten. I det 3D-printet chassis er der en indbygget holder til elektromagneten. Elektromagnet er placeret så tæt på den split som går ned i banen som muligt

for at øge downforce på den da den holder bilen fast i banen, og der sidder en permamagnet bagesrt i bilen forvejen.

5 I2C kommunikation

Til at kommunikere med de digitale komponenter, herunder vores udleveret accelerometer og gyroskop, anvendes den kommunikationsprotokol kaldet I2C eller TWI ("two-wire interface"). Navnet "two-wire interface" kommer af, at hele kommunikationen foregår over kun 2 ledninger, men hvor der samtidig er mulighed for at kommunikere med mange komponenter.



Figur 3: Viser en skitse af hvordan opsætningen kan laves mellem én "master" og flere "slaver", kun ved brug af to forbindelser.

De to forbindelser der bruges til vores TWI kommunikation hedder SCL ("Serial Clock Line") og SDA ("Serial Data Line"). SCL er en clock der sættes af master, for at både master og slaven snakker og lytter ved en fælles frekvens. SDA er den forbindelse, hvor alt data bliver overført både fra slaven til master, men også fra master til slaven. Denne form for kommunikation kaldes for Half-Duplex, og fungerer ligesom en walkie talkie, hvor der kun er én der snakker af gangen, imens den anden lytter.

5.1 Kommunikationsprotokol

Kommunikationen mellem master og slave, foregår ud fra en bestemt protokol, som er opgivet ved den enkelte slaves datablad. Denne protokol er den samme for accelerometeret og gyroskopet, og er illustreret på figur 4.

| | | | | | | | | | | | |
|--------|----|---------|-----|-----|-----|----|---------|-----|------|------|----|
| Master | ST | SAD + W | | SUB | | SR | SAD + R | | | NMAK | SP |
| Slave | | | SAK | | SAK | | | SAK | DATA | | |

Figur 4: SKRIV TEKST HER

Figur 4 viser skridt for skridt, hvordan kommunikationsprotokollen er opbygget, hvis man vil læse data én gang fra én af vores to digital komponenter.

Protokollen indeholder følgende instruktioner for at modtage én data byte:

1. ST ("Start Bit"): Master sender et start bit til alle slaverne, for at starte kommunikationen.
2. SAD+W ("Slave Adress + Write"): Master sender en slave adresse på 7 bits, samt ét write bit. Adressen er specifik for hver komponent og fortæller hvilken slave, som resten af kommunikationen kommer til at foregå med. Det sidste bit indikere, at masteren vil skrive noget til slaven.
3. SAK ("Slave Acknowledge"): Slaven med den valgte adresse sender et ACK bit tilbage, som fortæller at den har hørt hvad masteren sagde, og gør klar til at læse næste instruksions.
4. SUB ("Sub adress"): Master sender herefter en underadresse. Denne underadresse er en 7 bit adresse, som fortæller hvilken register inde i den valgte komponent, der gerne vil adresseres.
5. SAK ("Slave Acknowledge"): Slaven sender endnu et SAK bit, og gør klar til næste instruktion.
6. SR ("Repeated Start"): Master sender herefter et gentagende start bit. Der skal altid sendes en start/repeated start instruktion, hver gang der skiftes mellem at læse eller skrive. Ved repeated start vedholdes forbindelsen til slaven, og slaven ved derfor allerede hvilken underadresse, der herefter skal læses fra.
7. SAD+R ("Slave Adresse + Read"): Master sender herefter igen slave adressen, samt én read bit, for at ændre at vi nu gerne vil læse på slaven, modsat at vores tidligere write, som skrev til slaven.
8. SAK ("Slave Acknowledge"): Slaven sender en ACK bit.
9. DATA ("Data Byte"): Slaven sender efterfølgende en data byte til master.

10. NMAK ("Master Not Acknowledge"): Herefter sendes én NMAK fra master til slaven, for at indikere at der ikke skal læses mere data.
11. SP ("Stop Bit"): Til sidst sender master et stop bit, for at afslutte kommunikationen.

6 Boost converter

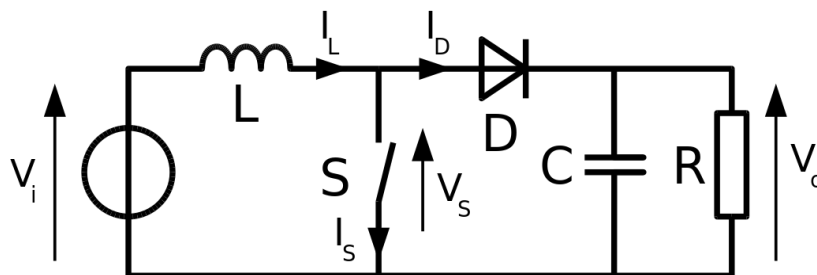
En boost converter er et analogt DC-DC kredsløb som har en højere udgangsspænding end indgangsspænding. Ideén med en boost converter er at øge effekten hen over motoren og derved få højere acceleration og tophastighed. Ved 15V trækker motoren kun 0,5A og derved bruger den kun 7.5 Watt. Da vi har en strømforsyning der kan levere 30 Watt kan vi udnytte det meget mere ved at øge spændingen. Dette vil dog gøre vi ikke helt kan trække 30 Watt da man aldrig kan lave en 100 procent effektiv boost converter. Ideén er at have en udgangsspænding på 30v, og hvis boost converteren kun er 85 procent effektiv giver det en strøm, I på:

$$15V \cdot 2A = 30W \quad (1)$$

$$30W \cdot 0,85 = 25,5W \quad (2)$$

$$I = \frac{25,5W}{30V} = 0,85A \quad (3)$$

Hvilket burde være mere end rigeligt til at drive motoren langt hurtigere end med 15v og 0,5A



Figur 5: SKRIV TEKST HER

På ovenstående figur ses et forsimplet kredsløb af en boost converter. Ideén er at når switchen S , slutes bliver der en magnetisk kraft opladet i spolen L . Når switchen bliver brudt vil kraften fra spolen oplade kondensatoren, men da strømmen i en spole ikke kan ændres momentant vil der også løbe strøm fra spændingskilden igennem spolen og derved vil der opnås en højere spænding over kondensatoren C .

Da dette kredsløb gerne skulle være selvkørende bruges der ikke en switch, men en MOSFET som skal aktiveres af et højfrevent signal. Det er vigtigt at

frekvensen er så høj at spolen ikke når at gå i mætning, som vil sige at det ikke når det punkt hvor virker som en kortslutning, da kredsløbet så ville være en direkte kortslutning fra vores spændingskilde til ground.

Det er vigtigt at udvælge de rigtige komponenter til dette kredsløb da det er et højfrekvent kredsløb hvor der løber store strømme. En schottky-diode benyttes da den kan switche ved langt højere frekvenser end en almindelig diode og har et lavere spændingstab henover den og dermed får vi større effektivitet. Kondensator skal have så stor kapacitans som mulig (selvfølgelig inden for rimelighedens grænser) og kunne tåle høje spændinger hen over den. MOSFET'en som bliver brugt som switch skal kunne switche hurtigt og kunne klare at der løber stor strøm igennem den uden at blive alt for varm.

En af de problemer ved at bygge en boost converter som fast skal kunne levere 30V er at når på motorens hastighed ændre motorens indre modstand sig, og derved ændrer spændingen sig også. Det er derfor nødvendigt at have en form for feedback der fortæller frekvensgeneratoren om den skal øge eller sinke frekvensen for at outputtet bliver som forventet. Der findes IC-kredse der gør dette automatisk, men da vi ikke kan stå inde for hvordan de IC-kredse virker valgte vi ikke at bruge dem i vores bil, og derved mente vi at bygge boost converteren ville blive en for stor udfordring i forhold til den tid vi havde til projektet.

7 Lap timer

Formålet med Lap timeren er at have et stykke kode som måler og returnere omgangstiden, for hver omgang bilen køre. Lap timeren er baseret på "timer1" og er derfor den største timer. Lap timeren bliver udover omgangstid, også brugt af andre kode moduler, til at tage tid.

7.1 Opsætning af Lap timer

Som tidligere nævnt, er det "timer1" som bliver brugt i dette kodemodul. Inden timer1 kan bruges, skal følgende laves op:

1. Control register
2. Nulstil timer/counter register
3. Timer1 overflow interrupt
4. Extern interrupt 2

7.2 Kode

7.3 Macro's

- * Valg af prescaler (udregninger)
- precision -maks/min omgangs tider
 - * 24-bit register