

Mécatro: Rapport d'automatique

Groupe 7: Royer Jules, Simon Noah-Luc, Colin Matthieu, Bourderieux Armand

Contents

1	Introduction	2
2	Création du contrôleur théorique	3
3	Identification des paramètres physiques	8
4	Implémentation du contrôleur en Arduino	10

Chapter 1

Introduction

Le but de la partie automatique du projet de mécatronique est de créer un contrôleur pour un robot "bolide" suiveur de ligne. Le contrôleur a d'abord été créé théoriquement dans le logiciel Matlab et testé sur un modèle de simulation Simulink, puis il a été implémenté informatiquement en Arduino afin d'être embarqué dans le robot.

Chapter 2

Création du contrôleur théorique

Contrôle d'un mouvement rectiligne uniforme En reprenant les notations et la modélisation du document "Equations de la dynamique du Segway", les équations de la dynamique sous forme d'état sont (on négligera toutes les perturbations):

$$\begin{cases} \dot{p} = u \\ \dot{u} = \frac{1}{\beta} \left(\frac{1}{\rho} k I^+ - m_b d v^2 \right) \\ \dot{\psi} = v \\ \dot{v} = \frac{1}{\gamma} \left(\frac{l k}{2\rho} I^- + m_b d u v \right) \\ \dot{I}^+ = \frac{U^+}{L} - \frac{R}{L} I^+ - \frac{2k}{L\rho} u \\ \dot{I}^- = \frac{U^-}{L} - \frac{R}{L} I^- - \frac{k l}{L\rho} v \\ \dot{y} = u \sin \psi \end{cases}$$

Les entrées sont U^+ , U^- .

Les sorties mesurées sont:

$$\begin{cases} \delta\phi^+ = \delta\phi_{right} + \delta\phi_{left} = \frac{2}{\rho} p \\ \delta\phi^- = \delta\phi_{right} - \delta\phi_{left} = \frac{l}{\rho} \psi \\ c_{LF} = \frac{y}{\cos \psi} \approx y \end{cases}$$

Où on a défini:

- p la distance curviligne parcourue par le robot le long de sa trajectoire. Celle-ci doit figurer dans l'état pour mesurer les angles cumulés.
- u sa vitesse longitudinale.
- ψ l'angle entre l'axe horizontal x et la direction du robot.
- $I^- = I_{right} - I_{left}$ la somme des courants des moteurs.
- $I^- = I_{right} - I_{left}$ la différence des courants.
- $U^+ = U_{right} + U_{left}$ la somme des tensions aux bornes des moteurs.
- $U^- = U_{right} - U_{left}$ la différence des tensions.
- $\beta = M + \frac{2I_y^w}{\rho^2}$
- $\gamma = I_\psi + m_b d^2$
- ϕ^+ la somme des angles des roues. Posons $\alpha = \frac{2}{\rho}$.

- ϕ^- la différence des angles des roues. Posons $\eta = \frac{l}{\rho}$.
- c_{LF} la mesure de l'écart entre le point A et la ligne (approximation en MRU horizontal).

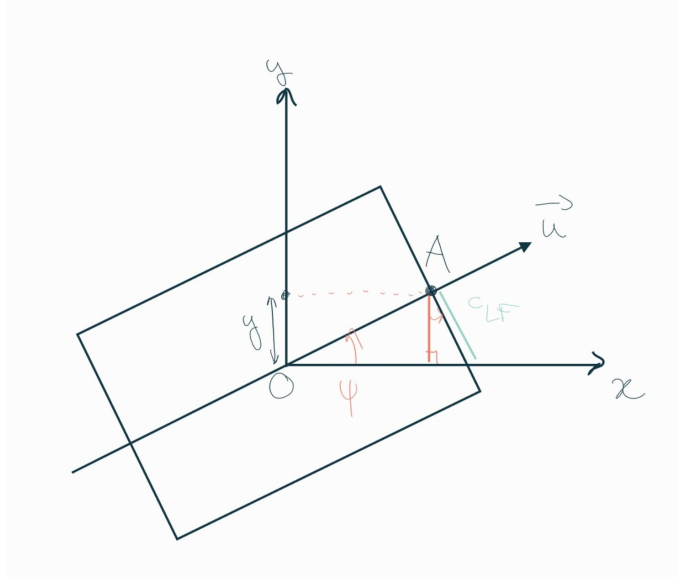


Figure 2.1: Ecart à la ligne dans l'hypothèse d'un faible angle.

Recherche des trajectoires d'équilibre Notre trajectoire d'équilibre du mouvement rectiligne uniforme est caractérisée par le système:

$$\begin{cases} u_0 = \bar{u} \\ 0 = \frac{1}{\beta} \left(\frac{1}{\rho} k \bar{I}^+ - m_b d \bar{v}^2 \right) \\ 0 = \bar{v} \\ 0 = \frac{1}{\gamma} \left(\frac{lk}{2\rho} \bar{I}^- + m_b d \bar{u} \bar{v} \right) \\ 0 = \frac{\bar{U}^+}{L} - \frac{R}{L} \bar{I}^+ - \frac{2k}{L\rho} \bar{u} \\ 0 = \frac{\bar{U}^-}{L} - \frac{R}{L} \bar{I}^- - \frac{kl}{L\rho} \bar{v} \\ 0 = \bar{u} \sin \bar{\psi} \end{cases}$$

Avec les sorties linéarisées:

$$\begin{cases} \delta\phi^+ = \alpha\delta p \\ \delta\phi^- = \eta\delta\psi \\ \delta c_{LF} = \delta y \end{cases}$$

Ce qui donne comme trajectoire d'équilibre

$$\begin{cases} \underline{x} = (\bar{p} = u_0 t, \bar{u} = 0, \bar{\psi} = \psi_0 = 0, \bar{v} = 0, \bar{I}^\pm = 0, \bar{y} = 0) \\ \underline{e} = (\bar{U}^+ = \frac{2k}{\rho} u_0, \bar{U}^- = 0) \end{cases}$$

Linéarisé autour de l'équilibre

$$\begin{cases} \delta \dot{p} = \delta u \\ \delta \dot{u} = \frac{1}{\beta} \frac{1}{\rho} k \delta I^+ \\ \delta \dot{\psi} = \delta v \\ \delta \dot{v} = \frac{1}{\gamma} \left(\frac{jk}{2\rho} \delta I^- + m_b d u_0 \delta v \right) \\ \delta \dot{I}^+ = \frac{\delta U^+}{L} - \frac{R}{L} \delta I^+ - \frac{2k}{L\rho} \delta u \\ \delta \dot{I}^- = \frac{\delta U^-}{L} - \frac{R}{L} \delta I^- - \frac{kl}{L\rho} \delta v \\ \dot{y} = u_0 \cos \psi_0 \delta \psi + \delta u \sin \psi_0 = u_0 \delta \psi \end{cases}$$

$$\text{eigSys} = \begin{pmatrix} -941.08 \\ -884.05 \\ -72.476 \\ -14.833 \\ 0 \\ 0 \\ 0 \end{pmatrix}$$

Figure 2.2: Valeurs propres du système linéarisé.

Les valeurs propres obtenus sont négatives. Celles qui sont nulles sont dues au fait que certaines variables d'état sont redondantes: p , y , donc le système reste stable.

Simplifications par perturbations singulières Les intensités de courant ont un transitoire bien plus rapide que ceux des grandeurs mécaniques (leurs valeurs propres $\frac{R}{L}$ sont bien supérieures aux autres).

On applique la méthode des perturbations singulières à:

$$\begin{cases} LI^+ = U^+ - RI^+ - \frac{2k}{\rho} u \\ LI^- = U^- - RI^- - \frac{kl}{\rho} v \end{cases}$$

Avec $\varepsilon = L$ "très petit". En tout rigueur il faudrait introduire L_0 pour adimensionner ε .

On obtient:

$$\begin{cases} I^+ = \frac{1}{R} \left(U^+ - \frac{2k}{\rho} u \right) \\ I^- = \frac{1}{R} \left(U^- - \frac{kl}{\rho} v \right) \end{cases}$$

On vérifie la stabilité uniformément exponentielle de la branche d'équilibre avec :

$$\partial_{I^\pm} \begin{pmatrix} \frac{U^+}{L} - \frac{R}{L} I^+ - \frac{2k}{L\rho} u \\ \frac{U^-}{L} - \frac{R}{L} I^- - \frac{kl}{L\rho} v \end{pmatrix} \Big|_{I^\pm = f(x, \varepsilon)} = -\frac{R}{L} \begin{pmatrix} 1 & 0 \\ 0 & 1 \end{pmatrix}$$

La branche a donc comme valeurs propres des réels négatifs, donc est ue-stable.

Système lent simplifié

$$\begin{cases} \delta \dot{p} = \delta u \\ \delta \dot{u} = \underbrace{\frac{1}{\beta} \frac{k}{\rho} \frac{1}{R}}_Q (\delta U^+ - \frac{2k}{\rho} \delta u) \\ \delta \dot{\psi} = \delta v \\ \delta \dot{v} = \underbrace{\frac{1}{\gamma} m_b d u_0}_{b_1} \delta v + \underbrace{\frac{1}{\gamma} \frac{l k}{2 \rho} \frac{1}{R}}_{b_2} (\delta U^- - \frac{l k}{\rho} \delta v) \\ \dot{y} = u_0 \delta \psi \end{cases}$$

Découplage en sous-système "Sum" et "Dif" On peut séparer le système global en 2 sous-systèmes indépendants. Le premier, appelé "Sum", régit la dynamique du bolide en ligne droite:

$$\text{Etat} \begin{cases} \delta \dot{p} = \delta u \\ \delta \dot{u} = Q(\delta U^+ - \frac{2k}{\rho} \delta u) \end{cases} \quad \text{Sorties} \begin{cases} \delta y_m^+ = \delta \phi^+ \end{cases}$$

Le second, appelé "Dif", régit la dynamique du bolide dans les virages:

$$\text{Etat} \begin{cases} \delta \dot{\psi} = \delta v \\ \delta \dot{v} = b_1 \delta v + b_2 (\delta U^- - \frac{l k}{\rho} \delta v) \\ \dot{y} = u_0 \delta \psi \end{cases} \quad \text{Sorties} \begin{cases} \delta y_m^- = \delta \phi^- \\ \delta c_{LF} = \delta y \end{cases}$$

On obtient les valeurs propres suivantes:

$\text{eigSysSum01} = \begin{pmatrix} -66.985 & \\ & 0 \end{pmatrix}$	$\text{eigSysDif01} = \begin{pmatrix} -14.593 & \\ & 0 \\ & & 0 \end{pmatrix}$
---	--

Figure 2.3: Valeurs propres des sous-systèmes linéarisés. Environ égales aux plus lentes du linéarisé global.

Modélisation du contrôleur du sous-système "Sum" L'état étant de dimension 2, notre choix s'est porté sur un Proportionnel - Dérivé permettant de contrôler U^+ avec ϕ^+ :

$$\delta U^+ = h_1(\delta \phi_r^+ - \delta \phi^+) - h_2(\delta \dot{\phi}_r^+ - \delta \dot{\phi}^+) = h_1 \alpha (\delta p_r - \delta p) - h_2 \alpha (\delta u_r - \delta u)$$

$$\text{En Laplace: } \underline{U}^+ = \frac{-h_2 s + h_1}{1} (\underline{\phi}_r^+ - \underline{\phi}^+)$$

Pour ajuster le comportement de notre système en boucle fermée, nous imposons le polynôme caractéristique de $A = \partial_{\underline{x}} f$ où f est la fonction de la dynamique de l'état \underline{x} :

$$\chi_A \text{ désiré} = s^2 + 2\xi \omega_0 s + \omega_0^2$$

Où l'amortissement ξ et la pulsation propre ω_0 sont à ajuster.

En boucle fermée:

$$\begin{pmatrix} \delta \dot{p} \\ \delta \dot{u} \end{pmatrix} = \underbrace{\begin{pmatrix} 0 & 1 \\ \underbrace{-Q \alpha h_1}_{a_1} & \underbrace{Q(\alpha h_2 - \frac{2k}{\rho})}_{a_2} \end{pmatrix}}_{A^+} \begin{pmatrix} \delta p \\ \delta u \end{pmatrix} + \begin{pmatrix} 0 & 0 \\ Q \alpha h_1 & -Q \alpha h_2 \end{pmatrix} \begin{pmatrix} \delta p_r \\ \delta u_r \end{pmatrix} \Rightarrow \chi_{A^+} = s^2 - a_2 - a_1$$

$$\text{Identification} \begin{cases} -a_2 = 2\xi\omega_2 \\ -a_1 = \omega_0^2 \end{cases} \Leftrightarrow \begin{cases} h_2 = \frac{1}{\alpha} \left(\frac{2\xi\omega_0}{-Q} + \frac{2k}{\rho} \right) \\ h_1 = \frac{\omega_0^2}{Q\alpha} \end{cases}$$

Modélisation du contrôleur du sous-système "Dif" Pour contrôler l'état de dimension 3

Chapter 3

Identification des paramètres physiques

Nous avons rassemblé toutes les valeurs numériques dans ce Google Sheet.

Estimation de la constante de couple k Les équations électriques à l'équilibre s'écrivent

$$\begin{cases} 0 = U - RI - k\Omega \\ \tau = kI \end{cases}$$

En se plaçant sans couple, donc sans courant, et en utilisant les courbes constructeurs, on calcule $k = \frac{U}{\Omega} \text{ V/(rad.s}^{-1}\text{)}$.



Figure 3.1: Courbes de fonctionnement fournies par Pololu.

Estimation des masses des pièces Toutes les pièces ont été pesées.

On a approximé la masse de l'arbre moteur et du rotor à la différence entre la masse pesée du moteur, et celle donnée par la CAO.

Estimation des moments d'inertie Pour le moment d'inertie de l'unité roue + engrenage + rotor, notre première approche a été d'approximer la géométrie du système à celle d'un disque, et d'utiliser la matrice d'inertie (cellule D34 du GSheet):

$$I_w(C_w) = \begin{pmatrix} m(\rho^2/4 + l_w^2/2) & 0 & 0 \\ 0 & m(\rho^2/4 + l_w^2/2) & 0 \\ 0 & 0 & m(R^2/4 + l^2/12) \end{pmatrix}$$

Comme autre approche, nous avons mesuré le temps de réponse de la vitesse angulaire de la roue à un échelon de 12V aux bornes du moteur. Nous avons mesuré la somme des positions angulaires, que nous avons filtrée avec un filtre passe bas, en supposant que cela ne fausse pas sensiblement le temps de réponse.

Les données constructeurs fournissent une relation linéaire entre la vitesse angulaire et le couple d'entrée.

$$\omega = a - b\tau$$

On a essayé d'exploiter le théorème du moment cinétique à l'unité roue+rotor:

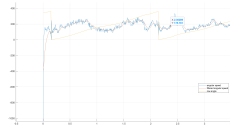


Figure 3.2: Vitesse angulaire (degrés/s) de la roue en fonction du temps (s).

$$I_w^y \dot{\omega} = \tau = \frac{a}{b} - \frac{\omega}{b}$$

$$\dot{\omega} + \frac{\omega}{T} = \frac{a}{T} \text{ où } T = I_w^y b$$

Estimation des constantes électriques La résistance et l'inductance interne du moteur ont été trouvées sur Internet ici.

Chapter 4

Implémentation du contrôleur en Arduino