

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET ELEKTROTEHNIKE I RAČUNARSTVA

DIPLOMSKI RAD br. 1150

**UPRAVLJANJE BRZINOM VRTNJE
ISTOSMJERNIH MOTORA BEZ ČETKICA KOD
BESPILOTNIH LETJELICA**

Vlado Perković

Zagreb, rujan, 2025.

Zagreb, 3. ožujka 2025.

DIPLOMSKI ZADATAK br. 1150

Pristupnik: **Vlado Perković (0036535500)**

Studij: Računarstvo

Profil: Računalno inženjerstvo

Mentor: doc. dr. sc. Leonardo Jelenković

Zadatak: **Upravljanje brzinom vrtnje istosmjernih motora bez četkica kod bespilotnih letjelica**

Opis zadatka:

Bespilotne letjelice (dronovi) uobičajeno za pogon koriste istosmjerne motore bez četkica (engl. Brushless DC motor - BLDC). Kod višerotorskih dronova, kontrola brzine pojedinih rotora ključna je za stabilnost i upravljanje putanjom, što zahtijeva pouzdan i precizan sustav upravljanja. Zadatak diplomskog rada je osmišljavanje i implementacija algoritma za kontrolu brzine vrtnje BLDC-motora, prilagođenog za primjenu na dronovima. Usporediti ostvareno upravljanje s postojećim dostupnim implementacijama (zatvorenog kôda).

Rok za predaju rada: 4. srpnja 2025.

Hvala na čaju...

Sadržaj

1. Uvod	4
2. Istosmjerni elektromotor bez četkica	6
2.1. Osnove i konstrukcija	6
2.2. Matematički model motora	8
2.3. Protuelektromotorna sila	10
2.4. Konfiguracija namotaja na statoru	11
2.5. Odnos momenta i brzine vrtnje	13
3. Upravljanje motorom BLDC bez osjetila	15
3.1. Metoda komutacije u šest koraka	15
3.2. Upravljanje naponom i strujom pomoću PWM-a	17
3.3. Detekcija položaja rotora s pomoću PEMS-a	20
3.4. Faze pokretanja i rada motora	23
3.5. Model regulacije brzine	23
4. Sklopovlje	24
4.1. Elektronički sklop za upravljanje brzinom	24
4.2. Elektromotor A221213T 1000KV	24
4.3. Razvojna ploča FRDM-MCXA 153	24
5. Implementacija	25
6. Zaključak	26
Literatura	27

Sažetak	29
Abstract	30

Todo list

■ nadopuni opis rada	4
■ popravi pregled poglavlja	5
Figure: umetni sliku presjeka motora	6
Figure: a+/b-, neka je 3 navoja, 2 para magneta	15
Figure: b-/c+, neka je 3 navoja, 2 para magneta	16
■ ovdje objasni razliku izmedju elektricnih i mehanickih stupnjeva na temelju 2 dijagrama iznad	16
Figure: slika valovitosti momenta, probat cu u matlabu odsimulirat	16
■ treba ponovno evaluirat, nije bas precizno	17
■ fale osi na slici, ponovi	18
■ fale osi na slici	19
■ preko Matlab simulacije prikazi ovo	23
■ opis ESC-a	24
■ opis motora	24
■ opis mikrokontrolera NXP	24

1. Uvod

Bespilotne letjelice (eng. *Unmanned Aerial Vehicle, UAV*), popularno zvane dronovi, danas se široko primjenjuju u brojnim industrijama, od filmske produkcije i poljoprivrede do dostave i rekreacijskog letenja [1]. Iako postoje različite konstrukcije, poput bespilotnih letjelica s fiksnim krilima, višerotorske bespilotne letjelice prevladavaju u modernim primjenama. Osnovu njihovog pogona čini istosmjerni motor bez četkica (eng. *Brushless DC motor, BLDC*), čije karakteristike poput visoke učinkovitosti, pouzdanosti i dobrog omjera snage i mase omogućuju razvoj agilnih i energetski učinkovitih letjelica. Performanse drona, uključujući stabilnost, vrijeme leta i agilnost, izravno ovise o sposobnosti preciznog i brzog upravljanja brzinom vrtnje ovih motora [2].

Upravljanje brzinom vrtnje motora BLDC postiže se održavanjem kuta između polja rotora i statora. Za to upravljač mora znati položaj rotora što se obično postiže osjetilima Hallovog učinka ili enkoderima pozicije. Postoje i metode upravljanja koje ne koriste osjetila za određivanje položaja rotora. One smanjuju troškove, složenost i masu sustava što ih čini pogodnijim izborom za dronove. Kod metode komutacije u šest koraka popularna je tehnika praćenja protuelektromotorne sile (PEMS) u kojoj upravljač zaključuje položaj rotora praćenjem PEMS-a koji se inducira u nevođenoj fazi (odjeljak 3.1.). Složenije metode komutacije poput sinusne komutacije i vektorskog upravljanja koriste algoritme za estimaciju položaja rotora jer nemaju mogućnost mjerenja PEMS-a [11].

nadopuni opis rada

Ovaj rad bavi se analizom, modeliranjem, simulacijom i implementacijom sustava za upravljanje brzinom vrtnje motora BLDC s naglaskom na primjenu kod bespilotnih letjelica. Cilj je istražiti i implementirati sustav upravljanja bez korištenja osjetila temeljen na metodi komutacije u šest koraka. Kroz rad će se analizirati i temeljni kompromisi u

dizajnu motora, poput izbora konfiguracije namotaja, kako bi se razumio njihov utjecaj na konačne performance.

popravi pregled poglavlja

Drugo poglavlje daje teorijsku podlogu o motorima BLDC. Treće poglavlje detaljno opisuje upravljanje motora BLDC bez osjetila, s fokusom na komutaciju u šest koraka. Četvrto poglavlje prikazuje sklopovlje sustava, opisuje odabrani elektronički sklop za upravljanje brzinom (eng. *Electronic Speed Controller, ESC*) te odabrani motor. Peto poglavlje opisuje implementaciju razvijenog algoritma na odabranom sklopovlju, dok šesto poglavlje donosi zaključak i sažima rezultate rada.

2. Istosmjerni elektromotor bez četkica

2.1. Osnove i konstrukcija

Istosmjerni elektromotor bez četkica, poznat i kao beskolektorski istosmjerni motor ili elektronički komutirani motor, vrsta je elektromotora sa stalnim magnetima čija je temeljna značajka rad bez mehaničkog kolektora i četkica.

Konstrukcija motora BLDC sastoji se od stacionarnog dijela, statora, i rotirajućeg dijela, rotora. U statoru su smještene zavojnice, bakreni namotaji koji djeluju kao elektromagneti. Na rotoru su stalni magneti [3]. Postoji unutarnji ili *inrunner* motor kod kojeg se rotor nalazi unutar statora. Unutarnji motori općenito imaju manji moment tromosti i sposobni su za veće brzine vrtnje [10]. Isto tako postoji i vanjski ili *outrunner* motor kojem je rotor izvana i okružuje stator. Ovakvi motori obično daju veći okretni moment pri nižim brzinama vrtnje [10].



umetni sliku presjeka motora

Valja spomenuti kako uz motore BLDC usko se vežu sinkroni elektromotori sa stalnim magnetima (*Permanent Magnet Synchronous Motor, PMSM*). Takvi motori također su vrsta elektromotora sa stalnim magnetima i glavna je razlika valni oblik protuelektromotorne sile gdje motor BLDC ima trapezni oblik, a motor PMSM ima sinusni oblik. Dalje u radu oslanjat će se na motore BLDC iako većina stvari vrijedi i za motore PMSM

[4].

Rad motora bez četkica temelji se na kontroliranoj interakciji između magnetskog polja rotora, kojeg čine permanentni magneti, i rotirajućeg magnetskog polja statora. Za razliku od klasičnih istosmjernih motora, rotirajuće polje statora ovdje se stvara elektronički, bez mehaničkog kolektora i četkica. Taj zadatak obavlja upravljački sklop ESC, koji sekvencijalnim napajanjem statorskih namota precizno sinkronizira polje statora s položajem rotora [5]. Cilj je održavati optimalan kut između njihovih magnetskih vektora kako bi se maksimizirao okretni moment. Zbog dobrog kompromisa između performansi i složenosti izvedbe, u praksi se najčešće koriste trofazni motori [7], čiji su namoti prostorno razmaknuti za 120 električnih stupnjeva [6].

Potpunim uklanjanjem kolektora i četkica izbjegavaju se najveći nedostaci klasičnih istosmjernih strojeva kao što su, osim već navedenog mehaničkog trošenja i čestog održavanja, iskrenje, i ograničen vijek trajanja. Zbog svoje pouzdanosti, učinkovitosti često i preko 80% [8] i mogućnosti postizanja iznimno velikih brzina (preko 70 000 okretaja u minuti [9]), beskolektorski se motori danas široko primjenjuju u sustavima kao što su bespilotne letjelice, servopogoni, pogoni tvrdih diskova u računalima, medicinski uređaji, moderni alatni strojevi te u audio i video tehnici.

2.2. Matematički model motora

Za trofazne motore, električni odnosi mogu se modelirati sljedećim nizom jednažbi izvedenih iz reference [?]. Jednažbe prate sliku 2.1.

$$V_{an} = R \cdot i_a + \frac{d}{dt}(L_{aa}i_a + L_{ab}i_b + L_{ac}i_c) + V_{ea} \quad (2.1)$$

$$V_{bn} = R \cdot i_b + \frac{d}{dt}(L_{ba}i_a + L_{bb}i_b + L_{bc}i_c) + V_{eb} \quad (2.2)$$

$$V_{cn} = R \cdot i_c + \frac{d}{dt}(L_{ca}i_a + L_{cb}i_b + L_{cc}i_c) + V_{ec} \quad (2.3)$$

pri čemu su:

- V_{an}, V_{bn}, V_{cn} – fazni naponi u odnosu na neutralnu točku motora n ,
- i_a, i_b, i_c – fazne struje,
- V_{ea}, V_{eb}, V_{ec} – protuelektromotorne sile,
- R – otpori statorskog namota po fazi, koji su jednaki za sve tri faze,
- L_{aa}, L_{bb}, L_{cc} – vlastiti induktiviteti,
- $L_{ab}, L_{ba}, L_{ac}, L_{ca}, L_{bc}, L_{cb}$ – međusobni induktiviteti.

Ako se pretpostavi da su faze simetrične i da magnetska reluktancija ne ovisi o električnom kutu rotora, tada su tri vlastita induktiviteta jednaka, a šest međusobnih induktiviteta također je međusobno jednako:

$$L_{aa} = L_{bb} = L_{cc} = L_v \quad (2.4)$$

$$L_{ab} = L_{ba} = L_{ac} = L_{ca} = L_{bc} = L_{cb} = M \quad (2.5)$$

Ekvivalentni induktivitet L može se izračunati kao:

$$L = L_v - M \quad (2.6)$$

Uz pretpostavku simetričnih faznih struja, vrijedi:

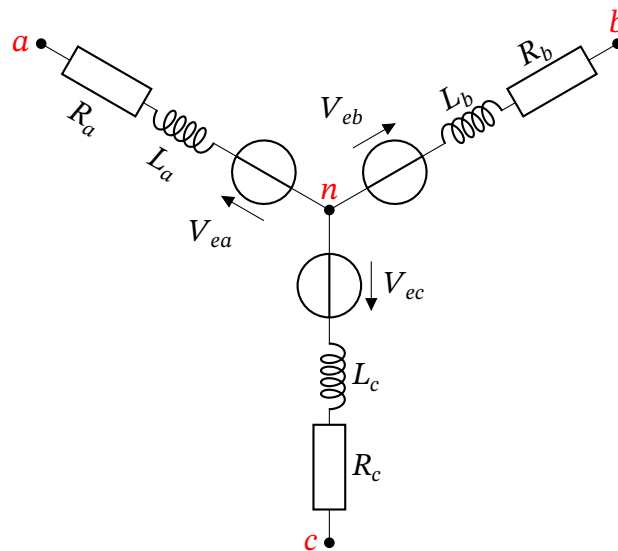
$$i_a + i_b + i_c = 0 \quad (2.7)$$

Tada se električni odnosi mogu pojednostavniti, a motor BLDC modelirati na sljedeći način:

$$V_{an} = R \cdot i_a + L \frac{di_a}{dt} + V_{ea} \quad (2.4)$$

$$V_{bn} = R \cdot i_b + L \frac{di_b}{dt} + V_{eb} \quad (2.5)$$

$$V_{cn} = R \cdot i_c + L \frac{di_c}{dt} + V_{ec} \quad (2.6)$$



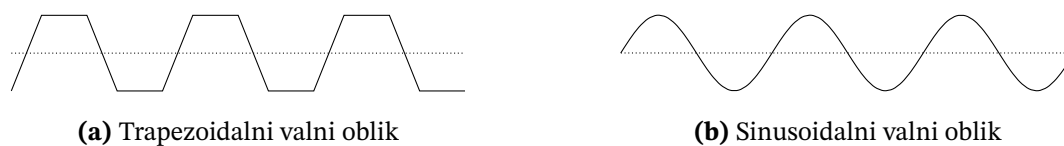
Slika 2.1. Električna shema motora

2.3. Protuelektromotorna sila

Protuelektromotorna sila (eng. *Counter-electromotive force*, *Back-electromotive force*, *back-EMF*) je napon koji se stvara u zavojnicama statora prilikom vrtnje rotora, a suprotstavlja se naponu napajanja. Ovaj se napon inducira u skladu s Faradayevim zakonom elektromagnetske indukcije.

Oblik protuelektromotorne sile ovisi o mehaničkoj konstrukciji motora, ponajviše o raspodjeli i obliku permanentnih magneta na rotoru te o izvedbi statorskih namota. Ovisno o tome, postoje trapezoidalni valni oblik (slika 2.2.a) i sinusoidalni valni oblik (slika 2.2.b) protuelektromotorne sile.

Poznavanje valnog oblika protuelektromotorne sile postaje važno pri upravljanju okretanja elektromotora jer se valni oblici pokretačkog signala i PEMS-a moraju poklapati za minimizaciju valovitosti momenta (odjeljak 3.1.) [6].



Slika 2.2. Usporedba valnih oblika PEMS-a

2.4. Konfiguracija namotaja na statoru

Na trofaznom motoru BLDC namotaji na statoru mogu biti u dvije glavne konfiguracije:

U **zvjezdastom spoju** (eng. *wye, star connection*) tri zavojnice spojene su u zajedničkoj središnjoj točki, zvjezdištu (točka n na slici 2.3.a). Fazni napon, V_{faza} [V], niži je od mrežnog napona, $V_{\text{mreža}}$ [V], prema izrazu $V_{\text{faza}} = V_{\text{mreža}}/\sqrt{3}$, a fazna struja, I_{faza} [A], jednaka je mrežnoj struji.

U **trokutnom spoju** (eng. *Delta connection*) zavojnice su spojene međusobno u trokut (slika 2.3.b). Fazni napon, V_{faza} [V], jednak je mrežnom naponu, $V_{\text{mreža}}$ [V], a fazna struja, I_{faza} [A], niža je od mrežne struje, $I_{\text{mreža}}$ [A], prema izrazu $I_{\text{faza}} = I_{\text{mreža}}/\sqrt{3}$.

Zbog ove razlike u faznim naponima, za dva motora s ovim konfiguracijama i pripadnim konstantama motora $K_{t,Z}$ i $K_{t,T}$ za proizvesti jednak moment vrijedi:

Moment, τ [Nm], može se izraziti preko izraza $\tau = K_t \cdot I_{\text{faza}}$, gdje je K_t konstanta momenta [Nm/A], a I_{faza} fazna struja [A]. Odnos konstanti momenta je $K_{t,T} = K_{t,Z}/\sqrt{3}$ [5].

Da bi se proizveo jednak moment, odnos faznih struja mora biti:

$$\begin{aligned} K_{t,Z} \cdot I_{\text{faza},Z} &= K_{t,T} \cdot I_{\text{faza},T} \\ K_{t,Z} \cdot I_{\text{faza},Z} &= \left(\frac{K_{t,Z}}{\sqrt{3}} \right) \cdot I_{\text{faza},T} \\ \sqrt{3} \cdot I_{\text{faza},Z} &= I_{\text{faza},T} \end{aligned}$$

Ovaj rezultat pokazuje da za isti moment, fazna struja u trokutnom spoju mora biti $\sqrt{3}$ puta veća od fazne struje u zvjezdastom spoju. Koristeći ovaj odnos, sada se mogu uspo-

rediti linijske struje (I_L) koje motori vuku iz izvora napajanja.

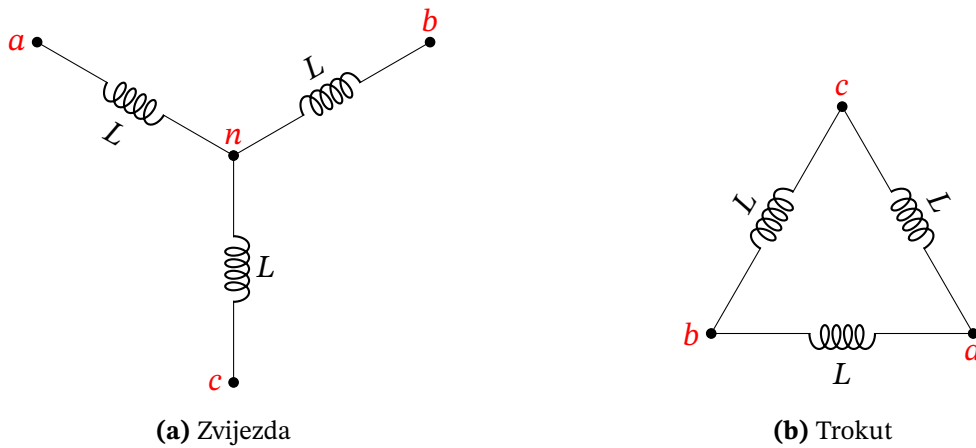
$$I_{L,T} = \sqrt{3} \cdot I_{\text{faza},T} \quad (\text{Definicija linijske struje za trokut})$$

$$= \sqrt{3} \cdot (\sqrt{3} \cdot I_{\text{faza},Z}) \quad (\text{Uvrštavanje odnosa faznih struja})$$

$$= 3 \cdot I_{\text{faza},Z}$$

$$= 3 \cdot I_{L,Z} \quad (\text{Budući da je } I_{\text{faza},Z} = I_{L,Z})$$

Izvod pokazuje da za proizvodnju istog momenta, motor spojen u trokut zahtijeva tri puta veću linijsku struju od motora spojenog u zvijezdu. Ova temeljna razlika u potrebnoj struji definira njihovu primjenu koja je opisana u sljedećem odjeljku 2.5.

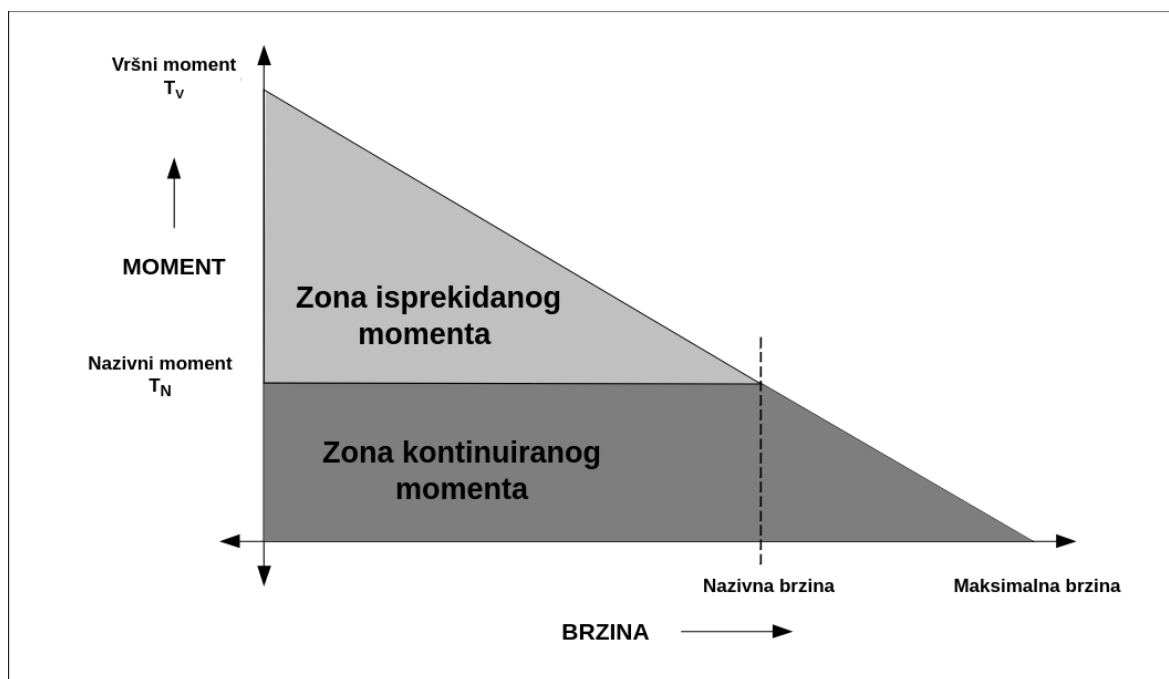


Slika 2.3. Konfiguracije namotaja

2.5. Odnos momenta i brzine vrtnje

Performanse motora BLDC temelje se na kompromisu između okretnog momenta i brzine vrtnje.

S jedne strane, okretni moment (τ) izravno je proporcionalan struji (I) prema izrazu $\tau = K_t \cdot I$ (odjeljak 2.4.). S druge strane, rotacijom se inducira PEMS (V_{pems}) koji se suprotstavlja naponu napajanja i proporcionalan je kutnoj brzini (ω) prema izrazu $V_{\text{pems}} = K_e \cdot \omega$. Porast brzine uzrokuje porast V_{pems} , što smanjuje efektivni napon na namotajima, a time i struju i raspoloživi moment. Motor dostiže svoju maksimalnu brzinu, odnosno brzinu praznog hoda, kada se V_{pems} približi naponu napajanja, čime se moment smanjuje na nulu (zanemarujući trenje) što se može vidjeti na slici 2.4. U zoni kontinuiranog momenta porast brzine ne utječe na moment i to područje je omeđeno nazivnim momentom i nazivnom brzinom.



Slika 2.4. Graf omjera momenta i brzine (prilagođeno prema [6])

Na ovaj kompromis presudno utječe konfiguracija namotaja statora, kao što je opisano u odjeljku 2.4. Budući da su konstante K_t i K_e povezane, izbor konfiguracije definira momentnu karakteristiku motora.

- **Zvjezdasti spoj** - Zbog veće efektivne duljine namotaja, ova konfiguracija ima višu konstantu momenta (K_t) i posljedično višu konstantu protuelektromotorne

sile (K_e). To rezultira visokom momentnom učinkovitošću (veći moment po amperu), ali i nižom maksimalnom brzinom jer V_{pems} brže doseže napon napajanja.

- **Trokutni spoj** - Ova konfiguracija ima niži K_t i K_e (za faktor $\sqrt{3}$). Kao što je spomenuto u odjeljku 2.4., za isti moment zahtijeva znatno veću struju, što smanjuje učinkovitost. Međutim, niži K_e omogućuje motoru postizanje veće maksimalne brzine prije nego što V_{pems} postane ograničavajući faktor.

Izbor između ove dvije konfiguracije stoga predstavlja inženjerski kompromis. Zvezdasti spoj preferira se u primjenama gdje su prioritet visoki moment pri nižim brzinama i energetska učinkovitost, poput dronova za snimanje. S druge strane, trokutni spoj odabire se za primjene gdje je cilj postizanje maksimalne brzine, kao kod trkaćih dronova FPV, čak i po cijenu veće potrošnje struje.

3. Upravljanje motorom BLDC bez osjetila


Metoda koja se koristi za upravljanje motorom BLDC utječe na izvedbu motora, njegovu učinkovitost i glatkoću rada. Odabir metode upravljanja ovisi o karakteristikama motora kao što je valni oblik PEMS-a i zahtjevima primjene [10]. Ovaj rad koristi metodu komutacije u šest koraka s detekcijom PEMS-a.

3.1. Metoda komutacije u šest koraka

Metoda komutacije u šest koraka, poznata i kao trapezno upravljanje, stvara rotirajuće magnetsko polje statora sekvencijalnim napajanjem parova namotaja. U svakom trenutku, struja teče kroz dva od tri fazna namotaja, dok je treći namotaj neopterećen, to jest u stanju visoke impedancije. Jedan električni ciklus rotacije sastoji se od šest ovakvih koraka, pri čemu se vektor magnetskog polja statora zakreće za 60 električnih stupnjeva pri svakom prijelazu [10, 11].

Slijed komutacije osmišljen je tako da magnetsko polje rotora, odnosno stalni magneti, uvijek zaostaje za poljem statora, što stvara moment koji pokreće rotor. Za ilustraciju, prva dva koraka u tipičnom slijedu su:


- **Korak 1:** Struja teče iz faze A u fazu B. Faza C je neopterećena. Magnetsko polje statora zauzima određeni položaj.



Missing figure

$a+/b-$, neka je 3 navoja, 2 para magneta

- **Korak 2:** Struja teče iz faze C u fazu B. Faza A je sada neopterećena. Magnetsko polje statora zakreće se za 60 električnih stupnjeva u odnosu na prethodni korak.




Missing figure

$b-/c+$, neka je 3 navoja, 2 para magneta

Ovaj se proces nastavlja kroz preostala četiri koraka ($C \rightarrow A$, $B \rightarrow A$, $B \rightarrow C$, $A \rightarrow C$), čime se zatvara puni električni ciklus od 360 stupnjeva.

ovdje objasni razliku između električnih i mehaničkih stupnjeva na temelju 2 dijagrama iznad

Budući da se magnetsko polje mijenja u diskretnim koracima, generirani moment nije u potpunosti gladak, već sadrži male oscilacije poznate kao valovitost momenta. Te se oscilacije pojavljuju prilikom svake komutacije [12].

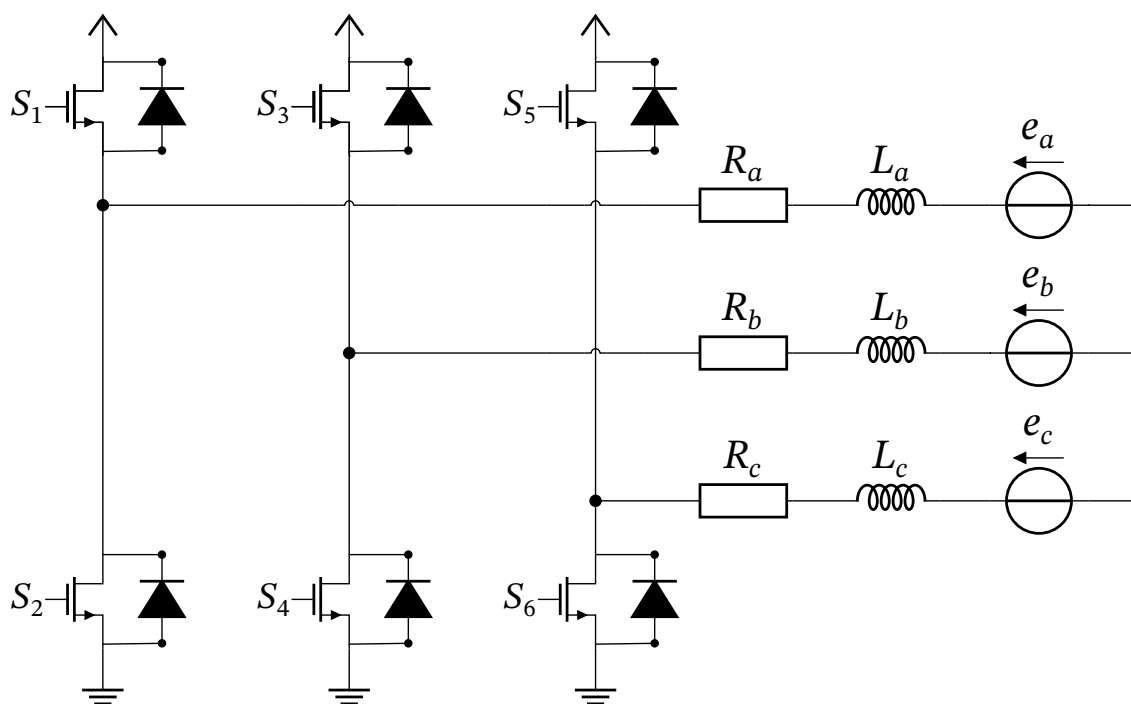


Missing figure

slika valovitosti momenta, probat ću u matlabu odsimulirati

3.2. Upravljanje naponom i strujom pomoću PWM-a

Za pogon motora BLDC koristi se trofazni mosni pretvarač (eng. *three-phase inverter*), koji se sastoji od tri polumosta, po jedan za svaku fazu motora. Svaki polumost čine dva tranzistora, gornji i donji, koji omogućuju spajanje faze na pozitivni ili negativni pol napajanja (slika 3.1.) [12, 13, 6].



Slika 3.1. Shema trofaznog mosnog spoja na motor

Brzina vrtnje i moment motora upravljaju se regulacijom srednje vrijednosti napona ili struje na namotajima, što se postiže primjenom pulсно-širinske modulacije (eng. *Pulse-Width Modulation, PWM*). Umjesto stalnog napona, na sklopke pretvarača dovodi se signal PWM-a visoke frekvencije. Promjenom faktora ispune (eng. *duty cycle*) tog signala mijenja se efektivni napon na motoru, a time i struja koja teče kroz namotaje.

Tehnike primjene PWM-a za upravljanje

treba ponovno evaluirat, nije bas precizno

- **Oštro preklapanje (eng. *hard chopping*):**

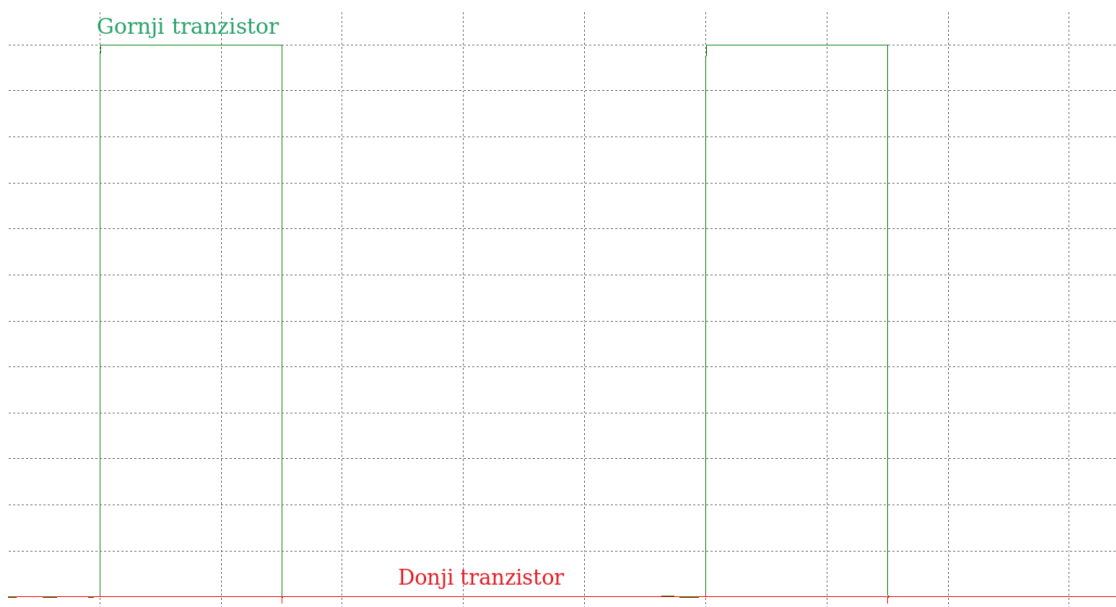
Signal PWM-a primjenjuje se istovremeno na gornju sklopku jedne aktivne faze (npr. S_1 na slici 3.1.) i na donju sklopku druge aktivne faze (npr. S_4 na slici 3.1.).

Obje sklopke se uključuju i isključuju u isto vrijeme. Kada je signal PWM-a visok, struja teče kroz S_1 pa preko motora do S_4 . Kada je nizak, obje se sklopke istovremeno isključuju. Zbog induktivnosti namota, struja nastavlja teći, ali sada recirkulira kroz poredne diode (eng. *freewheeling diode*) suprotnih sklopki (diodu uz S_2 i diodu uz S_3) natrag prema istosmjernom izvoru. Ovakav način rada rezultira većom valovitošću struje u usporedbi s metodom glatkog preklapanja, no nudi jednostavnu izvedbu [12].

- **Glatko preklapanje (eng. *soft chopping*):**

Signal PWM-a primjenjuje se na gornju sklopku jedne aktivne faze (npr. S_1 na slici 3.1.), dok je donja sklopka druge aktivne faze (npr. S_4 na slici 3.1.) stalno uključena. Kada je signal PWM-a visok, struja teče kroz S_1 pa preko motora do S_4 . Kada je nizak, struja recirkulira kroz diodu uparenu uz S_2 , što dovodi do manjih promjena struje u usporedbi s metodom oštrog preklapanja jer je pad napona duplo manji. Na slici 3.2. prikazan je odnos signala PWM-a na tranzistorima S_1 u zelenoj boji i S_2 u crvenoj boji. Za vrijeme niskog signala PWM-a, S_2 ostaje nisko [12].

fale osi na slici, ponovi



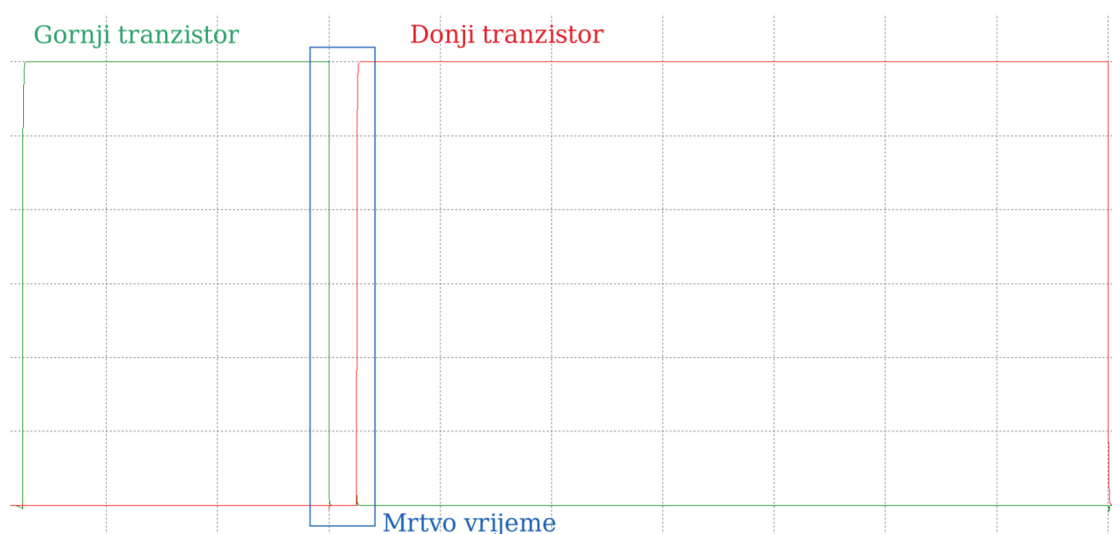
Slika 3.2. Glatko preklapanje u alatu LTspice

- **Komplementarni signal PWM-a:**

Isti scenarij kao i na prošlom primjeru, ali na nizak signal PWM-a struja recirkulira

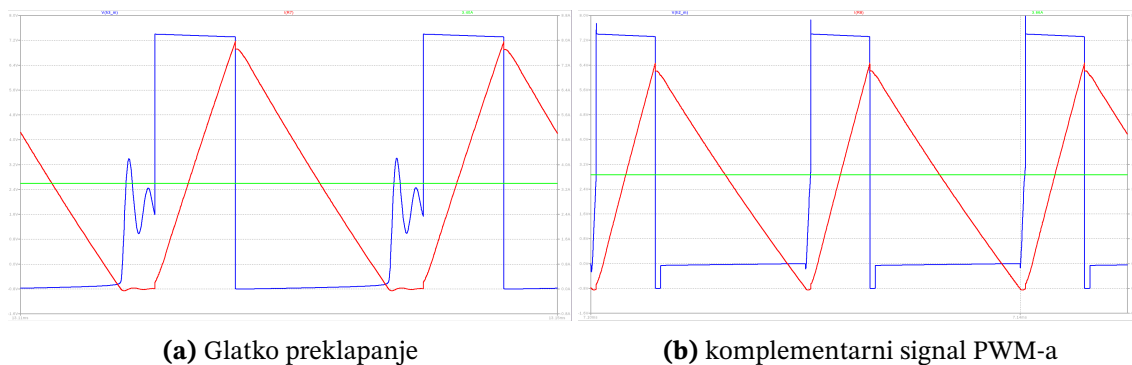
kroz tranzistor S_2 a kada je on nizak, uključuje se donja sklopka u istom polumostu što se može vidjeti na slici 3.3. Kada se zeleni signal na tranzistoru S_1 spusti u nisko stanje, crveni signal na tranzistoru S_2 sa malom stankom podigne se u visoko stanje. Ova mala stanka naziva se mrtvo vrijeme (eng. *dead time*) i sprječava kratki spoj na polumostu (eng. *shoot-through*). Uključivanjem donjeg tranzistora na ovaj način postiže se da struja recirkulira kroz tranzistor [12].

fale osi na slici



Slika 3.3. Komplementarni signal PWM-a u alatu LTspice

Izbor metode upravljanja strujom u ciklusu PWM-a utječe na dinamiku struje i razinu elektromagnetskih smetnji. Od metode oštrog preklapanja do metode komplementarnog signala PWM-a postepena je gradacija sa većih gubitaka na manje gubitke energije. Isto tako složenost izvedbe raste tim redoslijedom. Na slikama 3.4. mogu se vidjeti valni oblici struje kroz zavojnice u metodama glatkog preklapanja i komplementarnog signala PWM-a. Slika 3.4.a prikazuje brži pad struje pri niskom signalu PWM-a te samim time i nižu prosječnu struju od struje pri metodi komplementarnog signala PWM-a prikazane na slici 3.4.b



Slika 3.4. ■ Valni oblik struje
 ■ Prosječna struja
 ■ Valni oblik napona

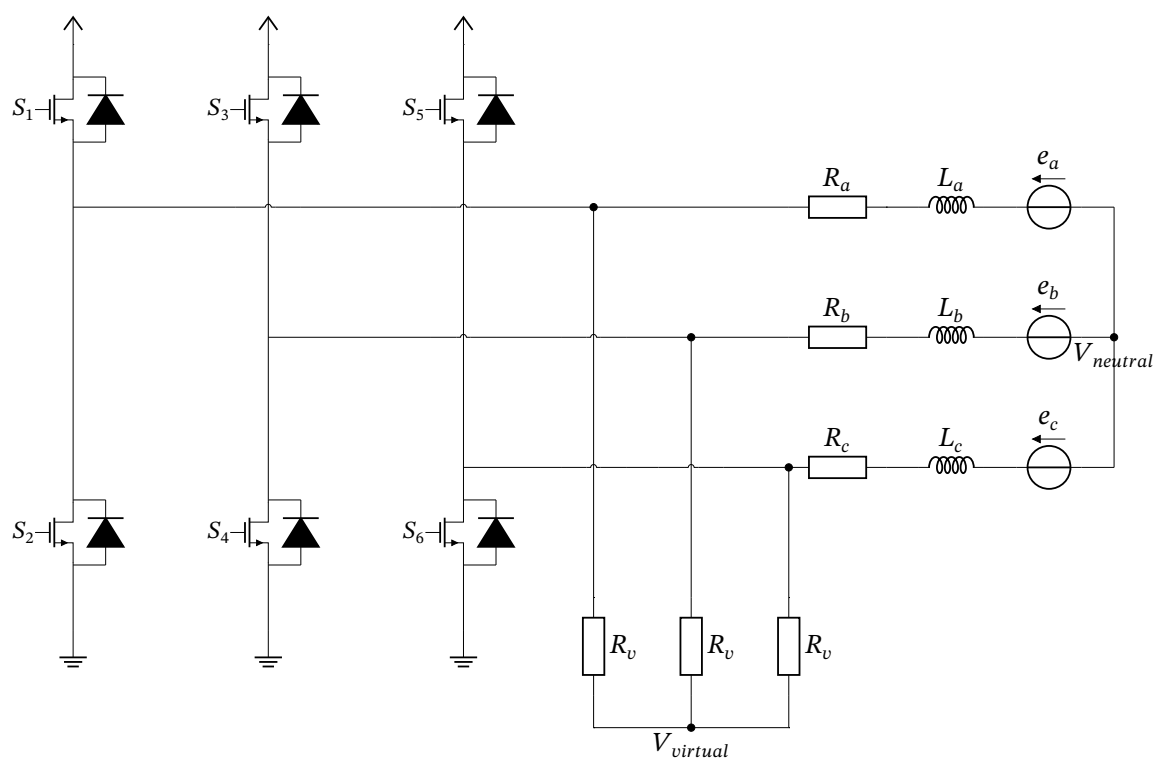
3.3. Detekcija položaja rotora s pomoću PEMS-a

U sustavima bez osjetila, informacija o položaju rotora dobiva se mjerenjem napona protuelektromotorne sile na neopterećenoj fazi.

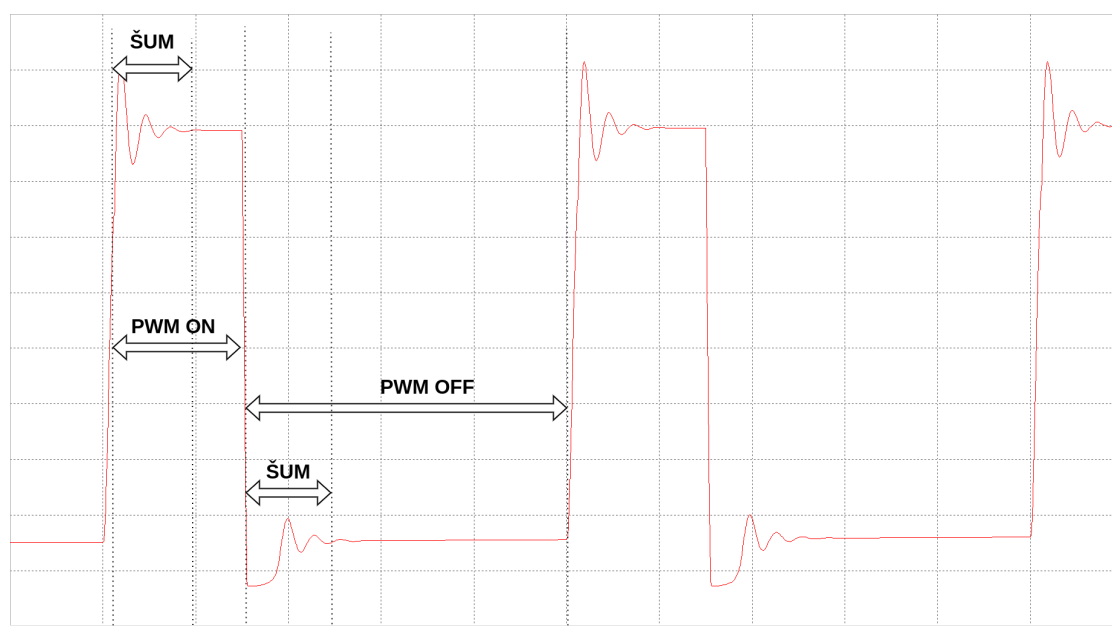
U konfiguraciji sa zvjezdastim spojem, PEMS se mjeri u odnosu na potencijal zvjezdišta. Budući da zvjezdište motora najčešće nije fizički dostupno za mjerenje, njegov se potencijal mora rekonstruirati. To se postiže stvaranjem virtualnog zvjezdišta (slika 3.5.). Tri otpornika jednakog, visokog otpora R_v spajaju se u zvijezdu, pri čemu je svaki otpornik spojen na po jednu fazu motora. Zajednička točka ta tri otpornika stvara virtualno zvjezdište $V_{virtual}$ čiji je potencijal jednak aritmetičkoj sredini napona sve tri faze. Taj se stabilni referentni napon tada koristi za usporedbu s naponom neopterećene faze [13].

Za preciznu detekciju trenutka u kojem protuelektromotorna sila prolazi kroz nulu koristi se sklop komparatora, no točna implementacija ovisi o metodi uzorkovanja koja je usko vezana za signal PWM-a. "Klasična" metoda uzorkuje napon faze za vrijeme visokog stanja signala PWM-a, što omogućuje postizanje 100% radnog ciklusa, ali zahtijeva filtriranje signala i referentnog napona zbog šuma uzrokovanog sklapanjem tranzistora vidljivog na slici 3.6. [13].

Alternativna i cjenovno učinkovitija strategija je uzorkovanje na kraju niskog stanja signala PWM-a. U tom intervalu, kada struja recirkulira kroz diodu ili tranzistor, mjerenje je jednostavnije i otpornije na šum jer se potencijal zvjezdišta može smatrati uzemljenim, no nedostatak je nemogućnost postizanja 100% radnog ciklusa. Postoje i hibridne metode koje kombiniraju ova dva pristupa kako bi iskoristile prednosti obje strategije



Slika 3.5. Rekonstrukcija zvjezdišta

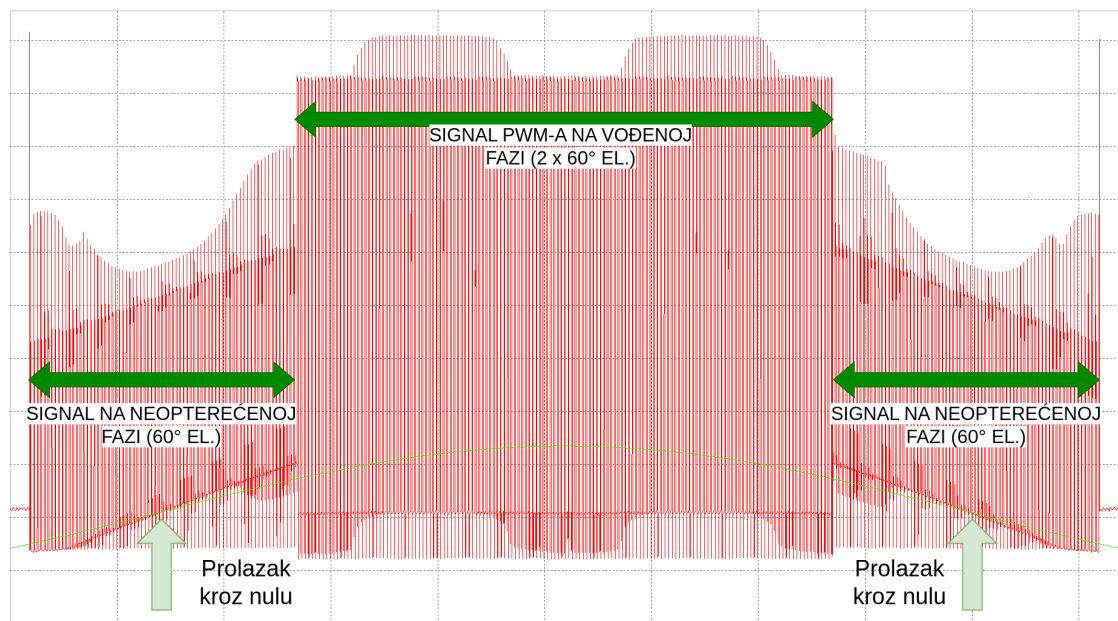


Slika 3.6. Prikaz napona na neopterećenoj fazi u alatu LTspice

ovisno o brzini i opterećenju motora [13].

Ovaj događaj prolaska kroz nulu događa se točno na polovici trajanja jednog komutacijskog koraka kao što se može vidjeti na slici 3.7. Drugim riječima, od trenutka detekcije presijecanja nule do idealnog trenutka za sljedeću komutaciju potrebno je pričekati vri-

jeme koje odgovara zakretu od 30 električnih stupnjeva.



Slika 3.7. Prikaz signala PWM-a na jednoj fazi u alatu LTspice

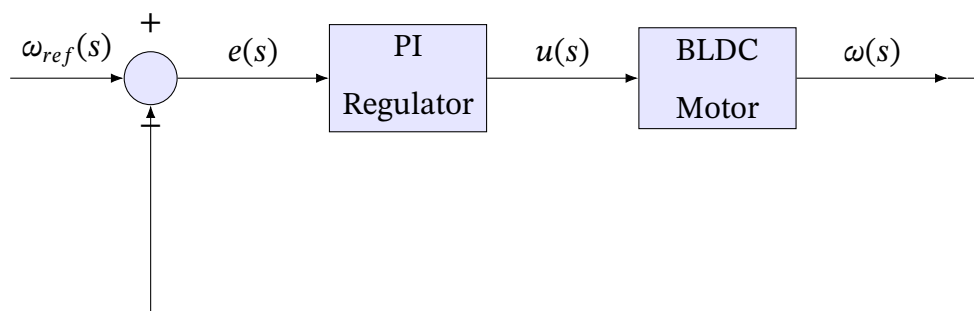
3.4. Faze pokretanja i rada motora

Pokretanje motora bez osjetila ne može se izvesti isključivo detektiranjem PEMS-a jer nije prisutan pri mirovanju i vrlo malim brzinama ili je preslab za detekciju. Potrebno je motor dovesti do stanja gdje može očitavati PEMS.

Prije pokretanja, položaj rotora je nepoznat. Kako bi se postavio u poznati početni položaj, na kratko se vrijeme uključe dva fazna namotaja. To stvara statično magnetsko polje koje poravnava rotor u određenom smjeru. Ova faza se naziva poravnanje (eng. *alignment*). Nakon poravnanja, motor se pokreće u otvorenoj petlji (eng. *open-loop*). Sklop ESC forsira komutaciju namotaja prema unaprijed definiranom, postupno rastućem vremenskom slijedu, bez ikakve povratne informacije o stvarnom položaju. Cilj je ubrzati motor do brzine na kojoj će inducirani PEMS biti dovoljno velik za pouzdanu detekciju. Kada brzina dosegne prag na kojem detekcija prolaska kroz nulu postaje pouzdana, sustav prelazi u rad sa zatvorenom petljom (eng. *closed-loop*). Od ovog trenutka, komutacija se više ne temelji na fiksnom vremenu, već je sinkronizirana sa stvarnim položajem rotora detektiranim prolaskom PEMS-a kroz nulu [14].

3.5. Model regulacije brzine

preko Matlab simulacije prikazi ovo



4. Sklopovlje

4.1. Elektronički sklop za upravljanje brzinom

opis ESC-a

4.2. Elektromotor A221213T 1000KV

opis motora

4.3. Razvojna ploča FRDM-MCXA 153

opis mikrokontrolera NXP

5. Implementacija

6. Zaključak

Literatura

- [1] R. Austin, *Unmanned Aircraft Systems: UAVS Design, Development and Deployment*. Chichester, UK: Wiley, 2010.
- [2] O. Solomon i P. Famouri, “Dynamic performance of a permanent magnet brushless dc motor for uav electric propulsion system - part i”, u *IECON 2006 - 32nd Annual Conference on IEEE Industrial Electronics*, 2006., str. 1400–1405. <https://doi.org/10.1109/IECON.2006.347808>
- [3] Leksikografski zavod Miroslav Krleža. (2007) elektromotor, beskolectorski. Tehnički leksikon, mrežno izdanje. [Mrežno]. Adresa: <https://tehnicki.lzmk.hr/clanak/elektromotor-beskolectorski>
- [4] ——. (2007) elektromotor sa stalnim magnetima. Tehnički leksikon, mrežno izdanje. [Mrežno]. Adresa: <https://tehnicki.lzmk.hr/clanak/elektromotor-sa-stalnim-magnetima>
- [5] D. van Niekerk, “Design, development and testing of a solar-powered unmanned aerial vehicle for remote sensing applications”, M.Tech Dissertation, Cape Peninsula University of Technology, 2023., pristupljeno: 1. srpnja 2025. [Mrežno]. Adresa: https://www.researchgate.net/publication/380743096_MTECH_Dissertation_of_Daniel_van_Niekerk_Final_Version
- [6] N. Padmaraja, “Brushless dc (bldc) motor fundamentals”, Microchip Technology Inc., Application Note AN885, 2003., pristupljeno: 1. srpnja 2025. [Mrežno]. Adresa: <https://ww1.microchip.com/downloads/en/AppNotes/00885a.pdf>
- [7] Joe Evans, Ph.D, “The three phase induction motor”, <http://www.pumped101.com/motorintro.pdf>, pristupljeno: 1. srpnja 2025.

- [8] FAULHABER MICROMO LLC. (2024., 3) Datasheet: 3216...bxth series brushless dc-servomotors. [Mrežno]. Adresa: https://www.faulhaber.com/fileadmin/Import/Media/EN_3216_BXTH_DFF.pdf
- [9] maxon group. (2024., 3) Ec 8 brushless dc motor. [Mrežno]. Adresa: https://www.maxongroup.com/medias/sys_master/root/9399220961310/Cataloge-Page-EN-203.pdf
- [10] D. Mohanraj, R. Arul david, R. Verma, K. Sathiyasekar, A. B. Barnawi, B. Chokkalingam, i L. Mihet-Popa, "A review of bldc motor: State of art, advanced control techniques, and applications", *IEEE Access*, sv. 10, str. 54 833–54 869, 2022. <https://doi.org/10.1109/ACCESS.2022.3175011>
- [11] NXP Semiconductors, "3-phase bldc motor control with hall sensors", NXP Semiconductors, Application Note AN2355, 2005., pristupljeno: 1. srpnja 2025. [Mrežno]. Adresa: <https://www.nxp.com/docs/en/application-note/AN2355.pdf>
- [12] B. Akin i M. Bhardwaj, "Sensorless trapezoidal control of bldc motors", Texas Instruments, Application Report SPRABQ7A, September 2015., revidirano u rujnu 2015. Pristupljeno: 2. srpnja 2025. [Mrežno]. Adresa: <https://www.ti.com/lit/an/sprabq7a/sprabq7a.pdf>
- [13] STMicroelectronics, "Sensorless bldc motor control and bemf sampling methods with st7mc", STMicroelectronics, Application Note AN1946, 2007., pristupljeno: 2. srpnja 2025. [Mrežno]. Adresa: https://www.st.com/resource/en/application_note/cd00020086-sensorless-bldc-motor-control-and-bemf-sampling-methods-with-st7mc-stmicroelectronics.pdf
- [14] M. Re-casens, "Accurate startup techniques for the amt49406", Allegro MicroSystems, Application Note 296259, 2021., pristupljeno: 2. srpnja 2025. [Mrežno]. Adresa: <https://www.allegromicro.com/-/media/files/application-notes/an296259-amt49406-accurate-startup-techniques.pdf>

Sažetak

Upravljanje brzinom vrtnje istosmjernih motora bez četkica kod bespilotnih letjelica

Vlado Perković

Ovaj diplomski rad obrađuje elektroničko upravljanje brzinom istosmjernih motora bez četkica prvenstveno namijenjenih za bespilotne letjelice. Fokus je na razvoju i implementaciji upravljanja motorom bez osjetila korištenjem metode komutacije u šest koraka.

Detaljno je opisana metoda komutacije u šest koraka te tehnike pulsno-širinske modulacije za upravljanje naponom i strujom motora. Objašnjena je detekcija protuelektromotorne sile za dobivanje informacije o položaju rotora, te su opisane faze pokretanja i rada motora, od početnog poravnanja do prelaska na zatvorenu petlju. Implementirano je rješenje upravljanja brzinom na odabranom sklopovlju koje uključuje sklop za elektroničko upravljanje brzine, motor A2212/13T 1000KV i razvojnu ploču FRDM-MCXA 153 s mikrokontrolerom NXP.

Ključne riječi: istosmjerni motor bez četkica; BLDC; elektroničko upravljanje brzinom; ESC; bespilotne letjelice; dronovi; komutacija u šest koraka; protuelektromotorna sila; PEMS; upravljanje bez osjetila

Abstract

Electronic speed control of a brushless DC motor for drones

Vlado Perković

This thesis addresses the electronic speed control of brushless DC motors, primarily intended for unmanned aerial vehicles. The focus is on the development and implementation of sensorless motor control using the six-step commutation method.

The six-step commutation method and pulse-width modulation techniques for motor voltage and current control are described in detail. Counter-electromotive force detection for obtaining rotor position information is explained, and the motor's startup and operating phases, from initial alignment to closed-loop transition, are detailed. The speed control solution is implemented on selected hardware, which includes an electronic speed controller, an A2212/13T 1000KV motor, and an FRDM-MCXA 153 development board with an NXP microcontroller.

Keywords: brushless DC motor; BLDC; electronic speed control; ESC; unmanned aerial vehicles; UAV; drones; six-step commutation; back-electromotive force; back-EMF; sensorless control