**НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ УКРАЇНИ**

**«КИЇВСЬКИЙ ПОЛІТЕХНІЧНИЙ ІНСТИТУТ ім. Ігоря Сікорського»**

ФАКУЛЬТЕТ ЕЛЕКТРОНІКИ

КАФЕДРА КОНСТРУЮВАННЯ ЕЛЕКТРОННО-ОБЧИСЛЮВАЛЬНОЇ АПАРАТУРИ

«До захисту допущено»

Завідувач кафедри

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Лисенко О.М.

(підпис) (ініціали, прізвище)

“\_\_\_”\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_20\_\_р.

**Дипломний проект**

**на здобуття ступеня бакалавра**

зі спеціальності 172 Телекомунікації та радіотехніка

(код та назва напряму підготовки або спеціальності)

на тему Блок керування двигуном по положенню

Виконав: студент ІV курсу, групи ДК-41

Білаш Богдан Олегович \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(прізвище, ім’я, по батькові) (підпис)

Керівник ст. викл. Антонюк О.І. \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(посада, вчене звання, науковий ступінь, прізвище та ініціали) (підпис)

Консультант \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(назва розділу) (вчені ступінь та звання, прізвище, ініціали) (підпис)

Рецензент \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(посада, вчене звання, науковий ступінь, прізвище та ініціали) (підпис)

Засвідчую, що у цьому дипломному проекті немає запозичень з праць інших авторів без відповідних посилань.

Студент \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(підпис)

Київ - 2018 року

**Національний технічний університет України**

**«Київський політехнічний інститут ім. Ігоря Сікорського »**

Факультет електроніки

Кафедра конструювання електронно-обчислювальної апаратури

Освітньо-кваліфікаційний рівень – бакалавр

Спеціальність 172 Телекомунікації та радіотехніка

(код і назва)

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Лисенко О.М.

(підпис) (прізвище ініціали)

«\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_р.

**ЗАВДАННЯ**

**на дипломний проект студенту**

Білаша Богдана Олеговича

(прізвище, ім’я, по батькові)

1. Тема проектуБлок керування двигуном по положенню

керівник проектуАнтонюк Олександр Ігорович, старший викладач

затверджені наказом по університету від «» 2018 року №4076-с

1. Термін подання студентом проекту червня 2018 року
2. Вихідні дані до проекту, моноблочну конструкцію, кліматичне виконання УХЛ 3.1 по ГОСТ 15150-69. Блок вимірювання повинен забезпечувати визначення концентрації домішок, моноблочну конструкцію, кліматичне виконання УХЛ 3.1 по ГОСТ 15150-69.
3. Зміст розрахунково-пояснювальної записки:

* аналіз технічного завдання;
* огляд існуючих засобів керування, патентний пошук;
* розробка схеми електричної принципової;
* обґрунтування вибору елементної бази та друкованої плати;
* проектування у пакеті програм QuartusII;
* розміщення компонентів на друкованій платі блока керування;
* конструкторсько-технологічні розрахунки;
* електричний розрахунок друкованої платиблока керування;
* розрахунок надійності друкованої плати блока керування;
* розрахунок віброміцності друкованої плати блока керування;
* проектування у Altium Designer;
* моделювання проекту;
* підтвердження працездатності проекту;
* висновки.

1. Перелік графічного матеріалу (із зазначенням обов’язкових креслень, плакатів, презентацій тощо):

* електрична принципова схема блока керування;
* друкована плата блока керування;
* складальне креслення друкованої плати блока керування;

1. Консультанти розділів проекту

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Розділ | Прізвище, ініціали та посада консультанта | Підпис, дата | |
| завдання  видав | завдання  прийняв |
| Розділ |  |  |  |
| Розділ |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

1. Дата видачі завдання 1.09.17

**КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №  з/п | Назва етапів виконання  Дипломного проекту | Термін виконання етапів проекту | Примітка |
| 1 | Аналіз технічного завдання |  | виконано |
| 2 | Схемо-технічне проектування |  | виконано |
| 3 | Вибір елементної бази та друкованої плати |  | виконано |
| 4 | Виконання креслень схем електричних принципових |  | виконано |
| 5 | Конструкторсько-технологічні розрахунки |  | виконано |
| 6 | Електричний розрахунок друкованих плат |  | виконано |
| 7 | Розрахунок надійності, віброміцності |  | виконано |
| 8 | Проектування у Altium Designer |  | виконано |
| 9 | Виконання креслень друкованої плати та складального креслення друкованого вузла |  | виконано |
| 10 | Моделювання |  | виконано |
| 11 | Оформлення пояснювальної записки |  | виконано |

Студент Білаш Б.О.

(підпис) (прізвище та ініціали)

Керівник проекту Антонюк О.І.

(підпис) (прізвище та ініціали)

**Пояснювальна записка**  
**до дипломного проекту**

на тему: **Блок керування двигуном по положенню**

Київ – 2018 року

ЗМІСТ

[Перелік скорочень, умовних позначень, термінів 2](#_Toc514756100)

[ВСТУП 3](#_Toc514756101)

[Розділ 1. АНАЛІЗ ТЕХНІЧНОГО ЗАВДАННЯ 4](#_Toc514756102)

[1.1. Аналіз механіки електроприводу. 4](#_Toc514756103)

[1.1.1. Динамічні моделі механічної частини електроприводу. 4](#_Toc514756104)

[1.1.2. 5](#_Toc514756105)

[Розділ 2. СХЕМОТЕХНІЧНЕ ПРОЕКТУВАННЯ 6](#_Toc514756106)

[2.1. Розробка структурної схеми системи 6](#_Toc514756107)

[Розділ 3. ПРОЕКТУВАННЯ ДРУКОВАНОГО ВУЗЛУ 11](#_Toc514756108)

[3.1. Вибір типу, матеріалу друкованих плат 11](#_Toc514756109)

[Розділ 4. РОЗРАХУНКИ, ЩО ПІДТВЕРДЖУЮТЬ ПРАВИЛЬНІСТЬ КОНСТРУКТОРСЬКИХ РІШЕНЬ 12](#_Toc514756110)

[4.1. Конструкторсько-технологічний розрахунок елементів ДП 12](#_Toc514756111)

[4.1.1. Визначення мінімальної ширини друкованого провідника по постійному струму для ланцюгів живлення і 12](#_Toc514756112)

[Розділ 5. СТВОРЕННЯ ВІРТУАЛЬНОГО ПРИСТРОЮ У СЕРЕДОВИЩІ LABVIEW 13](#_Toc514756113)

[Розділ 6. ПРОЕКТУВАННЯ КОРПУСА 14](#_Toc514756114)

[ВИСНОВКИ 15](#_Toc514756115)

[СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ 16](#_Toc514756116)

[Додаток А 17](#_Toc514756117)

[Технічне завдання на проектування 17](#_Toc514756118)

[Додаток Б 21](#_Toc514756119)

Перелік скорочень, умовних позначень, термінів

МК – мікроконтролер

ДП – друкована плата

ДВ – друкований вузол

ОП – операційний підсилювач

КЕ – конструктивні елементи

ПМ – посадкове місце

FPGA, ПЛІС – програмована логічна інтегральна схема

ШІМ, PWM – широтно-імпульсна модуляція

АЦП, ADC – аналогово-цифровий перетворювач

ФВЧ – фільтр високих частот

ПВЗ – пристрій вибірки зберігання

ПК – персональний комп’ютер

ЖКІ – жидкокристалічний індикатор

ВСТУП

1. АНАЛІЗ ТЕХНІЧНОГО ЗАВДАННЯ ТА ПАТЕНТНИЙ ПОШУК
   1. Аналіз механіки електроприводу.

1.1.1.Динамічні моделі механічної частини електроприводу.

Електроприводи використовуються для відтворення заданого закону руху виконавчих органів механізму(перша група), або для виконання цими органами корисної механічної роботи («силовий» привід, друга група).

До першої групи відносяться більшість позиційних приводів, приводи випробувальних і перевірочних стендів і іншого обладнання [1].

До другої групи відносяться головні приводи металорізальних станків, прокатних станків, насосів, вентиляторів і усіх інших механізмів і машин, призначених для перетворення механічної енергії в корисну роботу.

Але дуальність двох груп властива всім системам електроприводу. Це змушує одні з них розглядати як системи передачі і перетворення інформації, а інші – як системи електромеханічного перетворення енергії. Класифікацію електроприводів по цим властивостям вперше запропонував В.Г. Каган[2]. Таким чином, в першому випадкупри конструюванні електроприводу основна увага приділяється на придання йому властивостей, які забезпечують якісне відтворення переданої інформації. При цьому в сталому режимі роботи встановлена потужність електродвигуна, як правило, не до кінця використовується. В другому випадку домінуюче значення має вибір необхідної потужності електродвигуна і інших елементів силового приводу.

Проте не слід роздивлятись електроприводи першої групи тільки як системи для відтворення інформації, базуючи всі розрахунки і досліди на положеннях теорії керування. Очевидно, найдосконаліші керуючі пристрої не зможуть забезпечити заданий рух робочих органів виконавчого механізму, якщо він не забезпечений енергетично силовою частиною приводу.

Так само і головний привід металоріжучого станка при достатньому запасі потужності не зможе виконати своїх енергетичних функцій, якщо система керування не забезпечить заданих законів його руху. Таким чином, в приводі здійснюються складні взаємозв’язки між його інформаційною і енергетичною частинами. Тому, приступаючи до проектування електроприводу, інженер кожен раз неоднозначно вирішує, яку долю уваги слід приділити розробці керування і яку енергетичній частині. Ті ж самі задачі неминуче вирішуються при його виготовленні, наладці та експлуатації.

Для основних різновидів електроприводів були запропоновані і різні системи їх класифікації: для силових приводів – В.К. Поповим, а для приводів відтворення руху – С.А. Ковчіним.

Різновид систем автоматичного керування (САК) містить взаємопов’язані інформаційні і енергетичні канали. Причому інформаційно-замкнута САК формує задані закони руху виконавчих органів. В той же час така САК може реалізувати і задані закони керування перетворенням енергії, якщо будуть належним чином змінюватися її компоненти.

1.1.2.Механічні властивості двигунів змінного струму.

* 1. Вивчення аналогів.

Під час пошуків реалізації блоку керування в першу чергу необхідно було визначити, чи є певний пристрій для керування, який би задовольнив вимоги по керуванню двигуном по положенню.

Першим розглянутим патентом, який пропонує пристрій для керування серводвигуном є «Устройство для управления серводвигателем» 1967 року[9]. Номер патенту в базі СРСР – 191675. Даний патент пропонує керування через перемикаючий діод, який керується імпульсним трансформатором. Даний патент зовсім немає практичного значення в 2018 році, і був вибраний для ознайомлення з методами керування.

Другим розглянутим патентом є «Позиционный серводвигатель». Номер патенту в СРСР 1222907, 1986 року [10]. Порівнюючи його з попереднім патентом, серводвигун має в своєму складі цифрові логічні елементи АБО. Для керування двигуном використовуються дискретні керуючі сигнали Р1-Р3. Повний опис роботи пристрою можна прочитати в описі патенту. Але для даного часу керування застаріло, сучасні можливості електроніки дозволяють більш ширше керувати серводвигуном за допомогою комп’ютерів, мікроконтролерів.

Третім розглянутим варіантом стала «Система автоматического управления сервоприводами» авторів Мірзаєв Р.А., Смірнов Н.А[11]. На жаль – цей виріб не є запатентованим. Даний пристрій запропоновано у 2014 році, що свідчить про його актуальність. Пристрій пропонує керувати серводвигунами за допомогою ШІМ-сигналів, які генеруються контролером через керуючі сигнали, які поступають з ПК до контролера.

Дослідивши третій варіант, було розглянуто його основну ідею, яка може бути застосована при проектуванні власного блока керування.

Перевагами є:

* Сучасність та актуальність методу керування;
* Застосування сучасної елементної бази: а саме ПК, мікроконтролерів;
* Завдяки сучасний компонентам підвищується надійність пристрою;
* Більш спрощений та автоматизований спосіб керування, порівнюючи з попередніми запропонованими методами, який має більш широкий спектр для керування двигуном.

Але при всьому цьому даний пристрій має наступні недоліки, які пропонується усунути пристроєм, який розробляється в дипломному проекті:

* Розглянутий пристрій періодично потребує підключення до ПК. Пристрій, що проектується, цю проблему усуває за рахунок того, що програма записується в пам’ять блоку і зберігається там;
* Розглянутий пристрій використовує зовнішній процесор. Пристрій, що проектується, використовує синтезований процесор, який можна в будь-який момент переконфугурувати.
* Пристрій, що проектується, оброблює не лише значення куту, а ще вимірює значення струму, має ширший діапазон керування.
* Розглянутий пристрій виступає як запропонований варіант, але не є запатентованим.

Дослідивши різні варіанти запатентованих та запропонованих пристроїв, було вирішено створити власний пристрій з нуля, який має свою структуру, будову та реалізацію.

**1.3 Вибір та обґрунтування елементної бази.**

На пристрій поступає напруга живлення номіналом 5 В та 12 В, яка надходить з іншого, вже розробленого універсального блока живлення. Внутрішні компоненти блока керування споживають напругу номіналами 1,2 В, 2,5 В, 3,3 В. Тому необхідно перетворити вхідну напругу. Для цього використовуються перетворювачі напруги. Для перетворення напруги з 5 В в 2,5 В обирається мікросхема TPS79325, у якої вихідне значення напруги фіксоване і становить 2,5 В [3]. Вихідний струм мікросхеми становить 200 мА. Цього достатньо, адже вони далі поступають лише на ПЛІС.

У випадку з 1,2 В та 3,3 В, сімейство мікросхем TPS793 не може видавати напругу 1,2 В ні у фіксованому ні у режимі підстроювання; також вихідного струму у 200 мА буде недостатньо у випадку з напругою 3,3 В. Тому прийнято рішення використовувати інший перетворювач напруги TPS62000[4]. Він може видавати вихідну напругу в діапазоні від 0,9 В до напруги живлення та струм 600 мА. Було вирішено використати дві мікросхеми для подачі на подальшу схему напругу номіналами 1,2 В та 3,3 В. Мікросхеми працюють в режимі підстроювання. З виходу контакту FB подається фіксована напруга 0,45 В. Вихідна напруга формується ні дільнику, який складається з двох резисторів R60, R66 для DA5, та R61, R67 для DA7. Розрахунок виконується за формулою (1.1).

(1.1)

1. СХЕМОТЕХНІЧНЕ ПРОЕКТУВАННЯ
   1. Розробка структурної схеми та принцип роботи модулю.

Структура блока керування і його взаємозв’язок з установкою моделювання режимів роботи привода зображена на Рисунку 2.1.

|  |
| --- |
|  |
| Рисунок 2.1 Структура блока керування |

Блок керування складається з:

* FPGA, до складу якої входить центральний процесор NIOSII, а також синтезуються ШІМ-контролер, та АЦП-контролер;
* Драйвер датчика кута;
* АЦП;
* Диференційні драйвери;
* Індикатор;
* Клавіатура.

Блок призначений для формування сигналів для випробуваного двигуна, вимірювання кутового положення ротора і струму двигуна.

В схемі вимірювання кута повороту ротора застосовується датчик TS2640N691E125, розташований безпосередньо на осі випробуваного двигуна і мікросхема перетворювача кут / код AD2S1210 в модулі керування. Виміряне значення кута повороту осі ротора двигуна надходить по паралельній 16-ти розрядній шині на цифровий контролер. Це значення відображається на індикаторі і використовується в алгоритмі формування керуючих сигналів на серводвигун (при виборі відповідного режиму роботи). Конструктивно, в двигуні застосовується датчик струму, вихідний сигнал якого надходить на схему вимірювання, що представляє собою 16-ти розрядний аналого-цифровий перетворювач (АЦП). Для управління серводвигуном цифровий контролер формує і видає такі сигнали управління: PWM, DIR, DIS. PWM - це широтноімпульсний модульований сигнал, керуючий швидкістю обертання двигуна. DIR - сигнал вибору напрямку обертання. DIS - сигнал дозволу роботи двигуна.Функціонально, модуль управління двигуном імітує роботу бортового контролера платформи, замикаючи зворотний зв'язок по положенню від датчика кута повороту ротора відповідно до заданого режиму роботи. Інформація про струм і кутове положення двигуна виводиться на індикатор модуля. Додатково, забезпечується режим обмеження струму і кута повороту.

Схема індикації забезпечує візуалізацію заданого режиму роботи і значення наступних параметрів:  
− максимально допустимого кута повороту ротора;  
− максимально допустимого значення величини струму двигуна;  
− номінального значення струму двигуна;  
− поточного значення кута повороту ротора;  
− поточного значення струму двигуна.

2.2 Розробка та розрахунок схеми електричної принципової.

У дипломному проекті розглядається розробка друкованого вузла, який називається «Контролер модуля управління».

Схема контролера модуля управління живиться від 5В постійної напруги живлення. Напруга живлення номіналами 5 В та 12 В поступає з роз’єму XP12.

Для забезпечення напругою номіналами 1,2 В, 2,5 В, 3,3 В, розроблена схема перетворення вхідної напруги. У випадку 1,2 В, 3,3 В. Використовується мікросхема TPS62000. ЇЇ підключення обрано згідно рекомендаціям технічної документації на дану мікросхему. На вході живлення мікросхеми додається керамічний конденсатор номіналом 10мкФ або більше. Паралельно йому додано ще один на 0,1 мкФ. Таке рішення прийнято з загального досвіду, де якомога ближче до контакту мікросхеми ставиться керамічний конденсатор вказаного вище номіналу. Вихідну напругу визначають за формулою (1.1). Згідно технічної документації сума опорів для резисторів дільника не повинна перевищувати 1 МОм. Для задання вихідної напруги 3,3 В було розраховано резистори R60 = 15 кОм, та R66 = 95,3 кОм. В результаті отримали вихідну напругу: (2.1).

(2.1)

Для забезпечення надійності згідно технічної документації потрібно додати шунтуючий конденсатор номіналом 220 пФ.

Для задання вихідної напруги 1,2 В було розраховано резистори R61 = 100 кОм, та R67 = 165 кОм. В результаті отримали вихідну напругу: (2.2).

(2.2)

Для забезпечення надійності згідно технічної документації також додаємо шунтуючий конденсатор.

Для задання вихідної напруги 2,5 В. Використовується мікросхема TPS79325, яка видає фікусуючу напругу номіналом 2,5 В. Схема її підключення та номінали конденсаторів згідно технічної документації.

Для перевірки роботи напруги на початковому етапі налагодження плати додаються нульові резистори R69-R71, які спочатку не впаюютьсяя, а після перевірки правильного перетворення напруг впаюються, тим самим з’єднуючи перетворювачі напруги з усією іншою схемою.

Результуюча схема для перетворення всіх трьох напруг зображена на Рисунку 2.2.

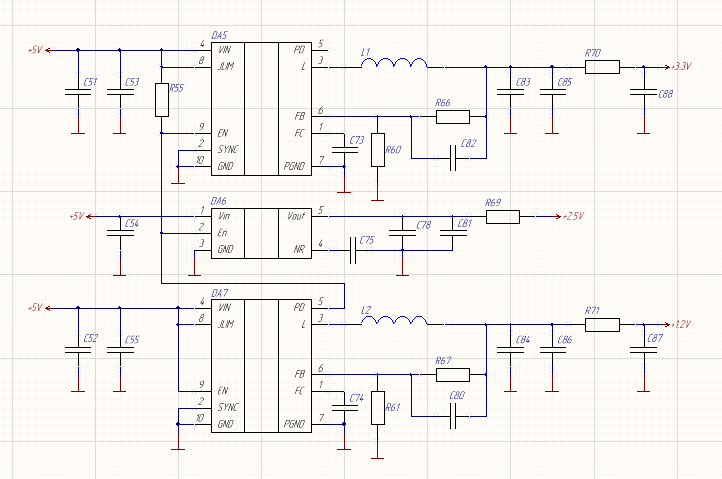


Рисунок 2.2. Схема перетворення вхідної напруги.

Основною складовою схеми є FPGAEP3C25E144I7 фірми Altera. Вона має 144 контакти. Для даного пристрою це більш ніж достатньо. Різні банки ПЛІС живляться 1,2 В, 2,5 В, 3,3 В. Усі сигнали до ПЛІС, окрім тактуючих, подаються на стандартні контакти вводу/виводу мікросхеми.

З ПЛІС з’єднується дра йвер датчика кута AD2S1210 [5]. Ця мікросхема приймає диференційні аналогові сигнали *SIN* та *COS*, які поступають з датчику кута. На виході мікросхема передає 16-бітний двійковий код, який передає до ПЛІС значення кута, а також керуючі сигнали. Також в залежності від команд процесора, драйвер видає сигнали  та , які задають опорну гармоніку для поворотного трансформатора (резольвера). Ці сигнали поступають на диференційний підсилювачTHS4130IDGK[6], який також виступає як ФНЧ. Підсилювач живиться від 12 В, і подає сигнал такою амплітудою на резольвер. Так як датчик TS2640N691E125 [7] має коефіцієнт трансформації 0,5±10%, то для того, щоб на вхід мікросхеми приходили сигнали *SIN* та *COS* належної амплітуди, плюс врахувавши втрати, було прийнято рішення використовувати саме 12 В як напругу живлення підсилювача.

До ПЛІС під’єднується АЦП. Його схема представлена на Рисунку 2.3.



Рисунок 2.3. Схема підключення АЦП.

Схема складається безпосередньо з АЦП AD7687BRMZ [8]. Даний компонент приймає аналоговий диференційний сигнал, та видає на ПЛІС послідовне 16-розрядне двійкове значення струму двигуна. АЦП певний проміжок часу зчитує значення струму, після чого передає на вихід цифровий еквівалент. Зчитування значення струму відбувається по принципу ПВЗ: всередині АЦП є конденсатори, які заряджаються до певного значення, з якого потім отримують значення величини напруги, а відповідно і струму. Розмір конденсаторів дуже малий, тому необхідно подавати максимально точну величину струму на АЦП. Для цього застосовується вже згадана вище мікросхема диференційного підсилювача THS4130IDGK. Для цієї схеми на підсилювач подається напруга живлення 5 В, адже необхідно не підсилити, а повторити сигнал. Між підсилювачем та АЦП ставиться фільтр, який складається з резистору та конденсатору, який повинен бути на декілька порядків більше внутрішніх конденсаторів. Поки АЦП не заміряє значення струму, цей конденсатор заряджається. Під час замикання та замірювання АЦП даний конденсатор розряджається, швидко заряджаючи внутрішні конденсатори АЦП. Резистор потрібен для обмеження струму на шляху від підсилювача до АЦП. Зазвичай його значення береться до 1 кОм.

Розділ 3. ПРОЕКТУВАННЯ ДРУКОВАНОГО ВУЗЛУ

3.1. Вибір типу, матеріалу друкованих плат

Розділ 4. РОЗРАХУНКИ, ЩО ПІДТВЕРДЖУЮТЬ ПРАВИЛЬНІСТЬ КОНСТРУКТОРСЬКИХ РІШЕНЬ

* 1. Конструкторсько-технологічний розрахунок елементів ДП
     1. Визначення мінімальної ширини друкованого провідника по постійному струму для ланцюгів живлення і**землі**

Розділ 5. СТВОРЕННЯ ТА МОДЕЛЮВАННЯ ВІРТУАЛЬНОГО ПРИСТРОЮ У СЕРЕДОВИЩІ QUARTUSII

5.1. Робота драйвера датчика кута.

Мікросхема AD2S1210 отримує дані з зовнішнього датчику кута. Цими даними є аналогові диференційні сигнали SIN, COS. Задача драйвера – представити ці аналогові сигнали у вигляді цифрових, та передати їх далі на FPGA до центрального процесору.

Мікросхема видає на шину даних паралельний цифровий 16 бітний сигнал. Отже, необхідно, щоб контролер видавав інформацію в паралельний порт.

Принцип формування сигналів синуса та косинуса з датчику кута зображений на Рисунку 5.1.



Рисунок 5.1. Принцип формування сигналів синусу та косинусу.

Для того, що правильно приймати та обробляти дані, що поступають на вхід драйверу, необхідно його запрограмувати. Мікросхема працює в двох режимах: режимі конфігурації та нормальному режимі. Режим конфігурації використовується для програмування регістрів, щоб установити частоту збудження, розрядність вихідних даних, порогову напругу, при якій буде працювати драйвер.

Частоту збудження розраховують за формулою (5.1).

(5.1)

Контролер має зчитувати кут з резольвера в розрядності 16 біт. Тому, згідно Таблиці 7 [5] обираємо максимальну частоту збудження 10кГц (Рисунок 5.2).

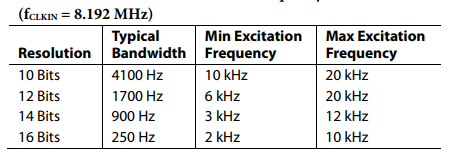


Рисунок 5.2. Максимальна частота збудження

Керуючі сигнали А0, А1 необхідні для зчитування кута представлені на Рисунку 5.3.

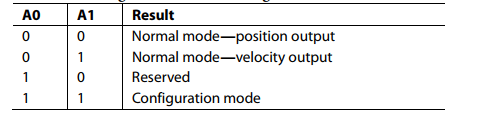


Рисунок 5.3 Керуючі сигнали А0, А1.

Керуючі сигнали *RES0, RES1* задають розрядність вихідного цифрового сигналу. Так як драйвер весь час працює з 16-розрядним числом, на ці входи постійно подається логічна «1» у вигляді напруги живлення 3,3 В.

Згідно мапи регістрів необхідно обирати регістри, які необхідно запрограмувати, або з яких необхідно зчитати дані. Мапа регістрів представлена на Рисунку 5.4.

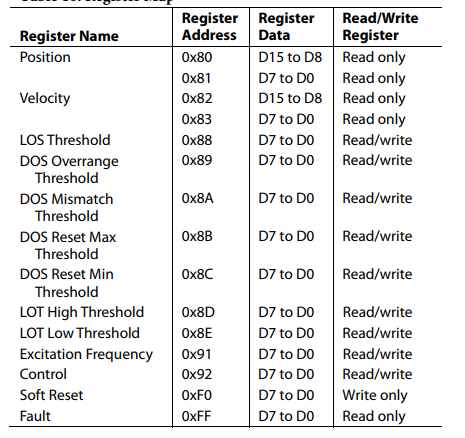


Рисунок 5.4. Мапа регістрів драйверу кута.

Часова діаграма запису конфігурації драйверу зображена на Рисунку 5.5. Опис усіх операцій встановлення бітів описано в Додатку Б. Усі часові затримки для конфігурації контактів наведені в [5] Таблиці 2. Після режиму запису конфігурації наступає режим конфігурації зчитування драйверу. Він зображений на Рисунку 5.6.

Після запису і зчитування, якщо немає критичних помилок, процесор переходить в нормальний режим зчитування даних з резольверу. До драйвера надходить інформація про позицію та швидкість. Часову діаграму програмування мікросхеми для режиму зчитування даних з резольверу представлено на Рисунку 5.7.

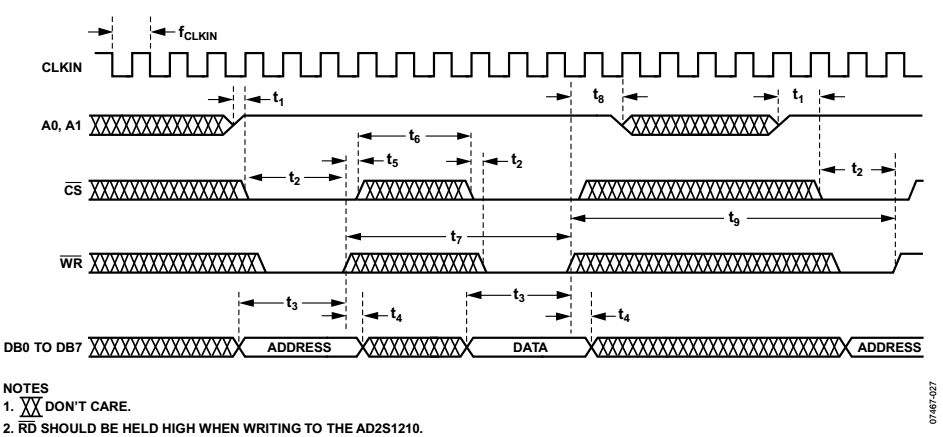


Рисунок 5.5. Конфігурація запису драйверу кута.

Для того, щоб перевірити коректність та правильність роботи драйверу, існує регістр збою. Він дає можливість перевірити вісім окремих умов. Перевіряючи цей регістр, можна визначити, де саме виникла та чи інша помилку. Описання регістру збою представлено на Рисунку 5.8.

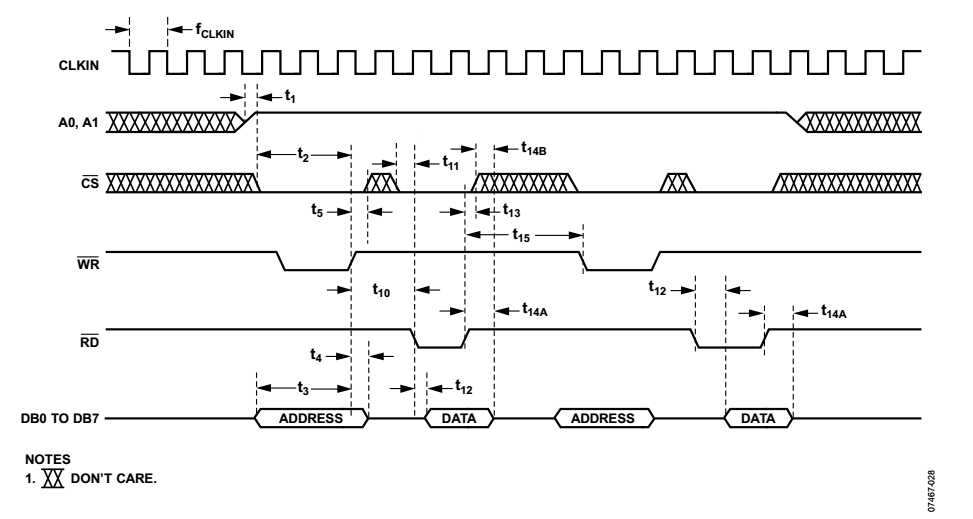


Рисунок 5.6. Конфігурація зчитування драйверу кута.

Дані поступають до FPGA, де надалі будуть оброблятися.

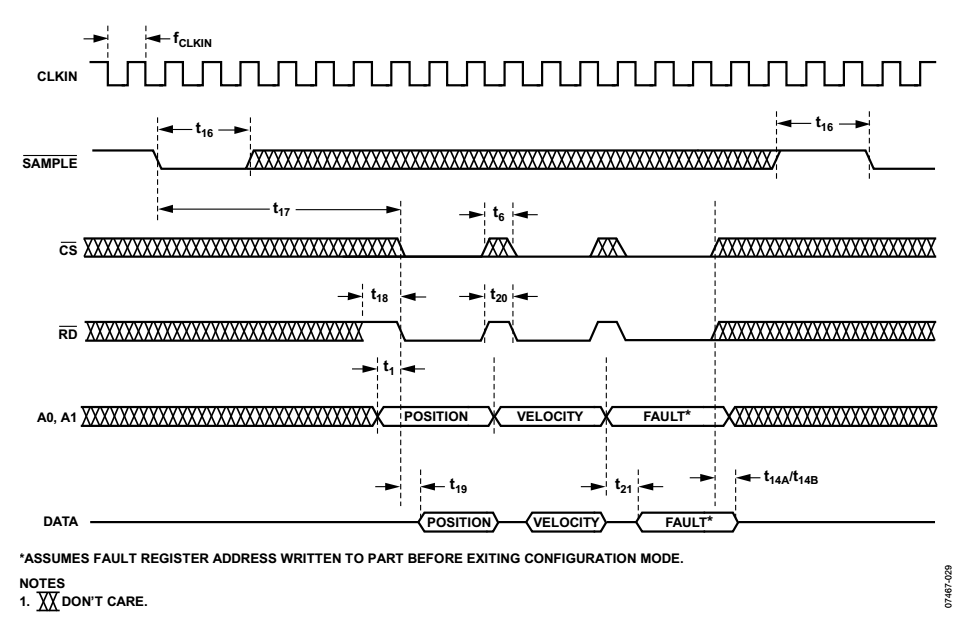


Рисунок 5.7. Зчитування даних з резольверу.

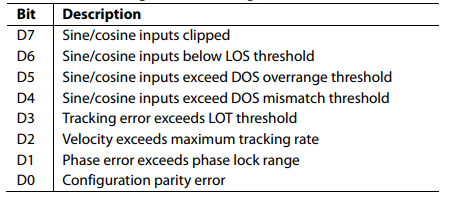


Рисунок 5.8. Регістр збою.

5.2 Робота контролера АЦП.

АЦП передає дані про струм двигуна у вигляді двійкового послідовного сигналу. Контролер перетворює цей сигнал в 16-розрядний паралельний код та передає їх до центрального процесора. Основу контролера складає машина станів, написана на мові Verilog.

Згідно часової діаграми (Рисунок 5.9), коли CNV=0 і SDI=0, то SDO=0. Коли SDI=0, а SCK йде в одиницю, то по передньому фронту CNV ініціалізує вимірювання. Коли почалось вимірювання, CNV повинен триматися в одиниці на протязі всього вимірювання. Тільки після вимірювання можна опустити CNV. Дані записуються у внутрішній шифтовий регістр, далі виштовхуються по падаючому фронту SCK. Для повної передачі даних потрібно 16+1 падаючих фронтів SCK.

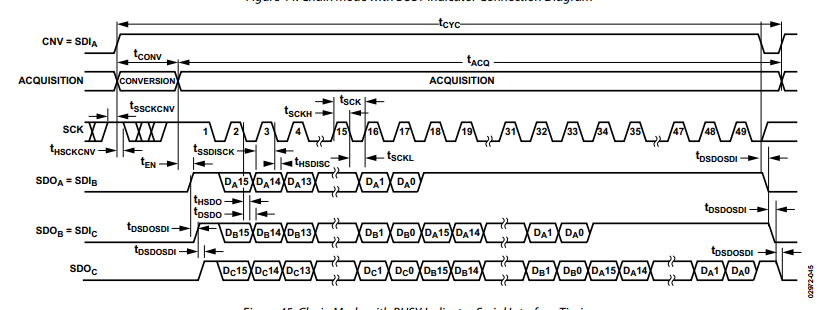


Рисунок 5.9. Векторна діаграма роботи АЦП.

5.3 Робота контролера ШІМ.

ШІМ-сигнал формується драйвером, який синтезується всередині FPGA.

Вхідна частота драйвера складає 60 МГц. Частота ШІМ розраховується за формулою (5.2):

(5.2)

Драйвер керується 12-бітним сигналом, який задає протяжність меандру ШІМ-сигналу.

На вхід драйвера поступають величина струму з АЦП, та максимальна величина струму, задана оператором. Якщо величина струму з АЦП перевищує задану максимальну величину струму, ШІМ обнуляється, і з контакту OFF поступає сигнал, який вимикає двигун.

Старший розряд вхідного сигналу Pwm\_in задає направлення руху двигуна. Якщо «1», то вихідний сигнал, який задає напрямок руху двигуна DIR = 1, і двигун рухається //за годинниковою стрілкою. Якщо «0», то вихідний сигнал, який задає напрямок руху двигуна DIR = 0, і двигун рухається //проти годинникової стрілки.

Молодші 11 розрядів задають величину ШІМу по модулю.

Таким же способом знаходиться модуль вхідного струму з АЦП.

Значення вихідного сигналу з драйвера формується порівнянням між собою заданої константи для величини ШІМу і лічильника. Програма для реалізації ШІМу представлена в Додатку Б.

**5.4. Алгоритм роботи програми.**

Алгоритм роботи основної програми представлений на Рисунку 5.10.

Алгоритм функції «Формування режиму» представлений на Рисунку 5.11.

Алгоритм функції «Налаштування кута повороту» представлений на Рисунку 5.12.

Алгоритм функції «Налаштування струму двигуна» представлений на Рисунку 5.13.

Усі коди програм, які реалізують ці алгоритми, представлені у Додатку Б.

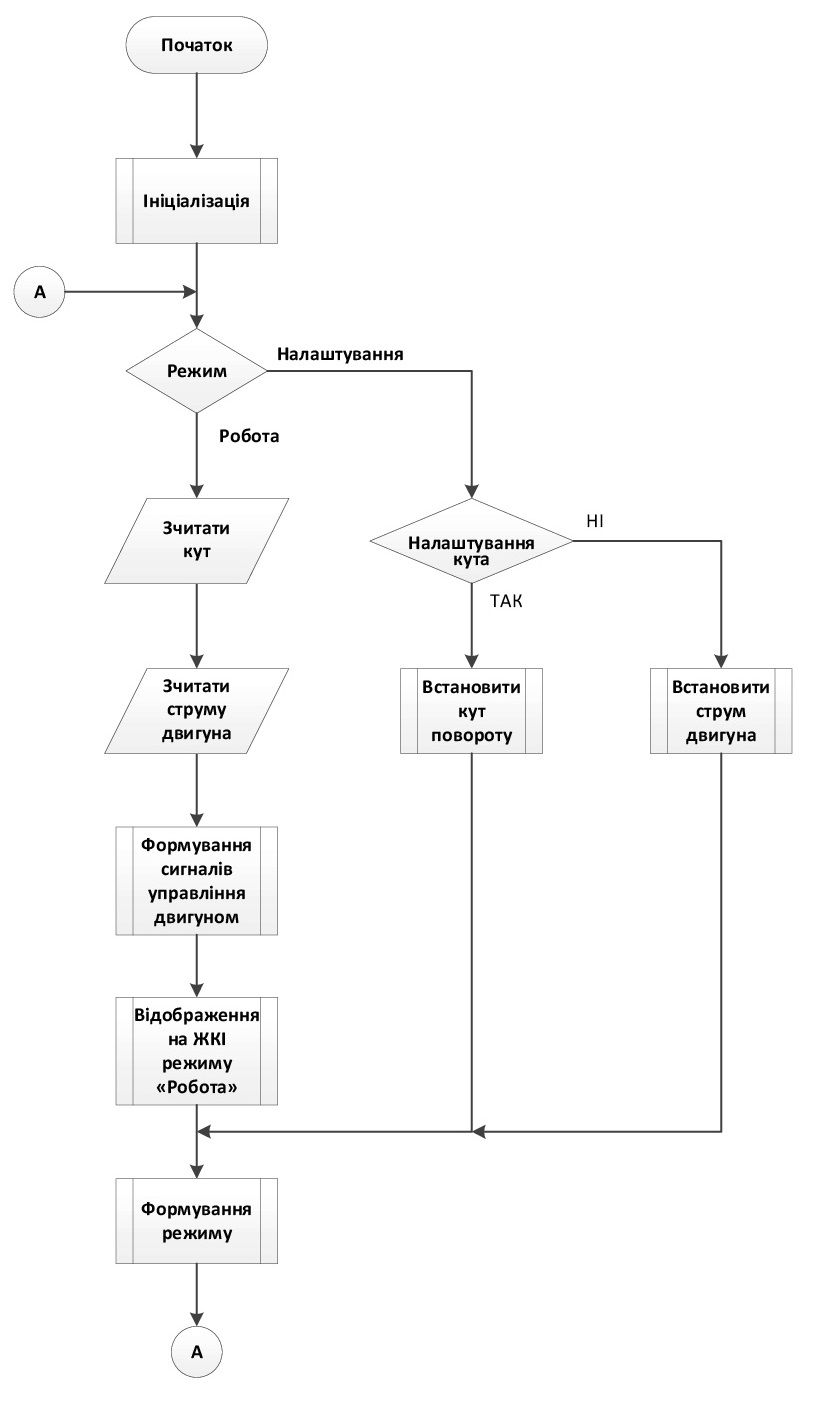


Рисунок 5.10 Алгоритм роботи основної програми.

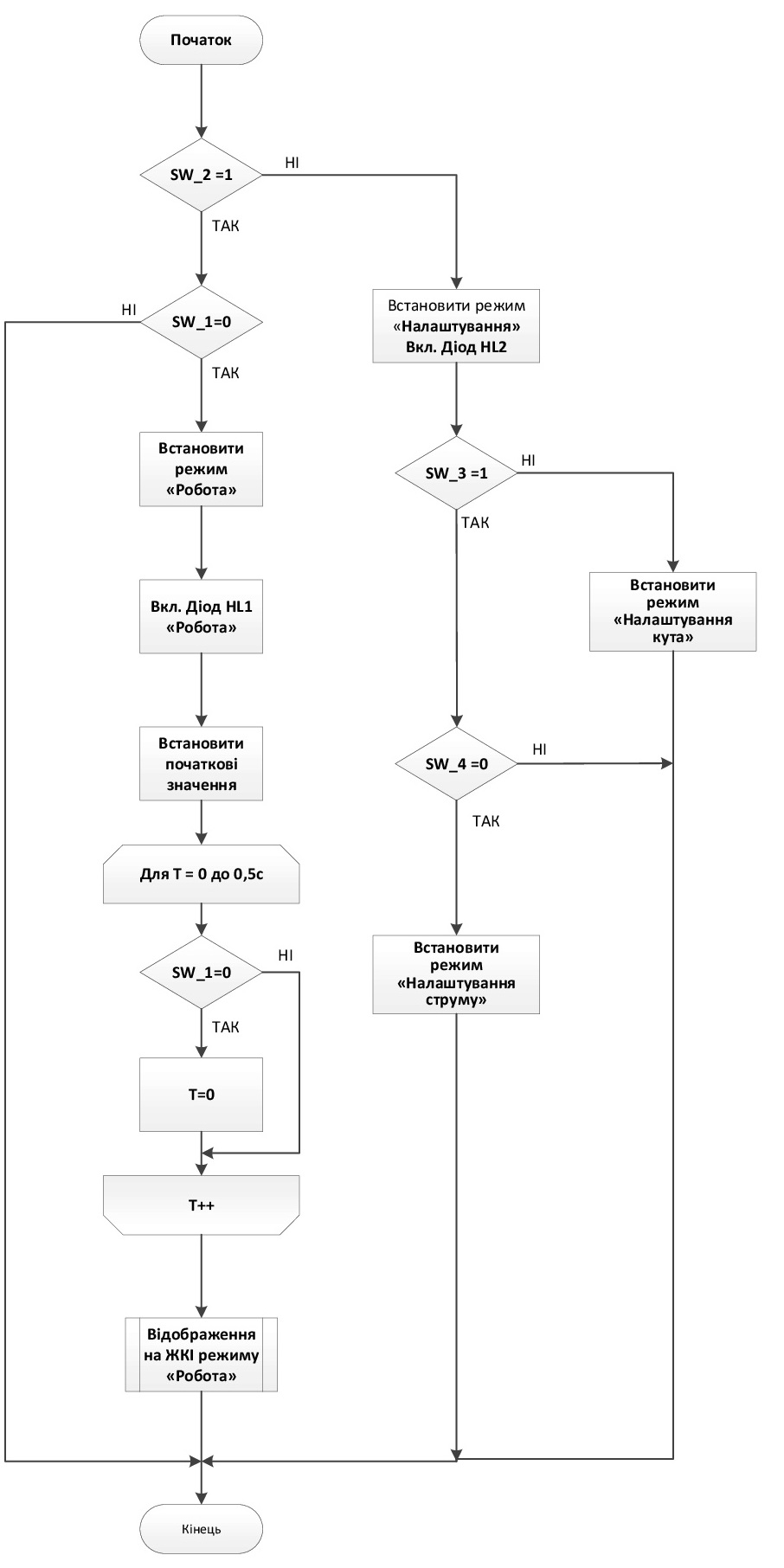


Рисунок 5.11. Алгоритм функції «Формування режиму».

## **S:\Privat\Комплексированных УМД\Богдан\p03-001_1.jpg**

Рисунок 5.12. Алгоритм функції «Налаштування кута повороту»

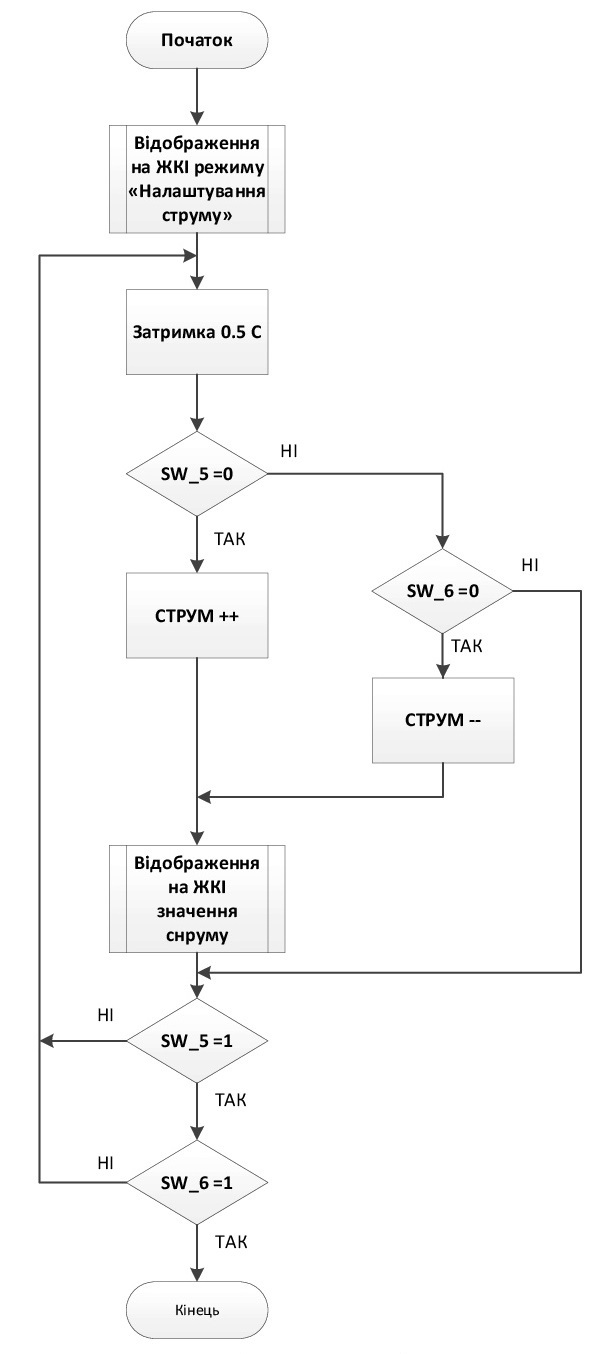


Рисунок 5.13. Алгоритм функції «Налаштування струму двигуна».

ВИСНОВКИ

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Ковчин С.А., Сабинин Ю.А.Теория электропривода - ЭНЕРГОАТОМИЗДАТ, Санкт-Петербург, 2000.
2. Каган В.Г. Электроприводы с предельным быстродействием для систем воспроизведения движений – М.: Энергия, 1975.
3. TPS793 Datasheet[електронний ресурс] – режим доступу: <http://www.ti.com/lit/ds/symlink/tps793.pdf>
4. TPS6200xDatasheet[електронний ресурс] – режим доступу: <http://www.ti.com/lit/ds/symlink/tps62003.pdf>
5. AD2S1210 Datasheet[електронний ресурс] – режим доступу: <http://www.analog.com/media/en/technical-documentation/data-sheets/AD2S1210.pdf>
6. THS4130IDGK Datasheet[електронний ресурс] – режим доступу:<http://www.ti.com/lit/ds/symlink/ths4131.pdf>
7. TS2640N691E125 Datasheet[електронний ресурс] – режим доступу:<https://www.encoder-technology.com/images/product_specifications/fa-solver.pdf>
8. AD7687BRMZDatasheet[електронний ресурс] – режим доступу:<http://www.analog.com/media/en/technical-documentation/data-sheets/AD7687.pdf>
9. <http://www.findpatent.ru/img_show/3736854.html>
10. <http://patents.su/2-1222907-pozicionnyjj-servodvigatel.html>
11. <https://cyberleninka.ru/article/v/sistema-avtomaticheskogo-upravleniya-servoprivodami>

|  |  |
| --- | --- |
| ПОГОДЖЕНО | ЗАТВЕРДЖЕНО |
| Начальник сектору | Директор |
| ТОВ «Радіонікс» | ТОВ «Радіонікс» |
| В.Ю. Танигін | С.Б. Зав’ялов |

Додаток А

Технічне завдання на проектування

1. **Найменування та галузь використання**

Блок керування двигуном по положенню. Використовується в стенді вимірювання параметрів прямих приводів (двигунів) гіростабілізованих платформ в лабораторних умовах.

1. **Підстава для розробки**

Підставою для розробки є завдання на дипломний проект згідно наказу по НТУУ «КПІ» №.

1. **Мета і призначення розробки**

Блок керування призначений для використання в складі стенду повної перевірки якості виготовлення і працездатності прямих приводів гіростабілізованих платформ в процесі виробництва.

1. **Джерело розробки**

Пульт призначений для здійснення управління випробуваного двигуна і забезпечення вимірювань кутового положення і струму.  
Схема вимірювання кута повороту побудована на датчику TS2640N691E125, розташованого безпосередньо на осі випробуваного двигуна установки моделювання режимів роботи приводу і мікросхеми перетворювача кут / код пульта управління AD2S1210. Певне значення кута повороту осі датчика (резольвера) надходить по паралельній 16-ти розрядної шині на мікроконтролер, який використовується в алгоритмі роботи контролера блока керування і відображення значення кута на індикатор при виборі відповідного режиму роботи. В конструкції двигуна закладений датчик струму вихідний сигнал якого надходить на схему вимірювання побудовану на базі 16-ти розрядного аналого-цифрового перетворювача (АЦП). Функціонально схема керування випробуваним двигуном імітує роботу бортового контролера платформи, замикаючи зворотний зв'язок по положенню від датчика кута стенду відповідно режиму роботи. Інформація про струм і кут положення двигуна виводитися на індикатор пульта, а також забезпечується режим їх обмеження.

**Технічні характеристики одного з двигунів, що контролюється:**

* Загальник опір обмоток Rд = 9,3 Ом;
* Коефіцієнт моменту та коефіцієнт ЭДС Км = 1,5 Нм/А, Ке = 1,5 Вс/рад;
* Номінальний момент Мн = 1,7 Нм при номінальному струмі Iном = 1,13А;
* Максимальний момент Мmax = 11,0 Нм при максимальному струмі Imax = 7,2А

1. **Технічні вимоги**
   1. **Склад виробу й вимоги до пристрою, що розробляється.**

Блок керування складається з:

* FPGA, до складу якої входить центральний процесор NIOSII, а також синтезуються ШІМ-контролер, та АЦП-контролер;
* Драйвер датчика кута;
* АЦП;
* Диференційні драйвери;
* Індикатор;
* Клавіатура.

**Показники призначення.**

Вимірювальний блок в лабораторних умовах повинен забезпечувати вимірювання і контроль наступних величин і характеристик двигунів:

− миттєві і середні значення струмів, що протікають в обмотках двигунів, їх форму;

− кутове положення ротора двигуна;

− кутову швидкість ротора;

− момент, що розвивається двигуном при обертанні ротора із заданою швидкістю;

− пусковий момент, що розвивається двигунами при загальмованому роторі;

− перехідні процеси розгону / гальмування двигунів без інерційної маси, що імітує масу без корисного навантаження і з ним;

− форма і розмір напруги, що генерується обмотками двигуна при обертанні із заданою швидкістю від зовнішнього двигуна.

* 1. **Вимоги до надійності.**

Середній час напрацювання на відмову повинен бути на менше год.

* 1. **Вимоги до технологічності.**

Орієнтовані на передові прийоми розробки виготовлення на підприємствах України.

* 1. **Вимоги до рівня уніфікації й стандартизації.**

Вимоги не пред’являються.

ИЛИ:

Для виготовлення пристрою передбачається максимальне застосування стандартних, уніфікованих деталей та виробів.

* 1. **Вимоги безпеки обслуговування.**

Керуватися загальними вимогами безпеки до апаратури низької напруги ГОСТ 12.2.007-75.

* 1. **Вимоги до складових частин виробу, сировини, вихідних й експлуатаційних матеріалів.**

Повинні використовуватися складові частини, радіоелементи та матеріали, які забезпечують виконання даного технічного завдання.

ИЛИ:

Для виробництва пристрою використовують матеріали імпортного виробництва, які можливо купити та замінити в Україні, або власна елементна база, яка розробляється в Україні.

* 1. **Умови експлуатації.**

Кліматичне виконання модулю керування УХЛ.4.2 згідно ГОСТ 15150-69. Для експлуатації в лабораторних, капітальних житлових та інших подібного типу приміщеннях.

* 1. **Вимоги до транспортування і зберігання.**

Група умов зберігання Л1 по ГОСТ 15150-69. Зберігати в зачинених, опалювальних та вентильованих приміщеннях, в яких забезпечуються наступні умови: температура повітря +5…+400С, відносна вологість повітря 60% при 200С (середньорічне значення), атмосферний тиск 84…106кПа.

Транспортувати автомобільним, залізничним або авіаційним видами транспорту в спеціальній транспортній тарі.

* 1. **Додаткові технічні вимоги.**

Технічні характеристики:

|  |  |
| --- | --- |
| Принцип дії |  |
| Інтерфейс зв’язку з системою | Індикація режиму роботи на ЖКІ-дисплеї, задання режиму роботи через клавіатуру |
| Габаритні розміри |  |
| Маса | Не більше 200 г. |
| Живлення | 5 В, 12 В. |
| Режими роботи | Основний (вимірювання); налаштування. |
| Діапазон виміру кутів | ±60о |

1. **Результати роботи**
   1. Результати даної роботи можуть бути використані як вихідна документація по створенню прототипу пристрою, його програмування, налагодження;
   2. Дана робота (звітна документація) після виконання надається на кафедру КЕОА для подальшого захисту й зберігання як навчальної документації.
2. **Робота повинна містити в собі документи**

* Пояснювальну записку (формату А4, до 80 аркушів)
* Схеми електричні принципові та переліки елементів (формату А1, А3, А4 відповідно)
* Складальні креслення та специфікації (формату А1, А4 відповідно)
* Креслення друкованих плат (формату А1)
* Додатки (формату А1-А4)

1. **Порядок розгляду й приймання роботи**

Порядок розгляду й приймання роботи на загальних умовах, прийнятих на кафедрі КЕОА. Рецензування й прийняття роботи комісією на загальних умовах. У процесі виконання роботи проміжні звіти надаються комісії не рідше 1 раз у тиждень на загальних умовах.

1. **Економічні показники**

В умовах даного проекту не розглядаються.

1. **Етапи розробки**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| №  п/п | Назва етапів виконання дипломного  проекту | Час виконання етапів проекту |
| 1 | //Розробка технічного завдання |  |
| 2 | Аналіз технічного завдання |  |
| 3 | Схемо-технічне проектування |  |
| 4 | Вибір елементної бази та друкованої плати |  |
| 5 | Виконання креслення схеми електричної принципової |  |
| 6 | Конструкторсько-технологічні розрахунки |  |
| 7 | Електричний розрахунок друкованої плати |  |
| 8 | Розрахунок надійності, віброміцності |  |
| 9 | Проектування у Altium Designer, Quartus II. |  |
| 10 | Виконання креслень друкованої плати та складального креслення друкованого вузла |  |
| 11 | Проектування корпуса у SolidWorks |  |
| 12 | Виконання креслень корпуса |  |
| 13 | Оформлення пояснювальної записки |  |

Додаток Б