



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

FAKULTA STROJNÍHO INŽENÝRSTVÍ

FACULTY OF MECHANICAL ENGINEERING

ÚSTAV MECHANIKY TĚLES, MECHATRONIKY A BIOMECHANIKY

INSTITUTE OF SOLID MECHANICS, MECHATRONICS AND BIOMECHANICS

NÁVRH SYSTÉMU PRO DÁLKOVÉ SPOUŠTĚNÍ DOPRAVNÍKŮ

DESIGN OF A SYSTEM FOR REMOTE STARTING OF CONVEYORS

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

BACHELOR'S THESIS

AUTOR PRÁCE

AUTHOR

Bc. David Strašák

VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

Ing. Martin Formánek

BRNO 2025

Zadání bakalářské práce

Ústav:	Ústav mechaniky těles, mechatroniky a biomechaniky
Student:	Bc. David Strašák
Studijní program:	Mechatronika
Studijní obor:	bez specializace
Vedoucí práce:	Ing. Martin Formánek
Akademický rok:	2024/25

Ředitel ústavu Vám v souladu se zákonem č.111/1998 o vysokých školách a se Studijním a zkušebním řádem VUT v Brně určuje následující téma bakalářské práce:

Návrh systému pro dálkové spouštění dopravníků

Stručná charakteristika problematiky úkolu:

Tato práce je zpracovávána pro oddělení společnosti Honeywell, které se zaměřuje na dopravníkové systémy ve skladech. Součástí každé zakázky je kontrola, že jsou dopravníky mechanicky správně nainstalované. Zaměstnanci, kteří kontrolu provádí často nemají dostatečné znalosti potřebné pro ovládání dopravníků.

Podstatou této práce je tvorba systému, který umožní zaměstnancům provádějící kontroly ovládat dopravníky fyzicky i na dálku (v řádech desítek metrů). Systém bude obsahovat zařízení, bude ovládat dopravníky skrz mikrokontroler pomocí vstupně–výstupních signálů ovládacího panelu frekvenčního měniče. Tenhle mikrokontroler bude komunikovat s nadřazenou jednotkou (mobilní aplikací) pomocí bezdrátového připojení.

Cíle bakalářské práce:

1. Navrhněte obvod, který umožňuje lokální i dálkové ovládání dopravníků pomocí mikrokontroleru.
2. Navrhněte a realizujte desku plošných spojů s mikrokontrolerem.
3. Vytvořte uživatelskou aplikaci, která umožní ovládání mikrokontroleru na dálku.
4. Ověřte funkčnost navrženého systému.

Seznam doporučené literatury:

VALÁŠEK, M.: Mechatronika, Vydavatelství ČVUT 1995.

Santos, R.A. & Block, A.E.. (2012). Embedded systems and wireless technology.

ZÁHLAVA, Vít. Metodika návrhu plošných spojů. 1. Praha: Vydavatelství ČVUT, 2000. ISBN 80-01-2193-9

Termín odevzdání bakalářské práce je stanoven časovým plánem akademického roku 2024/25

V Brně, dne

L. S.

prof. Ing. Jindřich Petruška, CSc.
ředitel ústavu

doc. Ing. Jiří Hlinka, Ph.D.
děkan fakulty

Abstrakt

...Abstrakt...

Summary

...anglicky...

Klíčová slova

...klíčová slova...

Keywords

...anglicky...

Bibliografická Citace

STRAŁÁK, D. *Návrh systému pro dálkové spouštění dopravníků*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Fakulta strojního inženýrství, 2025. 52 s., Vedoucí diplomové práce: Ing. Martin Formánek.

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je původní a zpracoval jsem ji samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná, že jsem ve své práci neporušil autorská práce (ve smyslu Zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském a o právech souvisejících s právem autorským).

David Strašák

Brno

Tímto bych chtěl poděkovat všem, kteří se radou nebo jakoukoliv pomocí podíleli na vzniku této bakalářské práce. Především panu Ing. Martinu Formánkovi, za odborné vedení, odpovědi na mé dotazy a za cennou zpětnou vazbu při návrhu a tvoření této bakalářské práce. Velké díky za podporu také patří mé partnerce, rodině a všem přátelům.

David Strašák

Obsah

Úvod (co znamenají jednotlivé barvy v osnově plus)	9
1 Rešerše ($\Sigma = 9$ stran)	10
1.1 Frekvenční měniče a jejich role v řízení dopravníků (6,5 stran)	10
1.1.1 Jak frekvenční měniče fungují	11
1.1.2 Sinamics G120D	13
1.1.3 Nastavení ovládacího panelu	14
1.1.4 Bezpečnostní aspekty práce s ovládacím panelem	16
1.2 Open-source vývojové desky ($\Sigma = 2.5$ strany)	16
1.2.1 Proč WEMOS vývojové desky (1 strana)	17
1.2.2 Technické specifikace WEMOS D1 Mini Pro (1.5 strany)	17
2 Návrh zařízení ($\Sigma = 22$ stran)	20
2.1 Popis funkce systému ($\Sigma = 3$ strany)	20
2.1.1 Požadavky na systém (0.5 strany)	22
2.2 Hardware ($\Sigma = 3$ strany)	23
2.2.1 Převodník napětí 24V-5V (1 strana)	24
2.2.2 LC Filtr napájecího napětí (1 strana)	24
2.2.3 LCD display s I2C převodníkem (1 strana)	25
2.2.4 Ochrana relé pomocí diody (0.5 strany)	25
2.3 Firmware ve vývojové desce ($\Sigma = 8$ stran)	25
2.3.1 ConveyorController objekt (4 strany)	25
2.3.2 Stavový diagram logiky systému (5 stran)	29
2.4 Software v mobilní aplikaci ($\Sigma = 5$ stran)	32
2.4.1 Architektura aplikace	32
2.4.2 Použité knihovny a technologie v aplikaci (0.5 strany)	33
2.4.3 Princip komunikace s NodeMCU servery	34
2.4.4 Funkčnost aplikace (hodně stran)	36
2.4.5 Design aplikace (1 strana)	37
2.4.6 Konvertování webové aplikace do mobilní aplikace (0.5 strany)	38
2.5 Vytvoření schránky pro desku (1 strana)	39
2.6 Kompletace řešení (2 strany)	40
3 Ověření funkčnosti návrhu ($\Sigma = 4$ strany)	43
3.1 Ověření funkčnosti lokálního ovládání (0.5 strany)	43
3.2 Ověření funkčnosti mobilní aplikace (1 strana)	43
3.3 Ověření funkčnosti zapojení více desek (0.5 strany)	44

3.4 Posouzení z hlediska bezpečnosti (1 strana)	44
Závěr (1 strana)	46
Seznam zkratek a symbolů	47
Seznam zdrojů	48
Seznam obrázků	50
Seznam tabulek	51
Seznam příloh	52

Úvod (co znamenají jednotlivé barvy v osnově plus)

Zde jsou vysvětlivky barev v textu:

Modrou barvou jsou moje otázky na zkušenější akademiky - vedoucí nebo kdokoliv kdo tomu rozumí :)

Zelenou barvou jsou obecný popis o tom co v dané kapitole bude

Červenou barvou jsou informace o tom, kde seženu zdroje pro tuhle kapitolu. Budu rád když mi dáte vědět jestli jsou tyhle zdroje v pořádku, nebo ne.

Černou barvou jsou moje myšlenky co souvisí s kapitolami - je to základ textu bakalářky bez nějaké větší editace (ale snažil jsem se aby dávaly smysl).

Co znamená ta suma za nadpisy

Σ znamená kolik stran předpokládám, že bude mít daná kapitola až bude napsaný všechn text práce. Je to počet i s obrázky. Obrázků tolik není takže se nebojím že bych měl málo textu.

Názvy kapitol

Názvy kapitol jsou teď jenom nastřelené a nejspíš nezní dobře. Snažil jsem se spíš aby reflektovaly myšlenku kapitoly.

1 Rešerše ($\Sigma = 9$ stran)

1.1 Frekvenční měniče a jejich role v řízení dopravníků (6,5 stran)

Dopravníkové systémy byly kdysi pouze robustní mechanické konstrukce s jednoduchým asynchronním motorem napojený na jednu hodnotu sítového napětí a s nemotornou regulací rychlosti například pomocí přidáním odporu do sekundárního vinutí. V dnešní době jsme v éře průmyslu 4.0. a s tím je v každém mechatronickém systému důraz na automatizaci a digitalizaci spojených procesů. Díky velkému pokroku v oblasti výkonové elektrotechniky a řídících systémů vznikly nové možnosti precizního řízení otáček asynchronních motorů. Důležitým prvkem této transformace se staly frekvenční měniče - zařízení které umí na vstupu brát sítové napětí a na výstupu poskytovat jinou amplitudu a frekvenci napětí, což umožňuje efektivně řídit otáčky jakýchkoli asynchronních motorů. Tohle umožnilo vznik dopravníkových systémů u kterých je možné přesně a efektivně řídit otáčky. Když se k tomuto systému přidají ještě řídící systémy, je možné znát v každé chvíli polohu balíků na lince a inteligenčně tento tok balíků řídit.

Dopravníkové systémy, které společnost Honeywell vytváří jsou přesně takové inteligenční dopravníkové systémy. Cílem těchto systémů je pro zákazníky (většinou dopravní společnosti nebo například supermarkety) vytvořit systém, na který stačí vložit balík na jednom místě a tento balík už doputuje na místo kde má skončit. Řídící systém se postará o zbytek činností jako je třeba naskenování QR kódu na balíku, identifikace koncového bodu a řízení všech linek tak, aby nedošlo ke kolizím nebo nebezpečným událostem.

V současné době jsou tyhle jednotlivé dopravníky poháněné třífázovými asynchronními motory, které pomocí složitých převodů roztáčí celý dopravník (všechny jeho válečky nebo páš). Tyhle asynchronní motory jsou poháněné frekvenčními měniči a ty jsou pro většinu Honeywell dopravníkových systémů v dnešní době model G120D od značky Sinamics. Frekvenční měnič poskytuje výstup do asynchronního motoru, ale jedná se pouze o výkonovou část. Aby bylo možné frekvenční měnič řídit, je potřeba na něj připojit i ovládací panel, které je v běžné sestavě Honeywell dopravníkových systémů model CU240D-2 od značky Sinamics. Při běžném provozu je na tenhle ovládací panel připojená komunikační sběrnice PROFINET, která dává frekvenčnímu měniči ovládací příkazy. PROFINET je naprogramovaný přes Siemens TIA Portal (Total Integrated Automation Portal), což je prostředí vyvinuté od Siemens právě pro řízení různých frekvenčních měničů pomocí Siemens programovatelných logických automatů (PLC). V tomto programu je modelovaný tok na lince a pomocí toho PLC automaticky řídí dopravníkový systém. [1]

Zařízení, které v je v této bakalářské práci navrženo se ale nekoncipuje pro standardní provoz dopravníkových systémů, protože tam je systém už řízený PLC. Tento systém je navrhovaný pro zjednodušení procesu kontroly kvality instalace a funkčnosti dopravníků, který je konaný hned po instalaci dopravníků (které instaluje externí firma) v prostorách zákazníků. Jedná se hlavně o dynamické kontroly kvality mechanické instalace, kdy se na

1.1 FREKVENČNÍ MĚNIČE A JEJICH ROLE V ŘÍZENÍ DOPRAVNÍKŮ (6,5 1 REŠERŠE ($\Sigma = 9$ STRAN) STRAN)

každém dopravníku musí zkontovalovat, že je schopný pohybu bez přílišného házení nebo vibrací kvůli špatné instalaci.

V kontextu těchto zkoušek není nezbytné, aby frekvenční měniče komunikovaly prostřednictvím řídicího systému Siemens PLC. Opak je pravdou - zde je inicializace PLC sítě mezi dopravníky spíše extra úkol, což jsou schopnosti které často zaměstnanci kontrolující mechanickou instalaci dopravníků nemají. Při těchto zkouškách se stává prioritní mít kontrolu nad individuálními dopravníky a mít možnost je ovládat a nastavovat na nich rychlosť dle libosti. Výhodou by zde při takovém ovládání byla i možnost implementace dálkového ovládání dopravníků.

1.1.1 Jak frekvenční měniče fungují

Jak již bylo naznačeno v kapitole 1.1, frekvenční měniče se pro řízení asynchronních motorů teoreticky používat nemusí, ale poté by měl dopravník jenom omezený výběr z nastavitelných rychlostí a celé řízení by bylo mnohem složitější. V dnešní době jsou frekvenční měniče technicky nejvhodnější způsob regulace motorů jak z hlediska technických parametrů (regulační rozsah a přesnost), tak i z energetického hlediska (regulace je bezeztrátová). Kvůli témtoto důvodům jsou frekvenční měniče tak časté. [2]

Frekvenční měnič Sinamics G120D je sice vektorově řízený, ale princip funkce frekvenčního měniče se dá lépe vysvětlit na měniči se skalárním řízením.

Rozdíl mezi těmito dvěma způsoby řízení spočívá v efektivitě. Vektorové řízení cíleně reguluje proud v cívkách asynchronního motoru tak, aby statorové magnetické pole bylo prostorově optimálně natočené vůči poli rotorovému (úhel závisí na počtu pólů). Díky tomu je dosaženo efektivnějšího pohonu rotoru požadovanou rychlostí a směrem. Skalární řízení naopak tento vzájemný úhel nesleduje, a proto není z hlediska řízení optimální. Vektorové řízení je zkrátka složitější, ale efektivnější a má další výhodu že umožňuje přímé řízení momentu. [2]

Funkce frekvenčního měniče vychází přímo z principu funkce asynchronního motoru. Při návrhu asynchronního motoru se navrhuje velikost sycení motoru které je určeno spřaženým magnetickým tokem statorového vinutí Ψ_S který je definován jako:

$$\Psi_S = N\Phi_S \quad (1.1)$$

kde N je počet závitů cívky na statoru a Φ_S je magnetický tok jednoho závitu cívky.

Aby frekvenční měnič mohl fungovat, musí být spřažený magnetický tok statorového vinutí konstantní. Tomu se říká **Podmínka konstantního sycení**. Statorové vinutí motoru je napájeno nějakým harmonickým napětím vycházející z frekvenčního měniče o tvaru:

$$U_S(t) = U_{max} \sin(\omega_s t) \quad (1.2)$$

kde U_S je napětí na statoru, U_{max} je amplituda statorového napětí a ω_s je úhlová frekvence napájecího napětí. [3]

Pokud zanedbáme statorový odpor a budeme tedy uvažovat, že celé statorové napětí u_L bude na indukčnosti motoru, bude maximum spřaženého magnetického toku ve statoru rovné: [3]

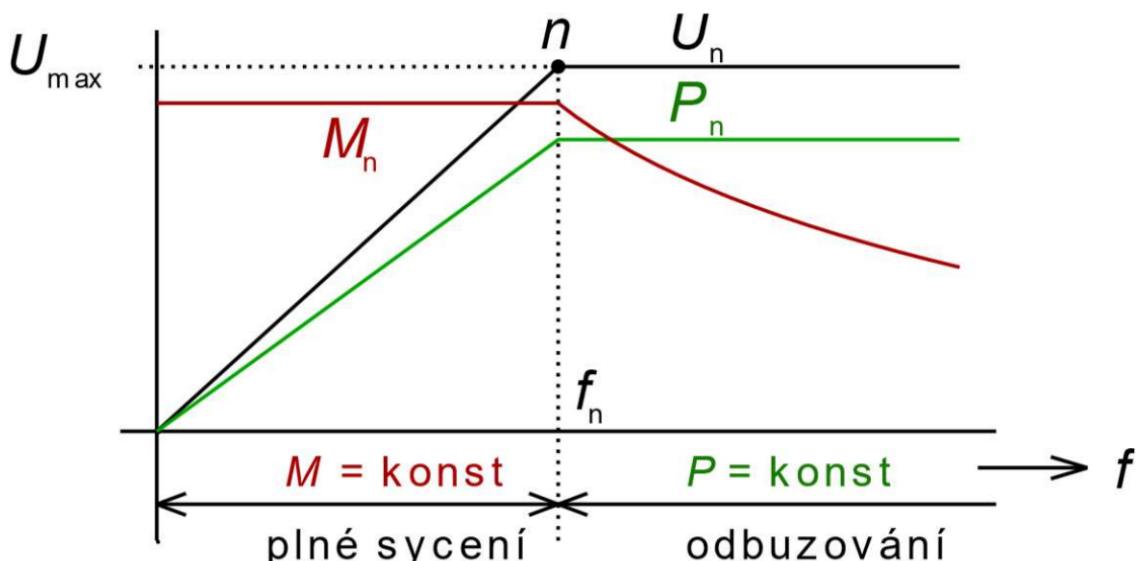
$$\Psi_S = \int_0^{T/2} u_L dt \quad (1.3)$$

1.1 FREKVENČNÍ MĚNIČE A JEJICH ROLE V ŘÍZENÍ DOPRAVNÍKŮ (6,5 1 REŠERŠE ($\Sigma = 9$ STRAN) STRAN)

Princip podmínky konstantního sycení tedy spočívá v tom, že chceme mít konstantní spřažený magnetický tok. Tohle se dělá z důvodu, že na sycení motoru závisí například magnetizační proudy. Křivka sycení není lineární a má bod zvratu, kdy se menší změna sycení projeví ve mnohem větším zvýšení magnetizačního proudu než tomu bylo před bodem zvratu. Konstantní sycení je nastaveno proto, abychom zůstali před bodem zvratu a díky tomu bude magnetizační proud růst pomaleji a rozumně.

Režimy funkce frekvenčního měniče

Asynchronní motor, který je napájen z frekvenčního měniče má dva provozní režimy ve kterých se může nacházet. Těmi jsou oblast konstantního momentu a oblast konstantního výkonu zobrazené v grafu 1.1.



Obrázek 1.1: Závislost napětí, momentu a výkonu na frekvenci [3]

V levé části grafu je oblast konstantního momentu s plným sycením motoru. Zde platí podmínka definovaná v rovnici 1.3 o konstantním spřaženém magnetickém toku ve statoru. Díky tomu je moment na motoru konstantní a postupně motoru roste výkon, který je definovaný jako:

$$P = M\omega \quad (1.4)$$

až do maximální hodnoty výkonu která je v bodě n - jmenovitý bod motoru.

Je také dobré podotknout, že levá část grafu nemůže jít takto od nulového napětí (tentotéž graf je spíše idealizovaný případ), ale jde zpravidla od 10% jmenovité hodnoty napětí, jelikož se musí pokrýt ztráty které vznikají na odporu statorového vinutí R_S . [3]

V pravé části grafu je oblast konstantního výkonu ve kterém se motor odbuzuje. Zde už není splněna podmínka z rovnice 1.3 a tak motoru klesá moment. Vzhledem k tomu, že frekvence statorového napětí stále roste, tak rostou stále i otáčky rotoru.

1.1 FREKVENČNÍ MĚNIČE A JEJICH ROLE V ŘÍZENÍ DOPRAVNÍKŮ (6,5 1 REŠERŠE ($\Sigma = 9$ STRAN) STRAN)

1.1.2 Sinamics G120D

Sinamics G120D je decentralizovaný frekvenční měnič designovaný pro buzení motorů od dopravníkových systémů po elektrické monoraily. Slovo decentralizovaný zde znamená, že frekvenční měnič není jeden centralizovaný, ale že je víc menších frekvenčních měničů blízko u motorů, které ovládají. Kvůli tomu má i certifikaci IP65, která zaručuje dostatečnou kvalitu zpracování, aby bylo možné mít tento frekvenční měnič v náročných prostředí skladů zákazníků firmy Honeywell. [1]

Frekvenční měnič obsahuje funkce jako je přesné nastavení polohy motoru, bezpečnostní funkce a dobře konfigurovatelné digitální a analogové vstupy a výstupy. Je to standardní frekvenční měnič který je používán v různých aplikacích hlavně firmami které fungují jako systémoví integrátoři. Běžná podoba tohoto frekvenčního měniče (s kontrolním panelem CU240D-2) je na obrázku 1.2. [1]



Obrázek 1.2: Frekvenční měnič Sinamics G120D [1]

Sinamics G120D se v rámci systémů společnosti Siemens dá používat s třífázovými asynchronními motory řad Simotics GP (General Purpose) a Simotics SD (Severe Duty). Jak už název napovídá tak v případě společnosti Honeywell je jako motor nejčastěji používán Simotics GP. Napájecí napětí frekvenčního měniče je také třífázové od 380V do 500V dle konfigurace motoru a frekvenční měniče se vyrábí s výkonem 0,75kW až 7,5kW.

Tento frekvenční měnič je tvořen dvěma hlavními částmi - výkonová část a ovládací panel. Ovládací panel ovládá a monitoruje výkonovou část frekvenčního měniče pomocí několika kontrolních systémů na bází uzavřených smyček a díky tomu může kontrolovat bezpečný stav frekvenčního měniče a taky znemožnit ovládání, pokud by s měničem bylo něco v nepořádku. Také je schopný rekuperace energie z brzdění linek a vracet ji do sítě, což zákazníkům snižuje náklady na provoz. [1]

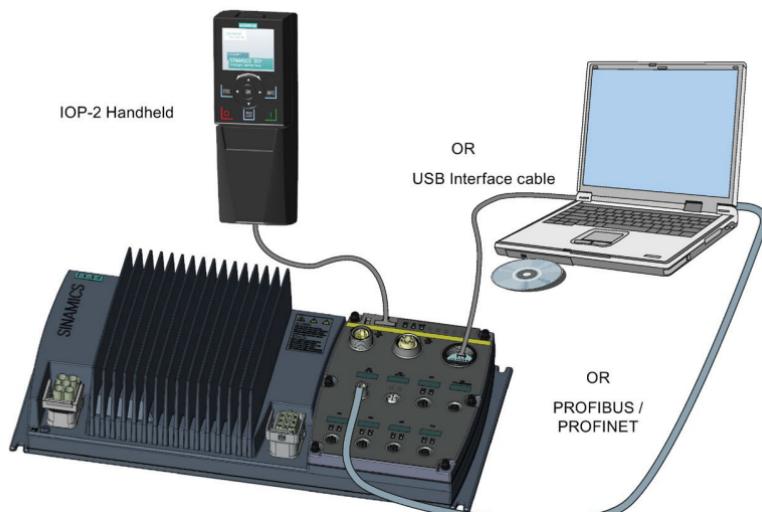
Všechny tyto funkcionality je možné ovládat přes průmyslové sběrnice PROFINET, PROFIBUS anebo běžnou sběrnici EtherNet. Tímto způsobem dává PLC příkazy frekvenčnímu měniči v běžném režimu ovládání dopravníků.

1.1 FREKVENČNÍ MĚNIČE A JEJICH ROLE V ŘÍZENÍ DOPRAVNÍKŮ (6,5 1 REŠERŠE ($\Sigma = 9$ STRAN) STRAN)

1.1.3 Nastavení ovládacího panelu

Jak bylo dříve zmíněné frekvenční měnič má vždy nějaký ovládací panel. V případě Honeywell instalací je ovládací panel většinou typu Sinamics CU240D-2. Ovládací panely tohoto typu lze za chodu seřizovat třemi způsoby (zobrazené i v obrázku 1.3):

- Připojení USB z notebooku
- Použití PROFINET nebo PROFIBUS
- Použití zařízení IOP-2 Handheld



Obrázek 1.3: Způsoby seřizování ovládacího panelu frekvenčního měniče [4]

Vzhledem k předpokladu, že navrhovaný systém mají používat osoby, které nejsou inženýři specializovaní na kontrolní systémy, je nejvhodnější způsob jak seřizovat ovládací panel použít zařízení IOP-2 Handheld. Ostatní dvě metody vyžadují specializovaný software pro který by bylo zapotřebí instalovat a udržovat si pro něj licence. Naproti tomu IOP-2 Handheld představuje samostatné zařízení schopné provést veškerá potřebná nastavení a je dodáváno s optickým kabelem pro přímé připojení k ovládacímu panelu.

Pro účely navrhovaného systému je potřeba ovládací panel vyresetovat a nastavit do jednoho z možných výchozích nastavení. Zvolené výchozí nastavení ovlivňuje celý systém, protože ten ovládá dopravník tím, že pomocí relé spíná digitální vstupy ovládacího panelu frekvenčního měniče - tímto způsobem dává systém příkazy na spuštění dopravníku, zrychlení a zpomalení. Nesprávné nastavení ovládacího panelu by vedlo k tomu, že ačkoliv by systém generoval správné signály na digitálních vstupech, panel by je interpretoval chybně.

Navržený systém je optimalizován pro výchozí nastavení číslo 9, ve kterém jsou funkce digitálních vstupů definovány tímto způsobem:

- Digitální vstup 0: ON/OFF dopravníku
- Digitální vstup 1: Zrychlení dopravníku
- Digitální vstup 2: Zpomalení dopravníku

1.1 FREKVENČNÍ MĚNIČE A JEJICH ROLE V ŘÍZENÍ DOPRAVNÍKŮ (6,5 1 REŠERŠE ($\Sigma = 9$ STRAN) STRAN)

- Digitální vstup 3: Kvitování chyby

Systém bude konektory připojený k ovládacímu panelu a pomocí relé na desce plošných spojů bude ovládat dopravník rozpojování a zkratováním těchto digitálních vstupů. Digitální vstup č. 3 nebude v rámci systému využíván, protože kvitování případných chyb je vyžadováno pouze jednorázově při resetování do výchozích nastavení a lze jej provést přímo pomocí zařízení IOP-2 Handheld. [4].

Resetování ovládacího panelu do tohoto výchozího nastavení je možné provést přímo na místě pomocí zařízení Sinamics IOP-2 Handheld. Pro resetování stačí pouze připojit IOP-2 k ovládacímu panelu frekvenčního měniče, vybrat možnost pro zresetování nastavení ovládacího panelu a vybrat výchozí nastavení číslo 9. Zbytek hodnot na ovládacím panelu, jako je například zrychlující rampa, může zůstat na výchozích hodnotách, protože je není potřeba v rámci testování kvality instalace mít na správných hodnotách (frekvenční měnič funguje i tak). Poté je možné odpojit IOP-2 od ovládacího panelu, který tímto způsobem zůstane nastavený nadále.

Alternativní výchozí nastavení ovládacího panelu

Při návrhu systému byla kromě výchozího nastavení číslo 9 zvažována i další relevantní výchozí nastavení, konkrétně nastavení č. 8 a č. 12.

Výchozí nastavení č. 8 by definovalo chování systému následovně:

- Digitální vstup 0: ON/OFF dopravníku
- Digitální vstup 1: Zrychlení dopravníku
- Digitální vstup 2: Zpomalení dopravníku
- Digitální vstup 3: Kvitování chyby
- Digitální vstup 4: Při přerušení nouzově zastaví (E-STOP)
- Digitální vstup 5: Při přerušení nouzově zastaví (E-STOP)

Tohle výchozí nastavení nabízí stejnou funkcionalitu jako zvolené nastavení č. 9, ale vyžaduje připojení dalšího kabelu na kterém bude v obvodu umístěné bezpečnostní tlačítko E-STOP, které by také muselo mít dostatek místa ve schránce systému. Tohle výchozí nastavení bylo zamítnuto právě kvůli tomu, že E-STOP tlačítko vyžaduje neúměrně příliš mnoho místa a tak by to výrazně zvětšilo rozměry systému, což by zmenšovalo přenositelnost a jednoduchost používání. Bezpečnost systému je přitom zajištěna jinými bezpečnostními prvky přímo u dopravníků, jak je podrobněji popsáno v kapitole 3.4. [4]

Další zvažovanou alternativou bylo výchozí nastavení č. 12, které by definovalo funkce vstupů takto:

- Digitální vstup 0: ON/OFF dopravníku
- Digitální vstup 1: Reverzace směru otáčení
- Digitální vstup 2: Kvitování chyby
- Analogový vstup: Nastavení rychlosti

1 REŠERŠE ($\Sigma = 9$ STRAN) OPEN-SOURCE VÝVOJOVÉ DESKY ($\Sigma = 2.5$ STRANY)

Toto nastavení by umožnilo připojení potenciometru k analogovému vstupu ovládacího panelu pro přímé nastavení rychlosti. Díky tomuto by bylo o jedno tlačítko méně na schránce systému, ale zároveň by to vyžadovalo speciální kabely pro připojení (vzhledem k tomu, že se analogové vstupy ovládacích panelů v instalacích Honeywell běžně nevyužívají) a také by to zahrnovalo modifikaci desky plošných spojů, například s využitím integrovaného obvodu digitálně řízeného potenciometru. [4]

Po zhodnocení těchto možností bylo vybráno výchozí nastavení č. 9.

1.1.4 Bezpečnostní aspekty práce s ovládacím panelem

Vzhledem k tomu, že frekvenční měnič pracuje ve výkonové části s usměrněným trojfázovým napětím, je velmi důležité dbát na bezpečnost při práci s frekvenčním měničem. Z tohoto důvodu je vedle každé instalace frekvenčního měniče v Honeywell umístěn bezpečnostní vypínač, který vypojuje napájení výkonové části frekvenčního měniče. Pro bezpečné zacházení s frekvenčním měničem je potřebné mít tento vypínač ve stavu rozpojeno.

Po rozpojení napájení výkonové části zůstává na ovládacím panelu napětí 24V. Tohle nízké napětí je ale chráněno šroubovacími gumovými krytkami, které zakrývají veškeré digitální vstupy a výstupy ovládacího panelu kde se toto napětí nachází.

1.2 Open-source vývojové desky ($\Sigma = 2.5$ strany)

Mikrokontroller, mozek praktické části bakalářské práce, není integrován přímo na desce s výkonovou částí zařízení. Využita byla možnost open-source vývojové desky, přičemž toto označení je dnes často synonymem pro Arduino, značku s největším přínosem v této oblasti.

Myšlenka vývojových desek jako jsou Arduino desky začala myšlenkou minimalismu - desky nebyly nikdy převratné, ale obsahovaly přesně to, co je potřeba. Na jedné vývojové desce je obsažený mikrokontroller, převodník z USB do sériové komunikace a dle desky obsahuje další užitečné součástky. Je zde možné tedy nejenom využívat periferie použitého mikrokontrolleru, ale i další hardware, jako jsou externí krystaly, napájení mimo USB kabel a další na základě specifického návrhu vývojové desky. [5]

Rychlou adaptaci veřejnosti umožnil nejenom kvalitní design desek, ale i software pro programování Arduino desek na počítači. Na rozdíl od předchozího proprietárního softwaru, který nebyl dostupný pro všechny operační systémy, je programovací prostředí Arduina open-source a spustitelné na všech systémech s podporou Java aplikací. [5]

Kromě výhod ekosystému Arduino existují obecné důvody pro použití hotových vývojových desek namísto přímé integrace mikrokontrolleru v prototypování a vývoji. Mezi hlavní výhody patří možnost připojení vývojové desky pomocí kolíkových lišť, což umožňuje snadné vyjmutí pro přeprogramování nebo výměnu. Přímá integrace by v případě poruchy vyžadovala odpájení. Díky tomu vývojová deska celkově usnadňuje prototypování a opravitelnost.

Nakonec je důvodem zvolení open source vývojových desek do systému i jejich dostupnost a flexibilita kterou nabízejí. Jelikož jsou schémata zapojení desek veřejně dostupná, může je vyrábět jakýkoliv výrobce. Navíc je také možné používat veřejně dostupná schémata zapojení desek při návrhu vlastních desek plošných spojů do kterých jsou vývojové desky integrované a díky tomu známá přesná propojení jednotlivých komponentů v celé navržené desce plošných spojů.

1.2.1 Proč WEMOS vývojové desky (1 strana)

Arduino v dnešní době není jediná firma, která vyrábí open-source vývojové desky. Pro tuhle bakalářskou práci byla zvolena vývojová deska od společnosti WEMOS, která je výrobce vývojových desek které jsou podobné Arduino deskám, ale jejich zaměření je specificky ve vytváření kompaktních desek které mají integrovanou bezdrátovou konektivitu (WiFi a bluetooth) pomocí populárních mikrokontrolérů ESP32 a ESP8266 od společnosti Espressif Systems.

Mít možnost používat WiFi je důležitý požadavek, který musí vývojová deska splňovat. Pokud bude systém možné ovládat přes WiFi, je možné pro ovládání použít jakékoli zařízení, které má WiFi technologii, což je v dnešní době většina chytrých zařízení. Kvůli tomu lze dopravník ovládat širokým spektrem chytrých zařízení a tak není potřeba aby s sebou uživatelé nosili dedikovaný vysílač.

Společnost WEMOS nabízí několik modelů vývojových desek s různými mikrokontroléry a periferiemi. Mezi známé varianty patří například:

- **WEMOS D1 Mini:** Kompaktní deska postavená na mikrokontroléru ESP8266EX. Poskytuje 11 digitálních GPIO pinů (z toho 10] s podporou PWM a podporou přerušení), 1 analogový vstup, I2C rozhraní, 4MB Flash paměti a integrovanou PCB anténu pro WiFi. Napájení a programování se provádí přes USB-C konektor. Deska je oblíbená pro své malé rozměry a širokou podporu, ale omezuje ji malý počet GPIO pinů, což desku nedělá dobrou pro prototypování nebo rozsáhlejsí aplikace.
- **WEMOS C3 Mini:** Novější varianta využívající mikrokontrolér ESP32-C3. Tento čip integruje WiFi i Bluetooth konektivitu. Deska disponuje USB-C konektorem, 4 MB Flash paměti a 12 GPIO pinů.

Ten hle systém je ale navrhován pro industriální prostředí a je velmi důležité aby byla bezdrátová komunikace co nejspolehlivější. Proto je potřebné mít na vývojové desce k dispozici externí anténu, která významně zvýší dosah WiFi komunikace díky lepšímu umístění antény. Proto byla do systému vybrána vývojová deska WEMOS D1 Mini Pro kterou lze vidět na obrázku 1.4. Tato deska sdílí většinu vlastností s modelem D1 Mini, ale narozdíl od levnějšího modelu má 16MB Flash paměti, které jsou také velmi důležité vzhledem k tomu, že na kód pro systém by 4MB Flash paměti nestačilo.

Všechny vývojové desky WEMOS s mikrokontroléry ESP8266 a EPS32 lze programovat pomocí prostředí Arduino IDE (nebo alternativy jako PlatformIO) s využitím Arduino jazyka založeného na C++, nebo alternativně pomocí MicroPython. Webové ovládání je prováděno pomocí open-source firmwaru NodeMCU, který umožňuje běh skriptů v jazyce Lua, což je vhodné pro nenáročné síťové aplikace (více je popsáný v kapitole ??).

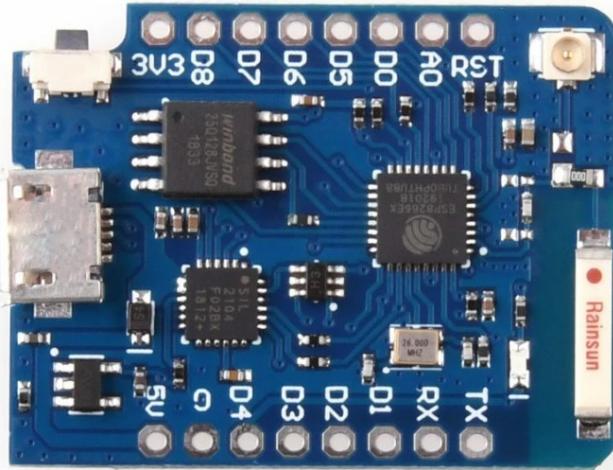
1.2.2 Technické specifikace WEMOS D1 Mini Pro (1.5 strany)

Na základě požadavků projektu a srovnání s alternativami je pro realizaci hardwarového návrhu nejfektivnější vývojová deska WEMOS D1 Mini Pro. Tato sekce popisuje její technické parametry s jejich využitím v návrhu. Samotná deska je postavena na mikrokontroléru ESP-8266EX a je velmi kompaktní, zatímco ale stále poskytuje dost funkcionality a vstupních a výstupních pinů pro provoz zařízení.

Technické specifikace této vývojové desky jsou následující: [7, 8]

- Mikrokontrolér: ESP-8266EX

1 REŠERŠE ($\Sigma = 9$ STRAN) OPEN-SOURCE VÝVOJOVÉ DESKY ($\Sigma = 2.5$ STRANY)



Obrázek 1.4: Použitá varianta vývojové desky WEMOS D1 Mini Pro [6]

- Napájecí napětí: 5V
- Provozní napětí: 3, 3V
- Počet digitálních I/O pinů (GPIO): 11. Tyto piny slouží pro digitální vstupní a výstupní signály které budou ovládat dopravník a na základě kterých se bude aproximovat rychlosť dopravníku.
- Podpora periferií na GPIO pinech: Většina digitálních pinů podporuje funkce jako:
 - Přerušení (Interrupt): Umožňuje reakci mikrokontroléru na externí události.
 - PWM (Pulse Width Modulation): Pro generování semi-analogového signálu nebo snížení střední hodnoty napětí. Až 10 pinů má podporu PWM.
 - I2C: Dvouvodičová sériová sběrnice používaná pro komunikaci s periferiemi, jako je v tomto projektu použitý LCD displej. Deska disponuje dedikovanými piny pro tuto sběrnici na pinech D1 a D2.
 - One-wire: Sériová sběrnice pro komunikaci s některými typy senzorů.
- Analogový vstupní pin: 1. Tento pin umožňuje měřit analogové napětí, například z některých typů senzorů. Maximální vstupní napětí pro tento pin je 3.2V.
- Paměť:
 - Flash paměť: 16 MB. Tato velká kapacita Flash paměti je důležitá pro uložení aplikačního kódu, rozšiřujících knihoven jako nodeMCU a webových souborů co jsou hostované na serveru.
 - RAM: 50 kB. Slouží pro běh programu a ukládání proměnných.

1 REŠERŠE ($\Sigma = 9$ STRAN) OPEN-SOURCE VÝVOJOVÉ DESKY ($\Sigma = 2.5$ STRANY)

- Bezdrátová konektivita: Integrovaná WiFi na frekvenci 2.4 GHz.
- Anténa: Možnost připojení externí antény prostřednictvím IPEX1 / SMA konektoru nebo využití vestavěné keramické antény pro testování. Pro zvýšení spolehlivosti a dosahu v industriálním prostředí je využita možnost externí antény.
- Napájení a programování: Micro USB konektor. Deska může být napájena přes USB nebo přes 5V pin.
- Napájení z baterie: Rozhraní pro připojení lithiové baterie s nabíjecím proudem až 500mA. Toto rozhraní ale v tomto projektu není využíváno a navržená deska plošných spojů není pro používání baterie uspořádána.
- Kompatibilita: Deska je kompatibilní s vývojovými prostředími a firmwary jako Arduino, MicroPython a NodeMCU, což poskytuje flexibilitu při vývoji firmwaru.

Zapojení této vývojové desky do navrhnuté desky plošných spojů je popsáno v kapitole 2.2.

2 Návrh zařízení ($\Sigma = 22$ stran)

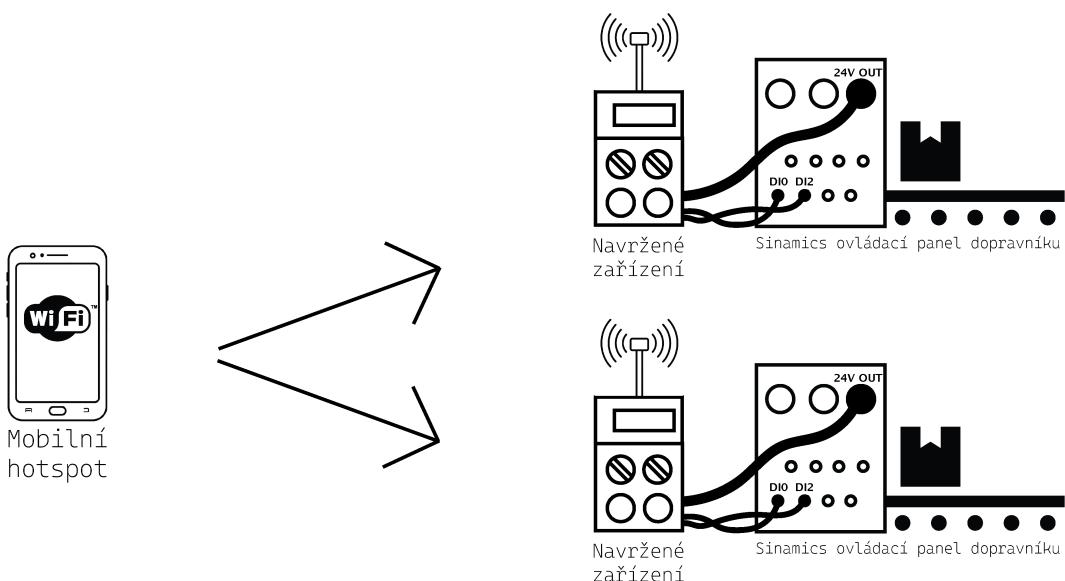
2.1 Popis funkce systému ($\Sigma = 3$ strany)

Celý systém je od základu navržen kolem mobilní aplikace, jelikož požadavek na dálkové řízení dopravníků je jeden ze základních požadavků navrženého systému.

Aplikace bude obsahovat stránku, kterou lze pomocí WiFi plynule komunikovat s vývojovou deskou WEMOS D1 Mini Pro. Vývojová deska bude připevněná k desce plošných spojů, která bude pomocí tří kabelů připojena na ovládací panel (2 datové kably a 1 napájecí). Tímto způsobem může deska nastavovat takové digitální vstupy, aby bylo možné dopravník ovládat.

Ovládací panel frekvenčního měniče si následně dle jeho nastavení sám přeloží jak má nastavit jeho výkonovou část tak, aby ovládal asynchronní motory.

Na obrázku 2.1 je schéma základního principu:



Obrázek 2.1: Schéma principu jak navržený systém funguje

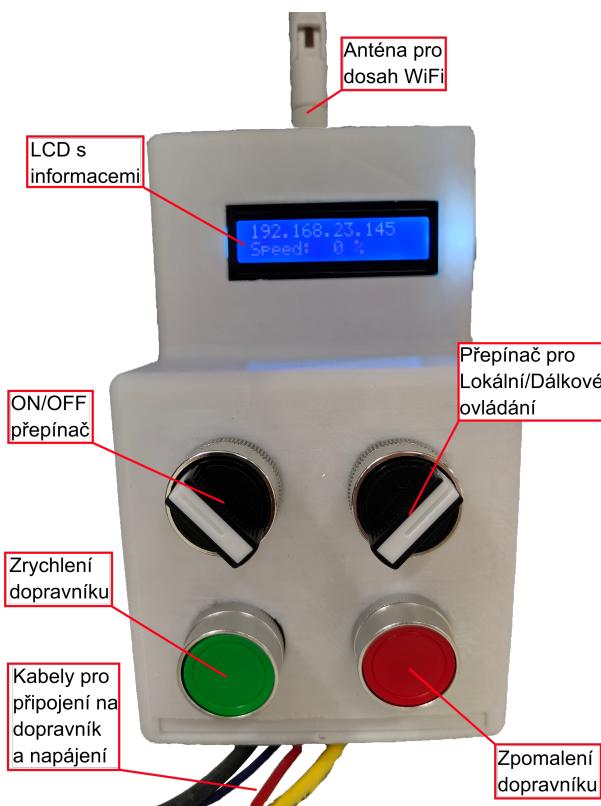
Jelikož mobilní aplikace komunikuje s vývojovými deskami pomocí WiFi, je potřebné aby se buďto mobilní zařízení připojilo na přístupové místo vývojové desky, anebo se může vývojová deska připojit na hotspot mobilního zařízení. NodeMCU umožňuje obě varianty. Pro účely tohoto systému se více hodí ta druhá možnost, protože přirozeně umožňuje mít jeden hotspot na mobilním zařízení a na ten se může připojit více vývojových desek. Tohle umožňuje jednoduše ovládat více dopravníků zároveň. Další výhoda je, že vývojové desky připojené na hotspot vůbec nevyužívají toho, že je mobilní telefon připojený k internetu

2 NÁVRH ZAŘÍZENÍ ($\Sigma = 22$ STRAN) POPIS FUNKCE SYSTÉMU ($\Sigma = 3$ STRANY)

a tak nijak nezatěžují rychlosť připojení - jediná limitace počtu takto připojených vývojových desek je tedy limitace maximálního počtu co může mít mobilní telefon připojené přes hotspot. Nevýhoda tohoto způsobu komunikace je ovšem taková, že se musí nastavit jednotné jméno a heslo WiFi komunikace, které bude zadáno přímo ve firmwaru vývojové desky a pokud bude potřebné tyhle údaje změnit, bude se muset přehrát kód všech vývojových desek (pro všechny pět používaných zařízení).

Díky tomu, že je tento systém navržený tak, aby přes 5-pinové kabely spínal digitální vstupy ovládacího panelu, je tento systém možné použít i na frekvenční měniče jiných značek než je Sinamics. Kabely, které se používají pro komunikaci s ovládacím panelem frekvenčního měniče (M12 5-pinové kabely) jsou v dnešní době u frekvenčních měničů časté. Jediné co je tedy potřeba pro používání systému s jiným frekvenčním měničem jsou správné konektory a dále aby bylo možné vyresetovat ovládací panel do podobného výchozího nastavení jako má Sinamics CU240-2.

Na obrázku 2.2 je finální vzhled schránky na desku plošných spojů s tlačítka, LCD displejem a dalšími funkcemi. Deska je dále popsána v kapitole 2.2.



Obrázek 2.2: Popis zařízení co ovládá dopravník

Na obrázku 2.3 je finální vzhled mobilní aplikace. Jsou zde vidět tři hlavní strany aplikace - Nastavení, Pomoc a Ovládání. Ovládání komunikuje s vývojovou deskou tím že posílá příkazy pro ovládání dopravníku, ale také získává průběrná data o rychlosti dopravníku a typu ovládání (lokální nebo dálkové). Aplikace je dále popsána v kapitole 2.4.

2 NÁVRH ZAŘÍZENÍ ($\Sigma = 22$ STRAN) POPIS FUNKCE SYSTÉMU ($\Sigma = 3$ STRANY)

(a) Vstupní stránka aplikace (b) Část stránky nastavení (c) Část stránky s častými chybami

Obrázek 2.3: Vysílat příkazy zařízení bude mobilní aplikace připojená přes hotspot

2.1.1 Požadavky na systém (0.5 strany)

Aby návrh dával smysl a aby to byl dobrý funkční systém, je potřebné si stanovit některé požadavky, které by systém měl splňovat. Tyto požadavky reflektují nejenom požadavky od společnosti Honeywell, ale i požadavky na základní spolehlivost, jednoduchost a bezpečnost ovládání dopravníků tímto způsobem.

Zde jsou požadavky, které by implementace navrženého zařízení měla splňovat:

- Lokální a dálkové ovládání**

Systém bude schopný ovládat dopravníky nejenom lokálně ale i bezdrátově.

- Ovládání více dopravníků zároveň**

Systém by měl jednoduše zprostředkovat ovládání více dopravníků zároveň.

- Ovládání z mobilního zařízení**

Aby se minimalizoval počet potřebných zařízení se systém musí dát provozovat z mobilního zařízení pomocí WiFi hotsporu.

- Napájení z ovládacího panelu**

Systém musí být navržený tak aby jeho rozšířené funkce bylo možné napájet připojením na 24V výstupní port v ovládacím panelu.

- Systém musí mít ovládání které je čistě analogové**

Systém by měl být navržen tak, aby bylo stále možné dopravníky ovládat i pokud by něco zamezovalo napájení vývojové desky.

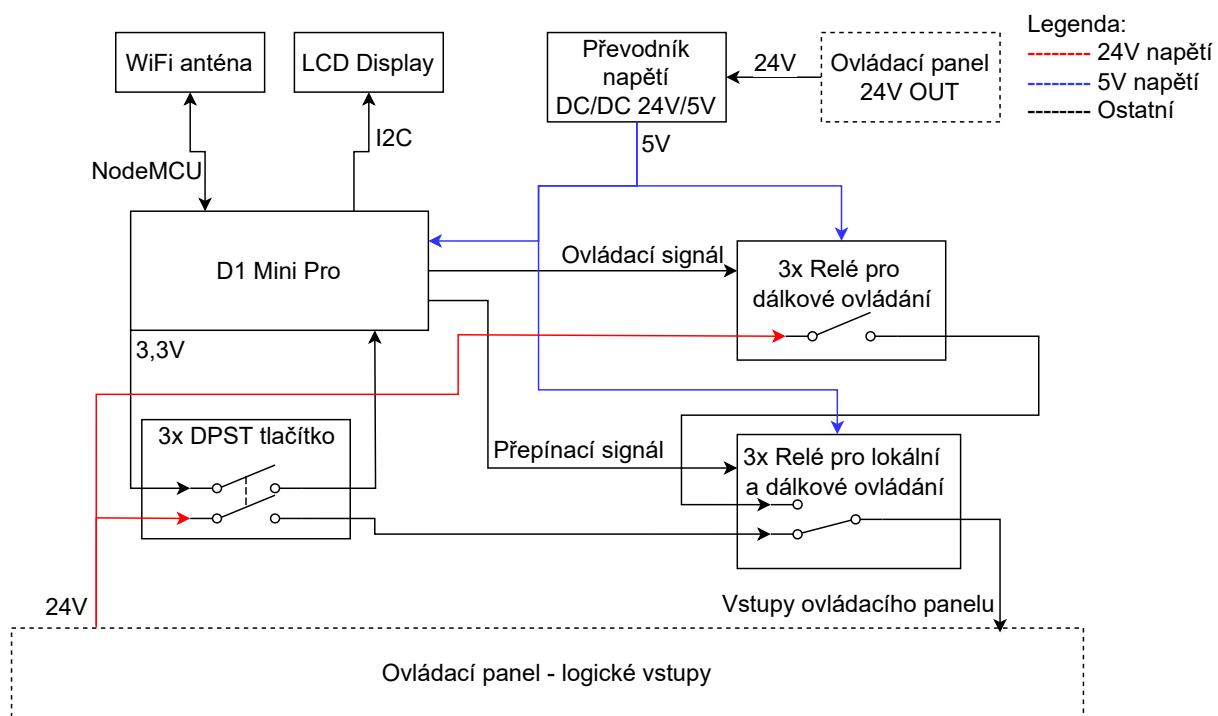
- **Uživatelská přívětivost systému**

Systém by měl být uživatelsky přívětivý a jeho nastavení by mělo být jednoduše dostupné pro uživatele spolu se všemi informacemi jak s ním pracovat.

old text _____

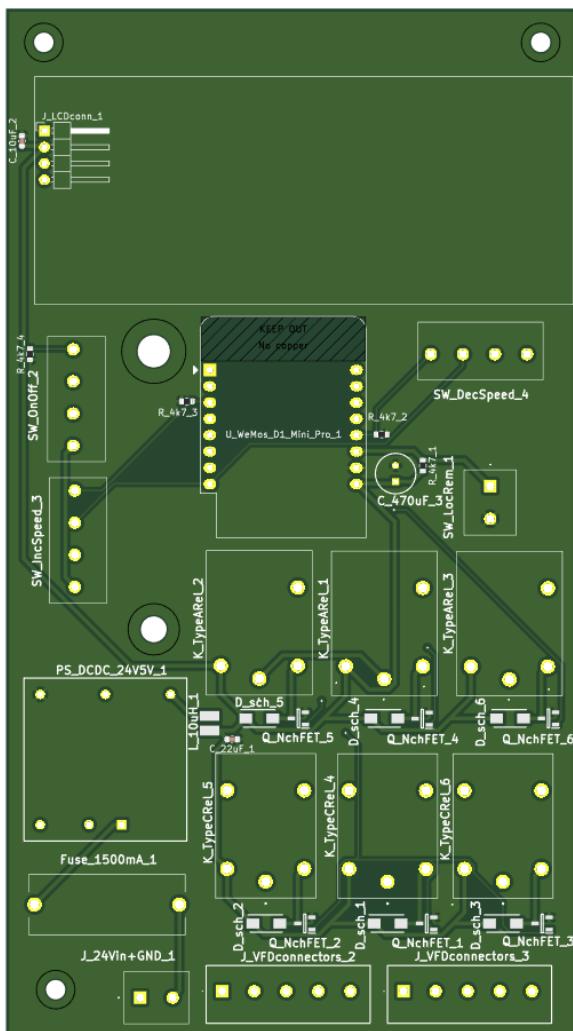
2.2 Hardware ($\Sigma = 3$ strany)

Jak jsem postupoval při návrhu a jak ta finální verze vypadá

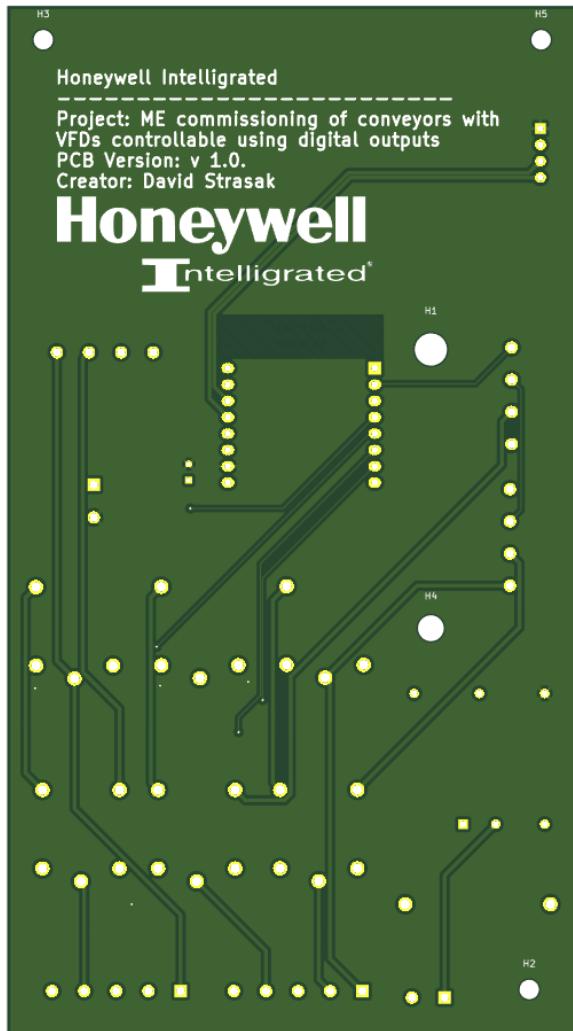


Obrázek 2.4: Blokové schéma desky plošných spojů

Pro návrh DPS jsem použil program KiCAD kde jsem nejdříve vytvořil schéma zapojení a přiřadil pouzdra součástkám. Na tohle následovalo rozmištění součástek po návrhu samotné fyzické desky. Součástky jsem rozmištoval aby se deska vlezla do co nejmenší krabičky a zároveň jsem se zaměřoval na to aby trasy byly co nejkratší a aby obsahovaly co nejméně vias (cest kolmých na povrch desky) protože přebytek těchto kolmých cest zvyšuje parazitní efekty desky. Navíc jsem se z praktického hlediska zaměřil na to, aby byly všechny součástky na jedné straně desky, aby se dobře pájela.



(a) Přední strana DPS



(b) Zadní strana DPS

Obrázek 2.5: Návrh desky plošných spojů v KiCAD

Tady bude popis co za součásti tahle deska má a proč tam jsou. Např: proč jsem zvolil galvanicky oddělený převodník napětí, návrh LC filtru a že se relé spouští přes piny vývojové desky pomocí N-channel MOSFET tranzistoru

2.2.1 Převodník napětí 24V-5V (1 strana)

Tady vysvětlím že používám tenhle převodník napětí, nějaký jeho specifikace, podle kterých jsem si ho zvolil. Vysvětlit jaký specifický hardware součásti jsem do desky dal a proč jsem se rozhodl je tam dát.

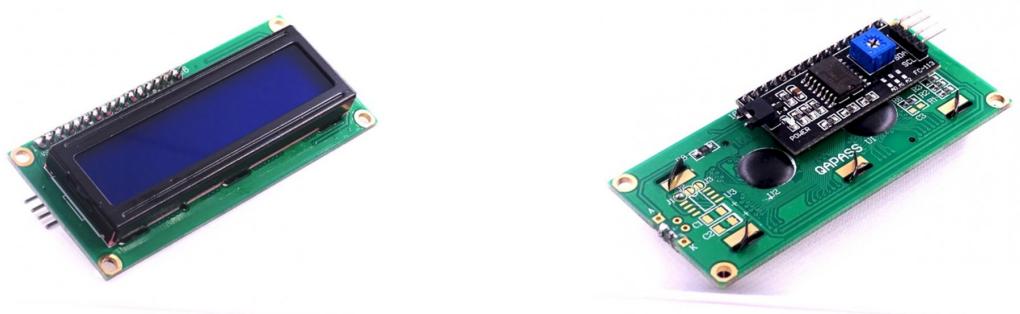
2.2.2 LC Filtr napájecího napětí (1 strana)

Sem napsat jak jsem navrhoval LC filtr za napájecím napětí, proč jsem se rozhodl použít LC filtr a třeba by se sem mohl hodit nějaký grafik přenosové funkce kdybych se nudil. Zvolil jsem si cutoff aby byl alespoň 1/10 hodnoty na které měnič dělá šum a díky tomu by měla hodnota tohoto šumu být o 20dB menší. Vysvětlit jaký specifický hardware součásti jsem do desky dal a proč jsem se rozhodl je tam dát.

2.2.3 LCD display s I2C převodníkem (1 strana)

Tohle bude krátce popisovat jak funguje LCD display s I2C převodníkem kterej jsem koupil na LaskaKitu. Není potřeba vysvětlovat jak funguje I2C, stačí když jenom vysvětlím že to ovládám pomocí knihovny z toho shopu. Vysvětlit jaký specifický hardware součásti jsem do desky dal a proč jsem se rozhodl je tam dát.

Zde jsou zdroje LaskaKit a odtam budu mít stáhnout i kód pro ovládání LCD



(a) Přední strana

(b) Zadní strana

Obrázek 2.6: LCD displej s I2C převodníkem [9]

2.2.4 Ochrana relé pomocí diody (0.5 strany)

Tady můžu vysvětlit že abych mohl ovládat 100mA relé pomocí 10mA proudu z vývojové desky tak musím použít tranzistory. Bázi tranzistoru spínám 3.3V napětím z vývojové desky (Vývojová deska má jako vstup 5V ale je interně udělaná na 3.3V). Dále tady můžu zmínit jak mají relé uvnitř cívku a tak musí mít protekční diodu. Já tuhle diodu zvolil jako Schottkyho. Taky můžu zmínit jak postupovat při tom návrhu - jaký zvolit závěrný napětí diody, atd. napětí v závěrném směru musí být víc než to 5V napájecí napětí (aby nebyla defaultně otevřená)

Vysvětlit jaký specifický hardware součásti jsem do desky dal a proč jsem se rozhodl je tam dát.

Další problém který bylo potřeba vyřešit v rámci návrhu desky je...

2.3 Firmware ve vývojové desce ($\Sigma = 8$ stran)

Tady bych rád trochu vysvětlil jak funguje software ve vývojové desce.

Software je anglicky protože Honeywell je anglická firma.

2.3.1 ConveyorController objekt (4 strany)

V kódu všechno ovládám pomocí tohoto objektu, který obsahuje hodně public a private funkcí. Tady bych chtěl vysvětlit z jakého důvodu jsem se rozhodl vývojovou desku ovládat tímto způsobem a dále vysvětlit co jednotlivé důležité metody a proměnné dělají.

Tady je hlavičkový soubor mého ConveyorController objektu který má všechny funkce které zahrnuje:

2 NÁVRH ZAŘÍZENÍ (Σ = 223 FIRMWARE VE VÝVOJOVÉ DESCE (Σ = 8 STRAN)

```
1 #ifndef CONVEYORCONTROLLER_H
2 #define CONVEYORCONTROLLER_H
3
4 #include <Arduino.h>
5 #include <ESP8266WebServer.h>
6 #include <ESP8266WiFi.h>
7 #include <ESP8266mDNS.h>
8 #include <LiquidCrystal_I2C.h>
9 #include <WiFiClient.h>
10 #include "pinDefinitions.h"
11 #include <Ticker.h>
12
13 class ConveyorController {
14 public:
15     ConveyorController(const char* wifiNetworkName,
16                         const char* wifiNetworkPassword);
17
18     void initIO();
19     void initLCD();
20     void initWeb();
21     void assignRoutes();
22     void startWebServer();
23     void startTicker();
24     void handleClient();
25     void updateLCD();
26     void updateState();
27
28 private:
29     // WiFi credentials
30     const char* wifiNetworkName;
31     const char* wifiNetworkPassword;
32
33     // Web server
34     ESP8266WebServer webServer = ESP8266WebServer(80);
35
36     // LCD
37     LiquidCrystal_I2C lcd = LiquidCrystal_I2C(0x27, 16, 2);
38
```

2 NÁVRH ZAŘÍZENÍ ($\Sigma = 223$ SWWARE VE VÝVOJOVÉ DESCE ($\Sigma = 8$ STRAN)

```
39 // Ticker
40 Ticker inputCheckingTicker;
41 Ticker LCDUpdatingTicker;
42
43 // Speed of the conveyor
44 int conveyorSpeed = 0;
45
46 // TRUE or FALSE state if the conveyor is controlled locally or remotely
47 // remoteLocalState ? "local" : "remote"
48 bool remoteLocalState = false;
49
50 // TRUE or FALSE state if the conveyor is speeding up or no
51 bool locIncSpeedState = false;
52 bool remIncSpeedState = false;
53
54 // TRUE or FALSE state if the conveyor is slowing down or no
55 bool locDecSpeedState = false;
56 bool remDecSpeedState = false;
57
58 // TRUE or FALSE state if the conveyor is ON or OFF
59 bool locOnOffState = false;
60 bool remOnOffState = false;
61
62 // Route handler for the main page
63 void mainRoute();
64
65 // Route handler for unknown pages
66 void unknownRouteResponse();
67
68 void LCDWaitingForConnection(bool condition);
69
70 void writeValue(int pin, int value);
71 };
72
73 #endif
```

Ukázka kódu 2.1: Header soubor ConveyorController Objektu

Tento hlavičkový soubor obsahuje:

2 NÁVRH ZAŘÍZENÍ ($\Sigma = 22$ SWWARE VE VÝVOJOVÉ DESCE ($\Sigma = 8$ STRAN)

- Include příkazy, které zbytku umožní používat zbytek potřebných knihoven.
- Prototyp ConveyorController classy, která má:
 - Public definice proměnných a metod, které je možné zavolat zvenku ConveyorController objektu.
 - Private definice proměnných a metod, které je možné zavolat pouze uvnitř ConveyorController objektu.

Výhoda používání takové class pro provádění scriptu je právě taková, že mi umožňuje k některým věcem znemožnit přístup v hlavním kódu a tak se bude ve hlavním kódu volat pouze to, co chci. V rámci skriptu bylo potřebné mít některé proměnné globálního typu - tedy je potřeba k nim mít přístup z velkého množství funkcí. Tyhle proměnné jsou například rychlosť dopravníku conveyorSpeed nebo stav lokálního nebo dálkového ovládání remoteLocalState. Je ale obecně nebezpečné mít globální proměnné. Proto jsou tyhle proměnné definované přímo v private sekci classy a tak jsou dostupné ve všech funkcích v ConveyorController objektu, ale už nejsou dostupné z main.cpp souboru, který kód na mikrokontrolleru spouští. Díky tomu jsou proměnné definované globálně, ale zároveň nesou menší riziko spojené s globální definicí (rizika jakož např. budou přepsané z jiných částí programu).

Hlavičkový soubor dále obsahuje public definice metod, které je možné zavolat z main souboru. Kód na mikrokontrolleru je kvůli přehlednosti rozdělen do více funkcí, kde každá funkce má svůj účel.

Tady bych dál popsal každou jednotlivou metodu a jaký účel zajišťuje.

- Funkce initIO nastavuje piny vývojové desky na vstupy a výstupy pomocí PinMode příkazu a také inicializuje hodnotu výstupních pinů na LOW.
- ...

Implementace ConveyorController v hlavním skriptu

Prakticky ukázat co jsou hlavní funkce v main.cpp skriptu. Popsat jaké má každý funkce vstupy, výstupy a co se během ní děje co je důležité.

Tímto způsobem je ConveyorController objekt zaimplementován uvnitř hlavního skriptu (soubor jménem main.cpp) který běží na mikrokontrolleru.

```
1 #include "ConveyorController.h"
2
3 // Global instance of the controller
4 ConveyorController* conveyorController;
5
6 void setup() {
7     const char* wifiNetworkName = "TP-Link_83CA";
8     const char* wifiNetworkPassword = "65362280";
9 }
```

2 NÁVRH ZAŘÍZENÍ ($\Sigma = 22$ SWWARE VE VÝVOJOVÉ DESCE ($\Sigma = 8$ STRAN)

```
10 conveyorController =
11     new ConveyorController(wifiNetworkName, wifiNetworkPassword);
12
13 conveyorController->initIO();
14 conveyorController->initLCD();
15 conveyorController->initWeb();
16 conveyorController->assignRoutes();
17 conveyorController->startWebServer();
18 conveyorController->startTicker();
19 }
20
21 void loop() {
22     // Getting the state of buttons is handled by ticker
23     // Updating LCD is handled by ticker
24     conveyorController->handleClient();
25     delay(10);
26 }
```

Ukázka kódu 2.2: Soubor main.cpp

Proměnná conveyorController je globální instance objektu ConveyorController a díky tomu je možné jeho funkce volat i ze setup i z loop funkce. Jinak je uvnitř setup funkce inicializovaný objekt a všechny jeho metody související s inicializací.

V rámci loop funkce je volaná metoda handleClient, která odpovídá na webové požadavky na adresách které hostuje nodeMCU. Tohle je jediná funkce co v loopu provádí a díky tomu je mikrokontroller schopný velmi rychle odpovídat na veškeré webové požadavky.

Loop funkce nezahrnuje privátní metody getState a updateLCD protože jsou tyhle funkce vykonávány pomocí Ticker knihovny, která, podobně jako třeba timer u Microchip mikrokontrollerů, provádí určité funkce periodicky za nastavené časové intervaly. Tyhle ticker funkce jsou nastavené v setup pomocí metody startTicker.

2.3.2 Stavový diagram logiky systému (5 stran)

Vysvětlit jak funguje funkce v kódu která se chová na základě stavového diagramu

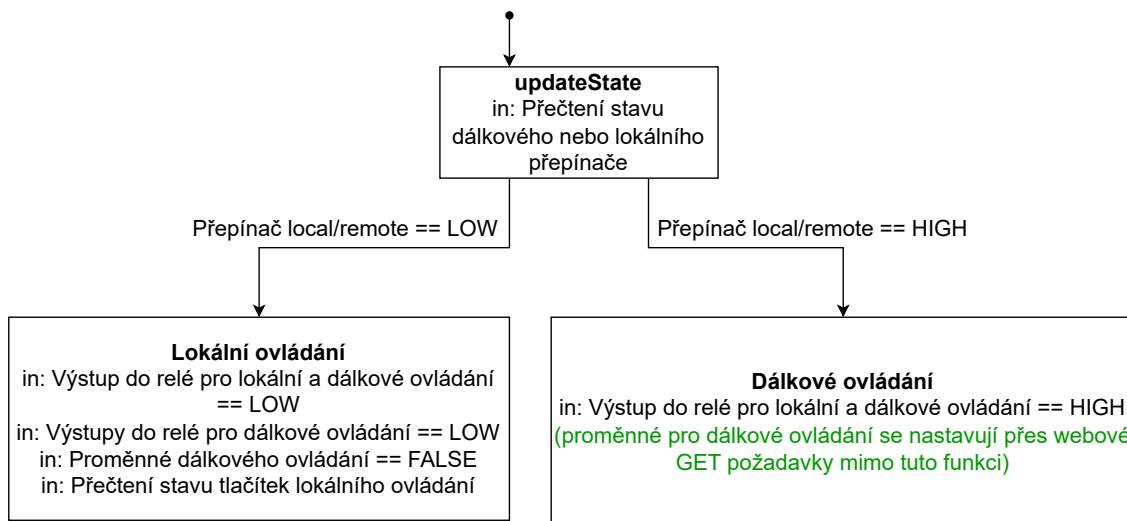
Jedna z nejdůležitějších metod v ConveyorController objektu je private metoda updateState, která ovládá relé a pomocí něj spojuje nebo rozpojuje digitální inputy ovládacího panelu Sinamics frekvenčního měniče. Dále také aktualizuje informace o rychlosti dopravníku, které jsou zobrazené jak v mobilní aplikaci tak na LCD displayi na samotném zařízení (samotná aktualizace LCD probíhá ve funkci updateLCD která neprobíhá tak často jako updateState). Tahle metoda je nastavená v Tickeru aby se prováděla každých 300 sekund.

Celý UpdateState kód je reprezentován stavovým diagramem logiky systému¹ který

¹Pokud je v diagramu něco napsané velkými písmeny a obsahuje podtržítka jako třeba PIN_IN_LOCALREMOTE, značí to jeden z vstupních nebo výstupních pinů vývojové desky. Pokud je

2 NÁVRH ZAŘÍZENÍ ($\Sigma = 22$ SWWARE VE VÝVOJOVÉ DESCE ($\Sigma = 8$ STRAN)

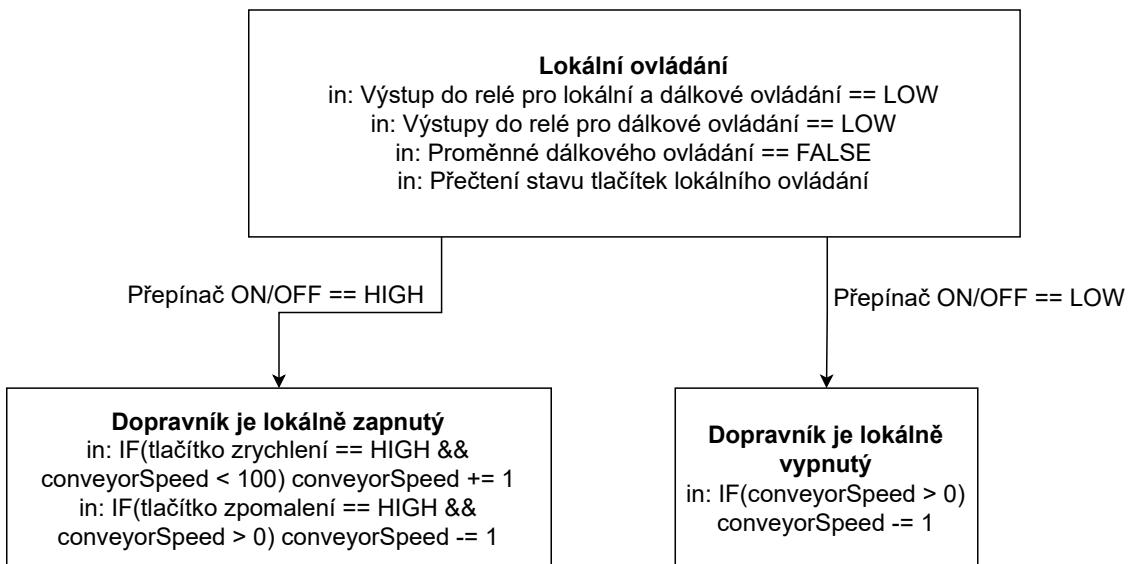
jsem se snažil navrhnout aby to byl Harelův typ.



Obrázek 2.7: Začátek stavového diagramu

Zde je vstup do stavového diagramu. Na začátku se přečte hodnota vstupního pinu který sleduje přepínač nastavující lokální nebo dálkové ovládání, který je fyzicky umístěn na desce. Na základě hodnoty se pokračuje buď to stavu kdy je zařízení ovládané lokálně nebo dálkově.

...



Obrázek 2.8: Strana stavového diagramu s lokálního ovládáním

Ve stavu Local_Controlled se nejdřív nastaví výstupní pin PIN_OUT_LOCALREMOTE. Nastavení výstupního pinu lokálního nebo dálkového ovládání vývojové desky na nízkou hodnotu zajistí, že ty tři přepínací (Form-C) relé na dolní straně blokového elektrického

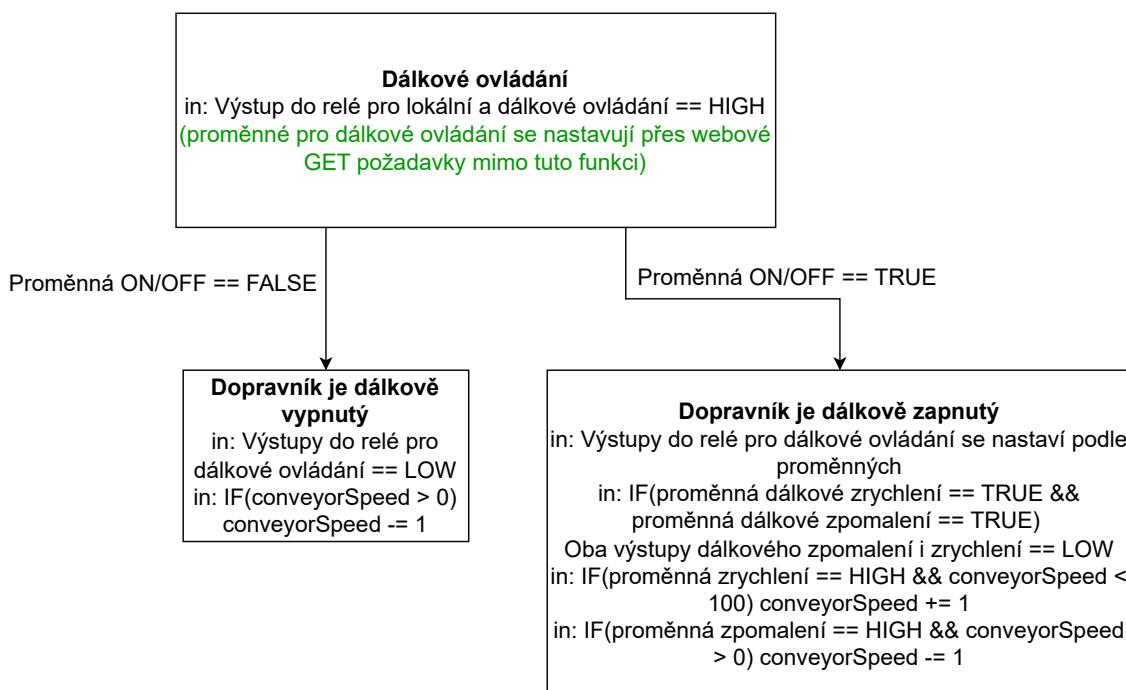
něco napsáno v camelCase jako třeba remoteLocalStorage, je to proměnná působící uvnitř kódu.

2 NÁVRH ZAŘÍZENÍ ($\Sigma = 223$ SWWARE VE VÝVOJOVÉ DESCE ($\Sigma = 8$ STRAN)

diagramu 2.4 budou připojené k lokální větvi ovládání. Dále se v tomto stavu nastaví všechny proměnné související s dálkovým ovládáním na false hodnotu. Nakonec se přečte stav vstupních pinů do vývojové desky související se stavem vypnuto/zapnuto, zrychlováním a zpomalováním a tyto stavy se uloží do proměnných, na základě kterých se bude rozhodovat co se dále stane ve stavovém diagramu.

Má cenu to takhle popisovat nebo je to zbytečné?

Pokud je tohle dobře popsáno a má to cenu takhle popisovat tak zde i dál vysvětlím co se dál nachází ve zbylých částech stavového diagramu.



Obrázek 2.9: Strana stavového diagramu s dálkovým ovládáním

...

Jak aplikace approximuje rychlosť dopravníku

Vysvětlit jak se pomocí Tickeru approximuje rychlosť dopravníku

Aplikace approximuje rychlosť dopravníku tak, že předpokládá že dopravník ovládaný frekvenčním měničem zrychlujeme lineárně - což je běžná praxe pro frekvenční měniče kvůli důvodům popsáne v kapitole 1.1.1 a je to něco co jsem si potvrdil když jsem na dopravníku zkoušel funkčnost zařízení. Dává to smysl, protože tohle zrychlování je čistě softwarová záležitost frekvenčního měniče a tak není důvod proč by nebylo lineární. Během testování jsem zjistil, že frekvenční měnič má ramp up time sice nastavený na 10 sekund, ale za těch 10 sekund dosáhne $500\text{ot}/\text{min}$. Pokud bych chtěl tedy zrychlit dopravník z nulové rychlosti na maximální rychlosť 1500 otáček za minutu, musím počkat čas 3x větší než je jeden ramp up time. Dopravník stejnou rychlosť i zabrzduje.

Samotná approximace rychlosti je implementována ve funkci updateState, která je blíže vysvětlena ve kapitole 2.3.2. Approximace je provedena hned po nastavení výstupních pinů

2 NÁVRH ZAŘÍZENÍ ($\Sigma = 22$ SOFTWARE V MOBILNÍ APLIKACI ($\Sigma = 5$ STRAN)

v rámci updateState vývojové desky tím, že se přičte nebo odečte hodnota proměnné conveyorSpeed. Proměnná conveyorSpeed je nastavená jako celé číslo a reprezentuje procento rychlosti z maximální rychlosti. Jelikož se funkce updateState volá každých 0.3 sekundy a během každého zavolání se buďto zvýší conveyorSpeed pokud se zrychluje, nebo sníží conveyorSpeed pokud se zpomaluje, dosáhne maximální hodnoty 100 za 30 sekund, což je čas potřebný pro dosáhnutí maximální rychlosti dopravníku.

Funkce updateState se volá zaokrouhleně 3x za sekundu a takové rozlišení by mělo stačit pro to aby approximace nenabývala hodnot drasticky mimo z důvodu např. rozpojení tlačítka těsně předtím než se provede updateState.

Tahle funkcionalita dává inženýrům co kontrolují dopravníky důležité informace o rychlosti i bez toho aby k dopravníku museli mít připojené zařízení jako BOP-2 z kapitoly 1.1.3 vysvětlující nastavení ovládacího panelu dopravníku.

2.4 Software v mobilní aplikaci ($\Sigma = 5$ stran)

V téhle sekci popíšu jak přesně funguje mobilní aplikace kterou jsem vytvořil a poznatky s tím spojené.

Jak už jsem nastínil v 2.1 tak hlavní motivace proč navrhoji mobilní aplikaci je kvůli tomu aby nebylo potřeba mít extra zařízení pro ovládání dopravníků. Díky mobilní aplikaci můžu vytvořit zařízení které umožní dopravníky ovládat na vzdálenost 10-100 metrů (vzdálenost WiFi protokolu - **zdroj needed**) a stačí mi navrhovat jenom zařízení které se připojí na dopravník a už nemusím navrhovat zařízení, které signály vysílá. To zmenšuje počet krabiček co musí zaměstnanci software tahat s sebou.

Výhodou mobilní aplikace je taková, že můžu na jedno místo dát všechny návody - můžu tak mít setup i všechno ovládání v rámci jedné aplikace což je rozhodně lepší než to mít v pdf dokumentu někde mimo. Pomáhá mi to tak na jeden z požadavků kdy jsem chtěl aby byl systém jednoduchý a intuitivní na používání.

2.4.1 Architektura aplikace

Vysvělit jakým způsobem jsem navrhoval architekturu aplikace a proč. Architektura = statická frontendová webová aplikace převedená do mobilní podoby pomocí WebView. Výhody jsou jednoduchost implementace GET requestů ve webové aplikaci. Zde taky přestavit React a Capacitor.

Ta aplikace samotná je čistě frontendová (statická) webová aplikace postavná na Vite verzi Reactu. Capacitor tuhle aplikaci převádí do mobilní aplikace a kvůli tomu potřebuju používat některý balíčky spojený s capacitem aby mi to umožnilo posílat webové požadavky na IP adresy nodeMCU serverů.

Webová aplikace má tři URL adresy:

- Vstupní stránka - Tato stránka obsahuje hlavní část aplikace která umožňuje ovládání dopravníků.
- Setup - Tato stránka obsahuje návod jak dopravník nastavit aby s tímto zařízením správně fungoval.
- Help - Tato stránka obsahuje časté chyby které můžou nastat při používání zařízení a při nastavování dopravníků a snaží se poskytnout rady aby pomohla s vyřešením problémů.

2 NÁVRH ZAŘÍZENÍ ($\Sigma = 22$ SOFTWARE V MOBILNÍ APLIKACI ($\Sigma = 5$ STRAN))

Tyto URL adresy jsou převedené i do adres dostupných na mobilní aplikaci. Navigaci na tyto adresy zajišťuje header s navbarem jelikož v android WebView nelze zadávat URL adresy a tak musí navigace probíhat přes tlačítka na webu.

Co je to React a proč se hodí na návrh této webové aplikace. Co je to HTML, CSS a JS. Co je to reaktivnost komponentů. Jak se react využívá. Možná sem přidat co je to tailwind a Lucide for React.

React je web developmentovej framework a hodí se na návrh, protože přes node package manager už existují frameworky, který mi umožní webový aplikace portovat do mobilní aplikace - tenhle framework se jmenuje capacitor. Capacitor používá WebView (pro Android) nebo WKWebView (pro iOS) a díky tomu umožňuje zobrazit si webové aplikace na zařízení.[10]

Webovou aplikaci navrhují, protože to, co chci aby dělala je aby jenom posílala GET požadavků na IP adresu mikrokontrolleru kterou hostuje NodeMCU, což je hodně jednoduchá věc na implementaci ve webové aplikaci.

React může mít zase jako zdroj nějakou odbornou literaturu zaměřenou na react (pokud něco takového najdu) anebo online dokumentaci.

2.4.2 Použité knihovny a technologie v aplikaci (0.5 strany)

Vysvětlit co za frameworky (knihovny) jsem při developování aplikace použil aby to fungovalo co nejlépe

HTML, CSS a JS

TypeScript

Tailwind

DaisyUI

Lucide for React

V rámci programování jsem používal několik rozšíření, které web developerům pomáhají v designu aplikací. Tím je **Tailwind**, což je rozšíření které umožňuje stylizovat kód webové aplikace pomocí vlastnosti className, kterou mají veškeré HTML prvky a tím není potřeba mít samostatné soubory v CSS (jazyk který webům dává jejich design). Na Tailwind navazuje rozšíření **DaisyUI**, které zjednodušuje celkový design aplikace tím, že mi umožňuje si nadefinovat barvy motivu aplikace v různých proměnných, díky čemuž je možné motiv měnit skrz změnu jedné proměnné nastaveného motivu. Také umožňuje mít vlastní styl aplikace pokud má mobilní zařízení temný režim nebo světlý režim. S designem aplikace ještě pomáhalo rozšíření **Lucide pro React**, které obsahuje velké množství ikon pro různé prvky uživatelského rozhraní, jako je třeba ve tlačítkách ON/OFF, Add Conveyor, zrychlení, atd.

Aplikace ještě používá TypeScript, což je nadstavba JavaScriptu, která umožňuje definovat typy proměnných, což zvyšuje bezpečnost programu a zlepšuje zážitek z programování, vzhledem k tomu, že programátoři upozorňuje na chyby v kódu, na které by JavaScript běžně neupozornil.

2.4.3 Princip komunikace s NodeMCU servery

Co je to GET požadavek a jak se dá implementovat v JavaScriptu.

Jak se GET požadavek mění když používám capacitor

Co je to GET požadavek

Vysvělit obecně jak fungují GET požadavky z web developmentu

Aplikace bude ovládat nodeMCU servery přes posílaní webových GET požadavků. GET požadavek je typicky například když do prohlížeče na PC zadám do URL adresy jakýkoliv název webu - tak to provádím GET požadavek na server, který je na IP adrese hostován. V tomhle případě jsou servery moje nodeMCU servery a místo PC zadávám požadavky přes webovou aplikaci.

V rámci nodeMCU se nastavují adresy na kterých server nějakým způsobem odpovídá. Během tohoto nastavení můžu nejenom určit jaká stránka se ukáže po zadání požadavku na získání informací z webové adresy, ale můžu tím spouštět i jakýkoliv jiný kód.

Typický test této funkce je pomocí GET požadavku na IP adresu rozsvítit LED diodu, která přes breadboard zapojená do výstupního pinu vývojové desky WEMOS D1 mini pro. Pokud je deska připojená ke stejné WiFi síti jako můj počítač, můžu na počítač zadat například adresu 192.168.0.144/ledON. NodeMCU server na tuto adresu odpoví tím, že změní stav LED diody v desce a až poté pošle zpátky HTML kód, který se mi zobrazí v prohlížeči. Takto je možné provádět jakýkoliv kód, který je nastaven aby se prováděl v rámci GET požadavků na jakoukoliv adresu.

V reactu se běžně GET požadavky provádí pomocí asynchronní funkce fetch. Asynchronní funkce jsou speciální funkce, během kterých můžeme používat speciální slovo "await". Tohle slovo způsobí, že Javascript počká než se daný příkaz dokončí a až poté bude pokračovat v provádění funkce. Tohle zamezuje vzniku chyb v kódu, které můžou vznikat pokud se snažím dělat operace s proměnnými, které jsou zatím prázdné (jelikož ty data ještě například neposlal server).

V běžné react aplikaci by bylo možné posílat GET požadavky na nodeMCU server tímto způsobem:

```

1  async function getData() {
2      const url = "https://example.org/products.json";
3      try {
4          const response = await fetch(url);
5          if (!response.ok) {
6              throw new Error(`Response status: ${response.status}`);
7          }
8
9          const json = await response.json();
10         console.log(json);
11     } catch (error) {
12         console.error(error.message);

```

```
13     }
14 }
```

Ukázka kódu 2.3: Základní způsob posílání GET požadavků v JavaScriptu

[MDN web docs](#)

Implementování GET requestů do aplikace

Vysvětlit proč normální GET requesty nefungují (Omezení z WebView) a jak je tedy implementovat. Taky zmínit že jsou implementované ve funkci sendCommand.

GET požadavky není kvůli capacitoru možné posílat běžným způsobem, protože v android aplikaci nefunguje fetch funkce tak, jak se od ní očekává. Je ale možné použít balíček vytvořený komunitou capacitoru který se jmenuje CapacitorHttp (což bylo nedávno přidané do základního capacitor balíčku). Je to balíček, který zjednodušuje posílání GET požadavků na servery v rámci Capacitor aplikací tím, že má metodu GET, která funguje jako běžný fetch požadavek typu GET, ale je upravený aby fungoval ve WebView mobilním prostředí.

Tímto způsobem se v aplikaci posílají GET požadavky:

```
1 // pred zacatkem komponentu:
2 import { CapacitorHttp } from "@capacitor/core";
3 import { HttpOptions } from "@capacitor/core/types/core-plugins";
4
5 // uvnitr komponentu se strankou aplikace:
6
7 // Send a command to a specific conveyor and update its status
8 const sendCommand = async (ip: string, command: string) => {
9   try {
10     const options: HttpOptions = {
11       url: `http://${ip}/${command}`,
12     };
13
14     const response: any = await fetchWithTimeout(
15       CapacitorHttp.get(options),
16       3000 // Fail fast if conveyor is unresponsive
17     );
18
19     setErrorMessage(null);
20     console.log(response);
21   } catch (error) {
22     setErrorMessage(error.message);
23   }
24 }
```

2 NÁVRH ZAŘÍZENÍ ($\Sigma = 22$ SOFTWARE V MOBILNÍ APLIKACI ($\Sigma = 5$ STRAN)

```
22      const responseData = await response.json();
23      console.log("Response data:", responseData);
24    } catch (error: any) {}
25    } catch (error: any) {
26      console.error("Command failed:", error);
27      setErrorMessage(`Command failed for ${ip}: ${error.message}`);
28
29      // Immediately mark the conveyor as offline when a command fails
30      setConveyors((prevConveyors) =>
31        prevConveyors.map((conv) =>
32          conv.ip === ip ? { ...conv, isOnline: false } : conv
33        )
34      );
35    }
}
```

Ukázka kódu 2.4: Funkce sendCommand dostupná uvnitř vstupní stránky aplikace

Nejdřív je nutné si importovat `HttpOptions` a `CapacitorHttp` z `capacitoru`. Následně pokračuje definice komponentu, který obsahuje celou vstupní stránku aplikace. Uvnitř stránky aplikace je definovná funkce `sendCommand`.

Funkce `sendCommand` má jako vstupy IP adresu a adresu na kterou bude posílat GET požadavek. Princip je takový, že se do `HttpOptions` nastaví jako URL celá IP adresa i s adresou požadavku a to se pomocí `CapacitorHttp.get` funkce pokusí získat. Pokud byl požadavek úspěšně doručen, aplikace se bude pokoušet přeložit odpověď přes json syntaxi, ale to se často pokazí, protože aplikace v rámci některých odpovědí odpovídá i HTML kódem aby bylo možné ji ovládat i přes webový prohlížeč. Pokud se tedy přeložit odpověď nepovede, není to žádný problém a proto je v pořádku mít řádek s přeložením ze json souboru ve try catch bloku, který jakýkoliv error potlačí.

Pokud funkce nezíská odpověď do 3 sekund, kód aplikace pomocí `fetchWithTimeout` (moje vlastní funkce definovaná jinde v kódu) vyšle error, který do konsole vypíše, že požadavek z nějakého důvodu nebyl doručen a zároveň zobrazí i error uživatelském rozhraní aplikace. Tohle je obzvlášt důležitá funkce, protože se uživateli v aplikaci ukáže error pokud v rámci času 3 sekund nodeMCU server neodpoví na požadavek - informuje to tedy o tom, že uživatel buďto zadal špatnou adresu, anebo odešel z dosahu ve kterém je nodeMCU server schopný se připojit na WiFi hotspot jeho mobilního zařízení. Tato implementace také vypíná možnost mačkat tlačítka, které ovládají dopravník, vzhledem k tomu, že by tlačítko vůbec nic nedělaly.

2.4.4 Funkčnost aplikace (hodně stran)

Tady už vůbec neřešit jak ta aplikace vypadá, ale zaměřit se na to co ta aplikace dokáže a jak to dělá. Struktura hlavní stránky, správa seznamu dopravníků, ovládání dopravníků je zahrnuto v `sendCommand`, získávání a zobrazování stavu skrz `sendCommand` a stránky `Setup` a `Help`. TOHLE BUDE HLAVNÍ MEAT TÉHLE KAPITOLY

Základ hlavní stránky je využívání reaktivnosti Reactu. Jelikož je aplikace dělaná

2 NÁVRH ZAŘÍZENÍ ($\Sigma = 22$ SOFTWARE V MOBILNÍ APLIKACI ($\Sigma = 5$ STRAN))

v Reactu, je možné plynule přidávat dopravníky do seznamu bez toho aby se aplikace musela načítat pořád znovu. React nám také dává možnost ukládat IP adresy dopravníků do lokální paměti stránky a tak si aplikace vždy při spuštění načte data o dopravnících, které v aplikaci byly při posledním ukončení. React také umožňuje veškeré další funkce jako implementace GET požadavků a na základě těchto GET požadavků upravovat vzhled aplikace - jako například, že pokud GET požadavek nedostane úspěšnou odpověď do tří sekund, aplikace vyhodnotí daný nodeMCU server jako nefunkční a na základě toho uživatele vizuálně upozorní a vypne možnost se pokoušet o spojení s zařízením.

Co funkci sendCommand používá

Vysvětlit proč je funkce sendCommand tak důležitá

Funkci sendCommand používají všechny tlačítka aplikace, které je možné vidět na obrázku 2.3 (tlačítka ON/OFF, zrychlení a zpomalení dopravníku).

Funkce sendCommand se ale navíc sama provádí každé 2 sekundy pro každý dopravník přidaný do vstupní stránky aplikace. Provádí se tam GET požadavek na adresu /getData na adresu každého nodeMCU serveru. Tato adresa odpovídá s aktuální (approximovanou) rychlostí dopravníku a s aktuálním stavem jestli je dopravník ovládaný lokálně nebo dálkově. Tato adresa už odpovídá pouze json souborem a díky tomu je důležité se i v rámci sendCommand pokoušet o přeložení odpovědi do javascript objektu pomocí příkazu *response.json()*. V případě těchto požadavků už program neselže s chybou a díky tomu uživatelské rozhraní aplikace získává informaci o rychlosti a stavu dopravníků, kterou může zobrazovat ve vstupní stránce jak je vidět na obrázku 2.3.

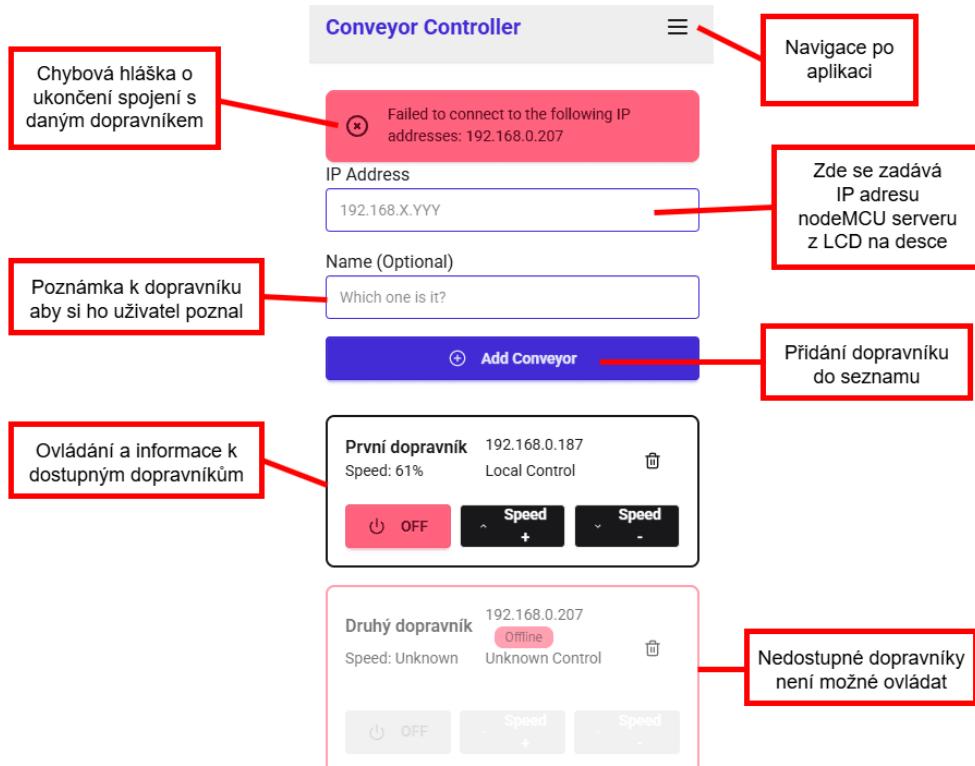
2.4.5 Design aplikace (1 strana)

Zde vysvětlit jak jsem postupoval při designování aplikace. Vysvětlit co je to header aplikace a že mám nějaký styling kterej je pro každý React komponenty aplikovaný automaticky.

I přesto, že je aplikace programovaná jako webová aplikace jsem aplikaci designoval tak, aby vypadala v pořádku na mobilním zařízení. Vždy, když jsem aplikaci upravoval z grafické stránky, díval jsem se na ni přes *Chrome developer tools*, ve kterých lze nastavit aby se web zobrazoval jako na mobilním zařízení. Tohle usnadnilo programování uživatelského rozhraní.

Aplikace má motiv pro světlé rozhraní telefonu (light mode) i pro temné rozhraní (dark mode). Zde je zobrazeno světlé rozhraní.

2 NÁVRH ZAŘÍZENÍ ($\Sigma = 22$ SOFTWARE V MOBILNÍ APLIKACI ($\Sigma = 5$ STRAN))



Obrázek 2.10: Popis designu hlavní stránky aplikace

2.4.6 Konvertování webové aplikace do mobilní aplikace (0.5 strany)

Zmínit že je možné react aplikaci pomocí Android Studio portnout do .apk souboru který používá WebView a dále co je to CORS a že operační systém androidu defaultně zakazuje HTTP requesty.

V téhle části asi jenom zmíním, že je možné tuhle react aplikaci přes android studio portnout do .apk souboru, který se dá nainstalovat na android telefonech. Přes android studio je i možné aplikaci certifikovat a uploadnout na play store, ale to nemám zapotřebí, protože nechci aby tuhle aplikaci měli lidi co nejsou z Honeywellu.

Tady taky můžu zmínit co je to CORS (Cross Origin Resource Sharing), což je protokol který zamezuje serverům jako je nodeMCU v komunikaci s ostatními klienty kvůli bezpečnosti. Vzhledem k tomu, že IP adresu nodeMCU serverů může být úplně jakákoliv, musím CORS nastavit na možnost odpovídat na jakékoliv GET requesty z jakékoliv adresy, což teoreticky není doporučované kvůli snížení bezpečnosti proti útokům. V praxi to je ale úplně jedno, protože ten nodeMCU server je jenom na mého hotspoutu a odjinud z internetu není dostupný.

Druhá věc co můžu zmínit je, že operační systém android zařízení defaultně zakazuje všechny HTTP requesty a umožňuje jenom HTTPS requesty. HTTPS ale také nemá cenu zavádět na nodeMCU serveru protože je na lokální síti. V rámci aplikace musím ale HTTP requesty povolit tím, že to napišu do AndroidManifest.xml filu.

Tady budou zdroje asi jenom online - capacitor dokumentace, android studio dokumentace, CORS dokumentace

Požadavky na React aplikaci aby se dala konvertovat

Vysvětlit co je potřeba splnit aby se aplikace dala konvertovat do .apk

Abych tu react aplikaci mohl konvertovat pomocí kapacitoru, musí to být statická webová aplikace - tedy jen aplikace s frontendem bez serverových endpointů. Na každou routu musí existovat nějaký odkaz v navigaci aplikace (protože v capacitor aplikaci nemůžu jen tak zadat URL). A možná další věci.

Kvůli těm URL adresám musí v aplikaci i být header s navbarem. Header obecný název pro tu část aplikace co je hned nahore a většinou obsahuje navigační prvky - jako navbar, což je část aplikace která obsahuje tlačítka přes které se lze dostat na další stránky.

Ještě zmínit jakým způsobem mají být řešení odkazy v single page aplikaci aby bylo možný se skrz ni navigovat plynule - tedy že nepoužívat anchor tagy.

Asi capacitor docs.

Postup konvertování webové aplikace

Už nepsat teorii jak by se dala aplikace zkonzervovat jako ve kapitole 2.4.6 ale specificky napsat jak jsem postupoval při konvertování aplikace krok za krokem.

Pro konvertování jsem použil android studio verze x.x. atd.

Konvertování webové aplikace do mobilní aplikace je postup o několika krocích který využívá kapacitor inicializovaný v projektu a následně Android Studio, které je potřeba pro překonvertování projektu z kapacitoru do souboru instalovaného na android zařízeních o příponě .apk.

- Začíná se v nejnovější verzi React webové aplikace.
- Tuto aplikaci člověk musí nejdříve postavit do produkční verze pomocí příkazu *npm run build*.
- Dále je potřeba aplikaci zesynchronizovat s kapacitorem pomocí příkazu *npx cap sync*.
- Nyní je potřeba si otevřít nainstalovaný program android studio, co je možné udělat rovnou z konzole pomocí příkazu *npx cap open android*.
- Nakonec je v android studio potřeba znovu postavit aplikaci do produkční verze pomocí příkazu build.

Na konci tohoto procesu je dostupný soubor přípony *.apk*, který je možné si poslat na android mobilní zařízení a tam nainstalovat.

Aplikace nevyžaduje žádné další nastavování.

2.5 Vytvoření schránky pro desku (1 strana)

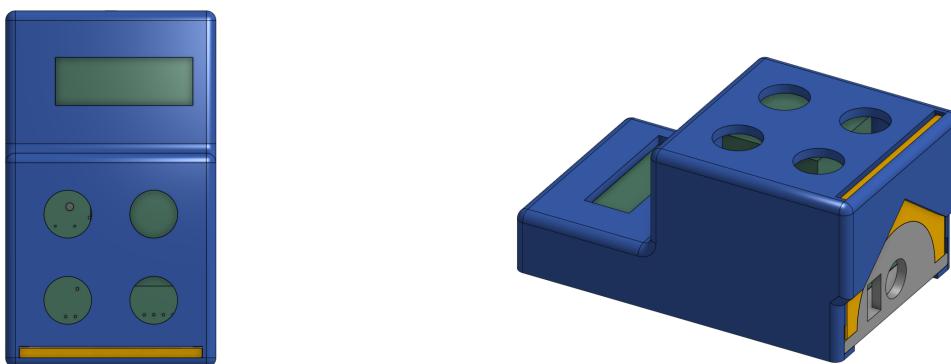
V téhé sekci bude popis jak jsem postupoval při návrhu schránky pro desku, která obsahuje i tlačítka.

Myšlenka při návrhu schránek pro desku byla taková abych ji mohl vytisknout v běžných podmínkách pomocí 3D tiskárny Bambu Lab A1 Mini, kterou mám doma. Hlavní důvod proč jsem zvolil 3D tisk jako technologii bylo, že těchto schránek bude ve finále

vytisknutých asi 5 kusů a tak není potřeba zajišťovat sériovou výrobu. Navíc je to pro schránky na desky plošných spojů levné řešení, které dosahuje dostatečné kvality provedení. Nároky na schránku jsou základní - je důležité mít možnost ji rozdělat aby byla možná údržba desky, ale jinak nemá zvláštní nároky, vzhledem k tomu, že bude vytažená pár týdnů do roku.

Modelovací software pro návrh schránky pro desku jsem zvolil online CAD Onshape. Do toho jsem si nahrál 3D model desky plošných spojů v .STL formátu který mi vygeneroval KiCAD pomocí 3D prohlížeče a na základě tohoto modelu jsem začal modelovat schránku na míru pro moji desku. Rozhodl jsem se, že schránka bude vytvořena ze dvou hlavních částí a že bude bez šroubů, aby bylo možné na ni jednodušeji prototypovat zařízení, ale zároveň bylo cílem aby stále držela dohromady během používání, pokud zrovna není potřeba ji otevřít.

To se mi povedlo pomocí dvou částí. Do dolní části je možné zajet desku plošných spojů a díky tomu deska ve schránce dobře drží. V dolní části je také otvor na kabely které jsou uchycené v desce plošných spojů. poté je možné vzít celou dolní část a zajet ji do horní části schránky, která obsahuje prostor pro tlačítka, LCD display a díru na našroubování antény pro zlepšení připojení k WiFi. Nakonec schránka obsahuje ještě jednu část a to je brána, který dolní část desky zajistí aby nevyjížděla z horní části.



(a) Pohled shora na schránku

(b) Pohled z boku na schránku

Obrázek 2.11: Model schránky pro desku plošných spojů

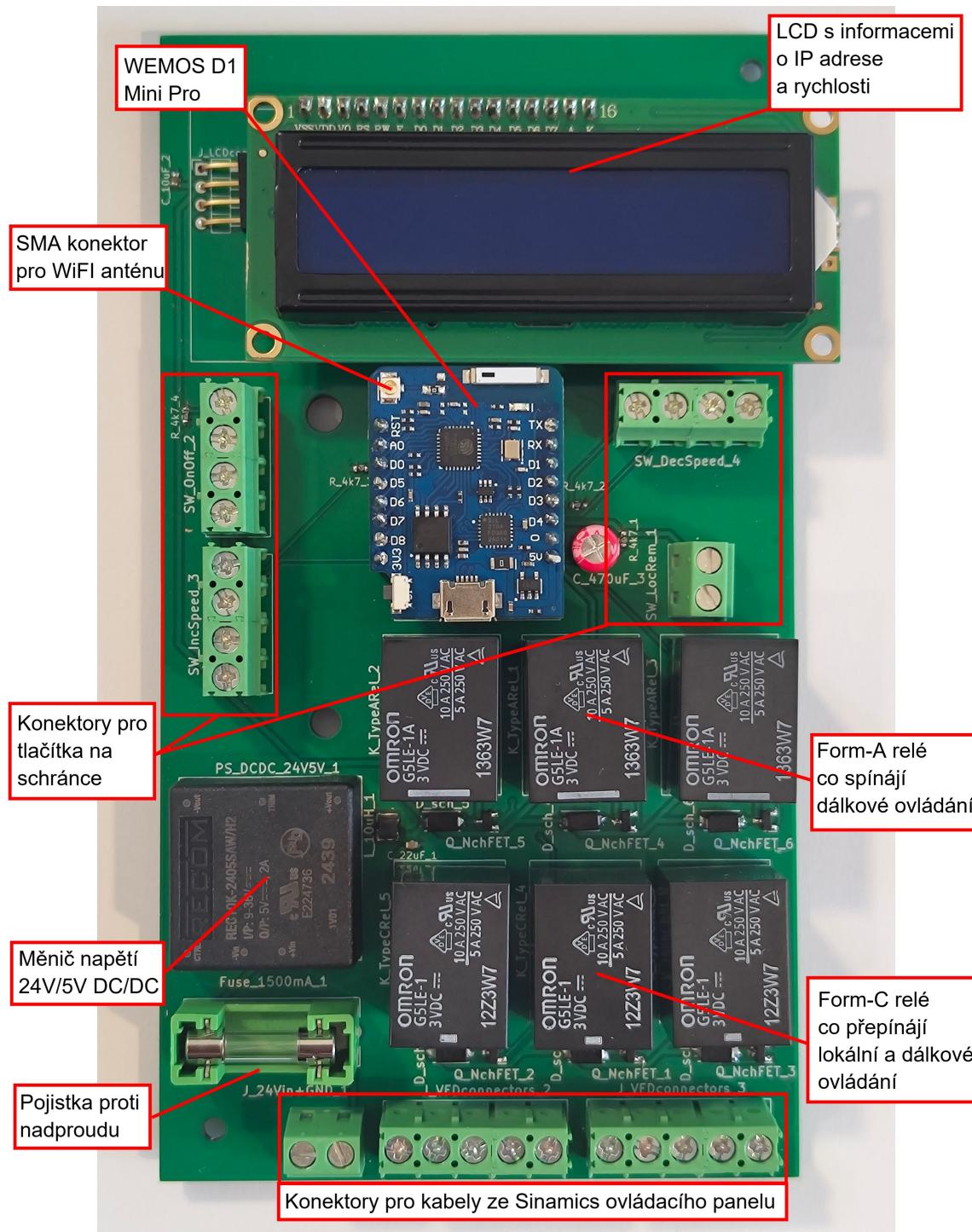
Po vytvoření modelů v Onshape jsem si pomocí Bambu Studio do tiskárny poslal desku a vytiskl jsem ji z bílého PETG materiálu značky SUNLU, který jsem vybral díky jeho vyšší robustnosti než PLA, ale zároveň nepotřebuje složitější procesy a hardware pro tisknutí. Během tisknutí jsem filament sušil kvůli notoricky známým problémům PETG a vlhkosti filamentu.

2.6 Kompletace řešení (2 strany)

Tady bude postup kompletace celého zařízení a k tomu obrázky, které blíže popisují kde jsou jednotlivé části.

Při kompletaci jsem připájal všechny součástky na desku a vložil jsem do desky dvě součástky, které jsou vyjímatelné - vývojovou desku WEMOS D1 Mini Pro a LCD Displej. Tyto součástky jsou vyjímatelné protože to jsou složité součástky sestavené z více různých částí, ale nejsou ve formě uzavřených integrovaných obvodů. Kvůli tomu existuje riziko, že by nebyly správně kompletované a v tom případě se hodí mít možnost je jednoduše

oddělat a odstranit na nich problémy. Vývojová deska se navíc musí často oddělovat aby bylo možné na ni nahrávat kód při tvoření a LCD má zezdola trimmer, kterým se mění viditelnost textu.



Obrázek 2.12: Finální podoba desky plošných spojů

Následně stačí jen přidělat kably do desky na šroubovací konektory a složit schránku na desku. V tomto stavu by mělo zařízení být připravené na připojení na dopravník jako to je v obrázku 2.1. Desku je možné napájet buďto z ovládacího panelu frekvenčního

2 NÁVRH ZAŘÍZENÍ ($\Sigma = 22$ STRAN) 2.6 KOMPLETACE ŘEŠENÍ (2 STRANY)

měniče, což je doporučené, jelikož jsou do tohoto ovládacího panelu připojené i další kabely vycházející ze zařízení, ale je možné desku napájet i z jakéhokoliv zdroje napětí, který má napětí mezi 9 – 48V a je schopný dodávat proud do hodnot asi 0.5A.

3 Ověření funkčnosti návrhu ($\Sigma = 4$ strany)

Pro testování funkčnosti systému jsem zkoušel celý systém nastavit přesně podle instrukcí obsažených v Setup stránce dostupné v mobilní aplikace. Poté jsem připojil celý systém na digitální vstupy do ovládacího panelu frekvenčního měniče a připojil jsem systém na napájecí napětí 24V OUT vycházející z ovládacího panelu. Jak jsem zkontoval, že je všechno nastavené jak má být, otestoval jsem, jestli lokální ovládání spíná digitální vstupy ovládacího panelu. Po kontrole, že tomu tak je, je možné zapnout výkonovou část frekvenčního měniče (tedy část mimo ovládací panel). Tohle spustí dopravník.

Při zapínání výkonové části frekvenčního měniče je důležité si dát pozor, aby approximace rychlosti začínala na nule, protože jinak bude začínat approximaci na posunuté hodnotě.

Všechno testování bylo provedeno v Brněnské hale společnosti Honeywell. V té je rozšířeno několik různých typů dopravníkových linek které Honeywell Brno nabízí svým zákazníkům na fyzických i virtuálních prohlídkách. V době, kdy byla v hale testovaná funkčnost celého systému byla asi 80 metrů daleko v jiné části haly spuštěná jiná dopravníková linka, ale vzhledem k tomu, že vzdálenost dosahu WiFi signálu vyšla v rámci přijatelných mezí, lze předpokládat, že nebyla nijak druhou linkou zarušena. Je možné, že dosah bude v hale zákazníka jiný - to záleží podle dalších zdrojů rušení, hustoty dopravníků v dané oblasti a přítomnost dalších faktorů, které by mohly rušit WiFi vlny.

3.1 Ověření funkčnosti lokálního ovládání (0.5 strany)

Tady bych se chtěl zaměřit na to, jestli je možné dopravník ovládat přes tlačítka rovnou umístěná na desce.

Tohle jsem už testoval a funguje to jak má. Ty tlačítka spínají přímo těch 24V z ovládacího panelu dopravníku, takže fungují i když se vůbec nepřipojí ten mikrokontroller - tudíž deska funguje i bez připojení kabelu který vede na 24V OUT port, ale potom nefunguje LCD displej pro approximaci rychlosti dopravníku.

3.2 Ověření funkčnosti mobilní aplikace (1 strana)

Tady jenom potvrdím že mobilní aplikace opravdu funguje

Po zapojení dopravníku a otestování lokálního ovládání byla testována mobilní aplikace.

Pro používání mobilní aplikace jsem zapnul systém do stavu pro dálkové ovládání. Do mobilní aplikace následně stačí pouze přidat IP adresu která je vidět na LCD displeji desky a kliknout tlačítko "Add Conveyor". Po přidání dopravníku do aplikace je možné spustit dopravník a po spuštění dopravník zrychlovat i zpomalovat. Approximace rychlosti

3 OVĚŘENÍ FUNKČNOSTI NÁVRHNU(STĚ ZASPIRANÝ)VÍCE DESEK (0.5 STRANY)



Obrázek 3.1: Ukázka Brněnské haly pro testování dopravníků společnosti Honeywell [11]

lze úspěšně vidět nad tlačítka pro ovládání dopravníku. Při ovládání dopravníku na dálku je také typ ovládání v aplikaci viditelný jako "Remote".

V rámci tohoto testu jsem šel na X metrů daleko a zkontroloval že ta deska funguje i na nějakou vzdálenost.

3.3 Ověření funkčnosti zapojení více desek (0.5 strany)

Tady bych se rád zaměřil na nějaké testy, při kterých zkouším, jestli je opravdu možné ovládat více desek zároveň.

Pro otestování jsem nastavil a zapojil dvě desky podle návodu u dvou dopravníků několik metrů od sebe. Následně jsem testoval vzdálenost kde se mi podařilo si zachovat spojení s obouma deskami na X metrů. Tohle bylo znova testované v Brněnské Honeywell hale. Při testování jsem sledoval jestli se dopravníky hýbou tím, že jsem si na dopravník položil testovací balík a u toho bylo vidět, jestli se při dané vzdálenosti hýbe anebo už ne.

3.4 Posouzení z hlediska bezpečnosti (1 strana)

Tady bude nějaký moje zamýšlení nad bezpečností téhle desky.

Ta deska už ze své podstaty má umožňovat ovládat dopravník na dálku a někdy i třeba hodinu - aby si sedly všechny součásti a tak bylo vidět, jestli je dopravník opravdu v pořádku za chodu. Tohle může být inherentně nebezpečná věc pokud by operátor přišel o spojení s deskou ve špatný okamžik a nemohl tak dopravník zastavit. Je možný, že by měla obsahovat nějaké test (třeba každou sekundu), jestli je otevřená aplikace na mobilu, ale to by kazilo user experience uživatelů, který dělají ty testy, protože oni musí při používání aplikace ještě psát informace o zkouškách do excelu. Pokud by se aplikace zavřela, tak přestane komunikovat s deskou a ta by pak chtěla ten dopravník vypnout. Tenhle bezpečnostní mechanismus tedy nemá smysl implementovat, protože by příliš kazil používání systému jako takového.

3 OVĚŘENÍ FUNKČNOSTI POSVORNÉ Z HLEDISKY BEZPEČNOSTI (1 STRANA)

Myšlenku žádný takový mechanismus nevytvářet také podporuje fakt, že navržený systém přebírá bezpečnost z těch už nainstalovaných dopravníků. Dopravníky už při této fázi kontroly kvality mají kolem sebe E-STOP lanko a E-STOP tlačítka, které jsou nastavené aby dopravníku přikázali pohotovostní zastavení, jak vyžaduje bezpečnost na pracovišti.

V rámci bezpečnosti je také důležité správně vyškolit obsluhu systému pro bezpečné používání systému. Obsluha by měla například vědět, že je potřebné vypnout výkonovou část frekvenčního měniče pomocí nainstalovaného vypínače při veškeré manipulaci s ovládacím panelem. Obsluha by také měla vědět jak správně systém nastavit a jak řešit časté problémy - obě téma obsahuje mobilní aplikace na adresách Setup a Help.

Závěr (1 strana)

Seznam zkratek a symbolů

FSI Fakulta strojního inženýrství

CSS Cascading Style Sheets

HTML Hypertext Markup Language

JS JavaScript

PLC Programovatelný logický automat

- **GPIO**] General Purpose Input Output

Seznam zdrojů

- [1] SINAMICS G120D - Siemens Global. 2025. Dostupné také z: <https://www.siemens.com/global/en/products/drives/sinamics/low-voltage-converters/distributed-converters/sinamics-g120d.html>.
- [2] SKALICKÝ, CSc. Prof. Ing. Jiří. *Elektrické regulované pohony*. Fakulta Elektrotechniky a Komunikačních Technologií, Vysoké Učení Technické v Brně, 2007.
- [3] ČERVINKA, Ph.D. Ing. Dalibor. Řízení otáček asynchronních motorů Učební text do předmětu Elektrické pohony. 2025.
- [4] SIEMENS. *SINAMICS G120D Getting Started* [https://cache.industry.siemens.com/dl/files/509/109757509/att_951176/v1/G120D_getting_started_0418_en-US.pdf]. 2018. Datum přístupu: 2025-02-24.
- [5] EVANS, Brian. *Beginning arduino programming*. Apress, 2011. ISBN 978-1-4302-3777-8.
- [6] LASKAKIT.CZ. *WEMOS D1 Mini Pro klon*. [B.r.]. Dostupné také z: <https://www.laskakit.cz/lolin-d1-mini-esp8266-v3-1-0-wifi-modul/>. Datum přístupu: 2025-03-09.
- [7] SYSTEMS, Espressif. ESP8266EX datasheet. 2025. Dostupné také z: <https://www.espressif.com/en/subscribe..>
- [8] *D1 mini Pro — WEMOS documentation*. 2025. Dostupné také z: https://wemos.cc/en/latest/d1/d1_mini_pro.html.
- [9] LASKAKIT.CZ. *16x2 LCD displej 1602 s I2C převodníkem*. [B.r.]. Dostupné také z: <https://www.laskakit.cz/16x2-lcd-displej-1602-i2c-prevodnik/>. Datum přístupu: 2025-03-09.
- [10] CAPACITOR. *Frequently Asked Questions / Capacitor Documentation*. 2025. Dostupné také z: <https://capacitorjs.com/docs/getting-started/faqs>.

- [11] KEJDUŠ, Radomír. *Honeywell otevří v Brně výzkumné centrum pro dopravníkové systémy* - Cnews.cz. 2025. Dostupné také z: <https://www.cnews.cz/clanky/honeywell-otevira-v-brne-vyzkumne-centrum-pro-dopravnikove-systemy/>.

Seznam obrázků

1.1	Závislost napětí, momentu a výkonu na frekvenci [3]	12
1.2	Frekvenční měnič Sinamics G120D [1]	13
1.3	Způsoby seřizování ovládacího panelu frekvenčního měniče [4]	14
1.4	Použitá varianta vývojové desky WEMOS D1 Mini Pro [6]	18
2.1	Schéma principu jak navržený systém funguje	20
2.2	Popis zařízení co ovládá dopravník	21
2.3	Vysílat příkazy zařízení bude mobilní aplikace připojená přes hotspot	22
2.4	Blokové schéma desky plošných spojů	23
2.5	Návrh desky plošných spojů v KiCAD	24
2.6	LCD displej s I2C převodníkem [9]	25
2.7	Začátek stavového diagramu	30
2.8	Strana stavového diagramu s lokálního ovládáním	30
2.9	Strana stavového diagramu s dálkovým ovládáním	31
2.10	Popis designu hlavní stránky aplikace	38
2.11	Model schránky pro desku plošných spojů	40
2.12	Finální podoba desky plošných spojů	41
3.1	Ukázka Brněnské haly pro testování dopravníků společnosti Honeywell [11]	44

Seznam tabulek

Seznam příloh