

POLITECNICO DI TORINO

Corso di Laurea in Ingegneria Meccanica

Tesi di Laurea

Dimensionamento di un braccio robotico a 6 assi

Progetto Rover Trinity - Team DIANA



Relatore

Prof. Stefano Pastorelli

Laureando

Luigi DI RADO

Matricola: 204427

ANNO ACCADEMICO 2019 – 2020

Ringraziamenti

Indice

| | |
|---|----|
| 1 Rover Esplorativi e di Assistenza: Scenari di missione | 5 |
| 1.1 Dall'esplorazione robotica all'assistenza di equipaggi | 6 |
| 1.2 Rover Challenge Series: regolamento e requisiti nelle competizioni tra Rover | 6 |
| 1.3 Scenari affrontati nelle competizioni e ruolo di un manipolatore robotico | 7 |
| 1.3.1 Manutenzione | 7 |
| 1.3.2 Raccolta di campioni scientifici | 8 |
| 1.3.3 Scenario Fetch and Collect | 8 |
| 2 Design di un manipolatore a 6 gradi di libertà | 9 |
| 2.1 Analisi preliminare dei requisiti | 9 |
| 2.2 Gradi di libertà necessari | 10 |
| 2.3 Workspace necessario | 11 |
| 2.4 Struttura del robot | 13 |
| 2.5 Descrizione del modello di Robot | 13 |
| 2.6 Modello multibody | 14 |
| 3 Attuatori per un progetto di robotica low-cost | 17 |
| 3.1 Motoriduttori Passo-Passo, trasmissione del Moto e componenti utilizzati | 17 |
| 3.1.1 Joint 1 | 19 |
| 3.1.2 Joint 2 | 21 |
| 3.2 Attuatori Lineari, Cinematismo Joint 3 | 22 |
| 3.3 Servomotori digitali: Dynamixel MX-106 | 24 |
| 4 Polso sferico, design e scelte progettuali | 27 |
| 4.1 Descrizione | 27 |
| 4.2 Studio del materiale da stampa ABSPlus P430 | 28 |
| 4.3 Integrazione e requisiti progettuali | 30 |
| 4.4 Scelta dei Cuscinetti | 31 |
| 4.5 Riduzione del numero minimo di denti: ingranamento elicoidale | 31 |
| 4.6 Dimensionamento della trasmissione | 32 |
| 4.6.1 Joint 4 | 32 |
| 4.6.2 Joint 5 | 33 |
| 4.6.3 Joint 6 | 33 |
| 4.7 Dimensionamento di un rotismo stampato in 3D, compromessi e assunzioni | 33 |
| 4.8 Risultati ottenuti dal dimensionamento | 33 |

| | |
|---|----|
| 5 Costruzione mediante manifattura additiva e assemblaggio | 39 |
| 5.1 Produzione dei componenti | 39 |
| 5.2 Analisi dei costi | 39 |
| 5.3 Assemblaggio | 39 |
| 6 Risultati attesi ed ottenuti dal Robot realizzato | 43 |
| 6.1 Test e collaudo del Robot assemblato | 43 |
| 6.2 Carichi massimi applicati e precisione ottenuta | 43 |
| 6.3 Risultati nelle Competizioni studentesche | 43 |
| Disegni ed elaborati tecnici | 45 |
| Bibliografia | 46 |

Capitolo 1

Rover Esplorativi e di Assistenza: Scenari di missione

Il team DIANA, acronimo di *Ducti Ingenio Accipimus Naturam Astrorum*, lavora nella ricerca e nello sviluppo della robotica per applicazioni spaziali. Il Team è stato fondato nel 2008 in occasione del progetto nazionale AMALIA e ha prodotto tre prototipi di rover: **Amalia**, un rover lunare esplorativo, **T0-R0**, un rover marziano di assistenza che ha partecipato a European Rover Challenge 2018 e **TRINITY**, il nuovo rover marziano che ha partecipato all'European Rover Challenge 2019.

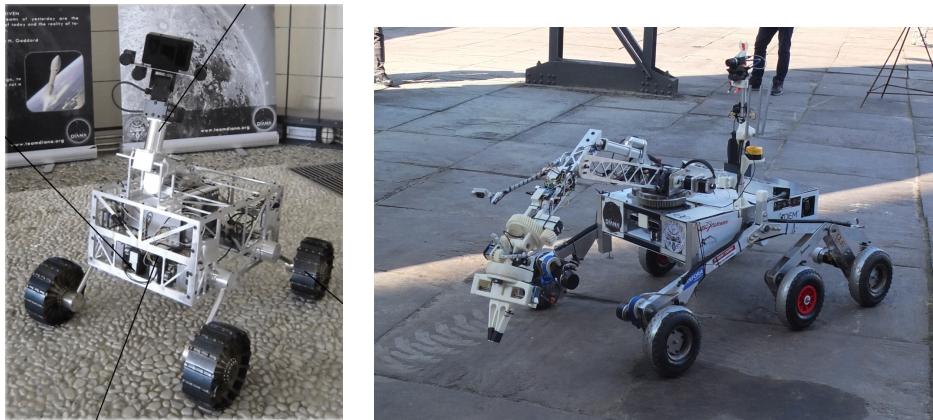


Figura 1.1. Rover AMALIA E T0-R0

Il team DIANA ha un'esperienza decennale nella progettazione e nello sviluppo di modelli di rover per l'esplorazione e l'assistenza e dispone di un set completo di abilità ingegneristiche, ottima conoscenza del software ed eccezionali capacità organizzative, gestionali e di lavoro di squadra, tutte cruciali nella produzione di un progetto complesso. Il team intende porre le basi per un nuovo approccio all'ingegneria aerospaziale, contribuendo a portare la robotica spaziale a un livello più accessibile grazie alla sua tecnica di lavoro innovativa. TRINITY è il prodotto del patrimonio e della competenza di dieci anni di duro

lavoro e ricerca approfondita, condotta con una visione chiara e un approccio specifico. Il team sta affrontando una crescita dal 2018 e la partecipazione all’European Rover Challenge ha avuto un ruolo chiave nel suo sviluppo poiché rappresenta un’opportunità senza precedenti per testare le soluzioni del team e capire dove e come migliorare il suo progetto.



Figura 1.2. Il Team DIANA con TRINITY ad ERC 2019

Nell’ambito del team DIANA che sta diventando un forte gruppo di giovani ingegneri che lavorano nella ricerca e nello sviluppo della robotica spaziale, testare il lavoro svolto in laboratorio è un passo cruciale nello sviluppo. Inoltre, il Team DIANA ha vissuto l’European Rover Challenge come un evento eccezionale, in grado di riunire ingegneri appassionati e qualificati in un ambiente internazionale.

Pertanto, per essere una fonte di competenza, un campo per i test e un’opportunità senza precedenti di crescita e raccolta, la partecipazione all’European Rover Challenge 2019 è senza dubbio un’esperienza necessaria e profondamente desiderata per il Team DIANA.

1.1 Dall’esplorazione robotica all’assistenza di equipaggi

I Rover di assistenza progettati dal Team DIANA rappresentano dei modelli di future missioni dove i Rover vengono impiegati nell’assistenza ad un equipaggio umano. Viene a cadere il presupposto per cui le sonde esplorative operano in scenari unmanned e il ruolo dell’operatore diventa centrale nella progettazione del Robot. Esso dovrà avere quanto più possibile un funzionamento autonomo per non sottrarre risorse all’utilizzatore, considerare la presenza di esseri umani nel suo workspace e portare a termine mansioni in ambienti rischiosi per l’essere umano.

1.2 Rover Challenge Series: regolamento e requisiti nelle competizioni tra Rover

Le Rover Challenge Series Competitions a cui il Team DIANA rivolge il suo interesse sono competizioni dedicate a studenti dell’area di Ingegneria che mirano a testare i progetti di

Rover in uno scenario che simula le mansioni di un Rover di Assistenza. Si stimola la costituzione di team multidisciplinari che vanno a realizzare un prototipo per competere, corredata da una completa reportistica ispirata alla metodologie attuate nelle principali agenzie spaziali e della documentazione video. Viene inoltre richiesta la gestione del team attraverso strumenti di project management e la gestione finanziaria di stampo aziendale.



Figura 1.3. Terreno marziano a European Rover Challenge 2019

1.3 Scenari affrontati nelle competizioni e ruolo di un manipolatore robotico

Le competizioni si svolgono su un terreno accidentato, realizzato da esperti di terrameccanica che vanno a simulare il più possibile uno scenario marziano. Le task vengono svolte in un tempo limitato con il Robot teleoperato e gli operatori sono isolati dalla vista diretta all'interno di una control room.

L'unica task che non coinvolge l'uso del manipolatore robotico è quella di **Navigazione autonoma** che non tratteremo. Pertanto segue l'analisi degli scenari di utilizzo.

1.3.1 Manutenzione

La maintenance task come definita dal regolamento *ERC 2019 Student Rules* [1]

The maintenance task is intended to demonstrate rovers and teams ability and performance in operating electrical panel on which several switches and other electrical components are mounted. The Team has to use rover's manipulating device to set switches to correct positions, measure electrical parameters, set other panel controls and observe device feedback.

Successione di operazioni da svolgere :

1. MAIN switch set to ON position as first;

2. Group 1 and Group 2 switches set up to requested positions;
3. knob set up to requested position
4. voltage measurement reported to the judge
5. High-power plug inserted into the sock
6. No panel damage events occurred (control elements, connectors, covers, foils)
7. task automation efforts and results presented to the judge.

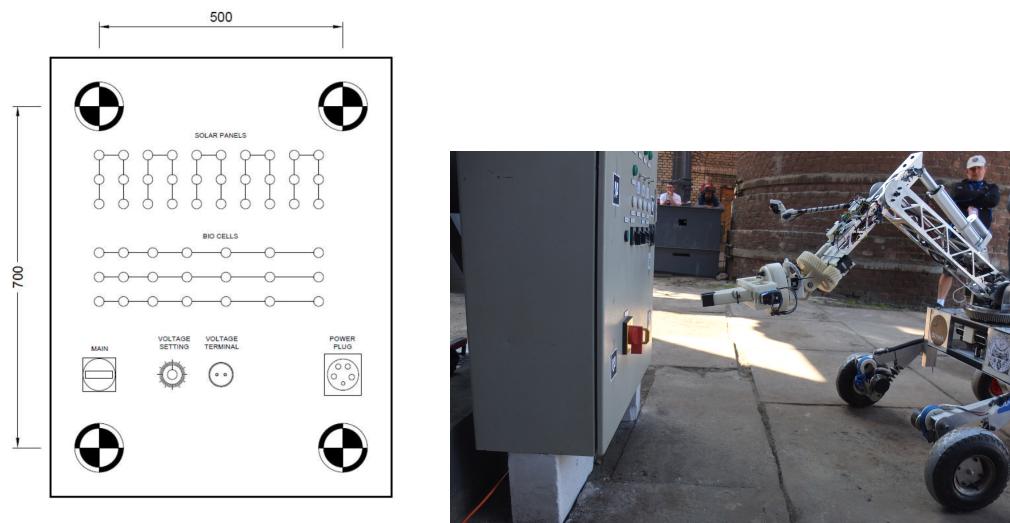


Figura 1.4. Pannello Elettrico e Rover durante la Task

1.3.2 Raccolta di campioni scientifici

1.3.3 Scenario Fetch and Collect

Capitolo 2

Design di un manipolatore a 6 gradi di libertà

2.1 Analisi preliminare dei requisiti

Ogni progetto di applicazione aerospaziale, come quello svolto per il Rover Trinity, parte dall'analisi dei requisiti di progetto e dalla formalizzazione dei requisiti in maniera codificata. La tracciabilità dei requisiti, analizzati a partire da uno scenario di missione e dalla vigente normativa è fondamentale all'interno di un progetto aerospaziale perché consente di semplificare gli sviluppi futuri. La costituzione di un database di requisiti, lezioni apprese e errori commessi nel caso in cui i requisiti vengano disattesi consente di abbattere i costi e le tempistiche di sviluppo di progetti futuri evitando la ripetizione di esperimenti ed errori commessi in passato.

| ORIG. | REQUISITO | SOLUZIONE TECNICA | VALIDAZIONE |
|-------|---|--|---|
| ERC | Il sottosistema braccio deve essere in grado di raggiungere il terreno, raggiungere tutta la superficie dello chassis del rover, raggiungere 1.5 metri di altezza, manipolare elementi nello spazio tridimensionale | Manipolatore robotico antromorfo a 6 assi: dalla letteratura è la soluzione con la maggior destrezza | Modellazione CAD assieme allo chassis del Rover, Script di calcolo del workspace, modello multibody |

| | | | |
|---------|--|--|--|
| ERC | Il Sottosistema braccio deve essere in grado di sollevare almeno un payload di 5kg | Robot attuato da motoriduttori passo-passo, attuatori lineari e servomotori ad elevata coppia Trasmissione mediante riduttore a ruote dentate | CAD design del braccio, Matlab script del workspace, modello multibody, modello FEM, teoria di Lewis |
| MISSION | Il braccio deve avere elevata velocità operativa senza sacrificare l'accuratezza (target of tool center point of $1cm^2$) | Controllo in microstep dei motori passo passo, encoder relativo per attuatore lineare controllo in posizione dei servomotori | Modello Simulink e cinematica inversa |
| MISSION | Il braccio deve essere in grado di raggiungere il pannello manutenzione posizionato a 0.5m di distanza con il tool center point perpendicolare | Polso Sferico | CAD design, Matlab script, multibody model |

Tabella 2.1: Tabella dei requisiti derivati dal progetto e dal regolamento

2.2 Gradi di libertà necessari

Il robot antropomorfo debutta in campo industriale all'inizio degli anni Settanta con l'obiettivo di sostituire l'uomo in alcuni passaggi della catena di montaggio che prevedono lo svolgimento di attività usuranti e pericolose. La struttura meccanica dei robot è costituita da una sequenza di elementi meccanici connessi tra loro da giunti che ne consentono il moto relativo. I singoli elementi possono essere connessi tra loro in serie od in parallelo. La struttura è seriale quando i singoli elementi sono collegati l'uno all'altro come gli anelli di una catena; è parallela quando tutti gli elementi sono collegati sia a terra sia all'estremità della struttura tramite dei giunti rotoidali. L'approccio seriale garantisce una più ampia possibilità di movimento, mentre quello parallelo permette di ottenere una maggiore rigidità.

Un arbitrario spostamento di un corpo rigido può essere ottenuto componendo dei singoli spostamenti fondamentali; ognuno di essi rappresenta un grado di libertà per l'oggetto. I robot industriali, a cui si ispira il progetto, hanno fondamentalmente lo scopo di manipolare degli oggetti, cioè di muoverli nello spazio controllandone posizione ed orientamento. Gli oggetti che i robot si trovano a dover manipolare sono, nella quasi totalità dei casi, riconducibili a corpi solidi. Si tratterà quindi di studiarne i possibili movimenti nello spazio

per poi definire quelle caratteristiche che la struttura deve possedere per poterli realizzare. Infatti l'oggetto, una volta afferrato, è solidale con l'estremità della struttura e quindi ne riproduce fedelmente gli spostamenti.

Un corpo rigido ha, nello spazio, sei gradi di libertà corrispondenti ad altrettante possibilità di spostamento. Ciò significa che la sua posizione e il suo orientamento rispetto ad un sistema di riferimento sono descritte da sei parametri. Per rendere più intuitiva questa affermazione si immagini di rendere solidale con l'oggetto rigido la terna cartesiana xyz in figura 2.1. I sei parametri prima citati risultano ora di facile interpretazione: tre definiscono la posizione dell'origine della terna xyz mentre le rimanenti ne individuano l'orientazione. Gli spostamenti corrispondenti sono tre traslazioni (parallelamente agli assi coordinati) e tre rotazioni (attorno agli stessi assi). Questo permette di affermare che la struttura di un robot, per poter muovere ed orientare arbitrariamente un corpo nello spazio, ha bisogno di un minimo di sei gradi di libertà. Con analoghe considerazioni è facile arrivare a concludere che un corpo rigido, se vincolato a muoversi in un piano, ha tre gradi di libertà.

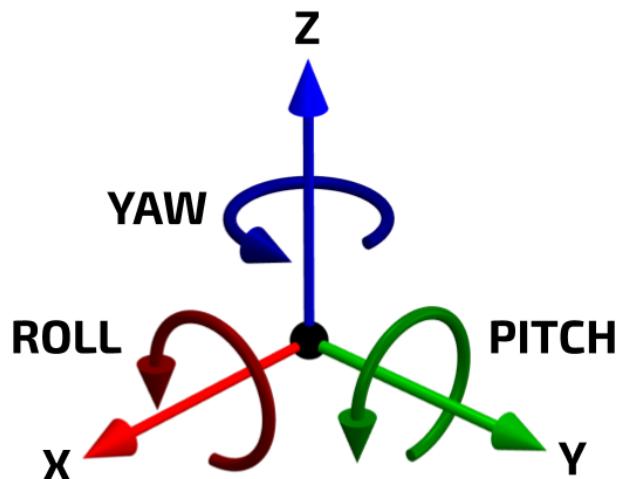


Figura 2.1. 6 gradi di libertà di un corpo rigido nello spazio

2.3 Workspace necessario

Questi robot come quello in figura 2.2 sono detti antropomorfi in quanto riproducono abbastanza fedelmente le possibilità di movimento di un braccio umano o a giunti rotoidali verticali (in quanto il secondo e il terzo grado di libertà, detti rispettivamente spalla e gomito, muovono il braccio del robot all'interno di un piano verticale).

Il volume di lavoro può essere considerato, in prima approssimazione, come una porzione di sfera. Il workspace richiesto per il manipolatore deriva dalle richieste del regolamento e

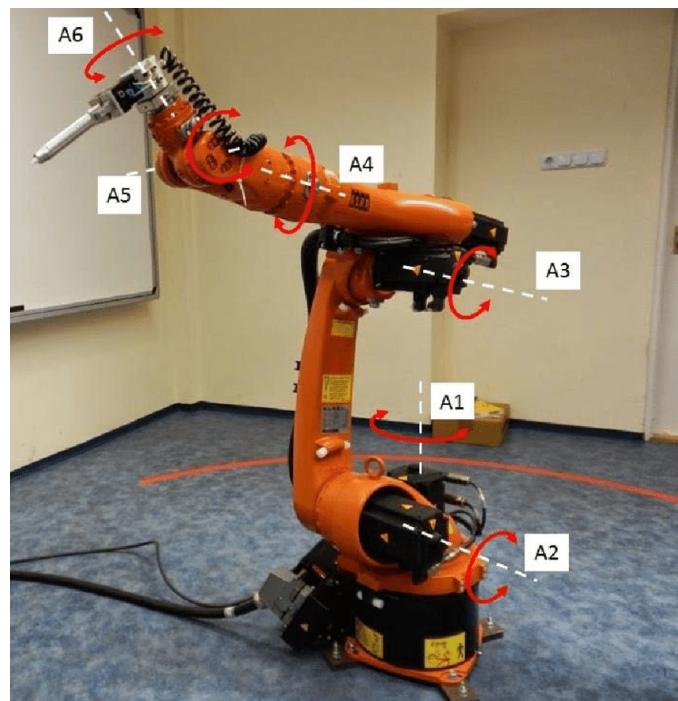


Figura 2.2. Un robot industriale antropomorfo a 6 assi

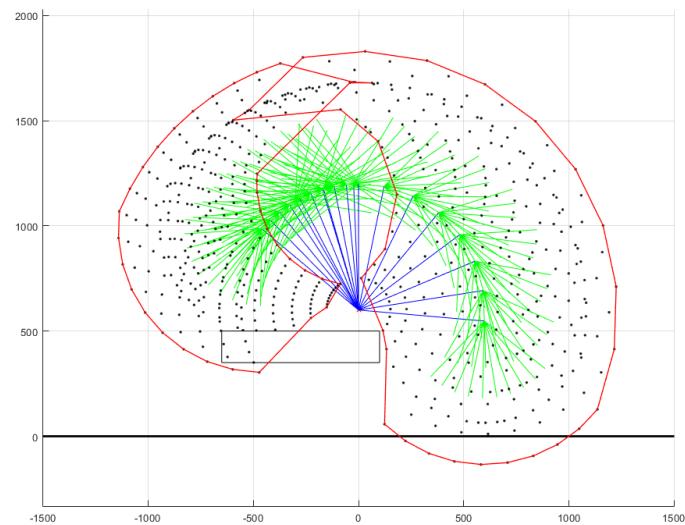


Figura 2.3. Workspace in vista laterale, è rappresentato il piano dello chassis e i punti raggiunti dal TCP

dallo scenario operativo. Si può riassumere nella necessità di raggiungere un'altezza di 1,5 metri e quella del suolo e operare sullo chassis del rover per depositare oggetti e campioni. Il workspace è stato valutato attraverso un semplice calcolo iterativo di cinematica diretta dove la struttura era parametrizzata attraverso le lunghezze dei link. L'obiettivo è quello di realizzare uno spazio di lavoro sufficiente piazzando la posizione del Tool Center Point per ogni iterazione in una vista laterale.

Una volta decise delle lunghezze dei link principali è stato possibile iniziare la costruzione dei primi modelli CAD della struttura del robot per poterne costruire un modello dinamico e non solo più cinematico.

L'abilità di raggiungere facilmente delle posizioni comunque collocate rispetto al basamento mostra come il robot possa scendere al di sotto della quota della base, estendersi verso l'alto e infine prelevare dei pezzi alle sue spalle con una semplice rotazione attorno al primo grado di libertà. Molte applicazioni pratiche non richiedono necessariamente tutte queste possibilità ma, in generale, si può dire che tutto quello che gli altri robot possono fare, può essere fatto più facilmente da un robot antropomorfo.

2.4 Struttura del robot

L'estremità della struttura di un robot possiede in genere sei diverse possibilità di movimento: tre di traslazione per spostamenti nello spazio e tre di rotazione per l'orientazione. Questa divisione dei gradi di libertà in due gruppi con finalità distinte si riflette generalmente nella struttura con una specializzazione dei giunti. I gradi di libertà principali si occupano di posizionare nello spazio gli oggetti manipolati dal robot, quelli secondari di orientarli. Quelli principali formano il braccio del robot mentre quelli secondari il polso. Braccio e polso, in conseguenza della loro funzione, presentano caratteristiche diverse. In primo luogo nella realizzazione del braccio si può scegliere se utilizzare giunti rotoidali o prismatici mentre la realizzazione del polso può avvenire solo con i giunti del primo tipo. Inoltre gli elementi meccanici che compongono il braccio hanno una certa lunghezza mentre quelli del polso sono in genere privi di dimensione, nel senso che gli assi di rotazione dei tre giunti si incontrano in un punto.

2.5 Descrizione del modello di Robot

La configurazione scelta è quella di un manipolatore antropomorfo a 6 assi. La struttura per i primi tre assi è realizzata tramite link in profilati di alluminio estrusivi e parti lavorate sempre in alluminio mentre le cerniere sono realizzate da alberi in acciaio supportati da boccole a basso coefficiente di attrito. I rimanenti tre assi sono collocati nel Polso Sferico all'estremità, un componente in manifattura additiva che verrà trattato più ampiamente in seguito.

Il polso è costituito da un insieme di non più di tre giunti rotoidali realizzati alla scopo di permettere l'orientazione dell'utensile di manipolazione del robot. Sarebbe molto interessante che i tre assi, attorno a cui avvengono le rotazioni, si incontrino in un ben determinato punto del pezzo manipolato, così che l'operazione di orientamento non vada a modificare la sua posizione nello spazio di lavoro. Si pensi, come esempio, ad un robot utilizzato in un'applicazione di avvitatura, il cui polso sia realizzato in modo tale che i tre

assi di rotazione si incontrino esattamente sopra il giravite. Ciò significa che la vite può essere comunque orientata, ad esempio per mantenerla perpendicolare alla superficie del pezzo che ospita il foro filettato, senza che questo vari la sua posizione nello spazio che risulterebbe governata soltanto dai giunti principali. Poichè è molto difficile realizzare in pratica un polso di questo tipo, quelli dei robot industriali e quello realizzato per manipolatore del rover TRINITY hanno il punto di incontro degli assi di rotazione contenuto all'interno del polso stesso.



Figura 2.4. Render del modello CAD preliminare del robot

Il robot è schematizzato nel disegno 2.5 e nel capitolo 4 verrà analizzato il dimensionamento degli attuatori *Stepper* e dell'*Attuatore Lineare* mentre al **Polso Sferico** sarà dedicato il capitolo 5.

2.6 Modello multibody

La costruzione di un modello multibody del robot è fondamentale per avere uno strumento di analisi delle prestazioni richieste agli attuatori e poter selezionare dei componenti adatti sul mercato. Per l'analisi della dinamica del robot è stato costruito un modello multibody attraverso il software *MSC Adams*.

Un sistema dinamico multibody consiste di corpi solidi connessi tra loro tramite giunti che ne limitano o impongono il relativo movimento. Lo studio della dinamica multibody è l'analisi di come questi sistemi si muovono sotto l'influenza di specifiche forze, detta anche dinamica diretta. Lo studio del problema opposto, cioè di quali forze sono necessarie a far muovere il sistema meccanico in un modo specifico è detta dinamica inversa.

La possibilità di studio della dinamica inversa ha permesso di studiare le prestazioni richieste agli attuatori del robot e dimensionare di conseguenza i componenti meccanici della trasmissione. Eseguita la simulazione è possibile raccogliere le misure richieste e processare i dati raccolti nello strumento di raccolta dati *Adams/PostProcessor*.

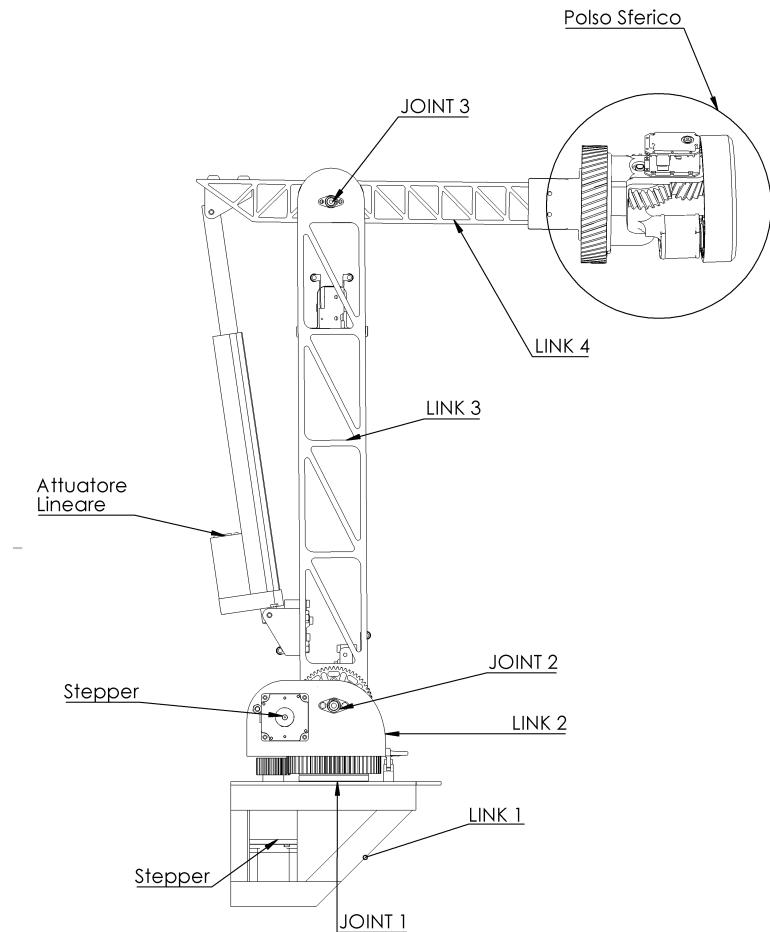


Figura 2.5. Schema delle componenti

Il modello del robot 2.6 è stato costruito a partire dal modello CAD preliminare 2.4 modellato in ambiente *SolidWorks* importato nello spazio di lavoro di *Adams/View*. I singoli componenti sono stati dotati delle relative matrici di inerzia riferite a un sistema di riferimento favorevole al calcolo dall'output di proprietà di massa del CAD e riferite ad un analogo *Marker* del modello di simulazione. Così facendo la simulazione permetterà di calcolare le forze necessarie affinché si rispettino le leggi di moto imposte ai giunti. Inoltre il modulo *Adams/Machinery* consente di modellare trasmissioni mediante accoppiamento di ruote dentate e di simularne il comportamento con vari livelli di approssimazione. Nella fattispecie si è scelto l'approccio semplificato che studia il problema di contatto mediante metodo analitico monodimensionale, in modo da fornire un confronto e una verifica del dimensionamento realizzato.

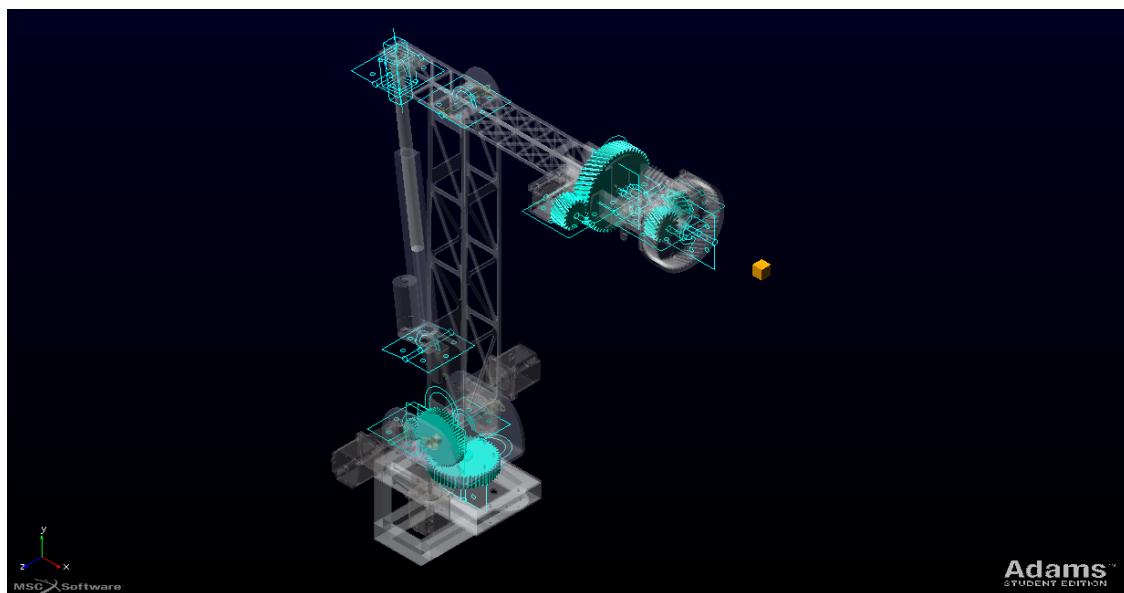


Figura 2.6. Modello del Robot in ambiente Adams, in ciano le icone dei giunti e le trasmissioni mediante ruote dentate

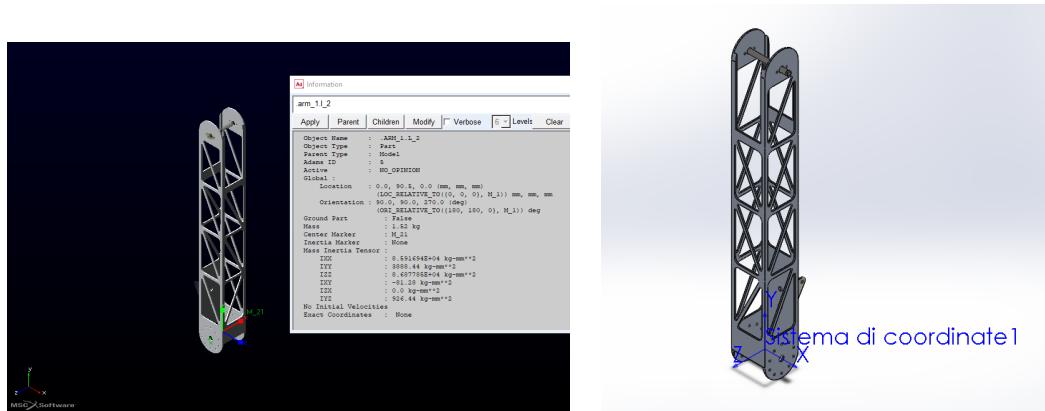


Figura 2.7. Proprietà inerziali del componente e sistema di coordinate nel CAD

Capitolo 3

Attuatori per un progetto di robotica low-cost

Il progetto dei Rover che partecipano alle Rover Challenge Series competitions è caratterizzato da un vincolo di costo molto importante. Difatti nella gara progettuale è posto un limite di costo per l'intero progetto che varia da competizione a competizione e dove non ci fosse un limite esplicito è sicuramente premiata l'economia e l'utilizzo di componenti standard già disponibili sul mercato. Questo vincolo si rivela molto importante nella scelta degli attuatori e relativa elettronica di controllo essendo i componenti più costosi di un progetto di questo tipo. Per i giunti di posizionamento sono stati utilizzati motoriduttori passo-passo e un attuatore lineare mentre per i giunti del polso dei servomotori digitali per applicazioni robotiche.

3.1 Motoriduttori Passo-Passo, trasmissione del Motore e componenti utilizzati

I motoriduttori passo-passo scelti sono commercializzati dalla Phidgets dal mercato orientale ed offrono un potente e robusto attuatore a basso costo. Hanno risoluzione angolare di 0.023° e una coppia massima di 23 Nm e sono dotati di flangiatura standard NEMA-23 ed albero di uscita di diametro 12 con sede linguetta e anello elastico per accoppiare una ruota dentata. Il secondo alberino di uscita permette di ospitare un encoder ottico per realizzare un controllo in posizione ad anello chiuso.

Il controllo dei motori passo-passo è molto semplice perchè possibile ad anello aperto, attraverso un controllore specifico per la commutazione delle fasi ad onda quadra.

Il controllore scelto è L6208 della STMicroelectronics, è un driver completamente integrato per motore passo-passo con protezione da sovraccorrente. Il dispositivo include tutti i circuiti necessari per pilotare un motore passo-passo bipolare bifase: un doppio ponte DMOS completo, il controller di corrente PWM a tempo di spegnimento costante che esegue la regolazione del taglio e la fase ed un generatore di sequenza, che genera il passo.

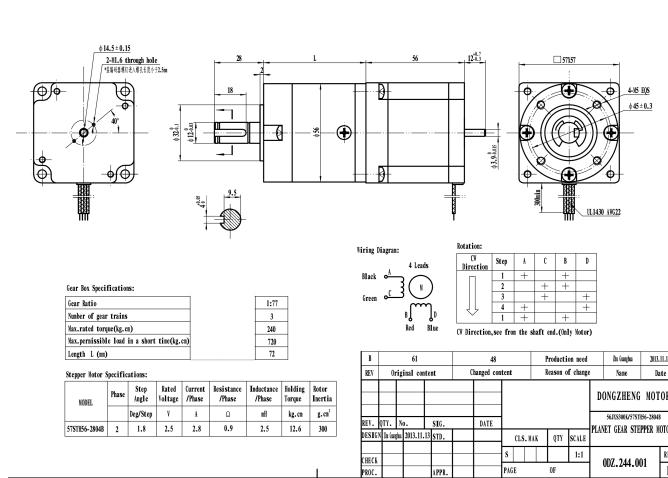


Figura 3.1. Scheda tecnica dell'attuatore 57STH56 NEMA-23

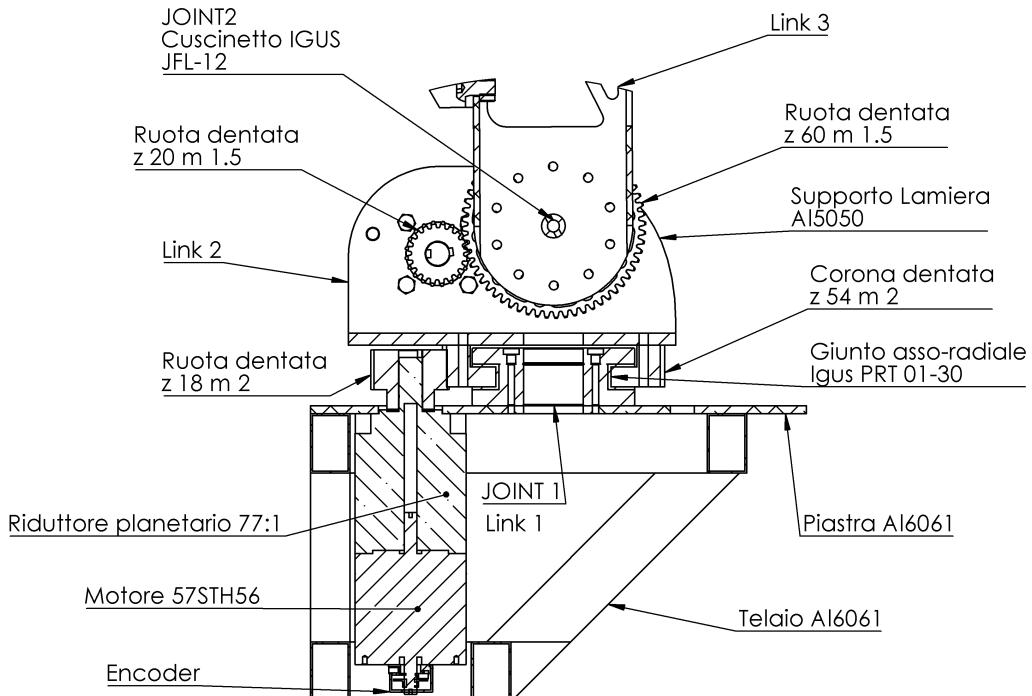


Figura 3.2. Schema della disposizione degli organi di trasmissione per i motori passo-passo

3.1.1 Joint 1

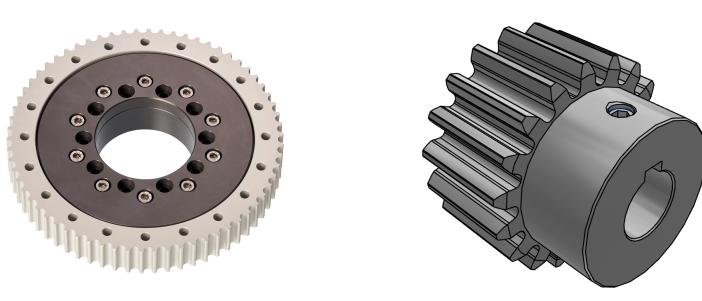


Figura 3.3. Ralla IGUS PRT 01-30 e pignone MISUMI GEAKS2.0-18-20-B-12N

Per il Joint 1, su cui ruota tutta la struttura del robot nel piano orizzontale è necessario realizzare una base rigida su cui gravano il peso dell'intero robot e un importante momento quando il braccio è completamente steso e a sbalzo. Perciò è stato impiegato un apposito giunto asso-radiale prodotto dalla IGUS, il *PRT-01-30* in figura 3.3. La ralla IGUS è dotata di una corona esterna dentata di modulo unificato 2 e 54 denti perciò è stato possibile applicare un pignone prodotto da *MISUMI codice GEAKS2.0-18-20-B-12N* al motoriduttore con 18 denti per realizzare un rapporto di riduzione pari a 3. L'angolo di pressione è standard di 20° e la dentatura è a denti dritti.

| Z1 | Z2 | Rapporto | a. pressione | a. elica | modulo | larghezza fascia | materiale |
|----|----|----------|--------------|-----------|--------|------------------|-----------|
| 18 | 54 | 3 | 20° | 0° | 2 | 20 mm | C45 |

Si assume che la dentatura di modulo 2 in acciaio sia in grado di trasmettere la potenza prodotta dal motoriduttore con un ampio margine di sicurezza, pertanto non è stata dimensionata ma sono state solo verificate le forze scambiate dal modello multibody in figura 3.5. Dal modello multibody sono state misurati due set di dati: quelli relativi alla ralla e quelli relativi all'attuazione. In figura possiamo valutare la coppia richiesta all'attuatore dalla trasmissione con rapporto di riduzione 3 per realizzare una rotazione della base con il braccio in posizione distesa e ritratta, evidenziando l'impatto della posizione degli altri giunti di posizionamento sulla prestazione del motore. Il modello tiene conto dell'attrito opposto dalla cerniera avendo inserito nel modello di simulazione il corretto valore di coefficiente di attrito dinamico fornito dalla produttrice IGUS pari a 0.2.

Dai dati raccolti si evince che nella condizione più sfavorevole in figura 3.4 ci si avvicina al valore di coppia massima prevista per l'attuatore con un valore di 20Nm senza comunque superarla mentre nella condizione favorevole si è ben al di sotto con massimo di 12 Nm. Pertanto si prevede che l'attuatore sarà in grado di movimentare il carico senza che perda passi e quindi si crei uno shift tra la posizione attesa e quella effettivamente raggiunta. Questa condizione può essere comunque recuperata dalla presenza di un encoder che misuri la posizione effettivamente raggiunta.

L'analisi è continuata verificando che il componente scelto per la cerniera possa sopportare i carichi imposti dal meccanismo quando si trova nella condizione più sfavorevole. Dai dati raccolti in figura 3.6 il carico assiale massimo è inferiore ai 7000 Newton previsti dalla scheda tecnica e il momento massimo è inferiore ai 200 Newton per metro previsti.

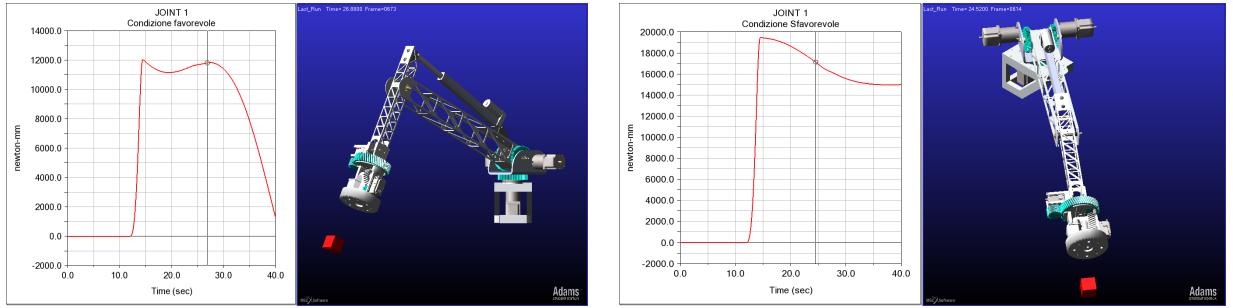


Figura 3.4. Coppia richiesta al motore per attuare la rotazione della base con braccio disteso e ritratto

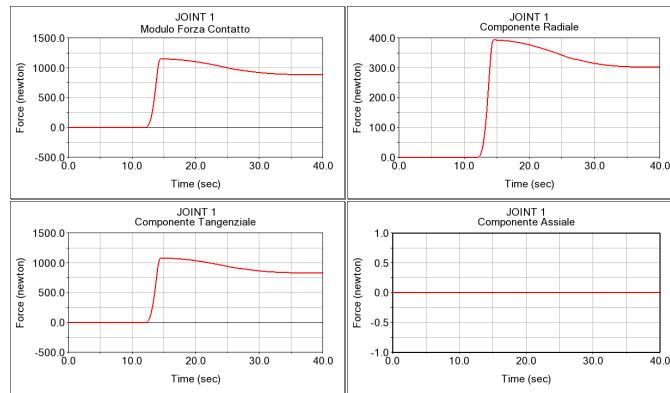


Figura 3.5. Forze scambiate nell’ingranamento

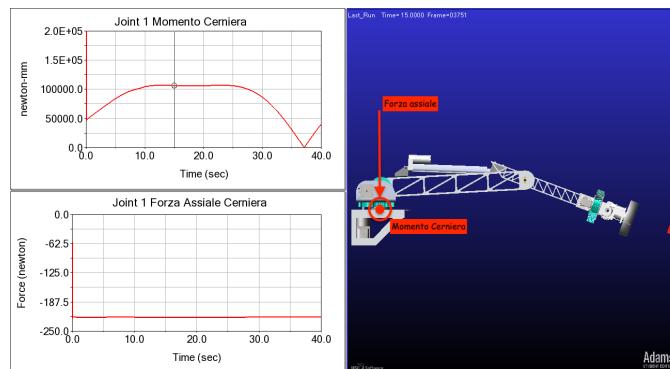


Figura 3.6. Momento di ribaltamento sul giunto e forza assiale nella configurazione più sfavorevole

Pertanto il componente è sicuramente in grado di sopportare i carichi imposti dal robot garantendo di non generare giochi nella trasmissione.

3.1.2 Joint 2

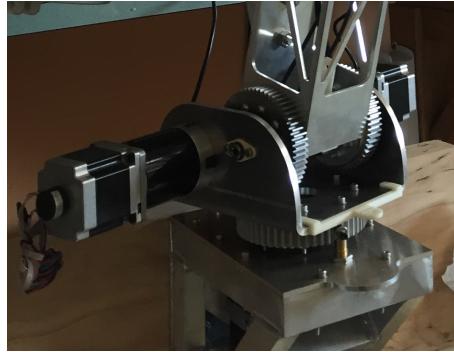


Figura 3.7. Disposizione dei motori passo-passo e della ruota condotta flagiata al link 3

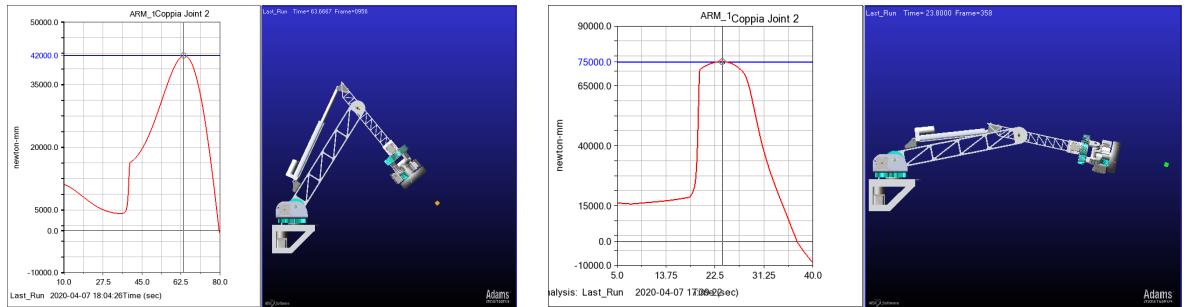


Figura 3.8. Valori di coppia richiesti nel caso in cui ci fosse un solo attuatore

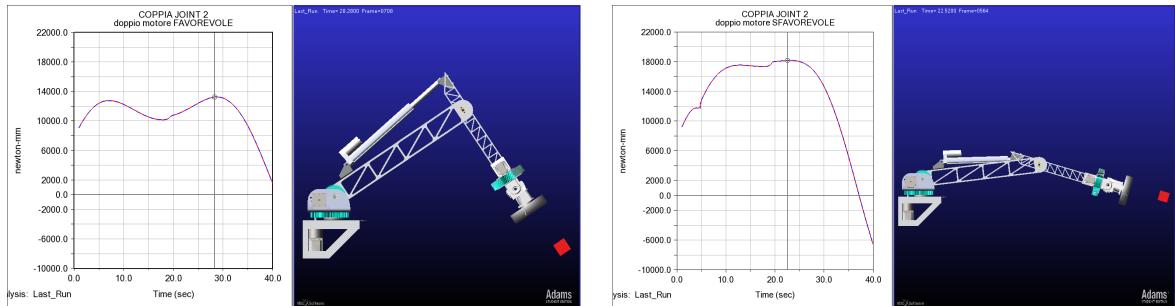


Figura 3.9. Valori di coppia richiesti con due attuatori gemellati

Per il Joint 2 sono stati scelti gli stessi motoriduttori mostrati precedentemente, montati in configurazione gemellata come si vede nella figura 3.7. Questa soluzione si è resa necessaria in quanto un solo attuatore non è sufficiente a garantire la coppia necessaria come mostrato in figura 3.8 e per realizzare una simmetria delle coppie di reazione che si

scaricano sulla struttura del Link 2. I due attuatori lavorano su una stessa trasmissione e sommano la loro azione annullando vicendevolmente la torsione che si sarebbe scaricata sul Link 3 della trave del braccio, permettendo al team di analisi FEM di validare un design leggero grazie alla simmetria degli sforzi. Nella soluzione con 2 attuatori come si vede in figura 3.9 le prestazioni del motore sono sufficienti a movimentare il carico. Il modello multibody anche in questa fase si è rivelato fondamentale per poter fornire dei carichi verosimili da applicare all’analisi strutturale e nell’ottimizzazione della struttura da parte del team di analisi FEM.

L’attuatore trasferisce il moto al Link 3 del braccio mediante un ingranamento tra ruote dentate a denti dritti di modulo 1,5 e rapporto di riduzione 3. Al motoriduttore è applicato un pignone da 20 denti *MISUMI GEAKS1.5-20-15-B-12N* e al link 3 una ruota condotta da 60 denti *GEAKS1.5-60-15-A-12N* con larghezza di fascia 15mm.

| Z1 | Z2 | Rapporto | a. pressione | a. elica | modulo | larghezza fascia | materiale |
|----|----|----------|--------------|----------|--------|------------------|-----------|
| 20 | 60 | 3 | 20° | 0° | 1,5 | 15 mm | C45 |

L’ingranamento non è stato dimensionato in quanto si ritiene sicuramente verificato per la potenza in gioco e la ruota condotta applicata al link 3 offre un perfetto compromesso dimensionale per poterla flagiare direttamente sul link 3 come si vede in figura 3.7 con una corona di viti, in modo da non richiedere un albero di trasmissione, una cartella o la realizzazione di sedi linguetta sulla sottile trave in alluminio che aveva evidenziato una forte criticità dal punto di vista strutturale e di concentrazione degli sforzi.



Figura 3.10. Dettaglio del cuscinetto del Joint 2

La cerniera del Joint 2 è realizzata da due cuscinetti senza corpi volventi flangiati *IGUS JFL-12* che possono essere usati per realizzare una sede calibrata per albero in tolleranza standard quando applicati all’interno di un foro calibrato su lamiera, senza richiedere lavorazioni aggiuntive o una cartella. Un dettaglio si trova in figura 3.10.

3.2 Attuatori Lineari, Cinematismo Joint 3

Nella scelta dell’attuatore per il Joint 3 è rilevante non solo la potenza richiesta ma anche il peso del componente. Difatti il punto debole degli attuatori passo-passo precedentemente descritti è sicuramente il rapporto tra peso del componente e potenza erogata che è sfavorevole. Per il Joint 3 la scelta di un attuatore rotativo sufficientemente potente da



Figura 3.11. Sistema di trasmissione di un robot KUKA KR5

collocare sull’asse del giunto avrebbe peggiorato fortemente le proprietà inerziali del Link 3, collocando una massa importante concentrata in punta alla trave. Nei robot industriali questo problema viene aggirato collocando i motori alla base dei link e trasmettendo il moto ad altà velocità di rotazione tramite una cinghia contenuta all’interno della trave e collocando un riduttore epicicloidale o armonico dotato di encoder coassiale al giunto come in figura 3.11. Per risolvere questo problema si è optato per una soluzione alternativa e non convenzionale nel mondo dei robot industriali.

La scelta di un attuatore lineare, un componente molto economico e di larga diffusione nelle forniture di automazione, ha permesso di posizionare l’attuatore e quindi la sua massa molto in basso e di non appesantire il link 3. Gli attuatori lineari di questo tipo

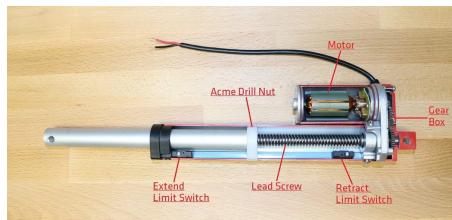


Figura 3.12. Interno di un attuatore lineare del tipo scelto nel progetto

sono generalmente costituiti da un motore in corrente continua a spazzole, un riduttore ed una trasmissione vite-madrevite che trasforma il moto rotativo in uscita dal motore in traslazione lungo un giunto prismatico come si vede in figura 3.12. L’attuatore è inoltre dotato di interruttori di fine corsa che ne limitano il moto all’escursione prevista. Il sistema di controllo è molto semplice, essendo fondamentalmente un motore in corrente continua, basta invertire i contatti per invertire il senso del moto. Per pilotare l’attuatore è stato scelto un driver per motori DC della STMicroelectronics, l’integrato L6206 che include in un solo componente un ponte H a semiconduttori, una pompa di carica per pilotare i MOSFET che costituiscono il ponte e la logica di controllo necessaria a realizzare anche un pilotaggio PWM per avere velocità variabili e il funzionamento nei 4 quadranti della caratteristica elettrica del motore.

I parametri progettuali che è necessario determinare per la scelta dell’attuatore sono :

- La lunghezza dell’attuatore completamente ritratto e la corsa necessaria per rispettare il workspace calcolato
- La posizione delle cerniere di ancoraggio e la lunghezza del braccio di leva su cui agisce l’attuatore
- La forza necessaria per movimentare il carico
- La velocità di traslazione massima

Lo studio cinematico, quindi delle lunghezze e della posizione delle cerniere è stato sviluppato grazie al modello multibody. Una caratteristica di questi modelli è la parametrizzazione. Grazie alla possibilità di parametrizzare alcune variabili che costituiscono il modello si può svolgere un esperimento di esplorazione del design. Fissato un obiettivo, che in questo caso è l’escursione di almeno 100° di rotazione del giunto per rispettare il workspace previsto, si realizzano varie simulazioni in cui variano dei parametri, in questo caso l’escursione dell’attuatore e la posizione delle cerniere. Con questo approccio è stato rapidamente determinato che un attuatore con escursione di 200 millimetri era il compromesso ideale tra quelli disponibili in commercio. Il modello scelto, commercializzato da

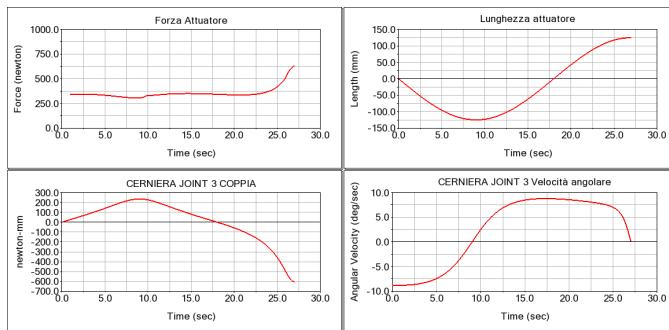


Figura 3.13. Dati raccolti nell’iterazione finale dello studio di design in cui viene compiuta una corsa completa del giunto

SKF con codice *CAHB-10-B3A-200* ha un carico massimo di 500 Newton a velocità nominale di 15 millimetri al secondo. Se superato il carico massimo la velocità si riduce per caratteristica del motore in corrente continua aumentando l’assorbimento di corrente, ciò si verifica solo per un breve istante prima dell’arresto. Dalla figura 3.13 si evidenzia inoltre che la velocità angolare imposta sulla cerniera non ha un andamento lineare, ciò è dovuto al triangolo che si forma tra attuatore e cerniere. Questo comportamento viene corretto dalla misura di velocità da parte dell’encoder rotativo posto sul giunto che tramite la logica di controllo fa variare il duty cycle imposto al motore e quindi la velocità di estensione dell’attuatore in modo da avere sempre una velocità di rotazione costante del giunto.

3.3 Servomotori digitali: Dynamixel MX-106

Per la movimentazione dei giunti di orientamento del polso sferisco è stato necessario considerare requisiti diversi dai giunti di posizionamento. Nel polso sferico è richiesta precisione

angolare ad alta velocità di rotazione e la capacità di mantenere una data posizione angolare al variare del carico. Pertanto è richiesto un controllo in posizione dell'attuatore più raffinato di quello ottenibile per via meccanica negli attuatori precedentemente analizzati. Inoltre visto che il componente si trova all'estremità del link 4 il peso è un fattore importantissimo nella scelta. Dopo una ricerca nel panorama dei componenti industriali si è presto concluso che un componente ad uso industriale è troppo voluminoso e pesante ed utilizza protocolli di comunicazione poco applicabili ad un progetto sperimentale.



Figura 3.14. Attuatori Dynamixel presenti a bordo del rover TRINITY durante un test di integrazione, a sinistra gli MX-106

La ricerca è stata orientata allora a prodotti specifici per la robotica sperimentale e i servomotori della *ROBOTIS* sono emersi tra i più diffusi nel settore. Dal catalogo è stato selezionato il modello *MX-106*. Dalla tabella delle caratteristiche fornite dal produttore in figura 3.15 si evidenzia subito la compattezza, la leggerezza del componente e le possibilità di controllo offerte tramite un semplice protocollo di comunicazione seriale implementabile sia su un microcontrollore sia direttamente da un computer dotato di interfaccia seriale. Guardando alla caratteristica meccanica in figura 3.15 l'attuatore ha le performance migliori nell'intervallo di velocità tra 30 e 40 giri al minuto con una coppia massima di 3 Newton per metro ed in questo intervallo si cercherà di progettare la trasmissione.

Il produttore fornisce i modelli CAD tridimensionali del componente e delle flange di accoppiamento per l'albero di uscita scanalato. L'utilizzo di flange, dette Horns, permette di accoppiare all'albero di uscita scanalato componenti prodotti in manifattura additiva mediante viti. Ogni attuatore viene alimentato e riceve il bus dati attraverso un collegamento daisy chain, è quindi possibile realizzare una catena semplificando il cablaggio, che come vedremo per il polso sferico è molto delicato.

| Item | Specifications |
|------------------------|--|
| MCU | ARM CORTEX-M3 (72 [MHz], 32Bit) |
| Position Sensor | Contactless absolute encoder (12Bit, 360 [°]) Maker : ams(www.ams.com), Part No : AS5045 |
| Motor | Coreless(Maxon) |
| Baud Rate | 8,000 [bps] ~ 4.5 [Mbps] |
| Control Algorithm | PID control |
| Resolution | 4096 [pulse/rev] |
| Backlash | 20 [arcmin] (0.33 [°]) |
| Operating Mode | Joint Mode (0 ~ 360 [°]) Wheel Mode (Endless Turn) |
| Weight | 165 [g] |
| Dimensions (W x H x D) | 40.2 x 65.1 x 46 [mm] |
| Gear Ratio | 225 : 1 |
| Stall Torque | 8.0 [Nm] (at 11.1 [V], 4.8 [A]) 8.4 [Nm] (at 12[V], 5.2 [A]) 10.0 [Nm] (at 14.8 [V], 6.3 [A]) |
| No Load Speed | 41 [rev/min] (at 11.1 [V]) 45 [rev/min] (at 12 [V]) 55 [rev/min] (at 14.8 [V]) |
| Radial Load | 1 40 [N] (10 [mm] away from the horn) |
| Axial Load | 1 20 [N] |
| Operating Temperature | -5 ~ +80 [°C] |
| Input Voltage | 10.0 ~ 14.8 [V] (Recommended : 12.0 [V]) |
| Command Signal | Digital Packet |
| Protocol Type | TTL Half Duplex Asynchronous Serial Communication with 8bit, 1stop, No Parity RS485 Asynchronous Serial Communication with 8bit, 1stop, No Parity |
| Physical Connection | RS485 / TTL Multidrop Bus |
| ID | 254 ID (0 ~ 253) |
| Feedback | Position, Temperature, Load, Input Voltage, etc |
| Material | Full Metal Gear Engineering Plastic(Front, Middle, Back) 1 Metal(Front) |
| Standby Current | 100 [mA] |

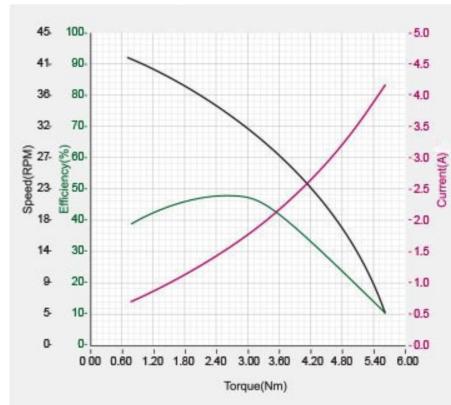


Figura 3.15. Caratteristiche tecniche dell'MX-106

Capitolo 4

Polso sferico, design e scelte progettuali

4.1 Descrizione

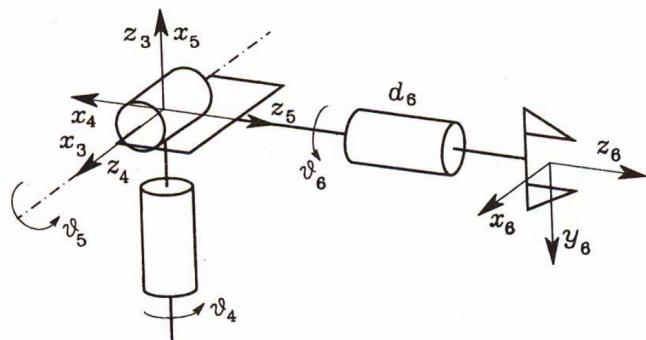


Figura 4.1. Schema dei giunti del polso sferico con rappresentata una terna dell'utensile

Il polso sferico progettato per il manipolatore robotico del Rover TRINITY è un componente compatto, integrato e realizzato in manifattura additiva. La caratteristica chiave di un polso sferico è il disaccoppiamento tra posizione e orientamento dell'utensile; il braccio ha il compito di posizionare il punto di origine della terna utensile, mentre il polso determina l'orientamento della terna utensile. La sfericità del polso è data dal fatto che gli assi dei giunti si intersecano tutti nello stesso punto.

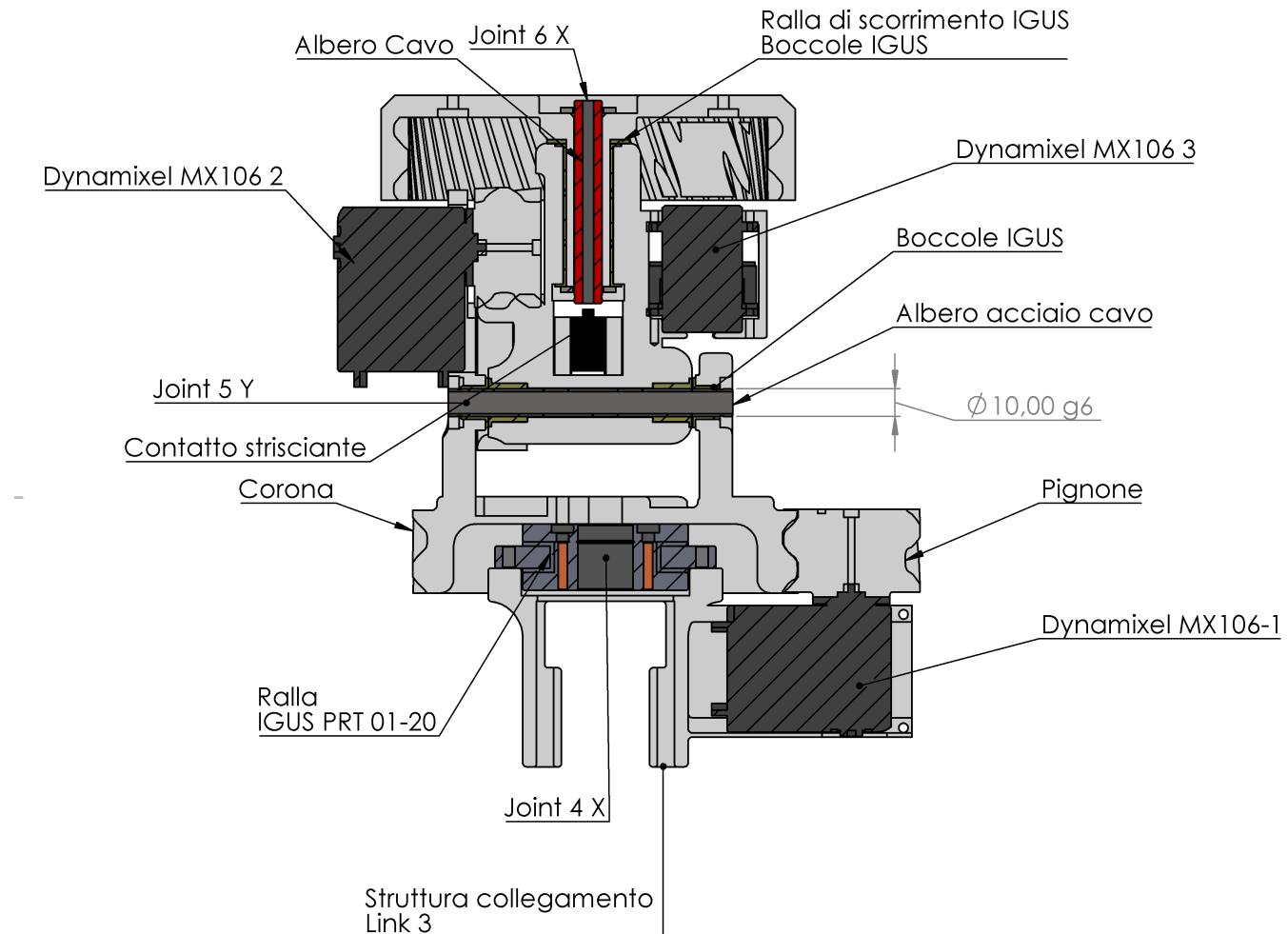


Figura 4.2. Sezione del componente realizzato con evidenziati i punti salienti trattati in questo capitolo

4.2 Studio del materiale da stampa ABSPlus P430

In funzione della possibilità di realizzare componenti in manifattura additiva presso i laboratori del Dipartimento di Ingegneria Meccanica e Aerospaziale il Team DIANA ha deciso di approfondire la conoscenza delle risorse di produzione a disposizione. Il processo di stampa a deposizione di filamento (FDM) produce componenti caratterizzati da una struttura interna non isotropa, caratterizzata dalla presenza di layers e aree vuote. Nel caso della FDM il materiale non è isotropo, nello specifico l'anisotropia è data sia dalla direzione della stampa (cioè la direzione dei piani depositati), dove è più resistente nello strato che tra gli strati, sia dalla geometria dell'infill (geometrie che sostituiscono il volume interno in maniera più efficiente). Pertanto è evidente che le proprietà meccaniche dipenderanno dalla

direzione in cui sono applicati gli sforzi. Usando queste strutture si ottiene una struttura più leggera ma con proprietà non altrettanto inferiori.

Il produttore del materiale e dell'attrezzatura di stampa fornisce una caratterizzazione del materiale isotropo, estruso come componente solido. Questa condizione è però lontana dall'utilizzo reale, in quanto genera componenti estremamente costosi in termini di peso, tempo di lavorazione e quantità di materiale impiegato. Date le risorse a disposizione, per realizzare un studio quantomeno indicativo sulle proprietà del materiale, è stato prodotto un set di provini e sottoposto a prova di trazione. Per le prove di trazione si segue la normativa *ASTM D638 Standard method for Tensile Plastics*. Questa normativa permette di ottenere le proprietà a trazione di materiali polimerici sia semplici che rinforzati usando provini a forma di osso di cane. Questo test è utilizzabile per campioni con spessore fino a 14 mm. Questo metodo inoltre permette di ottenere il modulo di poisson a temperatura ambiente.

Tabella 4.1. Dati sperimentali raccolti dalle prove effettuate

| Item | Peso(g) | Spessore (mm) | Largh. (mm) | area | E (GPa) | E (MPa) | Tensile strength (MPa) | Elong. (%) |
|------|---------|---------------|-------------|-------|---------|---------|------------------------|------------|
| 1 | 7,85 | 3,35 | 12,74 | 42,68 | 0,81 | 806,67 | 15,04 | 5,12 |
| 2 | 7,80 | 3,40 | 12,78 | 43,45 | 0,88 | 880,80 | 17,96 | 5,50 |
| L | 7,83 | 3,39 | 12,80 | 43,38 | 0,96 | 955,62 | 16,54 | 5,21 |
| 3 | 8,71 | 3,45 | 12,95 | 44,68 | 0,91 | 907,36 | 16,46 | 5,09 |
| 4 | 8,75 | 3,40 | 12,87 | 43,76 | 0,89 | 885,46 | 15,76 | 4,88 |
| M | 8,69 | 3,41 | 12,85 | 43,81 | 1,08 | 1083,89 | 19,26 | 5,37 |
| 5 | 9,86 | 3,48 | 12,80 | 44,54 | 1,18 | 1180,36 | 19,97 | 6,22 |
| 6 | 9,91 | 3,40 | 12,81 | 43,55 | 1,37 | 1371,50 | 22,02 | 7,22 |
| P | 9,87 | 3,50 | 12,77 | 44,70 | 1,28 | 1280,19 | 21,91 | 7,01 |

Si può concludere che ci sia una significativa differenza sia nel modulo elastico che nella tensile strength nei campioni con differente riempimento. Con un minimo di 806,67 MPa, cioè il 58,81(%) del valore massimo di 1371,508 MPa per il modulo elastico e un minimo di 15,04 MPa, cioè il 68,3(%) del massimo di 22,02 MPa per la tensile strength si vede non solo una forte influenza del filling ma anche la mancanza di ripetibilità del meccanismo produttivo. I campioni così stampati hanno valori circa della metà del materiale (Tensile strength = 44.81 Mpa, Modulo = 2.21 GPa) ma risultano superiori ai risultati trovati in letteratura [6], questo risultato è da imputare probabilmente alla migliore adesione tra gli strati.

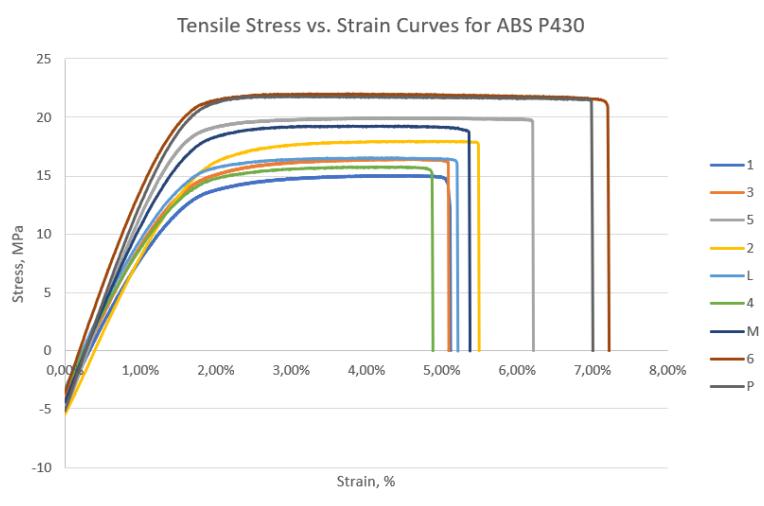


Figura 4.3. Grafico Sforzo-Deformazione ottenuto

4.3 Integrazione e requisiti progettuali

I requirements che sono emersi dal primo studio di design sono :

- Tutta la parte in movimento del componente dovrà trovarsi all'interno dell'inviluppo sferico generato dalla rotazione del Joint 4 per garantire che non ci siano zone interdette al moto.
- Il Joint 4 deve
- Sono necessari dei passaggi per i cavi degli attuatori, quindi sono stati scelti alberi forati assialmente per le cerniere e predisposto un contatto strisciante a 12 conduttori per il Joint 6. I cavi passando all'interno degli alberi non rischiano di incastrarsi nei denti delle ruote dentate.
- Minimo peso possibile per gli accessori, i cuscinetti sono un target su cui ridurre le masse.
- Da una prima considerazione delle potenze in gioco, confrontate col modello multi-body e con la caratteristica meccanica dell'attuatore è necessaria una riduzione con rapporto di almeno 2 per rendere possibile il funzionamento a pieno carico, ma un rapporto 3 sarebbe ideale.
- La precisione della stampante UPRINT verificata con delle prove di stampa di dentature non è sufficiente per realizzare un ingranamento di buona qualità al di sotto del modulo 2.
- La stessa considerazione sulla precisione vale per i cuscinetti, che risultano avere sedi poco accurate.

4.4 Scelta dei Cuscinetti

I test effettuati sulla realizzazione di sedi per cuscinetti con la stampante UPRINT hanno dimostrato alcune criticità, peraltro diffuse e confermate dalla comunità di utilizzatori di stampa FDM per componenti meccanici.

Le tolleranze dimensionali e di circolarità normalmente richieste per accoppiare un cuscinetto a corpi volventi sono state determinate per le lavorazioni tradizionali ad asportazione di truciolo. Viene semplice verificare la circolarità di una sede utilizzando un tornio o una rettificatrice, molto meno su un componente stampato in 3D.

Il reparto meccanico del Team DIANA ha rilevato che le sedi realizzate non hanno una circolarità regolare e il diametro varia con le stampe in maniera non ripetibile. Pertanto un accoppiamento bloccato con forzamento (possibile con una piccola forza applicabile manualmente) risulta più sicuro di un accoppiamento incerto classico per cuscinetti.

I cuscinetti a strisciamento IGUS sono dimensionati per il piantaggio in sede. Il dimensionamento definitivo si ottiene dopo adeguato piantaggio, pertanto le quote e le tolleranze vanno rilevate a boccola montata. Dopo alcune prove su piccoli componenti di prova è stata trovata una regola di tolleranza che garantiva un buon fissaggio sui diametri solitamente utilizzati dal reparto meccanico.

Un altro vantaggio di questi cuscinetti è il peso irrisorio rispetto a un cuscinetto a corpi volventi confrontabile, infatti la boccola $\phi 10$ e lunghezza 10 pesa appena 3 grammi mentre il modello *SKF 6200* ne pesa 30.

4.5 Riduzione del numero minimo di denti: ingranamento elicoidale

Affinchè l'ingranamento tra due ruote dentate, come si legge dal testo [5], avvenga in modo corretto è necessario che il contatto avvenga lungo il profilo ad evolente dei denti. Il caso limite da evitare è quello in cui avviene una compenetrazione dei denti delle ruote, ossia interferenza. Per evitare l'interferenza è necessario che l'addendum, pari al modulo in un sistema modulare, assuma un valore tale da far cadere il punto di contatto all'interno del segmento di contatto.

$$\frac{a}{m} \leq \frac{z_1}{2} \sqrt{\frac{1}{\tau^2} + \left(1 + \frac{2}{\tau}\right) \sin^2 \alpha} - \frac{1}{\tau} \quad (4.1)$$

Nella relazione 4.1 viene esplicitato la relazione che deve esserci tra addendum e il rapporto di trasmissione $\tau = \frac{r_1}{r_2}$

$$Z_{min} = \frac{2[1 + \sqrt{1 + (2\tau + \tau^2) \sin^2 \alpha}]}{(2 + \tau) \sin^2 \alpha} \quad (4.2)$$

Se esplicitiamo il valore del numero di denti del pignone Z_{min} otteniamo la relazione 4.2. Calcolando la formula per una rotismo con $\tau = \frac{1}{3}$ e angolo $\alpha = 20$ otteniamo un valore $Z_{min} = 17$.

Questa condizione pone un limite progettuale piuttosto invasivo per la riduzione delle

dimensioni. A parità di modulo si otterranno ruote di diametro maggiore se si vuole mantenere lo stesso rapporto di trasmissione.

Produrre ingranaggi è un'operazione tradizionalmente costosa e complessa a livello tecnologico: è richiesta una dentatrice oppure appositi utensili di forma già solo per una semplice dentatura a denti dritti.

Produrre una dentatura elicoidale è ancora più complesso essendo necessaria una variazione dell'angolo di incidenza della dentatrice e pertanto sicuramente sconveniente per realizzare un prototipo, dovendosi rivolgere a ditte specializzate con costi elevati.

La manifattura additiva pone in gioco un'infinita possibilità di forme e design, con la possibilità di integrare il componente strutturale con quello di trasmissione e realizzare pezzi unici e dalle geometrie arbitrarie.

Questa possibilità offerta dalla manifattura additiva apre sicuramente la strada alla valutazione di una dentatura elicoidale. Per calcolare il numero minimo di denti da assegnare ad una ruota elicoidale si fa riferimento ad una ruota fittizia a denti dritti su cui calcolare in numero minimo di denti.

Bisogna ricordare infatti, come illustrato nel testo [5] nel capitolo sulle ruote dentate elicoidali, che una ruota dentata elicoidale mantiene in ogni sezione effettuata da un piano frontale normale all'asse della ruota la forma di una evolvente del cilindro fondamentale. Tale proprietà non vale per una sezione normale all'elica primitiva e l'intersezione è rappresentata da un'ellisse con semiassi pari a $a = \frac{r}{\cos\beta}$ e $b = r$ dove β rappresenta l'angolo d'elica. Pertanto è lecito considerare il moto relativo tra le due ruote come un moto di rotolamento tra i due cilindri avente asse inclinato di β .

$$Z'' = \frac{2R}{mn} = \frac{Z}{\cos^3\beta} \quad (4.3)$$

Si considera che effettivamente l'ingranamento realizzato è quello di due ruote dentate a denti dritti aventi raggio $R = \frac{r}{\cos^2\beta}$, angolo di pressione α e numero di denti pari a Z'' come determinato nella relazione 4.3

$$Z = Z'' \cos^3\beta \quad (4.4)$$

E ricavando il numero di denti reale Z come in 4.4 otteniamo per la trasmissione studiata con angolo d'elica $\beta = 20$ un valore di 14 denti.

Con questo accorgimento si riesce a ridurre il numero minimo di denti del pignone e così si ottiene una riduzione dei diametri a parità di rapporto di trasmissione ottenuto. Si ottengono inoltre altri vantaggi che sono noti dalla letteratura e dall'esperienza nella costruzione e progetto di macchine :

- La variazione della distribuzione del carico sui denti avviene in maniera graduale
- Gli urti sono ridotti essendoci più denti in presa contemporaneamente
- Il gioco tra i denti è ridotto, quindi si riduce il backlash

Tabella 4.2. Dati calcolati Joint 4

| Z1 | Z2 | angolo pressione | angolo elica |
|-----------------------|-----------------------|---------------------------|-----------------------|
| | 19 | 54 | 20° |
| Ft [N] | F0 [N] | Fr [N] | Fa [N] |
| 383,8 | 408,8 | 139,7 | 148,638 |
| modulo normale | Larghezza [mm] | Pressione contatto | Verifica Hertz |
| 2,304 | 30 | 11,3 | SI |



Figura 4.4. Ingranamento studiato

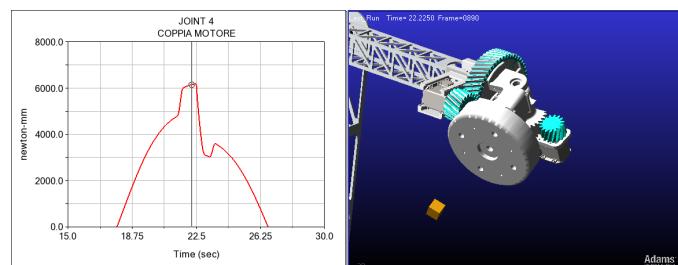


Figura 4.5. Misura della coppia richiesta all'attuatore durante una rotazione in configurazione sfavolrevole

Tabella 4.3. Dati calcolati Joint 5

| Z1 | Z2 | angolo pressione | angolo elica |
|----------------|----------------|--------------------|----------------|
| Ft [N] | F0 [N] | Fr [N] | Fa [N] |
| 15 | 30 | 20° | 20° |
| 405,5 | 431,5 | 147,5 | 157,05 |
| modulo normale | Larghezza [mm] | Pressione contatto | Verifica Hertz |
| 2,56 | 24 | 14,06 | SI |

Tabella 4.4. Dati calcolati Joint 6

| Z1 | Z2 | angolo pressione | angolo elica |
|----------------|----------------|--------------------|----------------|
| Ft [N] | F0 [N] | Fr [N] | Fa [N] |
| 19 | 54 | 20° | 20° |
| 383,8 | 408,8 | 139,7 | 148,638 |
| modulo normale | Larghezza [mm] | Pressione contatto | Verifica Hertz |
| 2,304 | 30 | 11,3 | SI |

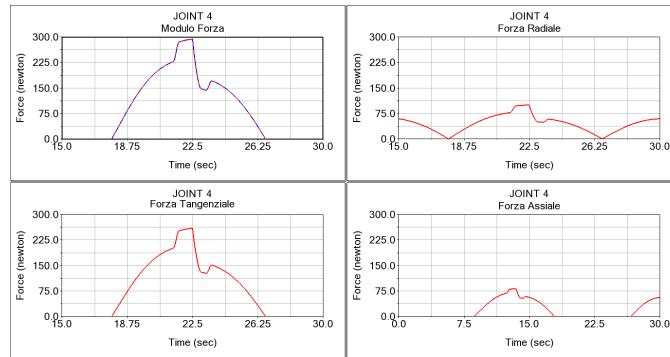


Figura 4.6. Misura della forze scambiate nella trasmissione

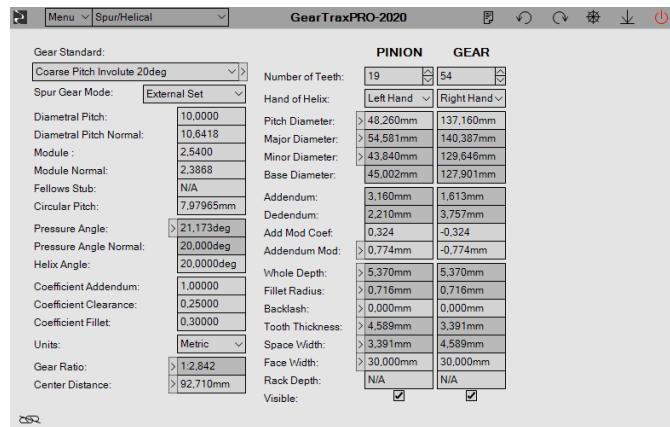


Figura 4.7. Parametri impostati nello script di design automatizzato GearTrax

4.6 Dimensionamento della trasmissione

4.6.1 Joint 4

4.6.2 Joint 5

4.6.3 Joint 6

4.7 Dimensionamento di un rotismo stampato in 3D, compromessi e assunzioni

4.8 Risultati ottenuti dal dimensionamento

4.8 – Risultati ottenuti dal dimensionamento



Figura 4.8. Ingranamento studiato

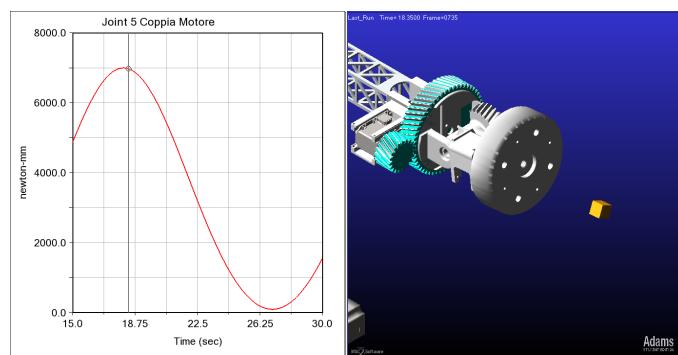


Figura 4.9. Misura della coppia richiesta all’attuatore durante una rotazione in configurazione sfavolrevole

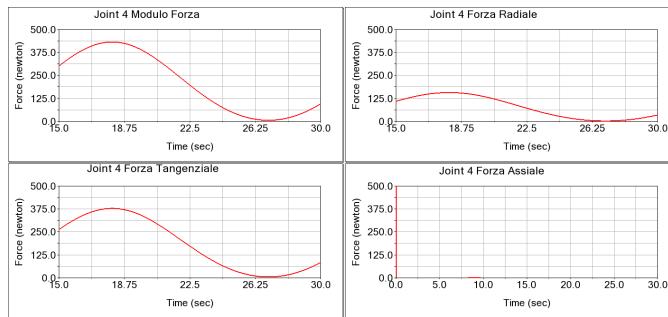


Figura 4.10. Misura della forze scambiate nella trasmissione

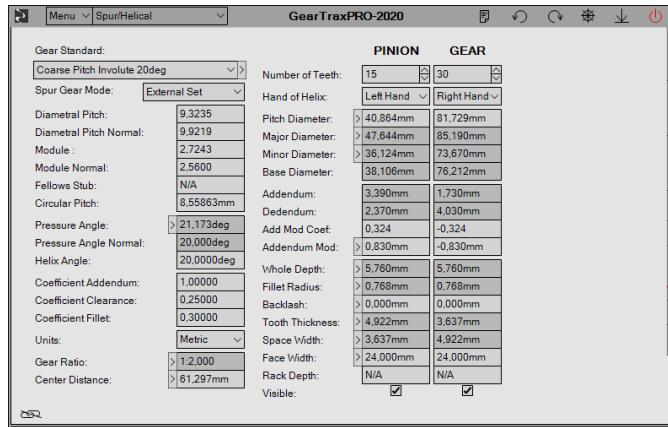


Figura 4.11. Parametri impostati nello script di design automatizzato GearTrax

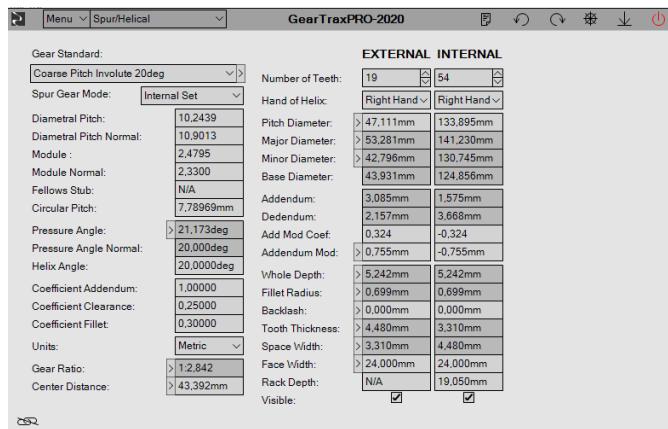


Figura 4.12. Parametri impostati nello script di design automatizzato GearTrax

Capitolo 5

Costruzione mediante manifattura additiva e assemblaggio

5.1 Produzione dei componenti

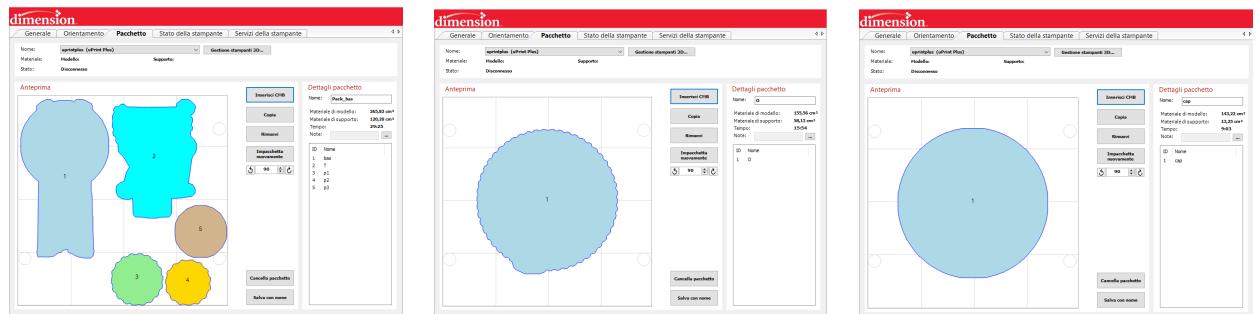


Figura 5.1. Pack di stampa in output dal software di slicing

5.2 Analisi dei costi

5.3 Assemblaggio

Tabella 5.1. Costi di Stampa 3D

| Pack | Volume materiale [cm ³] | Volume supporto [cm ³] | costo [€] | ore stampa |
|------|-------------------------------------|------------------------------------|------------|------------|
| 1 | 265,82 | 120,2 | 123,53 | 29,5 |
| 2 | 155,56 | 58,13 | 68,38 | 16 |
| 3 | 143,22 | 13,25 | 50,07 | 9 |
| | | TOTALE | 241,98 | 54,5 |

Tabella 5.2. Costi di realizzazione

| Numero | Articolo | costo [€] | Totale [€] |
|-----------|-----------------------|---------------|------------|
| 3 | Dynamixel MX-106 | 450 | 1350 |
| 1 | IGUS PRT-01-20 | 43 | 43 |
| 4 | IGUS JFM 1014 | 2,95 | 11,8 |
| 2 | IGUS JFM 1618 | 3,1 | 6,2 |
| 1 | IGUS JSM 1618 | 2,8 | 2,8 |
| 2 | Albero MISUMI FPSPJFF | 13 | 26 |
| STAMPA 3D | | | 241,98 |
| | | TOTALE | 1681,78 |



Figura 5.2. Stampante Stratasys UPRINT SE e pack in fase di stampa

Capitolo 6

Risultati attesi ed ottenuti dal Robot realizzato

- 6.1 Test e collaudo del Robot assemblato**
- 6.2 Carichi massimi applicati e precisione ottenuta**
- 6.3 Risultati nelle Competizioni studentesche**

Disegni ed elaborati tecnici

Bibliografia

- [1] European Rover Challenge, *Student Rules*, ERC, gennaio 2019
- [2] Mark W. Spong, Seth Hutchinson, and M. Vidyasagar, *Robot Modeling and Control*, JOHN WILEY
- [3] Bruno Siciliano • Lorenzo Sciavicco Luigi Villani • Giuseppe Oriolo *Robotics: Modelling, Planning and Control*, SPRINGER
- [4] Giovanni Jacazio, Stefano Pastorelli *Esercizi di meccanica applicata alle macchine*, Levrotto e Bella
- [5] Giovanni Jacazio, Stefano Pastorelli *Meccanica applicata alle macchine*, Levrotto e Bella
- [6] R. Henandez, D. Slaughter, D. Whaley, J. Tate, B. Asiabampour, Analyzing the tensile, compressive and flexural properties of 3D printed ABS P430 plastic based on printing orientation using fused deposition modeling, Proceedings of the 26th Annual International Solid Freeform Fabrication Symposium – An Additive Manufacturing Conference, 2016