

UNIVERSITÉ PAUL SABATIER

Analyse et commande des systèmes temps réel

- Synthèse d'une commande à retard - APPLICATION À UN PROCÉDÉ ÉLECTRO-MÉCANIQUE

Auteurs :

Lucien RAKOTOMALALA

David TOCAVEN

Encadrant :

Carolina ALBEA-SÀNCHEZ

Table des matières

Introduction	1
1 Identification-Modélisation du système	2
1.1 Détermination de paramètres et du retard	2
1.2 Autres méthode	2
1.3 Modèle fréquentiel	2
1.4 Modèle espace d'état	3
1.5 Commandabilité et observabilité	3
1.6 Analyse de la boucle ouverte	4
1.7 Stabilité de la boucle fermée	4
1.7.1 Delay-Sweeping	4
1.7.2 Stabilité 2D	4
2 Étude d'une commande Proportionnelle-dérivateur	5
2.1 Intérêt de ce correcteur	5
2.2 Choix du gain dérivateur du correcteur $C(p)$	5
2.3 Choix du gain proportionnel du correcteur $C(p)$	5
2.4 Équivalence avec retour d'état instantané	6
3 Placement du spectre Fini	7
4 Étude d'un prédicteur de Smith	8
5 Implantation sur le procédé réel	9
Annexes	11
TITRE	11
TITRE	11
Annexe 2 - TITRE	12

Introduction

À partir de l'énoncé, nous avons définie le cahier des charges suivant :

- Il faut réaliser un asservissement en position angulaire.
- Il faut atteindre la consigne en moins de 8 secondes. $\Rightarrow T_m < 8s$
- Il ne doit pas y avoir d'oscillations.
- Il ne doit pas y avoir de dépassement de la consigne. $\Rightarrow \forall t \geq 0, V_g(t) \leq V_{ref}(t)$
- Il doit y avoir une erreur de position nulle. $t \rightarrow \infty, V_g(t) \rightarrow V_{ref}(t)$
- La commande doit rejeter Les perturbations de sortie de type échelon ($p(t) = p_0$) en maximum 3 secondes.

1 | Identification-Modélisation du système

Dans un premier temps, nous allons déterminer les paramètres du moteur, ensuite, nous déterminerons le modèle fréquentiel ainsi que le modèle espace d'état du système. Puis, nous étudierons les propriétés, les performances et la stabilité du système.

1.1 Détermination de paramètres et du retard

On identifiera les paramètres du moteur grâce à une approche dite *boite noire*, c'est-à-dire que suivant la forme d'une réponse du système à un échelon, nous allons choisir une modélisation par fonction de transfert type (1^{er} ordre, 2^e ordre, ...). Comme il s'agit d'un moteur à courant continu, nous choisissons un modèle du premier ordre car il permet de former un modèle de précision suffisante au vu de notre application.

Un modèle du 1^{er} ordre est de la forme suivante :

$$G(p) = \frac{K}{\tau p + 1} \quad (1.1)$$

Où :

K : Le gain statique du système.

τ : La constante de temps du système (en seconde).

Nous identifierons K en mesurant le gain statique de la réponse à un signal échelon (pour t tel que la réponse se soit stabilisée) : $K = V_g(t)/U_m(t)$.

Pour l'estimation de τ , nous utiliserons la relation suivante : $\tau = t$ lorsque $\frac{V_g(t)}{U_m(t)} = 0,63 * K$.

Pour identifier le retard, que nous savons être sur la commande du moteur, nous allons étudier de déphasage entre un signal d'entrée de type rectangle à fréquence faible (1Hz) et la sortie $V_s(t)$. Nous savons analytiquement qu'un système du premier ordre à un déphasage nul à basse fréquence, donc à partir du déphasage mesuré nous pouvons obtenir le retard.

1.2 Autres méthode

Une autre façon de modéliser le modèle du moteur est un approche de type *boite blanche*, c'est-à-dire de créer un modèle du moteur à partir d'une étude physique du système.

1.3 Modèle fréquentiel

Avec l'estimation des paramètres du moteur, nous avons former deux fonctions de transferts. La première définie la fonction entre $V_g(t)$ et l'entrée $U_m(t)$ et la seconde entre $V_s(t)$ et $U_m(t)$.

$$\begin{cases} \frac{V_g(t)}{U_m(t)} = \frac{k_g \cdot k_m}{\tau_m p + 1} e^{-hp} \\ \frac{V_s(t)}{U_m(t)} = \frac{k_s \cdot k_m \cdot k_r}{p(\tau_m p + 1)} e^{-hp} \end{cases} \quad (1.2)$$

Avec l'estimation des paramètres donnés en cours, figure 1.1 tracé (1) , nous avons tracer la réponse à un échelon unité de ces deux fonctions de transferts.

1.4 Modèle espace d'état

À l'aide des fonctions de transferts précédentes, nous avons fait un modèle espace d'état en choisissant :

Pour entrée $u(t) : u(t) = U_m(t)$

Pour sorties $y(t) : y(t) = \begin{pmatrix} V_g(t) \\ V_s(t) \end{pmatrix}$

Pour état $x(t) : x(t) = \begin{pmatrix} \Theta_s(t) \\ \Omega_m(t) \end{pmatrix}$

Nous avons extrait les équations suivantes du modèle schéma-bloc du moteur :

$$\begin{cases} V_g(t) = k_g \Omega_m(t) \\ V_s(t) = k_s \Theta_s(t) \end{cases} \quad (1.3)$$

Après manipulation des fonctions de transferts précédentes et des expressions de l'équation 1.3, nous avons obtenu le modèle espace d'état suivant :

$$\begin{cases} \dot{x}(t) = A x(t) + B u(t-h) \\ y(t) = C x(t) + D u(t-h) \end{cases} \Rightarrow \begin{cases} \dot{x}(t) = \begin{bmatrix} 0 & k_r \\ 0 & -\frac{1}{\tau_m} \end{bmatrix} x(t) + \begin{bmatrix} 0 \\ \frac{k_m}{\tau_m} \end{bmatrix} u(t-h) \\ y(t) = \begin{bmatrix} 0 & k_g \\ k_s & 0 \end{bmatrix} x(t) + \begin{bmatrix} 0 \\ 0 \end{bmatrix} u(t-h) \end{cases} \quad (1.4)$$

À l'aide des paramètres de référence, nous avons tracé la réponse à un échelon unité du modèle espace d'état, figure 1.1, tracé (2).

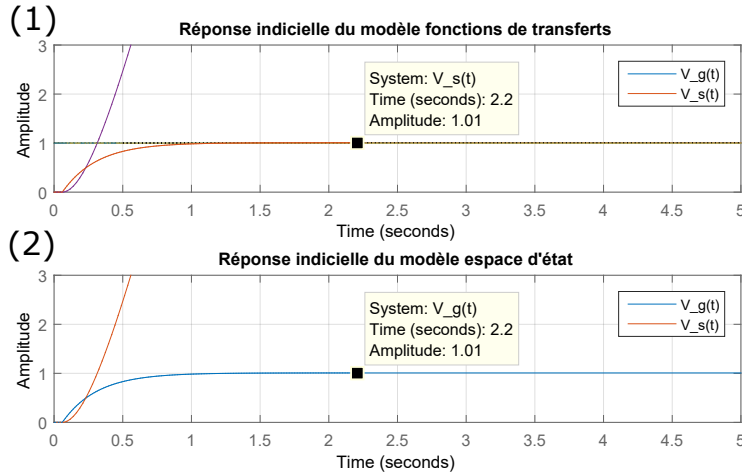


FIGURE 1.1 – Réponse à un échelon indiciel des modèles fonctions de transfert (1) et espace d'état (2).

Nous avons comparé les réponses entre les deux modélisations afin de vérifier qu'il n'y ait pas d'erreur. Nous avons pour cela tracé la réponse à un échelon unité de la différence des deux modèles, figure 1.2. Nous pouvons constater que l'erreur est négligeable et doit être due à du bruit numérique et/ou à la méthode de calcul de la réponse. Nos modèles sont donc équivalents par rapport à une réponse à un échelon unité.

1.5 Commandabilité et observabilité

Nous allons maintenant étudier l'observabilité et la commandabilité de notre modèle. Nous utiliserons, pour cela, le modèle espace d'état et matlab pour résoudre ce point. Nous avons vérifié que le rang de la matrice de commandabilité et de celle d'observabilité sont bien égaux à la dimension de A . Ces calculs nous permettent de conclure que le système est observable et commandable.

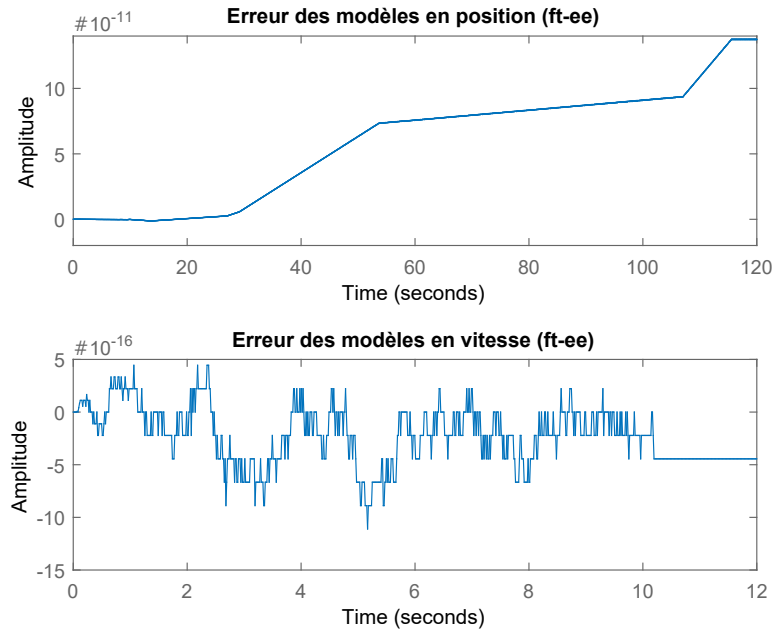


FIGURE 1.2 – Réponse à un échelon unité de la différence des deux modèles.

1.6 Analyse de la boucle ouverte

Nous allons maintenant étudier les performances de notre système. Nous avons choisi d'étudier les performances sur la sortie $V_g(t)$. Toujours à l'aide de matlab, nous avons obtenu les performances suivantes :

Temps de monté : $t_m = 0,659$ secondes.

Temps de réponse à 5% : $t_r = 0,959$ secondes.

Oscillation : Il n'y a pas d'oscillations.

Gain statique : $G_{stat} = 1.05$. Il y a donc un dépassement de 0,05 soit de 5%.

1.7 Stabilité de la boucle fermée

Est-ce bien ces deux méthodes ? (la troisième méthode supposée étant le pseudo-retard non traité en cours)

1.7.1 Delay-Sweeping

1.7.2 Stabilité 2D

2 Étude d'une commande Proportionnelle-dérivateur

2.1 Intérêt de ce correcteur

Pour établir notre asservissement en position, nous devons faire en sorte de commander le transfert entre u_m et V_s . Ce transfert dispose d'un intégrateur pur et d'un pôle en $-\frac{1}{\tau_m}$, qui donnent l'instabilité de la position du moteur à une entrée échelon. Un premier correcteur nous est proposé sous la forme :

$$C(p) = k_0(1 + d_i p) \quad (2.1)$$

avec k_0 le gain proportionnel et d_i le gain dérivateur. Avec une telle correction, nous allons diminuer l'ordre du transfert de position/consigne et perdre le pôle en 0 menant à l'instabilité.

2.2 Choix du gain dérivateur du correcteur $C(p)$

Passons maintenant au choix des valeurs du correcteur. On nous propose un choix particulier pour d_i dans l'énoncé du TP, nous allons voir ensemble en quoi ce choix est judicieux. Nous notons, pour le procédé étudié le transfert $G(p) = \frac{N(p)}{D(p)} = \frac{N(p)}{p(1+\tau_m p)}$, la boucle fermée avec le correcteur en cours d'étude qui intervient de cette manière :

$$\begin{aligned} G_{bf}(p) &= \frac{Y(p)}{Y_{ref}} = \frac{C(p)G(p)}{1 + C(p)G(p)} = \frac{k_0(1 + d_i p) \frac{N(p)}{D(p)}}{1 + k_0(1 + d_i p) \frac{N(p)}{D(p)}} \\ &= \frac{k_0(1 + d_i p) \frac{N(p)}{p(1+\tau_m p)}}{1 + k_0(1 + d_i p) \frac{N(p)}{p(1+\tau_m p)}} \end{aligned}$$

si l'on prend : $d_i = \tau_m$, nous pouvons retomber sur une fonction de transfert plus simple qui est :

$$G_{bf} = \frac{k_0 N(p)}{p + k_0 N(p)} \quad (2.2)$$

En sachant que $N(p)$ contient e^{-hp} , nous voyons qu'avec ce correcteur, nous allons pouvoir manipuler l'influence du retard dans le système à l'aide k_0 et placer le pôle de la boucle fermée corrigée où nous le souhaitons.

2.3 Choix du gain proportionnel du correcteur $C(p)$

Maintenant que les calculs théoriques du correcteur ont été effectués, nous allons passer à la recherche du gain proportionnel k_0 . Pour cela, nous allons nous référer aux contraintes du cahier des charges vu en Introduction. Si l'on décompose le résultat établi en 2.2, il vient comme représentation de Laplace du système en boucle fermée :

$$G_{bf} = \frac{k_0 k_g k_s k_m e^{-hp}}{p + k_0 k_g k_s k_m e^{-hp}} \quad (2.3)$$

Il devient donc évident que l'étude de cette boucle fermée passe par l'étude du quasi-polynôme défini par

$$p + k_0 k_g k_s k_m e^{-hp} = 0 \quad (2.4)$$

Valeur du gain proportionnel Le cahier des charges nous impose une réponse sans oscillations : cette contrainte est rempli par l'ordre 1 de cette équation caractéristique. Pour remplir les contraintes temporelles et de dépassement, nous allons analyser la boucle fermée obtenue avec un modèle du premier ordre sous la forme :

$$G(p) = \frac{K}{1 + \tau p} \text{ avec } t_r \text{ le temps de réponse} = 3.3\tau$$

et K le gain en régime établi

en notant tout de même que notre temps de réponse doit être établi à partir du retard du système : $t_r + h \leq 8$. Nous obtenons donc, avec une application numérique : $\tau \leq \frac{8-h}{3.3} \Leftrightarrow \tau \leq 2.42$ et $K = 1$. Pour une identification de ces paramètres, nous prenons la fonction de transfert en boucle fermée que nous réécrivons pour correspondre avec la forme présentée précédemment :

$$G_{bf} = \frac{1}{\frac{1}{k_0 k_g k_s k_m e^{-hp}} p + 1} \quad (2.5)$$

Il vient donc : $\frac{1}{k_0 k_g k_s k_m e^{-hp}} < 2.42 \Leftrightarrow k_0 > \frac{1}{2.42 k_g k_s k_m e^{-hp}}$

Retard Admissible Pour cette étude, nous allons aborder plusieurs approches. Une première, analytique, qui va consister à étudier le quasi-polynôme de la fonction de transfert en boucle fermée établi en '??'. La seconde sera plus applicative, nous allons utiliser des tracés fréquentiels et aussi temporels pour analyser nos résultats.

2.4 Équivalence avec retour d'état instantané

Pour une loi de commande PD avec comme polynôme $Q(p) = k_1 + k_2 p + \dots + k_n p^n$ dans la boucle d'asservissement, nous pouvons écrire le développement suivant :

$$\begin{aligned} \frac{Y(p)}{E(p)} &= \frac{G(p)}{1 + Q(p)G(p)} \Leftrightarrow \frac{Y(p)}{E(p)} = \frac{Y(p)}{U(p) + Q(p)Y(p)} \\ &\Leftrightarrow \frac{1}{E(p)} = \frac{1}{U(p) + Q(p)Y(p)} \\ &\Leftrightarrow E(p) = U(p) + Q(p)Y(p) \\ &\Leftrightarrow U(p) = E(p) - Q(p)Y(p) \end{aligned}$$

Cette dernière ligne est la caractéristique d'un retour d'état, si et seulement si les états sont disponibles sur la sortie du système.

3 | Placement du spectre Fini

4 | Étude d'un prédicteur de Smith

5 | Implantation sur le procédé réel

Annexes

Annexe 1 - TITRE

Annexe 2 - TITRE