Laboratorium problemowe
Suwnica 3-D

Maciej Cebula
Maciej Talar

Spis treści

1 Laboratorium nr 1 **2**
1.1 Cel zajęć 2
1.2 Plan działania 3

2 Laboratorium nr 2 **4**
2.1 Identyfikacja parametrów 4
2.2 Model matematyczny 4
2.2.1 Model nieliniowy 7
2.2.2 Model liniowy 7

Laboratorium nr 1

1.1 Cel zajęć

Celem zajęć jest zaproponowanie sposobu sterowania suwnicą 3D, które umożliwi przetransportowanie podwieszonego ładunku pomiędzy dwoma punktami w przestrzeni. Zadanie to polega na przeprowadzeniu szeregu badań, na bazie których to zaprojektowany zostanie regulator realizujący postawione zadanie. Wartości sterowania w tym przypadku będą podawane na trzy silniki prądu stałego odpowiedzialne za przemieszczanie wózka z podwieszonym ładunkiem wzdłuż trzech osi. Przebieg całego zadania można wstępnie podzielić na następujące etapy:

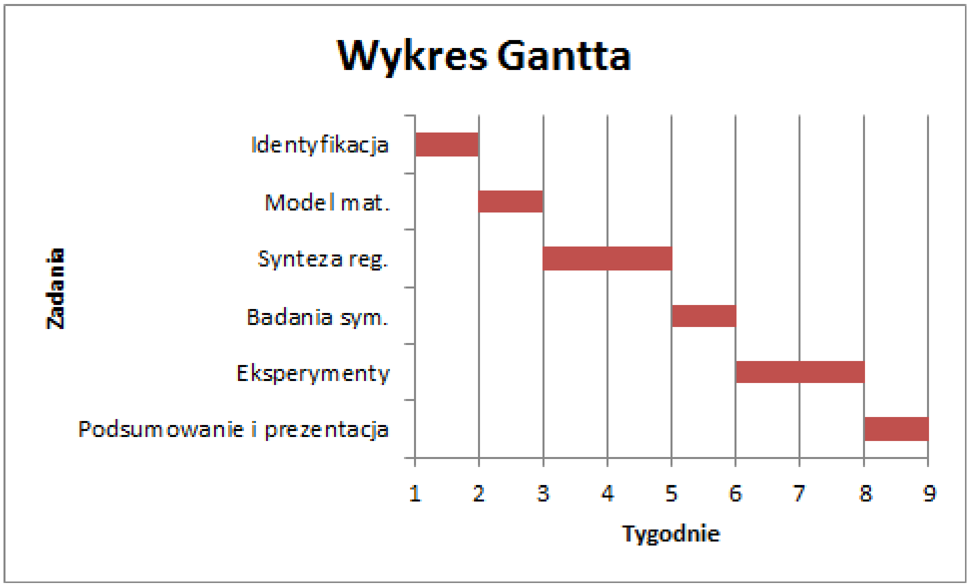
1. Identyfikacja parametrów obiektu
2. Stworzenie model matematycznego
3. Zaproponowanie struktury regulatora w formie ciągłej odpowiedzialnego za realizacje postawionego zadania
4. Przeprowadzenie badań symulacyjnych w środowisku MATLAB/SIMULINK
5. Przeprowadzeniu eksperymentów i porównaniu ich wyników z wynikami symulacji
6. Realizacja wybranego regulatora w formie dyskretnej i porównaniu efektów jego działania z wersją ciągłą
7. Prezentacja i omówienie otrzymanych wyników

Aby móc porównać poszczególne wyniki sterowania uzyskane dla różnych struktur regulatora konieczne będzie zdefiniowanie wskaźników jakości. Na tym etapie najbardziej odpowiednie wydają się być:

1. czas regulacji
2. maksymalne odchylenie od położenie pionowego podwieszonego ładunku

1.2 Plan działania

Z racji na dość napięty grafik na poniższym wykresie Gantta przedstawiającym szacunkowy czas potrzebny na realizacje poszczególnych etapów laboratorium nie uwzględniono syntezy regulatora dyskretnego. Przedstawiony podział może ulegać korektom w wyniku wystąpienia trudności w realizacji poszczególnych zadań.



Rys. 1.1: Wykres Gantta poszczególnych etapów laboratorium.

Laboratorium nr 2

2.1 Identyfikacja parametrów

Proces identyfikacji polegał na wyznaczeniu parametrów silników napędzających wózek wzdłuż osi X i Y. Z racji na to, że w układzie występuje racie statyczne przyjęto model o następującej transmitancji:

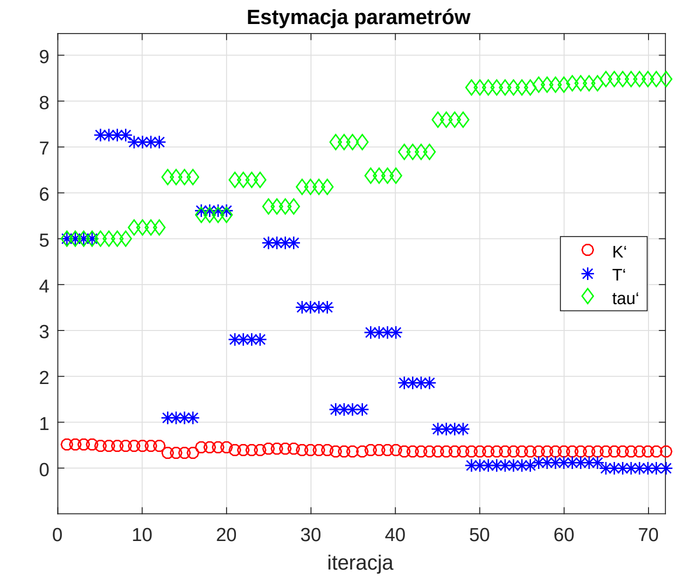
$$G(s) = \frac{X(s)}{U(s)} = \frac{K}{s(Ts+1)} \exp(-\tau s) \tag{2.1}$$

gdzie:
$X(s)$ - położenie wózka
$u(s)$ - sterowanie w postaci współczynnika wypełnienia sygnału PWM

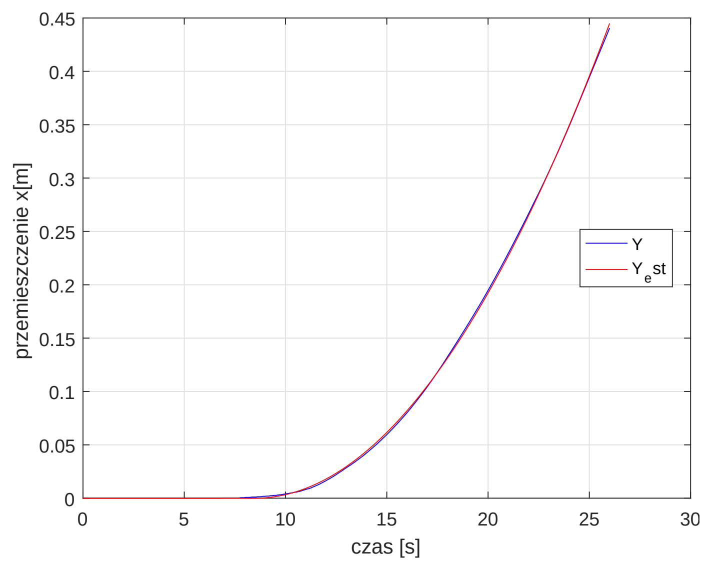
Dla każdej z osi X i Y przeprowadzano eksperyment polegający na rejestrowaniu położenia wózka w reakcji na zadane sterowanie. Na podstawie otrzymanych danych otrzymano przybliżone wartości parametrów K, T, $I\tau$ z wykorzystaniem metody najmniejszych kwadratów. W tabeli 2.1 zamieszczono wyniki całej procedury.

Tabela 2.1: Parametry przyjętego modelu silników.

Oś	**K**	**T**	τ
X	0.3622	0.0044	8.472
Y	0	0	0



Rys. 2.1: Przebieg estymacji parametrów . Ruch wzdłuż osi x. Metoda najmniejszych kwadratów.

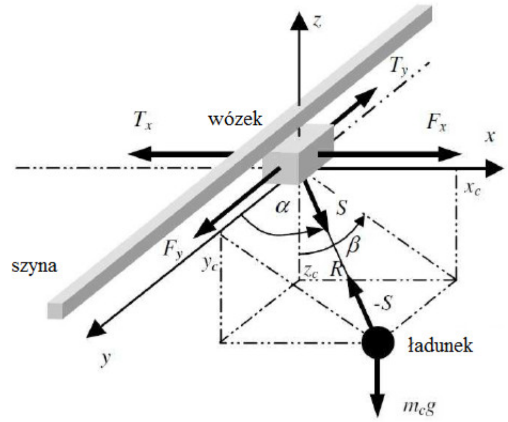


Rys. 2.2: Porównanie odpowiedzi obiektu z modelem.

2.2 Model matematyczny

Na podstawie [1] i [2] opracowano następujący model matematyczny obiektu.
W zaprezentowanych poniżej równaniach przyjęto następujące oznaczenia:

$x_c,\ y_c$ - położenie wózka odpowiednio wzdłuż osi x i y,
$x_c,\ y_c,\ z_c$ - położenie ładunku odpowiednio wzdłuż osi X, Y, Z,
R - długość linki na której podwieszony jest ładunek,
α - kąt pomiędzy osią X a liną,



Rys. 2.3: Schemat stanowiska. Opracowano na podstawie [2]

β - kąt pomiędzy ujemną częścią osi Z a rzutem liny na płaszczyznę YZ,
$m_w = 1.155\ kg$ - masa wózka,
$m_s = 2.2\ kg$ - masa szyny,
$m_c = 1\ kg$ - masa ładunku,
$u_1,\ u_2,\ u_3$ - sterowania w postaci przyspieszenia działające wzdłuż kolejnych osi X,Y,Z.

Do opisu całego układu za pomocą równań stanu przyjęto następujące zmienne stanu:
$x_1 = x_c$
$x_2 = \dot{x_c} = \dot{x_1}$
$x_3 = y_c$
$x_4 = \dot{y_c} = \dot{x_3}$
$x_5 = \alpha$
$x_6 = \dot{\alpha} = \dot{x_5}$
$x_7 = \beta$
$x_8 = \dot{\beta} = \dot{x_7}$
$x_9 = R$
$x_{10} = \dot{R} = \dot{x_9}$

Dodatkowo wprowadzono oznaczenia:

$$\sin(x_i) = s_i \tag{2.2}$$

$$\cos(x_i) = c_i \tag{2.3}$$

$$\mu_1 = \frac{m_c}{m_w} \tag{2.4}$$

$$\mu_2 = \frac{m_c}{m_w + m_s} \tag{2.5}$$

$$V_5 = c_5 s_5 {x_8}^2 x_9 - 2x_{10} x_6 + g c_5 c_7 \tag{2.6}$$

$$V_6 = 2x_8(c_5 x_6 x_9 + s_5 x_{10}) + 2g s_7 \tag{2.7}$$

$$V_7 = (s_5 x_8)^2 x_9 + g s_5 c_7 + x_6^2 x_9 \tag{2.8}$$

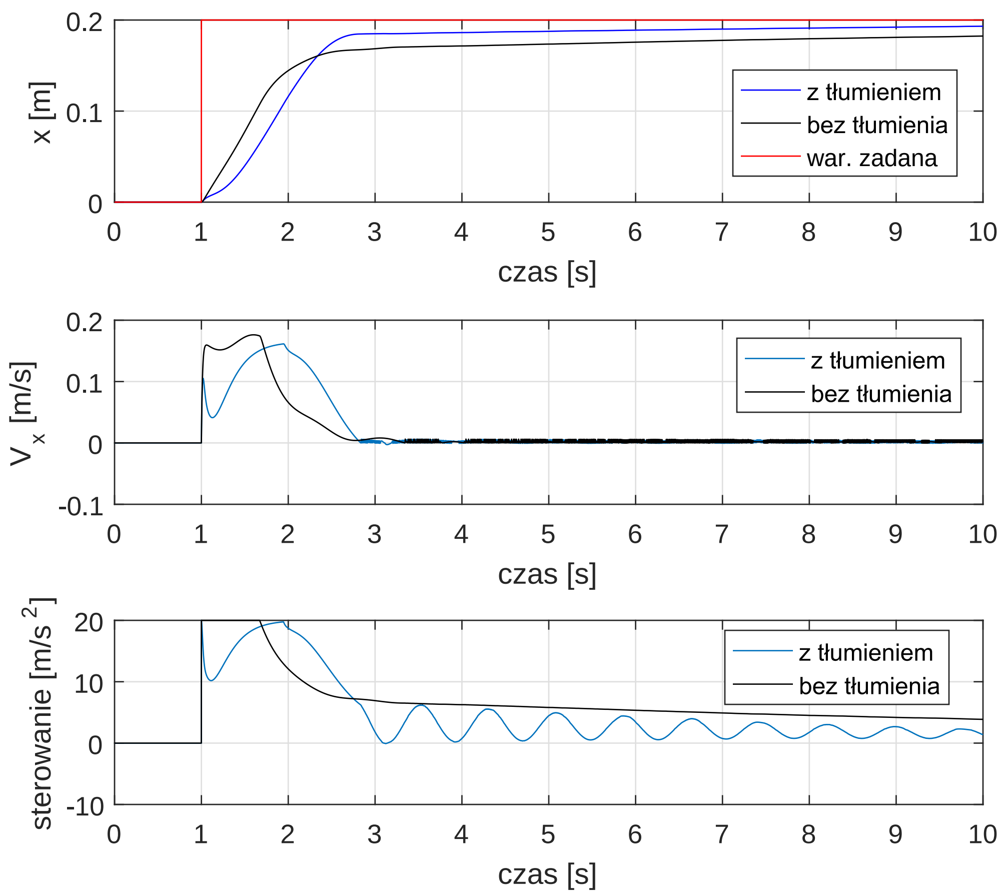
2.2.1 Model nieliniowy

$$
\begin{aligned}
\dot{x_1} &= x_2 \\
\dot{x_2} &= u_1 = \mu_1 c_5 u_3 \\
\dot{x_3} &= x_4 \\
\dot{x_4} &= u_2 + \mu_2 s_5 s_7 u_3 \\
\dot{x_5} &= x_6 \\
\dot{x_6} &= (s_5 u_1 - c_5 s_7 u_2 + (\mu - \mu_2 s_7^2) c_5 s_5 u_3 + V_5)/x_9 \\
\dot{x_7} &= x_8 \\
\dot{x_8} &= -(c_7 u_2 + \mu_2 s_5 c_7 s_7 u_3 + V_6)/(s_5 x_9) \\
\dot{x_9} &= x_9 \\
\dot{x_{10}} &= -c_5 u_1 - s_5 s_7 u_2 - (1 + \mu_1 c_5^2 + \mu_2 s_5^2 s_7^2) u_3 + V_7
\end{aligned}
\tag{2.9}
$$

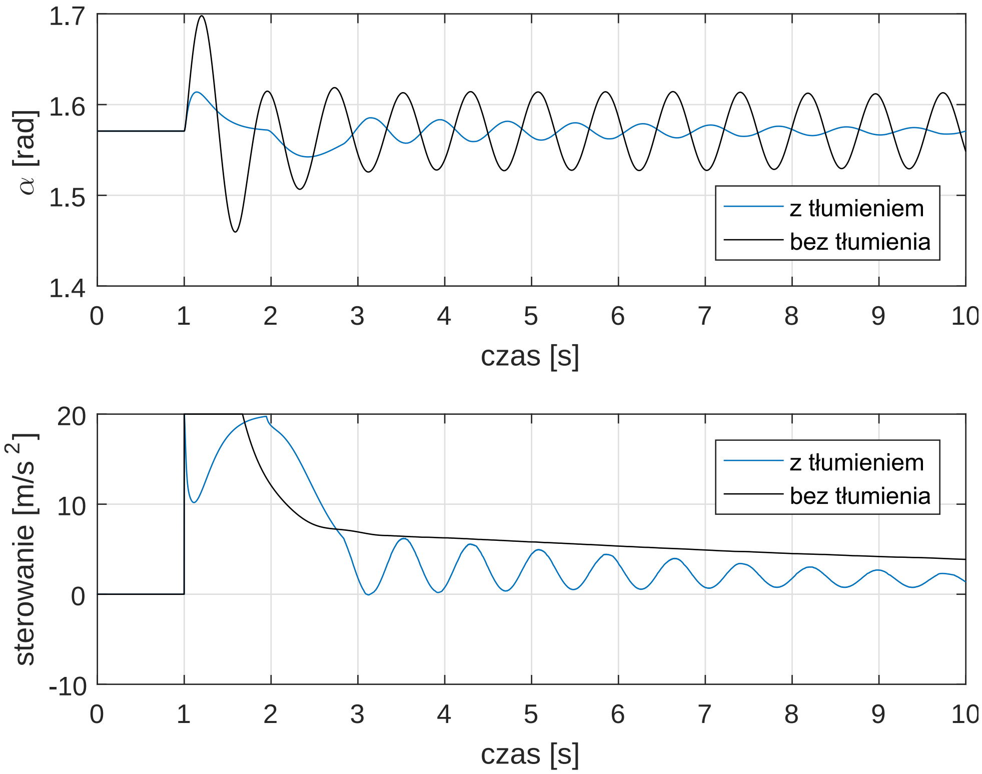
2.2.2 Model liniowy

Przyjmując następujące przybliżenia:
dla $\alpha \simeq \frac{\pi}{2}$ $\cos(\alpha) \simeq -\alpha$, $\sin(\alpha) \simeq 1$ oraz dla $\beta \simeq 0$ $\cos(\beta) \simeq 1$, $\sin(\beta) \simeq \beta$ otrzymano:

$$
\begin{aligned}
\dot{x_1} &= x_2 \\
\dot{x_2} &= u_1 - \mu_1 x_5 u_3 \\
\dot{x_3} &= x_4 \\
\dot{x_4} &= u_2 + \mu_2 x_7 u_3 \\
\dot{x_5} &= x_6 \\
\dot{x_6} &= (u_1 - \mu_1 x_5 u_3 - g x_5 - 2 x_6 x_{10})/x_9 \\
\dot{x_7} &= x_8 \\
\dot{x_8} &= -(u_2 + \mu_2 x_7 u_3 + g x_7 + 2 x_8 x_{10})/x_9 \\
\dot{x_9} &= x_{10} \\
\dot{x_{10}} &= 0;
\end{aligned}
\tag{2.10}
$$



Rys. 2.4: Model liniowy - współrzędne wózka.



Rys. 2.5: Model liniowy - kąty wychylenia ładunku.

Bibliografia

[1] Pauluk, M.: *Model matematyczny trójwymiarowej suwnicy.* W: **Automatyka** 2002 tom 6 s. 69-102, ISSN: 1429-3447

[2] Pauluk, M.: *Optimal and robust control of 3D crane.* W: **Przegląd Elektrotechniczny**, 2012 vol. 2 pp. 205-212 ISSN: 0033-2097