

INSTYTUT AUTOMATYKI
I INŻYNIERII INFORMATYCZNEJ
WYDZIAŁ ELEKTRYCZNY
POLITECHNIKA POZNAŃSKA

INŻYNIERSKA PRACA DYPLOMOWA

**SYSTEM WSPOMAGAJĄCY KIEROWANIE
POJAZDEM
Z UŻYCIEM ZŁĄCZA DIAGNOSTYCZNEGO**

Mateusz BARTOSZ

Promotor:
Dr inż. Konrad URBAŃSKI

Poznań 2017

Spis treści

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Wstęp | 5 |
| 1.1 | Wybór tematu | 5 |
| 1.2 | Cel i zakres pracy | 5 |
| 1.3 | Założenia i wymagania | 5 |
| 2 | Zagadnienia wprowadzające | 6 |
| 2.1 | Złącze diagnostyczne | 6 |
| 2.1.1 | Złącze diagnostyczne OBD-II | 7 |
| 2.1.2 | Protokoły komunikacyjne dostępne w złączu diagnostycznym . . | 8 |
| 2.2 | Struktura zapytań złącza diagnostycznego | 10 |
| 2.3 | Struktura kodów błędów | 13 |
| 2.4 | Interfejs komunikacyjny ELM 327 | 15 |
| 3 | Struktura projektu | 16 |
| 4 | Projekt układu do komunikacji ze złączem diagnostycznym | 18 |
| 4.1 | Zastosowane elementy | 18 |
| 4.2 | Schemat elektryczny | 20 |
| 4.3 | Projekt obwodu drukowanego | 22 |
| 5 | Oprogramowanie | 24 |
| 5.1 | Moduł komunikacji i przetwarzania danych | 24 |
| 5.2 | Moduł interfejsu użytkownika | 25 |
| 6 | Podsumowanie | 26 |

Streszczenie

Abstract

1 Wstęp

1.1 Wybór tematu

Głównym czynnikiem decydującym o wyborze tematu było zainteresowanie rozwiązaniami elektronicznymi stosowanymi we współczesnej motoryzacji oraz chęć podjęcia próby zbudowania układu opartego o własną koncepcję pracującego jako komputer pokładowy w samochodzie osobowym. Kolejnym czynnikiem było umożliwienie cyklicznego badania i kontroli parametrów pracy poszczególnych układów pojazdu, w celu uniknięcia lub wczesnego wykrycia potencjalnych usterek. Dodatkową motywacją była chęć zbudowania układu, który mógłby być w przyszłości praktycznie wykorzystywany w samochodach niewyposażonych w wbudowany komputer pokładowy.

1.2 Cel i zakres pracy

Celem pracy było zaprojektowanie oraz wykonanie układu przyłącza do gniazda diagnostycznego w samochodzie osobowym Seat Cordoba III oraz zbudowanie interfejsu użytkownika umożliwiającego wizualizację odczytywanych parametrów, kontrolę wartości granicznych, a także przechowanie ich w celach dalszej diagnostyki. Dodatkowym celem było określenie możliwości wykorzystania odbieranych parametrów do opracowania algorytmów umożliwiających wspomaganie kierującego pojazdem, aby zoptymalizować jazdę, zwiększyć bezpieczeństwo podróży oraz zminimalizować ryzyko wystąpienia usterek.

1.3 Założenia i wymagania

Założeniem pracy jest opracowanie kompleksowego układu umożliwiającego odczytywanie, wizualizację oraz kontrolę parametrów odbieranych przez złącze diagnostyczne w samochodzie osobowym Seat Cordoba III, a także określenie możliwości wykorzystania tych parametrów do opracowania algorytmów wspomagających prowadzenie pojazdu.

2 Zagadnienia wprowadzające

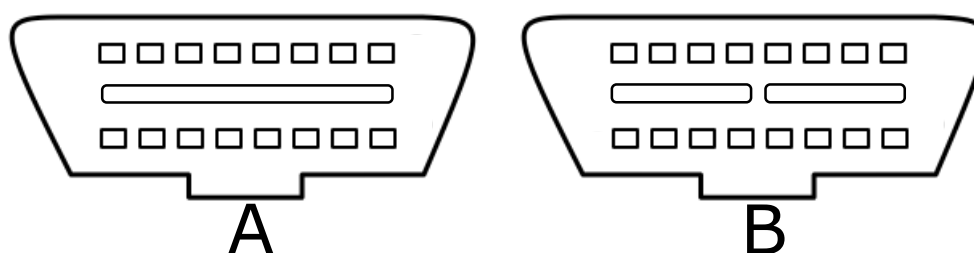
We współczesnej motoryzacji wyraźnie można zauważyć tendencję automatyzacji procesu prowadzenia pojazdu oraz kontroli stanu jego parametrów. W samochodach dostępnych na rynku można spotkać bardzo wiele różnych protokołów komunikacyjnych. Cześć z nich służy do komunikacji pomiędzy urządzeniami wewnętrznymi pojazdu, inne do komunikacji z użytkownikiem, w celu zwiększenia komfortu jazdy, a jeszcze inne wykorzystywane są w diagnostyce stanu poszczególnych układów samochodu. Te ostatnie, wyprowadzone są do gniazda diagnostycznego(ang. On-Board Diagnostic - OBD). W zależności od producenta, modelu oraz roku produkcji pojazdu do dyspozycji są różne protokoły. Umożliwiają one między innymi odczytywanie aktualnych wskazań niektórych czujników, kontrolę zużywania się elementów eksploatacyjnych czy detekcję błędów silnika. W niniejszym rozdziale omówione zostało złącze diagnostyczne w wersji drugiej(OBD2) wraz z udostępnianymi przez nie protokołami komunikacyjnymi.

2.1 Złącze diagnostyczne

Historia złącza diagnostycznego używanego w motoryzacji sięga końcówki lat sześćdziesiątych dwudziestego wieku. Pierwsze komputery pokładowe wprowadzone zostały w samochodach marki Volkswagen w 1968 roku. Dziesięć lat później za sprawą marki Nissan komputery pokładowe pojawiły się w pojazdach konsumenckich. Kolejnym krokiem było wprowadzenie protokołu ALDL przez General Motors w 1980 roku. Był to pierwszy standard zbliżony do obecnie stosowanego w gniazdach OBD2. Występował w trzech wersjach: dwunasto, dziesięcio i pięciopinowej. Pierwsze wersje były jednokierunkowe i umożliwiały przesyłanie 160 bity danych. W późniejszych wersjach wprowadzono dwukierunkową transmisję danych o zwiększono szybkości transmisji do 8192 bity. W 1991 roku agencja California Air Resources Board zażądała, aby każdy nowy pojazd sprzedawany w Kalifornii posiadał wyprowadzenie diagnostyczne. Stało się to impulsem do opracowania i wprowadzenia standardu OBD-I, choć nazwa ta została wprowadzona dopiero po opracowaniu kolejnego standardu OBD w wersji drugiej. Złącze OBD-I nie zostało ściśle ustandaryzowane i każdy producent samochodów mógł wykonać je w swojej wersji. Główną motywacją do wprowadzenia tego standardu było zachęcenie producentów pojazdów do zaprojektowania systemów kontroli emisji spalin. Często spotykana wersja tego złącza umożliwia odczytywanie kodów błędów poprzez analizę migania diody znajdującej się przy złączu. Miganie diody reprezentowało odpowiednią liczbę dwucyfrową, która była interpretowana jako odpowiedni kod błędu pojazdu. W 1994 roku na bazie poprawionej i uzupełnionej specyfikacji OBD-I powstał standard OBD-II. Jest to najpopularniejszy, aktualnie używany system diagnostyki samochodowej. Od roku 1996 wszystkie nowe samochody sprzedawane w Stanach Zjednoczonych muszą być wyposażone właśnie w gniazdo OBD w wersji drugiej. W 2001 roku standard OBD-II pod nazwą EOBD został wprowadzony jako obowiązkowy w samochodach benzynowych produkowanych w Unii Europejskiej, a w 2003 roku również w samochodach z silnikami wysokoprężnymi.

2.1.1 Złącze diagnostyczne OBD-II

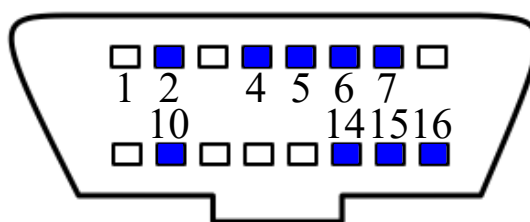
Złącze diagnostyczne OBD w wersji drugiej jest aktualnie stosowanym w motoryzacji wyprowadzeniem umożliwiającym wykrywanie błędów poszczególnych układów pojazdu. Opis budowy tego złącza zawarty jest w normie SAE J1962[[9]]. Standard OBD-II zawiera specyfikację dotyczącą budowy złącza, a także opis udostępnianych przez nie protokołów komunikacyjnych. Zgodnie z normą, złącze występuje w dwóch wersjach: A oraz B, oba szesnastopinowe (2x8), żeńskie. Na Rys. 2.1 przedstawiono budowę obu typów złączy.



Rys. 2.1: Porównanie złącza diagnostycznego w wersji A oraz B.

Złącze typu A stosowane jest w pojazdach wyposażonych w akumulator o napięciu 12V, natomiast złącze typu B w pojazdach wyposażonych w akumulator o napięciu 24V.

Norma SAE J1962 definiuje protokoły komunikacyjne udostępniane przez złącze diagnostyczne. Dostępność poszczególnych protokołów komunikacyjnych może być różna w zależności od producenta pojazdu oraz roku produkcji. Na Rys. 2.2 oraz w tabeli 2.1 przedstawione zostały potencjalnie dostępne protokoły komunikacyjne wraz z numerem pinu, do którego powinny być podłączone.



Rys. 2.2: Opis wyprowadzeń złącza diagnostycznego. Wykorzystywane wyprowadzenia zostały zaznaczone kolorem niebieskim oraz odpowiednim numerem. Opis wyprowadzeń znajduje się w Tab 2.1

W złączu diagnostycznym udostępnionych jest 5 różnych protokołów. Dodatkowo różniono się dwie masy: masa podwozia oraz masa sygnałowa. W praktyce najczęściej wyprowadzenia te są ze sobą zwarte. Zazwyczaj w pojazdach udostępniony jest tylko jeden z opisanych poniżej protokołów.

Tabela 2.1: Opis wyprowadzeń złącza diagnostycznego OBD-II.

| Numer wyprowadzenia | Przeznaczenie wyprowadzenia |
|---------------------|---|
| 2 | Linia dodatnia protokołu SAE J1850 PWM oraz VPW |
| 4 | Masa podwozia |
| 5 | Masa sygnałowa |
| 6 | Linia wysoka magistrali CAN |
| 7 | Linia K protokołu ISO 9141-2 oraz ISO 14230-4 |
| 10 | Linia ujemna protokołu SAE J1850 PWM |
| 14 | Linia niska magistrali CAN |
| 15 | Linia L protokołu ISO 9141-2 oraz ISO 14230-4 |
| 16 | Zasilanie 12V/4A dla złącza typu A 24V/2A dla złącza typu B |

2.1.2 Protokoły komunikacyjne dostępne w złączu diagnostycznym

Zgodnie z normą SAE J1962 do złącza diagnostycznego doprowadzone może być pięć różnych magistral danych które udostępniają następujące protokoły komunikacji:

- SAE J1850 PWM,
- SAE J1850 VPW,
- CAN,
- ISO 9141,
- ISO 14230 - KWP2000.

SAE J1850 to magistrala wykorzystywana głównie w samochodach marek amerykańskich. Występuje w dwóch odmianach. Pierwsza z nich to J1850 PWM (Pulse width modulation). Jest to technologia komunikacji wykorzystująca modulację szerokością impulsu do kodowania logicznych stanów (0 oraz 1). Każdy bit zaczyna się zmianą stanu niskiego na wysoki. Następnie, w zależności od wysyłanego bitu danych, zmienia się wypełnienie impulsu, dla logicznego „0” stan wysoki utrzymuje się przez 2/3 czasu impulsu, natomiast dla „1” stan wysoki to 1/3 impulsu. Czas trwania impulsu jest stały. Magistrala jest dwuprzewodowa, kodowanie różnicą pomiędzy potencjałami obu kanałów. Prędkość transmisji wynosi 41,6 kb/s. Głównym koncernem wykorzystującym magistralę J1850 PWM jest Ford.

Drugą odmianą magistrali J1850 jest wersja VPW (variable pulse width). W tej wersji każdy nowy bit sygnalizowany jest za pomocą zmianą stanu. W związku z tym, aby rozpoznać logiczne zmiany, w zależności od wartości poprzedniego bitu kolejny bit kodowany jest za pomocą długości impulsu, nie zaś stanem wysokim lub niskim. W związku z tym, że długości bitów są różne, nie można jednoznacznie określić prędkości transmisji, przyjmowane jest średnio 10,4 kbit/s. Jest to magistrala jedнопrzewodowa, używana przez General Motors.

Magistrala CAN (Controller Area Network), zastosowana pierwszy raz przez koncern Mercedes w roku 1992, umożliwia komunikację pomiędzy urządzeniami oraz mikrokontrolerami bez używania urządzenia nadrzędnego. Początkowo używany w branży motoryzacyjnej, został również z powodzeniem wprowadzony do automatyki przemysłowej. Transmisja sygnału odbywa się za pomocą dwóch przewodów, na każdym występują dwa stany. Jeden stan jest zgodny (dla linii wysokiej oraz niskiej potencjał jest ten sam), oznacza logiczne 0, drugi stan sygnalizowany jest za pomocą wysokiego stanu na linii „High”, a niskim na linii „Low”.

Tańszym odpowiednikiem CAN stosowanym we wcześniejszych pojazdach jest magistrala oparta na normie ISO 9141, LIN (Local Interconnect Network). Komunikacja opiera się na architekturze master/slave. Komunikacja wywoływana jest poprzez zapytanie wysyłane przez mastera, przez co nie ma konieczności wykrywania kolizji. Jest to sieć stworzona jedнопrzewodowo lub dwuprzewodowo, w zależności od zastosowania, pozwalająca na podłączenie maksymalnie 16 urządzeń do jednej sieci. Maksymalna prędkość przesyłania to 20 kbit/s.

2.2 Struktura zapytań złącza diagnostycznego

Głównym zastosowaniem złącza diagnostycznego miało być nadzorowanie systemów, które mają znaczenie w emisji spalin. Specyfikacja na temat transmisji danych diagnostycznych dostępne są w normie ISO 15031 oraz bliźniaczej SAE J1979. Jako systemy podległe normy dopuszczają sieć K-Line z KWP 200 oraz jej poprzednika ISO 9141-2 CARB, KWP 2000 z CAN oraz stosowaną głównie w pojazdach amerykańskich producentów magistralę SAE J1850 w wersji VPW i PWM.

Komunikacja z OBD odbywa się w postaci żądanie - odpowiedź (and request - response) i ma formę protokołu KWP 2000 [1]. Komunikat żądania podzielony jest na trzy części. Pierwszą z nich stanowi identyfikator serwisu (ang. Service ID - SID), który w normie amerykańskiej nazywane jest trybem testowym lub po prostu trybem (ang. test modes). Tryby o numerach 01-09 są nazywane trybami podstawowymi, natomiast tryby powyżej numeru 09 trybami rozszerzonymi [2]. W tabeli 2.2 przedstawione zostały dostępne podstawowe identyfikatory serwisu.

Tabela 2.2: Tryby pracy złącza diagnostycznego [1].

| SID (hex) | Opis |
|-----------|--|
| 01 | Pytania o wartości danych w sterowniku. Dane są identyfikowane za pomocą kodu PID |
| 02 | Pytanie o dane dotyczące warunków otoczenia dla kodów usterek zapisanych w pamięci. |
| 03 | Odczytywanie z pamięci błędów mających wpływ na emisję spalin zakwalifikowanych jako „wykryte bezzasadnie”. |
| 04 | Kasowanie pamięci błędów (kodów błędów, warunków otoczenia, statusu różnych testów) |
| 05 | Nadzorowanie sondy lambda |
| 06 | Nadzorowanie katalizatorów, układów wylotowych, ogrzewania sondy lambda i katalizatorów, układów wtrysku paliwa i zapłonu. |
| 07 | Podobnie jak dla SID=03, tutaj są odsyłane tylko błędy, które zostały zakwalifikowane jako „wykryte przejściowo”. |
| 08 | Test poziomu paliwa |
| 09 | Wyświetlanie informacji o pojeździe |

Opis trybów rozszerzonych można znaleźć w literaturze [2].

Kolejną częścią wysyłanego żądania jest identyfikator parametru - PID (ang. Parameter Identifier). Zajmuje on również 1 bajt oraz kodowany jest szesnastkowo. Ostatnią częścią zapytania są parametry żądania, które mogą zająć maksymalnie 6 bajtów. Najczęściej jednak wykorzystuje się żądania bez dodatkowych parametrów.

W złączu diagnostycznym pojazdu nie muszą być udostępnione wszystkie tryby pracy, a także nie muszą być udostępnione wszystkie kody zapytań z udostępnionego trybu. Ogólna struktura kodów zapytań ma postać:

- AA BB CC CC CC CC CC,

gdzie AA to numer trybu testowego, BB to identyfikator z wybranego trybu natomiast CC dodatkowe parametry. Kody BB oraz CC są opcjonalne, natomiast kod AA musi być zawarty w każdym zapytaniu.

Struktura odpowiedzi złącza diagnostycznego na zadany kod jest podobna do zapytania. Pierwszy bajt to kod SID zapytania, ale po wykonaniu (AA|40), czyli po dodaniu do kodu SID zapytania liczby 40 kodowanej szesnastkowo. Drugi bajt jest powtórzeniem identyfikatora parametru żądania. Następnie w odpowiedzi może się znaleźć do sześciu bajtów parametrów odpowiedzi. Ogólna struktura kodów odpowiedzi ma zatem postać:

- AA|40 BB CC CC CC CC CC.

Ilość odebranych danych, a także ich interpretacja jest różna w zależności od identyfikatora parametru. Strukturę oraz interpretację odpowiedzi można przeanalizować na przykładzie. Wysyłając do złącza diagnostycznego żądanie 01 00 w odpowiedzi zwrócona zostanie informacja o udostępnionych identyfikatora parametru trybu 01 z zakresu 01-20:

- 01 00
- 41 00 BE 1F B8 10

Odpowiedź - po usunięciu z niej nagłówka - należy zapisać w postaci binarnej, w której wartość 1 oznacza że dany kod jest udostępniony. Sposób dekodowania odpowiedzi przedstawiony zostały w tabeli 2.3

Tabela 2.3: Interpretacja odpowiedzi na kod zapytania 01 00

| Bajt odpowiedzi (hex) | B | | | | E | | | | . | . |
|-----------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|---|---|
| Postać binarna | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | . | . |
| Kod PID | 01 | 02 | 03 | 04 | 05 | 06 | 07 | 08 | . | . |

Wartości identyfikatora parametru powtarzające się co wartość 20 w kodzie szesnastkowym (00, 20, 40) zarezerwowane są do odczytywania udostępnionych przez dany sterownik kodów PID i dekoduje się je zawsze tak jak przedstawiono w przykładzie.

Najczęściej jednak zadanie dotyczy konkretnego parametru pojazdu. Odpowiedź otrzymana na żądanie jest wtedy dekodowana na podstawie wzoru:

$$x_{fiz} = (x_{hex}) \times (2^n - 1)^{-1} \times (V_{max} - V_{min}) + V_{min}, \quad (2.2.1)$$

gdzie: x_{fiz} - obliczona wartość fizyczna, x_{hex} - odebrana wartość w postaci szesnastkowej, n - liczba bitów odpowiedzi, V_{max} - wartość maksymalna zakresu zmiennej, V_{min} - wartość minimalna zakresu zmiennej.

2.3 Struktura kodów błędów

Podstawową funkcjonalnością złącza diagnostycznego jest raportowanie błędów poszczególnych układów za pomocą diagnostycznych kodów błędów(ang. Diagnostic Trouble Codes - DTC). Są one zapisywane w sterowniku jako 16-bitowe liczby heksadecymalne, a następnie przetwarzane przez tester diagnostyczny to postaci 5-znakowego słowa alfanumerycznego. Aby uzyskać informację o zapisanych kodach należy wysłać zapytanie 03 do złącza diagnostycznego, ale najpierw zdefiniować ile kodów jest obecnych w pamięci. W tym celu należy wysłać komendę:

- 01 01.

Kod odpowiedzi powinien mieć postać zbliżoną do:

- 41 01 81 07 65 04.

Wartości 41 01 to nagłówek odpowiedzi. Właściwa odpowiedź zaczyna się od dwóch pary bajtów 81, w których zapisana jest informacja o ilości przechowywanych kodów błędów pojazdu. Wartość 81 to liczba zapisana w postaci szesnastkowej, której wartość w systemie dziesiętnym to 129. Nie jest to jednak wprost liczba kodów błędów. W kodzie tym zawarta jest również informacja o stanie diody kontrolnej silnika, który zapisany jest na najbardziej znaczącym bicie, co oznacza, że odczytaną wartość należy pomniejszyć o 128 lub 80 w systemie szesnastkowym. Wynika z tego że w zaprezentowanym przykładzie przechowywany jest tylko jeden kod błędu. Podany przykład ilustruje sytuację, w której pojazd udostępnia tylko jeden moduł, który raportuje kody błędów. Jeżeli takich modułów byłoby więcej w odpowiedzi na instrukcję 01 01 wysłana zostanie odpowiedź podobna do przedstawionej dla każdego modułu. W celu sprawdzenia z którego modułu wysłana została odpowiedź należy włączyć wysyłanie nagłówka odpowiedzi.

Po ustaleniu liczby przechowywanych błędów można przejść do odczytywania ich kodów poprzez wysłanie instrukcji 03. Odpowiedź powinna mieć postać zbliżoną do:

- 43 01 33 00 00 00 00.

Wartość 43 to nagłówek odpowiedzi na kod 03. Kolejnych 6 bajtów powinno być odczytywanych parami. Każda para reprezentuje jeden kod błędu. W powyższym przypadku przechowywany jest tylko jeden kod 0133, natomiast zgodnie z standardem SAE odpowiedź została uzupełniona bajtami 00, które nie są interpretowane jako kody diagnostyczne. Pierwsza cyfra w odczytanym kodzie zawsze przechowuje zakodowaną informację o źródle błędu. Sposób dekodowania źródła wystąpienia błędu przedstawiony został w tabeli 2.4.

Tabela 2.4: Kodowanie źródła błędu [4].

| Pierwsza cyfra odpowiedzi | Zakodowany identyfikator | Opis |
|---------------------------|--------------------------|--|
| 0 | P0 | Kody układu napędowego zdefiniowane w normie SAE |
| 1 | P1 | Kody zdefiniowane przez producenta |
| 2 | P2 | Kody zdefiniowane w normie SAE |
| 3 | P3 | Kody zdefiniowane przez producenta |
| 4 | C0 | Kody podwozia zdefiniowane w normie SAE |
| 5 | C1 | Kody zdefiniowane przez producenta |
| 6 | C2 | Kody zdefiniowane przez producenta |
| 7 | C3 | Kody zdefiniowane w normie SAE |
| 8 | B0 | Kody nadwozia zdefiniowane w normie SAE |
| 9 | B1 | Kody zdefiniowane przez producenta |
| A | B2 | Kody zdefiniowane przez producenta |
| B | B3 | Kody zdefiniowane w normie SAE |
| C | U0 | Kody sieci zdefiniowane w normie SAE |
| D | U1 | Kody zdefiniowane przez producenta |
| E | U2 | Kody zdefiniowane przez producenta |
| F | U3 | Kody zdefiniowane w normie SAE |

Kod błędu z przykładowej odpowiedzi to 0133. Pierwszą cyfrę należy zastąpić wartością z tabeli, a pozostałe trzy cyfry pozostawić bez zmiany. W przedstawionym przykładzie daje to wartość P0133 co oznacza wystąpienie błędu wolnej odpowiedzi obwodu czujnika tlenu. Analogicznie po otrzymaniu odpowiedzi w postaci D016 odczytanym kodem jest U1016. Znaczenie wszystkich kodów błędów można odnaleźć w dokumentacji normie [10] lub w literaturze [4].

2.4 Interfejs komunikacyjny ELM 327

Do komunikacji ze złączem diagnostycznym można wykorzystać popularny interfejs ELM327 firmy ELM Electronics. Dostępny jest w dwóch wariantach: RS232 lub bluetooth. Jądem urządzenia jest mikroprocesor PIC18F2480 firmy Microchip Technology. W niniejszej pracy wykorzystany zostało urządzenie udostępniające komunikację bluetooth pokazane na Rys. 2.3.



Rys. 2.3: ELM 327 w wersji bluetooth.

Interfejs ELM327 umożliwia współpracę ze wszystkimi udostępnionymi w złączu diagnostycznym protokołami. Komunikacja modułu z komputerem odbywa się poprzez wirtualny port szeregowy. W celu umożliwienia poprawnej komunikacji należy skonfigurować port zgodnie z następującymi parametrami:

- prędkość transmisji : 15200 bit/s,
- liczba bitów danych : 8,
- parzystość : żaden,
- liczba bitów stopu : 1.

Z modułem można się komunikować za pomocą komend AT zdefiniowanych w dokumentacji producenta [11]. Żeby żądanie zostało wysłane do interfejsu każdą instrukcję należy zakończyć znakiem powrotu karetki. Przykładowa komenda z odpowiedzią do wyłączenia echa instrukcji w odpowiedzi wraz ma następującą postać:

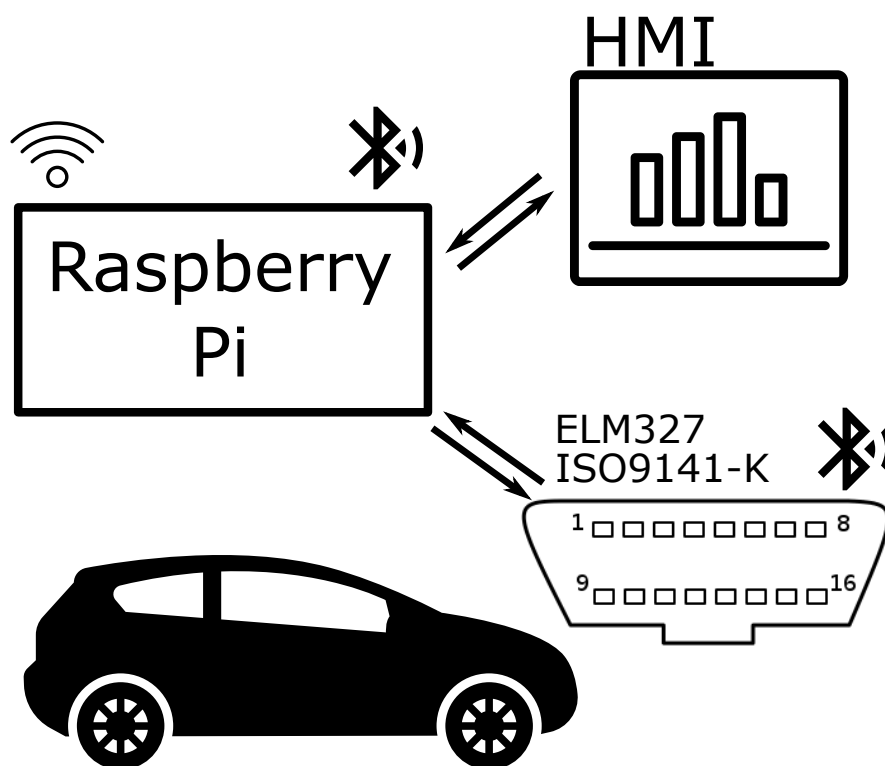
- ATE0
- ATE0OK

3 Struktura projektu

Zrealizowany projekt układu do komunikacji ze złączem diagnostycznym składa się z trzech głównych modułów:

- Moduł komunikacji ze złączem diagnostycznym
- Oprogramowanie umożliwiające komunikację z komputera z wymienionym wyżej modułem oraz zapisywanie danych pomiarowych
- Oprogramowanie wizualizujące odczytane parametry

Struktura zbudowanego układu przedstawiona jest na Rys. 3.1.



Rys. 3.1: Schemat układu. Opis w tekście.

W pierwszej fazie projektu planowano wykonać autorski moduł do komunikacji ze złączem diagnostycznym. W tym celu zaprojektowany został układ oparty o mikroprocesor STM32F103CBT6 opisany w rozdziale 4. Niestety ze względu na zbyt wysoką cenę wykonania jednej tylko jednej sztuki prace zakończono na projekcie schematu elektrycznego oraz obwodu drukowanego. Jako zamiennik autorskiego układu w pracy wykorzystano popularne urządzenie ELM327 v2.1 udostępniające komunikację bezprzewodową bluetooth.

Jako moduł główny w projekcie zdecydowano się wykorzystać komputer Raspberry Pi 3 ze względu na jego dobry stosunek jakości do ceny. Przy wyborze tego układu ważna również była możliwość podłączenia zewnętrznego ekranu, a także możliwość komunikacji bluetooth. Oprogramowanie obsługujące funkcjonalność napisane zostało w języku Java SE 8 z wykorzystaniem dodatkowej biblioteki pi4j umożliwiającej dostęp do funkcji wbudowanych komputera Raspberry Pi, takich jak komunikacja bluetooth, czy zarządzanie portami GPIO. Dodatkowo oprogramowanie wykorzystuje bibliotekę jbidibc-rxtx-2.2 umożliwiającą wykorzystanie portów szeregowych komputera, które były niezbędne do komunikacji z urządzeniem ELM327. Dokładny opis funkcjonalności stworzonego oprogramowania znajduje się w rozdziale 5.1.

Ostatni moduł - interfejs graficzny użytkownika - stworzony został w języku Java SE 8 z wykorzystaniem nowego frameworku do tworzenia zaawansowanych interfejsów graficznych JavaFX 8. Interfejs użytkownika dostosowany został do wykorzystywania na urządzeniach wyposażonych w ekran dotykowy o rozdzielczości 1024x600 pikseli. Do umożliwienia zapisywania danych w celu sporządzania dalszych statystyk stworzona została relacyjna baza danych wykorzystująca darmowy serwer MySQL Community Server w wersji 5.7 firmy Oracle. Dokładny opis funkcjonalności stworzonego oprogramowania wraz z przykładowymi widokami panelu użytkownika znajduje się w rozdziale 5.2.

4 Projekt układu do komunikacji ze złączem diagnostycznym

4.1 Zastosowane elementy

W projekcie układu do komunikacji ze złączem diagnostycznym wykorzystane zostały układy scalone wymienione poniżej (w nawiasie znajduje się symbol odpowiadający danemu elementowi na Rys. 4.1).

- Mikroprocesor F103CBT6 firmy STM32(U1). W tabeli 4.1 przedstawione zostały jego najważniejsze w kontekście omawianego układu dane katalogowe.

Tabela 4.1: Najważniejsze parametry STM32F103CBT6 [12].

| Napięcie zasilania | Częstotliwość Taktowania | Pamięć Flash | Pamięć SRAM |
|--------------------|-----------------------------------|--------------|-------------|
| 3.3V | 72MHz | 128kB | 20kB |
| Liczba timerów | Interfejsy | Obudowa | Montaż |
| 4, 16bit | CAN, I2C x2, LIN SPI x2, USART x2 | LQFP48 | SMD |

- Moduł komunikacji bluetooth RN4020-V/RM firmy Microchip(U2). W tabeli 4.2 przedstawione zostały jego najważniejsze dane katalogowe.

Tabela 4.2: Najważniejsze parametry RN4020-V/RM [13].

| Napięcie zasilania | Standard | Komunikacja | Protokół |
|----------------------------|---------------------|------------------|-------------------|
| 3.0-3.6V | 4.1 | UART | ASCII AT Commands |
| Programowalne GPIO | Częstotliwość pracy | Wbudowana antena | Montaż |
| 7 cyfrowych 3 analogowe | 2.402-2.480GHz | Tak | SMD |

- Interfejs protokołu ISO9141-2, L9637D firmy STMicroelectronics(U3). Dane katalogowe tego układu znaleźć można w odnośniku [14].
- Regulator napięcia 5V MC7805BDTRK(U4). Dane katalogowe tego układu znaleźć można w odnośniku [15].
- Regulator napięcia 3V MCP1703T-3302E/CB(U5). Dane katalogowe tego układu znaleźć można w odnośniku [16].

W tabeli 4.3 znajduje się pełny wykaz wykorzystanych elementów.

Tabela 4.3: Wykaz wykorzystanych elementów wraz z opisem obudowy, rodzaju montażu oraz warstwy na projekcie obwodu drukowanego.

| Oznaczenie | Nazwa/wartość | Obudowa | Montaż | Ilość | Warstwa |
|-------------|-----------------------|-------------|--------|-------|---------|
| U1 | STM32F103CBT6 | LQFP48 | SMD | 1 | Górna |
| U2 | RN4020-V/RM | RN4020-ALT | SMD | 1 | Dolna |
| U3 | L9637D | SO8 | SMD | 1 | Górna |
| U4 | MC78M05 BDTRK | TO-252-3 | SMD | 1 | Górna |
| U5 | MCP1703T-3302 E/CB | SOT-23-3 | SMD | 1 | Górna |
| R1, R2, R3 | 330 Ω | 0402 | SMD | 3 | Dolna |
| R4, R5 | 330 Ω | 0402 | SMD | 2 | Górna |
| R7 | 510 Ω | 0402 | SMD | 1 | Górna |
| R8 | 12k Ω | 0402 | SMD | 1 | Górna |
| R9 | 22k Ω | 0402 | SMD | 1 | Górna |
| R10 | 1M Ω | 0402 | SMD | 1 | Dolna |
| R11 | 10k Ω | 0402 | SMD | 1 | Dolna |
| C1, C2, C12 | 1 μ F 16V | 0402 | SMD | 3 | Górna |
| C3 | 1 μ F 25V | 0603 | SMD | 1 | Górna |
| C5 | 100nF 16V | 0402 | SMD | 1 | Dolna |
| C6 | 100nF 16V | 0402 | SMD | 1 | Górna |
| C7, C8 | 22pF 50V | 0402 | SMD | 2 | Dolna |
| C9, C10 | 10pF 50V | 0402 | SMD | 2 | Dolna |
| C11 | 4.7 μ F 10V | 0402 | SMD | 1 | Dolna |
| D1, D2, D3 | Red diode | 0402 | SMD | 3 | Dolna |
| D4, D5 | Red diode | 0402 | SMD | 2 | Górna |
| D8 | 1N4007 | DO-41 | THT | 1 | Górna |
| Q1 | 32.768kHz | 3.2x1.5x0.9 | SMD | 1 | Dolna |
| Q2 | 8MHz | HC49U | THT | 1 | Dolna |
| P1 | Header | HDR1X4 | THT | 1 | Górna |
| P3 | Header | HDR1X5 | SMD | 1 | Górna |
| P4 | Header | HDR1X3 | THT | 1 | Górna |
| S1 | Button PS-03B | SPST-NO | THT | 1 | Górna |
| CB1 | Button PS11ABK | SPST-NO | THT | 1 | Górna |

4.2 Schemat elektryczny

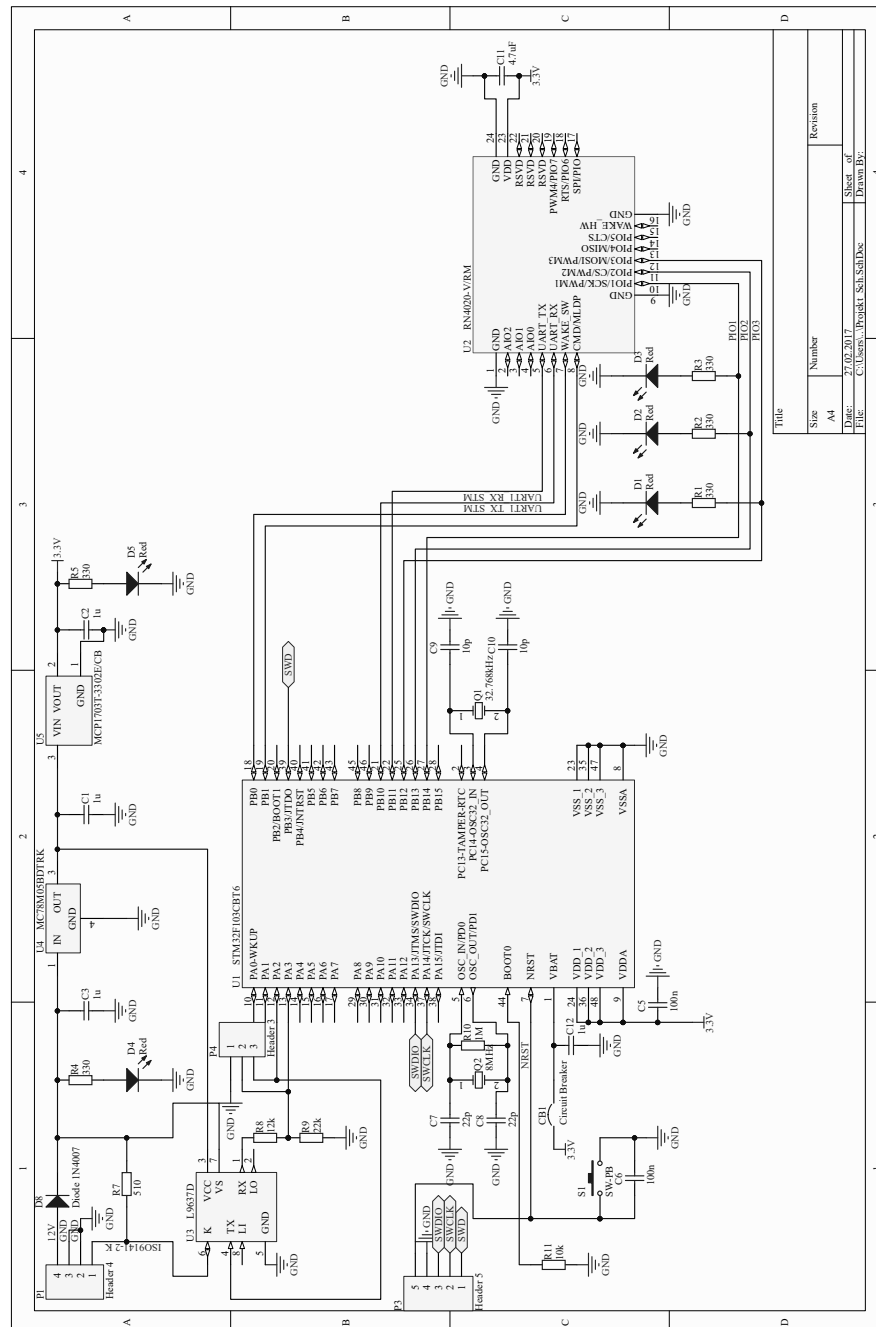
Celem zaprojektowanego układu było umożliwienie komunikacji z samochodowym komputerem pokładowym poprzez złącze diagnostyczne. Głównym elementem układu jest mikroprocesor U1, którego zadaniem jest odbieranie danych ze złącza diagnostycznego oraz przesyłanie odebranych danych za pomocą modułu bluetooth do układu wizualizacji danych. Mikroprocesor zasilany jest napięciem 3.3V. Układ został zaprojektowany do obsługi tylko jednego protokołu komunikacyjnego udostępnianego przez złącze diagnostyczne - ISO 9141-2. Wynika to z potrzeby minimalizacji całego układu, a także minimalizacji ceny jego wykonania. Sygnał protokołu komunikacyjnego doprowadzony jest do złącza P1 wraz z napięciem 12V - którego źródłem jest akumulator - oraz wyprowadzeniami masy układu. Sygnał zasilania złącza P1 doprowadzony jest to dwóch regulatorów napięcia U4 oraz U5, dzięki którym w układzie dostępne są napięcia zasilające odpowiednio 5V oraz 3.3V. W obwodzie wejściowym oraz wyjściowym umieszczone zostały kondensatory C1, C2 i C3 zgodnie z zaleceniami producenta [15][16]. W obwodzie zasilania znajduje się dioda prostownicza D8 oraz dodatkowo dwie czerwone diody LED D4 i D5 wraz z odpowiadającymi im rezystorami R4 i R5, których zadaniem jest sygnalizowanie obecności napięcia.

Sygnał linii k protokołu ISO 9141-2 wychodzący ze złącza P1 doprowadzony jest do układu interfejsu magistrali ISO 9141. Układ ten zasilany jest napięciem 5V, a jego zadaniem jest przetwarzanie sygnału wyprowadzonego ze złącza diagnostycznego. Zastosowanie takiego rozwiązania umożliwia wygodne programowanie komunikacji ze złączem diagnostycznym przy użyciu interfejsu UART, które jest bezpośrednio dostępne w zastosowanym mikroprocesorze. Ze względu na różnicę napięć pracy układu L9637D oraz mikroprocesora do odbierania danych z wyprowadzenia Rx interfejsu ISO należy dodatkowo obniżyć napięcie sygnału. Do tego celu wykorzystano rezystancyjny dzielnik napięcia R8 i R9. Wysyłanie danych z mikroprocesora może odbywać się bezpośrednio, ponieważ napięcie 3.3V jest wystarczające do zmiany stanu na wejściu Tx układu U3. W obwodzie komunikacji pomiędzy modułami umieszczono dodatkowo złącze umożliwiające bezpośrednie odczytywanie danych na liniach Rx oraz Tx, które może być wykorzystywane w celach diagnostycznych lub jako wyprowadzenie do dodatkowego mikroprocesora. Dokładny opis układu można znaleźć w nocie katalogowej producenta [14].

Układ U2 znajdujący się na schemacie to moduł komunikacyjny bluetooth. Jego zadaniem jest odbieranie wstępnie opracowanych wyników ze złącza diagnostycznego do układu wizualizacji danych. Moduł charakteryzuje się małym poborem prądu w stanie pracy(12mA), bardzo małym w stanie spoczynku(<0.5A), a także dużą szybkością przesyłania danych(do 1Mbps). Dokładną specyfikację urządzenia można znaleźć w nocie katalogowej producenta [13]. Układ zasilany jest napięciem 3.3V oraz komunikuje się z mikroprocesorem wykorzystując magistralę UART. Dodatkowo do modułu U2 doprowadzony jest sygnał wybudzający ze stanu czuwania(7:WAKE_ SW) oraz sygnał wejścia resetującego układ(8:CMD/MLDP). Wyprowadzenia PIO1, PIO2, PIO3 wykorzystane zostały do sygnalizowania stanu komunikacji układu. Dodatkowo moduł bluetooth posiada wyprowadzenia magistrali SPI, które w zaprojektowanym układzie nie zostały wykorzystane.

W układzie znajdują się również elementy obsługi mikroprocesora. Złącze P3 umożliwia programowanie mikroprocesora z wykorzystaniem zewnętrznego programatora dostępnego w zestawach STM32 NUCLEO lub DISCOVERY lub programatora ST-LINK/V2. Dodatkowo w układzie znajdują się dwa rezonatory kwarcowe (Q1, Q2) wraz kondensatorami (C7, C8, C9, C10) zgodnie z zaleceniami producenta, a także przycisk umożliwiający resetowanie układu (S1).

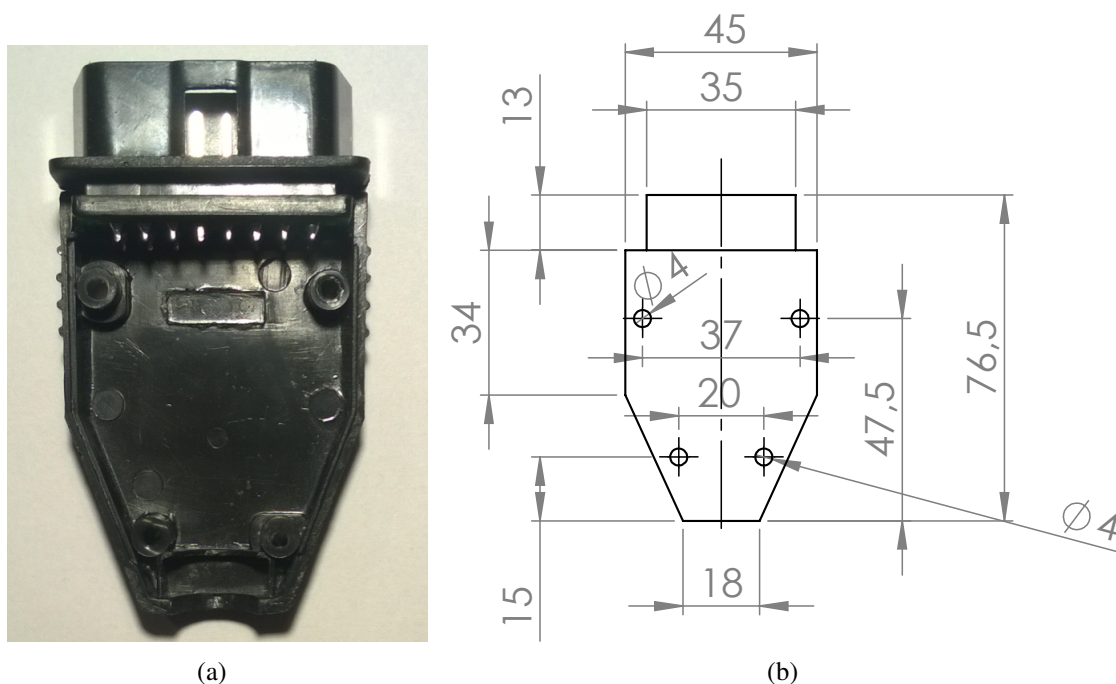
Rys. 4.1 przedstawia schemat zaprojektowanego układu. Schemat w większym rozmiarze dodany został również do załączników na końcu dokumentu.



Rys. 4.1: Schemat obwodu układu do komunikacji ze złączem diagnostycznym. Opis w tekście.

4.3 Projekt obwodu drukowanego

Na podstawie zaprojektowanego schematu elektrycznego zaprojektowany został obwód drukowany. Przy projektowaniu istotnym aspektem był rozmiar oraz kształt wykonanej płytki, aby układ mógł zostać umieszczony w obudowie, której widok oraz przekrój poprzeczny wraz z wymiarami przedstawiony został na Rys. 4.2.



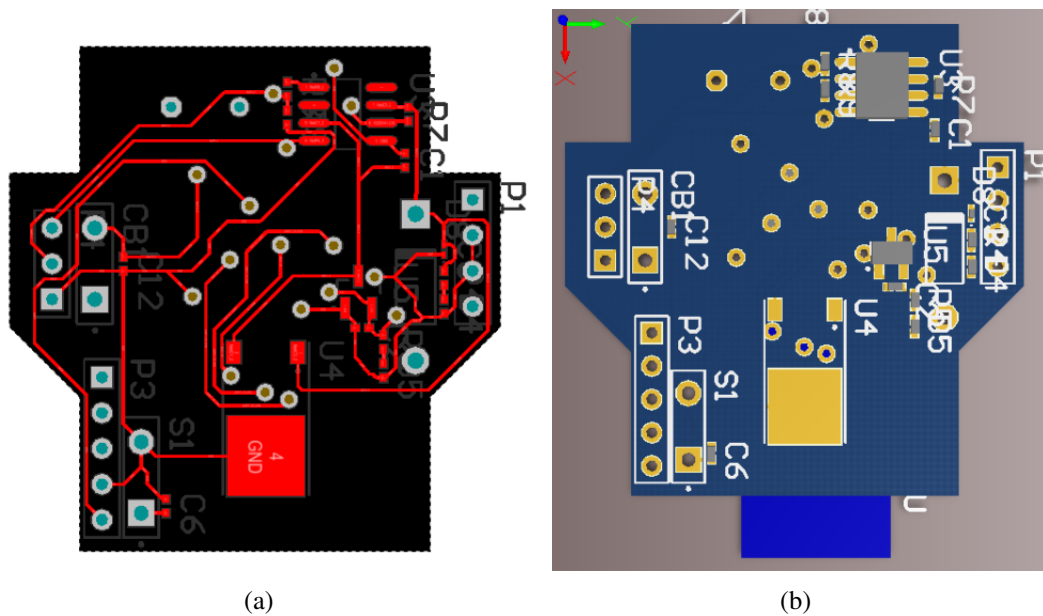
Rys. 4.2: Widok (a) oraz przekrój poprzeczny z wymiarami (b) obudowy układu do komunikacji ze złączem diagnostycznym.

Projekt obwodu drukowanego został wykonany w technologii dwustronnej. W tabeli 4.4 znajduje się opis poszczególnych warstw zaprojektowanej płytki.

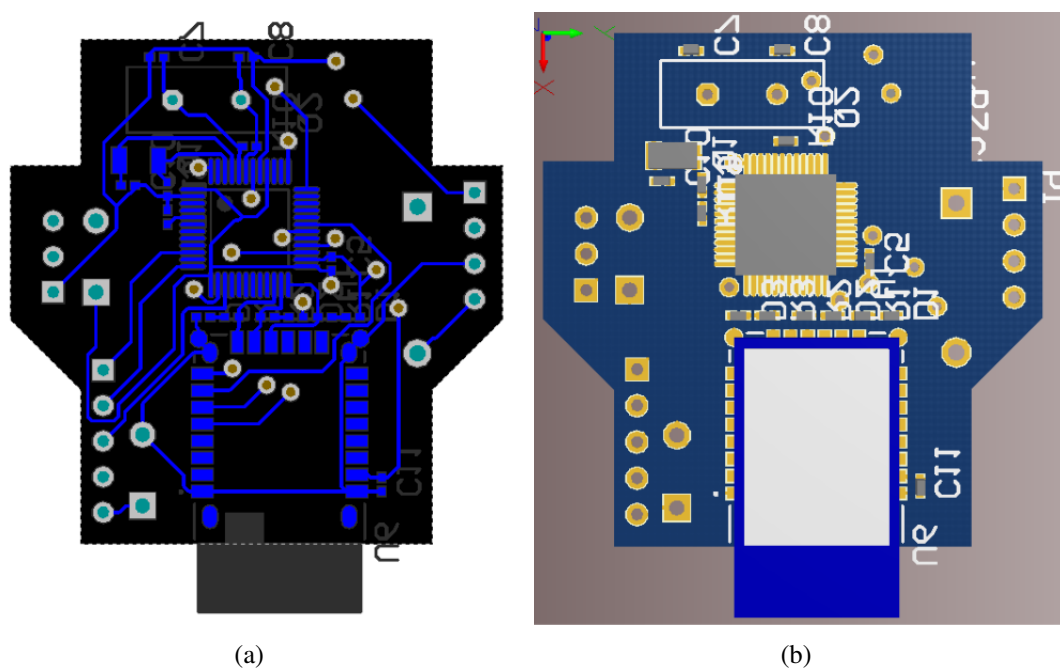
Tabela 4.4: Opis wykorzystanych warstw.

| Nazwa/Typ | Materiał | Grubość [mm] | Stała dielektryczna |
|-------------------------|-----------------|--------------|---------------------|
| Pokrycie górne | | | |
| Górna soldermaska | Poliamid | 0.01016 | 3.5 |
| Górna warstwa sygnałowa | Miedź | 0.03556 | |
| Warstwa dielektryczna | Dielektryk FR-4 | 0.32004 | 4.8 |
| Dolna warstwa Sygnałowa | Miedź | 0.03556 | |
| Dolna soldermaska | Poliamid | 0.01016 | 3.5 |
| Pokrycie dolne | | | |

W tabeli 4.3 znajduje się wykaz zastosowanych elementów wraz z warstwą, na której zostały umieszczone. Na Rys. 4.3 4.4 przedstawione zostały schematy obwodów obu warstw, a także widoki modelu.



Rys. 4.3: Schemat obwodu (a) oraz widok modelu (b) górnej warstwy płytki.



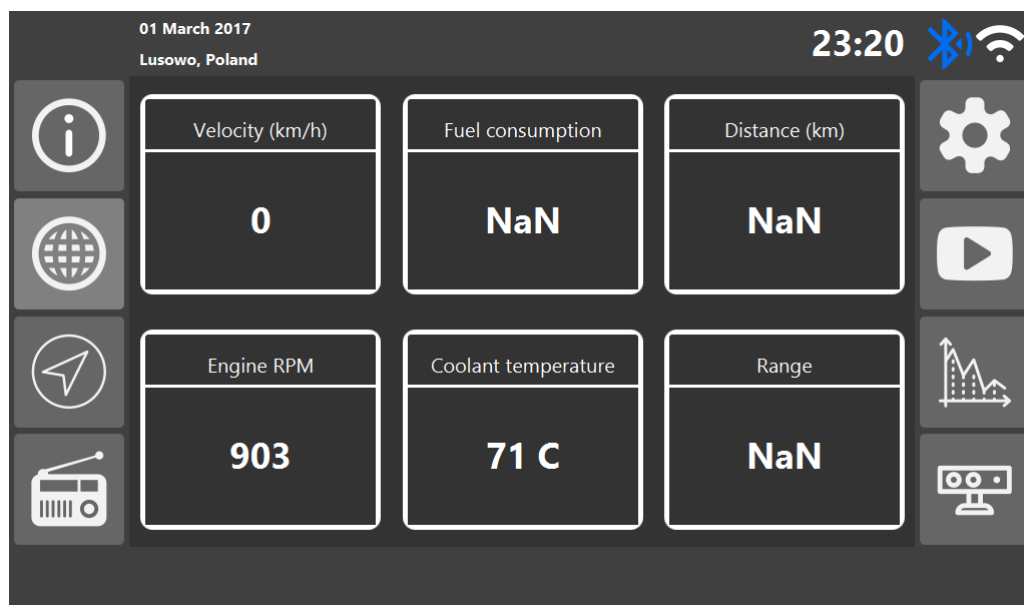
Rys. 4.4: Schemat obwodu (a) oraz widok modelu (b) dolnej warstwy płytki.

5 Oprogramowanie

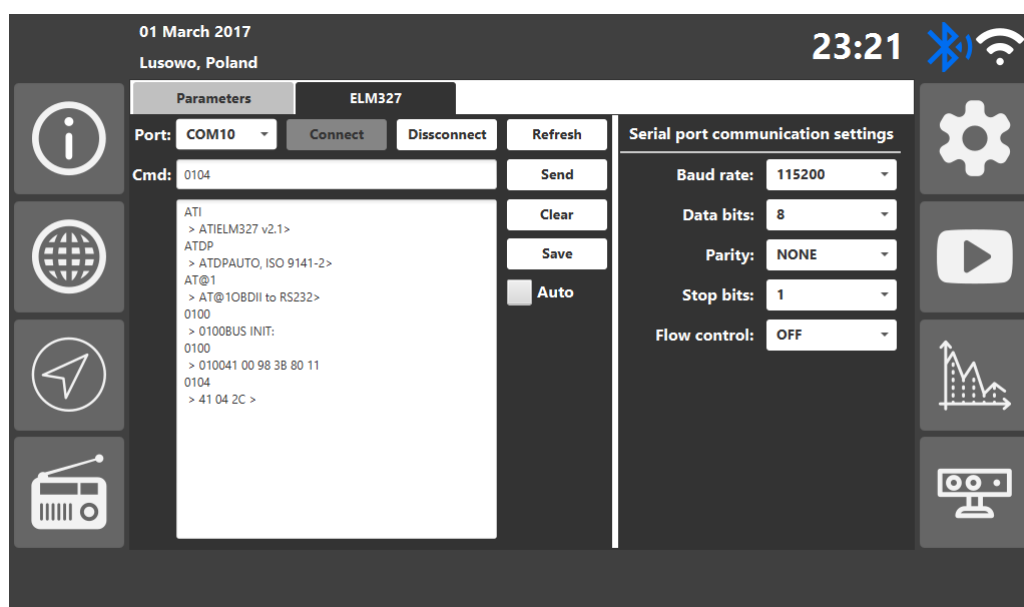
W ramach pracy stworzono oprogramowanie umożliwiające komunikację ze złączem diagnostycznym poprzez urządzenie ELM327, zapisywanie danych pomiarowych oraz wizualizację odczytywanych parametrów. Zgodnie z przyjętymi standardami dobrego wytwarzania oprogramowania, aplikacja podzielona została na dwa osobne moduły. Moduł pierwszy odpowiedzialny jest za zarządzanie logiką aplikacji, drugi natomiast za komunikację z użytkownikiem za pomocą graficznego interfejsu. W kolejnych dwóch podrozdziałach znajduje się dokładny opis zastosowanego rozwiązania.

5.1 Moduł komunikacji i przetwarzania danych

5.2 Moduł interfejsu użytkownika



Rys. 5.1: Panel główny interfejsu użytkownika.



Rys. 5.2: Panel główny interfejsu użytkownika.

01 March 2017
Lusowo, Poland
23:20

Parameters ELM327

| | | | |
|-------------------------|-------|---------------------|----------------|
| Allow length responses: | YES | Wait for response: | YES |
| Echo in response: | NO | Set protocole: | ISO9141 |
| Fast initiation: | NO | Device description: | OBDII to RS232 |
| Header in response: | YES | Device id: | CORDOBA_ODB |
| ISO9141 baud rate: | 10400 | Set device id: | Set device id |
| Line feed in response: | YES | | |
| Store last protocol: | NO | Apply | Cancel |
| Space in response: | YES | | Default |

Rys. 5.3: Panel główny interfejsu użytkownika.

6 Podsumowanie

Literatura

- [1] Schmidgall R., Zimmermann W., *Magistrale Danych w Pojazdach. Protokoły i Standardy*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności WKŁ, Warszawa, 2008.
- [2] Merkisz J., Mazurek St., *Pokładowe systemy diagnostyczne pojazdów samochodowych*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności WKŁ, Warszawa, 2002.
- [3] Sitek K., Syta S., *Pojazdy Samochodowe. Badania stanowiskowe i diagnostyka*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności WKŁ, Warszawa, 2011.
- [4] White C., Randall M., *Kody usterek*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności WKŁ, Warszawa, 2006.
- [5] Fryśkowski B., Grzejszczyk E., *Systemy transmisji danych*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności WKŁ, Warszawa, 10.
- [6] Upton E., Halfacree G., *Raspberry Pi. Przewodnik użytkownika. Wydanie III*, Wydawnictwo Helion, Gliwice, 2015.
- [7] <https://www.raspberrypi.org/documentation/>
- [8] Schildt H., *Java. Kompendium programisty. Wydanie IX*, Wydawnictwo Helion, Gliwice, 2015.
- [9] <https://law.resource.org/pub/us/cfr/ibr/005/sae.j1962.2002.pdf> (14.02.2017)
- [10] <https://law.resource.org/pub/us/cfr/ibr/005/sae.j1979.2002.pdf> (14.02.2017)
- [11] <https://www.elmelectronics.com/wp-content/uploads/2016/07/ELM327DS.pdf> (14.02.2017)
- [12] <http://www.st.com/content/ccc/resource/technical/document/datasheet/33/d4/6f/1d/df/0b/4c/6d/CD00161566.pdf/files/CD00161566.pdf/jcr:content/translations/en.CD00161566.pdf> (27.02.2017)
- [13] <http://ww1.microchip.com/downloads/en/DeviceDoc/50002279A.pdf> (27.02.2017)
- [14] <http://www.st.com/content/ccc/resource/technical/document/datasheet/4a/80/83/26/e0/78/4d/18/CD00000234.pdf/files/CD00000234.pdf/jcr:content/translations/en.CD00000234.pdf> (27.02.2017)
- [15] <http://pdf.datasheetcatalog.com/datasheet2/9/0p4t1g1lw0spoo5ukh2s1uxchzky.pdf> (27.02.2017)
- [16] <http://www.mouser.com/ds/2/268/22049a-51817.pdf> (27.02.2017)
- [17] <http://docs.oracle.com/javase/8/javafx/api/toc.htm> (14.02.2017)
- [18] <https://docs.oracle.com/javase/8/docs/api/index.html> (14.02.2017)
- [19] <http://docs.jboss.org/hibernate/orm/5.2/javadocs/> (14.02.2017)

[20] <http://docs.jboss.org/hibernate/jpa/2.1/api/> (14.02.2017)

[21] <http://pi4j.com/apidocs/> (14.02.2017)

[22] <https://maven.apache.org/guides/> (14.02.2017)

Spis rysunków

| | | |
|-----|---|----|
| 2.1 | Porównanie złącza diagnostycznego w wersji A oraz B. | 7 |
| 2.2 | Opis wyprowadzeń złącza diagnostycznego. Wykorzystywane wyprowadzenia zostały zaznaczone kolorem niebieskim oraz odpowiednim numerem. Opis wyprowadzeń znajduje się w Tab 2.1 | 7 |
| 2.3 | ELM 327 w wersji bluetooth. | 15 |
| 3.1 | Schemat układu. Opis w tekście. | 16 |
| 4.1 | Schemat obwodu układu do komunikacji ze złączem diagnostycznym. Opis w tekście. | 21 |
| 4.2 | Widok (a) oraz przekrój poprzeczny z wymiarami (b) obudowy układu do komunikacji ze złączem diagnostycznym. | 22 |
| 4.3 | Schemat obwodu (a) oraz widok modelu (b) górnej warstwy płytki. | 23 |
| 4.4 | Schemat obwodu (a) oraz widok modelu (b) dolnej warstwy płytki. | 23 |
| 5.1 | Panel główny interfejsu użytkownika. | 25 |
| 5.2 | Panel główny interfejsu użytkownika. | 31 |
| 5.3 | Panel główny interfejsu użytkownika. | 32 |

Spis tabel

| | | |
|-----|---|----|
| 2.1 | Opis wyprowadzeń złącza diagnostycznego OBD-II. | 8 |
| 2.2 | Tryby pracy złącza diagnostycznego[1]. | 10 |
| 2.3 | Interpretacja odpowiedzi na kod zapytania 01 00 | 11 |
| 2.4 | Kodowanie źródła błędu [4]. | 14 |
| 4.1 | Najważniejsze parametry STM32F103CBT6 [12]. | 18 |
| 4.2 | Najważniejsze parametry RN4020-V/RM [13]. | 18 |
| 4.3 | Wykaz wykorzystanych elementów wraz z opisem obudowy, rodzaju montażu oraz warstwy na projekcie obwodu drukowanego. | 19 |
| 4.4 | Opis wykorzystanych warstw. | 22 |