

**Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ИТМО
ITMO University**

**ЗАДАНИЕ НА ВЫПУСКНУЮ КВАЛИФИКАЦИОННУЮ РАБОТУ /
OBJECTIVES FOR A GRADUATION THESIS**

Обучающийся / Student Иванов Владислав Андреевич

Группа/Group R3435

Факультет/институт/кластер/ Faculty/Institute/Cluster факультет систем управления и робототехники

Квалификация/ Degree level Бакалавр

Направление подготовки/ Subject area 15.03.06 Мехатроника и робототехника

Направленность (профиль) образовательной программы/Major Интеллектуальная робототехника 2017

Специализация/ Specialization

Тема ВКР/ Thesis topic Разработка макета электропривода с бесконтактным моментным электродвигателем

Руководитель ВКР/ Thesis supervisor Бойков Владимир Иванович, доцент, кандидат технических наук, Университет ИТМО, факультет систем управления и робототехники, доцент (квалификационная категория "ординарный доцент")

Срок сдачи студентом законченной работы до / Deadline for submission of complete thesis 17.05.2021

Техническое задание и исходные данные к работе/ Requirements and premise for the thesis

Разработать стенд для исследования динамических характеристик электропривода на базе бесколлекторного двигателя постоянного тока. Стенд должен быть информационно связан с компьютером и работать под управлением программы MatLab Simulink в режиме реального времени. Стенд должен отвечать следующим требованиям: Исследуемый двигатель – ДБМ63; Нагрузочный двигатель – коллекторный постоянного тока; Напряжение питания стенда – 220 В 50 Гц, использовать покупной преобразователь питания; Стенд должен содержать датчики: тока и напряжения питания исследуемого двигателя, датчик момента нагрузки и датчик угла поворота вала двигателя; Тип встроенного микроконтроллера стенда – демомодуль на базе STM32F407;

Содержание выпускной квалификационной работы (перечень подлежащих разработке вопросов)/ Content of the thesis (list of key issues)

Введение

- 1 Обзор существующих решений систем управления бесколлекторными двигателями
- 2 Разработка функциональной схемы стенда
- 3 Разработка конструкции стенда. Определение конструктивных характеристик
- 4 Разработка структурной схемы системы управления. Определение параметров
- 5 Синтез системы управления двигателем

6 Результаты моделирования
Заключение
Список использованных источников

Перечень графического материала (с указанием обязательного материала) / List of graphic materials (with a list of required material)

Схема электрическая функциональная
Схема электрическая структурная
Схема электрическая принципиальная
Сборочный чертеж
Презентация

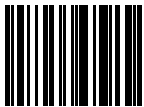
Исходные материалы и пособия / Source materials and publications

1. Акелян А.К., Афанасьев А.А. Вентильные электрические машины в системах регулируемых электроприводов. Том 1. Учебное пособие для вузов. – М.: Высшая школа. 2006.
2. Калачев Ю.Н. Векторное регулирование (заметки практика) . Методическое пособие. – М.: ЭФО. 2013.

Дата выдачи задания/ Objectives issued on 28.12.2020

СОГЛАСОВАНО / AGREED:


Руководитель ВКР/
Thesis supervisor

Документ подписан	
Бойков Владимир Иванович	
28.12.2020	

(эл. подпись)

Бойков
Владимир
Иванович

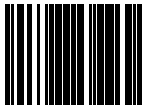
Задание принял к
исполнению/ Objectives
assumed by

Документ подписан	
Иванов Владислав Андреевич	
28.12.2020	

(эл. подпись)

Иванов
Владислав
Андреевич

Руководитель ОП/ Head
of educational program

Документ подписан	
Бобцов Алексей Алексеевич	
29.04.2021	

(эл. подпись)

Бобцов Алексей
Алексеевич

СОДЕРЖАНИЕ

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ И УСЛОВНЫХ ОБОЗНАЧЕНИЙ		6
ВВЕДЕНИЕ		7
1 ОБЗОР СУЩЕСТВУЮЩИХ УЧЕБНЫХ СТЕНДОВ НА БАЗЕ БЕСКОЛЛЕКТОРНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ		9
1.1 Типовой комплект учебного оборудования «Вентильный двигатель»		9
1.2 Стенд SkyRC Extreme BMS-01 для проверки бесколлекторных двигателей		10
1.3 Типовой комплект учебного оборудования «Микропроцессорная система управления вентильным двигателем», исполнение моноблочное с ноутбуком»		11
2 РАЗРАБОТКА ФУНКЦИОНАЛЬНОЙ СХЕМЫ СТЕНДА . . .		12
3 РАЗРАБОТКА КОНСТРУКЦИИ СТЕНДА		14
3.1 Бесконтактный моментный двигатель		14
3.2 Нагрузочный двигатель постоянного тока		18
3.3 Измерительные устройства		20
3.4 Микроконтроллер		23
3.5 Модуль управления		24
3.6 Блок питания		25
3.7 Описание конструкции		25
4 РАЗРАБОТКА СТРУКТУРНОЙ СХЕМЫ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПАРАМЕТРОВ		26
4.1 Синхронная машина		26
4.2 Коммутатор		28
4.3 ШИМ		29
4.4 Двигатель		30
5 СИНТЕЗ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ДВИГАТЕЛЕМ		32
5.1 Линейная непрерывная модель		32

Подп. и дата								
Инв. № дубл.								
Взам. инв. №								
Подп. и дата								
Инв. № подл.	Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата	<div> <div>ФСУиР.205.R3435.001 ПЗ</div> <div>Разработка макета электропривода с бесконтактным моментным электродвигателем</div> <div> <div>Лит.</div> <div>Лист</div> <div>Листов</div> </div> </div>		
	Разраб.	Иванов В. А.						
	Пров.	Бойков В. И.						
	Н. контр.							
	Утв.							
						<div> <div>4</div> <div>40</div> </div> <div> <div>Университет ИТМО</div> <div>ФСУиР гр. R3435</div> </div>		

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ И УСЛОВНЫХ ОБОЗНАЧЕНИЙ

АЦП - Аналого-цифровой преобразователь

БМП - Бесконтактный моментный привод

ВСВ - Вход-состояние-выход

ГЛОНАСС - Глобальная навигационная спутниковая система

ДБМ - Двигатель бесконтактный моментный

ДПТ - Двигатель постоянного тока

МДС - Магнитодвижущая сила

ПИ(-регулятор) - Пропорционально-интегральный(-регулятор)

ПК - Персональный компьютер

ПП - Переходной процесс

ПФ - Передаточная функция

ШИМ - Широтно-импульсная модуляция

SPI - Serial Peripheral Interface

USB - Universal Serial Bus

[illegible]

ВВЕДЕНИЕ

В современном мире электропривод — это, без преувеличения, одна из важнейших частей систем автоматизации производственных процессов. Основной задачей конструкторов является проектирование и реализация электроприводов с как можно большими скоростными и точностными характеристиками.

В наши дни все большую популярность набирают появившиеся относительно недавно бесконтактные моментные электродвигатели. Главное отличие таких двигателей от обычных ДПТ — это отсутствие корпуса, вала, подшипников и, конечно, коллекторов. Такие двигатели предназначены для встраивания в объект управления без редуктора. Это важно, потому что редуктор — это дорогостоящий и шумный узел, но еще важнее то, что он отрицательно влияет на точность управляемого электропривода из-за наличия зазоров и упругих деформаций. Также немаловажно, что отсутствие коллекторных щеток исключает явление искрения этих самых щеток и значительно повышает надежность и срок эксплуатации электромашины, а также допускает применение таких двигателей, например, на взрыво-/огнеопасных производствах.

Двигатели такого типа предназначены для работы в локально замкнутой (с датчиками положения ротора) или разомкнутой по углу системам регулирования и находят широкое применение в:

- быстродействующих следящих системах высокой точности;
- системах автоматического управления, работающих в особо тяжелых условиях эксплуатации;
- исполнительных системах управления роботов и манипуляторов;
- сфере медицинского приборостроения, потому что к медицинской технике предъявляются повышенные требования к уровню шума, уровню пульсаций вращающего момента и другим подобным характеристикам;
- бытовых товарах, например, стиральные машины;
- военной промышленности.

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №	Инв. № дубл.	Подп. и дата	ФСУиР.205.R3435.001 ПЗ					Лист
										7
Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата						

На сайте [1] разработчиков и производителей двигателей серии ДБМ ОАО «МАШИНОАППАРАТ» представлены конкретные примеры применения, вот лишь некоторые из них:

- Оптико-локационная станция ОЛС-УЭ для самолетов-истребителей;
- Панорамический прицел командира, устанавливаемый на башню танка;
- Солнечные датчики 331К, использующиеся на спутниках системы ГЛОНАСС.

Такие сферы применения обусловлены тем, что моментные двигатели обеспечивают высокие вращающие моменты на небольшой скорости и одновременно высокую повторяемость, динамику и точность позиционирования.

Очевидно, что для управления приводами, построенными на бесконтактных моментных электродвигателях необходимы несколько иные системы управления и, как следствие, схемотехнические и программные решения. Разработанный макет нужен как раз таки для решения исследовательских и образовательных задач.

Ине. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №	Ине. № дубл.	Подп. и дата						
Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата	ФСУиР.205.R3435.001 ПЗ					Лист
										8

1 ОБЗОР СУЩЕСТВУЮЩИХ УЧЕБНЫХ СТЕНДОВ НА БАЗЕ БЕСКОЛЛЕКТОРНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

1.1 Типовой комплект учебного оборудования «Вентильный двигатель»



Рисунок 1.1 – Внешний вид комплекта

Стенд (рисунок 1.1) предназначен для разработки и исследований новых двигательных установок транспортных и подъемно-перегрузочных систем, основанных на использовании бесколлекторного двигателя постоянного тока с постоянными магнитами, систем управления такими установками, с использованием датчиков Холла и различными способами коммутации обмоток двигателя, а также особенностей их конструкции и электромеханических узлов и агрегатов, рабочих электромеханических процессов.

Комплект представляет из себя полный набор всего, что нужно: двигатель для исследования, нагрузочный двигатель, осциллограф. В комплектацию продажи может быть добавлен даже стол.

Одним из главных недостатков данного стенда является то, что двигатель спрятан от глаз пользователя. Задача обучения включает в себя не толь-

Ине. № подл.	Подп. и дата	Взм. инв. №	Ине. № дубл.	Подп. и дата

Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата	<div> <div> ФСУиР.205.Р3435.001 ПЗ </div> <div> Лист </div> </div>

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №	Инв. № дубл.	Подп. и дата

Этот прибор является высокоточным электронное устройством специально разработанное для проверки бесколлекторных электромоторов. Он может измерять такие значения как:

- а также, проверять функционирование датчика Холла (для датчиковых моторов). Стенд оснащён жидкокристаллическим дисплеем 2х16 знаков, который отображает в режиме реального времени измерения значений.

2 РАЗРАБОТКА ФУНКЦИОНАЛЬНОЙ СХЕМЫ СТЕНДА

При разработке функциональной схемы главной задачей было разъяснить и описать процессы, протекающие как между отдельными цепями стенда, так на стенде в целом.

Главным компонентом стенда является исследуемый двигатель - двигатель ДБМ. Двигатель нужно обеспечить питанием, поэтому на стенде предусмотрена установка покупного блока питания. Однако, сигналы на управление двигателем не могут работать с таким напряжением, а пины микроконтроллера просто не выдержат протекающего тока. Отсюда формулируется задача разработки специального драйвера, который с помощью силовых ключей позволял бы осуществлять управление двигателем.

В качестве объекта изучения предлагается осуществлять сбор и обработку различных метрик, таких как:

- положение ротора;
- токи на обмотках;
- напряжения на обмотках;
- момент на валу.

Это стало возможным благодаря установке определенных датчиков. Каждый из этих датчиков должен осуществлять отправку данных на какое-либо управляющее устройство. И в качестве такого устройства было решено использовать микроконтроллер. В таком случае микроконтроллер сможет либо сам реализовывать алгоритм управления, либо же просто собирать данные и в формате единого пакета отправлять их на компьютер.

Микроконтроллер должен быть достаточно мощным, так как известны случаи, когда вычислительных мощностей для управления такими двигателями просто не хватало [можно вставить источник]. Микроконтроллер должен поддерживать соединение с компьютером для отправки показаний или же приема команд управления. При этом на микроконтроллер также ложится еще одна немаловажная задача - управление драйвером для двигателя.

Описанной выше конфигурации хватает для изучения скоростных и точностных характеристик исследуемого двигателя. Тем не менее, для изучения силовых параметров был добавлен еще один двигатель для создания

Подп. и дата		Инв. № дубл.		Взм. инв. №		Подп. и дата		Инв. № подл.	
Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата	ФСУиР.205.R3435.001 ПЗ				Лист
									12

искусственной нагрузки на валу. Этот двигатель также управляется с помощью микроконтроллера через драйвер. Было решено не реализовывать возможность реверса этого двигателя, потому что этот функционал просто не нужен.

Данные о моменте на валу предлагается собирать с помощью тензодатчика. Более подробно данное решение будет описано в следующей главе.

Исходя из изложенных выше требований была разработана функциональная схема, представленная в документе ФСУиР.205.R3435.001 Э2.

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №	Инв. № дубл.	Подп. и дата	ФСУиР.205.R3435.001 ПЗ					Лист
										13
Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата						

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №	Инв. № дубл.	Подп. и дата

В качестве основного двигателя, на базе которого и построен БМП, был выбран двухфазный двигатель ДБМ 63 - 0,06 - 3 - 2. Его примерный внешний вид приведен на рисунке 3.1, а его характеристики представлены в таблице 3.1.

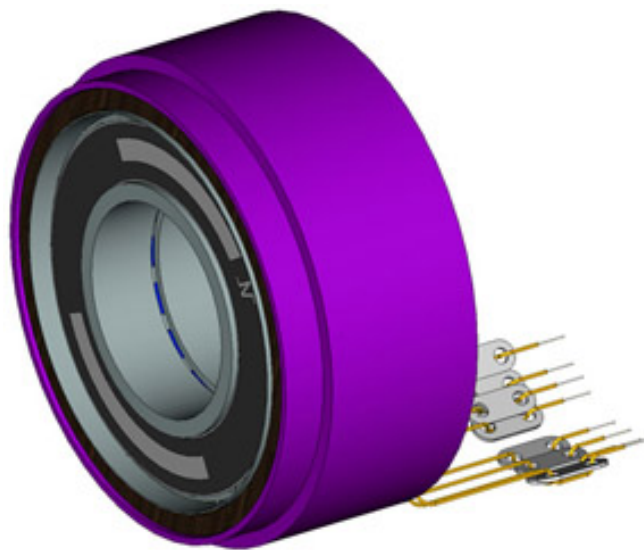


Рисунок 3.1 – Примерный внешний вид двигателя

Таблица 3.1 – Характеристики двигателя ДБМ 63 - 0,06 - 3 - 2

Наружный диаметр статора, мм	63
Внутренний диаметр ротора, мм	28
Осевая длина (не более), мм	28
Число пар полюсов, шт	8
Номинальное напряжение питания, В	27
Частота вращения при идеальном холостом ходе, об/мин	2700-3400
Материал магнитов	Самарий-Кобальт

Принцип работы двигателя заключается в создании вращающего момента путем взаимодействия электромагнитного поля статора и магнитного

поля ротора. Вращение поля статора осуществляется переключением обмоток по какому-либо закону управления. Простым переключением реализуется дискретный или импульсный закон управления, что заставит ротор вращаться неравномерно, а скачками. Иногда это неприемлемо, поэтому существует еще один закон управления - гармонический или аналоговый.

Его суть заключается не просто в переключении обмоток статора, а также регулировании амплитуды фазных напряжений, что позволяет получать более плавное движение результирующего вектора МДС, а следовательно и ротора.

У двигателя ДБМ 63 4 обмотки и по-умолчанию они не соединены друг с другом общим проводом. Различные схемы коммутации приведены на рисунке 3.2.

Внутри каждой из фаз обмотки двигателя можно соединить последовательно или параллельно, что позволяет повысить скорость вращения или момент на валу. Один из вариантов подключения - вовсе не использовать по одной обмотке из каждой фазы. Также, есть вариант автономного питания, то есть питания отдельно каждой обмотки. Однако, у всех этих схем подключения есть один существенный минус - необходима возможность смены полярности напряжения на обмотке. При работе с постоянным током это неудобно, к тому же лишний раз усложняет схемотехнику. Поэтому для модуля был выбран способ подключения, при котором обмотки соединяются в звезду с общим проводом. Таким образом, менять полярность на обмотках не нужно, а форму сигнала можно задавать с помощью ШИМ-модуляции. В стенде используется именно такой вариант подключения.

Посмотрев на циклограммы изменения фазных напряжений на рисунке 3.2, можно заметить, что самый простой запуск двигателя возможен путем подачи на любую обмотку первой фазы сигнала синуса и вместе с тем подачи на любую обмотку второй фазы сигнала косинуса. Так двигатель будет работать в режиме синхронного двигателя. Частоту обоих сигналов ради эксперимента можно принять за 50 герц - частота переменного напряжения в бытовой сети 220 вольт. Однако при такой частоте, ротор двигателя будет неприятно гудеть и стоять на месте. Это связано с выходом двигателя из синхронизма. Он физически не может моментально разогнаться до частоты вра-

Ине. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №	Ине. № дубл.	Подп. и дата

Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата	ФСУиР.205.R3435.001 ПЗ	Лист
						15

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №	Инв. № дубл.	Подп. и дата

щения равной частоте сигналов, поэтому нужно позаботиться о плавном разгоне. Огромный плюс синхронных машин заключается в том, что они не теряют обороты при любых значениях момента ниже максимального. Здесь же кроется и минус - при превышении значения максимального момента двигатель выходит из синхронизма и просто останавливается. Решением проблемы являются различные улучшения, например, механизмы автосинхронизации или аварийного перезапуска. В общем то, это и есть главный минус этого режима работы. Такой режим работы подходит для приводов, где нет работы с большими нагрузками, например, вентиляторы. Однако, без механизма кор-

ректного запуска все равно не обойтись. В рассмотренном режиме работы управление двигателем заключается в регулировании частоты фазных сигналов.

Конечно, существуют и другие режимы работы двигателя, которые достигаются различными способами управления. Например, снабдив описанную ранее синхронную машину специальным электромеханическим устройством - электронным коммутатором, можно получить так называемый вентильный привод. Под электронным коммутатором подразумевается специальное устройство, осуществляющее коммутацию обмоток двигателя, чаще представляющее из себя связку из датчика положения ротора или датчика скорости и какого-либо вычислительного узла. Обычно устанавливаются датчики Холла, это удобно, потому что вращающаяся часть двигателя - большой магнит, но также вполне возможно установить энкодер на ротор или даже реостат с полным поворотом. Такой способ управления принято называть датчиковым. Суть такого управления заключается в реализации обратной связи по датчику положения и/или датчику скорости, более просто это можно объяснить как переключение обмоток в зависимости от сигналов с датчиков, что очень напоминает работу обычных коллекторных ДПТ. Но все таки есть большое отличие - коммутация обмоток происходит не механическим путем, а электрическим. Логично, что для реализации такого метода управления необходим микроконтроллер, либо же просто специальная электрическая схема. И то, и то нужно для обработки сигналов с датчиков и подачи напряжения на обмотки двигателя. Существенный минус данного решения - как раз таки необходимость применения электронных модулей, что зачастую довольно дорого и не всегда обоснованно.

Еще один интересный метод управления - бездатчиковый. Информация о положении ротора вычисляется математически в режиме реального времени на основании той информации, которая имеется в системе управления. При вращении ротора двигателя в обмотках генерируется обратная ЭДС, которую можно измерить. Более того, по этому измерению можно сделать вывод о том, в каком положении ротор находится в данный момент, получается, что отдельный датчик положения ротора вовсе и не нужен. Данный метод управления набирает все большую популярность ввиду того, что вносит

Ине. № подл.	Подп. и дата
Взам. инв. №	Ине. № дубл.
Подп. и дата	

Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата	ФСУиР.205.R3435.001 ПЗ	Лист
						17

упрощение в конструкцию привода. У такого способа управления, к сожалению, тоже есть минусы:

- Как в случае и с датчиковым управлением, необходим микроконтроллер;
- На низких оборотах (около 10% от номинальной частоты вращения) величина обратной ЭДС, генерируемой в обмотках недостаточна для определения положения ротора [3]. Эту особенность необходимо учитывать при проектировании системы управления.

В макете управление двигателем реализовано с помощью силовых ключей BTS3256D. Каждый из четырех ключей осуществляет коммутацию нужной обмотки в конкретный момент времени. Эти интеллектуальные ключи имеют логический уровень 3.3 вольта, что позволяет подключить их напрямую к пинам микроконтроллера. Немаловажно и то, что эти ключи поддерживают ШИМ-модуляцию и работают с частотой переключения до 12 килогерц, что дает возможность создавать на обмотках нужные амплитуды напряжений. Каждая обмотка двигателя ДБМ одним проводом подключена к плюсу внешнего блока питания на 24 вольта. А замыкается цепь при подаче логической единицы на вход силового ключа. Такие ключи называются ключами нижней стороны, так как они осуществляют коммутацию со стороны общего провода.

Также, нельзя упускать, что двигатели серии ДБМ выпускаются в двух исполнениях статора: пазовом и беспазовом или гладком. ДБМ 63 имеет беспазовый статор, что позволяет обеспечить отсутствие реактивного остаточного момента сопротивления, и как следствие пульсаций вращающего момента по углу поворота ротора. Также, статор такого типа обеспечивает малые электромагнитные постоянные времени обмоток.

3.2 Нагрузочный двигатель постоянного тока

В качестве нагрузочного двигателя был выбран обычный коллекторный ДПТ Д5-ТР (рисунок 3.3). Этот двигатель используется для создания искусственной нагрузки на валу двигателя ДБМ для исследования и изучения БМП под нагрузкой. Некоторые его характеристик представлены в таблице 3.2.

Подп. и дата	
Инв. № дубл.	
Взам. инв. №	
Подп. и дата	
Инв. № подл.	

Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата

ФСУиР.205.Р3435.001 ПЗ



Рисунок 3.3 – Двигатель Д5-ТР

Таблица 3.2 – Характеристики двигателя Д5-ТР

Длина, мм	112
Диаметр, мм	40
Момент на валу, г·см	90
Мощность, Вт	3.8
Частота вращения, об/мин	4100
Масса, кг	0.5

Принцип работы этого двигателя...

Д5-ТР относится к классу исполнительных, то есть рассчитанных на большие кратковременные нагрузки. В макете заложена возможность использовать двигатель не только для создания нагрузки, но и, наоборот, при старте как бы помогать двигателю ДБМ, чтобы свести трение от подшипников к минимуму и таким образом приблизиться к идеальным условиям. На стенде этот двигатель не закреплен и имеет одну степень свободы - может вращаться. Это достигается установкой двигателя в подшипник. Это нужно для того, чтобы поворотом двигателя в подшипнике воздействовать на тензометрический датчик и таким образом измерять момент.

Пооп. и дата	Диаметр, мм	40
	Момент на валу, г·см	90
	Мощность, Вт	3.8
	Частота вращения, об/мин	4100
	Масса, кг	0.5

Принцип работы этого двигателя...

Д5-ТР относится к классу исполнительных, то есть рассчитанных на большие кратковременные нагрузки. В макете заложена возможность использовать двигатель не только для создания нагрузки, но и, наоборот, при старте как бы помогать двигателю ДБМ, чтобы свести трение от подшипников к минимуму и таким образом приблизиться к идеальным условиям. На стенде этот двигатель не закреплен и имеет одну степень свободы - может вращаться. Это достигается установкой двигателя в подшипник. Это нужно для того, чтобы поворотом двигателя в подшипнике воздействовать на тензометрический датчик и таким образом измерять момент.

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №	Инв. № дубл.	Пооп. и дата	ФСУиР.205.R3435.001 ПЗ					Лист
					Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата	19

Управление двигателем реализовано с помощью того же силового ключа - BTS3256D. Было решено не предусматривать даже возможность реверса двигателя, так как она просто не нужна ввиду того, что имеется возможность реверса двигателя ДБМ. Силовой ключ используется для того, чтобы была возможность регулировать частоту оборотов двигателя.

У двигателя Д5-ТР с завода установлена электромуфта, которая блокирует ротор, если на нее не подано напряжение, проще говоря тормоз. По умолчанию при подаче напряжения на клеммы двигателя, питание поступает и на обмотки, и на электромуфту, что отключает торможение. Это поведение было исправлено отсоединением контактов тормоза от цепи коллектора - тормоз и сам двигатель включаются отдельно друг от друга. Контроль над тормозом осуществляется также с помощью микроконтроллера, однако управление реализовано с помощью обычного N-канального транзистора IRLZ34NSPBF.

3.3 Измерительные устройства

Для измерения различных параметров двигателя ДБМ на стенде предусмотрен целый набор датчиков, а именно:

- Устройство измерения тока для каждой обмотки двигателя ДБМ;
- Устройство измерения напряжения для каждой обмотки двигателя ДБМ;
- Датчик угла положения ротора;
- Тензометрический датчик

Показания со всех датчиков собираются микроконтроллером и отправляются на компьютер с помощью USB-соединения.

Датчики тока и напряжения нужны для снятия электрических показателей двигателя в момент работы. В качестве монитора напряжения используется самый обычный делитель напряжения в связке с микроконтроллерным АЦП. Для снятия показаний тока регистрируется падение напряжение на шунтирующем резисторе в цепи нагрузки, напряжение на резисторе подается на входы микросхемы INA139, которая представляет из себя операционный усилитель с некоторой дополнительной обвязкой. Сигнал с выхода микросхемы подается на вход АЦП микроконтроллера. В качестве шунтиру-

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взм. инв. №	Инв. № дубл.	Подп. и дата	смонтирен целый набор датчиков, а именно:					
					– Устройство измерения тока для каждой обмотки двигателя ДБМ;					
					– Устройство измерения напряжения для каждой обмотки двигателя ДБМ;					
					– Датчик угла положения ротора;					
					– Тензометрический датчик					
Показания со всех датчиков собираются микроконтроллером и отправляются на компьютер с помощью USB-соединения.										
Датчики тока и напряжения нужны для снятия электрических показателей двигателя в момент работы. В качестве монитора напряжения используется самый обычный делитель напряжения в связке с микроконтроллерным АЦП. Для снятия показаний тока регистрируется падение напряжение на шунтирующем резисторе в цепи нагрузки, напряжение на резисторе подается на входы микросхемы INA139, которая представляет из себя операционный усилитель с некоторой дополнительной обвязкой. Сигнал с выхода микросхемы подается на вход АЦП микроконтроллера. В качестве шунтиру-										
					ФСУиР.205.R3435.001 ПЗ					Лист
										20
Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата						

ющих резисторов были выбраны двухваттные резисторы номиналом 0.1 ом. Они обеспечивают приемлемое падение напряжения, при этом достаточно мощные, чтобы выдерживать достаточно большие токи в цепи нагрузки.

В качестве датчика угла положения ротора был выбран магнитный энкодер AS5048A. Буква А на конце означает, что эта модификация поддерживает передачу данных по SPI. Также, данный энкодер поддерживает работу с помощью ШИМ. Такое решение было выбрано по ряду причин:

- Поддержка логического уровня 3.3 вольт;
- 14-битное разрешение;
- Бесконтактное вращение на все 360 градусов без ограничений;
- Программируемое начальное положение.

Принцип работы (рисунок 3.4) заключается в реагировании на изменение магнитного поля у поверхности корпуса микроконтроллера. Мощный неодимовый магнит закреплен с торца вала двигателя таким образом, чтобы не наблюдалось биений. При вращении магнита датчики Холла, расположенные внутри вокруг центра микросхемы регистрируют изменения магнитного поля, результат специальным образом конвертируется и отправляется на микроконтроллер для дальнейшей обработки. Данная микросхема выполнена в TSSOP14 корпусе.



Рисунок 3.4 – Принцип работы магнитного энкодера

В макете будет использоваться неодимовый магнит в форме диска (рисунок 3.5) намагниченный диаметрально (как показано на рисунке 3.4). При аксиальном намагничивании при вращении магнита вокруг своей оси, магнитное поле изменяться не будет, следовательно датчик не сможет регистри-

Подп. и дата	
Инв. № дубл.	
Взм. инв. №	
Подп. и дата	
Инв. № подл.	

Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата	ФСУиР.205.R3435.001 ПЗ	Лист
						21

ровать изменение магнитного поля, а значит и вращение. Размеры магнита — 5х3 мм.



Рисунок 3.5 – Неодимовый магнит

Стоит отметить, что сплав неодима, железа и бора практически не подвержен размагничиванию (потеря намагниченности не более 1% в десятилетие) [4].

Было решено разместить датчик угла положения ротора на отдельной печатной плате для удобства монтажа, так как было бы довольно трудно установить весь модуль перпендикулярно ротору, да еще при этом соблюсти все требования к расположению датчика. Плата для датчика была изготовлена в домашних условиях путем переноса тонера для лазерных принтеров на текстолит и последующего травления раствором пищевой соли и лимонной кислоты в перекиси водорода. Результат всех действий представлен на рисунке 3.6.

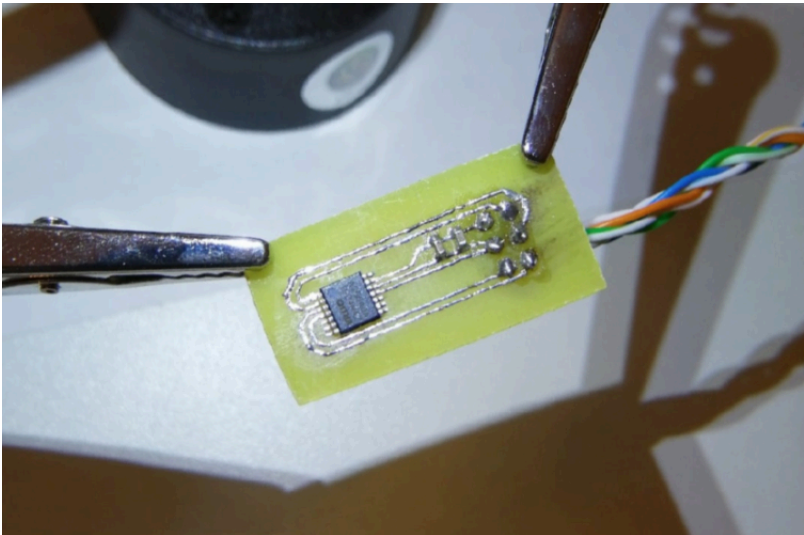


Рисунок 3.6 – Печатная плата с магнитным энкодером

Инев. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №	Инев. № дубл.	Подп. и дата

Наиболее интересным решением в плане датчиков было использовать тензометрический датчик для измерения создаваемого на валу двигателя момента. Тензометрический датчик жестко крепится на корпус макета, а его упругий элемент предотвращает поворот нагрузочного двигателя в подшипнике. Таким образом, если момент на валу становится достаточно большим, чтобы преодолеть сопротивление упругого элемента тензометрического датчика, последний подвергается деформации, деформация регистрируется электронной частью датчика и отправляется на микроконтроллер. Благодаря этому можно сделать вывод о том, какое сейчас значение момента на валу. Тензометрический датчик представляет из сложное аналоговое устройство, его связь с микроконтроллером поддерживается через инструментальный усилитель AD627ARZ. Выход усилителя подключен к АЦП микроконтроллера и таким образом мы достаточно точно можем измерять нагрузку на упругом элементе тензодатчика.

Можно заметить, что для чтения данных со всех измерительных устройств используется АЦП и это неспроста. Быстродействие АЦП для выбранного микроконтроллера - не менее двух миллионов преобразований в секунду. Фактически это означает, что возможно получить не менее двух миллионов значений, например, угла в секунду, что довольно много.

3.4 Микроконтроллер

В качестве вычислительного модуля для стенда был выбран микроконтроллер STM32F407VGT6, а точнее специальная отладочная плата на базе этого микроконтроллера (рисунок 3.7). Огромным плюсом отладочных плат является тот факт, что вся необходимая для работы обвязка микроконтроллера уже реализована на этой самой плате. Прямо на ней размещен программатор и различные другие модули для комфортной работы. Также, все пины микроконтроллера разведены в 2 пятидесятипиновых разъема для быстрого и удобного прототипирования.

Отладочная плата работает «из коробки» и поддерживает большое количество сред разработки, все драйверы устанавливаются автоматически при подключении к компьютеру. Отладочная плата имеет отличную интеграцию

Подп. и дата	
Инв. № дубл.	
Взм. инв. №	
Подп. и дата	
Инв. № подл.	

Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата	ФСУиР.205.R3435.001 ПЗ	Лист
						23

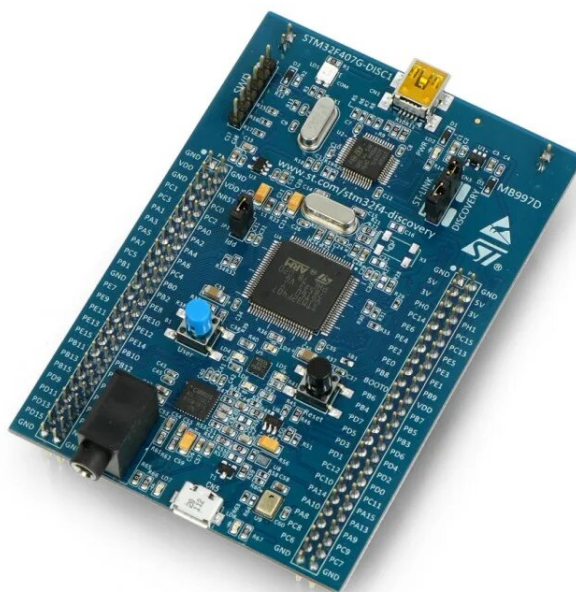


Рисунок 3.7 – Внешний вид отладочной платы

в пакеты MATLAB и Simulink благодаря библиотеке STM32-MAT/TARGET. Эта библиотека позволяет разрабатывать структуру системы управления в пакете Simulink, а затем по нажатию одной кнопки конвертировать ее в машинный код для микроконтроллера платы. Благодаря этому при изучении систем управления бесколлекторным моментным двигателем без погружения в программные аспекты, можно полностью абстрагироваться от сложных вещей, например, работы с регистрами ARM-ядра, на котором базируется микроконтроллер.

3.5 Модуль управления

Модуль управления представляет из себя печатную плату с коннектором для отладочной платы, необходимыми разъемами и другой электроникой. Здесь расположены силовые ключи для управления двигателями и другие устройства для обеспечения корректной работы датчиков. Схема электрическая принципиальная приведена в документе ФСУиР.205.R3435.003 ЭЗ.

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №	Инв. № дубл.	Подп. и дата	Эта библиотека позволяет разрабатывать структуру системы управления в пакете Simulink, а затем по нажатию одной кнопки конвертировать ее в машинный код для микроконтроллера платы. Благодаря этому при изучении систем управления бесколлекторным моментным двигателем без погружения в программные аспекты, можно полностью абстрагироваться от сложных вещей, например, работы с регистрами ARM-ядра, на котором базируется микроконтроллер.					
3.5 Модуль управления										
Модуль управления представляет из себя печатную плату с коннектором для отладочной платы, необходимыми разъемами и другой электроникой. Здесь расположены силовые ключи для управления двигателями и другие устройства для обеспечения корректной работы датчиков. Схема электрическая принципиальная приведена в документе ФСУиР.205.R3435.003 ЭЗ.										
					ФСУиР.205.R3435.001 ПЗ					Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата						24

Инва. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №	Инва. № дубл.	Подп. и дата

Для питания силовых частей макета используется блок питания NES-100-24. Его характеристики представлены в таблице 3.3

Выходное напряжение, В	24
Номинальный ток, А	4.5
Номинальная мощность, Вт	108

Сам макет представляет из себя основание, с закрепленными к нему блоком питания, подшипником Z8009 с внутренним диаметром 40 миллиметров, стаканом с двигателем ДБМ и электроникой. В подшипник с натягом устанавливается двигатель Д5-ТР. С помощью специальной муфты валы двигателей жестко соединяются, при этом двигатель Д5-ТР свободно вращается. С другой, относительно двигателя ДБМ, стороны на вал устанавливается неодимовый магнит. К корпусу крепится специальный кронштейн таким образом, чтобы магнитный энкодер оказался прямо напротив магнита на валу. При этом расстояние не должно превышать 5 миллиметров. Также к корпусу крепится тензометрический датчик, который своим упругим элементом ограничивает свободное вращение двигателя Д5-ТР.

С выключенным питанием ротор нагрузочного двигателя свободно прокручивается. Затем, при подаче напряжения на нагрузочный двигатель, его ротор начинает вращаться либо в том же направлении, что и двигатель ДБМ, либо в обратном. Таким образом происходит либо дополнительный разгон, либо сопротивление вращению соответственно. Это позволяет исследовать работу двигателя ДБМ под нагрузкой, а также работу в условиях, близких к идеальным с точки зрения трения.

					<div style="text-align: center;"> <h1>ΦCУиР.205.R3435.001 ПЗ</h1> </div>	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата		25

Инва. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №	Инва. № дубл.	Подп. и дата

ΦC_YuP.205.R3435.001 Π3

Лист

27

Копировал

Формат А4

ΦCΥuP.205.R3435.001 Π3

$$J\epsilon = M - M_{\text{BH}}, \quad (4.5)$$

Таким образом, из уравнений 4.2, 4.4 и 4.5 была получена система уравнений двигателя

$$\begin{cases} T_\Phi \frac{di_A}{dt} + i_A = \frac{1}{R}(u_A + C_e \omega \sin(\theta)); \\ T_\Phi \frac{di_B}{dt} + i_B = \frac{1}{R}(u_B - C_e \omega \cos(\theta)); \\ M = C_m(i_B \cos(\theta) - i_A \sin(\theta)); \\ J\epsilon = M - M_{\text{BH}}. \end{cases} \quad (4.6)$$

Ее структурная схема, созданная с помощью программного пакета MATLAB Simulink представлена в приложении А. Из довольно объемной схемы был создан пользовательский блок Motor (рисунок 4.1).

ΦCΥuP.205.R3435.001 Π3

- Токи в фазах A и B ;
- Угол положения ротора;
- Угловую скорость;
- Угловое ускорение;
- Крутящий момент, создаваемый синхронной машиной;
- Результирующий момент с учетом M_{ext} .

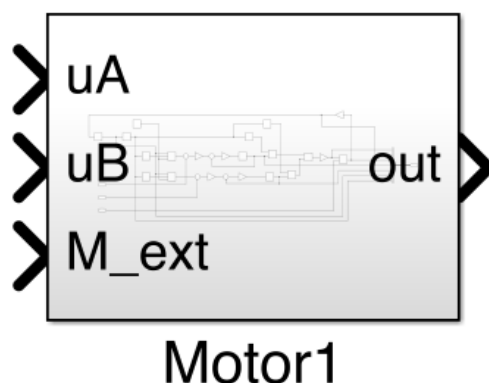


Рисунок 4.1 – Блок, представляющий модель двигателя ДБМ

Однако, этого не достаточно для полноценной работы двигателя - необходим генератор фазных напряжений. Для этого была разработана следующая подсистема - коммутатор.

4.2 Коммутатор

Задача коммутатора (рисунок 4.2) заключается в том, чтобы подавать напряжение на нужные обмотки в нужный момент. Этот самый «нужный момент» определяется исходя из угла положения ротора θ . Грубо говоря, реализуется коллектор ДПТ, точнее его электронный вариант.

В реальной системе нет возможности менять полярность напряжения на обмотке. Как было отмечено ранее, используется специальная схема подключения обмоток. При работе с MATLAB Simulink такая возможность имеется и используется для упрощения модели.

Правильность работы коммутатора была проверена подачей на вход θ время, а на вход u , единицы. Выходы были подключены к компоненту XY Graph из пакета Simulink (первый вход - фаза A , второй - фаза B). На

Однако, этого не достаточно для полноценной работы двигателя - необходимо генератор фазных напряжений. Для этого была разработана следующая подсистема - коммутатор.

4.2 Коммутатор

Задача коммутатора (рисунок 4.2) заключается в том, чтобы подавать напряжение на нужные обмотки в нужный момент. Этот самый «нужный момент» определяется исходя из угла положения ротора θ . Грубо говоря, реализуется коллектор ДПТ, точнее его электронный вариант.

В реальной системе нет возможности менять полярность напряжения на обмотке. Как было отмечено ранее, используется специальная схема подключения обмоток. При работе с MATLAB Simulink такая возможность имеется и используется для упрощения модели.

Правильность работы коммутатора была проверена подачей на вход θ время, а на вход u , единицы. Выходы были подключены к компоненту XY Graph из пакета Simulink (первый вход - фаза A , второй - фаза B). На

					<div> <div>ФСУиР.205.R3435.001 ПЗ</div> <div>Лист</div> </div>	
Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата		28

графике была построена окружность, при этом в момент построения можно было видеть направление вращения вала двигателя. Окружность строилась против часовой стрелки, то есть в сторону увеличения угла.

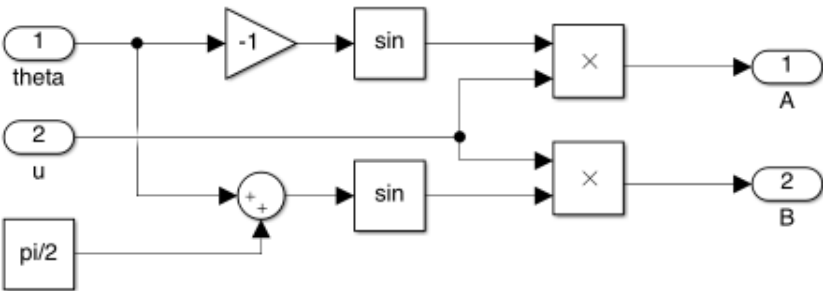


Рисунок 4.2 – Структурная схема коммутатора

В зависимости от угла θ изменяются значения выходов A и B , а с помощью входа u задается амплитуда выходных сигналов.

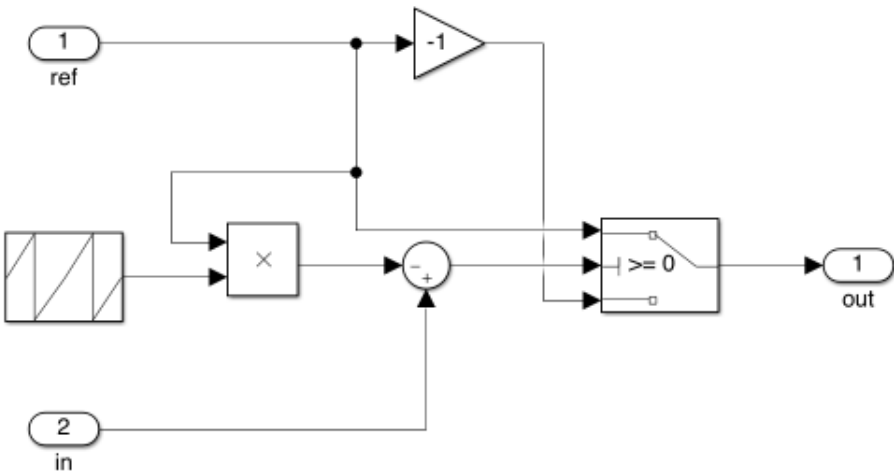


Рисунок 4.3 – Структурная схема широтно-импульсного модулятора

4.3 ШИМ

В системе для задания амплитуд фазных напряжений используется широтно-импульсная модуляция, поэтому для этого тоже был собран специальный модуль. В основе блока (рисунок 4.3) лежит генератор пилообразных сигналов с частотой 1 кГц. Принцип работы блока заключается в сравнении входного сигнала in с референсным сигналом ref и переключении по-

Подп. и дата	
Инв. № дубл.	
Взам. инв. №	
Подп. и дата	
Инв. № подл.	

лярности выхода *out* в зависимости от результата сравнения. Опять же, стоит отметить, что благодаря средствам MATLAB Simulink реализация ШИМ является двухполюсной, то есть выходной сигнал принимает значения в диапазоне $[-ref; ref]$, а не $[0, ref]$ как обычно делается в электронике.

На рисунке 4.4 демонстрируется работа этого блока (частота для наглядности уменьшена).

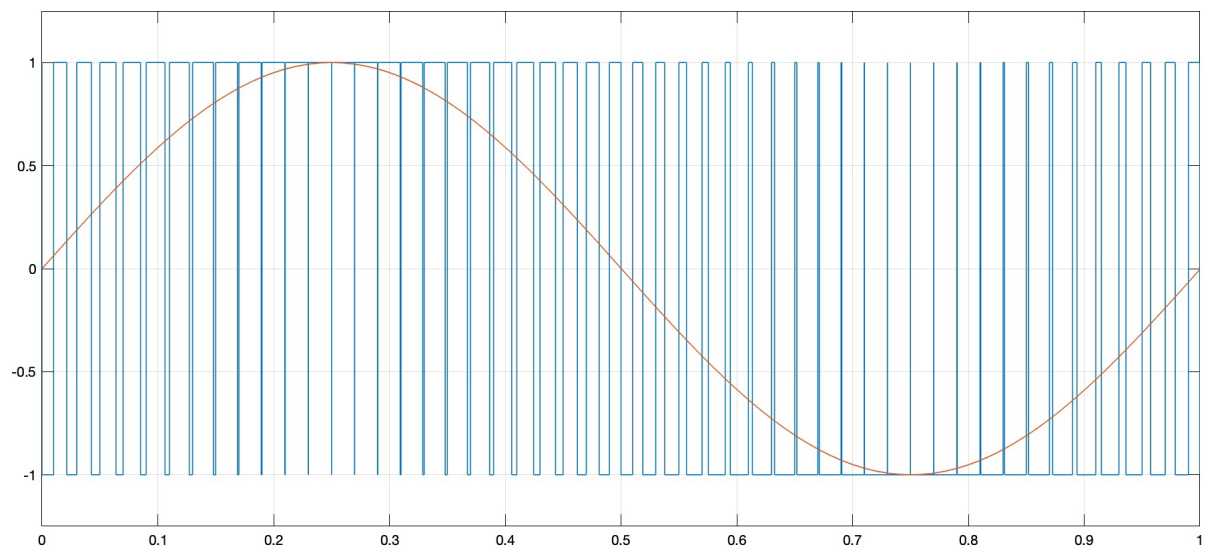


Рисунок 4.4 – Демонстрация работы ШИМ-генератора

4.4 Двигатель

После создания всех необходимые блоков была построена структурная схема двигателя ДБМ в режиме ДПТ (рисунок 4.5).

Затем, система была промоделирована без какой-либо нагрузки при номинальном входном напряжении 27 вольт и средних значениях R , C_e и C_m . На графике (рисунок 4.6) представлена зависимость угловой скорости ω от времени. Установившееся значение скорости - 318 рад/сек. Заявленная производителем частота вращения при идеальном холостом ходе - 2700 – 3400 об/мин или 282 – 386 рад/сек. Это не достаточное, но необходимое условие для того, чтобы говорить о корректности построенной модели.

Ине. № подл.	Подп. и дата	Взм. инв. №	Ине. № дубл.	Подп. и дата

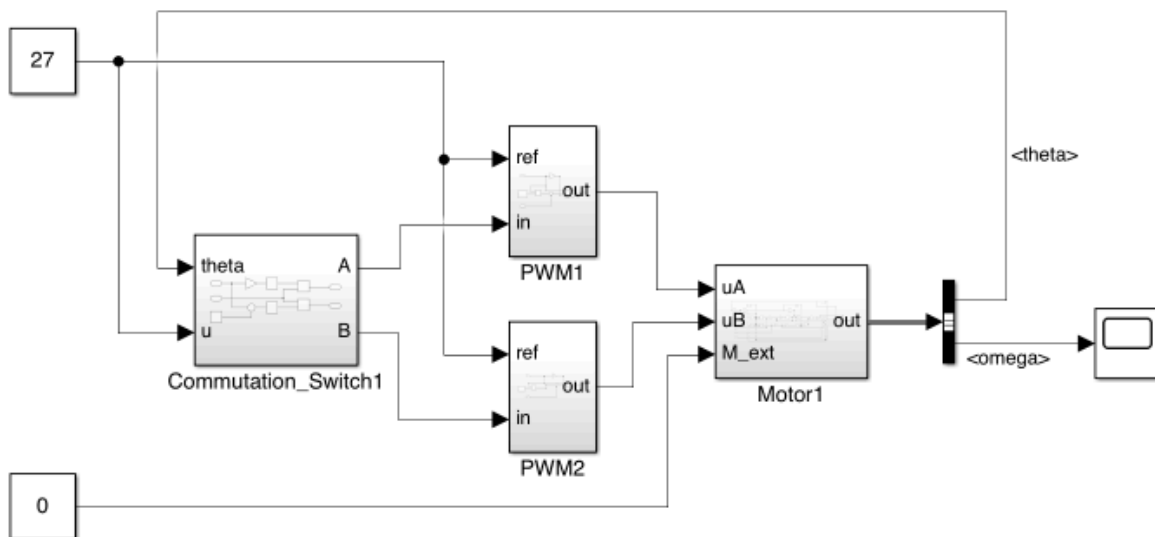


Рисунок 4.5 – Структурная схема двигателя

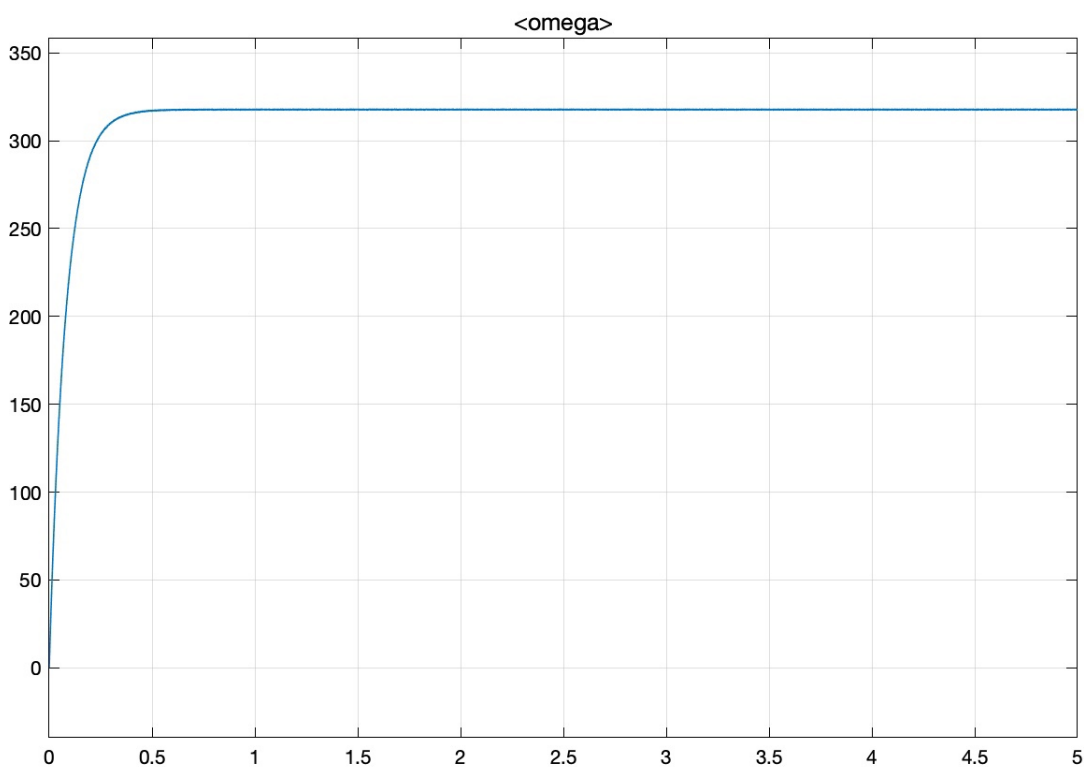


Рисунок 4.6 – Зависимость угловой скорости ω от времени

Инв. № подл.	Подп. и дата				Лист
	Взам. инв. №				
	Инв. № дубл.				
	Подп. и дата				
Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата	ФСУиР.205.R3435.001 ПЗ

Time (t)	Angular Velocity (ω)
0.0	0
0.1	150
0.2	250
0.3	300
0.4	320
0.5	330
1.0	330
1.5	330
2.0	330
2.5	330
3.0	330
3.5	330
4.0	330
4.5	330
5.0	330

Рисунок 4.6 – Зависимость угловой скорости ω от времени

5 СИНТЕЗ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ДВИГАТЕЛЕМ

5.1 Линейная непрерывная модель

Исходная модель содержит нелинейности и оказалась слишком сложной для синтеза регулятора для нее. Поэтому было сделано предположение о том, что двигатель ДБМ в нашем случае работает в режиме двигателя постоянного тока, а это значит, что его динамику движения можно описать апериодическим звеном первого порядка с передаточной функцией 5.1

$$W(s) = \frac{k}{Ts + 1}, \quad (5.1)$$

где k -коэффициент передачи, T - постоянная времени.

Следовательно, задача сводится к поиску таких k и T , при которых переходные процессы апериодического звена первого порядка и исходной модели будут иметь минимальные отличия.

Была рассмотрена реакция исходной модели на входное воздействие равное 24 вольтам (рисунок 5.1). 24 вольта используются по причине того, что блок питания стенда, как упоминалось ранее, выдает именно такое напряжение.

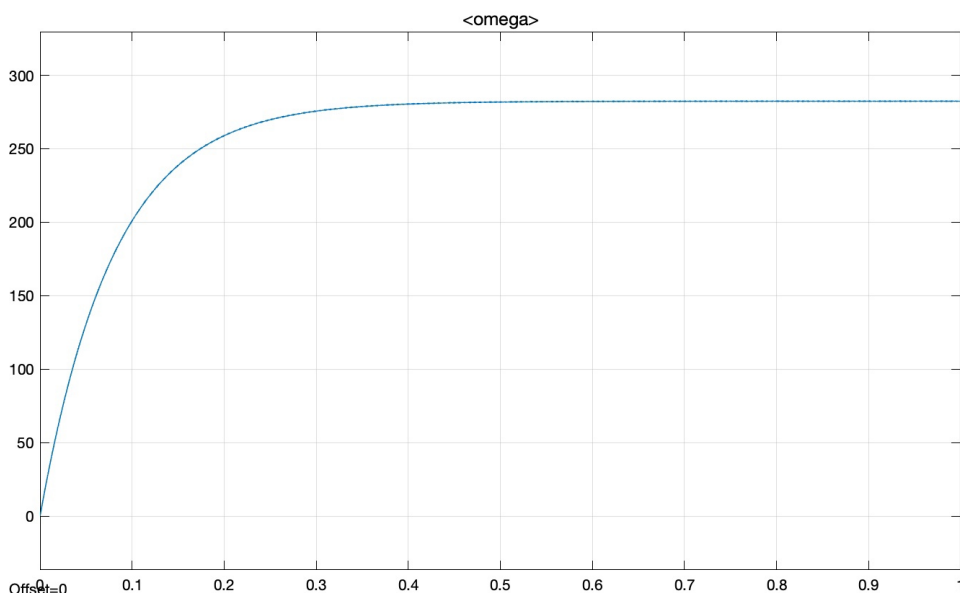


Рисунок 5.1 – Зависимость угловой скорости от времени при входном напряжении от блока питания

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №	Инв. № дубл.	Подп. и дата

что блок питания стенда, как упоминалось ранее, выдает именно такое на-
пряжение.

<omega>

Time (s)	Angular velocity <omega>
0.0	0
0.1	200
0.2	260
0.3	275
0.4	280
0.5	280
0.6	280
0.7	280
0.8	280
0.9	280
1.0	280

Рисунок 5.1 – Зависимость угловой скорости от времени при входном
напряжении от блока питания

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №	Инв. № дубл.	Подп. и дата

Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата

ФСУиР.205.R3435.001 ПЗ

Лист
32

Установившееся значение - 282.348 рад/с. Значения k было найдено как отношение установившегося значения выхода модели ко входу (5.2)

$$k = \frac{\omega_{уст}}{U_{вх}} = \frac{282.348}{24} = 11.7645. \tag{5.2}$$

Значение постоянной времени T было найдено методом касательных к кривой переходного процесса (рисунок 5.2).

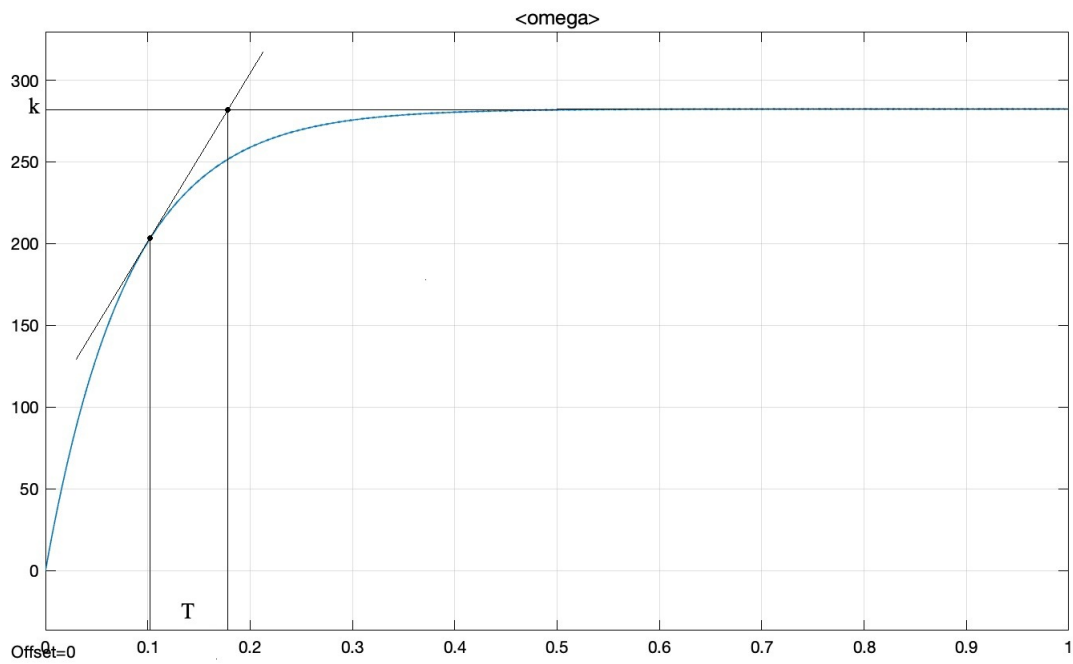


Рисунок 5.2 – Нахождение постоянной времени

Затем значение T было уточнено так, чтобы получить минимальную ошибку. Итоговое значение постоянной времени $T = 0.0805$, а значит одним из возможных математических описаний двигателя ДБМ является 5.3

$$W(s) = \frac{11.7645}{0.0805s + 1}, \tag{5.3}$$

Сравнение исходного переходного процесса и полученного представлено на рисунке 5.3;

Подп. и дата	
Инв. № дубл.	
Взм. инв. №	
Подп. и дата	
Инв. № подл.	

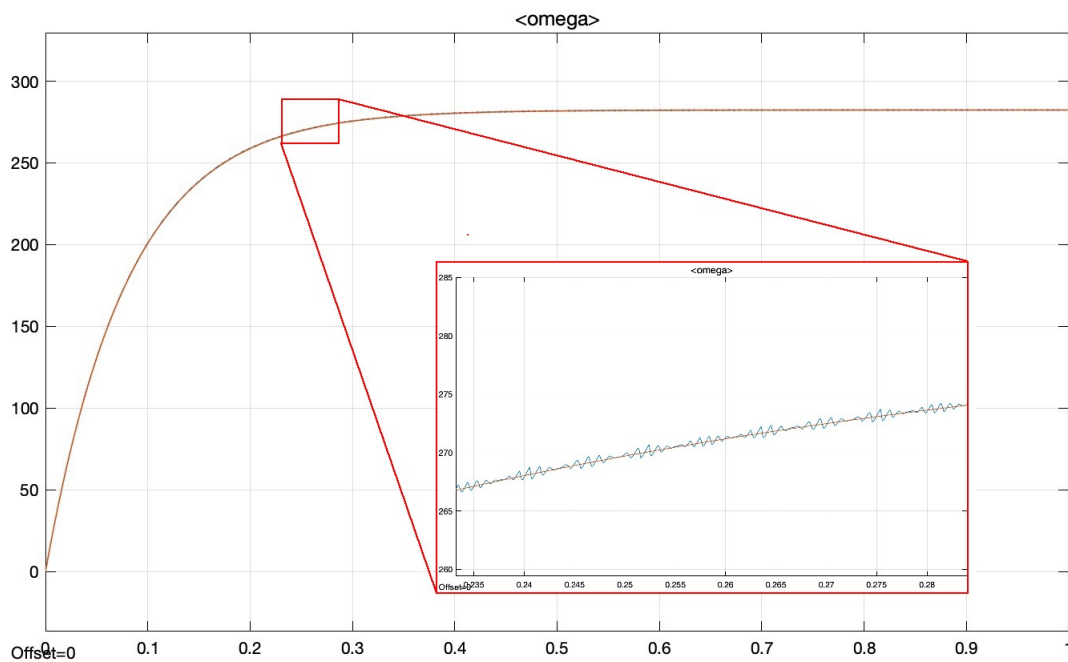


Рисунок 5.3 – Сравнение ПП исходной и непрерывной линейной моделей

График ошибки линейной непрерывной модели относительно исходной представлен на рисунке 5.4.

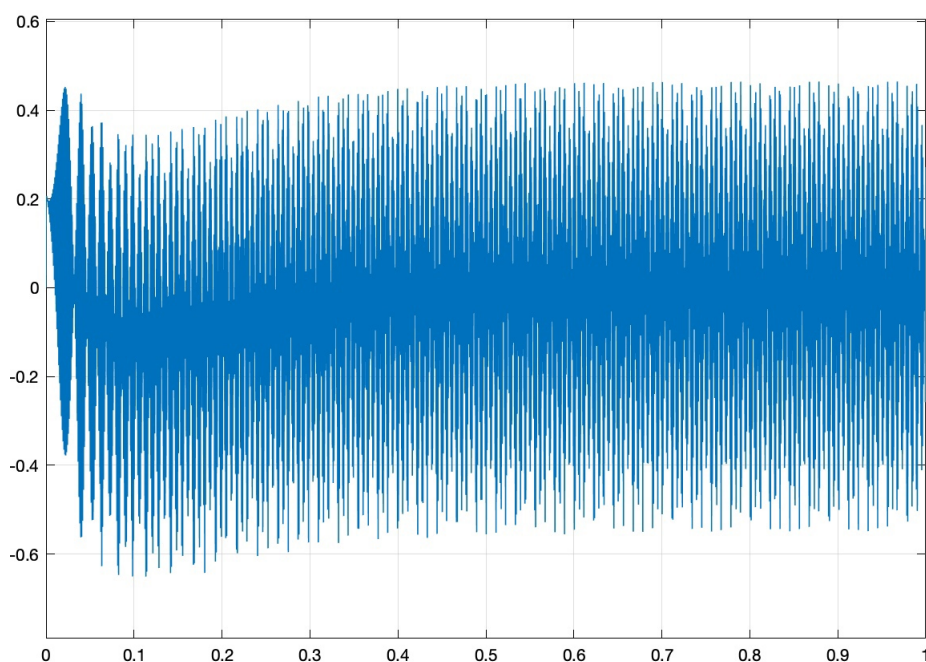


Рисунок 5.4 – График ошибки

Можно заметить, что пиковое значение ошибки лежит около -0.7 , это означает, что ошибка составляет $\approx 0.25\%$.

Инв. № подл.	Подп. и дата				Лист
	Подп. и дата				
Инв. № дубл.	Взм. инв. №				34
	Взм. инв. №				
Подп. и дата	Подп. и дата				ФСУиР.205.R3435.001 ПЗ
	Подп. и дата				
<p>Можно заметить, что пиковое значение ошибки лежит около -0.7, это означает, что ошибка составляет $\approx 0.25\%$.</p>					

Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата

Рисунок 5.4 – График ошибки

5.2 Синтез регулятора угла положения ротора для линейной модели

Выходом линейной непрерывной недели, представленной ранее, является угловая скорость ω . Для синтеза системы управления по углу был введено еще одно интегрирующее звено (рисунок 5.5).



Рисунок 5.5 – Структурная схема объекта управления

Передаточной функции интегрирующего звена соответствует дифференциальное уравнение 5.4

$$\dot{x}_1 = x_2. \quad (5.4)$$

Передаточной функции апериодического звена 1 порядка соответствует дифференциальное уравнение

$$0.0805\dot{x}_2 + x_2 = 11.7645u,$$

или, относительно \dot{x}_2

$$\dot{x}_2 = -\frac{1}{0.0805}x_2 + 146.1429u. \quad (5.5)$$

Путем объединения уравнений 5.4 и 5.5 в систему уравнений было получено описание системы в форме вход-состояние-выход (ВСВ)

$$\begin{cases} \dot{X} = AX + Bu; \\ Y = CX, \end{cases}$$

где $X = \begin{bmatrix} x_1 \\ x_2 \end{bmatrix}$, $A = \begin{bmatrix} 0 & 1 \\ 0 & -12.4224 \end{bmatrix}$, $B = \begin{bmatrix} 0 \\ 146.1429 \end{bmatrix}$, $C = \begin{bmatrix} 1 & 0 \end{bmatrix}$.

В качестве регулятора был выбран ПИ-регулятор. Этот регулятор является частным случаем ПИД-регулятора и довольно часто применяется на практике ввиду своих достоинств:

- Обеспечивает нулевую статическую ошибку регулирования;
- Малая чувствительность к шумам в канале измерения (в отличие, например, от ПИД-регулятора);
- Простота настройки.

Задача синтеза ПИ-регулятора сводится к выбору матриц эталонной модели Γ и H и решению матричного уравнения Сильвестра 5.6

$$M\Gamma - AM = -BH. \quad (5.6)$$

В качестве эталонной модели был выбран полином Баттерворта 3 порядка (5.7). Третий порядок модели обусловлен наличием интегрирующего звена в регуляторе и вторым порядком объекта управления.

$$D^*(\lambda) = \lambda^3 + 2\omega_0\lambda^2 + 2\omega_0^2\lambda + \omega_0^3. \quad (5.7)$$

Затем был построен график переходного процесса (рисунок 5.6) по полученной нормированной передаточной функции (5.8).

$$\begin{cases} W(s) = \frac{1}{D^*(\lambda)}; \\ \lambda = s; \\ \omega_0 = 1. \end{cases} \quad (5.8)$$

Горизонтальными линиями на графике (рисунок 5.6) обозначена Δ -область, равная $\pm 5\%$ от установившегося значения ПП.

Временем переходного процесса или временем регулирования принято считать момент времени, когда переходной процесс попадает в Δ -область и больше ее не покидает. В случае полинома Баттерворта 3 порядка время переходного процесса $t_n^* = 5.965c$.

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взм. инв. №	Инв. № дубл.	Подп. и дата	<div style="text-align: center; font-size: 1.2em; font-weight: bold;">ФСУиР.205.R3435.001 ПЗ</div>					Лист
										36
Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата						

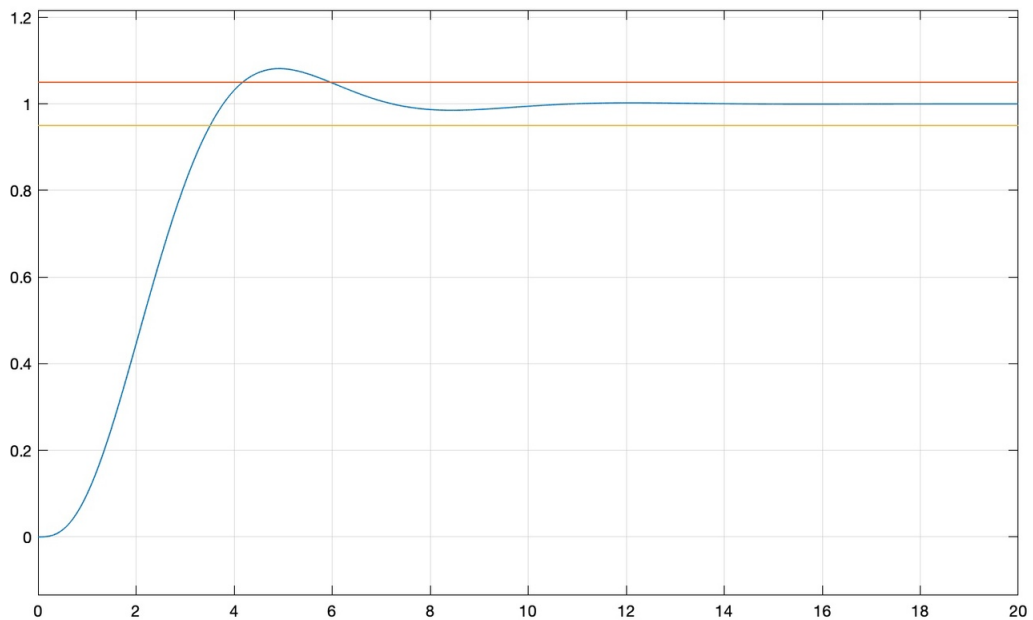


Рисунок 5.6 – Переходной процесс нормированной ПФ

Исходя из требуемого времени переходного процесса ω_0 вычисляется как

$$\omega_0 = \frac{t_{\pi}^*}{t_{\pi}} = \frac{5.965}{0.1} = 59.65.$$

Так, характеристический полином принимает вид

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №	Инв. № дубл.	Подп. и дата	<div>ФСУиР.205.R3435.001 ПЗ</div>					Лист	
										37	
Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата						Копировал	Формат А4

6 РЕЗУЛЬТАТЫ МОДЕЛИРОВАНИЯ

...

Инев. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №	Инев. № дубл.	Подп. и дата

Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата

ФСУиР.205.R3435.001 ПЗ

Лист
38

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

...

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №	Инв. № дубл.	Подп. и дата

Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата	ФСУиР.205.R3435.001 ПЗ	Лист
						39

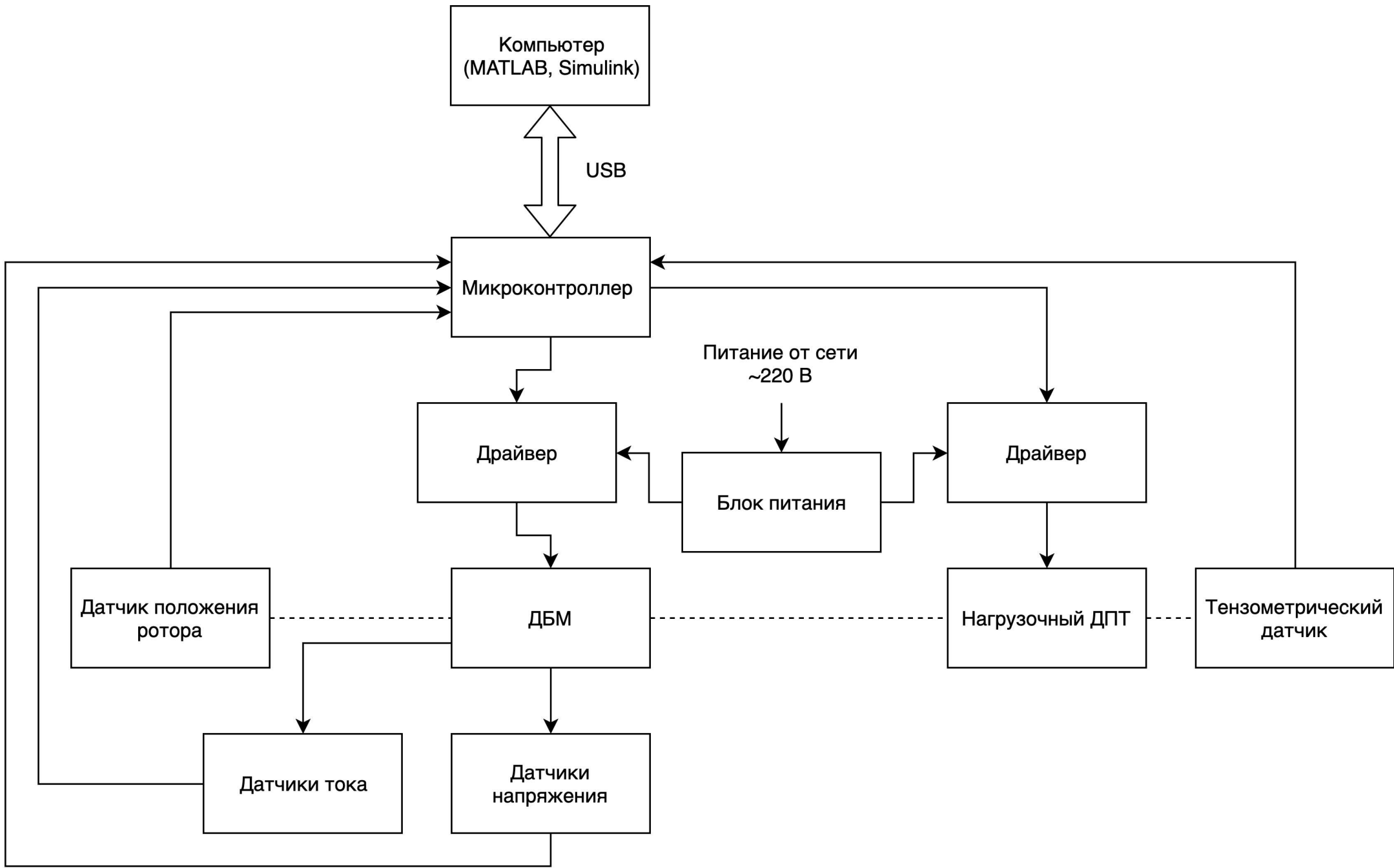
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Примеры применения. — ОАО "МАШИНОАППАРАТ", 2015. — Обращение: 10.04.2021. <http://mashap.maverick.ru/>.
2. Бельский Ю. М., Микеров А. Г. Бесконтактный моментный привод для многофункциональных систем автоматического управления. — Москва : Энергоатомиздат, 1991.
3. Бездатчиковое полеориентированное управление электродвигателем с постоянными магнитами. — Инженерные решения, 2021. — Обращение: 01.05.2021. <https://engineering-solutions.ru/motorcontrol/sensorless/>.
4. МАГНИТ СТАНДАРТ, — 2019. — Обращение: 01.05.2021. <http://www.magnetstandart.ru/magazin/kolco-shajba>.
5. ДБМ 63 - 0,06 - 3 - 2. — ОАО "МАШИНОАППАРАТ", 2015. — Обращение: 10.04.2021. http://mashap.maverick.ru/MenuVert/StatorGlad/63_0.06_3_2.html.

Инв. № подл.	Подп. и дата				Взам. инв. №	Инв. № дубл.	Подп. и дата	
					ФСУиР.205.R3435.001 ПЗ			Лист
								40
Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата				

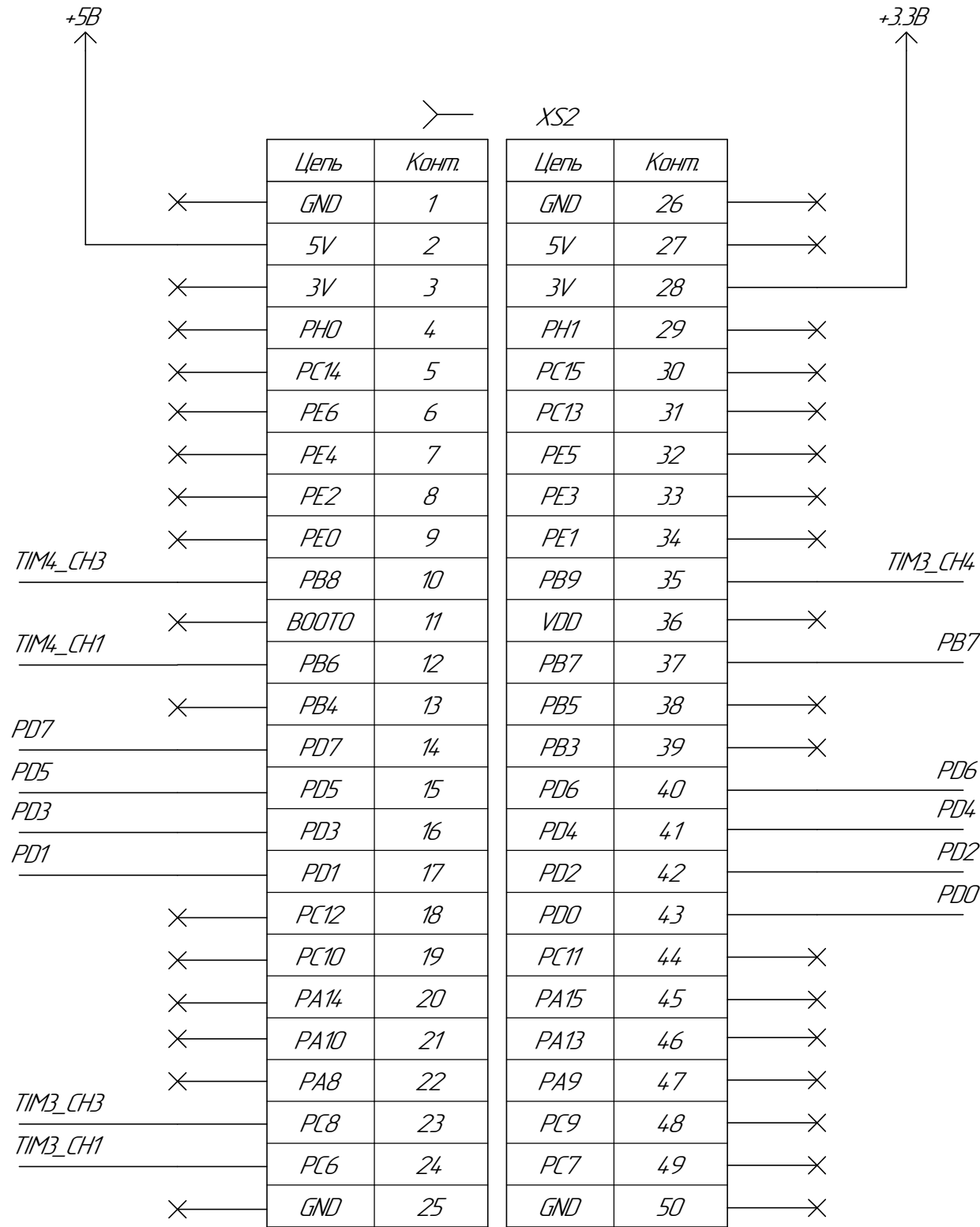
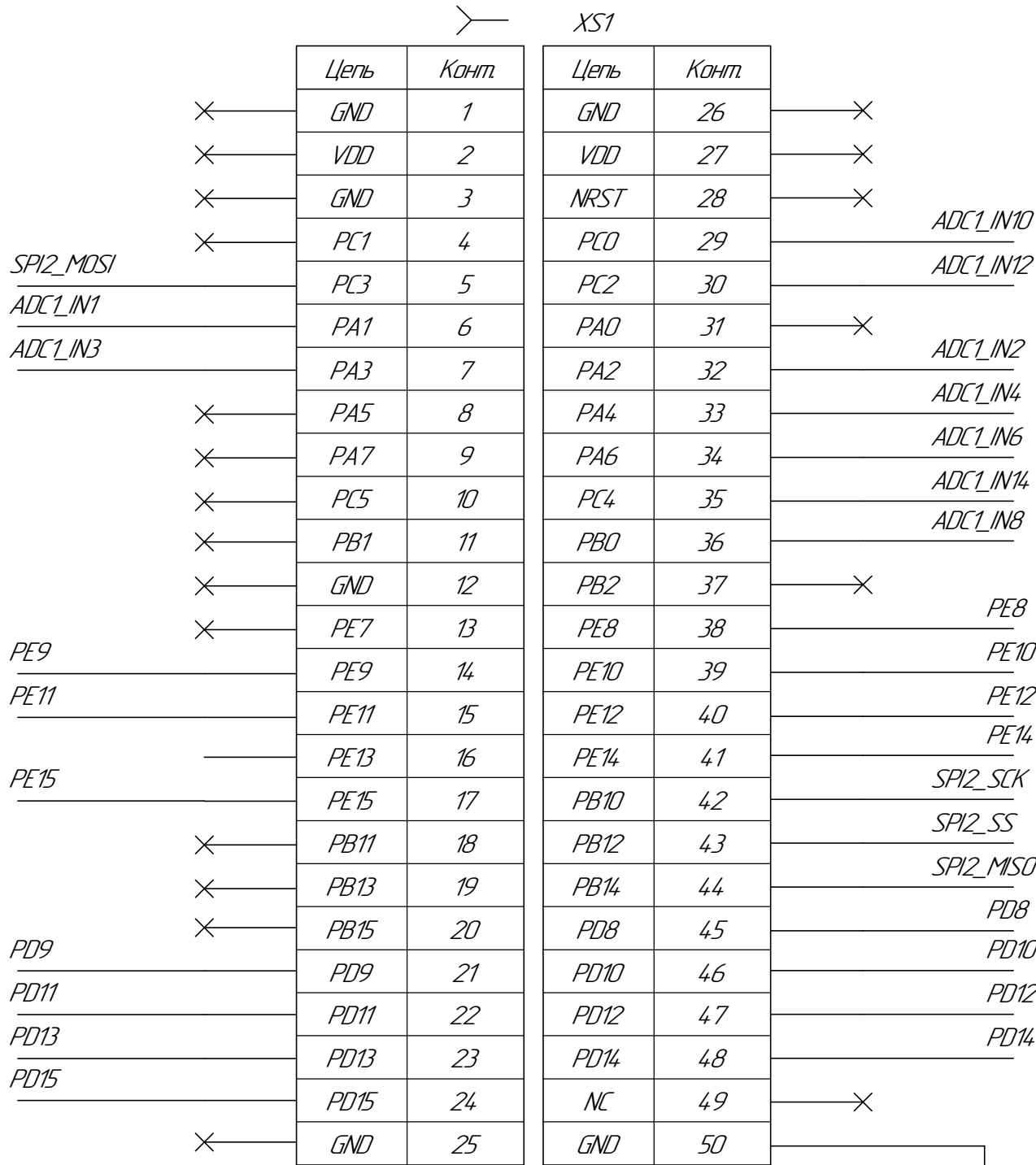
Изм. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №	Инв. № дубл.	Подп. и дата	Справ. №	Перв. примен.

ФСЧУР.205.R34.35.002 Э2



					ФСЧУР.205.R34.35.002 Э2			
Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата	Схема электрическая функциональная	Лист	Масса	Масштаб
Разраб.	Иванов В. А.							1:1
Пров.	Бойков В. И.							
Т.контр.						Лист	Листов	1
И.контр.					Университет ИТМО			
Утв.					ФСЧУР зр. R34.35			

ФСЧУР.205.R3435.003 ЭЗ



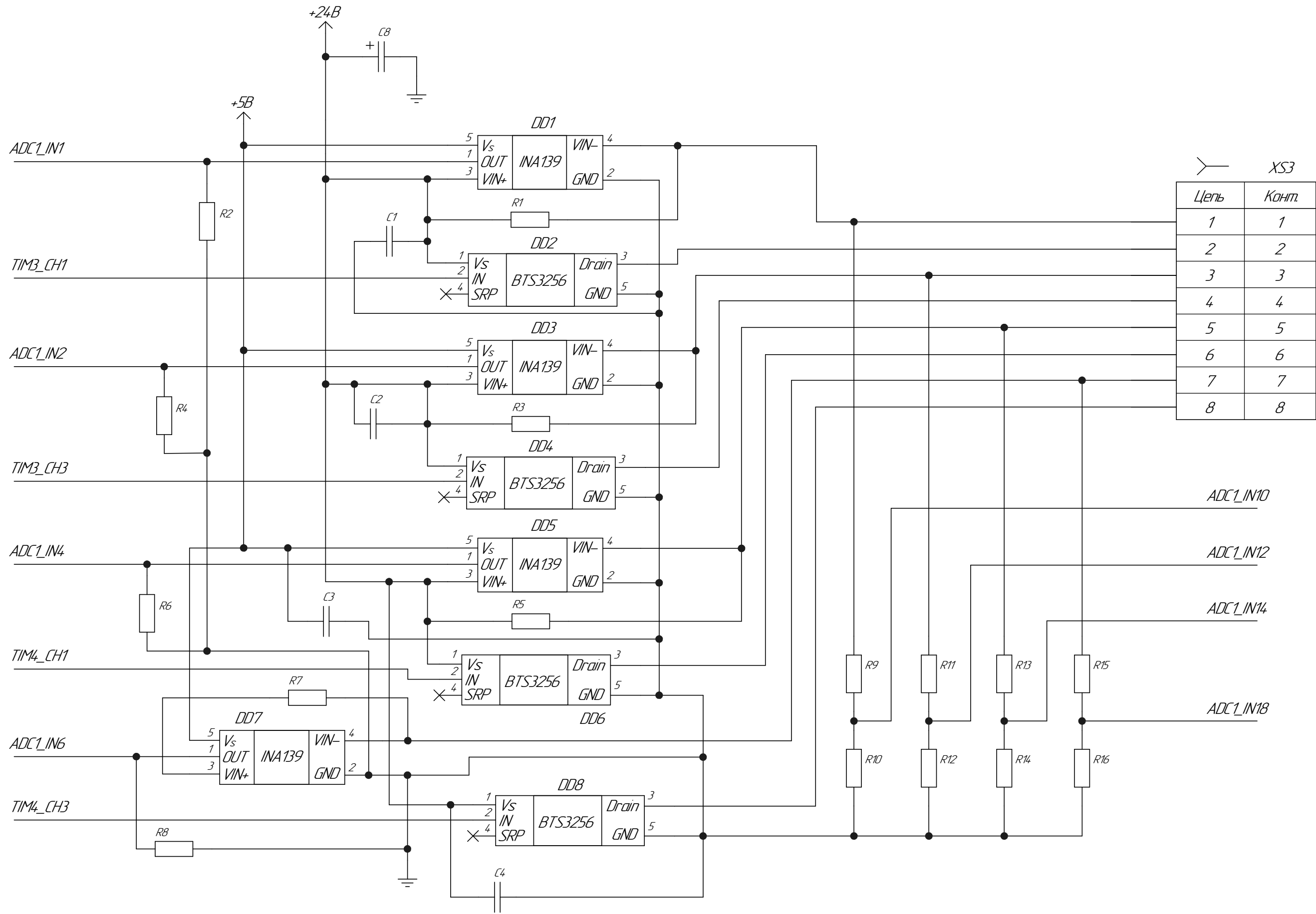
					ФСЧУР.205.R3435.003 ЭЗ			
Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата				
Разраб.	Иванов В. А.			03.05.21				
Пров.	Бойков В. И.							
Т.контр.								
Н.контр.								
Утв.								
					Лист	1	Листов	3
					Университет ИТМО ФСЧУР гр. R3435			

КОМПАС-3D v18.1 Учебная версия © 2019 ООО "АСКОН-Системы проектирования", Россия. Все права защищены.

Изм. № подл.	Подл. и дата	Взам. инв. №	Инв. № дубл.	Подл. и дата

Не для коммерческого использования

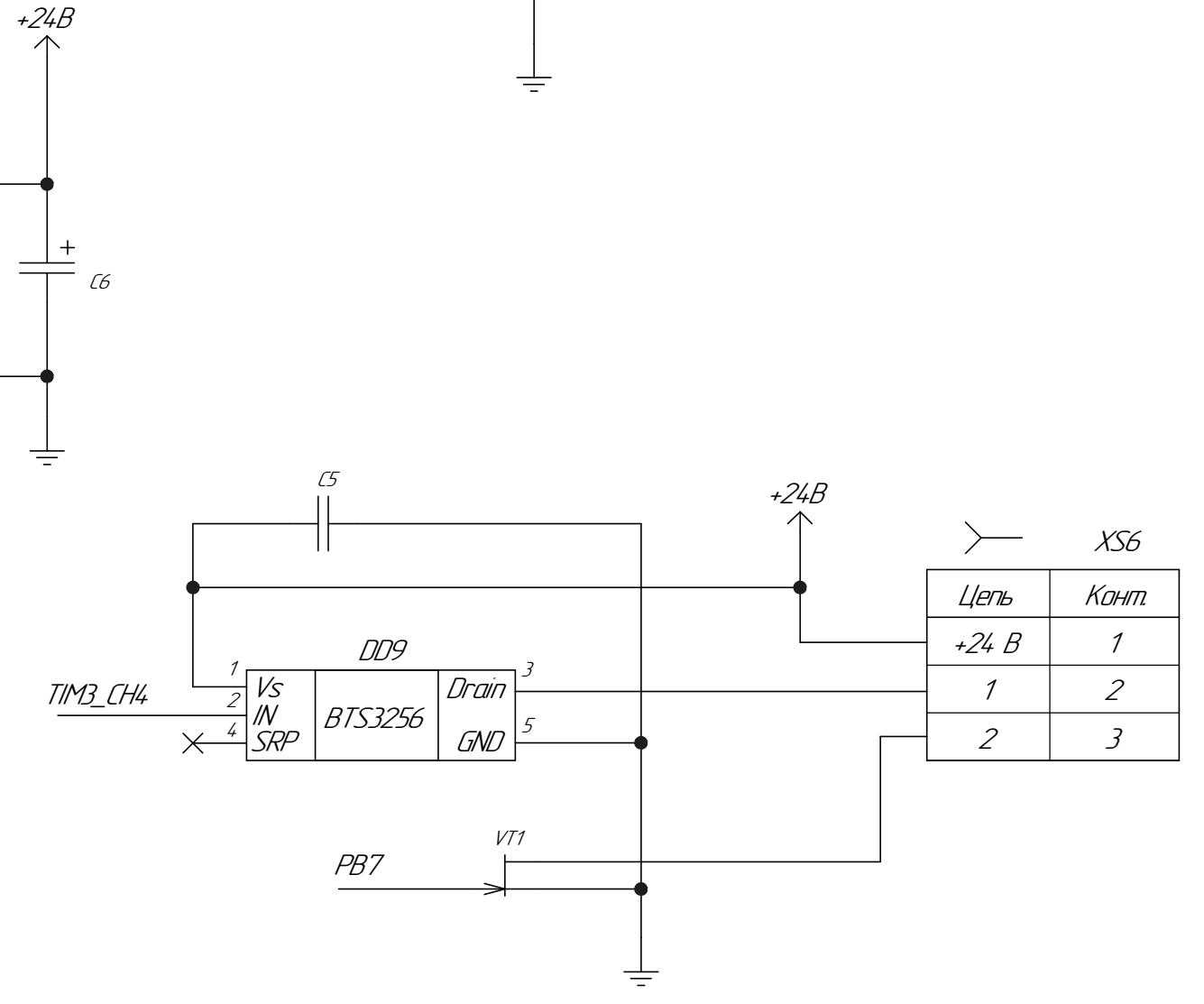
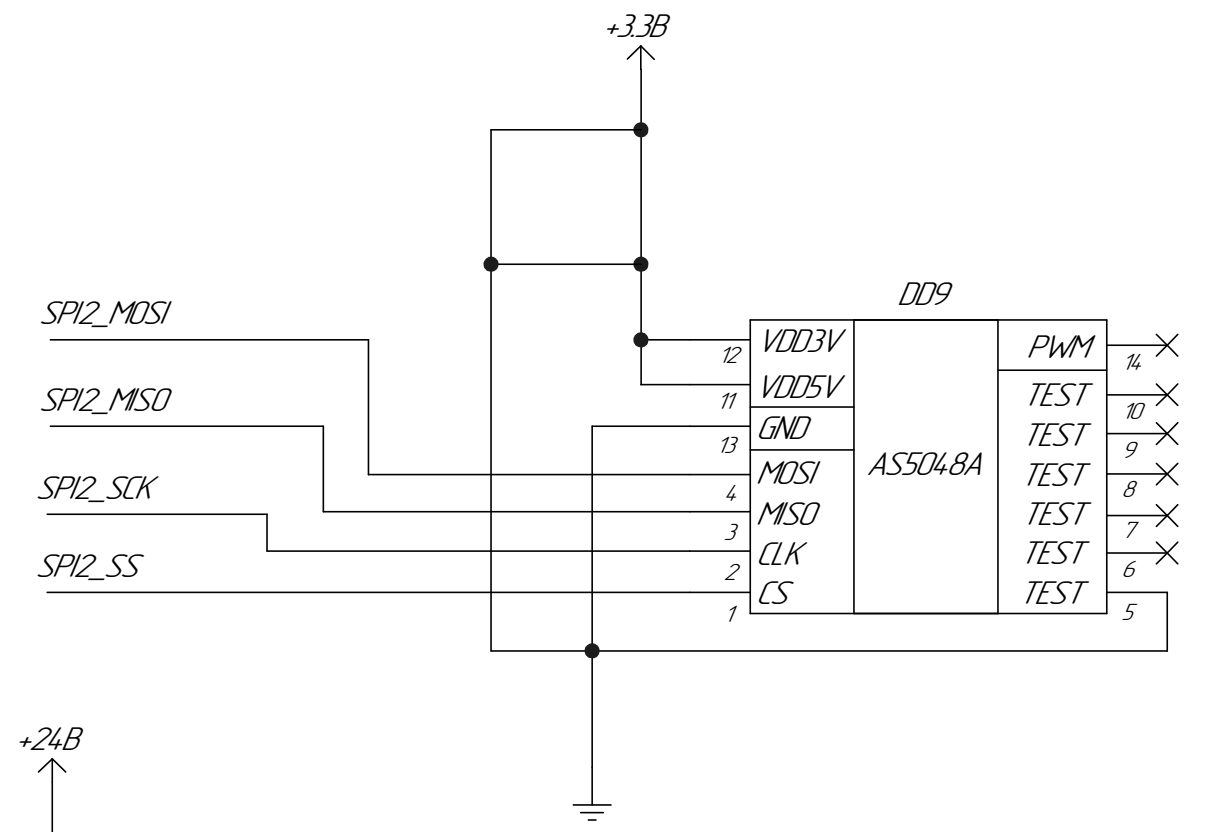
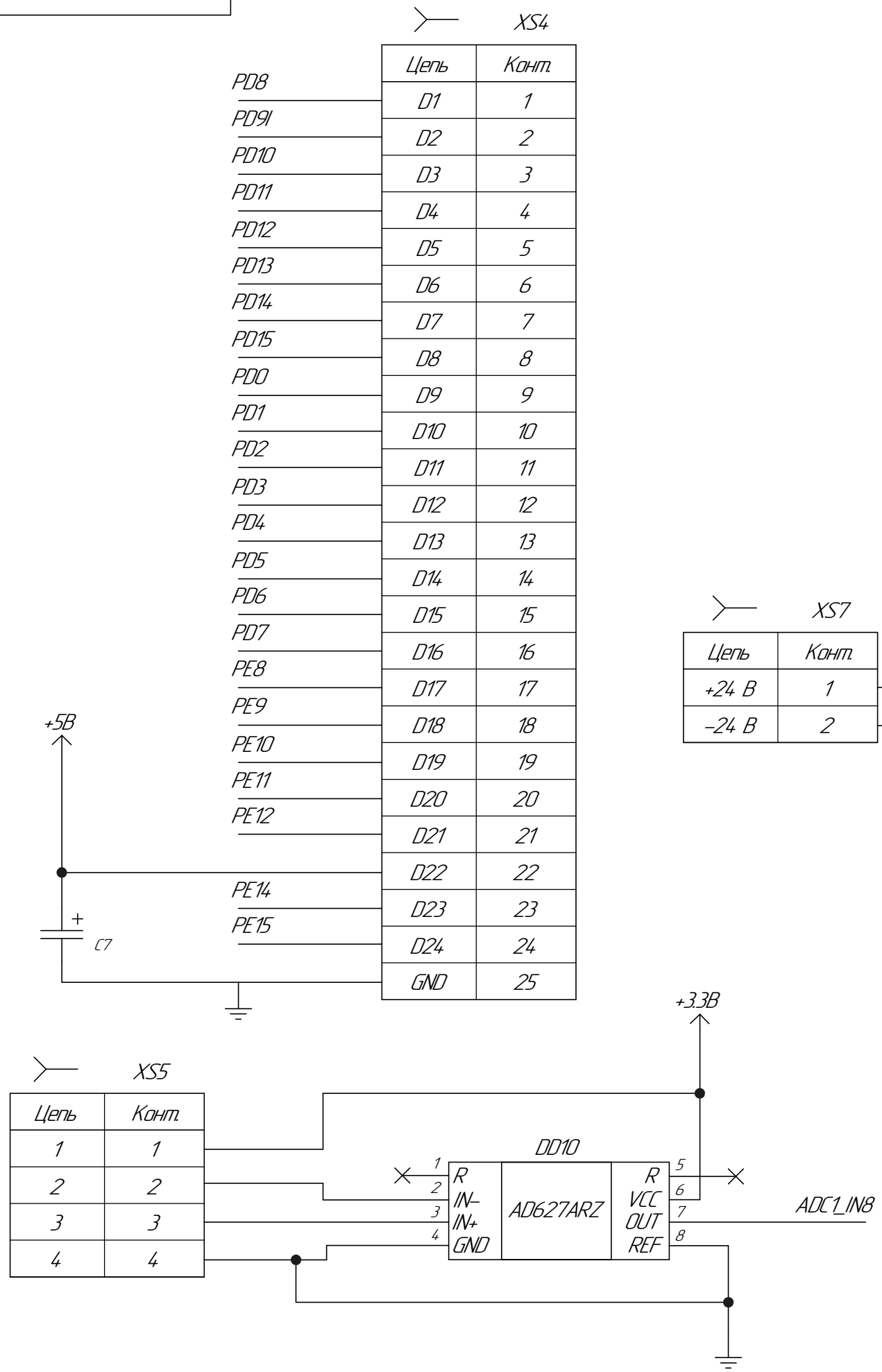
ФСЧУР.205.R34.35.003 ЭЗ



Цепь	Комп.
1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	6
7	7
8	8

Изм. №	Изм. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №	Инд. № дубл.	Подп. и дата

ФСЧУР.205.R34.35.003 ЭЗ



КОМПАС-3D v18.1 Учебная версия © 2019 ООО "АСКОН-Системы проектирования", Россия. Все права защищены.

Инд. № подл.

Подп. и дата

Взам. инв. №

Инд. № дубл.

Спроб. №

Перв. примен.

Изм. Лист

№ докум.

Подп.

Дата

Разраб. Иванов В. А.

Пров. Байков В. И.

Т.контр.

Н.контр.

Утв.

ФСЧУР.205.R34.35.004

Плата печатная

Лист

1

Листов

2

Лит.

Масса

Масштаб

1:1

Не для коммерческого использования

Копировал

Формат А3

170

150

125

100

75

50

25

0

25

50

75

100

110

170±0,5

110±0,435

170

150

125

100

75

50

25

0

25

50




75

100

110

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №	Инв. № дудл	Подп. и дата

- 1. Материал для изготовления печатной платы – стеклотекстолит FR4.
- 2. Печатная плата должна соответствовать ГОСТ Р 53429–2009 класс 4.
- 3. Шаг координатной сетки 5 мм.
- 4. Ширина проводников не менее 0.2 мм, зазор между проводниками не менее 0.2 мм.
- 5. Параметры отверстий приведены в таблице.

Условное обозначение	Диаметр, мм	Размер конт. площадки, мм	Металлизация	Количество
	1	2.4	Да	31
	0.8	1.6	Да	139
	0.3	0.8	Да	56

Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата