

# کنترل مقاوم امپدانس ربات با رابط انعطاف پذیر در محیطی نامشخص با استفاده از روش کنترل مود لغزشی

علی فیاضی<sup>۱</sup>، ناصر پریرز<sup>۲</sup>، علی کریم پور<sup>۳</sup>، سیدحسن حسین نیا<sup>۴</sup>

<sup>۱</sup> دانشجوی دکتری مهندسی کنترل، دانشکده مهندسی، گروه مهندسی برق، دانشگاه فردوسی مشهد، a.fayazi@yahoo.co.uk

<sup>۲</sup> استاد، دانشکده مهندسی، گروه مهندسی برق، دانشگاه فردوسی مشهد، n-pariz@um.ac.ir

<sup>۳</sup> دانشیار، دانشکده مهندسی، گروه مهندسی برق، دانشگاه فردوسی مشهد، karimpor@um.ac.ir

<sup>۴</sup> استادیار، دانشکده مهندسی مکانیک، گروه مهندسی میکروسیستم و ابزار دقیق، دانشگاه دلفت، s.h.hosseinniakani@tudelft.nl

(تاریخ دریافت مقاله ۱۳۹۵/۱۰/۱۴، تاریخ پذیرش مقاله ۱۳۹۶/۵/۵)

**چکیده:** در این مقاله روشی جدید بر مبنای کنترل مود لغزشی برای کنترل امپدانس یک بازوی ربات با رابط انعطاف پذیر در مواجهه با محیطی نامشخص، ارائه شده است. استراتژی کنترل پیشنهادی، در برابر تغییرات پارامترهای محیط (نظیر سختی و ضریب میرایی)، اغتشاش نامعلوم اصطکاک کولمبی، تغییرات جرم رابط و اصطکاک ویسکوز مقاوم است. همچنین، روش پیشنهادی برای هر دو حرکت آزاد و مقید معتبر می باشد. در رویکرد جدید پیشنهادی، کنترل کننده بصورت خودکار از مود کاری حرکت آزاد به مود کاری مقید تغییر وضعیت می دهد. بنابراین نیازی به الگوریتمی جداگانه برای تشخیص برخورد رابط با محیط نمی باشد. در این راستا، کنترل کننده امپدانس با حلقه‌ی درونی موقعیت پیشنهاد شده است. بدین معنی که در حرکت آزاد نیروی اعمالی به محیط صفر است و زاویه‌ی مرجع برای حلقه‌ی درونی موقعیت همان موقعیت مطلوب است. در حرکت مقید، مسیر مرجع برای حلقه‌ی درونی با استفاده از دینامیک امپدانس مطلوب تعیین می شود. کارایی و اثربخشی کنترل کننده پیشنهادی با استفاده از شبیه سازی عددی نشان داده شده است.

**کلمات کلیدی:** کنترل مقاوم امپدانس، کنترل مود لغزشی، رویتگر اغتشاش نامعلوم، بازو با رابط انعطاف پذیر، محیط نامشخص.

## Robust Impedance Control of a Single-Link Flexible Robot Interacting with the Unknown Environment using Sliding Mode Control Method

Ali Fayazi, Naser Pariz, Ali Karimpour, Seyed Hassan HosseinNia

**Abstract:** In this paper, a novel scheme based on sliding mode control method for impedance control of a single link flexible robot arm when it comes into contact with unknown environment, is presented. The proposed control strategy is robust against the changes of the environment parameters (such as stiffness and damping coefficient), the unknown Coulomb friction disturbances, payload and viscous friction variations. The proposed scheme is also valid for both constrained and unconstrained motions. In our new approach, the controller automatically switches from a free to a constrained motion mode therefore it does not need an algorithm to detect collision between the link and the environment. In this regard, impedance control is proposed with the inner loop position. This means that in the free motion, the applied force to the environment is zero and the reference trajectory for the inner loop position is the desired trajectory. In the constrained motion, the reference trajectory for the inner loop is determined by the desired impedance dynamic. Feasibility and effectiveness of the proposed control scheme are demonstrated via numerical simulations.

**Keywords:** Robust impedance control, Sliding mode control, Unknown disturbance observer, Single-link flexible arm, Unknown environment.

## ۱- مقدمه

امروزه، کنترل امپدانس سیستم‌های رباتیک دارای تعامل با محیط به یکی از موضوع‌های بسیار مهم در کنترل ربات تبدیل شده است و اهمیت آن با جهت گیری کاربردهای ربات در راستای کمک به انسان، ملموس تر شده است. برخی از کاربردهای عملی بازوهای رباتیک عبارتند از: مونتاژ، حفاری، برش، نقاشی، ماشین کاری که در آنها بازوی ربات انعطاف پذیر در تعامل با محیط می‌باشد. کاربردهای جدید رباتیک در حوزه‌های مختلف سبب توسعه تحقیقات، در زمینه کنترل بازوهای انعطاف پذیر شده است. از جمله این کاربردهای جدید می‌توان به کاربردهای صنعتی اشاره نمود که به منظور بهبود عملکرد ربات‌های صنعتی سنگین و حجیم فعلی گرایش به استفاده از مواد سبک در ساخت بازوهای رباتیک انعطاف پذیر دارد. در [۱]، برخی از کاربردهای ربات با بازوی انعطاف پذیر بررسی شده است. از جمله این کاربردها، می‌توان به بازوهای سبک و انعطاف پذیر مورد استفاده در صنعت هوا و فضا اشاره نمود که در آن سبکی مواد یک نیاز ضروری است. کنترل سازه‌های بزرگ مانند جرتیل، نردبان‌های امداد و نجات که به عنوان یک رابط انعطاف پذیر رفتار می‌کنند [۲]. انجام عمل جراحی با حداقل تهاجم با ابزار نازک انعطاف پذیر که در آن کنترل دقیق ربات ضروری است [۳].

ربات با بازوی انعطاف پذیر بسیار سبک چندین مزیت نسبت به ربات صلب مرسوم دارد. از جمله این مزایا، می‌توان به مصرف انرژی کمتر، محرک‌های کوچکتر، هزینه کمتر، قدرت مانور بهتر، حمل و نقل بهتر و نسبت بار به وزن بازوی بالاتر اشاره نمود. علاوه بر این مزایا، به دلیل انعطاف پذیری این نوع بازوها شدت برخورد به اشیاء یا انسان کاهش می‌یابد. علی‌رغم این ویژگی‌های مفید، کنترل آنها بسیار دشوار است. یکی از این سختی‌ها کنترل ارتعاشات است که به دلیل ساختار انعطاف پذیر در طول ساختار این نوع بازوها ظاهر می‌شود و دیگری مربوط به مدل پیچیده ریاضی دینامیک این نوع بازوها است.

بطور کلی، کلیه وظایف بازوی ربات در کاربردهای مذکور را می‌توان به دو دسته مختلف حرکت آزاد و مقید تقسیم بندی کرد. در دسته اول، بازوی ربات در فضای کاری بدون برخورد با محیط عمل می‌کند (حرکت آزاد). در دسته دوم، بازوی ربات در تماس با محیط است. در این وضعیت محیط بطور مداوم بر روی حرکت بازو، محدودیت دینامیکی اعمال می‌کند.

سه روش اصلی که به‌طور معمول در کنترل حرکت سازگار استفاده می‌شود عبارتند از: کنترل امپدانس<sup>۱</sup>، کنترل کمپلاینس<sup>۲</sup>، و کنترل

ترکیبی موقعیت/نیرو<sup>۳</sup>. ایده کنترل امپدانس برای اولین بار توسط هوگان ارائه شد [۴]. در این روش نه موقعیت و نه نیرو کنترل می‌شود. کنترل امپدانس دارای یک ویژگی جامع است که آنرا در مواجهه با حرکات مقید و آزاد کارآمدتر می‌کند. در واقع کنترل امپدانس، کنترل رفتار دینامیکی سیستم است و در شکل تعمیم یافته اش یک معادله دینامیکی بین خطاهای موقعیت و نیرو ایجاد می‌کند. این معادله می‌تواند به‌عنوان امپدانس مطلوب بین موقعیت و نیروی تعاملی با محیط تعریف شود. بنابراین، سیستم کنترل امپدانس، در طی حرکت‌های بدون قید (حرکت آزاد) به یک سیستم کنترل موقعیت تقلیل می‌یابد و در طی حرکت‌های مقید به عنوان یک سیستم کنترل نیرو عمل می‌کند.

کنترل امپدانس بازوی صلب به‌طور گسترده در مقالات آمده است [۱۳-۵]. بسیاری از پژوهشگران این حوزه، کنترل موقعیت، نیرو و کنترل ترکیبی موقعیت/نیرو را بررسی کرده‌اند. با این حال، در مقالات به‌مسئله کنترل امپدانس بازوی انعطاف پذیر بسیار کم پرداخته شده است.

درده‌های اخیر، استراتژی‌های کنترل مختلفی در زمینه ربات با بازوی انعطاف پذیر تعامل با محیط، پیشنهاد شده است. هدف اصلی این پژوهش‌ها حذف ارتعاشات ناشی از ساختار انعطاف پذیر است [۱۸-۱۴]. در مرجع [۱۴]، برخی از این استراتژی‌های کنترل یافت می‌شود. اکثر این تحقیقات استراتژی کنترل موقعیت، نیرو، موقعیت و نیرو ترکیبی و بسیار محدود کنترل امپدانس را جهت تحقق اهداف کنترلی، بکار برده‌اند. در مرجع [۱۵]، دو حلقه کنترلی تو در تو بر مبنای کنترل مود لغزشی برای کنترل موقعیت ربات تک رابط انعطاف پذیر پیشنهاد شده است که در مقابل تغییرات بار و اصطکاک موتور مقاوم است. در مرجع [۱۶]، یک استراتژی کنترلی، شامل دو حلقه داخلی و بیرونی برای کنترل موقعیت یک رابط انعطاف پذیر با دو درجه آزادی ارائه شده است. حلقه داخلی برای کنترل موقعیت دو موتور بوسیله یک کنترل کننده PID و حلقه بیرونی جهت حذف ارتعاشات رابط انعطاف پذیر با اعمال استراتژی خطی سازی فیدبک حالت- ورودی پیشنهاد شده است. در مرجع [۱۷]، کنترل نیرو یک تک بازوی بسیار سبک با انعطاف پذیری در رابط بر مبنای فیدبک گشتاور اعمالی موتور به رابط (گشتاور کوپلینگ) پیشنهاد شده است. در این مقاله، از یک کنترل کننده PID اصلاح شده (I-PD) برای کنترل نیرو رابط برای هر دو حرکت مقید و آزاد در تعامل با محیطی معلوم، استفاده شده است. در مرجع [۱۸]، کنترل امپدانس یک بازوی ربات با انعطاف پذیری رابط در حرکت آزاد و مقید با استفاده از روش کنترل مود لغزشی، ارائه شده است.

در بسیاری از مقالات مربوط به کنترل رابط انعطاف پذیر در تعامل با محیط [۱۴-۱۸]، برای کنترل سیستم در دو مود کاری مختلف (حرکت

<sup>۱</sup> Impedance control

<sup>۲</sup> Compliance control

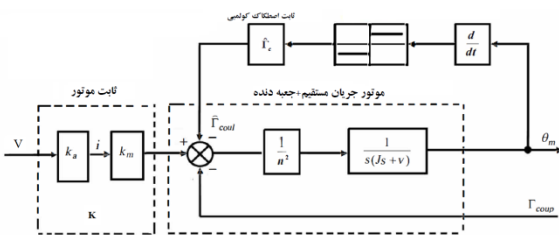
<sup>۳</sup> Hybrid position/force control

مقاومت از ربات‌های صلب<sup>۱</sup> معمول می‌باشد. به دلیل رفتار کشسان ربات-های انعطاف پذیر، استخراج مدل ریاضی که بتواند رفتار فیزیکی واقعی بازو را توصیف کند بسیار دشوار می‌باشد. یکی از ویژگی‌های شناخته شده بازوی انعطاف پذیر ظهور مودهای نامحدود ارتعاش هنگام برخورد بازو با محیط نامشخص است.

مدل‌سازی دینامیک تک بازوی ربات با انعطاف پذیری رابط شامل دو بخش می‌باشد: دینامیک مربوط به محرک تک بازو انعطاف پذیر، شامل دینامیک موتور جریان مستقیم همراه با چرخ دنده و منبع تغذیه است و بخش دیگر دینامیک مربوط به تک رابط انعطاف پذیر است. در ادامه، به ترتیب دینامیک مربوط به موتور و تک بازوی انعطاف پذیر شرح داده می‌شود.

## ۱-۲ دینامیک موتور

همان‌گونه که اشاره شد بازوهای انعطاف پذیر تک رابط شامل یک بخش انعطاف پذیر است که کششی توزیع شده را در امتداد کل سازه بازو ایجاد می‌کند و بخشی صلب تحت عنوان محرک، باعث حرکت مکانی سازه می‌شود. محرک تک بازوی انعطاف پذیر مورد مطالعه شامل یک موتور جریان مستقیم همراه با یک دسته جعبه دنده و یک تقویت کننده-سروو جریان است که این تقویت کننده سروو، جریان ورودی به موتور را کنترل می‌کند که این مقدار جریان با ولتاژ اعمالی به سروو از طرف کنترل کننده، متناسب است. شکل ۲ بلوک دیاگرام تقویت کننده، موتور و جعبه دنده را نشان می‌دهد.



شکل ۱: بلوک دیاگرام محرک الکتریکی

دینامیک موتور، تقویت کننده سروو جریان و چرخ دنده به ترتیب مطابق روابط (۱)، (۲) و (۳) می‌باشد [۱۷]:

$$k_m i = J \ddot{\theta}_m + v \dot{\theta}_m + \hat{\Gamma}_{coul} + \hat{\Gamma}_{coup} \quad (1)$$

$$i = k_a V \quad (2)$$

$$\hat{\theta}_m = \theta_m n; \hat{\Gamma}_c = \frac{\Gamma_c}{n}; \hat{\Gamma}_{coup} = \frac{\Gamma_{coup}}{n} \quad (3)$$

که در روابط بالا  $k_m$  ثابت الکترومکانیکی مربوط به موتور،  $i$  جریان موتور،  $J$  لختی موتور،  $v$  ضریب اصطکاک ویسکوز موتور،

مقید و آزاد)، دو نوع کنترل کننده جداگانه پیشنهاد شده است. برای انجام این کار بایستی دو مدل دینامیکی مختلف نیز برای این مودهای کاری موجود باشد. همچنین برای تغییر وضعیت کنترل کننده از مود کاری حرکت آزاد به مقید، استفاده از الگوریتمی جداگانه برای تشخیص برخورد، الزامی است.

در روش پیشنهادی این مقاله، ابتدا، یک مدل دینامیکی برای رابط کشسان معرفی می‌شود که برای هر دو مود حرکت مقید و آزاد رابط معتبر می‌باشد. سپس، براساس مدل معرفی شده رابط، یک کنترل کننده یکپارچه برای مودهای کاری حرکت مقید و آزاد رابط انعطاف پذیر ارائه می‌شود. به این ترتیب بدون نیاز به الگوریتمی جداگانه برای تشخیص برخورد رابط با محیط، کنترل کننده بصورت خودکار از مود کاری حرکت آزاد به مود کاری حرکت مقید تغییر وضعیت می‌دهد. ضمن اینکه در این مطالعات، جنس و سختی محیط از قبل مشخص است به طور کلی، برخورد بین بازوی انعطاف پذیر و محیطی با سختی نامشخص می‌تواند در نقطه انتهایی یا نقاط میانی رابط رخ دهد. ولیکن، در بسیاری از کاربردها بویژه بازوهای صنعتی برخورد با محیط اغلب در نقطه انتهایی است. تا آنجایی که نویسندگان این مقاله اطلاع دارند، مفهوم کنترل مقاوم امپدانس ربات با رابط انعطاف پذیر در محیط نامشخص، نسبتاً جدید و برای اولین بار به آن پرداخته شده است. در این راستا، کنترل کننده امپدانس با حلقه‌ی درونی موقعیت پیشنهاد شده است. بدین معنی که در حرکت آزاد نیروی اعمالی به محیط صفر است و زاویه‌ی مرجع برای حلقه‌ی درونی موقعیت همان موقعیت مطلوب است. در حرکت مقید، مسیر مرجع برای حلقه‌ی درونی با استفاده از دینامیک امپدانس مطلوب تعیین می‌شود. با فرض اینکه کنترل کننده موقعیت درونی دقیق باشد و با فرض موجود بودن اطلاعات دینامیکی و هندسی محیط، می‌توان پارامتر سختی (بهره) امپدانس مطلوب را طوری اختیار کرد تا نیرو در مقدار مطلوب قرار گیرد. بنابراین طراحی کنترل کننده دقیق حلقه‌ی درونی موقعیت، بخش اصلی کار در کنترل کننده امپدانس است.

این مقاله به صورت زیر مرتب شده است. در ادامه و در بخش دوم مدل‌سازی بازوی ربات با انعطاف پذیری شرح داده شده است. بخش سوم مقاله به طراحی کنترل کننده مقاوم امپدانس بر مبنای استراتژی کنترل مود لغزشی می‌پردازد. تحلیل پایداری سیستم کنترل حلقه بسته در بخش چهارم آمده است. بخش پنجم به شبیه سازی عددی با استفاده از روش پیشنهادی اختصاص یافته است. در پایان نتایج بدست آمده در بخش ششم جمع بندی شده است.

## ۲- مدل‌سازی تک بازوی ربات با انعطاف-

### پذیری رابط

مدل‌سازی بازوهای انعطاف پذیر، از جمله موضوع‌های مورد علاقه در زمینه ربات‌های انعطاف پذیر است. مدل‌سازی بازوهای انعطاف پذیر بسیار

<sup>۱</sup> Rigid

ساده از کنترل کننده با تلاش کنترلی و هزینه محاسباتی کمتر، از دیگر مودهای ارتعاشی چشم پوشی شود. بر اساس این مفروضات، مدل دینامیکی تک رابط انعطاف پذیر مطابق روابط زیر توصیف می شود [۱۷]:

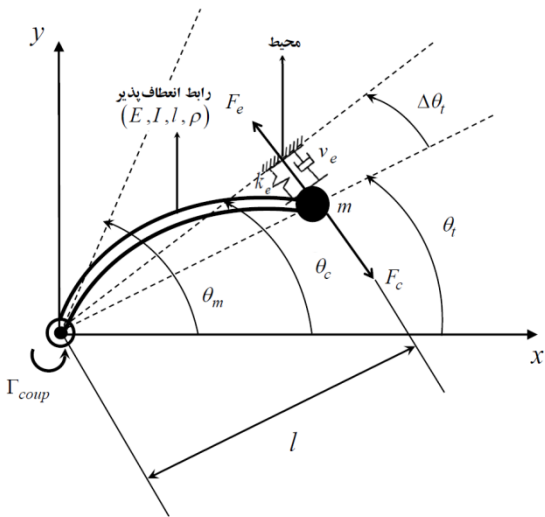
$$ml^2\ddot{\theta}_t = c(\theta_m - \theta_t) + F_c l, \quad F_c = -F_e \quad (7)$$

$$\Gamma_{coup} = c(\theta_m - \theta_t) \quad (8)$$

که در روابط فوق  $m$  جرم متمرکز شده در انتهای رابط،  $l$  طول رابط،  $\Gamma_{coup}$  گشتاور اعمالی به رابط از طرف موتور (گشتاور کوپلینگ<sup>۲</sup>)،  $\theta_m$  زاویه موتور،  $\theta_t$  زاویه ی انتهای آزاد رابط (زاویه ی بار)،  $c$  سختی دورانی بازو است که از رابطه زیر بدست می آید:

$$c = \frac{3EI}{l} \quad (9)$$

که در آن  $E$  مدول یانگ<sup>۳</sup> (مدول الاستیسیته) و  $I$  ممان اینرسی سطح مقطع است. هر دو این پارامتر در طول سازه انعطاف پذیر ثابت در نظر گرفته شده است [۱۷]. شکل ۲ نمایش پارامتری رابط انعطاف پذیر با برخورد در انتهای رابط را به تصویر می کشد. تک رابط انعطاف پذیر می تواند حول محور  $z$  (محور عمود بر صفحه ی شکل) بچرخد.



شکل ۲: بازوی تک رابط انعطاف پذیر

در ادامه، فرض می شود محیط نامشخص در تماس با رابط دارای امیدانس مکانیکی معادل رابطه (۱۰) باشد.

$$F_e = k_e(y - y_c) + v_e \frac{d(y - y_c)}{dt} \quad (10)$$

که در آن  $y_c = l\theta_t$  نقطه تعادل ایستای جسم است. با جایگذاری  $y = l\theta_t$  و رابطه ی (۱۰) به صورت رابطه زیر باز نویسی می شود:

$\hat{\Gamma}_{coul}$  گشتاور اصطکاک کولمب نامعلوم، گشتاور کوپلینگ اعمالی به رابط انعطاف پذیر از جانب موتور، ولتاژ اعمال شده به سرو-تقویت کننده از طرف کنترل کننده،  $k_a$  بهره تقویت کننده و  $n$  نسبت کاهش جعبه دنده است. زاویه موتور بوسیله  $\hat{\theta}_m$  نمایش داده شده است، بنابراین سرعت و شتاب محرک به ترتیب با نمادهای  $\dot{\theta}_m$  و  $\ddot{\theta}_m$  مشخص می شود. قابل ذکر است نماد های هشتک مربوط به مقادیر موتور است و نماد های استاندارد مربوط به مقادیر دیده شده از خروجی چرخ دنده (سمت رابط) می باشند. به عنوان مثال نماد استاندارد بدون هشتک  $\theta_m$  زاویه موتور در خروجی چرخ دنده می باشد. بنابراین با ترکیب روابط (۱)، (۲) و (۳) دینامیک کامل سیستم محرک به صورت رابطه زیر بدست می آید.

$$kV = Jn\ddot{\theta}_m + vn\dot{\theta}_m + \frac{\Gamma_{coul}}{n} + \frac{\Gamma_{coup}}{n} \quad (4)$$

که در آن  $k = k_m k_a$  ثابت موتور است. از طرفی، گشتاور اصطکاک کولمب اغتشاشی است که دینامیک سیستم را تحت تاثیر قرار می دهد. این اغتشاش وابسته به علامت سرعت زاویه ای موتور می باشد. اغتشاش اصطکاک کولمبی وقتی که  $\dot{\theta}_m \neq 0$  به صورت رابطه زیر مدل می شود:

$$\hat{\Gamma}_{coul} = \hat{\Gamma}_c \cdot \text{Sign}(\dot{\theta}_m) = \begin{cases} \hat{\Gamma}_c, & \theta_m > 0 \\ -\hat{\Gamma}_c, & \theta_m < 0 \end{cases} \quad (5)$$

که در آن  $\hat{\Gamma}_c$  ثابت اصطکاک کولمبی نامعلوم است که برای هر موتور مقدار متفاوتی دارد. باین وجود، وقتی که  $\dot{\theta}_m = 0$  اغتشاش اصطکاک کولمبی از رابطه زیر بدست می آید:

$$\hat{\Gamma}_{coul} = \text{Sign}(V) \cdot \min(k|V|, \hat{\Gamma}_{coup}) \quad (6)$$

## ۲-۲ دینامیک تک رابط انعطاف پذیر

روش های مختلفی برای مدل سازی تک بازوی ربات با انعطاف پذیری رابط وجود دارد. از جمله ی این روش ها می توان به مدل المان محدود<sup>۱</sup>، مدل مودهای مفروض و مدل پارامترهای فشرده اشاره نمود [۱۹].

در این مقاله، از روش مدل پارامتر فشرده (مدل جرم فشرده) جهت مدل سازی دینامیکی تک رابط انعطاف پذیر استفاده شده است. در این مدل، فرض شده است تغییر شکل در ساختار رابط بسیار کوچک است و کل جرم در موقعیت انتهای رابط متمرکز شده است (جرم بار چندین برابر جرم بازو است) و جرم آزادانه در موقعیت نوک می چرخد. بنابراین لغتی دورانی این جرم روی دینامیک رابط تاثیر نمی گذارد و هیچ گشتاوری از این موقعیت ایجاد نمی شود. بنابراین، این ویژگی ها موجب می شود سازه با مود اصلی ارتعاش، نوسان کند و برای دستیابی به مدلی

<sup>۲</sup> Coupling torque

<sup>۳</sup> Young Modulus

<sup>۱</sup> Finite Element Model

و با جایگذاری رابطه‌ی (۲۰) در روابط (۱۸) و (۱۹)، توابع تبدیل زیر بدست می‌آیند:

$$\frac{\Gamma_{coup}(s)}{\Delta\Theta_m(s)} = \frac{c(s^2 + \frac{v_e}{m}s + \frac{k_e}{m})}{s^2 + \frac{v_e}{m}s + (\frac{k_e}{m} + \frac{c}{ml^2})} \quad (21)$$

$$\frac{F_e(s)}{\Delta\Theta_m(s)} = \frac{\frac{c}{ml}(v_e s + k_e)}{s^2 + \frac{v_e}{m}s + (\frac{k_e}{m} + \frac{c}{ml^2})} \quad (22)$$

باتعیین  $y_2 = \Gamma_{coup}$  و  $y_1 = F_e$ ،  $x_2 = \Delta\dot{\theta}_t$ ،  $x_1 = \Delta\theta_t$ ،  $u = \Delta\theta_m$ ، دینامیک رابط انعطاف پذیر در نمایش معادلات فضای حالت مطابق رابطه‌ی زیر حاصل می‌شود:

$$\begin{bmatrix} \dot{x}_1 \\ \dot{x}_2 \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} 0 & 1 \\ -(\frac{k_e}{m} + \frac{c}{ml^2}) & -\frac{v_e}{m} \end{bmatrix} \begin{bmatrix} x_1 \\ x_2 \end{bmatrix} + \begin{bmatrix} 0 \\ \frac{c}{ml^2} \end{bmatrix} u \quad (23)$$

$$\begin{bmatrix} y_1 \\ y_2 \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} k_e l & v_e l \\ -c & 0 \end{bmatrix} \begin{bmatrix} x_1 \\ x_2 \end{bmatrix} + \begin{bmatrix} 0 \\ c \end{bmatrix} u$$

برای محیطی که صلب است، چون سختی متناظر با آن بی‌نهایت است ( $k_e \rightarrow \infty$ )، بنابراین  $\Delta\theta_t = 0$  و روابط (۲۱) و (۲۲)، بصورت زیر خلاصه می‌شوند:

$$\frac{\Gamma_{coup}(s)}{\Delta\Theta_m(s)} = \lim_{k_e \rightarrow \infty} \frac{c(s^2 + \frac{v_e}{m}s + \frac{k_e}{m})}{s^2 + \frac{v_e}{m}s + (\frac{k_e}{m} + \frac{c}{ml^2})} = c \quad (24)$$

$$\frac{F_e(s)}{\Delta\Theta_m(s)} = \lim_{k_e \rightarrow \infty} \frac{\frac{c}{ml}(v_e s + k_e)}{s^2 + \frac{v_e}{m}s + (\frac{k_e}{m} + \frac{c}{ml^2})} = \frac{c}{l} \quad (25)$$

### ۳- طراحی کنترل مقاوم امیدانس

در این بخش، روش کنترل پیشنهادی برای رابط انعطاف پذیر مورد مطالعه قرار می‌گیرد. قبل از طراحی کنترل کننده بایستی این نکته را لحاظ کرد که مدل دینامیکی مورد استفاده باید جوابگوی هر دو مود کاری باشد. عبارتی بایستی فقط یک مدل دینامیکی برای رابط توسعه داده شود. مدل دینامیکی رابط در تماس با محیط در بخش ۲ بدست آمد. حال به دنبال این مسأله می‌باشیم تا از مدل رابط در حرکت مقید، برای حرکت آزاد نیز استفاده کنیم. تنها تفاوت مدل رابط در مودهای حرکت آزاد و مقید در لحاظ کردن نیروی اعمالی به محیط است. می‌توان حرکت آزاد را همان حرکت مقید در نظر گرفت، با این فرض که رابط در حرکت آزاد در زاویه‌ی ایستای صفر با جسم دارای امیدانس صفر برخورد داشته

$$F_e = k_e l(\theta_t - \theta_c) + v_e l \frac{d(\theta_t - \theta_c)}{dt} \quad (11)$$

که در آن  $k_e$  ضریب سختی محیط و  $v_e$  ضریب میرایی محیط،  $\theta_t$  زاویه‌ی انتهایی آزاد رابط و  $\theta_c$  زاویه‌ی ایستای محیط است. از آنجایی که  $y_c$  یک نقطه‌ی ثابت در صفحه می‌باشد،  $\frac{d(\theta_c)}{dt} = 0$ ، بنابراین رابطه‌ی (۱۱) به رابطه زیر تبدیل می‌شود:

$$F_e = k_e l(\theta_t - \theta_c) + v_e l \frac{d(\theta_t)}{dt} \quad (12)$$

بنابراین امیدانس محیط با یک فنر و میراکننده مدل شده است. با جایگزینی رابطه‌ی نیروی اعمالی به محیط (رابطه‌ی (۱۲)) در رابطه‌ی (۷) رابطه زیر بدست می‌آید:

$$\Gamma_{coup} = ml^2 \ddot{\theta}_t + k_e l^2 (\theta_t - \theta_c) + v_e l^2 \frac{d(\theta_t)}{dt} \quad (13)$$

حال در رابطه‌ی (۱۳) تفاوت بین زاویه‌ی بار و زاویه‌ی ایستای جسم را با متغیر  $\Delta\theta_t = \theta_t - \theta_c$  تعریف می‌کنیم. با توجه به این که  $\ddot{\theta}_c = \dot{\theta}_c = \theta_c = 0$ ، رابطه‌ی مذکور به شکل زیر درمی‌آید:

$$\Gamma_{coup} = ml^2 \Delta\ddot{\theta}_t + v_e l^2 \Delta\dot{\theta}_t + k_e l^2 \Delta\theta_t \quad (14)$$

از طرف دیگر، با استفاده از رابطه‌ی (۸) با توجه به تعریف متغیر  $\Delta\theta_m = \theta_m - \theta_c$  داریم:

$$\Gamma_{coup} = c(\theta_m - \theta_c - \theta_t + \theta_c) = c(\Delta\theta_m - \Delta\theta_t) \quad (15)$$

و از رابطه‌ی (۱۲) نیز داریم:

$$F_e = k_e l(\Delta\theta_t) + v_e l \frac{d(\Delta\theta_t)}{dt} \quad (16)$$

با اعمال تبدیل لاپلاس به رابطه‌های (۱۴) تا (۱۶)، به ترتیب روابط (۱۷) تا (۱۹) بدست می‌آیند:

$$\Gamma_{coup}(s) = (ml^2 s^2 + v_e l^2 s + k_e l^2) \Delta\Theta_t(s) \quad (17)$$

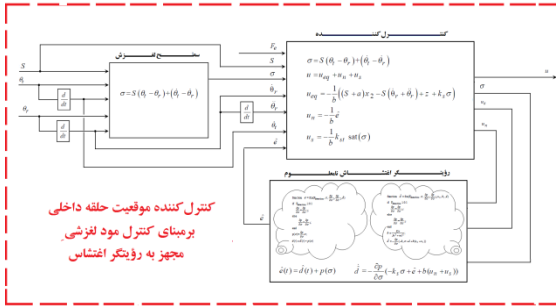
$$\Gamma_{coup}(s) = c(\Delta\Theta_m(s) - \Delta\Theta_t(s)) \quad (18)$$

$$F_e(s) = (v_e l s + k_e l) \Delta\Theta_t(s) \quad (19)$$

با ترکیب روابط (۱۷) و (۱۸) تابع تبدیل زیر به دست می‌آید:

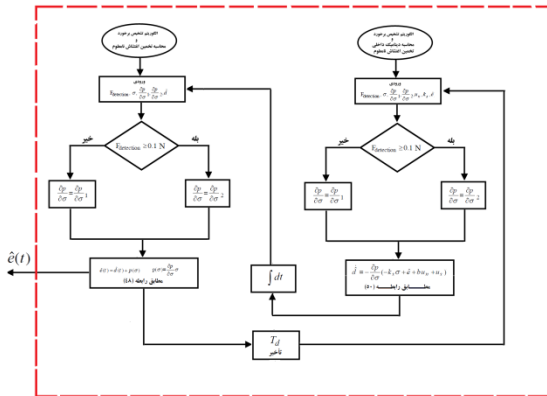
$$\frac{\Delta\Theta_t(s)}{\Delta\Theta_m(s)} = \frac{\frac{c}{ml^2}}{s^2 + \frac{v_e}{m}s + (\frac{k_e}{m} + \frac{c}{ml^2})} \quad (20)$$

شکل ۵ جزئیات مربوط به بلوک کنترل موقعیت حلقه داخلی بر مبنای کنترل مود لغزشی را نشان می‌دهد. همان گونه که از شکل ۵ ملاحظه می‌شود کنترل مود لغزشی به یک رؤیتگر اغتشاش نامعلوم مجهز است.



شکل ۵: سیستم کنترل موقعیت حلقه داخلی بر مبنای کنترل مود لغزشی مجهز به رؤیتگر اغتشاش

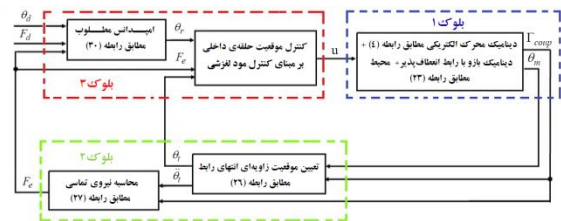
در بلوک مربوط به رؤیتگر اغتشاش نامعلوم، برای تشخیص مود کاری مقید از آزاد از شبه کد الگوریتمی ساده، بر اساس مقدار نیروی محاسبه شده از بلوک ۲ و مقایسه آن با یک آستانه مشخص، استفاده شده است. شکل ۶ جزئیات الگوریتم تشخیص، تخمین اغتشاش نامعلوم بر اساس یک قانون به روز رسانی تحت عنوان دینامیک داخلی تخمین اغتشاش نامعلوم را نشان می‌دهد. جزئیات مربوط به رؤیتگر اغتشاش نامعلوم در زیر بخش ۳-۲ آمده است.



شکل ۶: شبه کد الگوریتم تشخیص برخورد رابط با محیط بر اساس مقدار نیروی تماسی و محاسبه دینامیک داخلی تخمین اغتشاش نامعلوم به عنوان یک قانون بروز رسانی در سیستم رؤیتگر اغتشاش برای تخمین اغتشاش نامعلوم

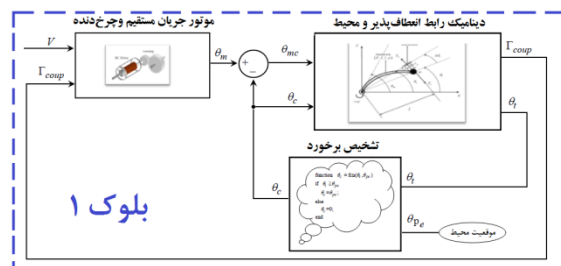
تفاوت رابط انعطاف پذیر با رابط صلب در این است که زاویه موتور دیگر با زاویه دیگر نقاط روی رابط برابر نیست. به عبارت دیگر هر نقطه روی رابط دارای مقداری انحراف نسبت به حالت صلب است. بایستی به طریقی علی رغم انحراف موجود در رابط بتوان زاویه نقطه‌ی دلخواه در روی رابط را به مقدار مرجع قرار داد. بنابراین برای کنترل موقعیت دقیق، تخمین و حذف اثر خاصیت انعطاف پذیری رابط ضروری به نظر می‌رسد.

است. حال اگر زاویه‌ی انتهای آزاد رابط به زاویه ای بزرگتر یا مساوی زاویه ایستای جسم رسید، به این معنی است که رابط با جسم برخورد داشته است. این الگوریتم تشخیص برخورد در بخش مدل سازی دینامیک رابط و محیط پیش بینی شده است. بعد از تعیین مدل یکپارچه‌ای که بتواند مشخصه‌های دینامیکی رابط را در هر دو مود کاری نشان دهد، نوبت به طراحی کنترل کننده‌ای می‌رسد که با داشتن فقط یک دسته پارامتر جواب گوی وظایف کنترلی باشد. در اینجا کنترل کننده امپدانس با حلقه‌ی درونی موقعیت مورد نظر است. همان طور که پیش از این ذکر شد، در حرکت آزاد نیروی اعمالی به محیط صفر است و زاویه‌ی مرجع برای حلقه‌ی درونی موقعیت همان موقعیت مطلوب است. در حرکت مقید، مسیر مرجع برای حلقه‌ی درونی با استفاده از دینامیک امپدانس مطلوب تعیین می‌شود. با فرض اینکه کنترل کننده موقعیت درونی دقیق باشد و با فرض موجود بودن اطلاعات دینامیکی و هندسی محیط، می‌توان پارامتر سختی (بهره) امپدانس مطلوب را طوری اختیار کرد تا نیرو در مقدار مطلوب قرار گیرد. بنابراین طراحی کنترل کننده دقیق حلقه‌ی درونی موقعیت بخش اصلی کار در کنترل کننده امپدانس است. شکل ۳ سیستم کنترل حلقه بسته سیستم را نشان می‌دهد. همان طور که در شکل مشاهده می‌شود بلوک ۱ دینامیک مربوط به رابط انعطاف پذیر، محیط و محرک، بلوک ۲ تخمین و محاسبه‌ی موقعیت انتهای رابط و نیروی تماسی و بلوک ۳ طرح کنترل امپدانس مقاوم با حلقه درونی موقعیت را نشان می‌دهد.



شکل ۳: سیستم کنترل امپدانس مقاوم بر مبنای موقعیت، همراه با ردیابی نیرو که در آن کنترل مود لغزشی یک حلقه کنترل موقعیت داخلی است

جزئیات مربوط به بلوک ۱ در شکل ۴ نشان داده شده است. همان گونه که از شکل ۴ مشاهده می‌شود از شبه کد الگوریتمی ساده، بر مبنای موقعیت محیط برای تشخیص برخورد انتهای رابط با محیط در مدل سازی سیستم رابط در مود حرکت مقید و آزاد استفاده شده است.



شکل ۴: دینامیک محرک الکتریکی، رابط انعطاف پذیر و محیط همراه با الگوریتم تشخیص برخورد برای مدل سازی رابط در مود حرکت مقید و آزاد

$$F_e = k_l (\ddot{\theta}_d - \ddot{\theta}_r) + k_d (\dot{\theta}_d - \dot{\theta}_r) + k_p (\theta_d - \theta_r) \quad (30)$$

که در آن  $\theta_d$  زاویه مطلوب،  $\theta_r$  زاویه مرجع برای کنترل‌کننده موقعیت حلقه درونی،  $k_l$  ضریب لختی،  $k_d$  ضریب میرایی،  $k_p$  ضریب سختی (بهره) و  $F_e$  نیروی تماسی است که مطابق رابطه‌ی (۱۱) بدست می‌آید. در حالت ماندگار و با فرض کنترل موقعیت دقیق حلقه‌ی درونی و تنظیم نیرو در مقدار مطلوب، روابط (۳۰) و (۱۱) مطابق روابط زیر خواهند بود:

$$F_d = k_p^* (\theta_d - \theta_t) \quad (31)$$

$$F_d = k_e^* l (\theta_t - \theta_c^*) \quad (32)$$

در رابطه (۳۱)  $k_p^*$  بهره‌ی امپدانس متناظر با اطلاعات جسم فرضی برای تنظیم نیرو در مقدار مطلوب است. بنابراین می‌توان با استفاده از روابط (۳۱) و (۳۲) ضریب سختی امپدانس را بر طبق رابطه‌ی (۳۳) طوری اختیار کرد تا نیروی اعمالی در حالت ماندگار به مقدار مطلوب برسد:

$$k_p^* = \frac{F_d k_e^* l}{k_e^* l (\theta_d - \theta_c^*) - F_d} \quad (33)$$

همان‌طور که ذکر شد، بخش اصلی طراحی کنترل‌کننده امپدانس در این پژوهش به طراحی کنترل موقعیت حلقه درونی مربوط می‌شود. چالش اصلی کنترل‌کننده موقعیت در رابط انعطاف‌پذیر، حذف انحراف ناشی از انعطاف‌پذیری رابط است. برای حل این چالش می‌توان بازوی انعطاف‌پذیر را همانند یک بازوی صلب در نظر گرفت با این فرض که انحراف حاصل از انعطاف‌پذیری در رابط ناشی از یک اغتشاش ورودی است. برای کنترل حلقه درونی موقعیت در این پژوهش از کنترل‌کننده مود لغزشی استفاده شده است. اثر نامطلوب انحراف در رابط بایستی به نحوی حذف شود. در راستای حذف این اثر نامطلوب کنترل‌کننده مود لغزشی پیشنهادی به یک رؤیتگر اغتشاش مجهز شده است. در ادامه کنترل‌کننده مود لغزشی بر مبنای رؤیتگر اغتشاش توصیف می‌شود.

### ۳-۱ کنترل مود لغزشی بر مبنای رؤیتگر اغتشاش

مطابق رابطه (۱۱) نیروی اعمالی به محیط قابل محاسبه است، بنابراین با جایگزینی رابطه (۱۱) در رابطه‌ی (۱۴) داریم:

$$\Gamma_{coup} = ml^2 \Delta \ddot{\theta}_t + F_e l \quad (34)$$

همچنین رابطه (۴) را که مربوط به دینامیک موتور جریان-مستقیم است را می‌توان به صورت رابطه‌ی زیر باز نویسی کرد:

$$knV = Jn^2 \Delta \ddot{\theta}_m + vn^2 \Delta \dot{\theta}_m + \Gamma_{coup} + \Gamma_{coul}^d \quad (35)$$

ایده‌ی اصلی کنترل موقعیت رابط انعطاف‌پذیر در اینجا بر این فرض استوار است که می‌توان انحراف در رابط را ناشی از اغتشاش در ورودی

همان‌طور که ذکر شد، در کنترل‌کننده امپدانس برای محاسبه‌ی بهره امپدانس برای تنظیم نیروی تماسی در نیروی مطلوب، به اطلاعات زاویه‌ی نقطه‌ی برخورد رابط با جسم یا به عبارتی زاویه‌ی ایستای جسم، پارامترهای دینامیکی جسم و سنجش نیروی تماسی نیاز داریم. از طرفی مقادیر قابل سنجش فقط گشتاور اعمالی به رابط و زاویه‌ی موتور هستند. بنابراین بایستی با استفاده از این مقادیر و روابط حاکم بر سیستم به اطلاعات مورد نظر برای زاویه‌ی نقطه برخورد و نیروی تماسی رسید. زاویه‌ی انتهای آزاد رابط به سادگی با استفاده از رابطه‌ی (۸) بدست می‌آید:

$$\theta_t = \theta_m - \frac{\Gamma_{coup}}{c} \quad (26)$$

همچنین برای بدست آوردن نیروی تماسی از ترکیب روابط (۷) و (۸) داریم:

$$F_e = \frac{1}{l} (\Gamma_{coup} - ml \ddot{\theta}_t) \quad (27)$$

حال اگر پارامترهای سختی و میرایی محیط معلوم باشند، با استفاده از رابطه (۱۶) براحتی می‌توان موقعیت ایستای جسم را طبق رابطه‌ی زیر تعیین نمود:

$$\theta_c = \theta_t + \frac{V_e}{k_e} \dot{\theta}_t - \frac{F_e}{(k_e l)} \quad (28)$$

این رابطه برای محاسبه‌ی موقعیت ایستای جسم زمانی کارآمد است که پارامترهای دینامیکی محیط معلوم باشند. حال آنکه در این پژوهش این پارامترها نامعلوم فرض شده‌اند. بنابراین بایستی به طریق دیگری از این رابطه استفاده کرد. فرض می‌کنیم که رابط با یک جسم فرضی با ضریب سختی معلوم  $k_e^*$  و میرایی معلوم  $v_e^*$  برخورد می‌کند. به این ترتیب با استفاده از رابطه‌ی (۲۸) موقعیت جسم فرضی  $\theta_c^*$  نیز براحتی بدست می‌آید. این اطلاعات در ادامه برای محاسبه‌ی بهره امپدانس جهت تنظیم نیروی تماسی در مقدار نیروی مطلوب بکار می‌روند. موقعیت جسم فرضی با توجه به رابطه‌ی (۲۸) مطابق رابطه زیر بدست می‌آید:

$$\theta_c^* = \theta_t + \frac{V_e^*}{k_e^*} \dot{\theta}_t - \frac{F_e}{(k_e^* l)} \quad (29)$$

همان‌طور که در بخش مقدمه اشاره شد، هدف کنترل امپدانس ایجاد رابطه‌ی دینامیکی مطلوب (امپدانس مطلوب) بین جابجایی نقطه اثر انتهایی و نیروی تماسی است. بطور معمول، این امپدانس مطلوب به صورت یک سیستم مرتبه دوم خطی انتخاب می‌شود بطوری که بتوان رابطه‌ی دینامیکی بین جابجایی نقطه اثر انتهایی و نیروی تماسی را توسط سیستم جرم-فنر-دمپر<sup>۱</sup> کنترل نمود. رابطه‌ی معمول امپدانس مطلوب به صورت معادله دیفرانسیل زیر بیان می‌شود:

<sup>۱</sup> Mass-spring-damper system

$$u = u_{eq} + u_n + u_s \quad (۴۱)$$

$$u_{eq} = -\frac{1}{b} \left( (S+a)x_2 - (S\dot{\theta}_r + \ddot{\theta}_r) + z + k_s \sigma \right) \quad (۴۲)$$

$$u_n = -\frac{1}{b} \hat{e} \quad (۴۳)$$

$$u_s = -\frac{1}{b} k_{st} \text{sat}(\sigma) \quad (۴۴)$$

$$\text{sat}(\sigma) = \begin{cases} \text{sgn} \sigma & \text{if } |\sigma| > \varphi \\ \frac{\sigma}{\varphi} & \text{if } |\sigma| \leq \varphi \end{cases} \quad (۴۵)$$

که در آن پارامترهای  $k_s$ ،  $k_{st}$  و  $\varphi$  ثابت های مثبتی هستند که توسط طراح تعیین می شود. با جایگذاری رابطه های (۴۱) و (۴۲) در رابطه (۳۹) داریم:

$$\dot{\sigma} = -k_s \sigma + e + bu_n + bu_s \quad (۴۶)$$

با جایگذاری رابطه ی (۴۳) و (۴۴) در (۴۶) دینامیک سطح لغزش مطابق رابطه ی زیر بدست می آید:

$$\dot{\sigma} = -k_s \sigma - k_{st} \text{sat}(\sigma) + \tilde{e} \quad (۴۷)$$

که در آن  $\tilde{e} = e - \hat{e}$  خطای تخمین اغتشاش است. اگر تخمین اغتشاش طوری باشد تا خطای تخمین به صفر میل کند، در این صورت شرایط مود لغزشی نیز برقرار می شود و علیرغم وجود انحراف در رابط، مسیر مرجع حاصل از بلوک امپدانس ردیابی می شود. در ادامه رؤیتگر اغتشاش توصیف می شود.

### ۳-۲ رؤیتگر اغتشاش

رؤیتگر اغتشاش مورد استفاده در این مقاله یک نسخه ی تغییر یافته از رؤیتگر معرفی شده در مرجع [۲۰] است. فرض می کنیم تخمین اغتشاش  $e$  با رابطه ی زیر قابل بیان باشد:

$$\hat{e} = \hat{d}(t) + p(\sigma) \quad (۴۸)$$

که در آن  $p(\sigma)$  یک تابع خطی یا غیرخطی از متغیر  $\sigma$  است.  $\hat{d}(t)$  بایستی طوری تخمین زده شود تا خطای تخمین  $\tilde{e}$  به صفر میل کند. با مشتق گیری از رابطه ی (۴۸) با جایگذاری  $\dot{\sigma}$  از رابطه ی (۴۶) رابطه ی زیر حاصل می شود:

$$\dot{\hat{e}} = \dot{\hat{d}}(t) + \frac{\partial p}{\partial \sigma} (-k_s \sigma + e + bu_n + bu_s) \quad (۴۹)$$

به این ترتیب با در نظر گرفتن دینامیک  $\hat{d}(t)$  به صورت یک قانون به-روز رسانی مطابق رابطه ی زیر:

کنترلی دانست. بنابراین با توجه به این فرض، زاویه ی انتهای آزاد رابط  $\theta_i$  را همانند رابط صلب با زاویه ی موتور  $\theta_m$  برابر قرار می دهیم و در عوض منشا انحراف را بعنوان اغتشاش در ولتاژ ورودی لحاظ می کنیم. بنابراین معادله رابط به همراه موتور به یک دینامیک مرتبه دوم تبدیل می شود که در نمایش معادلات فضای حالت با رابطه ی زیر بیان می شود:

$$\begin{cases} \dot{x}_1(t) = x_2(t) \\ \dot{x}_2(t) = ax_2(t) + b(u + V_d) + z + \Gamma_{coul}^d \end{cases} \quad (۳۶)$$

که در آن  $a = -\frac{vn^2}{Jn^2 + ml^2}$ ،  $x_2(t) = \Delta\dot{\theta}(t)$ ،  $x_1(t) = \Delta\theta(t)$ ،  $z = -\frac{F_e l}{Jn^2 + ml^2}$  و  $b = \frac{Kn}{Jn^2 + ml^2}$  است.  $\Gamma_{coul}^d$  ورودی اغتشاش نامعلوم مربوط به اصطکاک کولمبی،  $u$  سیگنال کنترل و  $V_d$  را ولتاژ اغتشاش ورودی نامعلوم مربوط به انحراف ناشی از کشسانی رابط در نظر می گیریم. در ادامه، سطح لغزش  $\sigma$  را به صورت رابطه ی زیر تعریف می کنیم:

$$\sigma = S(\theta_i - \theta_r) + (\dot{\theta}_i - \dot{\theta}_r) \quad (۳۷)$$

که در آن  $S$  پارامتر کنترلی است که توسط طراح تعیین می شود. با مشتق گیری از رابطه ی (۳۷) و جایگذاری از رابطه ی (۳۶) بدست می آوریم:

$$\dot{\sigma} = (S+a)x_2 + bV - (S\dot{\theta}_r + \ddot{\theta}_r) + z + \Gamma_{coul}^d \quad (۳۸)$$

که در آن  $V = u + V_d$  است. همان طور که ذکر شد، اثر نامطلوب مربوط به کشسانی رابط را روی کنترل موقعیت با اغتشاش  $V_d$  مدل می کنیم که در ورودی به سیستم اعمال می شود. بنابراین داریم:

$$\begin{aligned} \dot{\sigma} &= (S+a)x_2 + b(u + V_d) - (S\dot{\theta}_r + \ddot{\theta}_r) + z + \Gamma_{coul}^d \\ &= (S+a)x_2 + bu - (S\dot{\theta}_r + \ddot{\theta}_r) + z + e(x,t) \end{aligned} \quad (۳۹)$$

که در آن  $e(x,t)$  جمله ی اغتشاش نامعلوم است و با رابطه زیر تعریف می شود:

$$e(x,t) = bV_d + \Gamma_{coul}^d \quad (۴۰)$$

در ادامه برای سادگی، اغتشاش نامعلوم را تنها با  $e$  نشان می دهیم. سیگنال کنترل  $u$  به سه عبارت  $u_{eq}$ ،  $u_n$  و  $u_s$  تقسیم می شود. عبارت  $u_{eq}$  برای جبران جملات معلوم و  $u_n$  برای جبران اغتشاش نامعلوم  $e$  و عبارت ناپیوسته غیرخطی  $u_s$  با تقریب هموارش برای کاهش پدیده وزوز در فاز رسیدن به سطح لغزش کنترل مود لغزشی، مورد استفاده قرار می گیرد. ایده ی اصلی طرح پیشنهادی تخمین اغتشاش نامعلوم توسط رؤیتگر اغتشاش و سپس استفاده از منفی مقدار تخمینی در  $u_n$  برای حذف اثر آن است. فعلاً فرض می کنیم که تخمین اغتشاش  $\hat{e}$  موجود است. روش تخمین اغتشاش با استفاده از رؤیتگر اغتشاش بعد از معرفی کنترل کننده در زیر بخش ۳-۲ توصیف می شود.

$$|\sigma| \leq \frac{\lambda + \sqrt{\lambda^2 + 4k_s \mu \lambda}}{2k_s} \quad (58)$$

$$\dot{d}(t) = -\frac{\partial p}{\partial \sigma} (-k_s \sigma + \dot{e} + bu_n + bu_s) \quad (50)$$

دینامیک تخمین اغتشاش نیز به صورت رابطه (51) بدست می آید:

$$\dot{e} = \frac{\partial p}{\partial \sigma} \tilde{e} \quad (51)$$

باتفریق دو طرف رابطه (51) از عبارت  $\dot{e}$  رابطه زیر حاصل می شود:

$$\dot{e} = -\frac{\partial p}{\partial \sigma} \tilde{e} + \dot{e} \quad (52)$$

دینامیک خطای تخمین  $\tilde{e}$  نشان می دهد که برای پایداری بایستی تابع

$$p(\sigma) \text{ به نحوی انتخاب شود که } \frac{\partial p}{\partial \sigma} \text{ تابعی مثبت و اندازه‌ی مشتق}$$

اغتشاش طبق رابطه زیر محدود باشد.

$$|\dot{e}| < \mu \quad (53)$$

که در آن  $\mu$  یک عدد ثابت مثبت است.

#### ۴- تحلیل پایداری سیستم کنترل حلقه بسته

در این بخش، شرایط پایداری مورد مطالعه، برگرفته از مرجع [21]

می باشد. برای این منظور تابع لیاپانوف مطابق رابطه زیر معرفی می شود:

$$V(\sigma, \tilde{e}) = \frac{1}{2}(\sigma^2 + \tilde{e}^2) \quad (54)$$

با مشتق گیری از  $V(\sigma, \tilde{e})$  و استفاده از روابط (47) و (52) داریم:

$$\dot{V}(\sigma, \tilde{e}) = -k_s \sigma^2 - k_{st} \text{sat}(\sigma) \sigma + \tilde{e} \dot{e} + \tilde{e} \sigma - \frac{\partial p}{\partial \sigma} \tilde{e}^2 \quad (55)$$

با استفاده از ناساوی یانگ<sup>۱</sup> [22]،  $ab \leq \frac{1}{2}(a^2 + b^2)$  و رابطه (53) و

پس از ساده سازی داریم:

$$\dot{V}(\sigma, \tilde{e}) \leq -\left(k_s - \frac{1}{2}\right) \sigma^2 - \left(\frac{\partial p}{\partial \sigma} - 1\right) \tilde{e}^2 + \frac{1}{2} \mu^2 - k_{st} \text{sat}(\sigma) \sigma \quad (56)$$

پارامترهای کنترلی را می توان طوری اختیار کرد تا همواره  $\left(k_s - \frac{1}{2}\right)$

$\left(\frac{\partial p}{\partial \sigma} - 1\right)$  با توجه به رابطه (56) می توان دریافت که دینامیک های

سطح لغزش  $\sigma$  تخمین اغتشاش  $\tilde{e}$  پایدار مجانبی نیست ولی با توجه به

کار انجام شده در مرجع [23] کرائدار است. با حذف جزئیات

مشتق گیری کران های روی  $|\tilde{e}|$  و  $|\sigma|$  به ترتیب مطابق روابط (57) و (58)

بدست می آید:

$$|\tilde{e}| \leq \lambda = \frac{\mu}{\sqrt{2\left(\frac{\partial p}{\partial \sigma} - 1\right)}} \quad (57)$$

#### ۵- نتایج شبیه سازی

##### ۱-۵ نتایج شبیه سازی برای حرکت آزاد و مقید

شبیه سازی عددی این کار در محیط نرم افزاری سیمولینک متلب انجام شده است و برای حل مجموعه معادلات دیفرانسیل از حل کننده رانگ-کوتا<sup>۲</sup> و اندازه گام های ثابت<sup>۳</sup>  $0.001$  استفاده شده است. پارامترهای کنترلی شامل پارامترهای بلوک امپدانس و رؤیتگر مود لغزشی مطابق جدول ۱ با سعی و خطا انتخاب شده اند. همچنین برخی از مقادیر پارامترهای فیزیکی مورد استفاده در این شبیه سازی برگرفته از مرجع [17] در جدول ۲ آمده است. در ادامه، نتایج شبیه سازی برای هر دو حرکت آزاد و مقید بررسی شده است. برای شبیه سازی، نیروی تماسی مطلوب برای حرکت مقید برابر  $20$  نیوتن ( $F_d = 20 N$ ) انتخاب شده است و زاویه ی مطلوب  $\theta_d(t)$  برای حرکت آزاد مطابق رابطه زیر تعریف می شود:

$$\theta_d(t) = \begin{cases} 5t^2; & 0 \leq t < 1 \\ 10t - 5; & 1 \leq t < 3 \\ 10\left(4t - \frac{t^2}{2}\right) - 50; & 3 \leq t < 4 \\ 30^\circ; & t \geq 4 \end{cases} \quad (59)$$

جدول ۱: پارامترهای کنترلی سیستم.

پارامتر	توصیف پارامتر	مقدار
مشخصات امپدانس مطلوب		
$k_p$	ضریب سختی	$k_p^*$
$k_d$	ضریب میرایی	$0.2k_p^*$
$k_f$	ضریب لختی	$0.01k_p^*$
مشخصات کنترل کننده موقعیت مود لغزشی		
$S$	پارامتر کنترلی	5
$k_s$	پارامتر کنترلی	1
$k_{st}$	بهره کنترل فیدبک سوئیچینگ	0.1
$\frac{\partial p}{\partial \sigma_1}$	پارامتر کنترلی برای حرکت آزاد	2
$\frac{\partial p}{\partial \sigma_2}$	پارامتر کنترلی برای حرکت مقید	15
مشخصات جسم فرضی		
$k_e^*$	ضریب سختی جسم فرضی	5 N/m
$v_e^*$	ضریب میرایی جسم فرضی	1 N.s/m

<sup>۱</sup> Runge-Kutta solver

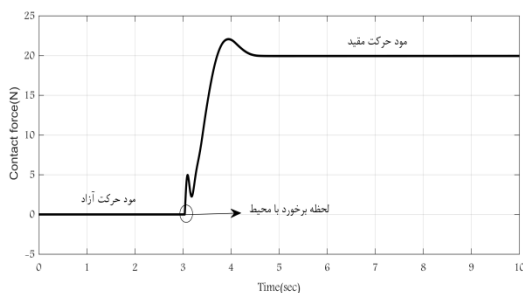
<sup>۲</sup> Fixed step size

<sup>۱</sup> Young inequality

جدول ۲: پارامترهای فیزیکی سیستم.

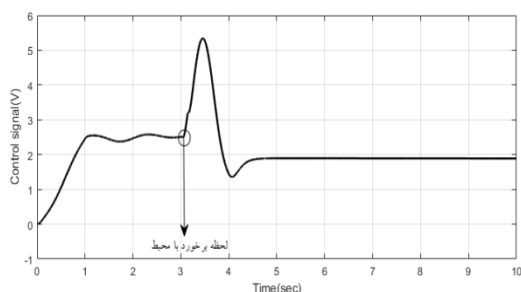
پارامتر	توصیف پارامتر	مقدار
مشخصات رابط انعطاف پذیر		
$E$	مدول الاستیسیته	$122 \times 10^9 \text{ pa}$
$I$	ممان اینرسی سطح مقطع	$3.017 \times 10^{-12} \text{ m}^4$
$\rho$	چگالی	$1800 \text{ kg/m}^3$
$l$	طول	$0.98 \text{ m}$
$d$	قطر	$2.8 \times 10^{-3} \text{ m}$
$m$	جرم	$43.71 \times 10^{-3} \text{ kg}$
مشخصات موتور		
$J$	اینرسی کلی موتور و چرخ دنده	$6.87 \times 10^{-5} \text{ kg m}^2$
$v$	ضریب اصطکاک ویسکوز	$1.041 \times 10^{-3} \text{ kg m}^2/\text{s}$
$n$	نسبت کاهش دنده موتور	50
$k$	ثابت موتور	$2.1 \times 10^{-1} \text{ Nm/V}$
$V_{sat}$	ولتاژ اشباع تقویت کننده سروو	$\pm 10V$

همان گونه که از شکل ۸ مشاهده می شود دامنه گشتاور کوپلینگ برای مود حرکت آزاد (کنترل موقعیت) کم و با شروع مود حرکت مقید (کنترل نیرو) و برخورد رابط با محیط، دامنه گشتاور کوپلینگ جهت اعمال نیروی مطلوب به محیط، به مقدار قابل ملاحظه ای افزایش می یابد.



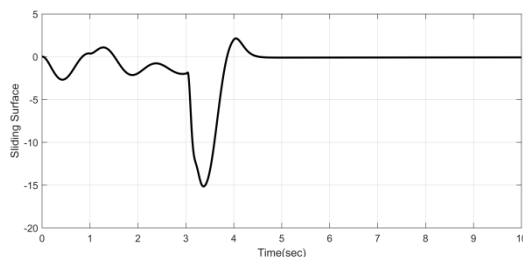
شکل ۹: نیروی تماسی برای حرکت آزاد و مقید

همان گونه که از شکل ۹ مشاهده می شود، لحظه برخورد انتهای رابط با محیط در لحظه ۳ ثانیه اتفاق افتاده است. واضح است که قبل از این لحظه حرکت آزاد داریم و نیروی تماسی صفر است. بعد از این لحظه حرکت مقید داریم و نیرو تماسی به خوبی در زمان بسیار کمی مقدار مطلوب ۲۰ نیوتن را دنبال می کند. شکل ۷ سیگنال کنترل مربوط به کنترل کننده پیشنهادی را برای هر دو حرکت آزاد و مقید نشان می دهد.



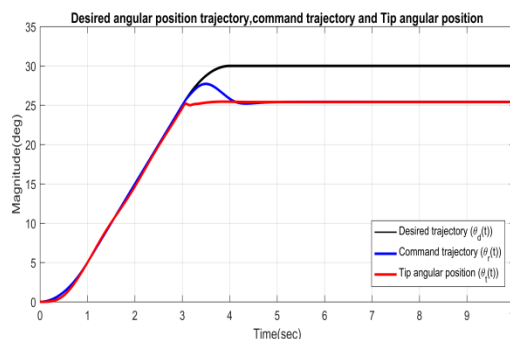
شکل ۱۰: سیگنال کنترل برای حرکت آزاد و مقید

همان طور که از شکل ۱۰ مشاهده می شود، دامنه سیگنال کنترلی برای مود حرکت آزاد، قبل از برخورد رابط با محیط ( $t < 3 \text{ sec}$ ) و حرکت مقید بعد از لحظه برخورد رابط با محیط ( $t \geq 3 \text{ sec}$ ) مناسب می باشد و حد ولتاژ اشباع منبع تغذیه تجاوز نمی کند. شکل ۱۱ سطح لغزش کنترل کننده مود لغزشی مجهز به رویتگر اغتشاش را برای دو مود حرکت آزاد و مقید نشان می دهد.



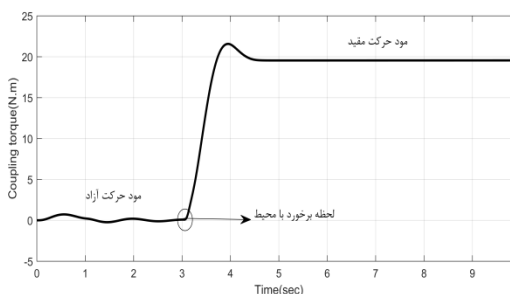
شکل ۱۱: سطح لغزش کنترل کننده مود لغزشی برای حرکت آزاد و مقید همان گونه که از شکل ۱۱ مشاهده می شود به دلیل وجود رویتگر اغتشاش و استفاده از تابع هموارکننده  $sat(\sigma)$  در قانون کنترلی، پدیده وزوز روی سطح لغزش مشاهده نمی شود.

شکل ۷ مسیر مربوط به زاویه مطلوب، زاویه مرجع تولید شده توسط بلوک امیدانس و زاویه انتهای رابط را برای حرکت آزاد و مقید نشان می دهد.

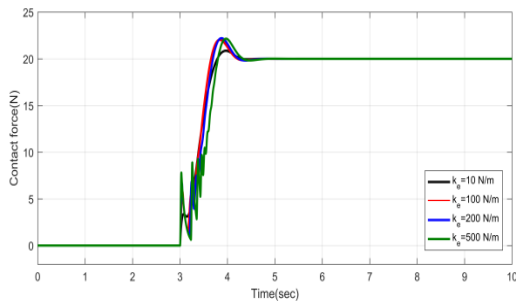


شکل ۷: مسیر مربوط به زاویه مطلوب، زاویه مرجع تولید شده توسط بلوک امیدانس و زاویه انتهای رابط

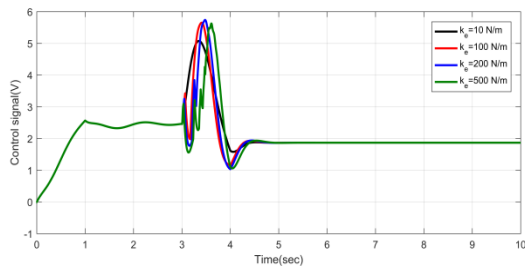
همان طور که از شکل ۴ مشاهده می شود تا قبل از ۳ ثانیه برای حرکت آزاد رابط، زاویه انتهای رابط به خوبی زاویه مطلوب را دنبال می کند و برای حرکت آزاد کنترل موقعیت به طور کامل انجام می شود و برای لحظه بعد از ۳ ثانیه که نقطه ای انتهای رابط با محیط برخورد می کند، کنترل نیرو به طور کامل مطابق شکل ۹ انجام می شود. شکل های ۸ و ۹ به ترتیب گشتاور اعمالی از طرف موتور به رابط ( $\Gamma_{coup}$ ) و نیروی تماسی ( $F_e$ ) را برای هر دو حرکت آزاد و مقید نشان می دهد.



شکل ۸: گشتاور کوپلینگ برای حرکت آزاد و مقید

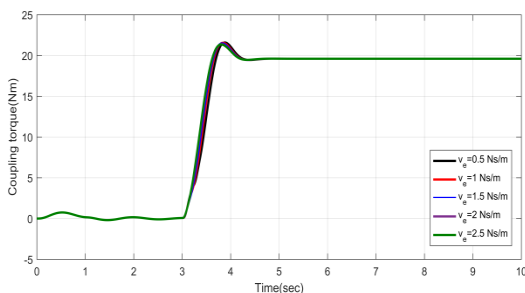


شکل ۱۴: نیروی تماسی برای حرکت آزاد و مقید به ازای مقادیر مختلف از سختی محیط



شکل ۱۵: سیگنال کنترلی برای حرکت آزاد و مقید به ازای مقادیر مختلف از سختی محیط

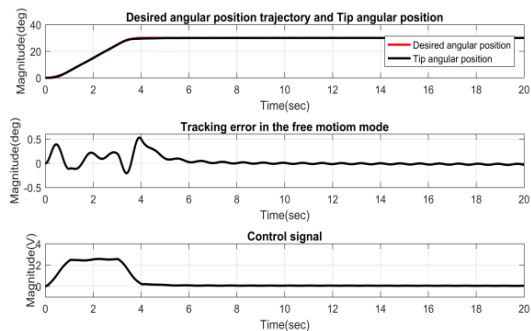
همان طور که از شکل ۱۴ مشاهده می شود با برخورد رابط با محیط در لحظه ۳ ثانیه ( $t = 3 \text{ sec}$ ) نیروی مطلوب ۲۰ نیوتن ( $F_d = 20 \text{ N}$ ) به ازای مقادیر مختلف از سختی محیط به خوبی دنبال می شود. البته ارتعاشاتی در فاز برخورد، به خصوص برای مقادیر بزرگ از سختی محیط (محیط سفت) ایجاد می شود که نشان دهنده نیروهای ضربه ای در لحظه برخورد رابط با محیط در نقطه تماس است. شدت این ارتعاشات و دامنه ای این نیروهای ضربه ای برای محیط های سفت، نسبت به محیط های نرم بیشتر است. در ادامه، شبیه سازی برای مقادیر مختلف از ضریب میرایی محیط انجام داده شده است. شکل های ۱۶، ۱۷ و ۱۸ به ترتیب گشتاور کوپلینگ، نیروی تماسی و سیگنال کنترلی را به ازای یک مقدار ثابت از سختی محیط  $k_e = 100 \frac{\text{N}}{\text{m}}$  و مقادیر مختلف از ضریب میرایی محیط ( $\nu_e = 0.5 \frac{\text{Ns}}{\text{m}}, 1 \frac{\text{Ns}}{\text{m}}, 1.5 \frac{\text{Ns}}{\text{m}}, 2 \frac{\text{Ns}}{\text{m}}, 2.5 \frac{\text{Ns}}{\text{m}}$ ) نشان می دهند.



شکل ۱۶: گشتاور کوپلینگ برای حرکت آزاد و مقید به ازای مقادیر مختلف از ضریب میرایی محیط

## ۲-۵ نتایج شبیه سازی برای حرکت آزاد (کنترل موقعیت)

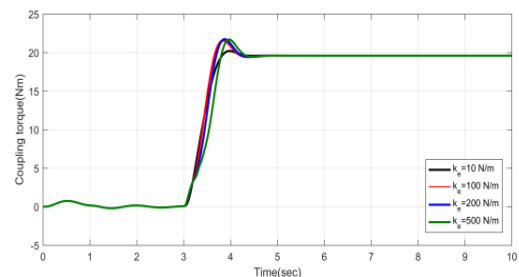
در این بخش، نتایج شبیه سازی برای زمانی که کنترل امپدانس به یک استراتژی کنترل موقعیت تقلیل می یابد، آمده است. در این شرایط، موقعیت محیط به گونه ای انتخاب می شود که رابط با محیط برخوردی نداشته باشد. بنابراین در این حالت برخوردی بین انتهای رابط و محیط انجام نمی شود و نیروی تماسی صفر نیوتن است ( $F_e = 0 \text{ N}$ ). برای نشان دادن قابلیت استراتژی کنترل پیشنهادی در ردیابی کامل موقعیت زاویه ای مطلوب، مسیر  $\theta_d$  را به عنوان زاویه مطلوب مطابق رابطه (۵۹) در نظر می گیریم. در شبیه سازی با توجه به دامنه ای  $\theta_d$ ، برای عدم برخورد انتهای رابط با محیط، پارامتر مربوط به موقعیت محیط در زاویه ۴۵ درجه در نظر گرفته شده است ( $\theta_{pe} = 45^\circ$ ). شکل ۱۲ ردیابی زاویه انتهایی رابط را به ازای مسیر مرجع مطلوب  $\theta_d$  نشان می دهد.



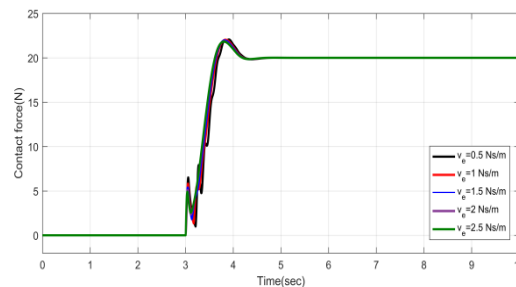
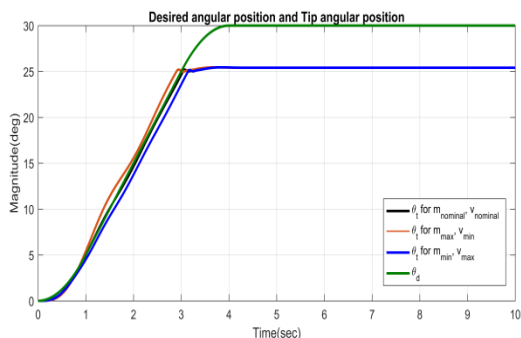
شکل ۱۲: ردیابی مسیر مطلوب توسط زاویه انتهایی رابط در مود حرکت آزاد

## ۳-۵ نتایج شبیه سازی برای حرکت آزاد و مقید به ازای پارامترهای مختلف محیط

در این بخش، برای نشان دادن میزان مقاومت استراتژی کنترلی در مقابل تغییرات پارامترهای محیط شبیه سازی به ازای مقادیر مختلف از پارامترهای محیط انجام شده است. شکل های ۱۳، ۱۴ و ۱۵ به ترتیب گشتاور کوپلینگ، نیروی تماسی و سیگنال کنترلی را به ازای یک مقدار ثابت از ضریب میرایی  $\nu_e = 1 \frac{\text{Ns}}{\text{m}}$  و مقادیر مختلف از ضریب سختی محیط ( $k_e = 10 \frac{\text{N}}{\text{m}}, 100 \frac{\text{N}}{\text{m}}, 200 \frac{\text{N}}{\text{m}}, 500 \frac{\text{N}}{\text{m}}$ ) نشان می دهند.



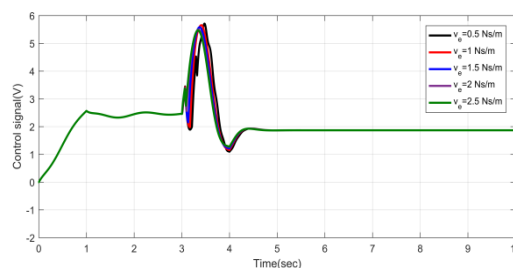
شکل ۱۳: گشتاور کوپلینگ برای حرکت آزاد و مقید به ازای مقادیر مختلف از سختی محیط



شکل ۱۷: نیروی تماسی برای حرکت آزاد و مقید به ازای مقادیر مختلف از

ضریب میرایی محیط

همان گونه که از شکل ۱۷ مشاهده می شود، با برخورد رابط با محیط در لحظه ۳ ثانیه (t = 3 sec) نیروی مطلوب ۲۰ نیوتن (F<sub>d</sub> = 20 N) به ازای مقادیر مختلف از میرایی محیط به خوبی دنبال می شود.

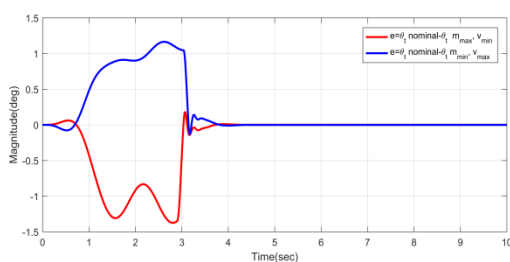


شکل ۱۸: سیگنال کنترلی برای حرکت آزاد و مقید به ازای مقادیر مختلف از

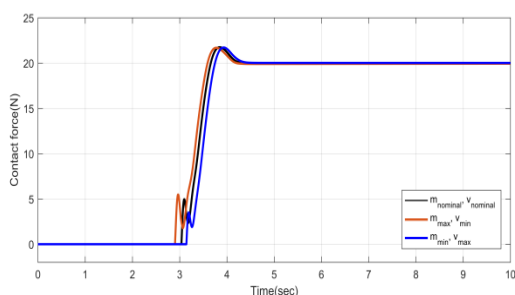
ضریب میرایی محیط

شکل ۱۹: ردیابی مسیر مرجع مطلوب، به ازای افزایش ۲۵ درصدی جرم رابط و کاهش ۲۵ درصدی ضریب اصطکاک ویسکوز موتور و بالعکس، کاهش ۲۵ درصدی جرم رابط و افزایش ۲۵ درصدی ضریب اصطکاک ویسکوز موتور در حضور اغتشاش نامعلوم اصطکاک کولمبی

همان گونه که از شکل ۱۹ مشاهده می شود، بیشترین انحراف وضعیت نوک رابط نسبت به حالت نامی اش و البته نسبت به مسیر مرجع مطلوب کمتر از ۱/۵ درجه است (1.37°). این اختلاف مربوط به زمانی است که جرم رابط ۲۵ درصد افزایش (m<sub>max</sub> = m<sub>n</sub> + 0.25m<sub>n</sub>) و ضریب اصطکاک ویسکوز موتور ۲۵ درصد کاهش پیدا می کند (v<sub>min</sub> = v<sub>n</sub> - 0.25v<sub>n</sub>). بنابراین، طرح کنترل پیشنهادی مقاومت مناسبی نسبت به تغییرات جرم رابط و تغییرات ضریب اصطکاک ویسکوز موتور در فاز حرکت آزاد دارد. جزئیات این اختلاف ناچیز وضعیت زاویه ای نوک رابط در اثر تغییرات مذکور نسبت به حالت نامی اش در شکل ۲۰ آمده است.



شکل ۲۰: جزئیات اختلاف وضعیت زاویه ای نوک رابط نسبت به مقدار نامی اش در حرکت آزاد



شکل ۲۱: نیروی تماسی به ازای افزایش ۲۵ درصدی جرم رابط و کاهش ۲۵ درصدی ضریب اصطکاک ویسکوز موتور و بالعکس، کاهش ۲۵ درصدی جرم رابط و افزایش ۲۵ درصدی ضریب اصطکاک ویسکوز موتور در حضور اغتشاش نامعلوم اصطکاک کولمبی

#### ۴-۵ نتایج شبیه سازی برای حرکت آزاد و مقید به

#### ازای تغییرات جرم رابط و پارامتر موتور

در این بخش، برای نشان دادن میزان مقاوم بودن استراتژی کنترل پیشنهادی در مقابل تغییرات جرم رابط (m) و تغییرات ضریب اصطکاک ویسکوز موتور (v)، شبیه سازی به ازای افزایش ۲۵ درصدی جرم رابط (m<sub>max</sub> = m<sub>n</sub> + 0.25m<sub>n</sub>, m<sub>n</sub> = 044 kg) و کاهش ۲۵ درصدی ضریب اصطکاک ویسکوز موتور (v<sub>min</sub> = v<sub>n</sub> - 0.25v<sub>n</sub>, v<sub>n</sub> = 1.041 × 10<sup>-3</sup> kg m<sup>2</sup>/s) و همچنین، به ازای کاهش ۲۵ درصدی جرم رابط (m<sub>min</sub> = m<sub>n</sub> - 0.25m<sub>n</sub>) و افزایش ۲۵ درصدی ضریب اصطکاک ویسکوز موتور (v<sub>max</sub> = v<sub>n</sub> + 0.25v<sub>n</sub>) نسبت به مقدار نامی، در حضور اغتشاش نامعلوم اصطکاک کولمبی (Γ<sub>col</sub><sup>d</sup>)، برای حرکت مقید و آزاد انجام شده است. مقاومت کنترل کننده نسبت به تغییرات جرم رابط و ضریب ویسکوز موتور، از این جنبه اهمیت دارد که عموماً این تغییرات می تواند از ۱۰ درصد مقدار نامی بیشتر باشد. ولیکن، سایر پارامترها با استفاده از شناسایی سیستم با دقت قابل قبولی بدست می آیند. شکل های ۲۱، ۲۰، ۱۹، ۲۲ و ۲۳ به ترتیب ردیابی مسیر مرجع مطلوب برای حرکت آزاد، جزئیات اختلاف وضعیت زاویه ای نوک رابط نسبت به مقدار نامی اش در حرکت آزاد، نیروی تماسی در حرکت مقید، گشتاور کوپلینگ، و سیگنال کنترل را به ازای تغییرات مذکور نشان می دهد.

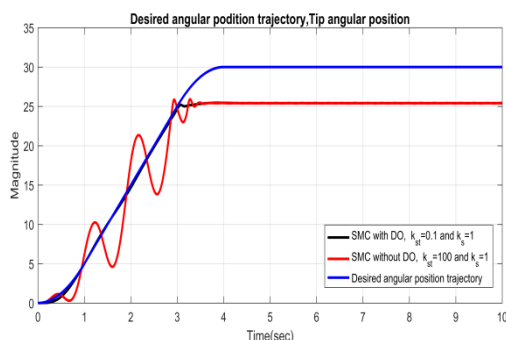
شکل ۷ مسیر مربوط به زاویه مطلوب، زاویه مرجع تولید شده توسط بلوک امیدانس و زاویه انتهایی رابط را برای حرکت آزاد و مقید نشان می دهد.

#### ۵-۵ نتایج شبیه سازی حاصل از اعمال کنترل مود

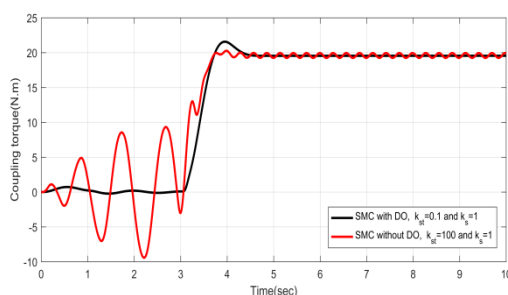
لغزشی مجهز به رؤیتگر اغتشاش و کنترل مود

#### لغزشی مرسوم

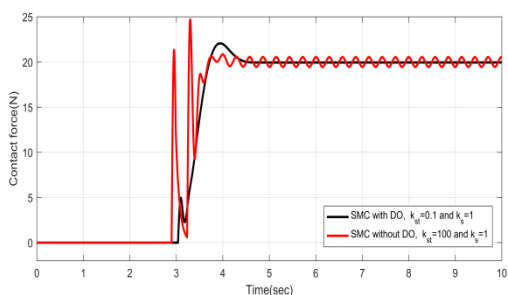
در این بخش، به منظور نشان دادن برتری عملکرد کنترل مود لغزشی مجهز به رؤیتگر اغتشاش مورد استفاده در این مقاله نسبت به عملکرد کنترل مود لغزشی مرسوم، شبیه سازی برای هر دو مود حرکت آزاد و مقید انجام شد. شکل های ۲۴، ۲۵، ۲۶، ۲۷ و ۲۸ به ترتیب مسیر زاویه ای مطلوب و موقعیت زاویه ای انتهایی رابط، گشتاور کوپلینگ، نیروی تماسی و سیگنال کنترل و سطح لغزش را نشان می دهد.



شکل ۲۴: مسیر زاویه ای مطلوب و موقعیت زاویه ای انتهایی رابط

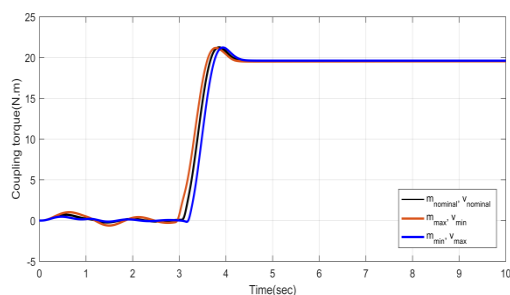


شکل ۲۵: گشتاور کوپلینگ برای حرکت آزاد و مقید



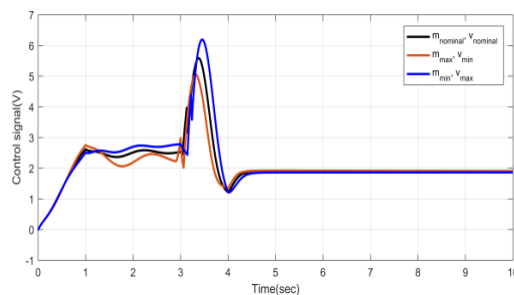
شکل ۲۶: نیروی تماسی برای حرکت آزاد و مقید

همان طور که شکل ۲۱ نشان می دهد، به ازای افزایش ۲۵ درصدی جرم رابط و کاهش ۲۵ درصدی ضریب اصطکاک ویسکوز موتور و بالعکس، کاهش ۲۵ درصدی جرم رابط و افزایش ۲۵ درصدی ضریب اصطکاک ویسکوز موتور در حضور اغتشاش نامعلوم اصطکاک کولمبی تغییری محسوس در حالت ماندگار روی نیروی تماسی نسبت به حالت نامی اش ایجاد نمی شود. این نکته نشان دهنده ای این مقاوم بودن استراتژی کنترل پیشنهادی در مقابل تغییرات جرم رابط و همچنین تغییرات پارامتر موتور در فاز حرکت مقید است.



شکل ۲۲: گشتاور کوپلینگ به ازای افزایش ۲۵ درصدی جرم رابط و کاهش ۲۵ درصدی ضریب اصطکاک ویسکوز موتور و بالعکس، کاهش ۲۵ درصدی جرم رابط و افزایش ۲۵ درصدی ضریب اصطکاک ویسکوز موتور در حضور اغتشاش نامعلوم اصطکاک کولمبی

همان گونه که از شکل ۲۲ مشاهده می شود، تغییرات گشتاور کوپلینگ نسبت به مقدار نامی اش در مود حرکت آزاد ناچیز و در مود حرکت مقید در حالت ماندگار تغییراتی مشاهده نمی شود.



شکل ۲۳: سیگنال کنترل به ازای افزایش ۲۵ درصدی جرم رابط و کاهش ۲۵ درصدی ضریب اصطکاک ویسکوز موتور و بالعکس، کاهش ۲۵ درصدی جرم رابط و افزایش ۲۵ درصدی ضریب اصطکاک ویسکوز موتور در حضور اغتشاش نامعلوم اصطکاک کولمبی

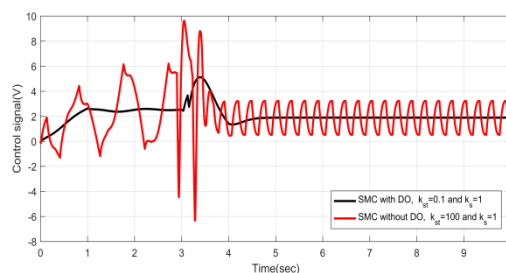
از شکل ۲۳ مشاهده می شود که حداکثر مقدار سیگنال کنترل کمتر از ۶/۵ ولت است. این حداکثر مقدار مربوط به زمانی است که جرم رابط ۲۵ درصد کاهش ( $m_{\min} = m_n - 0.25m_n$ ) و ضریب اصطکاک ویسکوز موتور ۲۵ درصد افزایش پیدا می کند ( $v_{\max} = v_n + 0.25v_n$ ). بنابراین، به ازای اعمال تغییرات مذکور در پارامترهای سیستم، سیگنال کنترل همچنان هموار و در محدوده ای قابل قبول، کمتر از ولتاژ اشباع منبع تغذیه ( $V_{sat} = \pm 10V$ ) در هر دو حرکت مقید و آزاد می باشد.

## ۶- نتیجه گیری

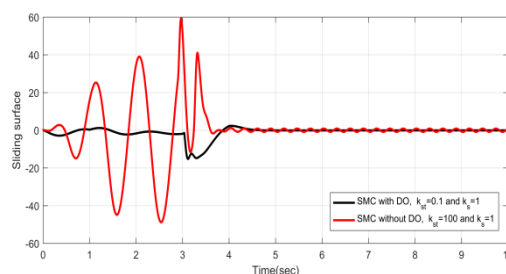
در این مقاله، کنترل مقاوم امیدانس بازوی ربات با انعطاف پذیری رابط در محیطی نامعلوم ارائه شد. در روش پیشنهادی این مقاله، کنترل کننده ای یکپارچه برای مودهای کاری مقید و حرکت آزاد رابط انعطاف پذیر ارائه شد. به این ترتیب بدون نیاز به الگوریتمی جداگانه برای تشخیص برخورد نقطه‌ی انتهایی رابط با محیط، کنترل کننده به طور خودکار از مود کاری حرکت آزاد به مود کاری مقید تغییر وضعیت می دهد. در این راستا، کنترل کننده امیدانس با حلقه‌ی درونی موقعیت بر مبنای کنترل مود لغزشی مجهز به رؤیتگر اغتشاش نامعلوم، پیشنهاد شد. تجهیز کنترل مود لغزشی به رؤیتگر اغتشاش باعث می شود تقریب مناسبی از عدم قطعیت‌ها و اغتشاشات سیستم داشته باشیم و در نتیجه عملکرد سیستم نسبت به کنترل مود لغزشی مرسوم بهبود یابد. نتایج شبیه سازی نشان می دهد روش کنترل پیشنهادی در کنترل موقعیت انتهایی رابط در ردیابی مسیر مطلوب برای حرکت آزاد و کنترل نیرو در ردیابی نیروی مطلوب در برخورد با محیط نامعلوم عملکرد بسیار خوبی دارد. ضمن اینکه مقاومت سیستم در مقابل تغییرات پارامترهای محیط (ضرب سختی و ضریب میرایی)، تغییرات پارامترهای سیستم (تغییر جرم رابط و ضریب اصطکاک ویسکوز موتور) و ورودی اغتشاش نامعلوم ناشی از کشسانی رابط و اصطکاک کولمبی بسیار مناسب می باشد. به طوری که به ازای تغییرات ۲۵ درصدی پارامترهای سیستم، در مود حرکت آزاد، موقعیت زاویه ای انتهایی رابط حداکثر ۱/۴ درجه ( $1.4^\circ$ ) نسبت به مسیر مرجع مطلوب، اختلاف دارد. در مود حرکت مقید، در حالت ماندگار، نیروی تماسی اختلاف محسوسی با نیروی مطلوب ندارد. همچنین، سیگنال کنترل هموار و مقدار آن برای انجام وظایف کنترلی در مود حرکت مقید و آزاد از مقدار اشباع ولتاژ منبع تغذیه ( $V_{sat} = \pm 10V$ ) تجاوز نمی کند. لذا، این ویژگی سیگنال کنترل، پیاده سازی عملی روش کنترل پیشنهادی را کاملاً ممکن می سازد.

## مراجع

- [1] S. K. Dwivedy, and P. Eberhard, "Dynamic analysis of flexible manipulators, a literature review". Mechanism and Machine Theory, vol.41, Issue 3, pp. 749-777, 2006.
- [2] O. Sawodny, H. Aschemann, and A. Bulach, "Mechatronic designed control of fire rescue turnable ladders as flexible link robots," In: Proceedings of the IFAC 15<sup>th</sup> triennial world congress, Barcelona; 2002.
- [3] R. A. Beasley, R. D. Howe, "Model-based error correction for flexible robotic surgical



شکل ۲۷: سیگنال کنترل برای حرکت آزاد و مقید



شکل ۲۸: سطح لغزش برای حرکت آزاد و مقید

همان طور که از شکل های ۲۴، ۲۵، ۲۶ و ۲۷ مشاهده می شود، کنترل مود لغزشی مجهز به رؤیتگر اغتشاش به کار رفته در بلوک کنترل موقعیت حلقه‌ی داخلی (نمودار مشکی) عملکردی به مراتب بهتر، در مقایسه با عملکرد کنترل مود لغزشی مرسوم (نمودار قرمز) در هردو مود حرکت آزاد و مقید دارد. در مود حرکت آزاد، مطابق شکل ۲۴، موقعیت زاویه‌ای انتهایی رابط به طور کامل مسیر زاویه‌ای مطلوب را دنبال می کند در حالی که، نتایج شبیه سازی حاصل از کنترل مود لغزشی مرسوم، نشان می دهد که موقعیت زاویه‌ای انتهایی رابط در ردیابی مسیر مطلوب ناتوان است. همچنین در مود حرکت مقید، مطابق شکل ۲۶، ردیابی نیروی مطلوب بدون هیچ گونه خطایی به خوبی انجام شده است ولیکن، نتایج حاصل از اعمال کنترل مود لغزشی مرسوم نشان می دهد که نیروی تماسی حول نیروی مطلوب نوسان می کند. از شکل ۲۵ مشاهده می شود که دامنه و نوسان گشتاور کوپلینگ حاصل از اعمال کنترل مود لغزشی مرسوم، به خصوص در مود حرکت آزاد، نسبت به روش کنترل پیشنهادی بیشتر است. همچنین، مطابق شکل ۲۷، سیگنال کنترلی بدست آمده در این روش پیشنهادی، در هر دو مود حرکت آزاد و مقید، هموارتر و دارای نوسان و دامنه ولتاژ کمتری نسبت به سیگنال کنترل بدست آمده از روش کنترل مود لغزشی مرسوم می باشد. لازم به یادآوری است که در این مقاله، رؤیتگر اغتشاش مورد استفاده در کنترل مود لغزشی، علاوه بر جبران عدم قطعیت پارامترها و اغتشاش نامعلوم مربوط به اصطکاک کولمب موتور، اغتشاش ناشی از کشسانی رابط را نیز جبران می کند و به همین دلیل است که در هر دو مود حرکت آزاد و مقید عملکرد بسیار خوبی نسبت به عملکرد کنترل مود لغزشی مرسوم دارد. ضمن اینکه مطابق شکل ۲۸، در کنار بکارگیری تابع هموار کننده‌ی  $\sigma$  در قانون کنترل، باعث حذف پدیده وزوز از روی سطح لغزش می شود.

- [13] Heck D., Saccon A., Wouw N. V. D., and Nijmeijer H., 2016, "Guaranteeing stable tracking of hybrid position-force trajectories for a robot manipulator interacting with a stiff environment", *Automatica*, vol. 63, pp. 235- 247.
- [14] M. Benosman, and G. Le Vey, "Control of flexible manipulators: A survey". *Robotica*, vol.22, Issue 5, pp. 533-545, 2004.
- [15] G. Mamani, J. Besedas, and V. Feliu, "Sliding mode tracking control of a very lightweight single-link flexible robot robust to payload changes and motor Friction". *Journal of Vibration and Control*, vol. 18, no. 8, pp 1141-1155, 2011.
- [16] C. F. Castillo-Berrio, and V. Feliu-Batlle, "Vibration-free position control for a two degrees of freedom flexible-beam sensor". *Mechatronics*, vol. 27, pp 1-12, 2015.
- [17] I. Payo, V. Feliu, and O. D. Cortazar, "Force control of a very lightweight single-link flexible arm based on coupling torque feedback". *Mechatronics*, vol. 19, pp 334-347, 2009.
- [18] G. R. Vossoughi, and A. Karimzadeh, "Impedance Control of a Flexible Link Robot for Constrained and Unconstrained Maneuvers Using Sliding Mode Control (SMC) Method". *Scientia Iranica*, vol. 14, no. 1, pp 33-45, 2007.
- [19] L. Bascetta, and P. Rocco, "Modelling flexible manipulators with motors at the joints," *Mathematical and Computer Modeling of Dynamical Systems*, vol. 8, no. 2, pp. 157–183, 2002.
- [20] W. H. Chen, "Nonlinear disturbance observer-enhanced dynamic inversion control of missiles," *Journal of Guidance, Control and Dynamics*, vol. 26, no, 1, pp. 161–166, 2003.
- [21] V. S. Deshpande, B. Mohan, P. D. Shendge, and S. B. Phadke, "Disturbance observer based sliding mode control of active suspension systems," *Journal of Sound and Vibration*, vol. 333, pp. 2281-2296, 2014.
- [22] W. F. Trench, *Introduction to Real Analysis*, Pearson Education, 2003
- [23] M. Corless, and G. Leitman, "Continuous state feedback guaranteeing uniform ultimate boundedness for uncertain dynamic systems," *IEEE Transactions on Automatic Control*, vol. 26, no. 5, pp. 1139–1144, 1981.
- instruments," *Proceedings of the robotics: science and systems*, vol. I. Cambridge (MA): Massachusetts Institute of Technology; 2005.
- [4] N. Hogan. "Impedance Control: an Approach to Manipulation: Part1, Part2, Part3", *Journal of Dynamic Systems, Measurement and Control*, vol. 107, pp. 1-24, 1985.
- [5] T. Lasky., and T. C Hsia., "On force-tracking impedance control of robot manipulators", *Proceedings of the IEEE International Conference on Robotics and Automation*, pp. 274-280, 1991
- [6] S. Lee, and H. S. Lee, "Intelligent control of manipulators interfacing with an uncertain environment based on generalized impedance", *Proceedings of IEEE Symposium on Intelligent Control*, pp. 61-66, 1991.
- [7] H. Seraji, and R. Colbaugh, "Force tracking in impedance control", *Proceeding of the IEEE International Conference on Robotics and Automation*, pp. 499-506. 1993.
- [8] S. Jung, T. C. Hsia, and R. G. Bonitz, "Force tracking impedance control of robot manipulators under unknown environment", *IEEE Transactions on Control Systems Technology*, vol. 12, issue. 3, pp. 474-483, 2004.
- [9] M. M. Fateh, and R. Babaghasabha, "Impedance control of robots using voltage control strategy", *Nonlinear Dynamics*, vol. 74, pp. 277–286, 2013.
- [10] M. Sharifi, S. Behzadipour, and G. R. Vossoughi, "Nonlinear model reference adaptive impedance control for human-robot interactions", *Control Engineering Practice*, vol. 32, pp. 9–27, 2014.
- [11] Q. Xu, "Robust Impedance Control of a Compliant Microgripper for High-Speed Position/Force Regulation", *IEEE transactions on industrial electronics*, vol. 62, no. 2, pp. 1201- 1209, 2015.
- [12] S. A. M. Dehghan, M Danesh, and F. sheikholeslam, "Adaptive hybrid force/position control of robot manipulators using an adaptive force estimator in the presence of parametric uncertainty", *Advanced Robotics*, vol. 29, no. 4, pp. 209–223, 2015.