

PMSM 드라이브의 효율 최적화 제어

Efficiency Optimization Control of PMSM

송재주*, 이정철**, 한병성***, 황종선****

Jae-Joo Song*, Jung-Chul Lee**, Byung-Sung***, Jong-Sun Whang****

Cheongam College*, Suncheon Uni.**, Chonbuk Uni.***, Damyang College****

Abstract

IPMSM (Interior Permanent Magnet Synchronous Motor) is widely used in many applications such as an electric vehicle, compressor drives of air conditioner and machine tool spindle drives. In order to maximize the efficiency in such applications, this paper is proposed the optimal control method of the armature current. The controllable electrical loss which consists of the copper loss and the iron loss can be minimized by the optimal control of the armature current. The minimization of loss is possible to realize efficiency optimization control for the proposed IPMSM.

The proposed control algorithm is applied to IPMSM drive system, the operating characteristics controlled by efficiency optimization control are examined in detail by simulation. Abstract

Key Words : IPMSM, efficiency, 최적화, 손실

1. 서론

전동기는 거의 대부분의 산업과 제조공정에 이용되고 있으며 에너지를 절감하기 위하여 전동기의 손실과 효율에 관심을 가지게 되었다.

최근에 와서 PMSM은 다양한 산업 드라이브에 적용되어 한층 매력을 끌고 있다. 저가격의 전력전자소자의 이용과 전동기의 특성개선으로 PMSM은 요구되는 적용분야가 더욱 확산되고 있다. PMSM은 직류전동기 및 유도전동기와 비교하여 고 효율, 고역률 및 고 토크밀도의 장점을 가지고 있다. SPMSM(Surface PMSM)은 토크리플이 작고 간단한 제어방법 때문에 고성능 드라이브의 적용분야에 많이 이용되고 있다.[1],[2] 그러나 IPMSM은 SPMSM에 비해 효율이 좋고 고온에서 손실이 작기 때문에 전기자동차 및 에어컨 컴퓨터서의 드라이브 등에 적용되고 있다.[3],[4] 이와 같은 드라이브에서 연속적인 장시간 운전이 요구되며 전동기의 효율이 가장

중요한 성능요인 중의 하나이다. 동작효율은 제어방법과 최적화 제어방법에 최소화할 수 있는 손실에 관계된다.[5]

종래의 드라이브에서 정격조건으로 운전하여 고효율을 얻을 수 있었으나 가변속 드라이브 시스템에서는 정격조건과 다른 토크가 빈번하게 발생하여 효율 저하를 초래한다. IPMSM 드라이브의 효율 최적화를 위하여 자속을 조절하여 토크제어의 동특성을 유지할 수 있고 회전자 회로는 개방되어 있으므로 자속은 고정자전류에 직접 비례하며 고정자전류를 제어하여 효율을 최적화할 수 있다.

본 연구에서는 IPMSM의 철손과 동손을 모델링하고 이 손실을 최소화하는 동작점에서 효율을 최대화할 수 있는 효율 최적화 제어를 제시한다. 제어 가능한 손실을 최소화하기 위하여 전기자전류를 최적화하는 방법을 제시한다. 본 연구에서 제시한 효율 최적화 제어로 IPMSM의 다양한 응답성능을 분석하고 종래의 방법과 비교하여 본 연구의 타당성을 입증한다.

* : 순천청암대학

** : 순천대

*** : 전북대

**** : 담양대학

2. 본 론

2.1 철손을 고려한 IPMSM의 모델링

전동기는 철손의 영향에 의하여 토크의 비선형성이 나타날 수 있다. 철손저항에 흐르는 전류로 인해 정회전, 회생 및 제동할 때에 토크특성은 다르게 나타난다. 따라서 철손에 의한 토크의 비선형을 보상해야 하며 본 연구에서는 철손저항을 고려한다.

그림 1은 PMSM의 철손저항을 고려한 d 와 q 축의 등가회로를 나타낸다. 철손을 고려한 R_c 는 속도 전압과 병렬로 연결되어 있다.

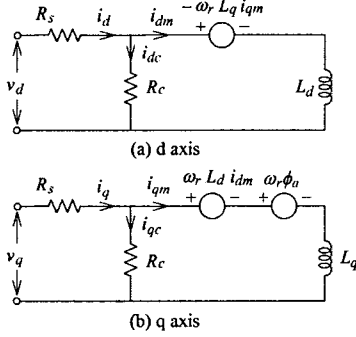


그림 1. PMSM의 등가회로

그림 1의 등가회로에서 전압방정식을 구하여 상태 미분방정식 형태로 표시하면 다음과 같다.

$$P \begin{bmatrix} i_{dm} \\ i_{qm} \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} \frac{-R_s}{L_d(1+R_s/R_c)} & \frac{\omega_r L_q}{L_d} \\ -\omega_r \frac{L_d}{L_q} & \frac{-R_s}{L_q(1+R_s/R_c)} \end{bmatrix} \begin{bmatrix} i_{dm} \\ i_{qm} \end{bmatrix} + \begin{bmatrix} \frac{1}{L_d(1+R_s/R_c)} & 0 \\ 0 & \frac{1}{L_q(1+R_s/R_c)} \end{bmatrix} \begin{bmatrix} v_d \\ v_q \end{bmatrix} - \begin{bmatrix} 0 \\ \frac{\omega_r \phi_a}{L_q} \end{bmatrix} \quad (1)$$

발생토크는 전류의 성분 i_{dm} 와 i_{qm} 에 비례한다.

$$T_e = P_n [\phi_a i_{qm} + L_d(1-\rho) i_{dm} i_{qm}] \quad (2)$$

여기서, ρ 는 돌극계수이며 L_q/L_d 이다.

2.2 효율 최적화 제어

가변속 드라이브 시스템의 효율은 제어방법과 함께 매우 중요한 요인이다. 정상상태에서 전류식은 다음과 같다.

$$i_d = i_{dm} + i_{dc} = i_{dm} - \frac{\omega_r L_q i_{qm}}{R_c} \quad (3)$$

$$i_q = i_{qm} + i_{qc} = i_{qm} + \frac{\omega_r (\phi_a + L_d i_{dm})}{R_c} \quad (4)$$

정상상태에서 동손 및 철손은 다음과 같다.

$$P_{cu} = R_s (i_d^2 + i_q^2) \quad (5)$$

$$P_{fe} = R_c (i_{dc}^2 + i_{qc}^2) \quad (6)$$

식(3)과 (4)를 식(5)와 (6)에 대입하여 전체 손실을 구하면 다음과 같다.

$$P_{total} = P_{cu} + P_{fe} = A i_{dm}^2 + B i_{qm}^2 + C i_{dm} i_{qm} + D i_{dm} + E i_{qm} + F \quad (7)$$

여기서, 지정한 계수는 다음과 같다.

$$A = R_s + \frac{(\omega_r L_d)^2}{R_c^2} (R_c + R_s),$$

$$B = R_s + \frac{(\omega_r L_q)^2}{R_c^2} (R_c + R_s)$$

$$C = \frac{2 \cdot R_s \omega_r L_d (1-\rho)}{R_c},$$

$$D = \frac{2 \cdot \omega_r^2 \phi_a L_d (R_s + R_c)}{R_c^2}$$

$$E = \frac{2 \cdot R_s \omega_r \phi_a}{R_c}, \quad F = \frac{(\omega_r \phi_a)^2 (R_c + R_s)}{R_c^2}$$

토크로 표현된 식(2)에서 i_{qm} 을 구하면 다음과 같다.

$$i_{qm} = \frac{T_e}{P_n \{ \phi_a + X i_{dm} \}} = \frac{T}{K} \quad (8)$$

여기서, 지정한 계수는 다음과 같다.

$$T = \frac{T_e}{P_n}, \quad X = L_d(1-\rho), \quad K = \phi_a + X i_{dm}$$

식(8)을 식(7)에 대입하여 정리하면 다음과 같다.

$$P_{total} = A i_{dm}^2 + B \left(\frac{T}{K} \right)^2 + C i_{dm} \frac{T}{K} + D i_{dm} + E \frac{T}{K} + F \\ = A \left(\frac{K - \phi_a}{X} \right)^2 + B \left(\frac{T}{K} \right)^2 + \frac{CT(K - \phi_a)}{KX} + \frac{D(K - \phi_a)}{X} + \frac{ET}{K} + F \quad (9)$$

기계적인 손실은 제어가 불가능하지만 전기적인 손실은 전류벡터 제어에 의하여 제어가 가능하다. 전기적인 손실은 최적 전류벡터 제어에 의하여 최소화할 수 있다면 효율은 최대가 된다. 따라서 손실을 최소화하는 조건은 i_{dm} 로 손실 P_{total} 을 한번 미분하여 영으로 두면 얻을 수 있다. 전체손실인 식(9)를 미분하여 영인 결과 식은 다음과 같다.

$$\frac{\partial P_{total}}{\partial i_{dm}} = \frac{\partial P_{total}}{\partial K} \frac{\partial K}{\partial i_{dm}} = \frac{1}{XK^3} \left\{ 2AK^4 + (XD - 2A\phi_a)K^3 - 2BX^2T^2 \right\} = 0 \quad (10)$$

식(10)에서 K 를 구하면 다음과 같다.

$$K = \frac{-(XD - 2A\phi_a) \pm \sqrt{(XD - 2A\phi_a)^2 + 16ABX^2i_{qm}^2}}{4A} \quad (11)$$

식(11)에 K 를 대입하여 i_{dm} 을 구하면 다음과 같다.

$$i_{dm} = \frac{-(2A\phi_a + XD) + \sqrt{(XD - 2A\phi_a)^2 + 16ABX^2i_{qm}^2}}{4AX} \quad (12)$$

식(12)에서 구한 i_{dm} 이 전체손실을 최소화하는 최적전류이며 이를 사용하면 효율을 최대화할 수 있다.

3. 시스템 구성 및 결과

그림 2는 공간벡터 PWM 인버터에 의하여 구동되는 PMSM 드라이브의 효율 최적화 제어 시스템을 나타낸다. 그림 2는 공간벡터 PWM에 의해 인버터에 펄스신호를 가하여 PMSM 드라이브를 본 논문에서 제시한 효율 최적화 제어에 의하여 속도제어를 수행하는 블록이다.

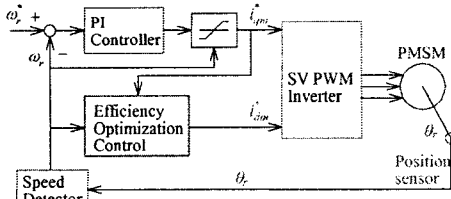


그림 2. 효율 최적화제어의 속도제어기

본 연구에서 사용한 IPMSM의 파라미터는 표 1과 같다.

Table 1 Parameters of IPMSM

$3[\text{Phase}], 60[\text{Hz}], P = 4, R_s = 0.57[\Omega], R_c = 240[\Omega],$ $L_d = 8.72[\text{mH}], L_q = 22.78[\text{mH}], \phi_a = 0.1077[\text{Wb}]$ $J = 0.00658[\text{Kg} \cdot \text{m}^2], B = 0.000658[\text{N} \cdot \text{m} \cdot \text{sec} / \text{rad}]$
--

그림 3은 부하토크 1[N·m]에서 속도 1800[rpm]으로 정상상태에서 운전할 경우 i_{dm} 의 변화에 따른

손실, 효율 및 i_{qm} 의 변화를 나타낸다. 전기적인 손실이 최소가 되는 점에서 효율은 최대가 되는 점이 존재한다. 또한 이 점에서 손실이 최소가 되는 i_{dm} 의 최적점이 명확하게 존재한다는 사실을 알 수 있다. 따라서 이 i_{dm} 의 최적점을 찾아 운전을 하게 되면 효율 최적화 제어를 구현할 수 있다.

그림 4는 부하토크 1[P·U]에서 속도 변화에 따른 정상상태에서 ω_r, P_{cu}, P_{fe} 의 변화를 나타낸다. 음의 d 축 전류는 양의 리터턴스 토크를 발생하게 되며 동손은 약간 작게 나타난다. 또한 음의 d 축 전류는 자속을 감소시킴에 d 축 전기자반작용의 감작작용으로 인한 약제자 영향이 나타나게 되어 철손도 i_{d0} 제어 보다 매우 작게 나타난다. i_{d0} 제어에서 철손은 일정한 부하토크에서 속도의 증가에 따라 매우 증가하게 되지만 i_{opt} 제어에서는 매우 감소하며 고속에서는 현저하게 감소하므로 효율 최적화 제어에 의한 i_{dopt} 제어가 종래의 i_{d0} 제어 보다 효율이 매우 향상되고 있는 결과를 알 수 있다.

그림 5는 속도 1800[rpm]에서 부하토크의 변화에 따른 정상상태에서 η, P_{cu}, P_{fe} 의 변화를 나타낸다. 일정 속도동작에서 전기자전류가 증가하면 부하토크가 증가하게 되어 철손과 동손이 증가한다. 이 손실은 리터턴스 토크와 약제자 영향으로 제시한 i_{opt} 제어에서는 감소한다. 본 연구에서 제시한 효율 최적화 제어에 의한 효율개선은 중부하에서 매우 상승된 결과로 나타난다.

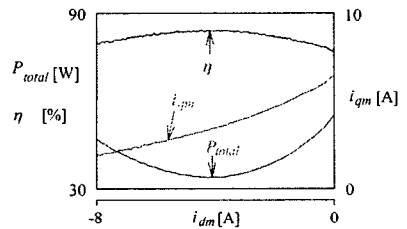


그림 3. 정격 속도와 토크에서 i_{dm} 의 변화에 대한 손실, 효율 및 i_{qm} 의 변화

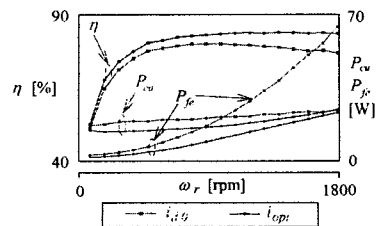


그림 4. 속도 변화에 대한 ω_r, P_{cu}, P_{fe} 의 비교

참고 문헌

- [1] J. Davoine, R. Parret and H. Le-Huy, "Operation of a self controlled synchronous motor without a shaft position sensor," IEEE Trans., IA, vol. 19, no. 2, pp. 217-222, 1993.
- [2] S. Bolognani, R. Oboe and M. Zigliotto, "DSP-based extended kalman filter estimation of speed and rotor position of a PM synchronous motor," IEEE Conf. IECl, pp. 2097-2102, 1994.
- [3] A. B. Kulkarni and M. Ehsani, "A novel position elimination technique for the interior permanent magnet synchronous motor drive," IEEE Trans. Ind. Appl., vol. 28, pp. 144-150, 1992.
- [4] R. Wu and G. R. Slemon, "A permanent magnet motor drive without shaft sensor," IEEE Trans. IA, vol. 27, pp. 1005-1011, 1991.
- [5] R. S. Colby and D. W. Novotny, "Efficiency operation of surface mounted PM synchronous motors," IEEE Trans., IA, vol. 25, pp. 1048-1054, 1987.

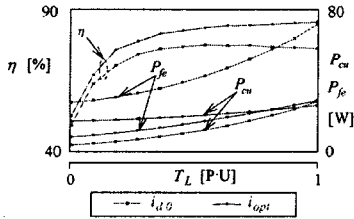


그림 5. 정격속도[1800rpm]에서 부하토크 변화에 대한 ω_r, P_{cu}, P_{fe} 의 비교

그림 6은 본 연구에서 제시한 효율 최적화 제어를 적용하여 0.5[sec]에서 지령속도를 1800[rpm]으로 상승시켜 무부하 상태로 운전 중, 1[sec]에서 1.5[sec]까지 1[pu]의 부하토크를 인가했을 경우에 나타나는 응답특성이다. 그림 (a)는 지령속도와 실제속도를 나타내며 실제속도는 지령속도에 양호하게 추종하고 있다. (b)는 전류 i_q 를 나타내고 (c)는 i_d 를 나타내며 효율 최적화 제어가 양호하게 이루어지고 있다.

4. 결론

본 연구에서는 PMSM 드라이브의 손실을 최소화하고 효율을 최적화하기 위해 효율 최적화 제어를 제시하였다. 제어가 가능한 전기적인 손실은 철손과 동손이며 이 손실은 전기자전류의 최적화 제어에 의해 최소화하였다. 손실 최소화는 효율을 최대화를 이룩할 수 있었으며 효율 최적화 제어를 적용하여 양호한 응답특성을 얻을 수 있었다.

본 논문에서 제시한 효율 최적화 제어를 속도의 스텝변화, 부하토크의 변화에 적용하여 양호한 과도 응답의 특성을 얻을 수 있었다. 본 연구에서 제시한 효율 최적화 제어가 종래의 i_{d0} 제어 보다 효율을 대폭적으로 상승할 수 있었으며 안정되고 응답특성도 양호하게 나타났다. 따라서 제시한 효율 최적화 제어의 타당성을 입증할 수 있었다.

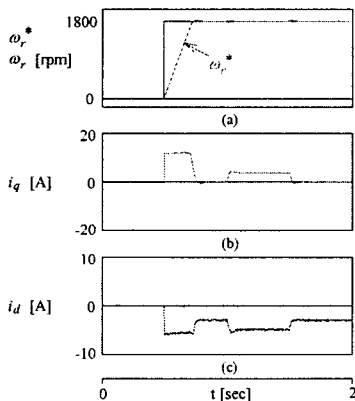


그림 6. 속도 변화 및 부하토크 변화에 대한 응답 특성 비교