

Sujet du TP

Durée : 2h



TP de découverte.



Application - mise en œuvre de savoirs/savoir-faire.



Recherche et validation de solutions.



Evaluation.

THEMATIQUES

I12 : La communication de l'information



COMPETENCES ATTENDUES

- ☒ Identifier la nature de l'information à communiquer
- ☒ Reconnaître le type d'interface d'entrée sortie
- ☒ Etablir les liaisons physiques entre les différents postes et périphériques

PROBLEMATIQUE

Dans les véhicules automobiles, les faisceaux de câbles qui reliaient les différents équipements (portière, console de commande, rétroviseur etc.) ont été remplacés par des bus de communication.

Le problème consiste à comprendre comment les informations sont échangées entre ces différents équipements.

CONDITIONS DE DEROULEMENT DE L'ACTIVITE

Phases de travail	Objectif	Activités
A) Mise en situation	Comprendre l'intérêt et l'organisation d'un bus de terrain.	Lire la mise en situation. Consulter la documentation fournie.
B) Etude de la problématique	Etre capable de retrouver les informations contenues dans une trame.	Analyser les données et les formats des données échangées sur le bus.
C) Synthèse	Résumer les principes vus dans le TP. Décoder une trame.	Compléter un résumé. Exploiter des mesures faites sur le bus.

RESSOURCES DOCUMENTAIRES, LOGICIELS ET MATERIELS

Matériel : PC

Logiciel : CANOË (version 5.1 d'évaluation)

Documents : Pages HTML (Topologie des réseaux), article Elektor 9/99 « Le bus CAN communication de données futée pour spécialistes 2^{ème} partie », dossier ressource du TP, document réponse.

Le TD est à réaliser sur une machine de production munie de Windows XP.

Machine virtuelle Dev C++

Le sujet et les ressources sont disponibles à l'adresse suivante :

<http://romain.raveaux.free.fr/teaching/CANTD.zip>

Sommaire :

A) Mise en situation	3
A1) Généralités sur les réseaux	3
A2) L'automobile n'échappe pas aux réseaux !	3
A3) Le bus CAN : un standard pour relier les équipements de confort d'un véhicule !	4
B) Etude de la problématique.....	6
<i>Phase 0 : Installation du logiciel CANOE</i>	6
Phase 1 : Mise en situation, mise en œuvre de l'environnement de simulation (logiciel CANOE)	6
Présentation de l'environnement de simulation Ibus	7
Configuration de la fenêtre « trace ibus » en mode chronologique (annexe 2 dossier ressource).....	7
Phase 2 : Généralités sur le bus CAN	9
Connexion des stations (nœuds CAN) au média.....	9
Identification des champs (En-tête, Données, Termineur) dans la trame CAN.....	9
Phase 3 : Analyse de trames CAN.....	10
Commande de la vitre droite	10
Détermination du contenu des messages associés à la porte droite et aux boutons (1) de la console	10
Identification des bits associés aux boutons-poussoirs dans le message Console_1	11
Chronologie des messages lors de l'action sur les BP de commande des vitres	11
C) Synthèse.....	12
D) L'arbitrage sur le bus CAN (bus arbitration)	14

A) Mise en situation

A1) Généralités sur les réseaux

Un réseau est un ensemble de systèmes informatiques (ordinateurs, automates programmables, etc.) interconnectés qui communiquent pour partager des données, des applications logicielles et des équipements. Il existe différents types de réseaux. Dans une classification où la distance est le principal critère, ces deux principaux types sont :

- le LAN (Local Area Network), si l'environnement est local,
- le WAN (Wide Area Network) si la distance est plus grande.

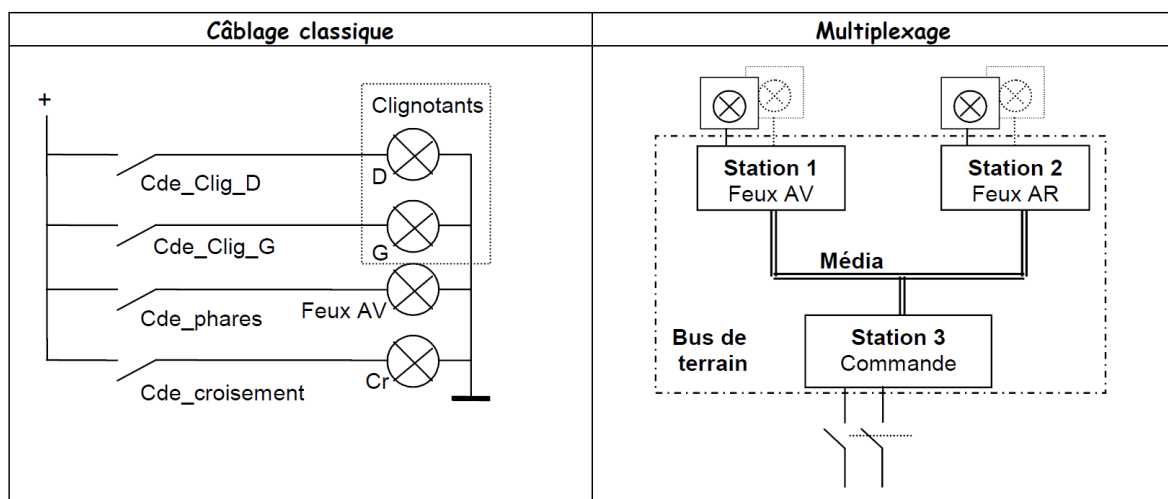
Les réseaux locaux industriels appartiennent à la catégorie des LAN. Ils se composent de capteurs et d'actionneurs.

Il existe également différents moyens d'interconnecter des systèmes informatiques entre eux.

Lorsqu'un système travaille en réseau, ses applications doivent dialoguer avec les applications d'autres systèmes reliés au réseau par l'intermédiaire d'un protocole ou d'une suite de protocoles.

A2) L'automobile n'échappe pas aux réseaux !

En diminuant l'encombrement et le poids du câblage dans les automobiles, les bus de communication ont permis de réduire les coûts de fabrication, d'améliorer la fiabilité des systèmes électriques et d'assurer leur évolutivité. Le remplacement du câblage classique (un capteur, un fil, un récepteur) par un bus (comportant peu de fils) auquel se connectent les équipements du véhicule nécessite la mise en place d'une technique de transmission des informations appelée multiplexage.

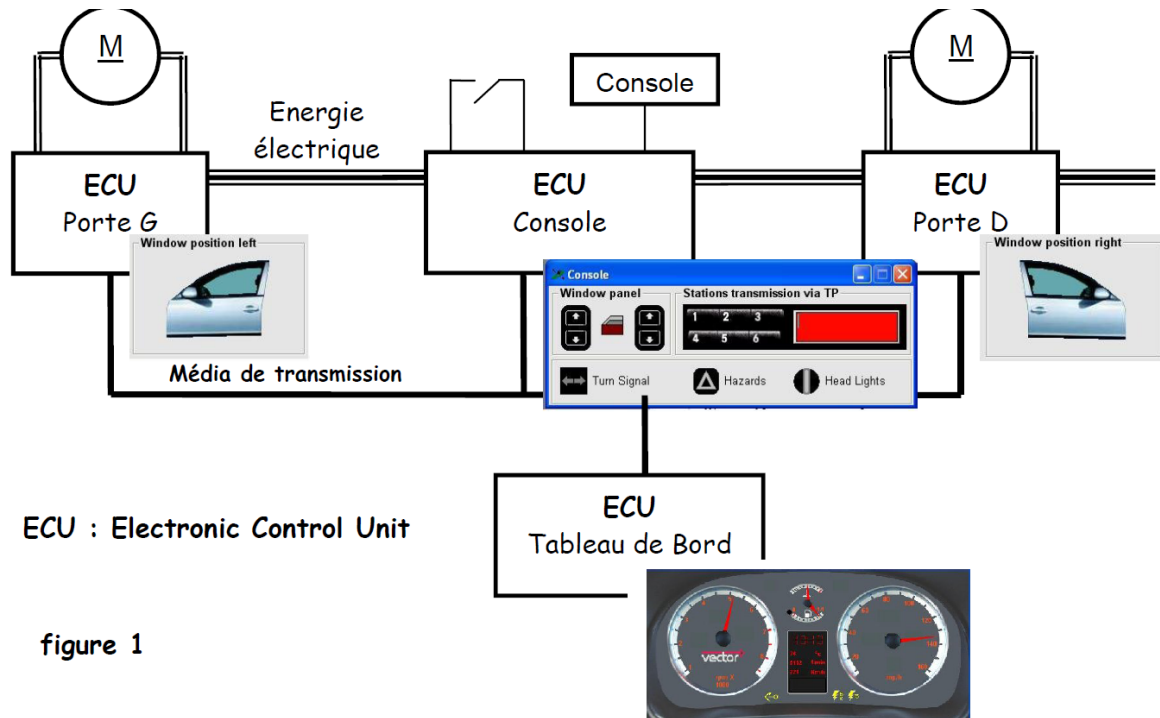


Si le schéma de gauche est relativement simple (des connaissances élémentaires sur les circuits électriques et leur représentation schématique suffisent pour comprendre que l'action sur le commutateur Cde_phares établira un courant électrique dans l'ampoule et donc son éclairage), le schéma de droite n'est pas aussi explicite ! En effet, il n'y a plus une liaison directe entre le capteur et le récepteur mais des interfaces, appelées stations (ou nœuds) qui se chargent de collecter les informations délivrées par les capteurs (commutateur, etc) et de les transmettre sur un média à d'autres stations chargées de commander les

récepteurs (ampoule de phare, etc). Lorsque toutes les stations sont connectées à une même voie de communication comme ci-dessus, on parle de topologie de type bus.

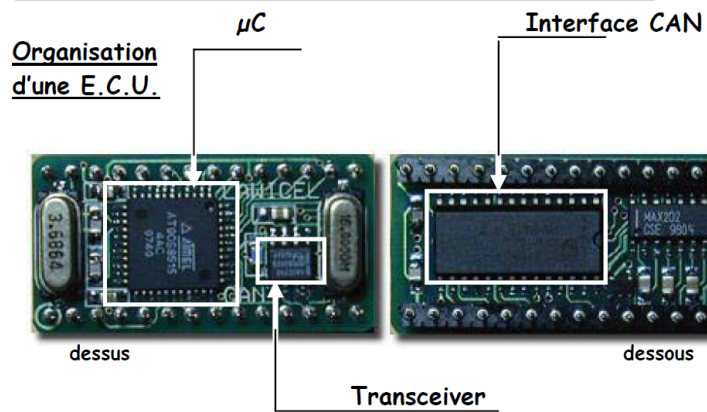
A3) Le bus CAN : un standard pour relier les équipements de confort d'un véhicule !

Dans sa version basse vitesse (125kbits/s), le bus CAN (Controler Area Network) est utilisé dans l'automobile pour relier les équipements de confort (éclairage, lève-vitre, rétroviseur etc.) La figure 1 ci-dessous représente quatre équipements : deux moteurs de lève vitre, une console de commande et un tableau de bord.



Ces éléments communiquent par l'intermédiaire d'un bus CAN composé d'un média de transmission (fils électriques) et d'unités de contrôle électroniques (ECU).

Les ECU sont les stations du réseau CAN (nœuds CAN).



Remarque : L'interface CAN est souvent intégrée au µC

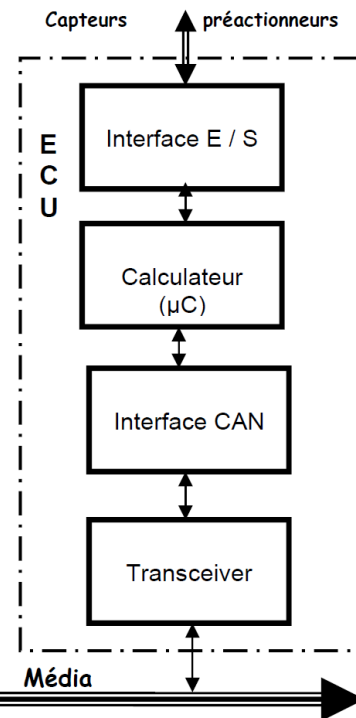
Rôle des éléments :

L'interface E/S adapte les signaux échangés entre le µC et les capteurs ou les préactionneurs.

Le µC se charge du transfert des données (utiles), identifie les messages, analyse l'état des capteurs et commande les préactionneurs.

L'interface CAN : se charge de transmettre les données en respectant le protocole CAN.

Le transceiver met en forme le signal électrique transmis sur le média.



B) Etude de la problématique

Pour vous aider à comprendre le principe de fonctionnement d'un réseau à diffusion tel que le bus CAN ainsi que les notions plus générales de multiplexage, de message et de protocole, vous allez utiliser un outil de conception, de test et d'analyse pour les systèmes embarqués reliés par un bus CAN : le logiciel CANOE distribué par la société VECTOR*.

* <http://www.vector-cantech.com/>

Phase 0 : Installation du logiciel CANOE

Télécharger et installer le logiciel suivant :

<http://dl.dropbox.com/u/24919219/cywcoe51.exe>

Choisissez d'installer la version de démonstration

Lors du choix des options d'installation, choisissez le support du Bus CAN

Phase 1 : Mise en situation, mise en œuvre de l'environnement de simulation (logiciel CANOE)

(1) Lancez le logiciel CANOE à partir du menu démarrer.

(2) Chargez le fichier de démonstration (automot.cfg) situé dans le répertoire AUTOMOT du TP.

→ File

→ Load configuration

→ automot.cfg

Organisez votre écran pour qu'il ressemble à celui de l'annexe 1 du dossier ressource.

→ Fermez les fenêtres non utilisées

→ clic sur « Both Busses » dans le panneau « Control » pour faire apparaître les fenêtres « Door », « Console » et « Engine »

Les différents éléments représentés à l'écran (Control, Door, etc.) vont vous permettre de générer des trames CAN sur le bus et de les visualiser dans la fenêtre « Trace Ibus ».

Lorsque vous allez lancer la démonstration, le logiciel va simuler la mise en route du véhicule :

- Les cinq vitesses vont passer automatiquement dans le panneau « Engine »,

- Les paramètres du véhicule (vitesse, tours moteur, température etc..) vont s'afficher dans le panneau « Dashboard ».

Une fois le démarrage automatique réalisé, vous pourrez « conduire le véhicule » !



(3) Lancez la démo

Présentation de l'environnement de simulation Ibus

Vous pouvez agir sur :

- l'accélérateur (accelerator position) dans le panneau « Engine »
 - les clignotants (turn signal), les feux de détresse (hazards), les feux (head light), monter et descendre les vitres droite et gauche et choisir une station de radio dans le panneau « Console ».
- Les lève-vitres sont simulés dans le panneau « Doors ».

Modifiez les différents paramètres cités ci-dessus et observez ce qui se passe dans la fenêtre « Trace Ibus ».

La configuration actuelle de cette fenêtre sera « confortable » dans la suite du TP mais n'est pas très représentative de ce qui se passe « dans la réalité ».

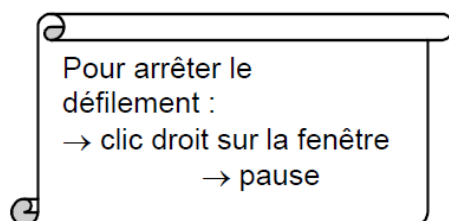
Configuration de la fenêtre « trace ibus » en mode chronologique (annexe 2 dossier ressource)

Positionnez la souris sur la fenêtre « Trace ibus » puis clic droit

→ Configuration

→ Display mode (cochez chronological)

→ ok



Le moins que l'on puisse dire est qu'il se passe toujours quelque chose sur le bus !

En effet, le fichier de démonstration « automot » met en œuvre deux bus CAN: un bus est affecté au moteur (Motbus), l'autre (Ibus) est affecté aux équipements de confort. Indépendamment de vos actions sur les lève- vitre ou sur les autres commandes, des messages issus du bus moteur (Motbus) sont transmis au tableau de bord (Dashboart) par l'intermédiaire d'une passerelle (Gateway) qui assure la communication entre les bus. Des messages circulent donc régulièrement sur Ibus !

La fenêtre « Trace Ibus » est votre outil de mesure !

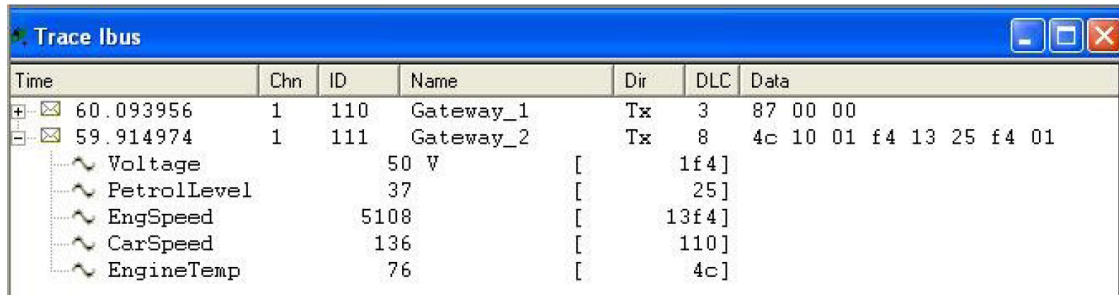
Organisation de la fenêtre « Trace Ibus »

La fenêtre « Trace Ibus » vous permet de connaître :

- le moment (**Time**) auquel passe la trame par rapport à une date zéro (début de la simulation),
- le bus CAN (**Chn**) sur lequel circule la trame (Ibus = 1, Motbus = 2),
- l'identificateur du message (**ID**),
- la direction (**Dir**) du message (Transmis **Tx** ou reçu **Rx**),
- le nombre d'octets de données dans la trame (**DLC**),
- les données transmises dans la trame (**Data**).

Vous comprendrez mieux tout ceci après la phase 2 de l'étude de la problématique.

Pour plus de lisibilité, un nom est associé à chaque message.



Time	Chn	ID	Name	Dir	DLC	Data
60.093956	1	110	Gateway_1	Tx	3	87 00 00
59.914974	1	111	Gateway_2	Tx	8	4c 10 01 f4 13 25 f4 01
Voltage 50 V [1f4]						
PetrolLevel 37 [25]						
EngSpeed 5108 [13f4]						
CarSpeed 136 [110]						
EngineTemp 76 [4c]						

Exemple : Le message Gateway_2 dont l'identificateur est 111 a été transmis 59,9...s après le début de la simulation. Il contient 8 octets représentatifs de l'état du véhicule (tension générateur (Voltage), niveau de carburant (PetrolLevel) etc).

Comme vous pouvez le constater, il suffit de cliquer sur l'onglet +/- pour connaître le détail du message.

Voltage, PetrolLevel, EngSpeed, CarSpeed, EngineTemp sont les signaux contenus dans le message Gateway_2.

Phase 2 : Généralités sur le bus CAN

Avant d'analyser les trames qui « passent » sur Ibus, il est nécessaire d'acquérir un minimum de connaissances sur le protocole CAN et notamment sur l'organisation d'une trame CAN.

Connexion des stations (nœuds CAN) au média

Lorsque le média est constitué de fils électriques, les stations (nœuds CAN) sont câblées comme sur le schéma du DR1. La valeur des résistances R de terminaison dépend de la longueur du média.


Q1) Complétez ce schéma pour qu'il corresponde au câblage de Ibus (fig1 page 3).

Identification des champs (En-tête, Données, Termineur) dans la trame CAN

On rappelle ci-dessous l'organisation schématique d'une trame :

En tête	Données applicatives	Termineur
---------	----------------------	-----------

Q2) Identifiez, en les entourant, les champs en-tête, données applicatives et termineur de la trame CAN donnée sur le DR1.

 Vous disposez de l'article « Le bus CAN communication de données futée pour spécialistes 2^{ème} partie (Elektor 9/99) » (annexe 3 du dossier ressource) pour répondre aux questions ci-dessous.

Q3) A quoi correspondent les termes « Identificateur » et « DLC » (voir S Data-frame, le paquet de données) ? Répondez sur le DR1.

Phase 3 : Analyse de trames CAN

Configuration de la fenêtre « Trace Ibus » en mode fixe :

Positionnez la souris sur la fenêtre « trace Ibus » puis clic droit

→ configuration

→ Display mode (cochez fixed position)

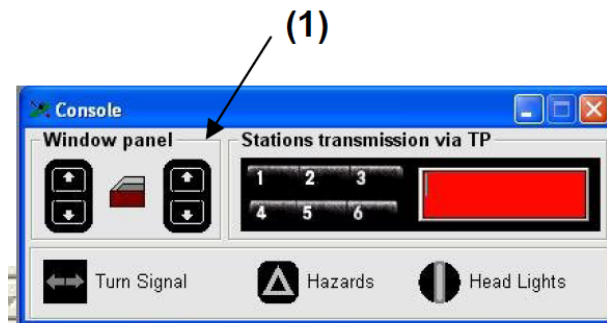
Chacune de vos actions dans l'environnement de simulation va se traduire par la génération d'un message dans la fenêtre Trace Ibus.

Rappel : La fenêtre « Trace Ibus » affiche les messages contenus dans les trames CAN « qui passent » sur Ibus.

Commande de la vitre droite

En agissant sur les boutons-poussoirs de la console (repère 1 ci- contre) l'utilisateur déclenche, à son insu, une séquence de transmission de données.

Dans ce paragraphe, vous allez établir cette séquence en identifiant les messages générés et leur contenu. Appuyez sur les boutons (1) et observez le comportement de la vitre et le contenu des messages dans la fenêtre « Trace Ibus »



Q4) Quel est le nom des messages associés à la porte droite et aux boutons (1) de la console.

Répondez sur le DR2.

Détermination du contenu des messages associés à la porte droite et aux boutons (1) de la console

Q5) Ouvrez complètement la vitre de la porte droite et complétez le tableau du DR2.

Identification des bits associés aux boutons-poussoirs dans le message Console_1

Q6) Quel octet (premier, deuxième, troisième ou quatrième) contient l'état des boutons-poussoirs dans le message Console_1. Répondez sur le DR2.

Q7) Affichez le détail du message Console_1 et précisez la position des quatre signaux associés aux boutons- poussoirs dans l'octet et sur le dessin « Window panel » du DR2.

Q8) Quelle est la nature (monter, descendre, position etc..) de l'information renvoyée par l'ECU de la porte droite ? Répondez sur le DR2.

Chronologie des messages lors de l'action sur les BP de commande des vitres

Q9) Configurez la fenêtre « trace Ibus » en mode chronologique. Appuyez brièvement sur un des quatre BP. Mettez en pause. Retrouvez les trames Console_l et DOOR_r dans la fenêtre «Trace Ibus ». Que remarquez- vous ? Répondez sur le DR2.

C) Synthèse

Q10) Complétez le texte du DR3 avec les termes : capteurs et d'actionneurs, LAN, multiplexés.

On donne les messages ci-dessous

227.214972	1	111	Gateway_2	Tx	8	4c 13 01 20 14 06 f4 01
Voltage		50 V	[	1f4]		
PetrolLevel		6	[	6]		
EngSpeed		5152	[	1420]		
CarSpeed		137.5	[	113]		
EngineTemp		76	[	4c]		
116.930236	1	604	TP_ConsoleMessage	Tx	8	05 05 53 57 52 20 33 00
116.930236	1		<OTP>		5	53 57 52 20 33
228.300132	1	1a1	Console_2	Tx	2	02 01
375.014970	1	111	Gateway_2	Tx	8	4c c8 00 4c 1d eb f4 01
Voltage		50 V	[	1f4]		
PetrolLevel		235	[	eb]		
EngSpeed		7500	[	1d4c]		
CarSpeed		100	[	c8]		
EngineTemp		76	[	4c]		
366.740944	1	604	TP_ConsoleMessage	Tx	8	05 22 72 56 65 63 74 6f

La vitesse du véhicule (CarSpeed) peut être déterminée à partir de la relation $CarSpeed = k.Data$

Q11) Déterminez le coefficient k. Répondez sur le DR4.

A la date 116.930236 le conducteur a choisi la station SWR 3.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	A	B	C	D	E	F
0	NUL	DLE	SP	0	@	P	'	p				°	À	Đ	à	ð
1	SOH	DC1	!	1	A	Q	a	q			ı	±	Á	Ñ	á	ñ
2	STX	REP	"	2	B	R	b	r	,		¢	2	Â	Ò	â	ò
3	ETX	SEP	#	3	C	S	c	s	f		£	3	Ã	Ó	ã	ó
4	EOT	DC4	\$	4	D	T	d	t	"		¤	'	Ä	Ô	ä	ô
5	ENQ	NAK	%	5	E	U	e	u	...	•	¥	μ	Å	Õ	å	õ
6	ACK	SYN	&	6	F	V	f	v	†	—	|	¶	Æ	Ö	æ	ö
7	BEL	ETB	'	7	G	W	g	w	‡	—	§	·	Ç	×	ç	÷
8	BS	CAN	(	8	H	X	h	x			¨	.	È	Ø	è	ø
9	HT	SS2	)	9	I	Y	i	y	‰	™	©	1	É	Ù	é	ù
A	LF	SUB	*	:	J	Z	j	z	‰	š	ª	0	Ê	Ú	ê	ú
B	VT	ESC	+	;	K	[	k	{	Š	š			Ë	Û	ë	û
C	FF	FS	,	<	L	\	l	|	÷	œ	¬	1/4	Ì	Ü	ì	ü
D	CR	GS	-	=	M	]	m	}	œ		¬	1/2	Í	Ý	í	ý
E	SO	RS	.	>	N	^	n	~	¬		®	3/4	Î	Þ	î	þ
F	SI	US	/	?	O	_	o	DEL		ÿ	—	ı	Ï	ß	ï	ÿ

Q12) Quelle est le nom de la station choisie à la date 366.740944 ? Répondez sur le DR4

D) L'arbitrage sur le bus CAN (bus arbitration)

Comme toutes les stations (nœuds CAN) sont connectées sur 2 fils (CAN H, CAN L), toutes les trames passent sur ces deux seuls fils ! Or chaque station est susceptible de transmettre un message à tout moment. Aussi, il est très probable qu'à un moment donné plusieurs stations essaient de « parler » en même temps. Il est donc nécessaire de disposer d'un mécanisme d'arbitrage.

L'extrait ci-dessous correspond à une communication entre la console et la porte droite (Door_r). La première ligne encadrée correspond au début de la communication. La dernière ligne encadrée correspond à la fin. On s'aperçoit que le message Gateway_1 vient s'intercaler dans cette communication. Ce message est émis toutes les 100ms (fonctionnement cyclique). Il est donc normal qu'il essaie de passer à ce moment là. Cependant le bus étant occupé par Console_1 et Door_r il ne devrait pas « être là » à moins que l'arbitrage lui soit favorable !

+ [x]	6741.593956	1	110	Gateway_1	Tx	3	87 00 00
+ [x]	6741.693956	1	110	Gateway_1	Tx	3	87 00 00
+ [x]	6741.793956	1	110	Gateway_1	Tx	3	87 00 00
+ [x]	6741.893956	1	110	Gateway_1	Tx	3	87 00 00
+ [x]	6741.900176	1	1a0	Console_1	Tx	4	00 00 00 40
+ [x]	6741.901292	1	1f1	DOOR_r	Tx	1	0a
+ [x]	6741.920176	1	1a0	Console_1	Tx	4	00 00 00 40
+ [x]	6741.931290	1	1f1	DOOR_r	Tx	1	09
+ [x]	6741.940176	1	1a0	Console_1	Tx	4	00 00 00 40
+ [x]	6741.960176	1	1a0	Console_1	Tx	4	00 00 00 40
+ [x]	6741.961290	1	1f1	DOOR_r	Tx	1	08
+ [x]	6741.980176	1	1a0	Console_1	Tx	4	00 00 00 40
+ [x]	6741.991292	1	1f1	DOOR_r	Tx	1	07
+ [x]	6741.993956	1	110	Gateway_1	Tx	3	87 00 00
+ [x]	6742.000176	1	1a0	Console_1	Tx	4	00 00 00 40
+ [x]	6742.020180	1	1a0	Console_1	Tx	4	00 00 00 00
+ [x]	6742.021292	1	1f1	DOOR_r	Tx	1	07

Lisez les paragraphes « Le déroulement de la communication » et « La prévention des conflits » de l'article « Le bus CAN communication de données futée pour spécialistes 2ème partie (Elektor 9/99) ».

Q13) Expliquez pourquoi l'ID du message Gateway_1 lui permet de s'intercaler dans la communication établie entre la console et la porte droite. Répondez sur le DR4.

Q14) Pourquoi les concepteurs des réseaux CAN du véhicule ont-ils rendu le message Gateway_1 plus prioritaire que les messages Console_1 et DOOR_r ? Répondez sur le DR4.