

## CONTROLO E ESTIMAÇÃO DO POSICIONAMENTO ABSOLUTO DE UM ROBOT OMNIDIRECCIONAL DE TRÊS RODAS

José Gonçalves\* Paulo Costa\*\*  
António Paulo Moreira\*\*\*

\* *goncalves@ipb.pt, Instituto Politécnico de Bragança*

\*\* *paco@fe.up.pt*

\*\*\* *amoreira@fe.up.pt*

*Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto*

### Resumo:

Este artigo aborda o tema Controlo de *Robots* Omnidireccionais. O *robot* usado como caso de estudo utiliza motores DC com *encoders* e possui 3 rodas especiais que permitem a sua omnidireccionalidade. O movimento destes *robots* não está sujeito às restrições dos *robots* mais usuais que utilizam apenas duas rodas normais, tendo como desvantagem o seu controlo ser mais complexo.

O principal objectivo deste trabalho foi o de desenvolver um controlador que permita o seguimento de trajectórias pré-definidas com velocidade controlada, estimando-se o posicionamento absoluto do *robot* baseado na odometria.

Os problemas de controlo em robótica incluem inevitáveis requisitos de tempo real muito apertados. Nesta situação particular, o cálculo da odometria e do controlo para um *robot* omnidireccional é computacionalmente muito mais pesado que para os tipicamente usados *robots* diferenciais. Deste modo é necessário ter um cuidado especial ao implementar as operações matemáticas necessárias pois o código deve ser optimizado com vista a cumprir requisitos de tempo real.

Como motivação para a utilização de *robots* omnidireccionais é apresentada a comparação desta configuração com a mais típica configuração diferencial.

### 1. INTRODUÇÃO

Este artigo descreve o controlo e posicionamento de um *robot* omnidireccional. Mecanicamente o *robot* possui três rodas motrizes omnidireccionais desfasadas de  $120^\circ$  (figura 1), permitindo movimentos em todas as direcções com velocidade controlada. O sistema de accionamento é constituído por três motores de corrente contínua com caixa reductora. Para se efectuar o controlo da velocidade de cada uma das rodas é usada modulação de largura de impulsos (PWM), controlando-se independentemente cada uma das rodas. O controlo

dos motores é feito em malha fechada utilizando um micro-controlador *AVR* programado em *C* e um *PC* com uma aplicação em *Delphi*, comunicando entre si usando a norma *RS232*.

O odometria e o controlador são calculados no *PC* comunicando este com o micro-controlador. O micro-controlador envia para o *PC* as transições dos *encoders* relativas a cada roda, com estes dados é estimada a posição absoluta do *robot*. Após ser calculado o posicionamento baseado na odometria é calculado o sinal de controlo. O controlador tem como parâmetros de saída a velocidade a que devem rodar os motores para que o

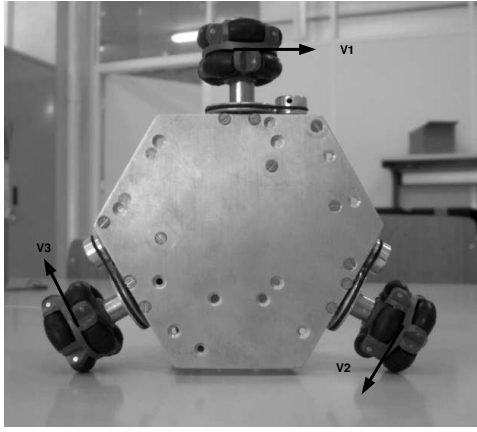


Figura 1. Vista de baixo do *robot* desenvolvido para que o *robot* alcance um determinado objectivo. O diagrama de blocos do sistema está representado na figura 2.

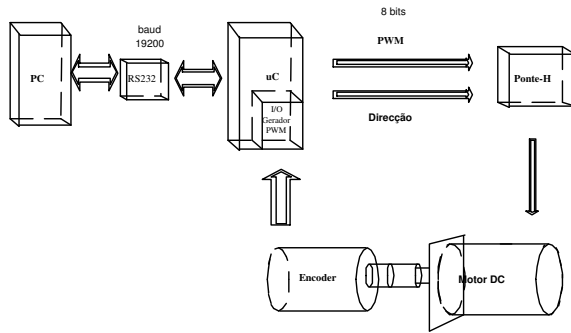


Figura 2. Diagrama de blocos do sistema

## 2. ROBOT OMNIDIRECCIONAL VS ROBOT DIFERENCIAL

O *robot* diferencial é provavelmente o *robot* móvel mais usado, sendo apresentado na figura 3. O *robot* diferencial é composto por duas rodas motrizes, cujos veios passam pelo mesmo eixo. O seu movimento é controlado variando independentemente a velocidade de cada uma das rodas.

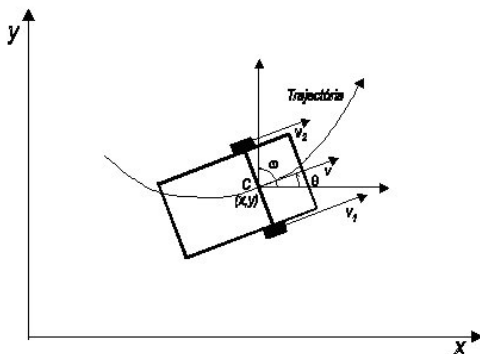


Figura 3. *Robot* diferencial

A estrutura do *robot* diferencial, representada na figura 3, impede que sejam feitos movimentos

de translação segundo o eixo que passa pelos veios dos motores (Dudek and Jenkin, 2000). Considerando que não existe escorregamento lateral, isto é, que a velocidade das rodas no ponto de contacto com o chão seja sempre perpendicular ao eixo que passa pelas mesmas, obtemos o vector de estado representado pela equação (1).

$$X(t)^T = (x(t) \ y(t) \ \theta(t) \ v(t) \ w(t)) \quad (1)$$

Na equação (1)  $x(t)$ ,  $y(t)$  e  $\theta(t)$  representam a posição do ponto C no plano e  $w(t)$  representa a velocidade angular (velocidade de rotação do *robot* segundo o eixo vertical que passa por C). Uma outra possibilidade para a escolha das variáveis de estado seria a utilização da seguinte equação :

$$X(t)^T = (x(t) \ y(t) \ \theta(t) \ V_1(t) \ V_2(t)) \quad (2)$$

Neste caso  $V_1(t)$  e  $V_2(t)$  são velocidades medidas do ponto de contacto entre o chão e as rodas. Existem estas duas representações possíveis podendo-se passar de uma para outra usando a equação (3) e a equação (4). Na equação (4)  $b$  representa a distância entre os pontos de contacto das rodas com o chão.

$$v(t) = \frac{V_1(t) + V_2(t)}{2} \quad (3)$$

$$w(t) = \frac{V_1(t) - V_2(t)}{b} \quad (4)$$

Considerando a condição de não escorregamento a cinemática do *robot* diferencial está descrita pela seguinte equação:

$$\begin{pmatrix} \dot{x} \\ \dot{y} \\ \dot{\theta} \end{pmatrix} = \begin{pmatrix} v(t)\cos(\theta(t)) \\ v(t)\sin(\theta(t)) \\ w(t) \end{pmatrix} \quad (5)$$

Esta equação permite usando as equações (3) e (4) exprimir as velocidades lineares  $\dot{x}$ ,  $\dot{y}$  e a velocidade angular  $\dot{\theta}$  em função das velocidades de cada uma das rodas, podendo estas ser medidas (Costa, Tese de Mestrado, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, 1995).

Para colmatar a limitações do *robot* diferencial surgiu o *robot* omnidireccional, permitindo deslocamentos em todas as direcções (Huang *et al.*, 2004). Para garantir a característica da omnidireccionalidade é necessário que as rodas usadas tenham pouco atrito na direcção do veio do motor, o que impediria deslocamentos segundo esse eixo.

Como podemos comprovar da observação da geometria de um *robot* omnidireccional com três rodas, representada na figura 4, as velocidades  $V_x$ ,  $V_y$  e  $w$  variam com a velocidades lineares  $V_1$ ,  $V_2$  e  $V_3$ , baseando-se na equação (6) (Kalmár-Nagy *et al.*, 2002).

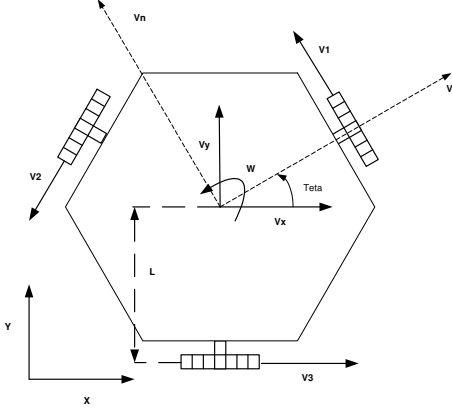


Figura 4. Geometria de um *robot* omnidireccional de três rodas.

$$\begin{pmatrix} V_1 \\ V_2 \\ V_3 \end{pmatrix} = \begin{pmatrix} -\sin(\theta) & \cos(\theta) & L \\ -\sin(\frac{\pi}{3} - \theta) & \cos(\frac{\pi}{3} - \theta) & L \\ -\sin(\frac{\pi}{3} + \theta) & \cos(\frac{\pi}{3} + \theta) & L \end{pmatrix} \begin{pmatrix} V_x \\ V_y \\ w \end{pmatrix} \quad (6)$$

O projecto do controlador é baseado no modelo apresentado na equação (6). As equações de cinemática do *robot*, poderiam ser representadas pelas equações (7) e (8) em alternativa à equação (6).

$$\begin{pmatrix} V \\ V_n \\ w \end{pmatrix} = \begin{pmatrix} \cos(\theta) & \sin(\theta) & 0 \\ -\sin(\theta) & \cos(\theta) & 0 \\ 0 & 0 & 1 \end{pmatrix} \begin{pmatrix} V_x \\ V_y \\ w \end{pmatrix} \quad (7)$$

$$\begin{pmatrix} V_1 \\ V_2 \\ V_3 \end{pmatrix} = \begin{pmatrix} 0 & 1 & L \\ -\sin(\frac{\pi}{3}) & \cos(\frac{\pi}{3}) & L \\ -\sin(\frac{\pi}{3}) & \cos(\frac{\pi}{3}) & L \end{pmatrix} \begin{pmatrix} V \\ V_n \\ w \end{pmatrix} \quad (8)$$

A equação (7) representa a velocidade ( $V$ ) e a velocidade normal ( $V_n$ ) do *robot* em função das velocidades  $V_x$  e  $V_y$ . A equação (8) representa as velocidades  $V_1$ ,  $V_2$  e  $V_3$  calculadas a partir da velocidades do *robot*.

### 3. CONTROLADOR

Para controlar o sistema é necessário controlar independentemente cada uma das rodas do *robot*, as quais lhe vão imprimir movimento. O controlador tem diversas hierarquias, sendo a sua função a mais baixo nível controlar independentemente

cada uma das rodas e a mais alto nível determinar a que velocidade deve girar cada roda para que o *robot* se desloque com uma determinada velocidade angular e linear. O controlador a mais alto nível é efectuado baseando-se na equação (6) e num controlador de posição. A mais baixo nível cada motor é controlado em malha fechada usando-se um controlador do tipo PI.

O controlador tem como objectivo a deslocação do *robot* para um determinado ponto com velocidade controlada. Como parâmetros de entrada temos um objectivo que consiste em o *robot* se deslocar para um determinado ponto. Com este dado calcula-se um vector de posição que aponta para o sítio onde queremos deslocar o *robot*, esse vector depois de normalizado é convertido num vector de velocidade, passando este a ser o objectivo a alcançar. O controlador determina a que velocidade deve girar cada roda, com vista a que *robot* se desloque com uma determinada velocidade em  $X$ ,  $Y$  e em  $\theta$  (caso seja necessário corrigir o ângulo). A cada tempo de amostragem a posição muda, consequentemente varia o vector de posição, o vector de velocidade e a referência da velocidade de rotação dos motores. O controlador está representado no fluxograma da figura 5

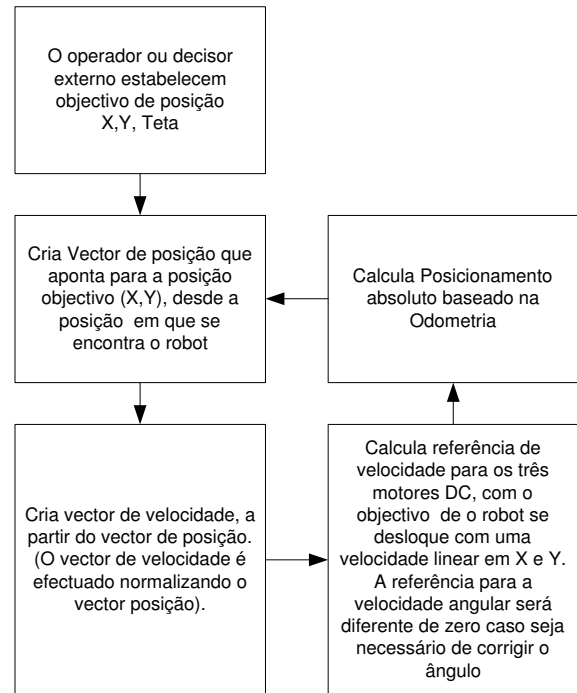


Figura 5. Controlador do *robot*

#### 3.1 Optimização do Controlador

O controlador tem como função definir qual a velocidade a que os motores devem rodar, de modo a que o *robot* rode com uma determinada velocidade angular  $\dot{\theta}$  e se desloque com uma velocidade linear  $\dot{x}$  e  $\dot{y}$

O controlador foi otimizado desenvolvendo as funções  $\sin(\theta + \frac{\pi}{3})$ ,  $\cos(\theta + \frac{\pi}{3})$ ,  $\cos(\theta - \frac{\pi}{3})$  e

$\sin(\theta - \frac{\pi}{3})$ , usando as formulas:

$$\sin(a + b) = \sin(a) \cos(b) + \cos(a) \sin(b) \quad (9)$$

$$\sin(a - b) = \sin(a) \cos(b) - \cos(a) \sin(b) \quad (10)$$

$$\cos(a + b) = \cos(a) \cos(b) - \sin(a) \sin(b) \quad (11)$$

$$\cos(a - b) = \cos(a) \cos(b) + \sin(a) \sin(b) \quad (12)$$

O objectivo de desenvolver estas funções trigonométricas foi o de o controlador se tornar computacionalmente menos pesado, pois é muito menos dispendioso a nível de tempo de cálculo calcular apenas  $\sin(\theta)$  e  $\cos(\theta)$ , que efectuar o cálculo de vários senos e cossenos, tal como é apresentado na equação (6). Consequentemente para o cálculo das velocidades  $V_2$  e  $V_3$  torna-se vantajoso efectuar as alterações acima referidas.

Assim para o cálculo de  $V_2$ , torna-se computacionalmente mais eficiente usar a equação (14) em vez da equação (13).

$$v_2 = -\sin(\frac{\pi}{3} - \theta)\dot{x} - \cos(\frac{\pi}{3} - \theta)\dot{y} + L\dot{\theta} \quad (13)$$

$$v_2 = -(\sin(\frac{\pi}{3})\cos(\theta) - \cos(\frac{\pi}{3})\sin(\theta))\dot{x} - (\cos(\frac{\pi}{3})\cos(\theta) - \sin(\frac{\pi}{3})\sin(\theta))\dot{y} + L\dot{\theta} \quad (14)$$

O mesmo se verifica para o calculo de  $V_3$  tornando-se mais eficiente usar a equação (16) que a (15).

$$v_3 = -\sin(\frac{\pi}{3} + \theta)\dot{x} - \cos(\frac{\pi}{3} + \theta)\dot{y} + L\dot{\theta} \quad (15)$$

$$v_3 = (\sin(\frac{\pi}{3})\cos(\theta) + \cos(\frac{\pi}{3})\sin(\theta))\dot{x} - (\cos(\frac{\pi}{3})\cos(\theta) - \sin(\frac{\pi}{3})\sin(\theta))\dot{y} + L\dot{\theta} \quad (16)$$

### 3.2 Controlo dos motores DC

**3.2.1. Dimensionamento dos parâmetros dos controladores** O dimensionamento dos parâmetros dos controladores dos motores pode ser feito de diversas maneiras sendo apresentada uma solução possível, correspondendo a efectuar-se a identificação do pólo dominante do modelo do motor. Após a obtenção deste dado, efectua-se o cálculo de um controlador do tipo PI, colocando um zero ligeiramente maior que o pólo dominante e posteriormente variando o ganho até se obter a resposta requerida (isto é tornando o sistema o mais rápido possível sem que exista um *overshoot* significativo). O modelo de um motor de corrente contínua pode ser aproximado para um sistema de segunda ordem, tendo um pólo mecânico e um pólo eléctrico. O pólo mecânico é dominante, sendo o seu tempo de estabelecimento

muito superior ao do pólo eléctrico. O tempo de estabelecimento da velocidade do motor em malha fechada é sensivelmente 5 vezes o valor da constante de tempo associada ao pólo dominante (Ogata, 1993). Desconhecendo o valor dos dois pólos é possível estimar o pólo dominante por observação da resposta a um degrau unitário do motor (figura 6). Esta opção permite que não seja necessário saber todos os parâmetros do sistema para o dimensionamento do controlador.

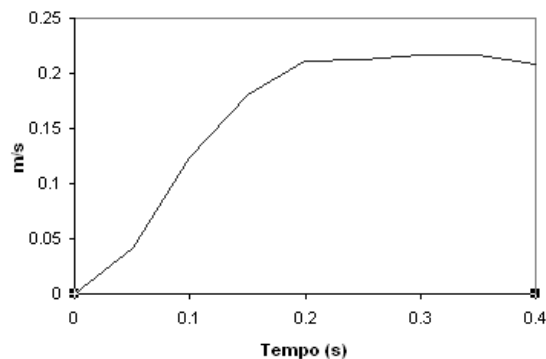


Figura 6. Resposta em malha aberta da velocidade do ponto associado à roda a um degrau unitário

Da observação dos dados da resposta ao degrau podemos constatar que o tempo de estabelecimento é sensivelmente 0,3 segundos e podemos aproximar o pólo mecânico como inverso desta constante de tempo a dividir por cinco ( $1/(0,3/5)$ ). Estando identificado o pólo mais lento deste sistema podemos dar início ao cálculo do controlador. O controlador usado foi um PI, de maneira a ser garantido em regime permanente erro nulo à resposta a um degrau. A sua função de transferência é mostrada na equação (17).

$$G(s) = \frac{Kp(s + a)}{s} \quad (17)$$

O parâmetro  $a$  tem um valor que é o dobro do pólo mecânico estimado, e o parâmetro  $K_p$  será ajustado sucessivamente até se obter uma resposta temporal que seja satisfatória, isto é com o melhor regime dinâmico possível e sem erro em regime permanente. Foram efectuados diferentes testes de maneira a se obter a resposta mais satisfatória possível em malha fechada, não sendo possível eliminar completamente o erro em regime permanente, devido às perturbações na carga. A resposta em malha fechada com uma referência de  $0.2 \text{ m/s}$ , está representada na figura 7.

Após se obterem os parâmetros para um controlador analógico do tipo PI que cumpra os requisitos impostos, o passo seguinte foi o cálculo dos parâmetros para um controlador digital, que

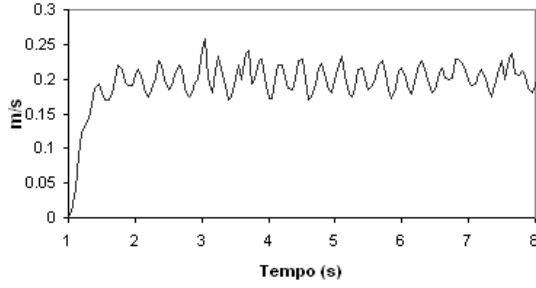


Figura 7. Resposta em malha fechada da velocidade do ponto associado à roda com uma referência de  $0.2m/s$

emule o controlador analógico. Sendo o controlador analógico dado pela equação (18).

$$PI(s) = Kp + \frac{a.Kp}{s} \quad (18)$$

Emula-se o Controlador analógico com um controlador digital, sendo o valor  $T$  o tempo de amostragem, o qual deve ser pelo menos 10 vezes menor que o tempo de estabelecimento do pólo mais rápido para que não exista *aliasing* na reconstrução do sinal erro, dado um amostrador ideal ter como propriedade replicar o espectro do sinal original centrado em  $K * f$ , com  $K$  pertencente a  $N$  e  $f$  igual a  $1/T$  (Phillips, 1995). O controlador PID em controladores analógicos é dado pela equação (19), mas porque o controlador usado será PI apenas nos vamos debruçar sobre a equação (20).

$$m(t) = Kp[e(t) + \frac{1}{Ti} \int_0^t e(t) + Td \frac{de(t)}{dt}] \quad (19)$$

$$m(t) = Kp[e(t) + \frac{1}{Ti} \int_0^t e(t)] \quad (20)$$

Em que  $e(t)$  representa o erro, sendo este a entrada do controlador e  $m(t)$  a saída do controlador, sendo  $Kp$  o ganho proporcional e  $Ti$  o ganho integral. Para obter resposta a um impulso de um PI digital podemos discretizar a função erro, aproximando o integral para uma soma de trapézios, obtendo-se a equação (21), tal como é indicado na figura 8

A partir da equação (17), da equação (21) e da equação (22) obtem-se a equação (23), sendo este o controlador digital que emula o funcionamento do controlador analógico (Ogata, 1995).

$$m(kT) = Kp[e(kT) + \frac{T}{Ti}(e(0) + e(T) + \dots + e(K.T))] \quad (21)$$

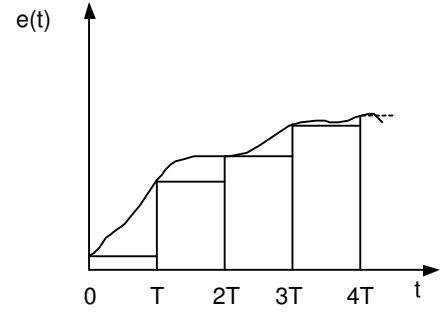


Figura 8. Discretização da função erro

$$Z[\sum_{h=1}^k e(hT)] = \frac{1}{(1-z^{-1})} E(z) \quad (22)$$

$$PI(z) = Kp + \frac{aKpT}{(1-z^{-1})} \quad (23)$$

#### 4. ODOMETRIA

As equações para o cálculo da odometria foram deduzidas através da inversão da matriz representada pelo sistema de equações (6). As equações obtidas são as seguintes:

$$V_x = (-V_2 \sin(\frac{\pi}{3}) + \sin(\frac{\pi}{3})V_3 + \sin(2\theta)V_3$$

$$\begin{aligned} & -\sin(2\theta)V_1 + 2V_2 \sin(\frac{\pi}{3}) \sin(\theta)^2 + V_1 \sin(2\theta) \cos(\frac{\pi}{3}) \\ & -\cos(\frac{\pi}{3}) \sin(2\theta)V_2 - 2V_1 \sin(\frac{\pi}{3}) \sin(\theta)^2 \\ & /2((\sin(\theta) + \sin(\frac{\pi}{3}) \cos(\theta) + \cos(\frac{\pi}{3}) \sin(\theta)) \sin(\frac{\pi}{3})) \end{aligned} \quad (24)$$

$$V_y = -\frac{1}{2 \sin(\frac{\pi}{3})^2} (V_3 \cos(\theta) - 2V_1 \cos(\theta) + V_2 \cos(\theta)$$

$$\begin{aligned} & + V_2 \sin(\theta) \sin(\frac{\pi}{3}) - V_3 \sin(\theta) \sin(\frac{\pi}{3}) - V_3 \cos(\theta) \cos(\frac{\pi}{3}) \\ & - V_2 \cos(\theta) \cos(\frac{\pi}{3}) + 2V_1 \cos(\theta) \cos(\frac{\pi}{3})) \end{aligned} \quad (25)$$

$$w = (-2 \cos(\theta)V_1 + \cos(\theta)V_3 + V_2 \cos(\theta)$$

$$\begin{aligned} & -\cos(\theta) \cos(\frac{\pi}{3})V_2 + \sin(\theta)V_2 \sin(\frac{\pi}{3}) + \sin(\theta)V_3 \sin(\frac{\pi}{3}) \\ & + 2V_1 \sin(\frac{\pi}{3}) \cos(\frac{\pi}{3}) \sin(\theta) + 2V_1 \sin(\frac{\pi}{3})^2 \cos(\theta) + \\ & 2 \cos(\theta) \cos(\frac{\pi}{3})V_1 - \cos(\theta) \cos(\frac{\pi}{3})V_3) \end{aligned}$$

$$/ (2L \sin(\frac{\pi}{3}) (\sin(\theta) + \sin(\frac{\pi}{3}) \cos(\theta) + \cos(\frac{\pi}{3}) \sin(\theta))) \quad (26)$$

O cálculo destas equações torna-se bastante dispendioso computacionalmente e como o objectivo é utilizá-las para efectuar o controlador estas devem ser o mais optimizadas possível, com vista a cumprir requisitos de tempo real.

O cálculo da odometria pode ser optimizado utilizando a equação (27).

$$2 \sin(\theta) \cos(\theta) = \sin(2\theta) \quad (27)$$

O objectivo de usar esta função trigonométrica foi optimizar o Controlador do robot representado na figura 5, no qual está implícito o cálculo da odometria. Deste modo calcula-se apenas uma vez  $\sin(\theta)$  e  $\cos(\theta)$ , evitando o cálculo de vários senos e cosenos.

Nestas condições torna-se mais eficiente para o cálculo da odometria usar a equação seguinte em detrimento da apresentada anteriormente:

$$\begin{aligned} V_x = & (-V_2 \sin(\frac{\pi}{3}) + \sin(\frac{\pi}{3})V_3 + 2 \sin(\theta) \cos(\theta)V_3 \\ & -2\sin(\theta) \cos(\theta)V_1 + 2V_2 \sin(\frac{\pi}{3})\sin(\theta)^2 + V_1 2 \sin(\theta) \\ & \cos(\theta)) \cos(\frac{\pi}{3}) - \cos(\frac{\pi}{3})2 \sin(\theta) \cos(\theta)V_2 \\ & -2V_1 \sin(\frac{\pi}{3}) \sin(\theta)^2)/2((\sin(\theta) \\ & + \sin(\frac{\pi}{3}) \cos(\theta) + \cos(\frac{\pi}{3}) \sin(\theta)) \sin(\frac{\pi}{3})) \end{aligned} \quad (28)$$

**4.0.1. Calibração da odometria** A cada roda está associado um *encoder*, este sensor permite saber em que sentido está a rodar cada roda e a que velocidade. Para se efectuar a calibração da odometria é necessário dar valores aos parâmetros que relacionam o número de transições que cada roda fornece com a distância percorrida. A maneira como é transmitido movimento da roda para o *encoder* está representado na figura 9. Sendo estes valores diferentes de uma roda para a seguinte, o procedimento para a calibração consiste em primeiro lugar em efectuar o cálculo da equação (29), com o objectivo de nos aproximarmos do valor pretendido.

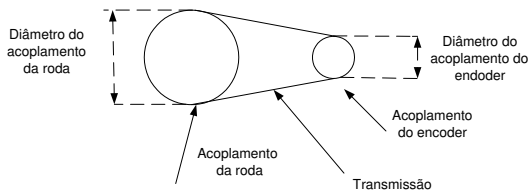


Figura 9. Transmissão entre a roda e o encoder

$$D = \frac{D1}{D2} \cdot \frac{\pi \cdot Diamr}{tranv} \cdot tran \quad (29)$$

- $D$  Distância percorrida
- $D1$  Diâmetro do acoplamento do *encoder*
- $D2$  Diâmetro do acoplamento da roda
- $Diamr$  Diâmetro da roda
- $tran$  Transições registadas num Tempo de amostragem
- $tranv$  Transições registadas numa volta

Após termos efectuado o cálculo da equação (29) obtemos um factor que converte transições em distância percorrida, podemos proceder então a uma afinação deste factor para cada uma das rodas, fazendo com que percorram distâncias e comparando-as com as que a fórmula fornece.

Além de ser calibrado para cada uma das rodas um factor que converte transições em distância percorrida, é necessário calibrar também um outro factor que é o parâmetro  $L$ , estando este ilustrado na figura 4. Para se efectuar esta calibração coloca-se o *robot* a rodar sobre si mesmo com vários valores para este parâmetro. O objectivo desta operação é comparar o ângulo estimado pelos cálculos da odometria e o medido com um transferidor, quando estes valores estiverem próximos podemos considerar que o parâmetro se encontra calibrado.

## 5. VALIDAÇÃO DO CONTROLADOR E DA ODOMETRIA

Com o objectivo de analisar o desempenho do controlador e avaliar os erros de odometria foi realizada uma corrida, estando descrita pelo fluxograma da figura 10. Durante a corrida foram registadas a posição estimada pelo cálculo da odometria e a posição absoluta real. Para se obter a posição absoluta real foi utilizado um sistema de visão para localização em tempo real de múltiplos *robots* (Costa, Tese de Doutoramento, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, 1999), utilizado pela equipa 5DPO na *Small Size League* (Costa *et al.*, 2004) do *Robocup* (Robocup, 2005).

Como podemos observar na figura 10 o *robot* desloca-se passando por vários pontos efectuando deste modo uma trajectória. A estimação do posicionamento usando-se visão externa contem um erro absoluto não cumulativo, permitindo saber com erro menor que 1 *cm* o posicionamento absoluto do *robot* em qualquer instante. Por outro lado o posicionamento estimado pelo cálculo da odometria contem erros cumulativos, os quais decorrido algum tempo tornam a estimativa muito desfasada da realidade. Deste modo podemos tirar conclusões quanto às possíveis fontes de erro na estimativa do posicionamento, analisando-se a sua evolução, utilizando como referência o sistema de visão externo. A trajectória real (visão) e a estimada (odometria) estão representadas na figura 11.

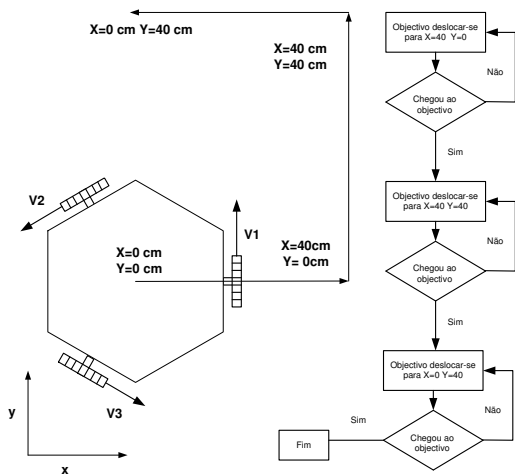


Figura 10. Fluxograma da corrida efectuada pelo *robot*

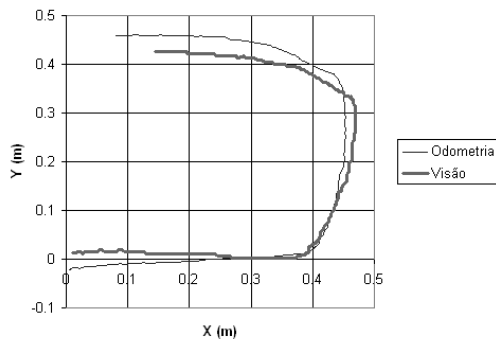


Figura 11. Posicionamento absoluto do *robot* baseado em visão externa e no cálculo da odometria

Nas figuras 12, 13 e 14, é apresentado o posicionamento absoluto do *robot*, registado com visão externa, sendo o *robot* colocado num valor de posicionamento absoluto indicado pela visão como sendo próximo da origem. Como podemos observar dos gráficos relativos à trajectória do *robot*, este vai efectuar duas mudanças bruscas de direcção, tendo este facto consequências a nível da estimação do posicionamento do *robot* baseado no cálculo da odometria, pois os cálculos estão a ser efectuados com base em parâmetros que variam. Nas situações em que existem variações bruscas de direcção é necessário ter em conta que as rodas podem plissar, que existem folgas e o facto da polia que transmite movimento da roda para o *encoder* ter elasticidade. Além disso o parâmetro  $L$  varia dinamicamente, dada a estrutura física das rodas.

Um facto importante que deve ser realçado do gráfico da figura 11, é que quando se espera que o *robot* passe pelo ponto  $X = 40 \text{ cm}$  e  $Y = 0 \text{ cm}$ , o *robot* começa a deslocar-se para o ponto seguinte antes de passar por este. Isto acontece porque o objectivo de chegar a um ponto é atingido se o erro em  $X$  e em  $Y$  forem menores que  $2 \text{ cm}$ , evoluindo

a máquina de estados para o objectivo seguinte, que será o ponto  $X = 40 \text{ cm}$  e  $Y = 40 \text{ cm}$ .

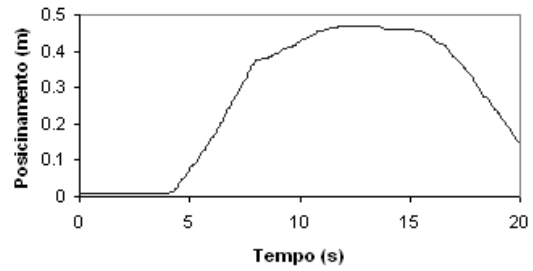


Figura 12. Posicionamento absoluto em  $X$  do *robot* baseado em visão externa

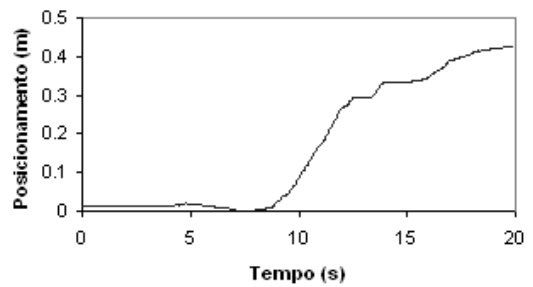


Figura 13. Posicionamento absoluto do *robot* em  $Y$  baseado em visão externa

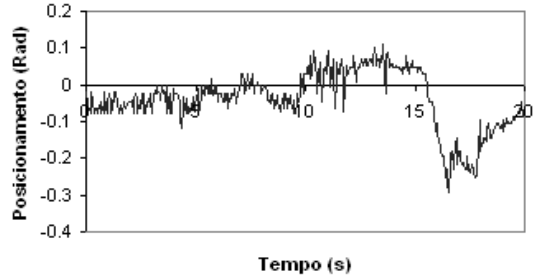


Figura 14. Posicionamento absoluto do *robot* em teta baseado em visão externa

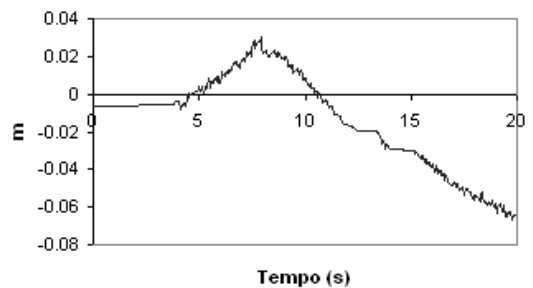


Figura 15. Erro absoluto de posicionamento em  $X$  do *robot*

Da observação das figuras 15, 16 e 17 podemos afirmar que existe um pequeno erro em  $X$ ,  $Y$  e

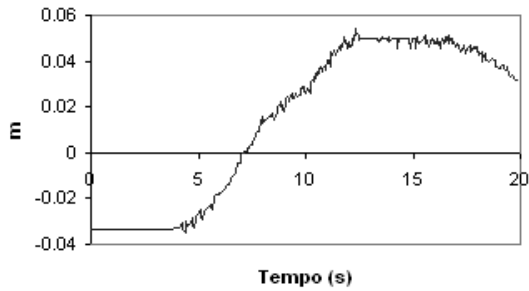


Figura 16. Erro absoluto de posicionamento *robot* em Y

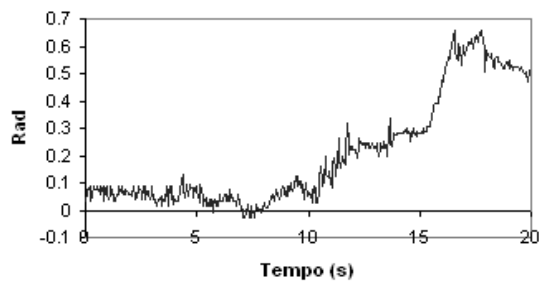


Figura 17. Erro absoluto de posicionamento do *robot* em Teta

*teta* na posição inicial. Após o início da corrida observou-se que para uma trajectória rectilínea não existem variações significativas no erro do ângulo, mas existindo variações no erro em  $X$  e  $Y$  devido ao erro inicial no ângulo. O erro no ângulo sofre um incremento significativo quando existem mudanças bruscas de direcção, existindo incremento aos 11 e 16 segundos. A este incremento no erro em *teta* corresponde um conseqüente acumular do erro em  $X$  e  $Y$ , o que leva a que a estimação do posicionamento baseado na odometria se torne inevitavelmente cada vez mais desfasado da realidade.

## 6. CONCLUSÕES

Ao ser monitorizada a trajectória seguida pelo *robot* e comparando-se esta com a estimativa do posicionamento pelo cálculo da odometria podemos tirar algumas conclusões face às fontes de erro da odometria. Observou-se que numa situação em que existe uma variação brusca de direcção temos que ter em conta que as rodas podem plissar, que existem folgas e o facto da polia que transmite movimento da roda para o *encoder* ter elasticidade. Este facto implica que hajam nestas situações um erro acrescido na estimação da posição, acumulando-se essencialmente um maior erro no ângulo, o que vai fazer com que o erro posteriormente se acumule também em  $X$  e  $Y$ .

Verifica-se que se torna insuficiente o cálculo da odometria para o posicionamento absoluto de um *robot*, pois passado algum tempo o posicionamento estimado encontra-se completamente desfasado da realidade. Deste modo como alternativa o posicionamento pode ser estimado usando múltiplas fontes ou usando-se um sistema que não contenha um erro cumulativo, sendo um exemplo o sistema de visão usado para comparar a trajectória real com a estimada.

Os problemas de controlo em robótica incluem inevitáveis requisitos de tempo real muito apertados. Nesta situação particular o cálculo da odometria e do controlo de um *robot* omnidireccional é computacionalmente muito mais pesado que para os tipicamente usados *robots* diferenciais, como pode ser constatado após inspecção das equações apresentadas. Deste modo é necessário ter um cuidado especial ao serem implementadas as operações matemáticas necessárias, pois o código deve ser optimizado com vista a cumprir requisitos de tempo real.

## REFERÊNCIAS

- Costa, Paulo (Tese de Doutoramento, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, 1999). Localização em tempo real de múltiplos robots num ambiente dinâmico.
- Costa, Paulo (Tese de Mestrado, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, 1995). Identificação, modelização e controlo de um veículo móvel.
- Costa, Paulo, António Moreira, Paulo Marques, Armando Sousa, Pedro Costa and Susana Gaio (2004). 5dpo robotic soccer team for year 2004. RoboCup2004, Lisbon, Portugal.
- Dudek, Gregory and Michael Jenkin (2000). *Computational Principles of Mobile Robotics*. Cambridge University Press.
- Huang, L., Y. S. Lim, David Lee and Christopher E. L. Teoh (2004). Design and analysis of a four-wheel omnidirectional mobile robot. *2nd International Conference of Autonomous Robots and Agents*.
- Kalmár-Nagy, Tamás, Raffaello D'Andrea and Pritam Ganguly (2002). Near-optimal dynamic trajectory generation and control of an omnidirectional vehicle.. Sibley School of Mechanical and Aerospace Engineering Cornell University Ithaca, NY 14853, USA.
- Ogata, Katsuhiko (1993). *Engenharia de controlo Moderno*. Prentice Hall do Brasil LDA.
- Ogata, Katsuhiko (1995). *Discrete-time control systems*. Prentice-Hall, Inc.
- Phillips, Charles L. (1995). *Digital Control Systems, analysis and design*. Prentice-Hall, Inc.
- Robocup (2005). <http://www.robocup.org/>.