



Federação das Indústrias do Estado da Bahia

CENTRO UNIVERSITÁRIO SENAI CIMATEC

Engenharia Elétrica

Projeto Theoprax de Conclusão de Curso

Desenvolvimento do robô de inspeção.

Apresentada por: Carlos Alberto Pereira
 Cleber Couto Filho
 Davi Costa
 Ícaro Nascimento

Orientador: Prof. Marco Reis, M.Eng.

Setembro de 2018

Carlos Alberto Pereira
Cleber Couto Filho
Davi Costa
Ícaro Nascimento

Desenvolvimento do robô de inspeção.

Projeto Theoprax de Conclusão de Curso apresentada ao , Curso de Engenharia Elétrica do Centro Universitário SENAI CIMATEC, como requisito parcial para a obtenção do título de **Bacharel em Engenharia.**

Área de conhecimento: Interdisciplinar
Orientador: Prof. Marco Reis, M.Eng.

Salvador
Centro Universitário SENAI CIMATEC
2016

Dedico este trabalho a ...

Agradecimentos

Salvador, Brasil
dia de Setembro de 2018

Carlos Alberto Pereira
Cleber Couto Filho
Davi Costa
Ícaro Nascimento

Resumo

Este documento contempla a descrição das etapas do desenvolvimento do projeto de Theoprax de Conclusão de curso, ELIR, robô autônomo de inspeção de linhas de transmissão, atendendo aos objetivos gerais e específicos e aos requisitos estabelecidos pelo cliente, tendo em vista a necessidade do projeto num cenário tanto comercial quanto acadêmico. Durante o desenvolvimento do projeto foi necessário realizar o estudo de conceitos de robótica, bem como os softwares necessários para implementação das funcionalidades, também estudadas e definidas pelo grupo. Em paralelo ao desenvolvimento das funcionalidades diversos testes foram realizados para validação dos conceitos e verificação de erros, em etapas de testes individuais partindo para a etapa de testes integrados. Os conceitos estudados e desenvolvidos pelo grupo durante todo o projeto fazem parte de uma grande contribuição tecnológica para a área de robótica e engenharia, sendo um projeto enriquecedor tanto para a equipe envolvida no desenvolvimento quanto para as gerações futuras interessadas no desenvolvimento tecnológico em robótica.

Palavras-chave: Palavra-chave 1, Palavra-chave 2, Palavra-chave 3, Palavra-chave 4, Palavra-chave 5

Abstract

This document contain a description of the development stages of the Theoprax end of course project, the ELIR, a autonomous robot for inspection transmission lines, meeting the general and specific objectives and the requirements established by the client, considering the need of the project in a scenario both commercial and academic. During the development of the project, it was necessary to carry out the study of robotics concepts, as well as the software required to implement the functionalities, also studied and defined by the group. In parallel with the development of the functionalities, several tests were carried out to validate the concepts and verify errors, in individual test stages, starting to the integrated testing stage. The concepts studied and developed by the group throughout the project are part of a great technological contribution to the area of robotics and engineering, being a project enriching both for the team involved in in development and for the team involved in development and for future generations interested in the technological development in robotics.

Keywords: Keyword 1, Keyword 2, Keyword 3, Keyword 4, Keyword 5

Sumário

1	Introdução	1
1.1	Objetivos	3
1.1.1	Objetivos Específicos	3
1.2	Justificativa	4
1.3	Requisitos do cliente	6
1.4	Organização do Projeto Theoprax de Conclusão de Curso	6
2	Conceito do Sistema	8
2.1	Estudo do estado da arte	8
2.2	Descrição do sistema	19
2.2.1	Arquitetura geral do sistema	24
2.2.1.1	Arquitetura do sistema de movimentação	25
2.3	Desdobramento da função qualidade	26
2.3.1	Requisitos técnicos	29
2.3.1.1	Funcionamento do robô	29
2.3.1.2	Outros requisitos	30
3	Materiais e Métodos	31
3.1	Estrutura analítica do protótipo	31
3.2	Especificação dos componentes	31
3.2.1	Lista de componentes	32
3.2.1.1	Servomotores	32
3.2.1.2	Placa de Gerenciamento de Energia (Power Management)	33
3.2.1.3	ROS (Robot Operating System)	34
3.2.1.4	MoveIt!	35
3.2.1.5	Gazebo	36
3.2.1.6	Visual Studio Code	37
3.2.1.7	PlatformIO	37
3.3	Diagramas elétricos do sistema de Movimentação	38
3.3.1	Esquemas eletrônicos	38
3.4	Especificação das funcionalidades	39
3.4.1	Fluxo das informações	39
3.4.2	Motion Planning	40
3.4.2.1	Dependências	41
3.4.2.2	Premissas Necessárias	41
3.4.2.3	Descrição da Funcionalidade	42
3.4.2.4	Saídas	42
3.4.3	Actuation	42
3.4.3.1	Definição da funcionalidade	42
3.4.3.2	Dependências	43
3.4.3.3	Premissas Necessárias	44
3.4.3.4	Descrição da Funcionalidade	44
3.4.3.5	Saídas	44
3.4.4	Power Management	44
3.4.4.1	Definição da funcionalidade	44

3.4.4.2	Dependências	45
3.4.4.3	Premissas Necessárias	45
3.4.4.4	Descrição da Funcionalidade	46
3.4.4.5	Saídas	47
3.4.5	System Integrity Check	48
3.4.5.1	Definição da funcionalidade	48
3.4.5.2	Dependências	48
3.4.5.3	Premissas Necessárias	48
3.4.5.4	Descrição da Funcionalidade	49
3.4.5.5	Saídas	49
3.5	Simulação do sistema	49
4	Resultados	52
4.1	Testes unitários	52
4.1.1	Configuração dos servomotores	52
4.1.1.1	Utilização do software Mixcell	52
4.1.1.2	Modos Mestre/Escravo	53
4.1.1.3	ID, Baud rate e Modos de operação	53
4.1.2	Controle dos servomotores utilizando a biblioteca dynamixel driver	54
4.1.2.1	Controladores de posição	54
4.1.2.2	Controladores de velocidade	54
4.1.2.3	Controlador de trajetória	54
4.1.2.4	Compatibilidade com diferentes protocolos de comunicação	55
4.1.3	Controle dos servomotores utilizando a biblioteca dynamixel workbench	55
4.1.3.1	Controladores de posição	55
4.1.3.2	Controladores de velocidade	56
4.1.3.3	Controladores de trajetória	56
4.1.3.4	Comunicação em rede	56
4.1.4	Placa de Power Management	56
4.1.4.1	Gravação e validação do firmware	57
4.1.5	Compatibilidade do Robô com o <i>MoveIt!</i>	57
4.1.5.1	Estado de Colisão	58
4.1.5.2	Definição da corrente-cinemática e <i>end-effector</i>	58
4.1.6	Robô de testes <i>Victory</i>	58
4.1.6.1	Teste com diferentes plugins de cinemática	59
4.2	Testes integrados	60
4.2.1	Teste dos limites de giro das juntas	60
4.2.2	Integração do <i>MoveIt!</i> com os controladores do ROS	60
4.2.3	Serviço para levantar a garra	60
4.2.4	Serviço de abrir e fechar as garras	61
4.2.5	Serviço para levantar haste central na linha	61
4.2.6	Robô na linha sem alimentação	62
4.2.7	Robô na linha utilizando alimentação alternativa	62
4.2.8	Alimentação do sistema utilizando <i>Nobreak</i>	62
4.2.9	Teleoperação para movimentação na linha	62
4.2.10	Alimentação de todos os motores pela placa de <i>Power Management</i>	63
4.2.11	Comunicação dos motores em rede	63
4.2.12	Restauração para <i>firmware</i> padrão de fábrica	63
4.2.13	Compatibilização das versões de <i>firmware</i>	64

4.2.14 Atualização para versão de <i>firmware</i> v2.0	64
4.2.15 Troca dos motores danificados	64
4.3 Avaliação da prontidão tecnológica	64
4.3.1 Avaliação do BTRL para o sistema robótico em desenvolvimento . .	66
4.4 Trabalhos futuros	66
5 Conclusão	69
5.1 Considerações finais	69
A QFD	70
B Diagramas mecânicos	75
C Diagramas eletro-eletrônicos	90
D Logbook	91
E Lista de componentes	114
Referências	117

Lista de Tabelas

2.1	Parâmetros de DH do ELIR , para a verificação do deslocamento das rodanças das unidades de tração	21
3.1	Especificações Motor Robotis <i>Dynamixel MX-28R</i>	33
3.2	Especificações Motor Robotis <i>Dynamixel MX-106R</i>	34
4.1	Matriz do Nível de Prontidão Tecnológica do Senai Cimatec.	65
4.2	Categorização dos Riscos Técnicos - TRC.	66
4.3	Avaliação da Prontidão Tecnológica - Fase Design.	67

Lista de Figuras

1.1	Inspeção de linhas de transmissão feita por aeronaves tripuladas	2
1.2	Interação humana durante a inspeção de linhas de transmissão.	2
1.3	Realização de inspeção em linhas de transmissão através da observação humana.	3
2.1	Protótipo do robô desenvolvido por Ventrella et. al.	9
2.2	Teste em campo realizado com o robô para instalação e remoção de esferas de sinalização aérea.	9
2.3	Configuração do robô de inspeção.	10
2.4	Robô LineScout.	10
2.5	Robô híbrido e seus componentes.	11
2.6	Robô Expliner.	11
2.7	VANTs utilizados como plataforma de testes.	12
2.8	Sistema de monitoramento aéreo para linhas de transmissão de energia.	12
2.9	Teste do robô de inspeção.	13
2.10	Modelo 3D do robô bípede para inspeção de linhas de transmissão.	14
2.11	Demonstração da sequência de movimentos do Cable Crawler ultrapassando uma torre.	14
2.12	Configuração geral do robô suspenso por fio com pernas iguais.	15
2.13	Equipamento para inspeção de luvas de emendas de linhas de transmissão.	15
2.14	Robô Ti em teste.	16
2.15	Robô modular.	16
2.16	Esboço inicial do PIRO.	17
2.17	Movimento da lagarta Caterpillar.	18
2.18	Configuração básica da segunda versão do robô PIRO.	18
2.19	Protótipo do robô ELIR.	20
2.20	Vista frontal e lateral do robô ELIR.	21
2.21	Esquema do ELIR com os sistemas de coordenadas das suas articulações, para a verificação do deslocamento das roldanas das unidades de tração.	21
2.22	Configuração de juntas, ângulos e links para validação da matriz homogênea obtida na análise cinemática.	22
2.23	Modelo esquemático do robô ELIR.	23
2.24	Arquitetura do robô ELIR.	25
2.25	Arquitetura Geral do sistema de movimentação	26
2.26	Desdobramento da Função Qualidade - primeiro ciclo.	27
2.27	Desdobramento da Função Qualidade - segundo ciclo.	28
3.1	Estutura analítica do sistema.	32
3.2	Motor Robotis <i>Dynamixel MX-28R</i>	33
3.3	Motor Robotis <i>Dynamixel MX-106R</i>	33
3.4	Esquema das saídas do HUB.	38
3.5	Esquema das conexões do HUB para os motores.	38
3.6	Esquema HUB2.	38
3.7	Esquema HUB2.	38
3.8	Esquema HUB2.	39

3.9	Esquema HUB2.	39
3.10	Fluxo de informações do sistema.	41
3.11	Fluxograma de funcionamento da funcionalidade de Motion Planning	43
3.12	Fluxograma da funcionalidade Actuation	45
3.13	Fluxograma de funcionamento da funcionalidade de Power Management . .	46
3.14	Fluxograma da rotina para checagem do sistema	50
3.15	Simulação do <i>ELIR</i> no <i>Gazebo</i>	51
4.1	Programa para configuração dos servomotores	53
4.2	Ferramenta para geração de pacote fornecida pelo <i>MoveIt!</i>	57
4.3	Victory Robot na ferramenta de visualização <i>Rviz</i>	59
4.4	<i>ELIR</i> realizando o movimento na simulação	61

Lista de Siglas

THEOPRAX
WWW World Wide Web

Lista de Simbolos

Introdução

No Brasil, a eletricidade é gerada por hidrelétricas, termoelétricas, parques eólicos e usinas nucleares. Na maioria dos casos, devido a condições geográficas e de segurança, a energia gerada nem sempre é utilizada ou consumida no local de sua geração. Portanto, há a necessidade do uso de linhas de transmissão para transportar energia gerada na fonte geradora para a carga do consumidor ([RANGEL; KIENITZ; BRANDÃO, 2009](#)). O mercado consumidor brasileiro é composto de cerca de 47 milhões de unidades. Em termos de linhas de transmissão de energia, são cerca de 98.648,3 km, que devem estar operando 24 horas por dia, 7 dias por semana, 365 dias por ano e em perfeito estado de manutenção, para garantir eletricidade para os consumidores ([ONS, 2018](#))

No Brasil, há uma quantidade considerável de linhas de transmissão de alta tensão que já ultrapassaram a vida útil as quais foram destinadas. Com o envelhecimento dos cabos, a inspeção para manutenção preventiva é um fator de extrema relevância para garantir o perfeito funcionamento dos sistemas elétricos. De um modo geral, as inspeções nas linhas de transmissão de alta tensão são realizadas regularmente de forma visual, a fim de identificar a necessidade da realização de manutenções preventivas. As inspeções buscam verificar a integridade física dos componentes das linhas, em termos de fissuras, corrosão e eventuais danos que venham a prejudicar o fornecimento de energia elétrica. Essas inspeções envolvem a análise da integridade estrutural das torres, da condição dos isoladores, das conexões das linhas de transmissão, dentre outros, a fim de se verificar a existência de eventuais pontos de ruptura.

Um dos métodos empregados para detecção de pontos quentes nos cabos é o imageamento térmico, que é capaz de identificar uma elevação de temperatura nos cabos, o que é um indício de possíveis pontos de ruptura. A inspeção através de câmera térmica é uma importante ferramenta no campo das inspeções para manutenções preventivas. Outros pontos a serem inspecionados envolvem as condições do local onde as torres são instaladas, pois a vegetação e eventuais construções devem ser mantidas a uma distância mínima segura, tal que não ocorra nenhum contato entre quaisquer estruturas e as torres ou cabos de transmissão, evitando assim interferências no funcionamento da linha.

Além disso, é essencial a garantia de dispor-se de um terreno em condições de trânsito de veículos para o transporte do pessoal de manutenção, transporte de ferramentas, dentre outros fatores. Durante vários anos, a inspeção de linhas de transmissão de alta tensão tem sido feita regularmente através de aeronaves tripuladas. As aeronaves executam vôos

em baixa altitude e muito próximos das linhas de transmissão conforme mostrado nas Figuras 1.1 e 1.2.



Figura 1.1: Inspeção de linhas de transmissão feita por aeronaves tripuladas.



Figura 1.2: Interação humana durante a inspeção de linhas de transmissão.

Em alguns casos, devido às características geográficas da região, condições climáticas e outros fatores que venham a dificultar o sobrevôo, há uma grande exposição dos tripulantes a riscos associados à tarefa. Além dos perigos aos quais os tripulantes são expostos, a inspeção feita com aeronaves tem um custo bastante elevado. Outra forma alternativa de inspeção é o uso de veículos terrestres, porém essa forma é muito limitada, pois boa parte das linhas de transmissão está localizada em áreas de difícil acesso terrestre, muitas vezes restritas pelas características geográficas da região. Além disso, o ângulo de visão é, muitas vezes, desfavorável para a realização da inspeção.

Outra maneira de inspecionar as linhas de transmissão é através de eletricistas que literalmente caminham sobre os cabos de linhas de transmissão de alta tensão (Figura



Figura 1.3: Realização de inspeção em linhas de transmissão através da observação humana.

[1.3](#)), realizando inspeção visual e termográfica. Esse tipo de inspeção é lenta e não é viável, tendo em vista que o país possui milhares de quilômetros de linhas de transmissão.

Neste contexto vários robôs de inspeção de linhas de transmissão foram desenvolvidos, porém poucos deles consistiram em projetos de engenharia que sejam aplicáveis no mundo real, além disso a maioria eram robôs tele-operados, ou seja robôs controlados por seres humanos. Um dos pontos diferenciais deste projeto de tese é a proposição de um desenvolvimento de uma navegação autônoma utilizando técnicas de aprendizagem de máquinas até então não utilizadas em robôs de inspeção de linhas de transmissão de alta tensão.

1.1 *Objetivos*

Desenvolver um protótipo de um robô de inspeção de linhas de transmissão

1.1.1 *Objetivos Específicos*

Desenvolver 4 funcionalidades para o robô, sendo elas:

- Actuation: Funcionalidade responsável por atuar os motores que movimentam o robô.
- Motion Planning: Tem como objetivo planejar a movimentação das partes do robô

- Power Management: Responsável pelo gerenciamento e distribuição de energia para os componentes elétricos e eletrônicos do robô.
- System Integrity Check: Checagem da integridade do sistema antes do robô entrar em funcionamento.

1.2 *Justificativa*

A inspeção de linhas de transmissão de alta tensão é uma tarefa difícil e altamente perigosa, atualmente esta inspeção é realizada através do auxílio de helicópteros os quais percorrem trajetórias próximas às linhas de transmissão e utilizam de câmeras termográficas as quais medem a temperatura nos cabos a partir da associação da quantidade de radiação emitida em determinada faixa de comprimento de onda com uma determinada temperatura. Porém os gastos com este tipo de inspeção são extremamente elevados, como consequência, as empresas responsáveis pela transmissão de energia não monitoram continuamente as condições dos cabos, e realizam inspeções nas linhas de transmissão em intervalos grandes. Outro modo de inspecionar as linhas de transmissão é através de eletricistas que literalmente andam sobre os cabos das linhas de transmissão de alta voltagem fazendo uma inspeção visual e podendo levar algum equipamento para medição de temperatura ao longo da linha, porém este tipo de inspeção é lenta e é inviável verificar milhares de quilômetros de linhas de transmissão utilizando este método. Ambos os modos de inspeção de linhas de transmissão são arriscados, trazem perigos para as pessoas que estão a bordo do helicóptero; já que, este tem de voar próximo às linhas de transmissão e trazem perigos para o eletricista que irá andar sobre os cabos inspecionando-os visualmente ou com auxílio de algum equipamento, além de desconhecer-se completamente o efeito dos campos eletromagnéticos intensos desta região sobre a saúde destes eletricistas. Como consequência, realizar a inspeção de linhas de transmissão através da utilização de robôs móveis é algo que vem ganhando destaque no século XXI. Isto somente foi possível por causa dos avanços tecnológicos como sistema de localização global, os sistemas de transmissão de informação sem fio, a construção de micro-controladores mais baratos, rápidos e com maior capacidade de processamento, além dos grandes avanços que a computação e a microeletrônica têm obtido. Com isso as tarefas que seres humanos executam em ambientes insalubres, perigosos ou inóspitos poderão ser substituídas por uma mão-de-obra automatizada. Além disso, a aplicação da robótica móvel pode ser utilizada para a redução de custos. No caso específico deste trabalho, a utilização de robôs de inspeção para linhas de transmissão atende a ambos os aspectos. Um robô de inspeção de linhas de transmissão deve ser capaz de desviar de obstáculos como grampos de suspensão, grampos terminal passante, emendas a compreensão, emenda total pré-formada, tentos partidos, cabos amassados e dispositivos anti-vibração como amortecedores e festão. Estes obstáculos devem ser transpostos por sequências de movimentos executadas pelo robô.

Além disso, idealmente o robô deve apresentar o menor peso, comprimento, altura, ter perfeita aerodinâmica, um formato desprovido de pontas, a maior autonomia possível, baixo custo, além de apresentar uma blindagem eletromagnética que deve impedir que os intensos campos magnéticos e elétricos, devido às elevadas correntes que passam nas linhas de transmissão, danifiquem os componentes eletrônicos, além disso, deve apresentar um sistema de comunicação wireless que não seja influenciado pelo elevado campo eletromagnético ao redor dos cabos, além de apresentar motores com elevado rendimento mecânico e elétrico, não apresentar derrapagem quando o mecanismo para movimentação das rodas for acionado, dentre outros.

Pagnano et. al ([PAGNANO; HÖPF; TETI, 2013](#)) conclui que uma das principais buscas em futuros projetos devem estar centradas no desenvolvimento de detecção e transposição de obstáculos de forma autônoma, ou seja, não mais atribuir sequências de movimentos para os robôs mas desenvolver algoritmos de controle para que a detecção e ultrapassagem seja realizada de forma autônoma. Outro ponto a se observar é a completa abrangência de autonomia do robô durante sua navegação.

Embora respondam por um número pequeno de ocorrências, se comparadas com as ocorrências em linhas de distribuição, um evento em uma linha de transmissão impacta de maneira desproporcionalmente mais severa, visto que a quantidade de clientes atendidos pelas linhas de transmissão é bem superior ao da linha de distribuição, afinal estas últimas são alimentadas pelas linhas de transmissão.

A manutenção preventiva é o procedimento mais adequado para aumentar a confiabilidade e evitar ocorrências indesejáveis em linhas de transmissão. No entanto, devido ao maior nível de tensão e consequentemente de maior escala das estruturas físicas da linha; efetuar a manutenção preventiva de maneira manual é uma tarefa muito difícil, custosa, por vezes requerendo o desligamento da linha.

O uso de uma ferramenta automatizada para a inspeção destas linhas possibilitará uma redução no número e na freqüência de eventos em linhas de transmissão, aumentando a confiabilidade do sistema elétrico e reduzindo as perdas de energia; contribuindo para a melhoria do processo interno e a qualidade do serviço oferecido ao consumidor final, o que resulta em ganho financeiro para as concessionárias. Além deste benefício, é importante ressaltar que interrupções no fornecimento, mesmo que por curto espaço de tempo, têm como consequência impactos negativos sobre a sociedade e sobre a imagem da concessionária, sujeita à exposição na mídia.

Porém, a prática mostra que a idealização de soluções para os problemas levantados é algo distante da realidade, isto porque, além de ser fisicamente impossível de representar-se de forma exata situações ideais na prática; devido às perdas de energia

e às inúmeras variáveis que teriam de ser abordadas para representar um problema de forma exata, mesmo que fosse possível construir um modelo muito próximo a realidade, o custo iria ser um dos fatores que iria inviabilizar a escolha dos melhores materiais e dos melhores dispositivos. Assim deve-se observar que, em geral, os robôs devem atender as características conforme certos requisitos de projeto, de modo que se aproxime ao máximo da condição ideal, desde que o custo permaneça abaixo de um valor aceitável.

1.3 Requisitos do cliente

Foi especificado pelo cliente que o robô ELIR realize tais funções:

- Transpor obstáculos e cadeia de isoladores;
- Deslocar-se através do consumo de baterias;
- Deslocamento/movimento realizada por servomotores;
- Realizar as funções de forma autônoma.

1.4 Organização do Projeto Theoprax de Conclusão de Curso

Este documento apresenta 5 capítulos e está estruturado da seguinte forma:

- **Capítulo 1 - Introdução:** Contextualiza o âmbito, no qual a pesquisa proposta está inserida. Apresenta, portanto, a definição do problema, objetivos e justificativas da pesquisa e como este projeto theoprax de conclusão de curso está estruturado;
- **Capítulo 2 - Conceito do Sistema:** Conceitua o sistema por meio de diagramas que representam as arquiteturas do robô em diferentes níveis de abstração, abordando o estudo do estado da arte, desdobramento dos requisitos de qualidade e funcionamento do projeto. ;
- **Capítulo 3 - Materiais e Métodos:** Mostra os materiais e métodos que foram utilizados durante o projeto, contendo a especificação de componentes, sendo eles softwares e dispositivos, assim como os esquemas elétricos e eletrônicos - e a descrição das funcionalidades;
- **Capítulo 4 - Resultados:** Exibe os resultados obtidos durante a confecção do projeto, apresentando os testes unitários e integrados, assim como as datas e quem o efetuou;

- **Capítulo 5 - Conclusão:** Apresenta as conclusões, contribuições e algumas sugestões de atividades de pesquisa a serem desenvolvidas no futuro.

Conceito do Sistema

Nada é tão maravilhoso que não possa existir,
se admitido pelas leis da Natureza.

(Michael Faraday)

2.1 Estudo do estado da arte

Diante dos desafios apresentados nesta tese, faz-se oportuno apresentar os projetos que contribuíram para o desenvolvimento da solução final. De forma muito incipiente os projetos para desenvolvimento de robôs de inspeção em linhas de transmissão, ainda são poucos. Pagnano et. al ([PAGNANO; HÖPF; TETI, 2013](#)) se propos a descrever um roadmap para o desenvolvimento futuro dos robôs de inspeção em linha de transmissão, reforçando o aspecto da autonomia dos robôs e sua confiabilidade na execução das transposições dos obstáculos.

Como apontado anteriormente através do capítulo inicial desta tese, objetiva-se o desenvolvimento de robôs de inspeção no qual utiliza as linhas de transmissão para realizar sua movimentação, neste sentido pode-se observar um dos primeiros trabalhos no desenvolvimento destes robôs apresentado por Ventrella et.al ([VENTRELLA et al., 2003](#)). Este robô foi desenvolvido para deslocar-se ao longo do cabo de transmissão tendo controle de parada, avanço e retorno via rádio, ou seja tele-operado. O sistema pode gerar imagens do cabo onde são enviadas também via rádio, com isso o operador pode também realizar a transposição dos obstáculos. A Figura 2.1 apresenta o protótipo do robô, mostrando o seu sistema de locomoção.

O conceito de um robô móvel para instalação e remoção autônoma de esferas de sinalização aéreas em linhas de transmissão de energia ([Firugar 2.2](#)) é apresentado por Campos et al. ([CAMPOS et al., 2002](#)). Segundo os autores, um computador de bordo é responsável pelo controle através dos dados obtidos pelos sensores e dos comandos enviados por um operador de solo. Os comandos do operador são transmitidos por ondas de rádio, o que permite que o sistema seja remotamente operado a uma distância de até 2 km. O equipamento foi testado em campo em uma situação real e mostrou-se eficiente e robusto. De acordo com Gonçalves e Carvalho ([GONÇALVES; CARVALHO, 2013](#)), apesar do mecanismo proposto por Campos et al. ([CAMPOS et al., 2002](#)) não superar

Figura 2.1: Protótipo do robô desenvolvido por Ventrella et. al.



obstáculos nem navegar em linhas entre duas torres, é simples e funcional.

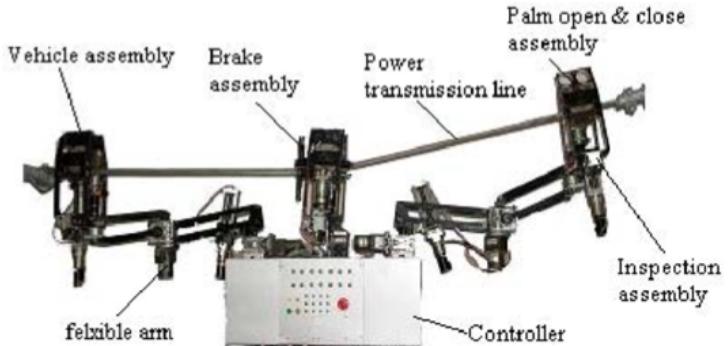
Figura 2.2: Teste em campo realizado com o robô para instalação e remoção de esferas de sinalização aérea.



Apoiado pelo financiamento do Plano Nacional Chinês 863, Zhou et al. ([ZHOU et al., 2005](#)) propuseram um robô (Figura 2.3) capaz de ultrapassar qualquer tipo de obstáculo (até torres) ao trafegar ao longo de uma linha de transmissão de até 110 kV. O robô conta com uma câmera; as imagens de inspeção, por sua vez, são enviadas para uma estação de trabalho do solo através de um sistema de comunicação sem fio.

De acordo com a Figura 2.3; a estrutura mecânica do robô desenvolvido por Zhou et al. ([ZHOU et al., 2005](#)) é composta por cinco grandes partes: mecanismo de movimentação (vehicle driving mechanism); sistema de parada (brake system assembly); braços flexíveis (flexible arms); garras (palm gripper); fonte de alimentação e sistema de controle (power supply and controller). Para assegurar a flexibilidade requerida o robô (que pesa cerca de 45 kg e tem 1,2 m de comprimento) tem 16 eixos de movimentação, podendo vencer inclinações de até 60°.

Figura 2.3: Configuração do robô de inspeção.

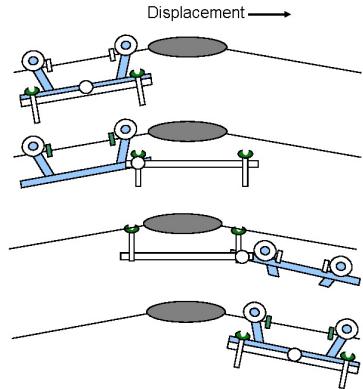


Como parte do programa de pesquisa Hydro-Québec Montambault e Pouliot ([MONTAMBault; POULIOT, 2007](#)) encarregaram-se do desenvolvimento de uma tecnologia para inspeção e manutenção de linhas de transmissão de 735 kV, denominada LineScout (Figura 2.4). Segundo por Montambault e Pouliot ([MONTAMBault; POULIOT, 2007](#)), o protótipo deste robô móvel tele operado (pesando 100 kg) foi testado e validado em muitas configurações de linhas e de sequências de obstáculos, sob condições de campo.

Figura 2.4: Robô LineScout.



(a) robô em operação

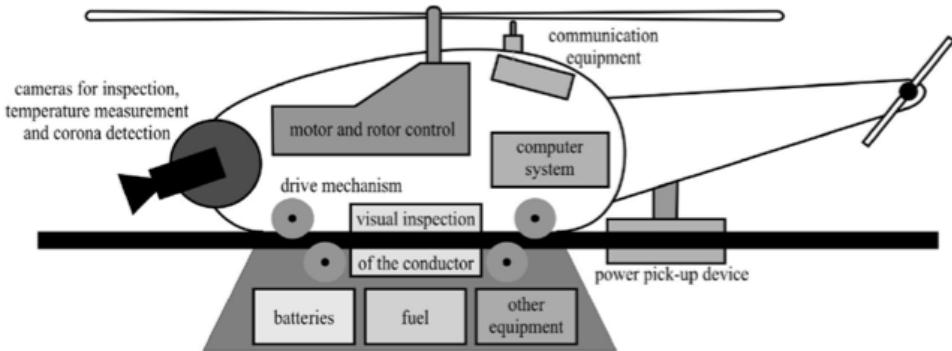


(b) esquema de movimentos para ultrapassagem de obstáculos.

O LineScout, como mostrado na Figura 2.4, utiliza o cabo condutor como suporte; o uso de rodas para movimentação não só possibilita a locomoção rápida e eficiente ao longo da linha, como também permite passar por cima de alguns obstáculos. Para ultrapassar outros tipos de obstáculos é empregada a sequência de movimentos esquematizados na Figura 2.4b. Em 2008 Katrasnik, Pernus e Likar ([KATRASNIK; PERNUS; LIKAR, 2010](#)) propuseram um conceito híbrido para inspeção de linhas de transmissão; o qual combina o uso de um veículo aéreo não tripulado (VANT) e um robô móvel (Figura 2.5). Em seus estudos conceituais os autores compararam os três tipos de sistemas para inspeção: os robôs móveis, os por veículos aéreos e os híbridos; concluindo que, apesar da baixa qualidade de inspeção e autonomia, o sistema proposto tem como vantagem a universalidade e a facilidade de projeto. Katrasnik, Pernus e Likar ([KATRASNIK; PERNUS; LIKAR, 2010](#))

acreditam ainda que a solução híbrida provavelmente não terá a autonomia de superação de obstáculos possíveis aos robôs móveis tendo, porém, um provável custo menor de desenvolvimento.

Figura 2.5: Robô híbrido e seus componentes.

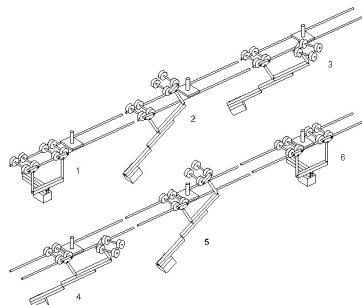


Os primeiros estágios de desenvolvimento do Expliner (Figura 2.6a) são apresentados no artigo de Debenest et al. ([DEBENEST et al., 2008](#)). Este robô tele operado foi projetado para realização de manutenção preventiva de linhas de transmissão de alta-voltagem e conta com dois pontos de apoio e um contrapeso. A movimentação do contrapeso permite que haja o controle da posição do centro de massa e o consequente levantamento em um dos pontos de suporte; este mecanismo possibilita a ultrapassagem de obstáculo (a exemplo do mostrado na Figura 2.6b).

Figura 2.6: Robô Expliner.



(a) robô e sua submontagens.



(b) esquema de movimentos para ultrapassagem de obstáculos.

De acordo com Debenest et al. ([DEBENEST et al., 2008](#)), o Expliner pode ser semi-controlado através de um sistema de comunicação sem fio, ou seja, o usuário está sempre encarregado da sua operação não precisando, porém, controlar todos os detalhes, mas sim autorizar a realização de tarefas pré-programada; as sequências de movimento ficam gravadas na sua memória. Por pesar 84 kg, um cabo de acesso deve ser usado para colocar o robô na linha de transmissão. De acordo com os autores, os testes realizados mostram que o Expliner pode mover-se até m/min e superar inclinações de até 30 graus.

Já a proposta de Rangel, Kienitz e Brandão ([RANGEL; KIENITZ; BRANDÃO,](#)

2009) é o desenvolvimento de uma plataforma de monitoramento aéreo a ser utilizado para inspecionar linhas de alta voltagem. Para tal, a integridade da linha é verificada com o auxílio de um VANT (Figura 2.8), onde é instaladas câmeras de vídeo, equipamentos de controle e de telemetria. O VANT é pilotado remotamente por um operador que se encontra na estação de solo (Figura 2.8). As imagens capturadas e os dados georreferenciados da linha e do terreno são enviados, em tempo real, ao solo para posterior armazenamento e processamento.

Figura 2.7: VANTS utilizados como plataforma de testes.



Figura 2.8: Sistema de monitoramento aéreo para linhas de transmissão de energia.



Durante a pesquisa da inspeção utilizando VANTS, foi constatado que estes não substituem com plenitude as aeronaves tripuladas nesta tarefa, uma vez que existem limitações quanto à proximidade dos veículos com a linha de transmissão para que não haja interferência eletromagnética no sistema. Os autores citam ainda, que esta proposta presta-se, fundamentalmente, a identificação e diagnóstico do problema, não sendo possível a realização de manutenção corretiva (como ocorre quando há a inspeção por helicóptero tripulado). Li e Ruan (LI; RUAN, 2010) em seu trabalho descrevem o desenvolvimento de um robô móvel para inspeção de linhas de transmissão de 500 kV capaz de superar alguns obstáculos como contrapesos, torre de ancoragem, e torres de torção (Figura 2.9). O robô projetado conta com treze motores e tem sua mobilização, inspirada no comportamento dos macacos. Estruturado em um mecanismo formado por engrenagens sem-fim, rodas, garras, parafusos e porcas ele tem capacidade para escalar linhas com no

máximo 60 graus. O protótipo deste robô, (com 30 kg e tem 1,2 m de comprimento e 0,8 m de altura) ainda está em fase de desenvolvimento e carece de uma maior robustez para a efetiva realização de algumas inspeções necessárias para uma boa manutenção preventiva das linhas de transmissão.

Figura 2.9: Teste do robô de inspeção.



O robô proposto por Wang et al. ([WANG et al., 2010](#)) apresentam um mecanismo diferenciado para a realização da inspeção de linhas de transmissão. Como pode ser observado na Figura 2.10, este robô móvel conta com uma estrutura bípede e os seus dois pés podem ser presos à linha de transmissão; os seus ciclos de movimento sob a linha são compostos por fases onde há um único apoio e outras fases onde há dois apoios. Cada perna tem uma junta prismática que permite que o seu tamanho seja ajustado fazendo com que o seu centróide sempre coincida com o eixo da articulação central (hip joint), reduzindo o consumo de energia e mantendo a sua estabilidade na quando o robô está mono apoiado.

O protótipo do robô apresentado por Wang et al. ([WANG et al., 2010](#)) possui 800 mm de altura e 100 mm de largura, quando todas as juntas estão na posição zero; o maior obstáculo que pode transpor tem 300 mm de comprimento. Os autores concluem que os próximos trabalhos a serem realizados com este protótipo devem focar na inclusão de sensor de detecção de linha, controle on-board e testes em ambientes reais de linha de transmissão e obstáculos. O “Cable Crawler” é tratado por Buehringer et. al ([BÜHRINGER et al., 2010](#)), um robô tele operado para inspeção de linha de transmissão de alta voltagem que trafega ao longo do cabo terra. Este robô, que pesa 53 kg, conta com um mecanismo que permite com que ele transponha desde pequenos obstáculos até as torres (como mostrado na Figura 18).

Figura 2.10: Modelo 3D do robô bípede para inspeção de linhas de transmissão.

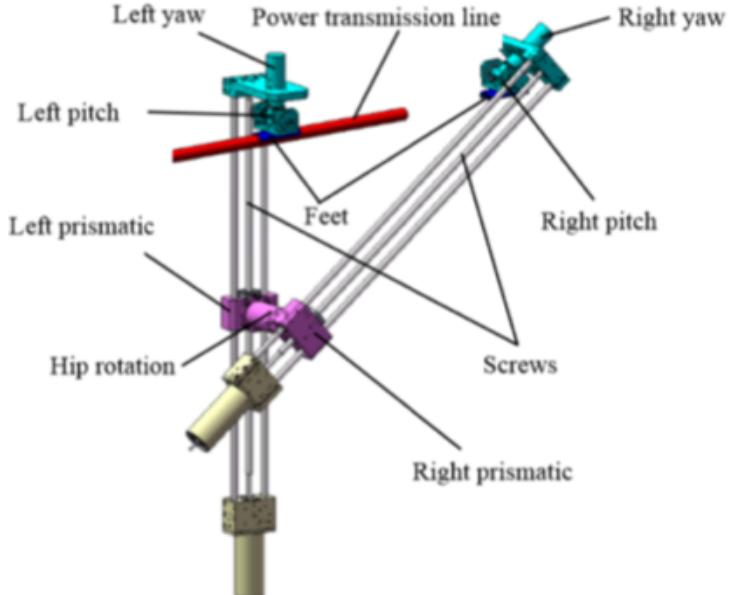


Figura 2.11: Demonstração da sequência de movimentos do Cable Crawler ultrapassando uma torre.



Gonçalves e Carvalho em seus trabalhos ([GONCALVES; CARVALHO, 2010](#)) ([GONÇALVES; CARVALHO, 2013](#)) apresentam os resultados dos estudos desenvolvidos a cerca de um robô móvel suspenso por fio projetado para manutenção e inspeção de linhas de energia e/ou telecomunicação. Segundo Gonçalves ([GONÇALVES; CARVALHO; CARVALHO, 2006](#)) este robô, de fácil controle, tem a capacidade de transpor alguns obstáculos, como por exemplo grampos e esferas de sinalização, independentemente de sua posição; uma vez que é dotado de quatro pernas de comprimentos variáveis.

A Figura 2.12 ilustra a configuração geral do robô proposto por Gonçalves e Carvalho ([GONÇALVES; CARVALHO; CARVALHO, 2006](#)) ([GONCALVES; CARVALHO, 2010](#)). Um dos princípios do seu desenvolvimento é a facilidade de controle, para tal, a movimentação das quatro pernas é sincronizada por um conjunto de polias e correias acionado por um único motor. O Instituto Coreano de Pesquisa em Energia Elétrica propõe, através do trabalho de Lee, Jung e Cho ([LEE; JUNG; CHO, 2011](#)), um robô para inspeção de luvas de emenda de linhas de transmissão pela medição do campo magnético. O seu programa de interface com o usuário (remoto) mostra a condição da ferramenta, permitindo com que o operador comande os movimentos do robô; além de calcular e apresentar o grau de excentricidade da luva.

Figura 2.12: Configuração geral do robô suspenso por fio com pernas iguais.

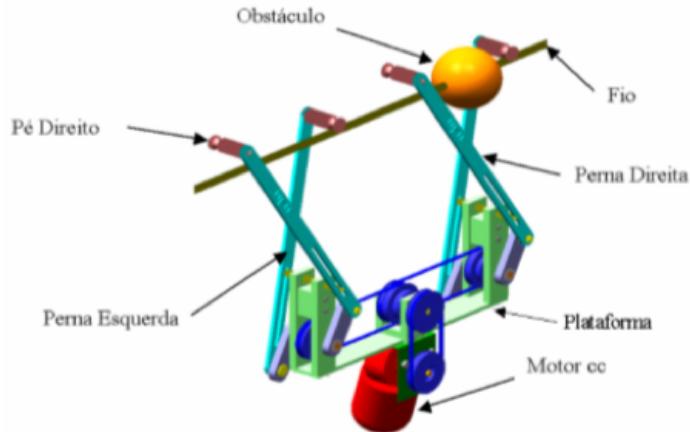


Figura 2.13: Equipamento para inspeção de luvas de emendas de linhas de transmissão.

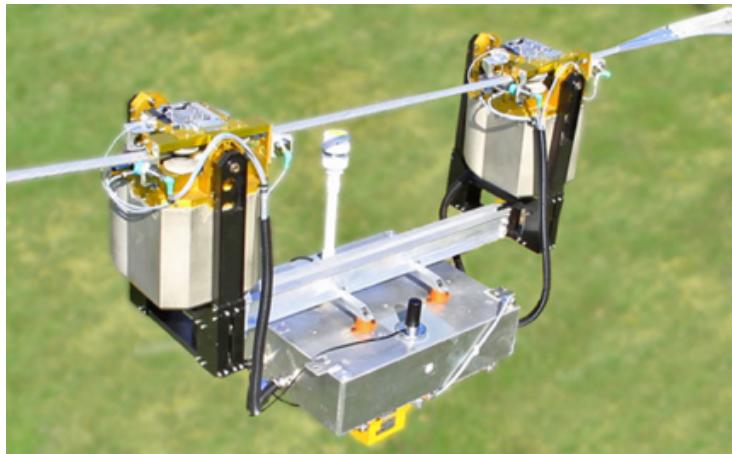


Como pode ser visto na Figura 2.13, a estrutura do robô para inspeção de luvas de emendas é formada de duas partes: uma responsável pelo movimento e outra pela inspeção. De acordo com Gonçalves e Carvalho (GONÇALVES; CARVALHO, 2013), seu deslocamento assemelha-se a uma lagarta, onde há aderência e locomoção ao longo do cabo através de um sistema de sulcos e ranhuras que permite que o robô supere elevações e depressões sem cair.

Phillips et al. (PHILLIPS et al., 2012) apresentaram em seu trabalho o robô que autonomamente inspeciona linhas de transmissão de alta voltagem desenvolvido pelo Electric Power Research Institute (EPRI); denominado Ti. No campo, este robô é instalado permanentemente à linha de transmissão e é capaz de transpor os obstáculos através de sistemas de by-pass, também permanentes. O Ti dispõe de câmeras de alta definição, câmaras espectro de infravermelho, detectores de interferência eletromagnética e diversos sensores de radiofrequência; os autores acreditam que, desta maneira, o sistema será capaz de fornecer informações completas, precisas e úteis para otimizar a manutenção de linha

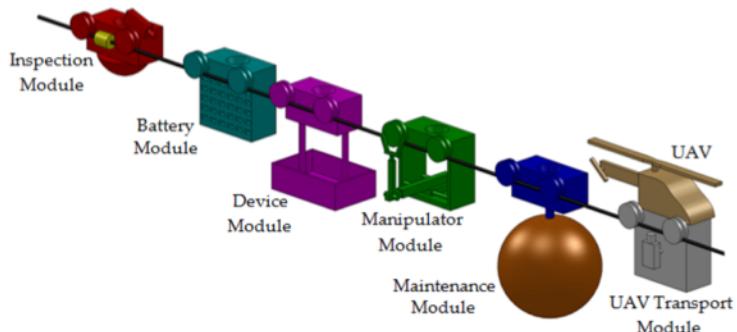
e melhorar a confiabilidade da transmissão.

Figura 2.14: Robô Ti em teste.



Baseado na proposta de Katrasnik, Pernus e Likar ([KATRASNIK; PERNUS; LIKAR, 2010](#)), Gonçalves e Carvalho ([GONÇALVES; CARVALHO, 2013](#)) expõem seus estudos a cerca da ideia de um robô modular (Figura 2.15). Nesta solução cada módulo possuirá sua própria movimentação, função e sistema de energia, podendo transitar ao longo do cabo de alta voltagem ou do de terra. O primeiro módulo carregará um UAV, veículo que será responsável pelo carregamento de todos os módulos no momento da ultrapassagem de obstáculos, podendo ser tele operado. Existirá ainda, o módulo incumbido da troca de baterias dos demais.

Figura 2.15: Robô modular.



Gonçalves e Carvalho ([GONÇALVES; CARVALHO, 2013](#)) acreditam que, uma vez que cada módulo possuirá uma finalidade específica, haverá a otimização do seu peso total (dependendo da atividade) reduzindo o consumo de energia. Os autores afirmam, ainda, diante da individualidade dos módulos, que o robô poderá ser projetado para diversas tarefas (inspeção, manutenção, instalação, limpeza, captura de imagens, etc.) sem necessariamente ser pesado e grande (como seria um robô monobloco multitarefa).

Destacaremos no presente trabalho o robô autônomo apresentado por Lima II et al. ([II et al.,](#)) e Mourão et al. ([MOURÃO MIGUEL A. M., 2015](#)) denominado PIRO (Power-lines Inspection Robot) ou D311, fruto da parceria entre CEMIG, SENAI-CIMATEC/BIR

(Brazilian Institute of Robotics) e Universidade Federal de Minas Gerais (no âmbito do Programa de Pesquisa e Desenvolvimento Tecnológico do Setor de Energia Elétrica regulado pela ANEEL).

Figura 2.16: Esboço inicial do PIRO.



De acordo com os autores, o projeto do PIRO tem como objetivo ser uma proposta inovadora diante dos resultados encontrados anteriormente por outros pesquisadores; sendo autônomo para a realização de inspeção visual e térmica de cabos de transmissão de linhas energizadas e transposição automatizada de obstáculos. Para tanto se considerou como pré-requisitos que o robô deve:

- Trabalhar em uma faixa de tensão entre 124,2 kV e 151,8 kV com corrente trifásica de 500 A.
- Ser autônomo, dependendo de operadores apenas para sua instalação e remoção no trecho a ser inspecionado ou por eventuais paradas emergenciais.
- Operar em um cabo condutor LINNET, com diâmetro de 18,3 mm.
- Ter massa menor ou igual a 14 kg, permitindo a instalação em campo com a utilização de hastes por apenas dois operadores.
- Ser provido de blindagem elétrica e magnética de forma a assegurar seu funcionamento na linha de transmissão, ou seja, que não haja danos nos seus componentes devido aos campos eletromagnéticos intensos.
- Ser capaz de transportar sensores e equipamentos para inspeção visual e térmica, diagnosticando possíveis falhas no sistema que podem interferir no fornecimento de energia elétrica.

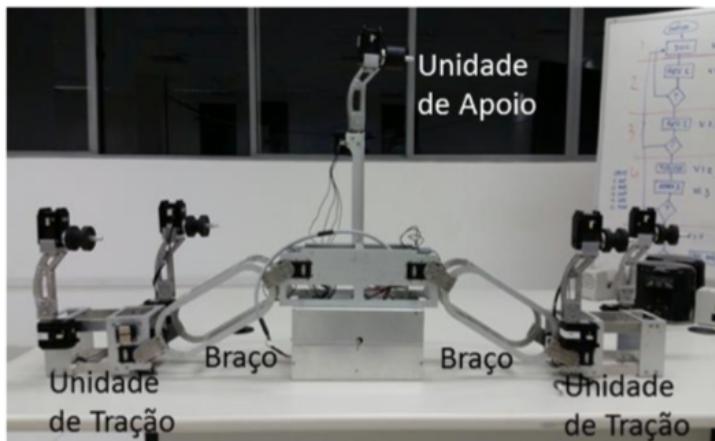
Lima II et al. ([II et al.,](#)) e Mourão et al. ([MOURÃO MIGUEL A. M., 2015](#)) afirmam que o mecanismo do D311 para superação de obstáculo foi inspirado no movimento na lagarta Caterpillar (Figura 2.17). De acordo com a Figura 2.18, optou-se, ainda, por uma estrutura mecânica modular composta por: Braços, os quais unem a unidade de

tração e de apoio. O módulo de tração, responsável pela força motora. Unidade de apoio, a qual atua como ponto de referência do equipamento e funciona como mais um ponto de suporte durante a rotina de ultrapassagem de obstáculos.

Figura 2.17: Movimento da lagarta Caterpillar.



Figura 2.18: Configuração básica da segunda versão do robô PIRO.



O PIRO conta com uma estrutura simétrica, que o permite deslocar em ambos os sentidos sem que haja a necessidade de desacoplamento do robô; além de quatro articulações, que provém o número de GDLs necessários seu funcionamento adequado. Sua estrutura é fabricada através de perfis metalon de liga alumínio 2024-T6, o que garantiu redução de tempo de produção, custo e, principalmente, peso. Os autores acreditam que, uma vez que o braço do PIRO tem apenas 153 g e toda a estrutura mecânica tem 1,8 kg; alcançou-se uma inovação ímpar ao estado-da-arte, a massa total da estrutura final do robô é 8,92 kg. Segundo Mourão et al. ([MOURÃO MIGUEL A. M., 2015](#)), durante os testes realizados em laboratório foi constatado: que a morfologia do robô permite que a transposição de obstáculo; que o sistema de acionamento responde de forma precisa aos comandos de deslocamento, velocidade e aceleração além da rapidez e eficácia do sistema de sensoriamento e visualização. Já os testes executado em linha viva de 138 kV, para verificação quanto à susceptibilidade às interferências eletromagnéticas, sendo que os resultados mostram-se satisfatórios. O artigo Lima II et al. ([II et al.,](#)) traz, ainda, um estudo comparativo entre o D311 e outros robôs para inspeção de linhas de alta tensão. Em relação ao LineScout, apresentado por Montambault e Pouliot ([MONTAMBAULT;](#)

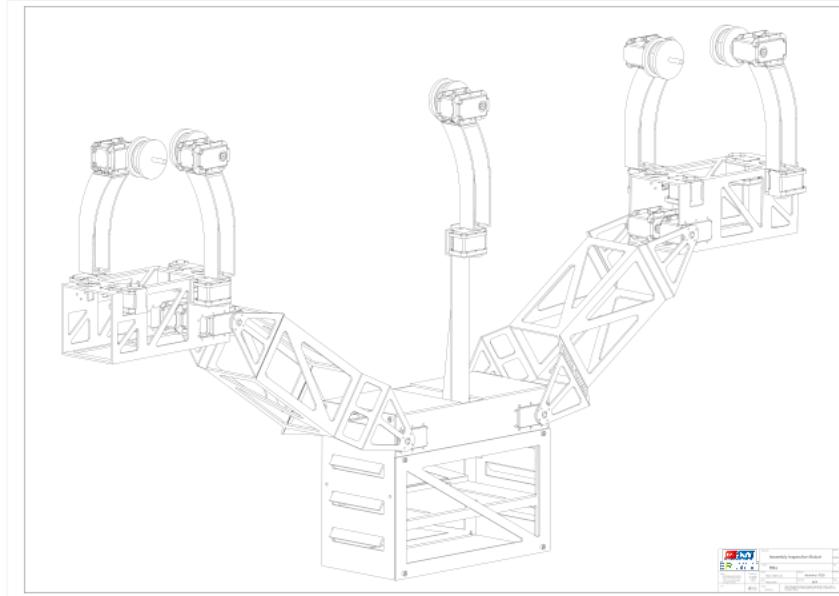
(POULIOT, 2007) , o PIRO tem a vantagem de ser autônomo (e não tele operado), ou seja, não depende da habilidade do operador; além de ter massa sete vezes menor, permitindo o seu acoplamento manual. A utilização dos VANTs, por sua vez, apesar da sua maior velocidade de inspeção, em comparação com o D311 apresenta as desvantagens da necessidade de extensa área para pouso e decolagem, menor exatidão na localização dos defeitos, grande influência de perturbações externas e taxas de amostragem insuficientes para elevadas velocidades de varredura.

2.2 Descrição do sistema

As concessionárias de energia elétrica e diversas instituições de pesquisa, nos últimos anos vêm trabalhando na busca de uma solução para a inspeção de linhas de transmissão de alta tensão. A abrangência de suas pesquisas perfazem em grande parte no desenvolvimento de robôs para realizar a inspeção. Esta tese tomou como base o sistema mecânico desenvolvido no projeto do primeiro robô de inspeção de linha de transmissão brasileiro de baixo peso, apresentado no VII Congresso de Inovação Tecnológica em Energia Elétrica (MOURÃO MIGUEL A. M., 2015). A escolha no uso desta solução mecânica originou-se dos resultados alcançados por este projeto diante dos desafios de uma inspeção de linhas de transmissão. Denominado projeto D311 e sob o código Aneel PD-4950-0311/2011, teve como objetivo desenvolver um robô autônomo para executar a inspeção visual e térmica de linhas de transmissão de alta tensão (138kV), realizando automaticamente a transposição de obstáculos presentes na linha de transmissão. Apesar de alcançar os objetivos inicialmente traçados, o sistema de navegação do robô não era autônomo, seu deslocamento e transposição era baseado em reconhecimentos de padrões e todos os algoritmos pré-estabelecidos eram acionados quando do reconhecimento do padrão.

Diante da ideia estabelecida, esta tese promoveu algumas modificações nas estruturas mecânicas para simplificar as modelagens necessárias para a simulação, logo em termos estruturais e dimensionais a estrutura mecânica proposta apresenta modificações consideráveis em relação ao robô do Projeto D311. Para dar suporte a compreensão deste modelo proposto, os desenhos mecânicos desenvolvidos são apresentados no Apêndice ???. Uma das principais diferenças entre a proposta do robô desta tese e do PIRO apresentado por Mourão Miguel A. M. (2015), está no fato deste realizar a detecção e classificação de objetos de forma autônoma, além de desempenhar autonomamente as funções de translação e transposição. Outro ponto a ser considerado é a sua flexibilidade em transportar obstáculos, o robô em questão terá uma capacidade de desempenho maior do que o apresentado por (MOURÃO MIGUEL A. M., 2015); quanto a sua montagem, o robô apresenta simplicidades na fabricação das peças além de possibilidade um número maior de graus de liberdade necessárias para os movimentos. A proposta para o robô é apresentada na figura 2.19.

Figura 2.19: Protótipo do robô ELIR.



Este protótipo será referenciado como robô ELIR, o qual recebe este nome devido a sua representação de Robô de Inspeção Elétrica em inglês, ou seja Electrical Inspection Robot. O ELIR é composto por duas unidades de tração, dois "braços", e uma unidade central. A unidade de tração é composta por um par de garras, com um servomotor e uma roda em cada uma, além disso a estrutura principal da unidade é composta por mais dois servomotores com o objetivo de deslocar as garras da unidade. Os braços são compostos por uma estrutura metálica em alumínio, na extremidade de cada um deles há uma junta de movimentação composta por dois servomotores. A unidade central é onde o processamento do robô se encontra, a unidade também agrega o subsistema de potência do robô.

A proposta do sistema mecânico aqui apresentada foi estudada e simulada por [Sartori \(2018\)](#), que diante do dimensional sugerido pela Figura 2.20 realizou uma análise geométrica do referido sistema robótico ELIR, chegando a conclusão de que não havia interferência mecânica entre a estrutura do robô e os obstáculos durante o processo de movimentação ou de transposição.

De forma resumida, os dimensionais do sistema robótico é apresentado na Figura 2.20 e tomando como referência a Figura 2.21 juntamente com seus parâmetros e matrizes de transformação, chega-se a conclusão que há uma simetria na geometria do robô ELIR, bastando dessa forma permitar entre a base e o efetuador, ou seja as matrizes da cinemática direta são válidas para as duas extremidades.

Consequentemente, tomando o sistema e dividindo-o em cinco partes, as matrizes homogêneas do robô são estabelecidas, levando em consideração os parâmetros de Denavit-Hartenberg.

Figura 2.20: Vista frontal e lateral do robô ELIR.

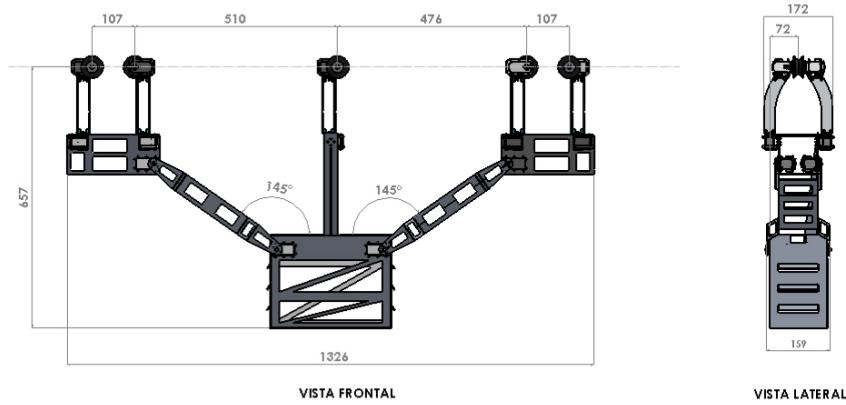
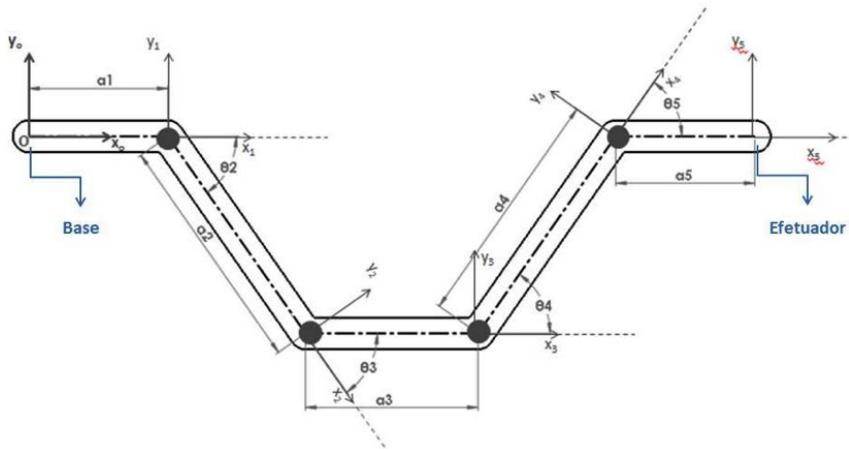


Figura 2.21: Esquema do ELIR com os sistemas de coordenadas das suas articulações, para a verificação do deslocamento das roldanas das unidades de tração.



Hartenberg apresentado na Tabela 2.1 para o robô ELIR, no qual chega-se aos valores dimensionais dos ângulos de cada junta (Figura 2.22) obtidos na análise cinemática.

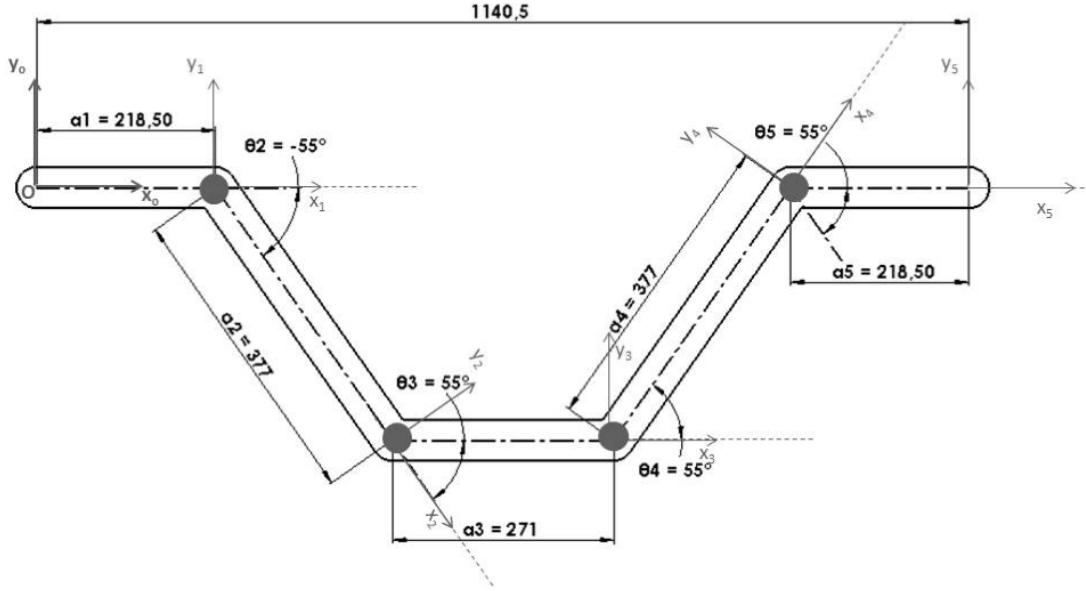
Tabela 2.1: Parâmetros de DH do ELIR , para a verificação do deslocamento das roldanas das unidades de tração

Junta	a_i	d_i	α_i	θ_i
1	a_1	0	0	θ_1
2	a_2	0	0	θ_2
3	a_3	0	0	θ_3
4	a_4	0	0	θ_4
5	a_5	0	0	θ_5

A matriz homogênea de cada parte é dada pela Equação 2.1.

$$A_{n-1}^n = \begin{pmatrix} \cos \theta_n & -\sin \theta_n & 0 & a_n \cos \theta_n \\ \sin \theta_n & \cos \theta_n & 0 & a_n \sin \theta_n \\ 0 & 0 & 1 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 1 \end{pmatrix} \quad (2.1)$$

Figura 2.22: Configuração de juntas, ângulos e links para validação da matriz homogênea obtida na análise cinemática.



Logo levando-se em consideração que o efetuador do robô esteja numa extremidade, tem-se a matriz transformação homogênea da base definida pela expressão 2.2.

$$A_0^5 = A_0^1 \cdot A_1^2 \cdot A_2^3 \cdot A_3^4 \cdot A_4^5 = \begin{pmatrix} r_{1,1} & r_{1,2} & r_{1,3} & x_0^5 \\ r_{2,1} & r_{2,2} & r_{2,3} & y_0^5 \\ r_{3,1} & r_{3,2} & r_{3,3} & z_0^5 \\ 0 & 0 & 0 & 1 \end{pmatrix} \quad (2.2)$$

Os elementos da matriz apresentada pela equação xx, são definidos por Sartori (2018) e serão tomados como parâmetros para esta pesquisa, diante disso chega-se aos dimensionais apresentados na Figura 2.22 com seus respectivos valores de ângulos, logo podemos encontrar o resultado numérico para a Equação 2.3.

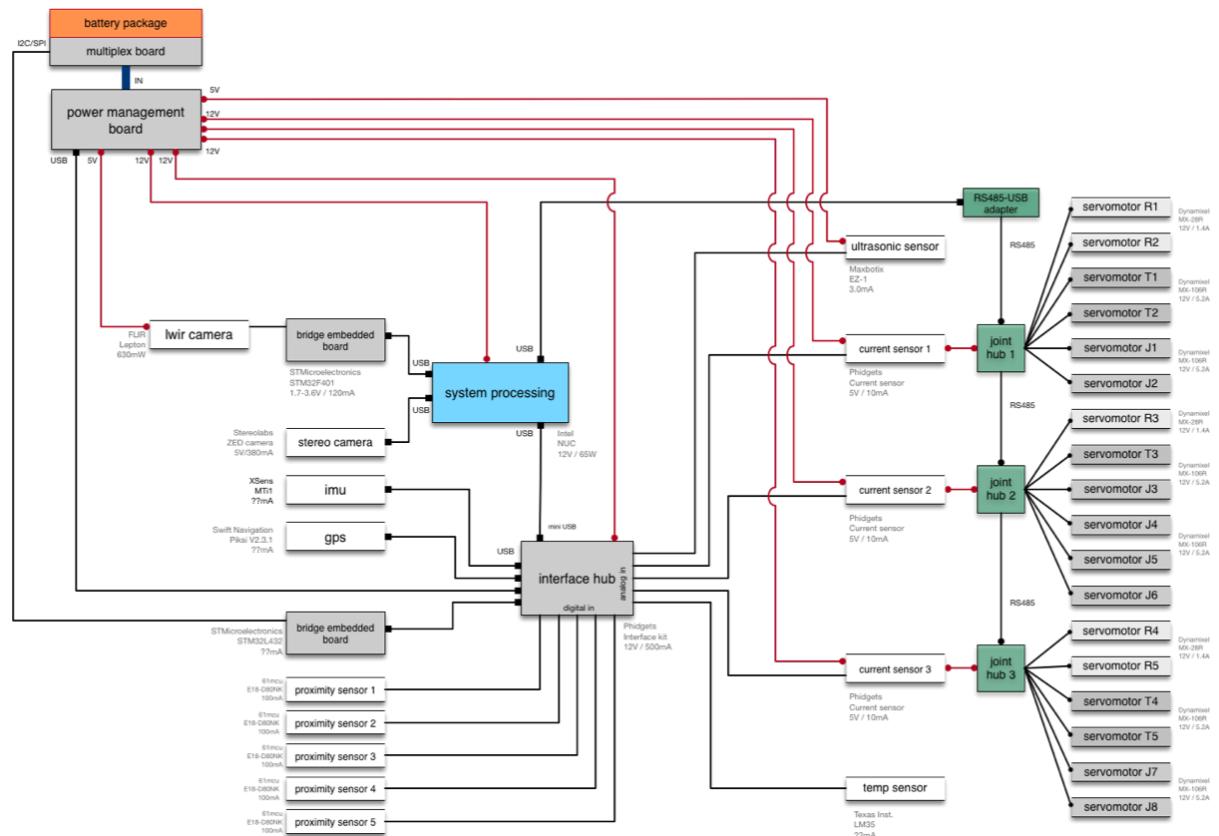
$$A_0^5 = \begin{pmatrix} 1 & 0 & 0 & 1140.5 \\ 0 & 1 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 1 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 1 \end{pmatrix} \quad (2.3)$$

Com isto, pode-se definir qualquer posição do efetuador no espaço de trabalho considerado, assim como identificar as limitações do robô para os movimentos requeridos. Estas definições serão úteis para a elaboração da simulação pretendida nesta tese.

Vale ressaltar que toda estruturação metálica, com seus dimensionais são apresentados ao final da tese na seção Apêndice, mais especificamente no Apêndice B. Um outro ponto importante a se destacar, é que a análise cinemática inversa analisada e simulada por Sartori (2018) não foi considerada para o desenvolvimento desta tese, em substituição a modelagem matemática será adotado o software *MoveIt!* para estabelecer os posicionamentos das juntas para a realização de uma determinada estratégia a qual se queira desenvolver.

Baseado no conceito inicial do robô, deve-se projetar também os esquemas elétrico e eletrônico do sistema robótico. De forma abrangente a Figura 2.23 apresenta o modelo esquemático do robô ELIR.

Figura 2.23: Modelo esquemático do robô ELIR.



Como pode-se observar e de forma abrangente, os principais elementos que compõem o robô são:

- 13 servomotores de 8.4Nm
- 05 servomotores de 2.5Nm
- 01 interface de IO
- 01 IMU

- 01 GPS
- 01 câmera stéreo
- 01 câmera LWIR
- 05 sensores de proximidade
- 01 sensor ultrassônico
- 01 sensor de temperatura
- 03 sensores de corrente
- 01 computador central para processamento das informações
- 01 placa de gerenciamento de energia
- 01 placa de gerenciamento de baterias
- 02 baterias de 12V

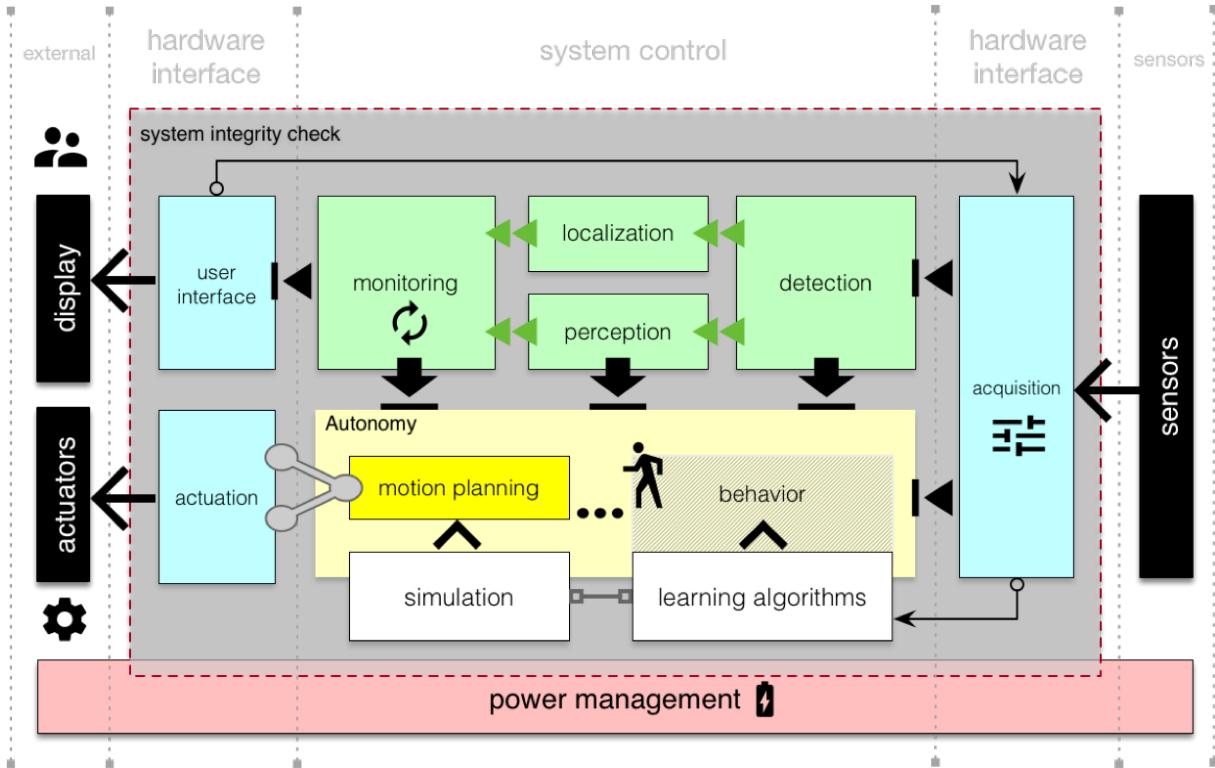
A Figura 2.23 é somente uma representação esquemática para o desenvolvimento da tese, no Apêndice ?? é apresentado os diagramas elétricos e eletrônicos para a compreensão total do sistema eletro-eletrônico considerado para este trabalho.

2.2.1 Arquitetura geral do sistema

Para que o objetivo principal fosse atendido, a arquitetura do sistema foi elaborado compreendendo como um processo constituído de entradas e saídas, conforme representado pela Figura 2.24 . Logo, na arquitetura desenvolvida tem-se uma região sendo considerada como a região onde os sensores são os agentes coletores dos eventos desempenhado pelo robô; concomitantemente as saídas são consideradas como os atuadores que realizam a transposição e a translação do robô, nesta região faz parte também os displays de acesso as informações enviadas pelo robô, assim como a visualização da interface com o robô e o usuário.

A estrutura da arquitetura apresentada baseia-se no *framework* ROS, o qual possibilita a integração de todas as funcionalidades necessárias para o desenvolvimento do sistema robótico, trabalhando no conceito de nós, o *framework* facilita a identificação de problemas durante a fase de desenvolvimento e também a modularização dos códigos.

Figura 2.24: Arquitetura do robô ELIR.



2.2.1.1 Arquitetura do sistema de movimentação

De forma a garantir uma movimentação efetiva do robô é necessária a integração de diversos ferramentas físicas e de software, como a estrutura de movimentação adequada, sistema ordenamento de missão, controle de potência,demandando assim um *framework* e um sistema operacional.

A inspeção de linha foi denominada missão, para cada vez que o robô começar a realizar a inspeção, será considerado o início de uma nova missão.

Para garantir a execução correta da missão e ultrapassagem dos obstáculos de forma efetiva, se dividiu o sistema em 4 principais subsistemas, sendo elas : *Motion Planning* , *Actuation*,*System Integrity Check* e *Power Management*. A arquitetura geral do sistema de movimentação está mostrada na figura 2.25, ilustrando os subsistemas e suas funcionalidades. A estrutura física do robô foi projetada para que sejam realizados movimentos de translação e transposição de obstáculos presentes na linha de transmissão,consistindo de unidades de tração para a translação na linha e juntas nos braços e garras para a realização da ultrapassagem de obstáculos. O controle da estrutura física do robô está relacionado com a *Actuation*. A transposição dos obstáculos é um grande desafio para essa aplicação, visto que será necessário a aplicação da cinemática inversa no robô. A cinemática inversa consiste num conjunto de equações que definem o movimento do robô

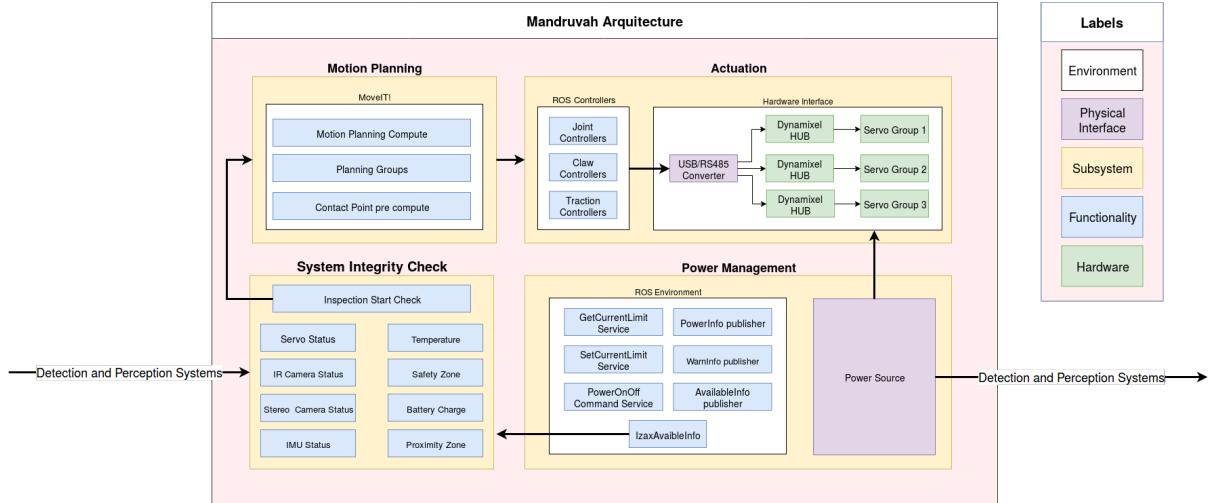


Figura 2.25: Arquitetura Geral do sistema de movimentação

Fonte: Própria

para a movimentação de um ponto à outro, tal modelo é extraído à partir da estrutura do robô. A funcionalidade responsável por calcular esse modelo e encontrar como será feita a movimentação foi denominada *Motion Planning*. Para garantir a execução correta da missão e preservar a integridade do robô foi estipulada uma funcionalidade que checa os dispositivos antes de cada missão, denominada *System Integrity Check*. E com a finalidade de realizar o controle da potência no robô foi seré utilizado o projeto de uma placa específica para esse papel, assim todos os aspectos relacionados à alimentação do robô, assim como consumo e monitoramento estão atrelados ao *Power Management*.

O framework ROS possibilita a integração de todas essas funcionalidades, sua estrutura baseada em nós facilita a identificação dos problemas e possibilita a modularização do código. Fornecendo também diversas ferramentas como o *MoveIt!*, que será utilizada para o *Motion Planning*, assim como drivers de compatibilização para os servo motores adotados no projeto.

2.3 Desdobramento da função qualidade

O desenvolvimento do QFD¹ foi desenvolvido na fase inicial do projeto, e é muito importante para compreender as relações entre os requisitos do cliente e os requisitos técnicos do projeto. Neste primeiro ciclo do QFD os requisitos técnicos são avaliados e discutidos frente ao requisitos do cliente. Faz-se também necessário a avaliação das correlações entre os requisitos técnicos e avaliação destes requisitos com relação as possíveis soluções para o projeto, dessa forma de acordo com o Capítulo xxx os competidores

¹Quality Function Deployment, em português Desdobramento da Função Qualidade

foram avaliados perante as metas estabelecidas para cada requisitos técnico e requisitos do cliente. A Figura 2.26 representa o primeiro ciclo do projeto.

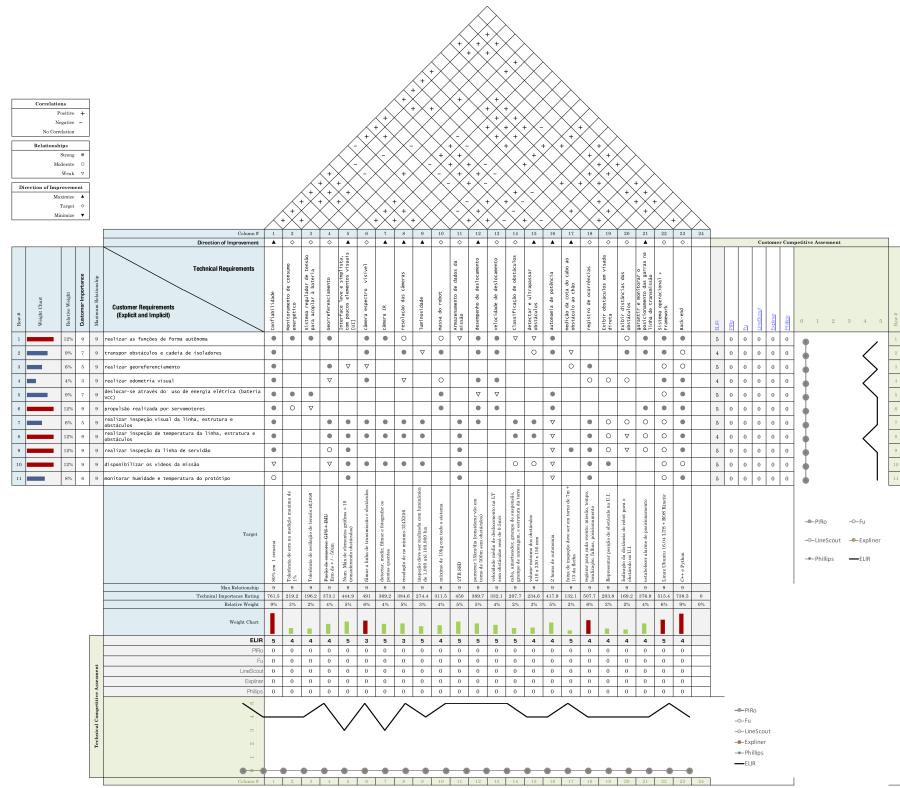


Figura 2.26: Desdobramento da Função Qualidade - primeiro ciclo.

Nesta avaliação de primeiro ciclo foi identificado alguns requisitos técnicos que devem ter uma maior preocupação no desenvolvimento do sistema, vale ressaltar que todos os requisitos devem ser buscados até alcançar as metas estabelecidas e apontadas no QFD (Figura 2.26). Estes requisitos são os seguintes:

- realizar as funções de forma autônoma
- transpor obstáculos e cadeia de isoladores
- realizar georeferenciamento
- realizar odometria visual
- realizar inspeção visual da linha, estrutura e obstáculos
- propulsão realizada por servomotores
- deslocar-se através do uso de energia elétrica (bateria VCC)

- realizar inspeção de temperatura da linha, estrutura e obstáculos
- realizar inspeção da linha de servidão
- disponibilizar os vídeos da missão
- monitorar humidade e temperatura do protótipo

Para o segundo ciclo do QFD, os requisitos técnicos foram confrontados com as funcionalidades pensadas para o sistema robótico, conforme Figura 2.27

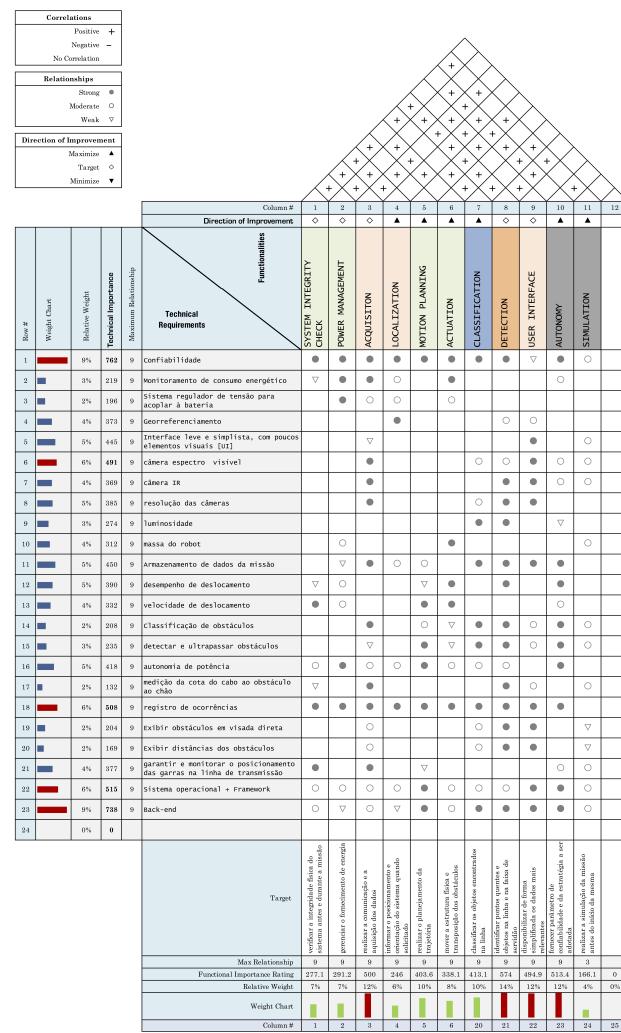


Figura 2.27: Desdobramento da Função Qualidade - segundo ciclo.

Para mais detalhes quanto aos objetivos e as descrições das funcionalidades, as mesmas estão contidas na secção 3.4; encontra-se também no Apêndice

2.3.1 Requisitos técnicos

Foi determinado pelo cliente os seguintes requisitos técnicos.

- Desempenho de deslocamento: Percorrer 15km por dia
- Velocidade de deslocamento: Velocidade média sem obstáculos será de 0.5 m/s
- Ultrapassagem de obstáculos: Volume máximo dos obstáculos 410x330x150mm
- Autonomia de Potência: 2 horas de autonomia
- Sistema Operacional: Linux
- Backend: C++ e Python
- Framework: ROS Kinetic Kame

2.3.1.1 Funcionamento do robô

O funcionamento do robô será comprovado por um teste realizado dentro da instituição, em um modelo reduzido de linha de transmissão. Sem condições ambientais adversas, realizando a parada baseada no sinal da câmera de detecção de obstáculos e com o teste operado manualmente. Serão desenvolvidas rotinas de software para: início da missão; simular detecção de obstáculo e parada emergencial. As especificações para os testes são:

- Condutor: LINNET e diâmetro: 18,3mm;
- Obstáculos: Grampo de suspensão e amortecedor de vibração;
- O robô será colocado manualmente na linha;
- A operação se iniciará à uma distância de 1 metro do obstáculo;
- A parada será realizada com base no sinal do sistema de detecção, a uma distância de 50cm do obstáculo;
- O comando para início da missão será feito por meio do terminal do Linux , por meio de acesso remoto;
- A estrutura para o teste será fornecida pela a empresa.

As etapas para realização do teste são:

- O robô será manualmente posicionado na linha, à uma distância de 1 metro do obstáculo;
- O comando para iniciar a inspeção será enviado via acesso remoto, por meio do terminal Linux;
- Após receber o comando, o robô iniciará um movimento na linha em direção ao obstáculo;
- Ao receber o sinal de obstáculo detectado, o robô irá parar e esperar o pós-processamento do sistema de detecção;
- Após o processamento, irá fazer a ultrapassagem referente ao tipo de obstáculo, e continuar se deslocando na linha.

2.3.1.2 Outros requisitos

Códigos da programação disponíveis em repositório online. Os códigos produzidos serão disponibilizados na plataforma GitHub, onde os pacotes produzidos durante o projeto estão organizados em 4 repositórios referentes às funcionalidades do robô.

Documentação técnica de final de projeto. A documentação foi definida como um relatório denominado Conceptual and Design Report , Databooks com as informações e logbooks com os testes.

Protótipo do robô. O cliente disponibilizou as partes mecânicas do robô, sendo entregue pela equipe o protótipo do robô montado. É incluída na montagem a disposição dos cabos e unidade de processamento do robô.

Materiais e Métodos

Esta seção destaca o que é necessário para construção do projeto, contendo a lista de materiais, especificação dos componentes, funcionalidades, modelo esquemático de comunicação e de alimentação.

3.1 Estrutura analítica do protótipo

De forma sistemática o projeto ELIR foi dividido em 6 subsistemas, caracterizando a estrutura analítica do projeto (Figura 3.1) em:

- *perception*
- *actuation*
- *power management*
- *processing system*
- *detection*
- *software*

Os cinco iniciais subsistemas estão mais ligados as condições físicas de hardware do que o subsistema **software**, porém as implicações de software também devem ser consideradas em cada um destes susbsistemas.

O susbistema **software** foi idealizado a partir das funcionalidades desenvolvidas para a solução final do projeto, e estão descriminadas na secção 3.4.

A relação final dos componentes do sistema robótico encontra-se no Apêndice E.

3.2 Especificação dos componentes

Serão detalhados os componentes utilizados para confecção do protótipo, sendo eles físicos ou digitais.

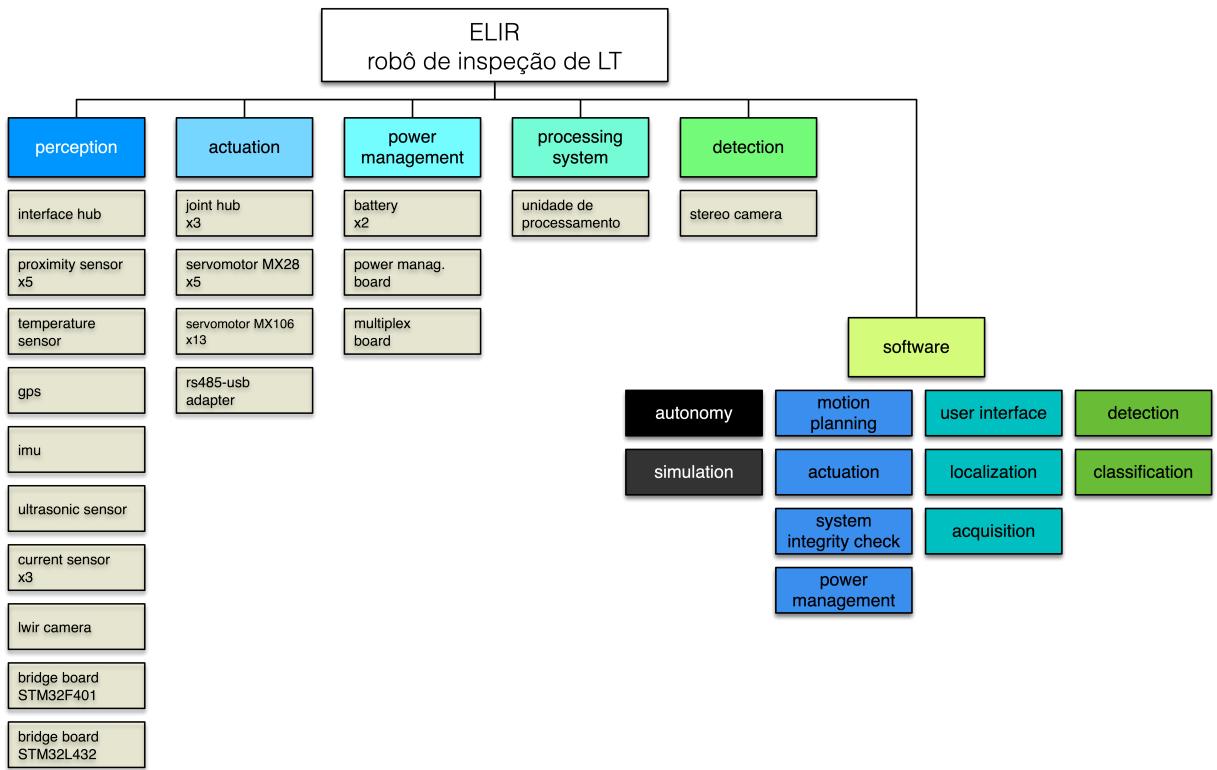


Figura 3.1: Estrutura analítica do sistema.

3.2.1 Lista de componentes

3.2.1.1 Servomotores

Os servomotores são responsáveis pelo atuação do robô, realizando os movimentos das juntas dos braços e das garras, além de atuarem as rodas que deslocam o robô na linha. São utilizados os servomotores da Robotis, *Dynamixel MX-106R* e *MX-28*. Esses motores foram escolhidos pois apresentam drivers prontos para o *ROS*, que possibilitam uma integração mais fácil com as ferramentas de controle, apresentando bom torque, peso reduzido e fácil integração para controle conjunto.

Robotis Dynamixel MX-28R	
Peso (g)	153
Dimensões (mm)	40.2 x 65.1 x 46
Torque (N.m)	8.0 (em 11.1V), 8.4 (em 12V) e 10.0 (em 14.4V)
Temperatura de operação (°C)	-5 até +80
Tensão de operação (V)	10 até 14.8 (Tensão recomendada: 12V)
Baud rate	8000bps até 4.5Mbps
Protocolo de comunicação	RS485
Resolução	0.088°
ID	254 ID (0 até 253)
Feedback	Posição, temperatura, carga, tensão de alimentação, etc.

Tabela 3.1: Especificações Motor Robotis *Dynamixel MX-28R*Figura 3.2: Motor Robotis *Dynamixel MX-28R*.Fonte: ([ROBOTIS, 2018](#))Figura 3.3: Motor Robotis *Dynamixel MX-106R*Fonte: ([ROBOTIS, 2018](#))

3.2.1.2 Placa de Gerenciamento de Energia (Power Management)

A placa de gerenciamento de energia é responsável pela distribuição de corrente e de tensão para todos os componentes elétricos e eletrônicos do robô, além de monitorar os níveis de tensão e corrente demandados durante a operação.

Robotis Dynamixel MX-28R	
Peso (g)	153
Dimensões (mm)	40.2 x 65.1 x 46
Torque (N.m)	8.0 (em 11.1V), 8.4 (em 12V) e 10.0 (em 14.4V)
Temperatura de operação (°C)	-5 até +80
Tensão de operação (V)	10 até 14.8 (Tensão recomendada: 12V)
Baud rate	8000bps até 4.5Mbps
Protocolo de comunicação	RS485
Resolução	0.088°
ID	254 ID (0 até 253)
Feedback	Posição, temperatura, carga, tensão de alimentação, etc.

Tabela 3.2: Especificações Motor Robotis *Dynamixel MX-106R*

Além de realizar o monitoramento do consumo em cada porta individualmente, a placa possui um sistema de proteção, cortando a alimentação em casos de surto de corrente. A placa funciona através da alimentação de 14.4 Volts provenientes da placa multiplexadora, responsável por transmitir a carga de duas baterias *Li-Ion* de 14.4 Volts e 6Ah.

Na placa de *Power Management* existem conversores DC/DC responsáveis por fazer a conversão dos níveis de 14.4 Volts para 12 Volts em cada porta de saída da placa. As 7 portas de saída possuem sensores de tensão e corrente individuais, feitos com amplificadores de instrumentação INA226. Existem duas portas de saída que disponibilizam tensões em valores menores, de 5 Volts.

O monitoramento dos níveis de tensão e corrente se dá principalmente pela inteligência do sistema, um firmware embarcado em um microcontrolador Atmega32u4, responsável por fazer as leituras dos parâmetros em cada uma das portas, verificando se os seus níveis estão de acordo com os limites configurados, cortando a alimentação via relés digitais caso esses valores sejam ultrapassados.

3.2.1.3 ROS (*Robot Operating System*)

Framework, no ambiente de programação, é um espaço onde compatibiliza códigos comuns a fim de otimizar o trabalho e tempo, muito utilizado na área de desenvolvimento. A abstração de hardware, códigos de baixo nível, drivers de sensores, simuladores, etc - são as grandes vantagens de se utilizar essa aplicação, podendo assim, fazer com que o desenvolvedor foque somente nas soluções de problemas específicos do seu projeto.

Foi utilizado durante todo o desenvolvimento do *ELIR* o *framework ROS*, já que reúne uma série de ferramentas importantes para o desenvolvimento de um robô. “O

Sistema Operacional de Robótica é um flexível framework para escrita de softwares para robótica. É uma coleção de ferramentas, bibliotecas e convenções que serve para simplificar a tarefa de criar complexos e robustos comportamentos de robôs diante a uma variedade de plataformas ([OSRF, 2018](#)).”

A grosso modo, cada câmera, motor ou periférico ligado ao *ROS*, estão associados ao um nó. A comunicação entre os nós se dá através de tópicos ou de serviços, a diferença é que o primeiro a informação é trocada de forma constante com certo intervalo de tempo e o segundo somente quando solicitado.

Assim é feita toda a comunicação e interligação entre os periféricos no *ROS*, forma simples de integração dos componentes.

3.2.1.4 MoveIt!

Durante a inspeção de linha, é necessário que o robô realize a ultrapassem dos diferentes tipos de obstáculos que existem nas linhas de transmissão. O *MoveIt!* é um ferramenta que funciona de forma integrada com o *ROS*, apresentando funcionalidades de planejamento de movimento, percepção 3D, controle, manipulação e cinemática inversa.

A cinemática é o estudo do movimento, no âmbito da robótica designa o estudo do controle da posição do robô no espaço. Esse controle pode representar do robô como um todo, sua posição geográfica, ou controle de alguma parte sua em específico, como seu braço e a posição relativa desse braço e o robô. A cinemática direta é o cálculo onde se encontra a posição do robô para determinado valor de velocidade ou posição de suas juntas. Analogamente, na cinemática inversa, se encontra os valores de velocidade ou posição das juntas para uma posição no espaço, onde essa posição é denominada *end-effector*, geralmente sendo definido como a parte do robô que interage com o mundo, como por exemplo a garra no caso de manipuladores. O cálculo da cinemática inversa envolve equações complexas e retorna diferentes soluções, assim sendo necessário encontrar a solução que melhor atende às diretrizes do movimento, o *MoveIt!* já realiza esse cálculo e fornece uma trajetória otimizada baseada em parâmetros do usuário.

Outra das suas vantagens é utilizar o modelo *URDF* do robô. *URDF* é uma sigla para Unified Robot Description Format, e designa um arquivo com extensão `.urdf` e sintaxe em XML. É um dos tipos de modelos mais utilizados na robótica atual, sendo escolhido pois apresenta uma sintaxe simples e dinâmica, proporcionando conversões em outros formatos de forma fácil. Define o robô como um conjunto de partes, chamadas de *links* onde a união entre essas partes é uma junta. Onde cada *link* vai ter um *link* pai, que é determinado pela definição da junta, assim o modelo apresenta uma estrutura

em árvore, onde todos os *links* vão ter um pai até chegar ao *link* da raiz, essa definição é importante pois a partir disso é feita a cinemática inversa do robô. Um erro no modelo *URDF* acarreta em uma mudança no comando que é mandado para o robô original.

Durante o desenvolvimento do projeto, foi possível realizar a integração do *MoveIt!* com o robô real, sendo possível realizar movimentos físicos utilizando a ferramenta de visualização para posicionamento de end-effector pelo usuário. Porém, ao tentar se enviar um comando com o valor de posição para o end-effector se mover, o programa falhou em encontrar soluções para a cinemática. Mesmo se utilizando os diversos solucionadores providos e enviando valores possíveis de se calcular, o programa sempre estava falhando em encontrar uma solução.

O *MoveIt!* é designado para funcionar com robôs de 6 graus de liberdade, onde cada grau de liberdade indica uma coordenada que o end-effector pode se mover e um dos 3 eixos de referência (x,y,z) que ele pode girar. A grande quantidade de graus de liberdade faz com que os solucionadores utilizem formas de cálculos complexas, assim robôs que possuem menos que 6 graus de liberdade precisam ser compatibilizados, já que a solução leva em consideração todas as direções e giros. O Elir possui somente 2 graus de liberdade, e as soluções que antes funcionavam não estavam se utilizando especificamente da solução de cinemática inversa provida pelo *MoveIt!*. Assim, decidiu-se realizar o cálculo da cinemática inversa por meio de um código python, que utiliza a equação de cinemática inversa específica para o tipo de braço do robô e fornece os ângulos de junta necessários para o end-effector especificado.

Com o ângulo de junta em mãos, é feita a integração do robô com a ferramenta, de forma que o planejamento de movimento ocorre, só que com o software recebendo um ângulo desejado. Conhecendo os possíveis valores de end-effector, o que pode ser encontrado pela ferramenta de visualização, é possível realizar o movimento no robô enviando somente um comando de coordenadas.

Implementar o controle de movimento nessa plataforma possibilita uma série de implementações futuras que aumentam a autonomia do robô e robustez do sistema, como odometria, ferramentas de percepção e mapeamento.

3.2.1.5 Gazebo

O software *Gazebo* é software utilizado para simulação de robôs. Tem uma licença de uso livre e apresenta diversas formas de integração com o *ROS*, sendo o principal simulador utilizado em conjunto com essa plataforma, possibilitando a inserção de plugins como câmeras e sonares, que se comunicam com o *ROS* de forma fiel a dispositivos reais.

Nele é possível simular também o ambiente do robô, definindo parâmetros físicos como aceleração da gravidade e vento. Oferece suporte para a inserção de modelos 3D de softwares CAD, assim podendo ser inseridas diversas estruturas que já foram modeladas para outros propósitos no software.

3.2.1.6 Visual Studio Code

Para que todas as funcionalidades do robô sejam configuradas e desenvolvidas de forma correta a nível de software, é necessário o desenvolvimento de diversos códigos em diferentes linguagens para a configuração de aspectos específicos do projeto.

Foi utilizada durante o desenvolvimento do projeto a ferramenta *Visual Studio Code*. Trata-se de um editor de códigos open source desenvolvido pela *Microsoft* em 2015, sendo possível desenvolver códigos em diversas linguagens como C++, C, Python entre outros. Durante todo o desenvolvimento do *ELIR* a ferramenta foi utilizada para o desenvolvimento de arquivos nas extensões .py, .yaml, .launch e .urdf.

Por ter uma interface simples e amigável, o *VSCode* mostrou-se uma ferramenta extremamente útil para a escrita e desenvolvimento de códigos durante todas as fases do projeto.

3.2.1.7 PlatformIO

Na interface do existem diversas extensões que podem ser instaladas para adicionar novas funcionalidades na plataforma.

Uma das extensões utilizadas fora o *PlatformIO*, um ecossistema desenvolvido especificamente para o desenvolvimento de códigos e firmwares em plataformas microcontroladas, sendo extremamente versátil, tendo suporte para diversas plataformas como STM, MSP430, Arduino entre outras, tornando desnecessário o uso de uma IDE específica para se realizar a configuração e desenvolvimento de firmwares durante o projeto.

A necessidade de se utilizar essa extensão se deu principalmente pela necessidade de se embarcar o firmware da Power Management na placa. O *PlatformIO* possui as funcionalidades de debug e gravação, sendo assim, todos os procedimentos necessários para atualizar o firmware são atendidos na extensão.

3.3 Diagramas elétricos do sistema de Movimentação

Devido à quantidade de motores presentes no robô e a forma com que eles estão distribuídos na estrutura, foram desenvolvidos dois modelos de hubs para a conexão dos motores na rede.

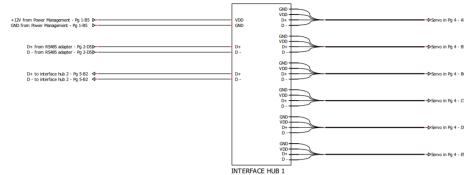


Figura 3.4: Esquema das saídas do HUB.

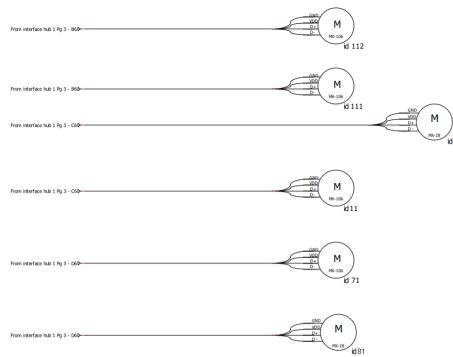


Figura 3.5: Esquema das conexões do HUB para os motores.

3.3.1 Esquemas eletrônicos

Nas unidades de tração do robô, os hubs contam com um conector de alimentação, um para a entrada de dados e 6 de saída para os motores.

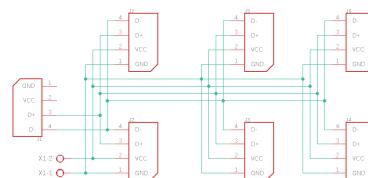


Figura 3.6: Esquema HUB2.

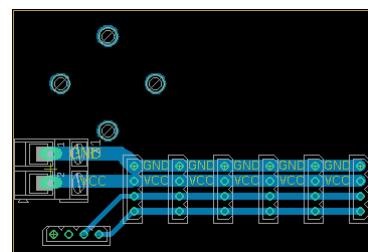


Figura 3.7: Esquema HUB2.

Já na unidade central, o hub além de conectar os seis motores ali presentes, também é responsável pela conexão dos hubs das unidades de tração e do conversor rs485 que está ligado à *NUC*.

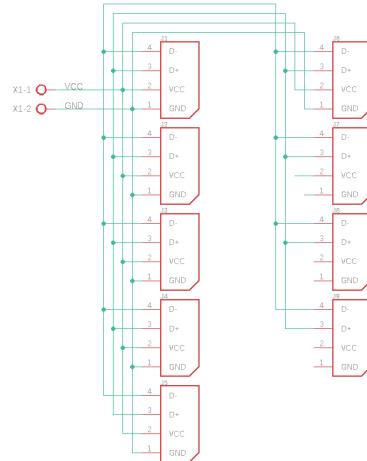


Figura 3.8: Esquema HUB2.

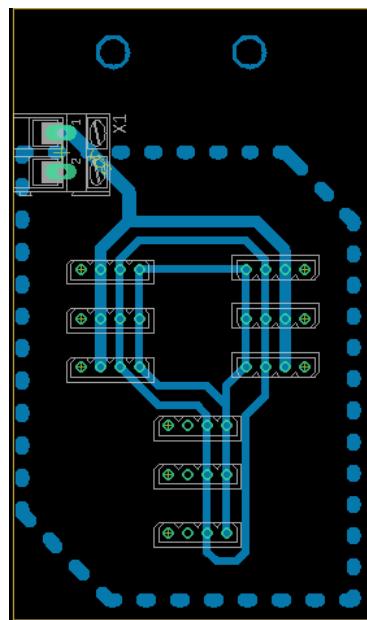


Figura 3.9: Esquema HUB2.

3.4 Especificação das funcionalidades

3.4.1 Fluxo das informações

Diante da arquitetura apresentada anteriormente e focando nos objetivos traçados no Capítulo 1, mais especificamente na secção 1.1, o sistema robótico foi dimensionado para onze funcionalidades distintas:

1. sistema de verificação da integridade
2. gerenciamento de energia
3. aquisição
4. localização
5. planejamento de movimento
6. atuação
7. detecção
8. classificação
9. interface do usuário
10. autonomia
11. simulação

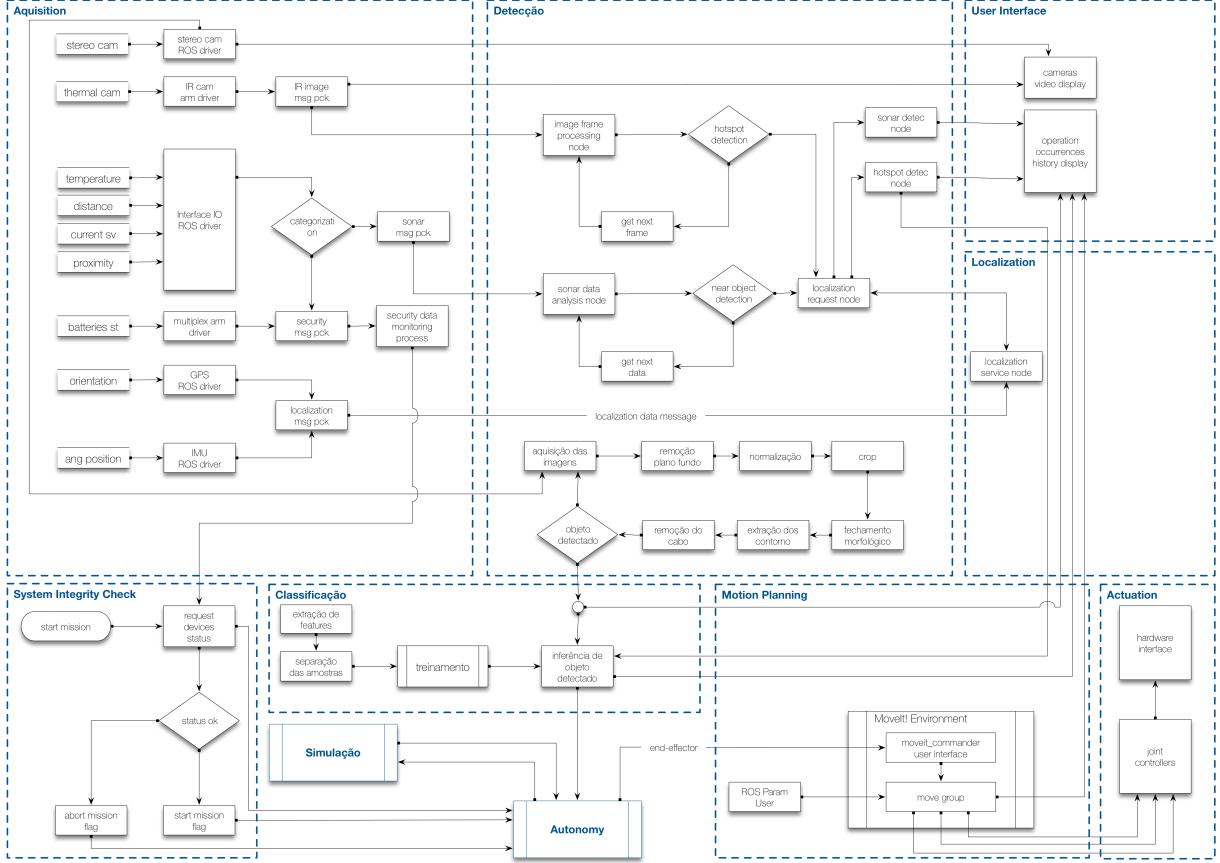
A Figura 3.10 apresenta o fluxo de informações entre as funcionalidades. Este fluxo deve ser compreendido para que seja estabelecida as relações entre as funcionalidades e o entendimento entre elas, essa compreensão impactará na melhor elaboração da árvore de falhas do sistema e proporcionará um sistema mais confiável.

Nas seções seguintes são apresentados em maiores detalhes sobre cada uma das funcionalidades do sistema robótico. Para que fosse melhor compreendido, o desenvolvimento destas funcionalidades foram agrupadas em cinco áreas: movimentação, percepção, interface do usuário, autonomia e simulação. As duas áreas iniciais foram subdivididas em planejamento de movimento, sistema de verificação de integridade, atuação e gerenciamento de energia para a primeira área de nome **movimentação**, que tem como principal objetivo garantir a execução da missão e transposição de obstáculos. Para a segunda área, nominada por percepção, a subdivisão ficou da seguinte forma: aquisição, detecção, classificação e localização, que como o significado do próprio nome apresenta como objetivo principal a percepção do robô diante do ambiente inserido.

3.4.2 Motion Planning

A funcionalidade de *Motion Planning* é responsável por realizar o planejamento da trajetória do Robô, utilizando o software *MoveIt!* que realiza o cálculo da cinemática inversa para encontrar a melhor forma de ultrapassar os obstáculos.

Figura 3.10: Fluxo de informações do sistema.



3.4.2.1 Dependências

O software *MoveIT!* pode utilizar o modelo matemático da cinemática inversa do robô ou um arquivo do tipo *URDF*. O nome *URDF* é uma sigla para *Unified Robot Description Format*, esse arquivo é uma especificação em XML utilizada para descrever robôs. Modelos em *URDF* apresentam uma simplicidade na descrição do robô, e para o caso do Robô *Elir*, utilizar o modelo *URDF* possibilitará uma aproximação fiel ao modelo real do robô, assim para o cálculo da cinemática inversa será utilizado o seu modelo *URDF* e não o seu modelo matemático.

3.4.2.2 Premissas Necessárias

Para o correto funcionamento dessa funcionalidade as seguintes premissas são necessárias:

- A configuração dos limites de giro das juntas do robô estarão compatíveis com os comandos enviados

- O modelo *URDF* do robô estará adequado com o modelo físico
- O pacote gerado pelo *MoveIt! Setup Assistant* estará configurado adequadamente

3.4.2.3 Descrição da Funcionalidade

A movimentação do robô na linha acontecerá por movimentos de translação e transposição de obstáculos. A translação na linha será feita por controladores de torque nas rodas do robô, enquanto a transposição do obstáculos utilizará o *MoveIT!*. Por meio da ferramenta *MoveIt! Setup Assistant*, se utiliza o modelo do robô para criar um pacote do *ROS* com os principais arquivos pelo *MoveIT!*. A configuração correta do *MoveIT!* possibilita que se utilizem as funções da sua biblioteca para o cálculo da trajetória, levando em consideração também obstáculos no caminho.

O *MoveIT!* fornece uma *user interface* que recebe o end-effector, a nomenclatura atribuída ao node feito em python que recebe o *end-effector* é `moveit_commander`. O *node* responsável por fazer a integração da user interface com os parâmetros recebidos pelo *ROS Parameter Server* com o *end-effector* para fazer os cálculos é denominado `move_group`. O *node move_group* também pode receber parâmetros como leituras dos sensores do robô e nuvens de pontos.

3.4.2.4 Saídas

Por meio da compatibilização do *MoveIt!* com o *ROS*, a saída dessa funcionalidade são os comandos de velocidade, esforço e posição para cada junta do robô.

3.4.3 Actuation

3.4.3.1 Definição da funcionalidade

A funcionalidade de Actuation tem como objetivo mover a estrutura física do robô, possibilitando o controle dos movimentos das juntas, garras e unidades de tração.

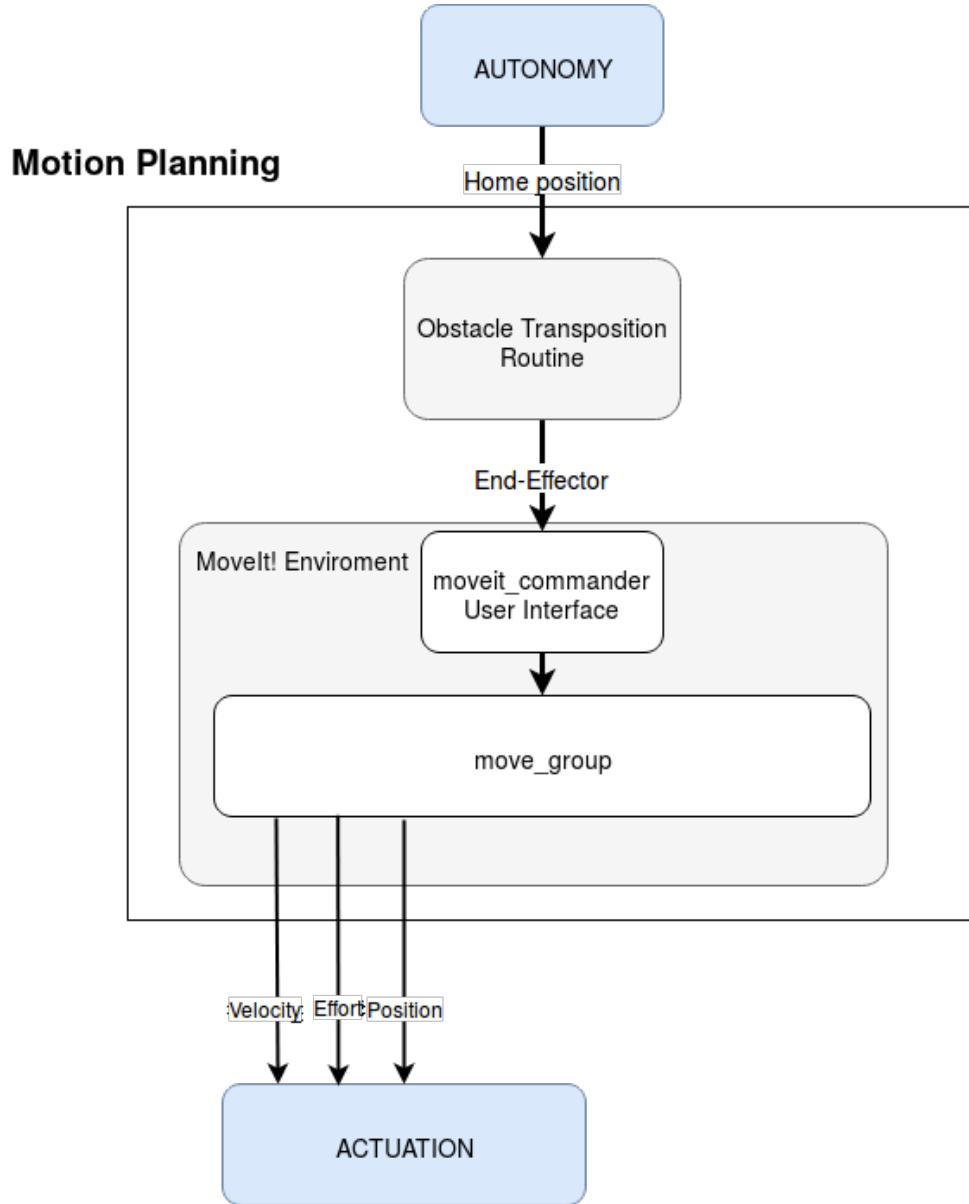


Figura 3.11: Fluxograma de funcionamento da funcionalidade de Motion Planning

Fonte: Própria

3.4.3.2 Dependências

Essa funcionalidade depende das funcionalidades de *Power Management* e *Motion Planning*. O *Power Management* será responsável por fazer alimentação dos motores, possibilitando controlar a corrente máxima fornecida para cada grupo. A dependência em relação à funcionalidade de *Motion Planning* está atrelada principalmente com o software *MoveIt!*, que ao receber um *end-effector*, realiza o cálculo de trajetória e envia os comandos de velocidade, esforço e posição para os controladores das juntas, garras e unidades de tração.

3.4.3.3 Premissas Necessárias

Para o correto funcionamento desse módulo, devem ser consideradas as seguintes premissas:

- Os motores devem estar configurados de acordo com o padrão de ID determinado pela equipe, fazendo parte da mesma malha de controle;
- Os controladores das juntas,garras e unidades devem estar configurados de acordo com os comandos que serão recebidos pelo *MoveIt!*;
- Os 3 grupos de motores estarão em malhas de alimentação de 12V individuais.

3.4.3.4 Descrição da Funcionalidade

O *ROS* disponibiliza uma série de drivers para compatibilização dos motores dynamixel, possibilitando a criação de controladores específicos no seu ambiente. Serão criados os controladores referentes as juntas e unidades de tração do robô.Os controladores receberão comandos de *velocity* e *position* do *MoveIt!* junto com os comandos para movimentar o robô na linha. Após os comandos serem recebidos pelos controladores, eles serão enviados para o *hardware* do robô, de acordo do padrão de comunicação dos motores, por meio de comunicação serial.

3.4.3.5 Saídas

A saída desta funcionalidade é o movimento da estrutura física do robô, que estará de acordo com o planejamento de trajetória do *MoveIt!* e com as instruções para operação na linha

3.4.4 Power Management

3.4.4.1 Definição da funcionalidade

A funcionalidade de *Power Management* é responsável pelo gerenciamento de alimentação elétrica dos componentes elétricos e eletrônicos do robô, através da integração das funcionalidades de seu firmware no ambiente *ROS*.

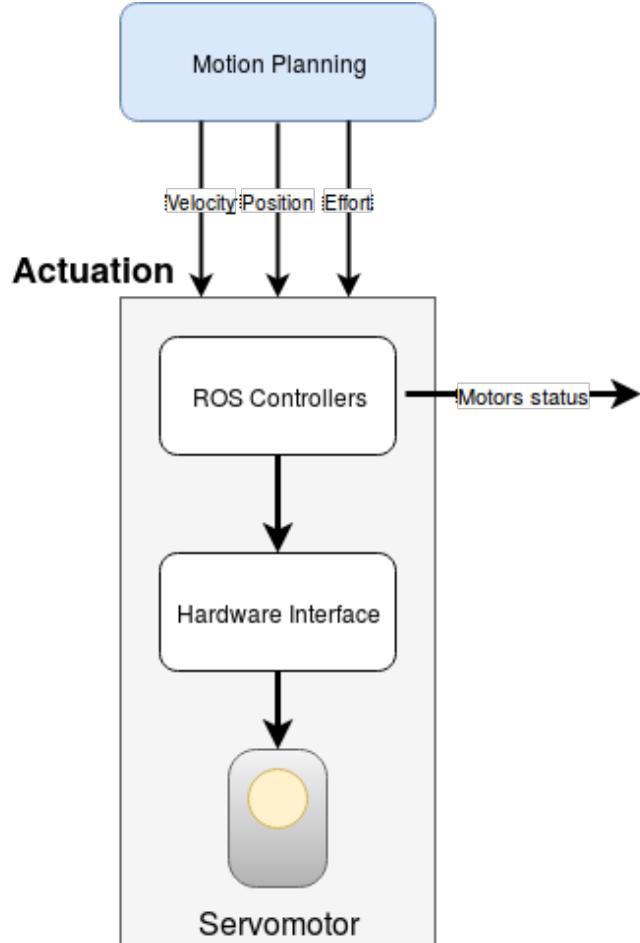


Figura 3.12: Fluxograma da funcionalidade Actuation

Fonte: Própria

3.4.4.2 Dependências

Essa funcionalidade depende da comunicação serial por meio da biblioteca `rosserial` para compatibilização e integração das funcionalidades de firmware no ambiente *ROS*. Operacionalização e customização do firmware embarcado no hardware de acordo com as necessidades do projeto e da alimentação fornecida pela placa multiplexadora, por meio de baterias Li-Ion NH2054 14.4 volts.

3.4.4.3 Premissas Necessárias

Para o correto funcionamento desse módulo de *Power Management*, devem ser consideradas as seguintes premissas:

- A placa multiplexadora estará conectada diretamente ao módulo de *Power Management*.

gement

- Todos os dispositivos estarão conectados nas suas respectivas entradas
- A placa deverá ser alimentada por 2 baterias de 14.4 Volts e 3 Amperes, totalizando um fornecimento de até 6 Amperes
- A placa estará conectada diretamente na NUC, por meio de uma USB

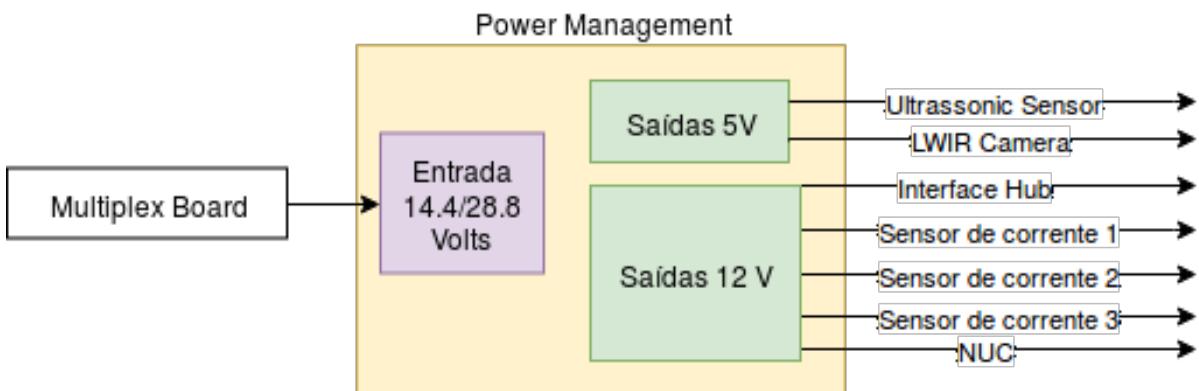


Figura 3.13: Fluxograma de funcionamento da funcionalidade de Power Management

Fonte: Própria

3.4.4.4 Descrição da Funcionalidade

A funcionalidade *Power Management* é responsável fornecer diversos recursos em sua totalidade. O hardware utilizado (placa Zord) possui um sensor de corrente e tensão para cada porta de saída, permitindo o monitoramento individual de cada uma das portas. O microcontrolador utilizado Atmega32U4 possui um firmware embarcado onde toda a compatibilização com o ambiente *ROS* é realizada, o que torna essencial o uso do pacote rosserial para o seu funcionamento. O firmware é responsável pela ativação dos relés digitais em caso de surtos de corrente para proteção dos dispositivos elétricos. Os limites nos valores de corrente funcionam justamente para que o hardware interrompa a alimentação em um possível caso de surto de corrente. Todos os aspectos importantes para o funcionamento do sistema de gerenciamento de energia pode ser configurado tanto via *ROS*, por meio das configurações dos serviços, ou por meio do firmware, modificando os parâmetros do tempo de duração dos picos de corrente. Os principais serviços e tópicos criados pela funcionalidade Power Management no *ROS* são:

- *Tópicos*
 - *PowerOutput* Este tópico disponibiliza os valores de tensão e corrente de todas as portas da placa em tempo real.

- *TakeStatus* Disponibiliza o estado de cada porta da placa, informando os eventos ocorridos e a porcentagem de corrente demandada durante a ocorrência do evento.
- *Serviços*
 - *GetCurrentLimitCommand* Este comando retorna o valor de corrente máxima de saída configurado para a porta escolhida
 - *SetCurrentLimitCommand* Este comando realiza a configuração do valor máximo de corrente de saída em uma determinada porta
 - *PowerOnOffCommand* Este comando realiza a ação de ativação ou desligamento de uma determinada porta.

A placa de Gerenciamento de energia irá receber a carga das baterias pela placa multiplexadora e irá realizar o controle de alimentação dos seguintes componentes:

- Grupos de servo motores
- Grupo de sensores de corrente
- NUC
- Interface HUB
- Câmera LWIR
- Sensor ultrassônico
- Phidgets
- STM Nucleo
- Módulo GPS

3.4.4.5 Saídas

A funcionalidade irá disponibilizar a energia para o robô e as seguintes estruturas no ambiente *ROS*:

- Tópicos com informações de tensão e corrente nas portas
- Tópico para aviso de sobre-corrente
- Tópico para informar disponibilidade da placa

- Serviços para ler e configurar limite de corrente das portas
- Serviço para ligar ou desligar energia em uma porta

3.4.5 System Integrity Check

3.4.5.1 Definição da funcionalidade

É a funcionalidade responsável por checar a integridade do sistema antes do início da missão, verificando os subsistemas e suas variáveis.

3.4.5.2 Dependências

A funcionalidade receberá informações dos seguintes componentes

- Sensor de Temperatura
- Servomotores
- Câmera IR
- Câmera Stéreo
- IMU
- Sensor de Proximidade
- Placa de Power Management
- Sonar
- Baterias

Todas as informações serão enviadas por meio do ambiente *ROS*, na forma de *Services* ou *Publishers*.

3.4.5.3 Premissas Necessárias

As premissas necessárias para o funcionamento dessa funcionalidade são:

- Os subsistemas do robô irão disponibilizar o seu status no ambiente *ROS* por meio de tópicos ou serviços
- A checagem fará parte do planejamento de missão

3.4.5.4 Descrição da Funcionalidade

A checagem da integridade do sistema é uma funcionalidade essencial para garantir o sucesso da missão e preservar a integridade do robô. O *ROS* facilita essa comunicação entre os subsistemas, possibilitando que seja criada uma rotina de checagem antes de cada missão.

Será disponibilizado no sistema uma rotina para iniciar a missão. Ao receber o comando para início de missão, os sistemas serão checados sequencialmente, utilizando estrutura de *Services* e *Publishers* do *ROS*. Caso algum sistema apresente falha, a missão não se iniciará e o erro será mostrado no *terminal* e registrado no arquivo de *log*. Se todos os sistemas estiverem em funcionamento, se iniciará a missão. O fluxograma da funcionalidade está ilustrado na figura 3.14.

3.4.5.5 Saídas

No início da rotina de inspeção, a funcionalidade será responsável por enviar o sinal inicia a missão. Caso todos os sistemas checados estejam funcionando, a inspeção ocorrerá normalmente, se algum sistema apresentar defeitos, o defeito será mostrado no *terminal*, registrado em log e a missão será abortada.

3.5 Simulação do sistema

A simulação de sistemas robóticos consistem em um dos pilares para o desenvolvimento de projetos. Com a simulação é possível testar aplicações sem a necessidade de adquirir componentes, os membros da equipe de projeto conseguem trabalhar de forma simultânea no robô enquanto o protótipo físico fica reservado para testes específicos.

O *ROS* oferece ferramentas de visualização já integradas no seu sistema, o *RViZ*, que possibilita o usuário visualizar os modelos do robô e também administrar plugins, como de mapeamento e planejamento de movimento, que é o caso do *MoveIt!*.

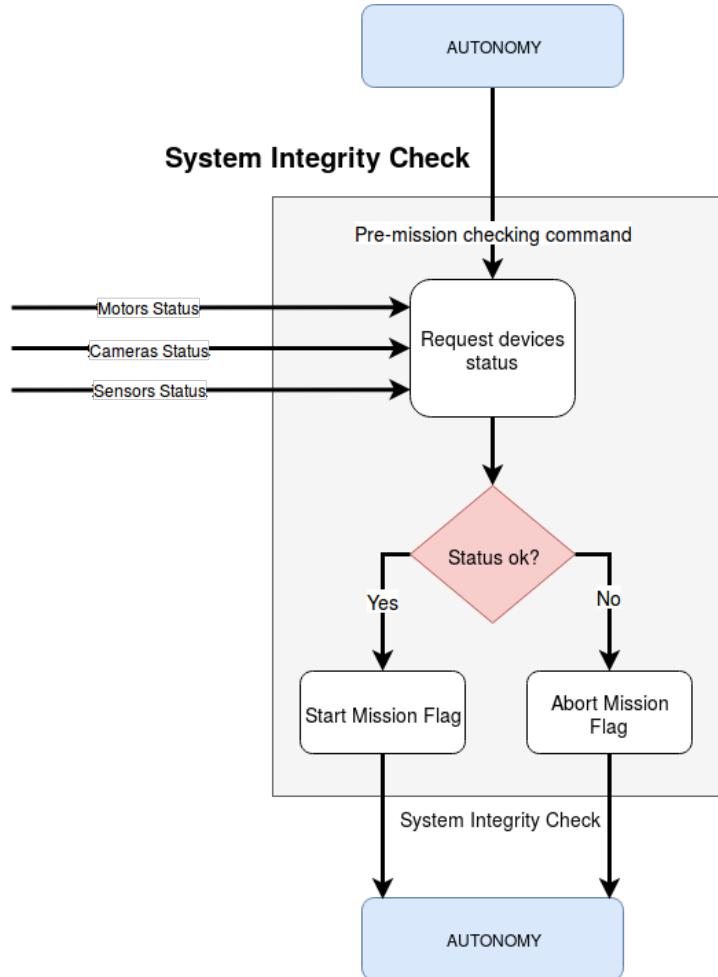


Figura 3.14: Fluxograma da rotina para checagem do sistema

Fonte: Própria

Para a simulação do robô no ambiente aberto, é utilizado o software *Gazebo*. A integração entre *ROS* e *Gazebo* consegue fazer com que o modelo *URDF*, por mais que não seja o nativo do *Gazebo*, seja aceito na simulação. Parâmetros do mundo podem ser ajustados e a integração de plugins como câmeras e sensores faz com que a simulação consiga ser utilizada em diferentes estudos. Algoritmos de imagem podem ser testados com os plugins de câmera já implementados, proporcionando um auxílio para demonstrar conceitos e teorias de funcionamentos.

A simulação fornecida possui os controladores de juntas já implementados, fazendo com que testes de códigos de movimentação e testes de controles já pudessem ser previamente testados, poupano riscos de dano ao protótipo e possibilitando trabalho simultâneo.

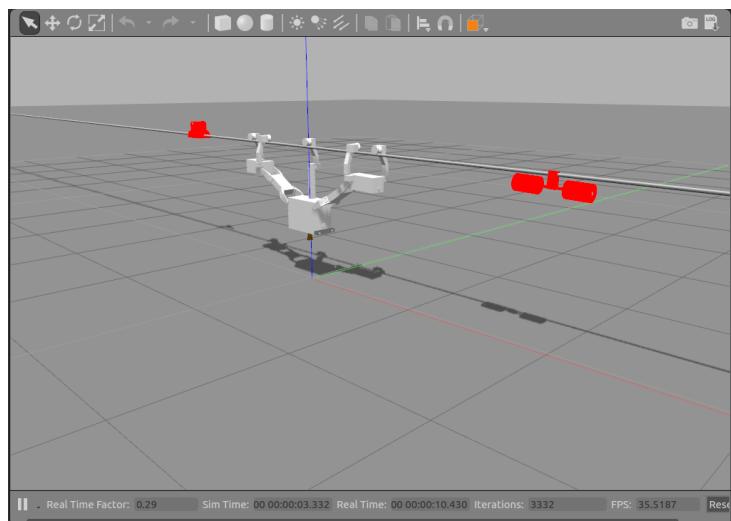


Figura 3.15: Simulação do *ELIR* no *Gazebo*.

Resultados

A elaboração de cronogramas, e a organização das atividades em pacotes com metas de curto médio e longo prazo contribuiu para que o andamento do projeto ocorresse de forma satisfatória. Os prazos foram mudados durante o projeto e os atrasos gerados por problemas inesperados conseguiram ser compensados com uma mudança na forma de gerir os integrantes e a inserção de tarefas em paralelo, sendo elas individuais e em subgrupos.

4.1 Testes unitários

Consistem nos testes individuais das ferramentas, tem suma importância para atestar se as ferramentas pré determinadas funcionam de acordo com o esperado.

4.1.1 Configuração dos servomotores

Os primeiros testes realizados no início do desenvolvimento do robô foram a configuração dos servomotores, etapa essencial para a definição de como os motores deveriam trabalhar em conjunto. A configuração se deu utilizando diversos softwares, e após as configurações realizadas, os motores eram analisados para validar se a configuração fora realizada de maneira correta. O teste foi realizado no período de 22 de junho a 7 de julho pelos componentes: Carlos, Cleber, Davi e Ícaro.

4.1.1.1 Utilização do software Mixcell

O software Mixcell disponível para utilização gratuita na Ros Wiki, possui a funcionalidade de realizar a configuração de parâmetros em motores Dynamixel de diversos modelos, tais como ID dos motores, modos de operação, baudrate para comunicação serial. O software foi utilizado em toda as etapas de testes dos motores, sendo fundamental para determinar o funcionamento de cada um dos motores e para o desenvolvimento e montagem do robô.

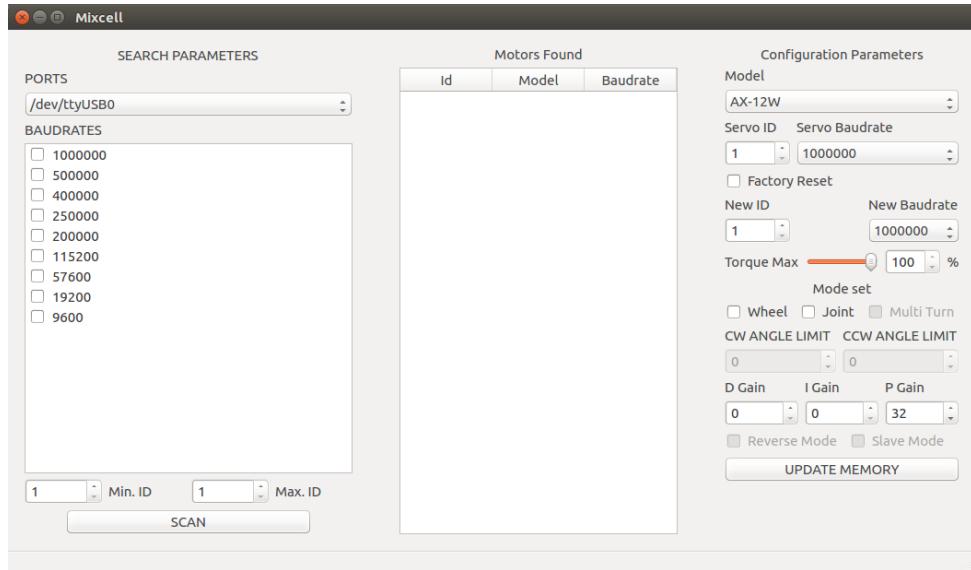


Figura 4.1: Programa para configuração dos servomotores

Fonte: Própria

4.1.1.2 Modos Mestre/Escravo

Durante os testes em modo Mestre/Escravo dos motores Dynamixel, foi observado que mesmo quando dois motores são configurados para trabalharem como mestre/escravo via software, é necessário que se haja a utilização do cabo de sincronização entre os dois motores. Foi constatado durante os testes que o cabo de sincronização transmite a informação de carga para que haja a compensação entre os motores quando trabalham em conjunto.

4.1.1.3 ID, Baud rate e Modos de operação

Durante toda a fase de testes foram observados parâmetros extremamente importantes para definição e funcionamento dos motores Dynamixel. Os IDs dos motores definem basicamente a sua identificação para as configurações de juntas, associando assim os motores às suas respectivas juntas. O baud rate é a taxa de transmissão de dados em bits por segundo entre o computador e os motores. Percebeu-se que durante os testes, para um número grande de motores trabalhando em conjunto, era necessário um valor de baudrate mais elevado para que todos os motores fossem encontrados. Os modos de operação dos motores são parâmetros que definem como os mesmos vão se comportar durante a operação, sendo eles os modos junta e roda. No primeiro modo é necessário estabelecer um limite máximo e mínimo para o giro dos motores, além da definição de qual motor será o mestre ou o escravo durante a operação (caso haja mais de um motor na junta), enquanto que no modo roda o motor irá girar livremente, mudando somente o sentido de

giro.

4.1.2 Controle dos servomotores utilizando a biblioteca dynamixel driver

A biblioteca dynamixel driver foi a utilizada nesse projeto e tal, para fazer a configurações , criar os controladores, possibilitar a integração do motor no sistema ros. Essa biblioteca foi descontinuada na versão utilizada no projeto, o que fez com se mostrassem necessários testes extras. Os testes foram realizado entre 7 de julho até 21 de julho por Carlos, Cleber, Davi e Ícaro, durante a fase inicial do projeto.

4.1.2.1 Controladores de posição

Foi realizado o teste dos motores de posição para verificar o comportamento dos mesmos. Nas juntas dos braços do robô foi utilizado o modo de controlador de posição, isto é: o motor recebe um comando de posição, que no caso é de 0 a 2PI radianos e assim é possível controlar para onde o braço irá se mover.

O controlador recebe um arquivo de configuração das juntas, especificando os ids e assim pode-se controlar cada um individualmente. Foi realizado o teste em todas as juntas de posição do ELIR.

4.1.2.2 Controladores de velocidade

Os controladores individuais de velocidade tem a função de controlar a velocidade do motor, sem controlar a posição. O motor irá rodar livremente com uma velocidade determinada até que receba um comando para parar. Este controlador foi usado nas rodas das garras que possuem a finalidade de fazer o robô andar sobre a linha. Cada roda foi testada individualmente.

4.1.2.3 Controlador de trajetória

O controlador de trajetória controller realiza o controle do posicionamento da junta como um todo. Neste controlador é possível controlar diversas juntas diferentes do robô por meio de uma única mensagem no *ROS*, contendo o nome das juntas que deverão ser

controladas, as posições desejadas, tempos de execução, velocidades e esforço. Esse controlador se mostrou extremamente importante e eficiente pela sua capacidade de agrupar diversas juntas em um único comando de movimento.

4.1.2.4 Compatibilidade com diferentes protocolos de comunicação

Há uma limitação na biblioteca dynamixel driver, esta funciona somente para motores com firmware versão 1.0 devido a sua descontinuação. Foi testado para todas as versões contidas nos motores que possuíam e não houveram falhas em encontrar nenhum motor na biblioteca. Entretanto, caso houvesse necessidade de atualizar para versão v2.0, no qual possui uma taxa de baud rate maior e protocolo de comunicação melhorado, haveria a necessidade de parar com o uso a dynamixel driver e utilizar a biblioteca oficial da fabricante, a dynamixel workbench.

4.1.3 Controle dos servomotores utilizando a biblioteca dynamixel workbench

A biblioteca do *ROS* dynamixel workbench é outro driver para comunicação com os servomotores, recebe suporte e atualizações diretamente da ROBOTIS, sendo o driver de controle padrão do *ROS* para versões superiores a Kinetc. Considerou se utilizar essa ferramenta devido aos problemas de comunicação apresentados pelos motores. Ela oferece suporte para o protocolo de comunicação na versão 2.0, que suporta uma maior baudrate e muda a estrutura de comunicação.

4.1.3.1 Controladores de posição

A biblioteca oferece a opção de criar controladores de posição individuais para cada motor, sem especificar o ID. Não possibilitando uma criação controlador mestre-escravo para as juntas do robô que são atuadas por 2 motores e também a opção de selecionar quais motores da rede seriam transformados em controladores de posição, o arquivo que instancia os controladores só recebe um alcance de IDs que deve buscar na rede, transformando todos os motores nesse alcance em controladores de posição individuais.

4.1.3.2 Controladores de velocidade

Os controladores de velocidade só recebem o ID de dois motores, assim não apresentando um uso trivial, já que o robô necessita de 5 controladores de velocidade diferentes. Foi encontrado um arquivo customizado no repositório da biblioteca, mas mesmo assim não pode ser utilizado em conjunto com controladores de posição.

4.1.3.3 Controladores de trajetória

Os controladores de trajetória esperados para compatibilização com o planejamento de movimento são os padrões oferecidos pela biblioteca embutida do *ROS*, o `ros_control`. Porém a biblioteca não oferece um driver que instancie esses controladores de trajetória, assim não possibilitando a integração dela com o planejamento de movimento.

4.1.3.4 Comunicação em rede

Em comparação com a biblioteca `dynamixel_drivers`, a comunicação em rede dos servomotores utilizando a biblioteca `dynamixel_workbench` é levemente superior. Quando a comunicação apresentava problemas, essa biblioteca se mostrou mais eficiente para encontrar os motores conectados na rede porém não possibilita o funcionamento completo, já que o *MoveIt!* controla o *ROS* por meio dos controladores de trajetória, assim não se mostrando uma opção para resolução dos problemas de comunicação com os motores. Essa biblioteca oferece suporte para motores com protocolo 1.0 e 2.0 ,possibilitando criar uma rede com motores dos dois tipos, porém apresenta erros caso os motores tenham o mesmo ID, mas não foram feitos testes de controle para motores com dois protocolos diferentes.

4.1.4 Placa de Power Management

A placa de power management é responsável pelo gerenciamento de energia do robô, ela distribui de forma separada a potência para cada parte elétrica ou eletrônica, e pela sua capacidade de monitoramento, pode identificar e atuar sob algum erro na alimentação. Diversos testes foram feitos para garantir que a mesma estivesse trabalhando de maneira correta.

4.1.4.1 Gravação e validação do firmware

A gravação do firmware na placa de Power Management só foi realizada devido a utilização de um botão para conectar dois pinos específicos da placa (-VIN e S2) para que o microcontrolador fosse alimentado, e a conexão da placa em uma porta USB de um computador.

Para que fosse possível estabelecer a comunicação entre o computador e a placa, foi necessário configurar as permissões necessárias no Ubuntu. Durante a gravação do firmware fora utilizada uma extensão do VSCode, o PlatformIO, específica para programação com microcontroladores, para realização de debug e gravação do firmware na placa.

Durante o processo de gravação foi necessário manter o botão pressionado. Após a gravação do firmware na placa, o seu funcionamento fora validado através do uso dos serviços e mensagens gerados no ambiente *ROS*, uma vez que as informações de níveis de corrente e tensão das portas da placa eram publicados nos tópicos específicos. O teste foi coordenado por Ícaro Nascimento no dia 1 de agosto de 2018.

4.1.5 Compatibilidade do Robô com o MoveIt!

Testes realizados no período de 24/05 até 26/06, pelos integrantes Cleber Couto e Davi Oliveira. o teste consiste na criação do pacote *MoveIT!*. O *MoveIt!* fornece uma ferramenta de configuração denominada *MoveIt! Setup Assistant*, que gera a maior parte dos arquivos necessários para a compatibilização.

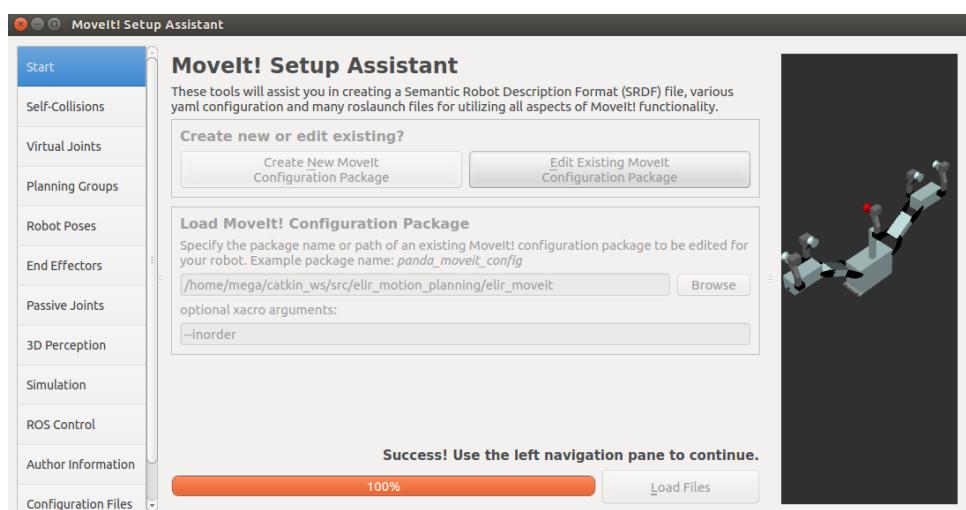


Figura 4.2: Ferramenta para geração de pacote fornecida pelo *MoveIt!*

Fonte: Própria

4.1.5.1 Estado de Colisão

Durante a configuração dos Setup Assistant , o robô apresentava um erro informando que o seu modelo estava em estado de colisão, o que significa que as partes do seu modelo estavam posicionadas erradas e estariam sempre colidindo.

Foi feito um teste removendo todas as partes do robô do arquivo de configuração e checando se a indicação de erro sumia. Com as tentativas se concluiu o problema era o modelo 3D utilizado nas rodas do robô, que gerava a colisão quando se utilizava ele mais de uma vez, a resolução foi a criação de um novo modelo 3D para as rodas, após a substituição o erro sumiu.

4.1.5.2 Definição da corrente-cinemática e end-effector

No estudo de cinemática inversa na robótica, corrente cinemática é o nome dado para o conjunto de links e juntas que se vai calcular o movimento, onde o começo dessa corrente é a referência para o cálculo da cinemática e o final da corrente é o end-effector. No caso do *ELIR*, é necessário se definir duas correntes cinemáticas, já que são dois braços. Com a corrente cinemática definida corretamente ,o *MoveIt!* consegue enviar o comando para movimentar as juntas da corrente simultâneamente.

Ao definir o grupo de controle no Setup Assistant, o usuário escolhe as juntas que irão fazer parte desse grupo, e a corrente cinemática é gerada automaticamente. Foram feitos teste considerando como parte da corrente somente as duas juntas do braço, porém ao analisar outros robôs que já haviam sido configurados, notou-se que sempre se levava em consideração a junta da base do robô para definição do grupo, onde a junta da base é a junta que prende o robô no mundo.

4.1.6 Robô de testes Victory

Como o Setup-Assistant oferece diversas opções de configuração, optou-se por desenvolver um modelo de robô mais simples que o *ELIR*, de forma que se pudesse testar os conceitos, e compreender melhor a relação entre as configurações do modelo e os resultados esperados para movimento. Esse teste foi executado pelos membros Cleber Couto e Davi Oliveira, no período de 6 a 23 de agosto onde esse modelo foi inteiramente escrito pela equipe, tomando como base boas práticas observadas em robôs já compatibilizados com o *MoveIt!*. O *Victory* foi construído como mostra a imagem 4.3:

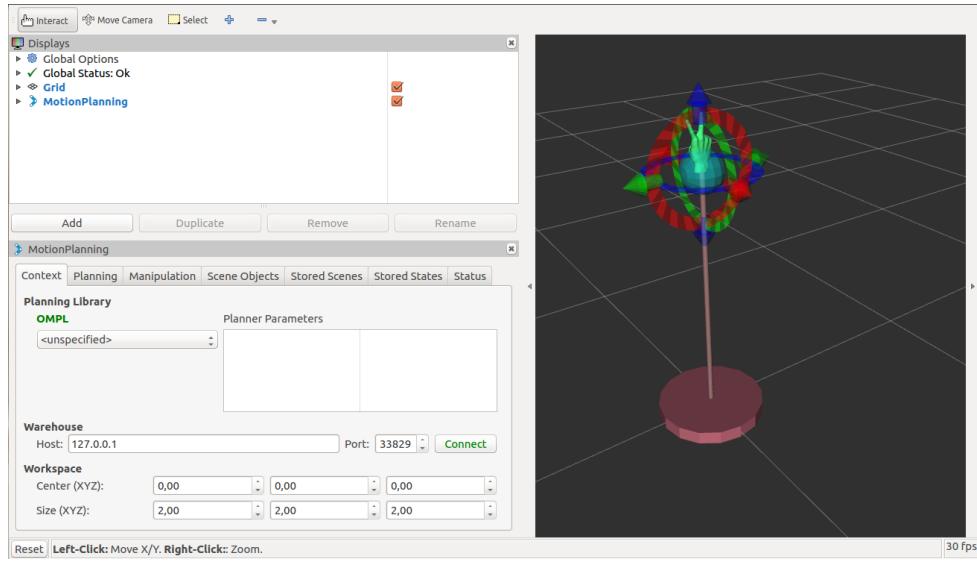


Figura 4.3: Victory Robot na ferramenta de visualização *Rviz*

Fonte: Própria

Antes de realizar qualquer modificação na modelagem do robô *ELIR* primeiramente essa modificação foi feita Davictory, assim foram prevenidos quaisquer mudanças desnecessárias e otimizado o tempo devido que o robô customizado ser mais simples. Todos os testes com o planejamento de movimento foram validados também nele.

4.1.6.1 Teste com diferentes plugins de cinemática

Para configurar o pacote do *MoveIT!* de qualquer modelo de robô, é necessário definir qual solucionador de cinemática será utilizado. Como existem variados tipos de robôs com finalidades e conjuntos de movimentos diferentes essa escolha deve ser feita de forma precisa para que o robô em questão realize o movimento de forma eficiente.

Durante a escolha para a cinemática do *ELIR* foi percebido que nenhuma solução se encaixava nas descrições devido ao número reduzido de graus de liberdades (o *ELIR* possui 2 graus de liberdades e os plugins necessitam de no mínimo 3).

A partir de plugins e o *URDF* é possível criar a solução específica para o robô. A fim de achar uma solução que atendesse ao funcionamento do *ELIR*, foram testados no Davictory todos os plugins de cinemática contidos no site oficial do *MoveIT!*. Nenhum plugin obteve sucesso em resolver a cinemática inversa.

4.2 Testes integrados

Após a realização dos testes unitários, validando os conceitos e funcionalidades individualmente, novos testes foram realizados para validação das funcionalidades em conjunto, na etapa de testes unitários.

4.2.1 Teste dos limites de giro das juntas

Este teste realizado por Carlos Alberto e Ícaro Nascimento entre os dias 2 a 24 de Agosto de 2018, teve como objetivo compatibilizar os limites de giro das juntas nos controladores da biblioteca `dynamixel_drivers` com os limites físicos do robô, a fim de evitar colisões. Os limites a princípio vieram do arquivo *URDF* utilizado no *MoveIt!*. Porém, algumas juntas ainda estavam colidindo, então os limites tiveram que ser reajustados manualmente.

4.2.2 Integração do *MoveIt!* com os controladores do *ROS*

Este teste foi feito por Cleber no período de 10 de agosto de 2018 até 11 de setembro de 2018 . Para a compatibilização do *MoveIt!* com os controladores do *ROS* é necessário que o programa conheça o estado atual do robô e os controladores de trajetória disponíveis, foi necessário desenvolver uma solução que transformasse as informações provenientes dos motores em uma estrutura específica que descreve o estado do robô, provida pelo *ROS*.

O mesmo se deu pelo tópico de informação dos motores, porém a informação de posição de cada motor não dá o valor de ângulo de giro, mas sim o valor escrito no registrador do Dynamixel e também não leva em consideração a referência em que cada motor foi configurado, assim sendo necessário uma compensação de referência em código e uma conversão para radianos, assim como a inserção na estrutura padrão do *ROS* para estado atual do robô.

4.2.3 Serviço para levantar a garra

Para realizar a transposição de objetos na linha o robô precisa realizar movimentos específicos. Um desses movimentos se dá em levantar as garras para que as mesmas fiquem livres para fazer a abertura. Esse movimento de levantar foi feito em forma de serviço no *ROS*, no qual basta somente chamar e solicitar a levantamento e abaixamento das

garras. O teste foi feito primeiramente no Gazebo e quando ocorreu de forma esperada, foi iniciado o teste no robô físico. A simulação e atuação do teste foi feito pelo integrante Davi Oliveira na data de 7 de novembro de 2018 até 9 de novembro de 2018.

4.2.4 Serviço de abrir e fechar as garras

Foi testado o serviço desenvolvido para realizar a abertura e fechamento das garras, o movimento de abrir é realizado para que o obstáculo passe livremente pelo centro e ao finalizar as garras são fechadas. Observou-se que o movimento devia levar em consideração o choque entre as garras, admitindo assim somente um sentido. A resolução se deu por trocar o sinal das coordenadas e observar o comportamento, assim encontrando a melhor opção. O teste foi feito por Cleber Couto na data de 12 de outubro de 2018.

4.2.5 Serviço para levantar haste central na linha

Para a ultrapassagem de um tipo de obstáculo, a melhor forma encontrada foi de aumentar a distância entre as duas unidades de tração, fazendo com que a haste central se levante, e o obstáculo seja atravessado, foi desenvolvido um serviço para que o robô executasse esse movimento. O teste do serviço foi realizado para funcionamento via simulação em Gazebo. Foi necessário realizar a verificação da posição das juntas para que o robô estivesse na posição esticada e a após este procedimento um ajuste foi realizado. A simulação foi realizada pelo integrante Ícaro Nascimento no dia 16 de novembro de 2018.

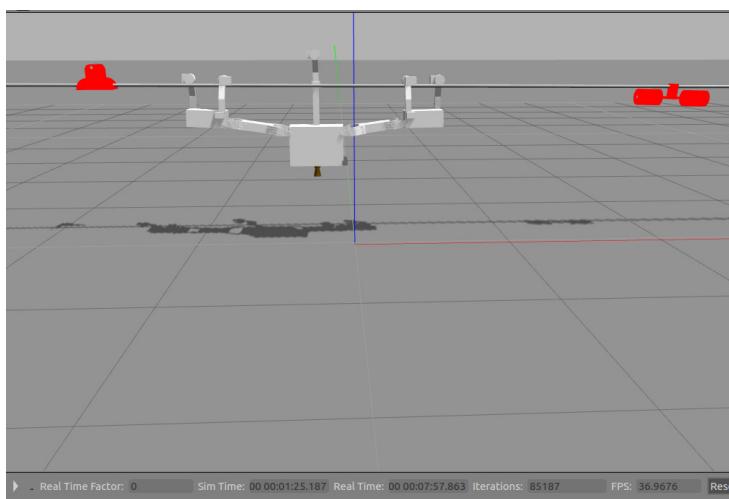


Figura 4.4: *ELIR* realizando o movimento na simulação

Fonte: Própria

4.2.6 Robô na linha sem alimentação

Quando toda a estrutura mecânica do robô estava completamente montada, o mesmo foi colocado sobre uma linha de testes localizada no estacionamento do Senai Cimatec. O teste foi coordenado por Cléber, Marco e Ícaro no dia 10 de setembro de 2018, e consistiu em posicionar o robô na linha de transmissão para verificar o alinhamento das garras e a distribuição do peso. Foi observado que havia um desalinhamento entre as rodas das garras dos motores. Após a observação deste erro as garras foram reposicionadas durante uma nova montagem do robô, resolvendo o problema do desalinhamento.

4.2.7 Robô na linha utilizando alimentação alternativa

No primeiro teste na linha de transmissão, que ocorreu no dia 19 de outubro de 2018, foi montado um setup com uma bateria automotiva 12V - 70Ah para alimentar todos os componentes do robô. A NUC foi alimentada com sua fonte conectada a um inversor que por sua vez estava ligado à bateria. Nesse teste não houve sucesso na comunicação com os motores, a bateria nesse momento fornecia 12,17V e era a única modificação em relação aos testes no laboratório. Com a fonte de bancada, nenhum problema de comunicação aconteceu. O teste foi conduzido por Carlos, Cleber, Davi e Ícaro.

4.2.8 Alimentação do sistema utilizando Nobreak

Para contornar o problema encontrado no primeiro teste na linha de transmissão, a alimentação seria fornecida pela mesma fonte de bancada dos testes unitários e esta seria ligada a um nobreak. Com o nobreak ligado na tomada a fonte foi ajustada em 14V, no momento em que a tomada era desconectada, a fonte passava a fornecer 10V variando por volta de 200mV. Teste realizado no dia 22 de outubro por Carlos.

4.2.9 Teleoperação para movimentação na linha

Para conseguir mover o robô na linha e observar o seu comportamento, era necessário desenvolver uma forma de o operador controlar a velocidade das rodas de forma intuitiva. O teste foi conduzido por Cleber e Carlos, no período de: 12 a 24 de outubro. O *ROS* fornece um driver de teleoperação via teclado, foi criado um nó que faz a interface desse pacote com os controladores do robô, possibilitando assim testar o deslocamento horizontal na linha. Foi observado que os motores não param de girar assim que a tecla para de ser

pressionada, devido a velocidade que o nó do teclado atualiza os comandos.

4.2.10 Alimentação de todos os motores pela placa de Power Management

Após a validação do funcionamento da placa de gerenciamento de energia, foi necessário verificar se o seu fornecimento de energia seria suficiente para alimentar toda a rede de motores para que pudessem operar em conjunto. O teste conduzido por Davi e Ícaro no dia 31 de outubro, consistiu em conectar todos os três hubs dos motores nas portas da Power Management, monitorando o seu funcionamento. Nos testes iniciais fora percebido que os picos de corrente dos motores faziam com que a alimentação nas portas fossem interrompidas. Tendo em vista a ocorrência desse problema foi necessário ajustar os limites de corrente via serviço em *ROS* da placa para que a alimentação não fosse interrompida durante a operação.

4.2.11 Comunicação dos motores em rede

Os dynamixel se comunicam serialmente por meio do padrão físico RS485, que possui uma boa imunidade a ruídos, distância de comunicação e número de receptores maiores do que foi usado. O teste constituiu colocar em paralelo todos os motores por meio dos hubs construídos e assim verificar se o *ROS* os encontram. Foi feita a instalação dos motores na estrutura do robô, realizando as conexões com os cabos de alimentação e comunicação padrão junto com os HUBs desenvolvidos para cada grupo de motores. O driver para os motores fornece a função de busca em rede, o que foi suficiente nesse teste para garantir que os motores estavam se comunicando.

Durante o teste dos motores em rede foi encontrado o problema de achar apenas alguns motores de forma aleatória, dos 18 conectados. Foi feita uma série de testes em relação ao firmware para verificar se o problema era na comunicação. A troca, upgrade, downgrade e restauração foram feitos utilizando o software *ROBOPLUS* da própria fabricante dos motores. Os testes foram feitos por Davi Oliveira e Carlos Alberto nos dias 29 de setembro de 2018 até 5 de outubro de 2018.

4.2.12 Restauração para firmware padrão de fábrica

O firmware de cada motor foi restaurado para o padrão de fábrica e realizando a busca na rede individual. Os motores estavam funcionando porém ao serem conectados todos ao mesmo tempo, o erro de comunicação persistia.

4.2.13 Compatibilização das versões de firmware

A partir da busca de motores que sofriam problemas parecidos, foi encontrado fórum oficial da *Robotis*, que a versão do mais estável era a versão v1.0 -36 para os motores que foram utilizados. Foi verificado que a maioria dos motores estavam na versão v1.0 - 36 e somente alguns estavam na v1.0 - 37. Foi feita a troca do que constam v1.0 -37 para v1.0 -36 e ainda assim o problema se mostrou consistente.

4.2.14 Atualização para versão de firmware v2.0

Foi testado a troca de firmware para versão v2.0 no qual possui evolução no protocolo de comunicação assim como uma maior baudrate, houve melhora em relação à quantidade de motores encontrados mas ainda assim o problema se mostrou ativo.

4.2.15 Troca dos motores danificados

Como os testes anteriores não apresentaram solução, foi realizado um teste onde os motores eram inseridos na rede de um a um, onde a comunicação era verificada. Quando a comunicação começava a apresentar falhas, esse motor era retirado da rede, assim foram encontrados 2 motores que inseriam esse erro de comunicação na linha. Os motores funcionavam individualmente e quando conectados com uma pequena quantidade de motores. O problema da falta de comunicação foi sanado após a troca dos motores defeituosos.

4.3 Avaliação da prontidão tecnológica

Uma das ferramentas conhecidas para a avaliação de tecnologias é a matriz TRL desenvolvida pela NASA¹ e que permite definir o nível de maturidade de uma tecnologia. Entende-se que a tecnologia é definida como a aplicação prática do conhecimento para criar a capacidade de fazer algo inteiramente novo de forma inteiramente nova, o que difere da pesquisa científica que engloba a descoberta de um novo conhecimento da qual a tecnologia é derivada.

A importância do uso dessa avaliação, encontra seu respaldo no quesito de nortear o desenvolvimento do projeto na minimização dos gastos oriundos de uma orçamentação

¹National Aeronautics and Space Administration

e também no conhecimento das tecnologias plausíveis para o desenvolvimento da solução requerida.

Todo projeto foi acompanhado por uma cadênciia de avaliações ao longo das fases do projeto. Estas avaliações seguem as diretrizes da ISO 16290, a qual estabelece níveis do quanto uma tecnologia está desenvolvida, tomando como base este procedimento e levando em consideração as avaliações de risco para um projeto de R&D², criou-se o BTRL³.

Tabela 4.1: Matriz do Nível de Prontidão Tecnologia do Senai Cimatec.

NÍVEL DA PRONTIDÃO TECNOLÓGICA		CATEGORIZAÇÃO DO RISCO TÉCNICO			
perspectiva	nível	L2	L3	L4	L4
sistema aprovado	9	L2	L3	L4	L4
sistema qualificado	8	L2	L3	L4	L4
protótipo testado em campo operacional	7	L2	L3	L4	L4
protótipo testado em campo relevante	6	L1	L2	L3	L4
funcionalidades testadas em campo relevante	5	L1	L2	L3	L4
funcionalidades testadas em laboratório	4	L1	L2	L2	L3
conceito aprovado	3	L1	L1	L2	L2
conceito formulado	2	L1	L1	L1	L2
princípios básicos aprovados	1	L1	L1	L1	L1
		muito alto	alto	médio	baixo

O BTRL é o índice destas duas variáveis: TRL e Riscos. A matriz apresenta através da Tabela 4.1 de forma clara a relação entre estes dois critérios, estabelecendo desta forma 4 níveis:

- L1 - desenvolvimento significativo requerido.
- L2 - requer mais desenvolvimento da tecnologia antes de prosseguir para a próxima fase do projeto.
- L3 - requer alguns desenvolvimento adicional na tecnologia.
- L4 - pronto para uso tanto do protótipo para as fases seguintes, como para o uso do produto em campo.

No entanto, deve-se estabelecer critérios para os níveis de riscos atingidos. Onde foi utilizado para a avaliação destes riscos outras duas variáveis importantes: o nível de confiabilidade do sistema e o nível do protótipo/sistema que se está sendo desenvolvido (conforme Tabela 4.2).

A avaliação dos riscos técnicos (TRC) é categorizada em 4 níveis:

²Research and Development

³BIR Technology Readiness Level

Tabela 4.2: Categorização dos Riscos Técnicos - TRC.

PROTÓTIPO		B	C	D	D
tecnologia aprovada	4	B	C	D	D
pequenas modificações	3	B	C	C	D
grandes modificações	2	A	B	C	C
novo design conceitual	1	A	A	B	B
		melhorias na tecnologia são requeridas	melhorias no design são requeridas	pequenas melhorias são requeridas	não há necessidade de melhorias
CONFIABILIDADE					

- A - risco muito alto
- B - risco alto
- C - risco médio
- D - risco baixo

Para os projetos em robótica, será sempre avaliado o protótipo/sistema no final de cada fase do desenvolvimento. Neste caso específico do projeto de Direção Assistida, está sendo avaliado o sistema na fase Conceitual.

4.3.1 Avaliação do BTRL para o sistema robótico em desenvolvimento

De forma a sistematizar a avaliação dos subsistemas, em desenvolvimento para a avaliação do nível de prontidão tecnológica nesta fase do projeto foi tomado a estrutura da arquitetura geral apresentada no início do capítulo ???. Desta forma obteve-se a seguinte avaliação, conforme apresentada na Tabela 4.3.

Tendo como base do desenvolvimento os requisitos técnicos levantados, deve-se também observar os comentários levantados pela avaliação do BTRL e potencializar o desenvolvimento para atingir o nível 4 ou 3 do BTRL dependendo da tecnologia envolvida; acredita-se que nestes níveis o protótipo poderá ser considerado adequado para o nível de TRL 5/6 estabelecido como objetivo pela direção do projeto.

4.4 Trabalhos futuros

A implementação de um robô para inspeção de linha, faz possível que sejam implementadas diferentes tipos de tecnologias, já que a sua estrutura pode ser projetada para receber uma série de implementações. Um drone por exemplo, consegue realizar uma

Tabela 4.3: Avaliação da Prontidão Tecnológica - Fase Design.

FASE DESIGN			RL	PL	TRC	TRL	BRTL
subsistemas	componentes						
sensoriamento	gps		4	4	4	9	
sensoriamento	imu		4	4	4	9	
sensoriamento	rgb cam		4	4	4	9	
sensoriamento	vnir cam		3	3	3	8	
sensoriamento	swir cam		3	3	3	8	
sensoriamento	lidar		4	4	4	9	
sistema de processamento	dau		4	4	4	9	
sistema de processamento	controlador XY		3	4	4	9	
sistema de processamento	unidade de rotação		3	4	4	9	
sistema de processamento	switch		4	4	4	9	
sistema de processamento	NUC		4	4	4	9	
sistema de potência	baterias		4	4	4	9	
sistema de potência	fonte de alimentação		4	4	4	9	
sistema de potência	no break		4	4	4	9	
estrutura mecânica	carenagem		4	4	4	9	
estrutura mecânica	suporte dos sensores		4	4	4	9	
estrutura mecânica	perfis de alumínio		4	4	4	9	
estrutura mecânica	rodas		4	4	4	9	
interface	base de controle		4	4	4	9	
interface	display		4	4	4	9	
funcionalidades	aquisição		3	3	3	5	
funcionalidades	calibração		2	2	2	4	
funcionalidades	checking		2	2	2	4	
funcionalidades	localização		2	3	3	5	
funcionalidades	navegação		2	3	3	5	
funcionalidades	escaneamento		2	2	2	4	
funcionalidades	gestão de dados		3	3	3	4	
funcionalidades	gestão de log		3	3	3	4	
funcionalidades	interface de operação		2	2	2	4	
funcionalidades	interface de pós-processamento		2	2	2	2	
funcionalidades	pós-processamento		2	2	2	3	

manutenção visual efetiva, sem muito gasto energético, mas seu tamanho reduzido faz com que algumas tecnologias não consigam ser implantadas.

Os resultados dos testes possibilitam o início de novos estudos e mostra comportamentos específicos de cada componente que tem que ser levados em consideração. Os servomotores apresentaram um melhor desempenho quando alimentados com 14.4V, conseguindo realizar movimentos que necessitavam de mais torque de forma efetiva, enquanto com 12V o movimento não acontecia de forma consistente. Hoje a ROBOTIS desenvolve modelos de servomotores que possuem um torque máximo muito elevado, assim se torna viável a troca dos motores nas juntas que realizam mais esforço, assim como o estudo para aumento da tensão de alimentação ou um estudo dirigido para encontrar o melhor

valor da curva torque e tensão de alimentação.

O *MoveIt!* possibilita a integração com ferramentas de visualização, assim tornando viável a futura implementação de um sistema de controle baseado em percepção 3D e odometria visual. O uso de algoritmos de detecção de obstáculos precisos, torna possível a ultrapassagem automática de obstáculos, sendo possível inserir o obstáculo no ambiente do robô e realizar o desvio automaticamente.

Conclusão

O resultado do projeto alcançou as expectativas. Os problemas que aconteceram conseguiram ser contornados e o tempo gasto para sua solução conseguiu se adequar ao esperado pelo cronograma das tarefas. O material produzido atende às demandas do cliente e os pacotes produzidos foram organizados buscando facilitar o uso por terceiros.

5.1 Considerações finais

A gestão do projeto do robô como um todo, fez com que o resultado produzido alcançasse as expectativas. O nível de desenvolvimento aumentou progressivamente de forma que o projeto foi conduzido, adicionando paulatinamente diversos conhecimentos específicos que não seriam vistos normalmente durante a graduação, mas também fortalecendo conhecimentos já formados.

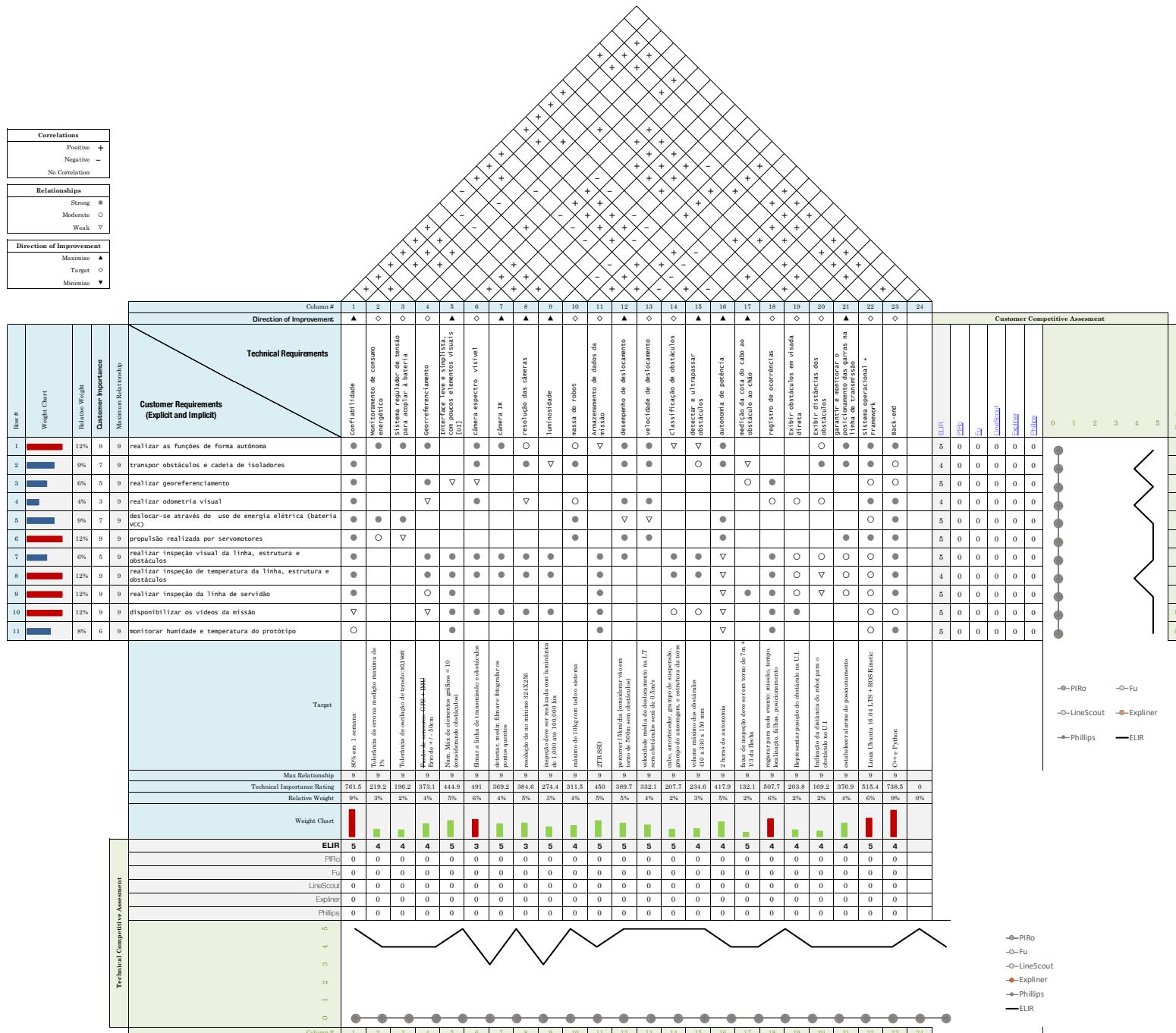
O que foi produzido para o projeto estará disponível para futuras consultas, o que impulsiona o desenvolvimento de projetos semelhantes. Novos estudos podem ser iniciados como trabalhos de graduação, ou pós-graduação, realizando provas de conceito e abrindo oportunidades para novas tecnologias.

O início do projeto se deu de forma lenta, por apresentar uma área do conhecimento nova para maior parte da equipe. A robótica necessita da integração de diversas áreas diferentes, e para a engenharia elétrica, o conhecimento de diversas camadas de abstração. Com a experiência e o desenvolver das atividades, os conhecimentos adquiridos possibilitaram atividades em paralelo e o aumento da versatilidade dos integrantes.

A experiência como um todo foi muito enriquecedora, adicionando conhecimentos que serão necessários no futuro e proporcionando um crescimento para todos os participantes.

Apêndice A

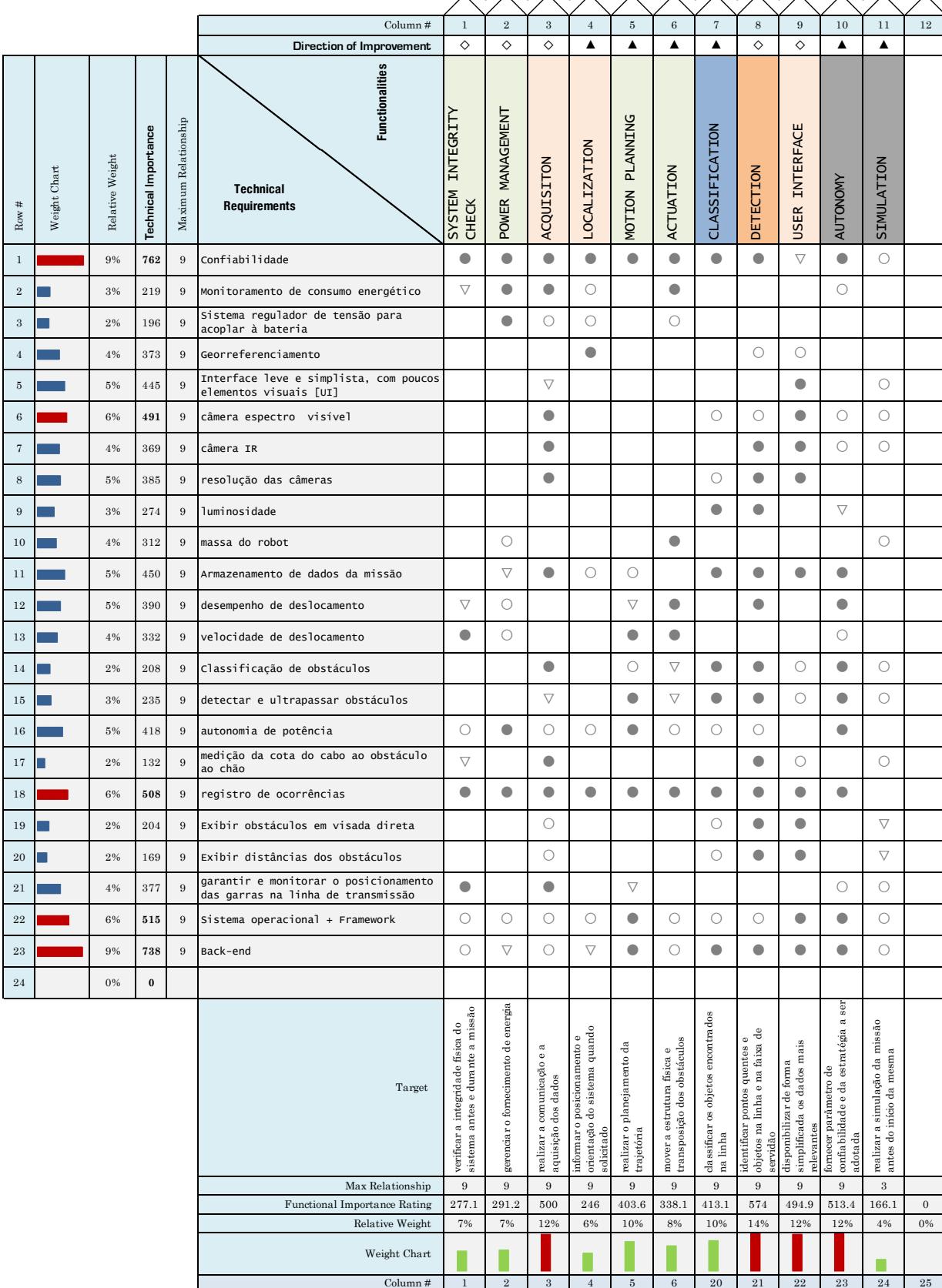
QFD



Correlations		
Positive +		
Negative -		
No Correlation		

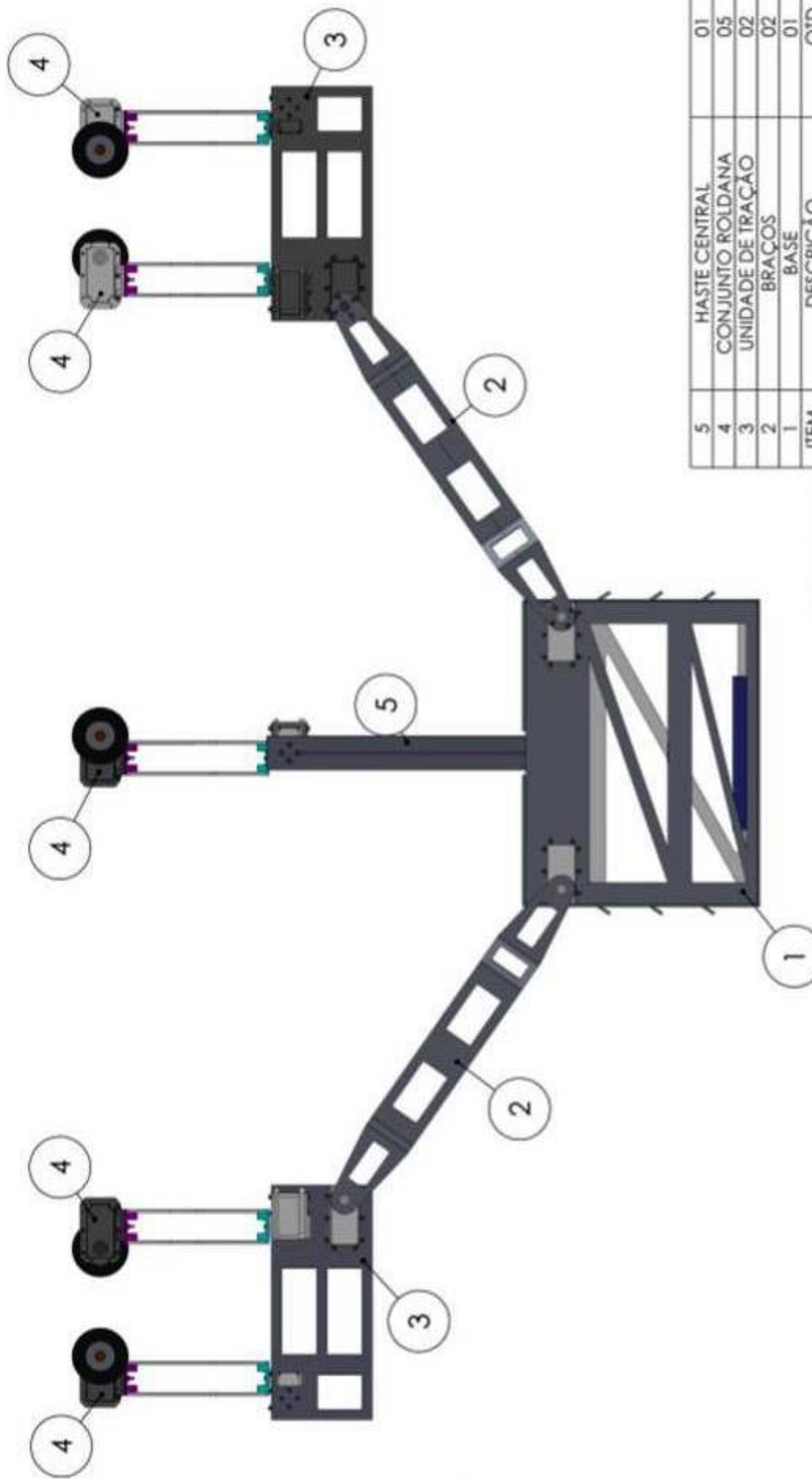
Relationships		
Strong ●		
Moderate ○		
Weak ▽		

Direction of Improvement		
Maximize ▲		
Target ◇		
Minimize ▼		



Diagramas mecânicos

REV	DESCRIPTION	DEAW	DATE
0	Drawing elaboration	Juliana Sartori	07/09/2017



ITEM	DESCRICAO	QTD
5	HASTE CENTRAL	01
4	CONJUNTO ROLDANA	05
3	UNIDADE DE TRACAO	02
2	BRAÇOS	02
1	BASE	01

Pi-Ro 2.1

Pi-Ro 2.1



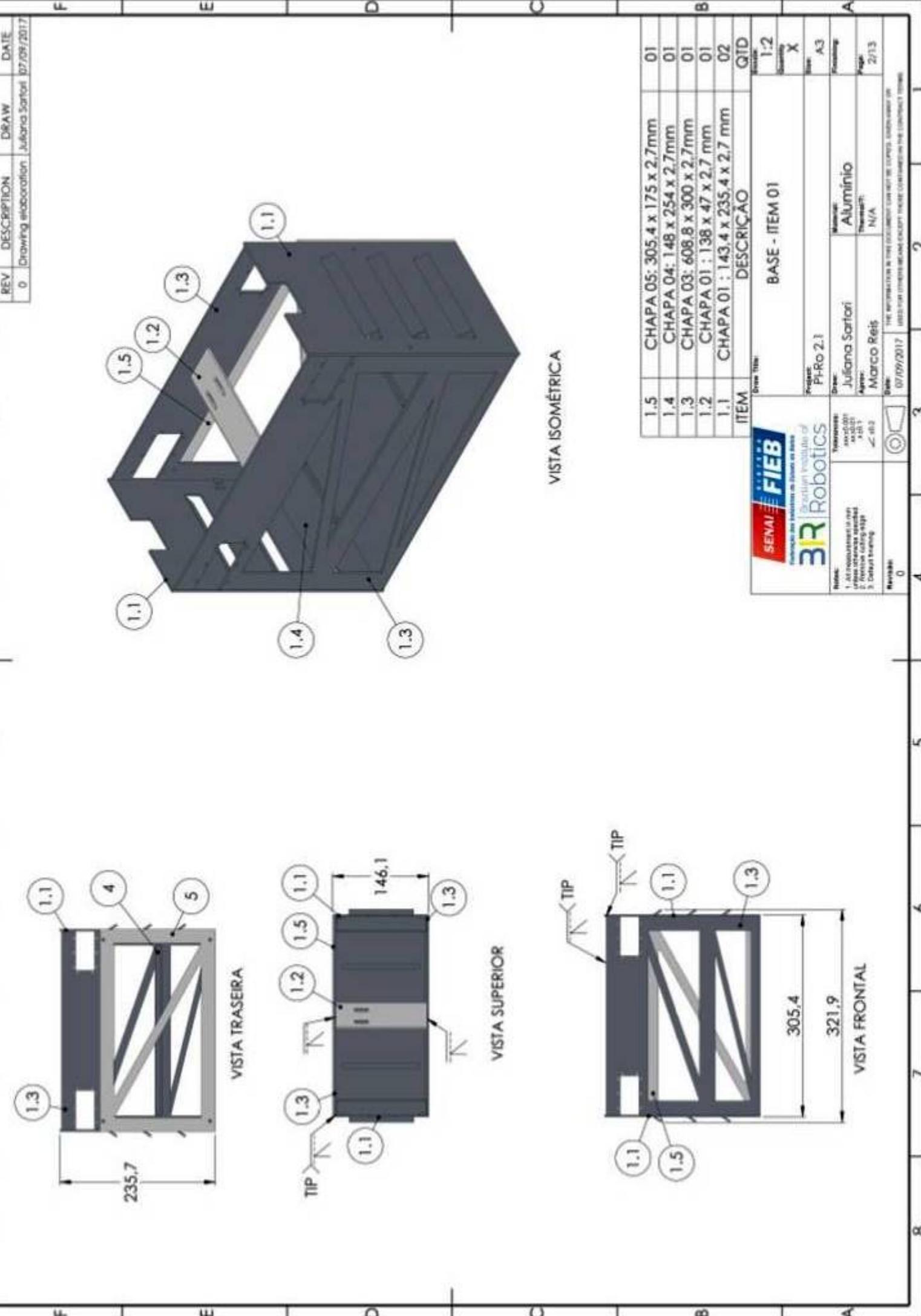
Pi-Ro 2.1
VISTA FRONTAL

Page:	1 of 13
Date:	07/09/2017
Name:	Marco Reis
Signature:	
Comments:	1. All dimensions are in mm 2. Standard drawing type 3. Sketch drawing

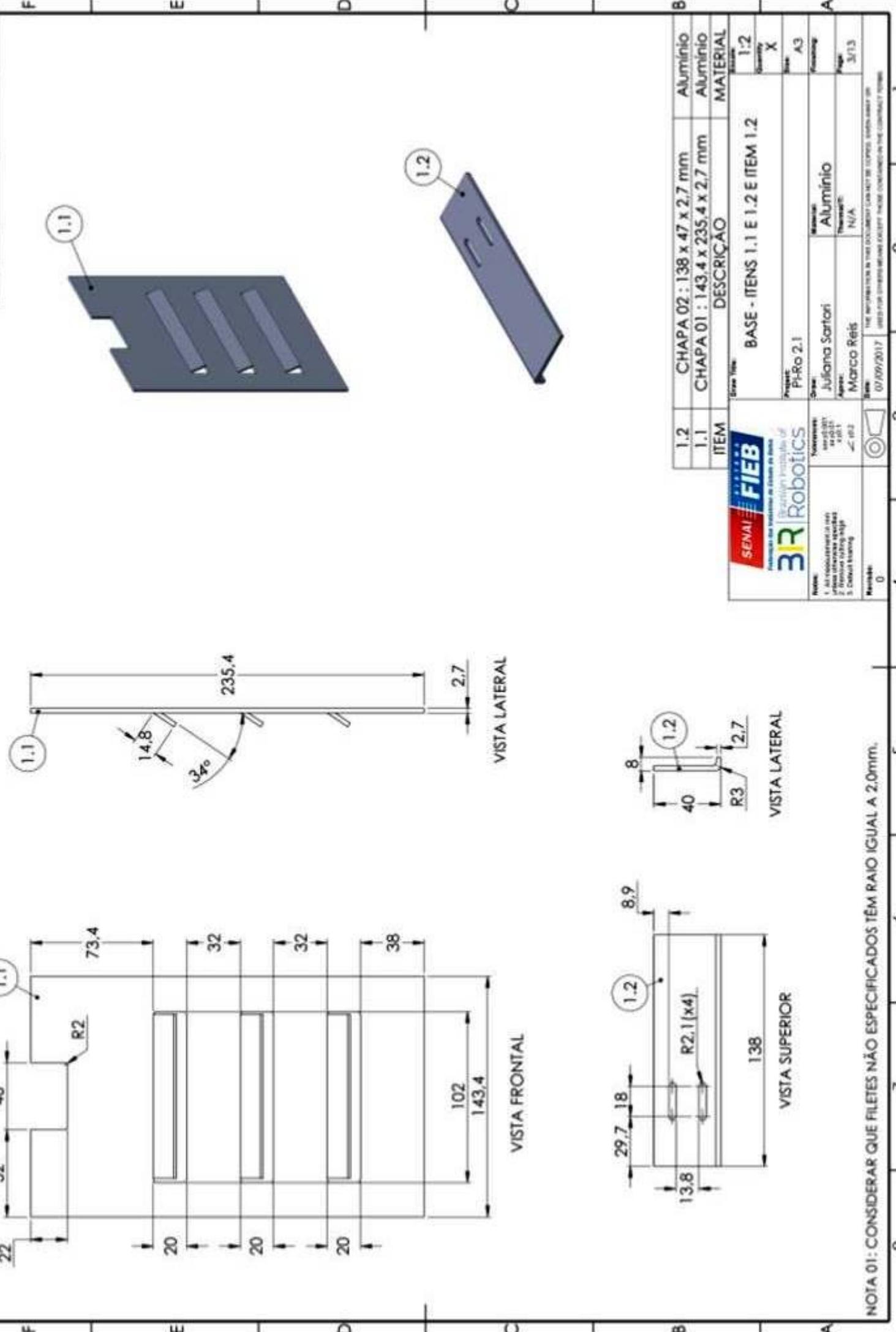
This information is the property of the institution that issued it. Its use is limited to internal purposes.

SENAI - Instituto Federal do Paraná
Av. das Araucárias, 1000 - Centro
81530-150 - Curitiba - PR - Brazil
www.senai.pr.gov.br

REV 0
Drawing elaboration Juliano Santori 07/09/2017

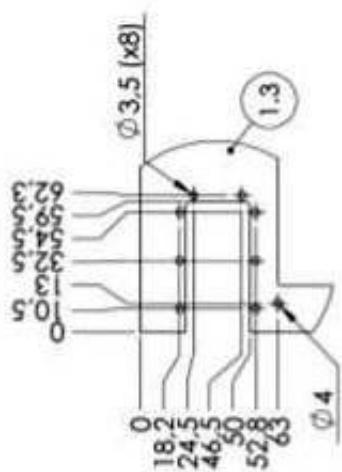
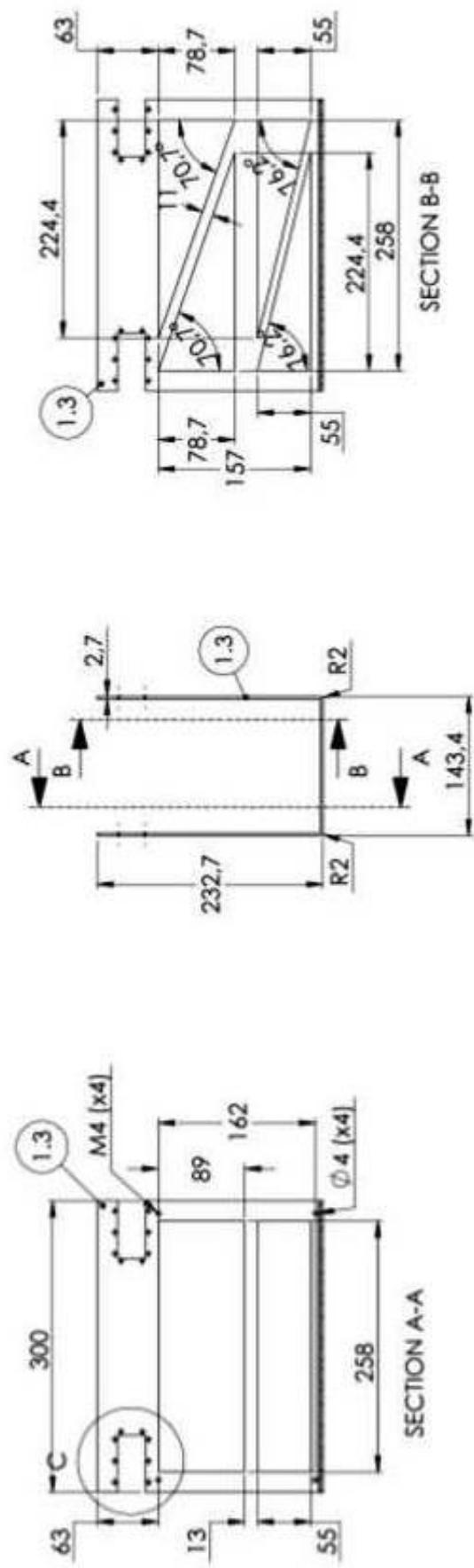


REV	DESCRIPTION	DRAW	DATE
0	Drawing elaboration	Júliaana Sartori	07/09/2017



F
E
D
C
B
A

REV
0
DESCRIPTION
Drawing elaboration
Juliano Santori 07/09/2017
DATE



DETALHE C
ESCALA 2:5
FURAÇÃO TÍPICA PARA ENCAIXE
DO MOTOR MX-106T

ITEM	1.3	Chapa 608.8 x 300 x 2.7mm	Alumínio
DESCRICAÇÃO			MATERIAL
Projeto	PI-Ro 2.1		1.5
Base	BASE - ITEM 1.3		01
Desenho	Juliana Santori	Alumínio	A3
Revisão	Marco Reis	Thermalt:	N/A
Data	07/09/2017	Validade:	4/13
Number	0	Comments:	The information in this document does not represent technical or contractual terms.

SENAI FIEB
Instituto Federal de São Paulo

3R Robotics
Instituto de Robótica da FIEB

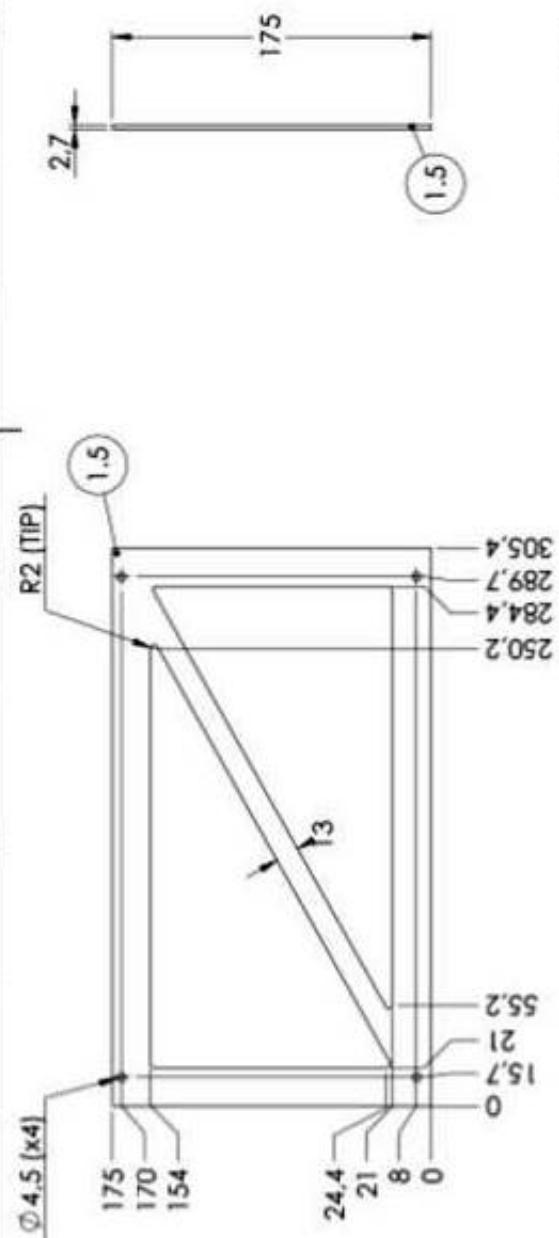
Names:
1. Juliano Santori (Redator)
2. Marco Reis (Rev.)
3. Celso Henrique (Assessor)

Date: 07/09/2017

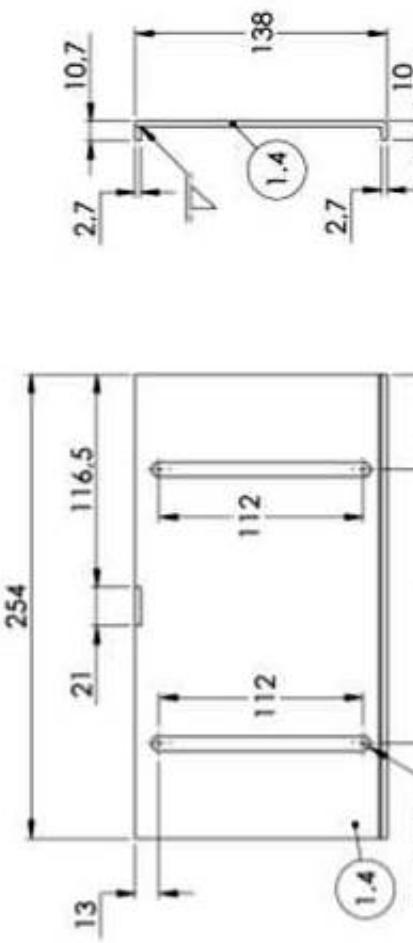
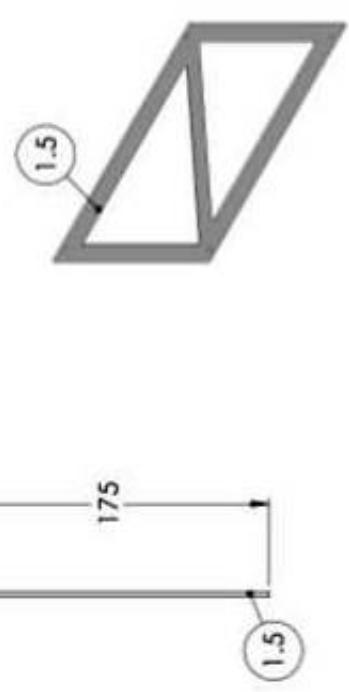
Comments: The information in this document does not represent technical or contractual terms.

REV	DESCRIPTION	DRAW	DATE
0	Drawing elaboration	Juliana Santori	07/09/2017

$\odot 4.5 [x4]$



F
E
D
C
B
A



ITEM	DESCRICAÇÃO	MATERIAL	
		mm	kg
5	Chapa 305.4 x 145 x 2.7mm	Alumínio	1.2
			A3
			N/A
			5/13

Project: PRo 2.1
Draw Date: 07/09/2017
Designer: Juliana Santori
Reviewer: Marco Reis
Notes:
1. All measurements in mm
2. Material: Alumínio
3. Color: Branco

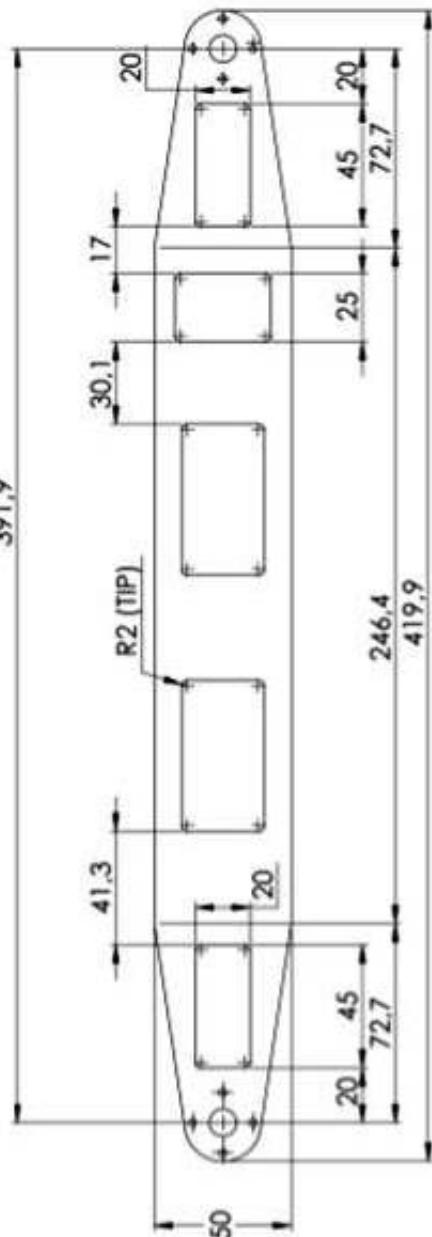
SENAI FIEB
Brazilian Institute of Science and Technology of Robotics

The information in this document must be handled carefully. It can only be used by the contractor's personnel.

07/09/2017

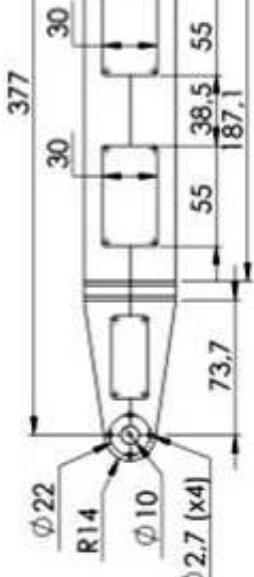
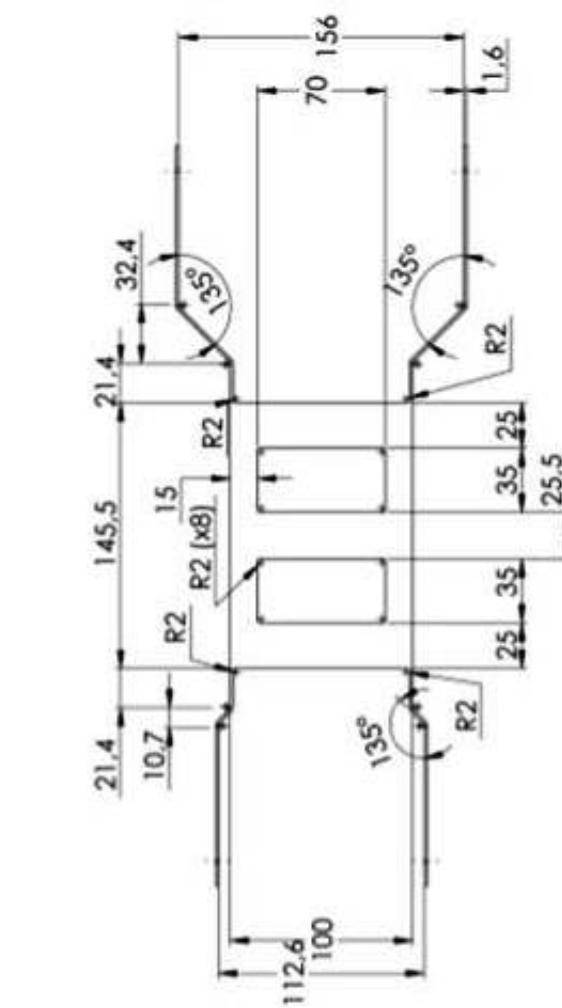
REV	DESCRIPTION	DRAW	DATE
0	Drawing elaboration	Júlian Sartori	07/11/2016
A	Modificação de dimensões	Júlian Sartori	07/09/2017

391,9



VISTA ISOMÉTRICA

VISTA ISOMÉTRICA



NOTA 01: CONSIDERAR QUE FILETES NÃO ESPECIFICADOS TÊM RAIO IGUAL A 3,0mm.

NOTA 02: AS DIMENSÕES DE ABERTURA (156mm e 112,6mm) DEVEM SER MANTIDAS APÓS A REALIZAÇÃO DAS DOBRAS DO PERFIL.

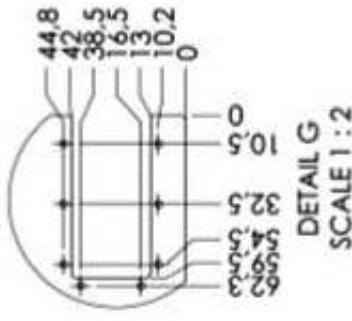
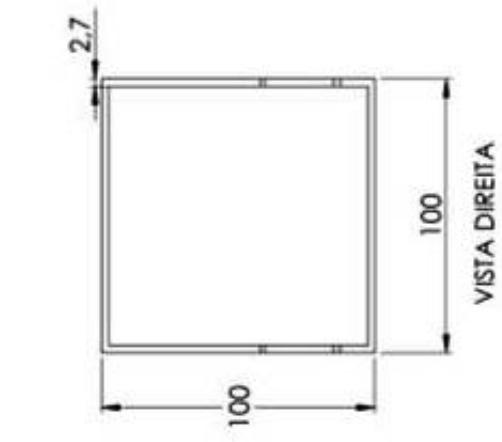
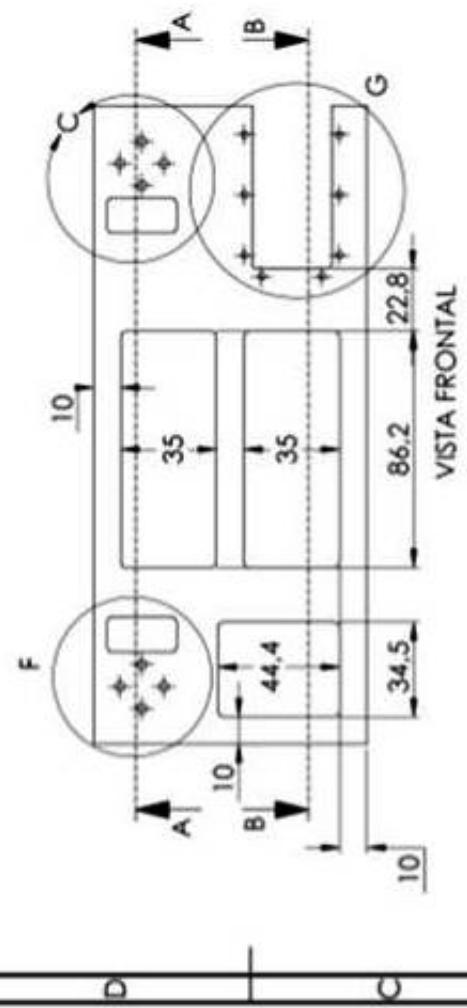
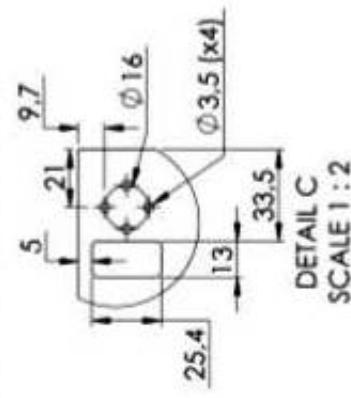
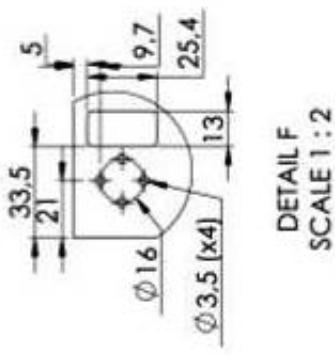
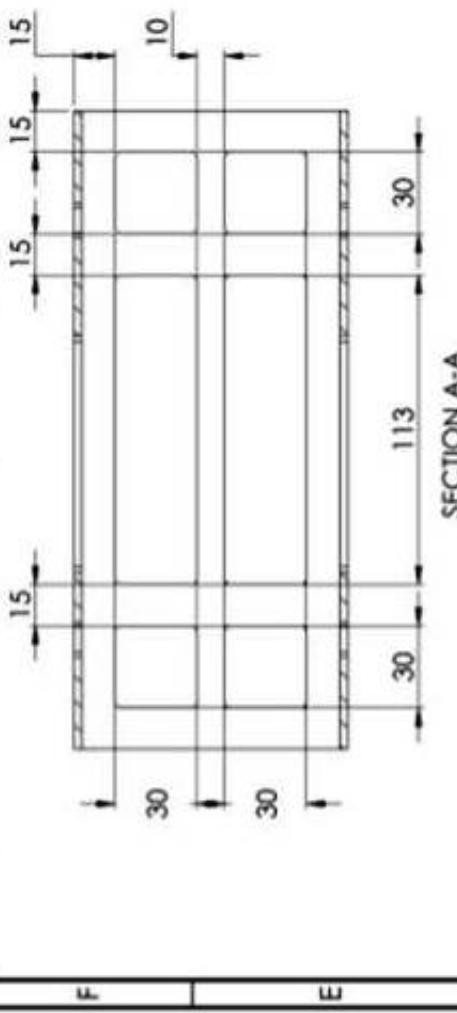
SENAI FIEB
Brazilian Institute of
Robotics

Project: PI-Ro 2.1
Owner: Júlian Sartori
Author: Marco Reis
Date: 07/09/2017

Scale: 1:2
Drawing No.: 02
Rev.: A3
Comments:
N/A

The performance shown in these documents were not yet confirmed in the laboratory or in the field.
The information contained in these documents is the property of SENAI FIEB and its clients. Its unauthorized use, disclosure, copying, distribution or modification is prohibited by law.

REV	DESCRIPTION	DRAW	DATE
0	Drawing elaboration	Júlio Soárez	07/11/2016
A	Modificação de dimensões	Júlio Soárez	18/11/2016

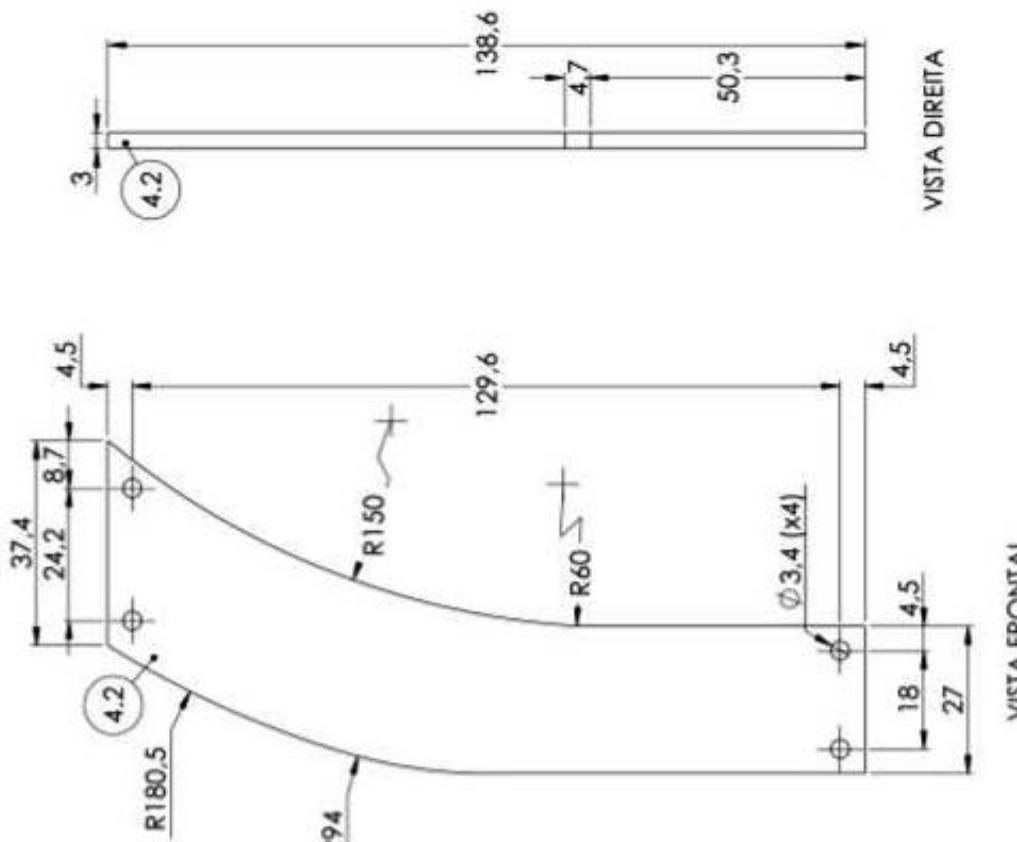


NOTA 01: CONSIDERAR QUE FILETES NÃO ESPECIFICADOS TÊM RAIO IGUAL A 2mm.



Issue Date:	02/02/2017	Scale:	1:2
Project:	F-Ro 2.1	Author:	Júlio Soárez
Reviewer:	Marco Reis	Material:	Alumínio
Date:	07/09/2017	Page:	01

NOTA: REFERENCIAS DE TÉCNICAS MECÂNICAS SÃO MELHOR REFERÊNCIA PARA OS DETALHES NÃO ESPECIFICADOS. VERIFICAR AS REFERÊNCIAS NA TÉCNICA MECÂNICA DA UNIDADE DE TRAÇÃO - ITEM 03.



VISTA ISOMÉTRICA

4.9	Motor MX-28	05	-
4.8	Motor MX-106T-31	05	-
4.7	Garra- Chapa IV	05	Alumínio
4.6	Garra- Chapa III	05	Alumínio
4.5	Roldana externa	05	Borracha
4.4	Roldana interna	05	Alumínio
4.3	Eixo Roldana	05	Alumínio
4.2	Garra- Chapa I	10	Alumínio
4.1	Suporte garra	05	Alumínio



NOTA: A figura não tem escala de dimensões ou proporção.
 1. As dimensões em milímetros.
 2. Unidade utilizada: milímetro.
 3. Orientação: vista frontal.

Nome: Julianna Santori Marco Reis
 Sobrenome: N/A
 Assinatura:
 Data: 07/09/2017
 Projeto: PRo 2.1
 Versão: 0
 Material: Alumínio
 Quantidade: 1:2
 Unidade: X
 Assinatura: A3
 Data: 07/09/2017
 Projeto: PRo 2.1
 Versão: 0
 Material: Alumínio
 Quantidade: 1:2
 Unidade: X
 Assinatura: B13
 Data: 07/09/2017

4

3

2

1

REV

DESCRIPTION

DRAW

DATE

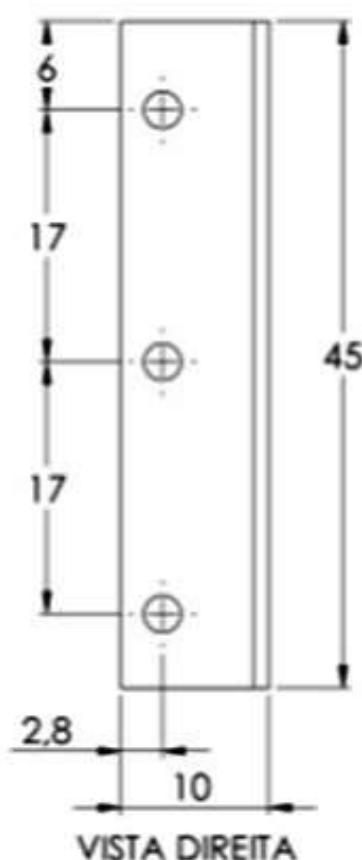
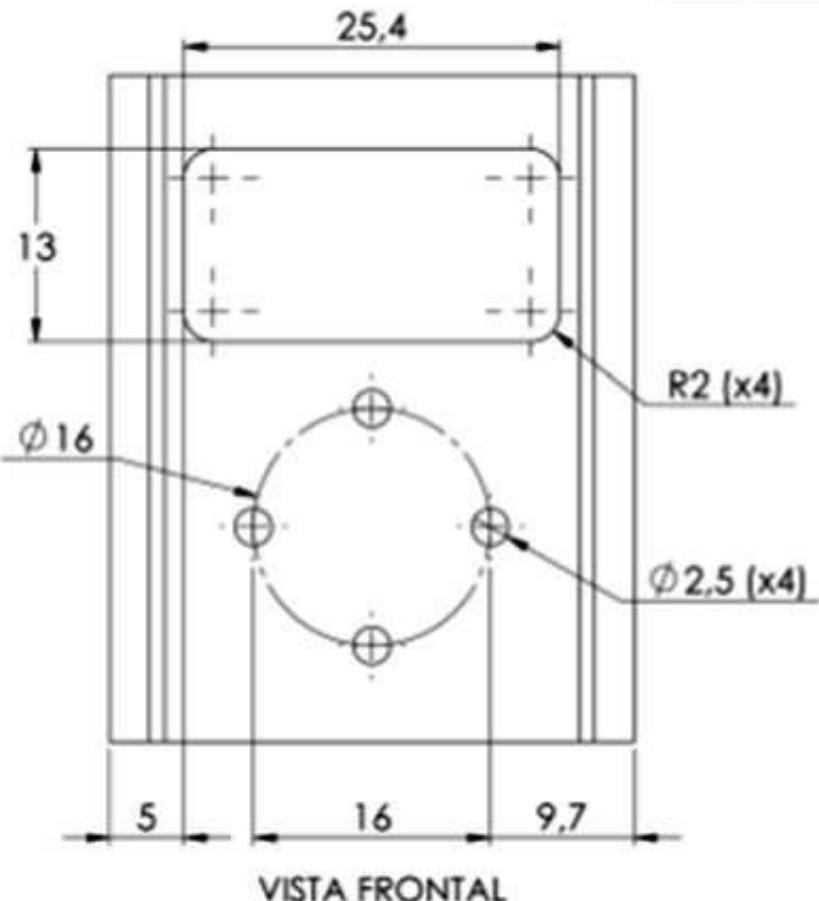
0

Drawing elaboration

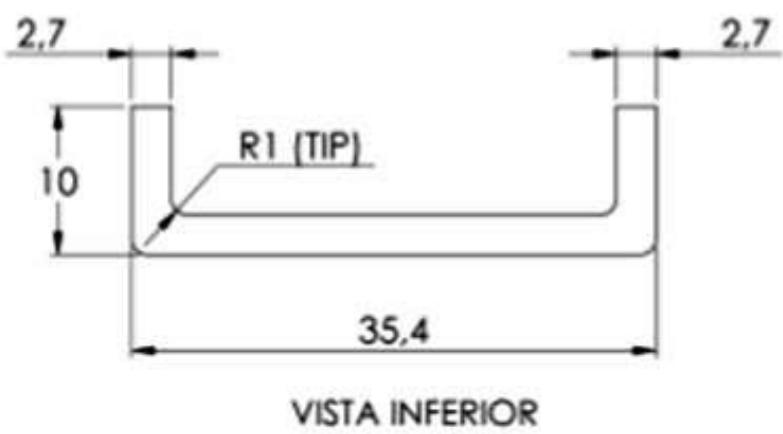
Juliana Sartori

07/09/2017

F



C



VISTA ISOMÉTRICA

B

A



Notes:
 1. All measurement in mm
 unless otherwise specified.
 2. Remove cutting edge
 3. Default finishing

Revisão:
0



Tolerances:
 ± 0.01
 ± 0.01
 ± 0.1
 ± 0.2

Draw Title:

CONJUNTO ROLDANA ITEM 4.1

Scale:

2:1

Quantity:

05

Size:

A4

Project:

PI-Ro 2.1

Order:

Juliana Sartori

Approve:

Marco Reis

Date:

07/09/2017

Material:

Alumínio

ThermalT:

N/A

Finishing:

Page:

9/13

THE INFORMATION IN THIS DOCUMENT CANNOT BE COPIED, GIVEN AWAY OR
USED FOR OTHERS MEANS EXCEPT THOSE CONTAINED IN THE CONTRACT TERMS.

4

3

2

1

F

E

D

C

B

A

4

3

2

1

REV	DESCRIPTION	DRAW	DATE
0	Drawing elaboration	Juliana Sartori	07/09/2017

F

F

E

E

D

D

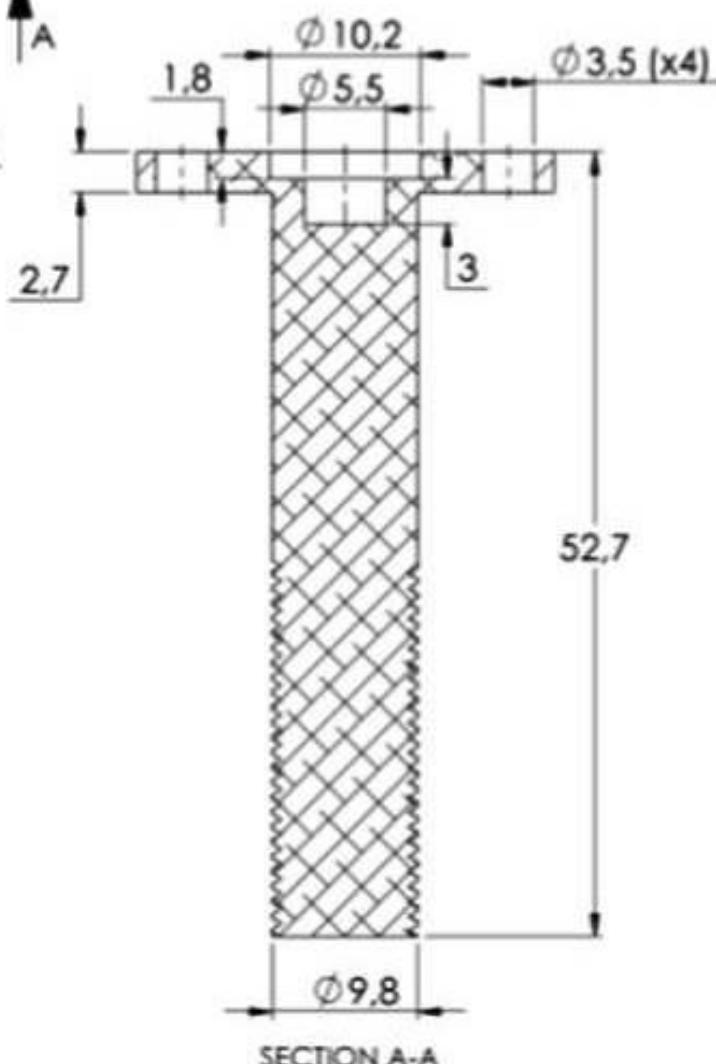
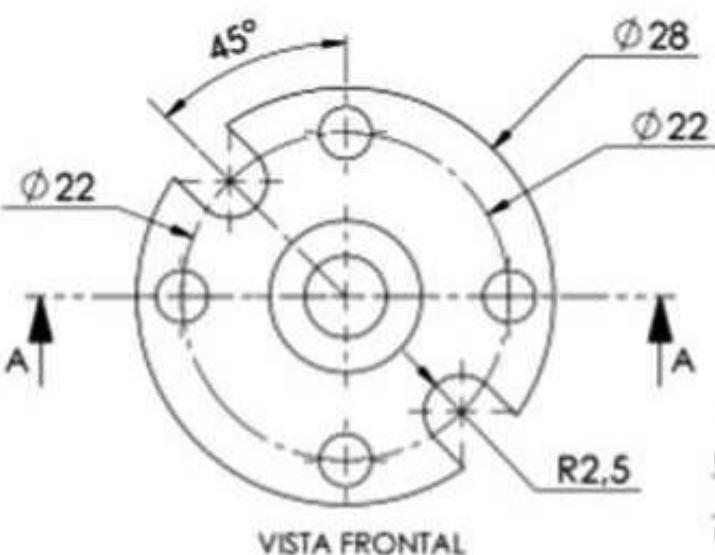
C

C

B

B

VISTA ISOMÉTRICA



SENAI **SISTEMA**
FIEB
Poderoso dos Indústrias do Estado de São Paulo

BR Brazilian Institute of
Robotics

Notes:
1. All measurement in mm
unless otherwise specified.
2. Remove cutting edge
3. Default finishing

Tolerances:
 ± 0.02 (0.01)
 ± 0.01
 ± 0.1
 ± 0.2

Reviewed:
0

Draw Title: CONJUNTO ROLDANA ITEM 4.3

Project: PI-Ro 2.1

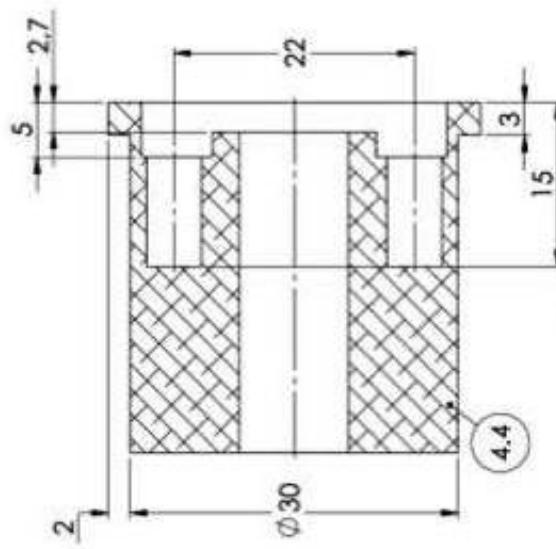
Draw: Juliana Sartori **Material:** Alumínio

Approved: Marco Reis **ThermalT:** N/A

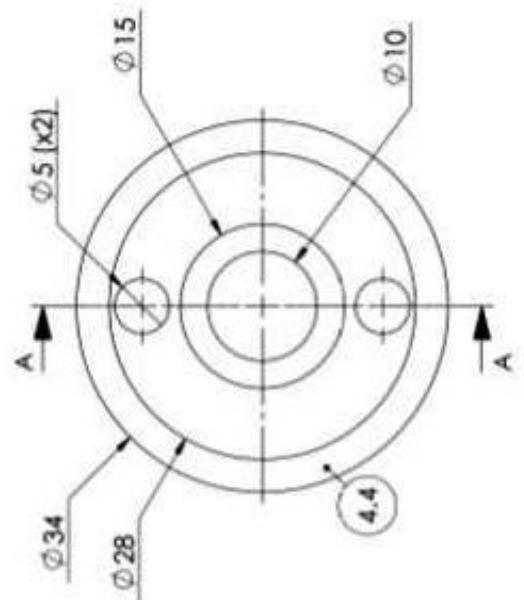
Date: 07/09/2017 **Page:** 10/13

THE INFORMATION IN THIS DOCUMENT CANNOT BE COPIED, GIVEN AWAY OR USED FOR OTHER MEANS EXCEPT THOSE CONTAINED IN THE CONTRACT TERMS.

REV	DESCRIPTION	DRAW	DATE
0	Drawing elaboration	Julianna Santori	07/09/2017



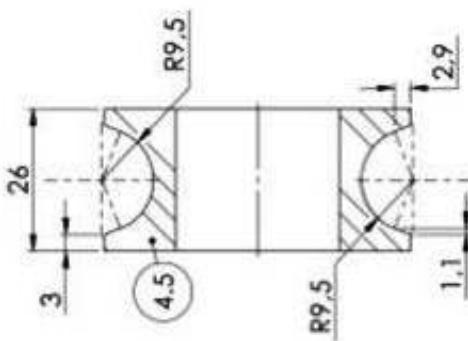
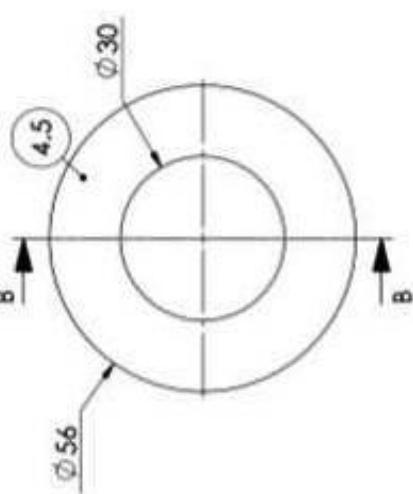
SECCION A-A



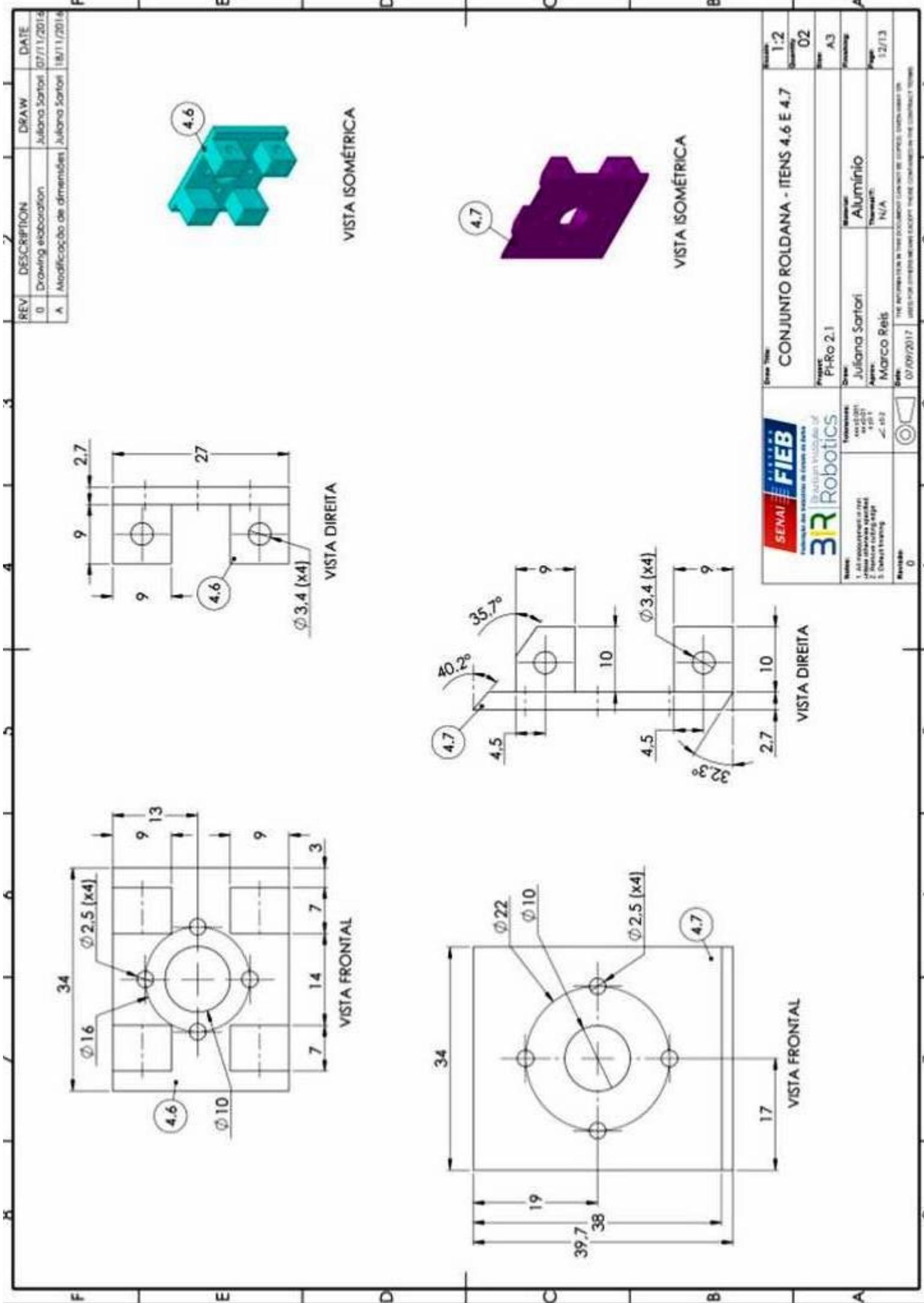
VISTA FRONTAL



VISTA ISOMÉTRICA

SECTION B-B
ESCALA 1:1VISTA
FRONTAL
ESCALA 1:1

Line No:	CONJUNTO ROLDANA	Sheet No:	2-1
Item No:	ITEM 4.4 E 4.5	Page No:	05
Project:	PhRo 2.1	Printed:	A3
Organization:	SENAI FIEB	Date:	17/11/13
Robotics:	BRASILIAN INSTITUTE OF ROBOTICS	Author:	Julianna Santori
Notes:	1. All dimensions in mm. 2. Material: GCR45. 3. Detail drawing.	Reviewer:	Marco Reis
Reviewer:	N/A	Date:	07/09/2017
THE INFORMATION IN THIS DRAWING IS THE PROPERTY OF THE ORGANIZATION WHICH ISSUED IT. IT IS FOR INTERNAL USE ONLY AND MAY NOT BE COPIED, REPRODUCED, USED OR DISCLOSED OUTSIDE THE ORGANIZATION WITHOUT THE WRITTEN CONSENT OF THE ORGANIZATION WHICH ISSUED IT.			



4

3

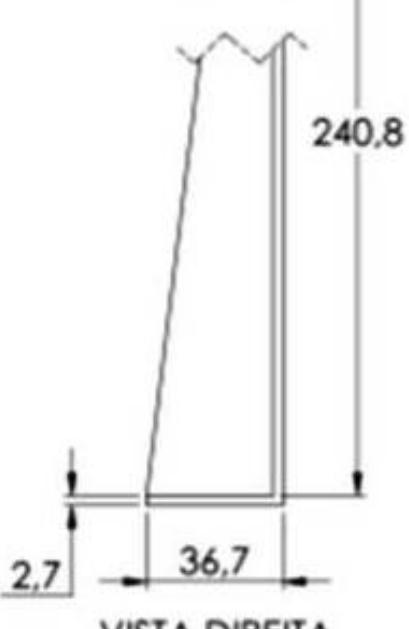
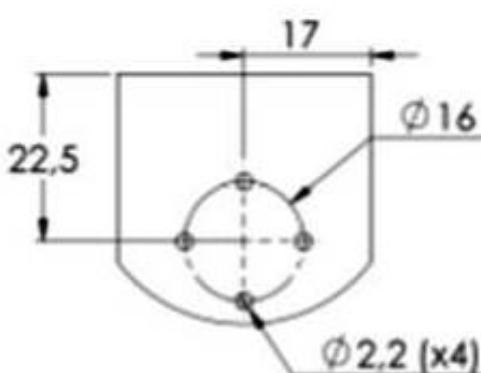
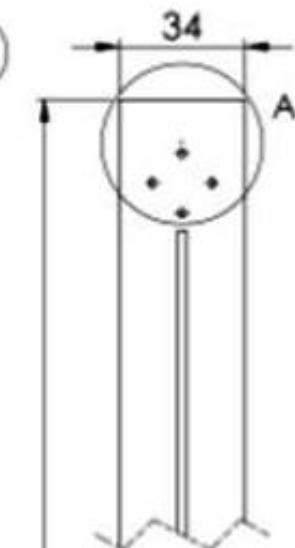
2

1

F

F

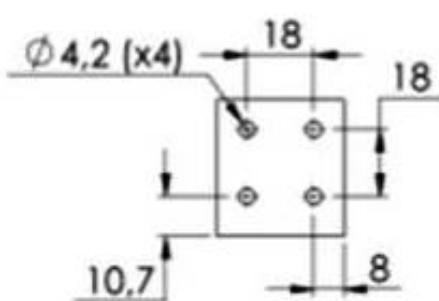
5



VISTA FRONTAL

VISTA DIREITA

VISTA INFERIOR



BIR Brazilian Institute of
Robotics

Notes:
1. All measurements in mm
2. Unless otherwise specified.
3. Remove cutting edges
4. Default finishing

Revisor:
0

Draw Title:

HASTE CENTRAL - ITEM 5

Scale:
1:2

Quantity:
01

Project:

PI-Ro 2.1

Size:
A4

Draw:

Material:

Finishing:

Juliana Sartori

Alumínio

Sign:

Marco Reis

ThermalT:

Page:

Date:
07/09/2017

N/A
13/13

THE INFORMATION IN THIS DOCUMENT CANNOT BE COPIED, GIVEN AWAY OR
USED FOR OTHERS MEANS EXCEPT THOSE CONTAINED IN THE CONTRACT TERMS.

4

3

2

1

F

E

D

C

B

A

Diagramas eletro-eletrônicos

Logbook

CONFIGURAÇÃO DOS LIMITES DE GIRO DOS MOTORES

Objetivos

O teste teve como objetivo estabelecer os limites de giro dos motores em seus controladores, com base nos limites físicos da estrutura do robô.

Descrição do teste

É criado um “Controller manager” que conecta os motores e publica em um tópico as informações destes. As juntas do robô são posicionadas manualmente em suas posições máximas e mínimas, então o tópico “motor_states” é monitorado para verificar as posições dos motores.

DATA

8 AGOSTO 2018

LOCALIDADE

SENAI CIMATEC
SALVADOR - BAHIA

Mandruvah team

Cleber
Carlos
Ícaro
Davi

17:00

Foram coletados os limites de giro dos motores com id 11, 12, 13, 21, 22 e 23.

17:05

Ajustamos as posições iniciais dos controladores das juntas com base na posição “home” da simulação no MoveIt!. Nesse momento, verificamos que o valor que é publicado no controlador para mover a junta é a posição em radianos em relação à posição inicial que foi determinada no controlador.

TESTE DE MOVIMENTAÇÃO DOS SERVO-MOTORES

Objetivos

Verificar o comportamento do robô executando alguns movimentos em um dos braços.

Descrição do teste

Os motores são alimentados e seus controladores executados. A partir daí, valores de posição são publicados e o comportamento do robô verificado.

DATA

10 AGOSTO 2018

LOCALIDADE

SENAI CIMATEC
SALVADOR - BAHIA

Mandruvah team

Cleber
Carlos
Ícaro
Davi

15:20

O braço do robô foi levantado até a posição “home” com as duas juntas sendo movimentadas ao mesmo tempo. Antes de atingir a posição determinada, o motor com id 21 apresentava erro de overload.

16:10

Quando o robô começa o movimento já próximo da posição final, “home”, o braço consegue alcançar o objetivo. Depois de cerca de 5 minutos nessa posição, um erro de overheat é apresentado.

TESTE DE MOVIMENTAÇÃO DO BRAÇO

Objetivos

Verificar possíveis motivos para erro de “Overload” na junta 12-22 apresentado em teste anterior.

Descrição do teste

Os motores são alimentados e seus controladores executados. A partir daí, valores de posição são publicados e o comportamento do robô verificado.

DATA

13 AGOSTO 2018

LOCALIDADE

SENAI CIMATEC
SALVADOR - BAHIA

Mandruvah team

Cleber
Carlos
Ícaro
Davi

16:50

Foi verificado que os motores estão configurados para operar com 100% do torque, não sendo assim essa a causa do problema.

17:15

Percebemos também que o problema acontece com maior frequência quando as juntas do braço e da unidade de tração são acionadas ao mesmo tempo. Quando é acionada uma junta por vez, o “Overload” acontece menos vezes.

17:32

É levantada a suspeita de que a falta do cabo de sincronização nos motores da junta pode ser a causa da falha. Com o cabo conectado, o problema não aconteceu.

TESTE DE CONVERSOR DA PLACA DE POWER MANAGEMENT

Objetivos

Verificar possíveis problemas do conversor da placa de power management e sua resposta de saída.

Descrição do teste

O conversor é retirado da placa e então testado com fonte de alimentação e sua saída observada com um multímetro. O conversor testado é do modelo UWE-12/10-Q12PB-C

DATA

25 SETEMBRO 2018

LOCALIDADE

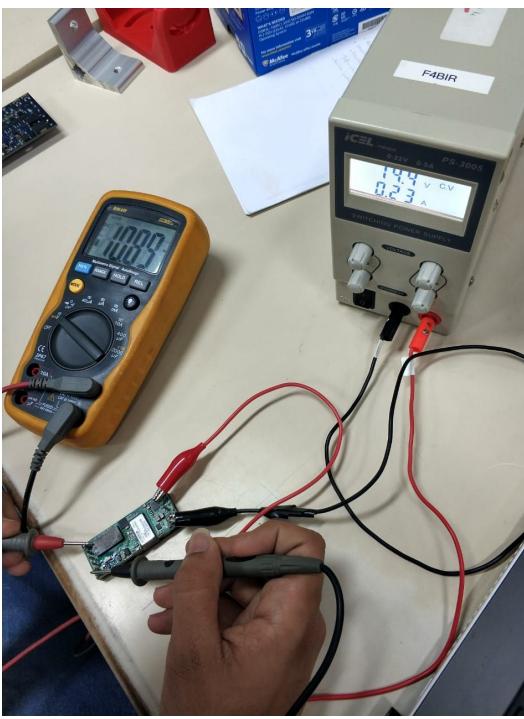
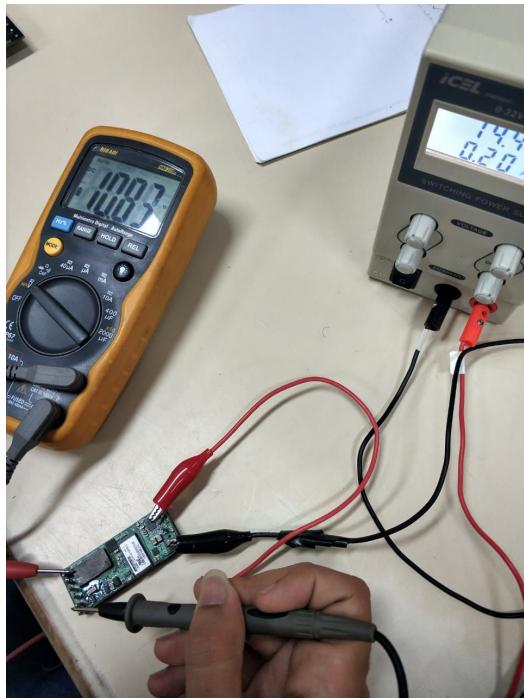
SENAI CIMATEC
SALVADOR - BAHIA

Mandruvah team

Cleber
Carlos
Ícaro
Davi

16:05

O conversor retirado da placa foi testado com alimentação de uma fonte de tensão com 14 Volts, e o mesmo consumiu um valor de cerca de 200 mA. Sua tensão de saída ficou em aproximadamente 10 Volts.

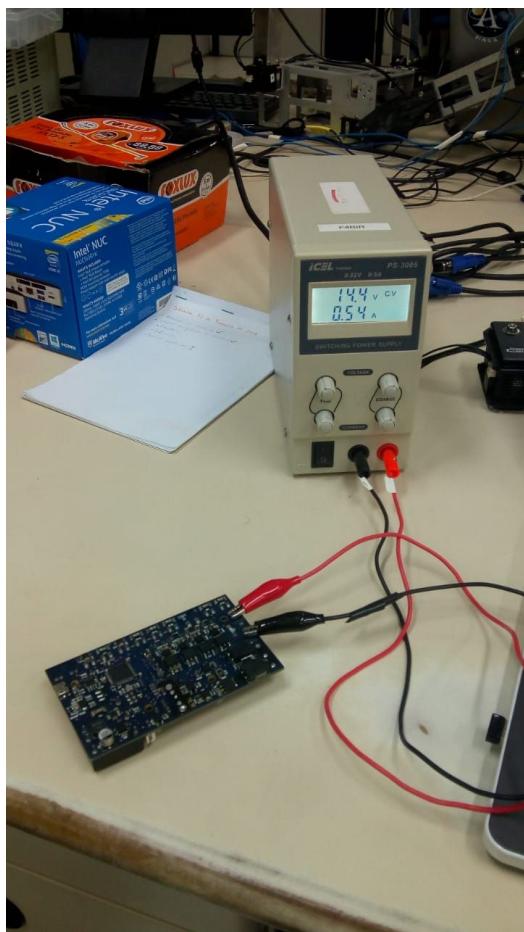


16:12

A corrente requisitada pelo conversor defeituoso oscila entre 200 mA e 250 mA. Sua temperatura, ao contrário do conversor que está funcionando corretamente, não aumenta e o conversor permanece frio.

16:28

O conversor que já está na Power Management permanece apresentando funcionamento correto. Sua temperatura aumenta quando permanece ligado.



ELIR

logbook

TESTE DOS MOTORES/CONTROLLER_MANAGER

Objetivos

Identificar se há algum motor defeituoso que pode estar “sujando” a comunicação dos motores.

Descrição do teste

Um motor é conectado e o arquivo controller_manager.launch é executado e verifica-se se o motor foi encontrado. Em seguida, são inseridos os demais motores, um a um, para que se perceba se a comunicação ainda acontece.

DATA

04 OUTUBRO 2018

LOCALIDADE

SENAI CIMATEC
SALVADOR - BAHIA

Mandruvah team

Cleber
Carlos
Ícaro
Davi

13:40

Todos os 18 motores estavam conectados, utilizando apenas os componentes (cabos e hub) da ROBOTIS. Quando o controller_manager.launch foi executado, nenhum motor foi encontrado.

13:42

Com apenas um motor conectado, o controller_manager o encontrou.

13:55

O teste prosseguiu até que, quando o motor de ID 14 foi conectado, o controller_manager não encontrou mais motores.

14:10

O motor de ID 14 foi removido e o teste continuou. O mesmo erro aconteceu quando o motor de ID 3 foi adicionado. Esse motor também foi retirado.

14:15

O teste seguiu até o último motor, nenhum motor aparentemente defeituoso foi encontrado. A comunicação funcionou bem com os 16 motores restantes.

14:45

Dois motores novos foram conectados. O controlador foi executado por volta de 20 vezes, em todos os testes todos os motores foram encontrados.

TESTE DA PLACA DE POWER MANAGEMENT

Objetivos

Verificar possíveis problemas da montagem da placa de power management sem a presença de um dos conversores DC/DC

Descrição do teste

Os capacitores de acoplamento do regulador de tensão para o Atmega 32U4 são soldados e então a placa é alimentada com 14.4 Volts. A temperatura é monitorada com um multímetro com termopar, e os níveis de tensão com um multímetro comum.

DATA

05 OUTUBRO 2018

LOCALIDADE

SENAI CIMATEC
SALVADOR - BAHIA

Mandruvah team

Cleber
Carlos
Ícaro
Davi

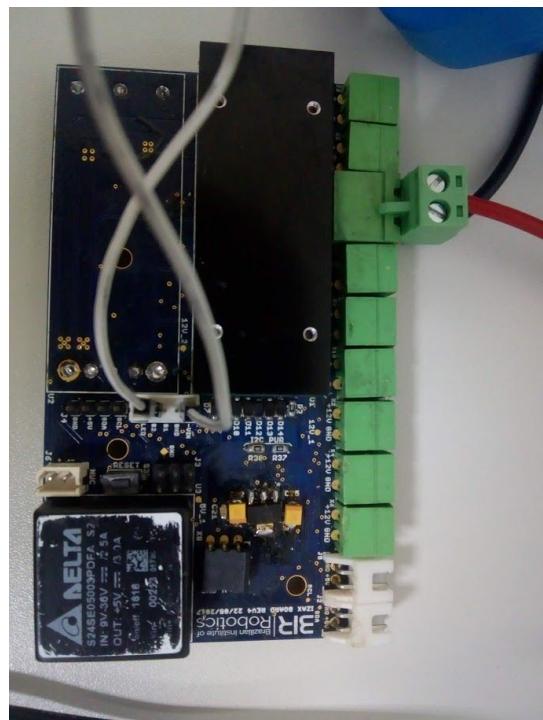
15:20

Capacitores de acoplamento foram soldados na placa, respeitando a polarização estabelecida no projeto de power management.

Capacitores de tântalo de 10uF de 16 Volts.

15:25

A placa foi alimentada com uma fonte de tensão à 14.4 Volts. Para que haja o funcionamento da placa é necessário realizar um curto entre os pinos -Vin e S2. Desta maneira inicia-se a operação da placa.



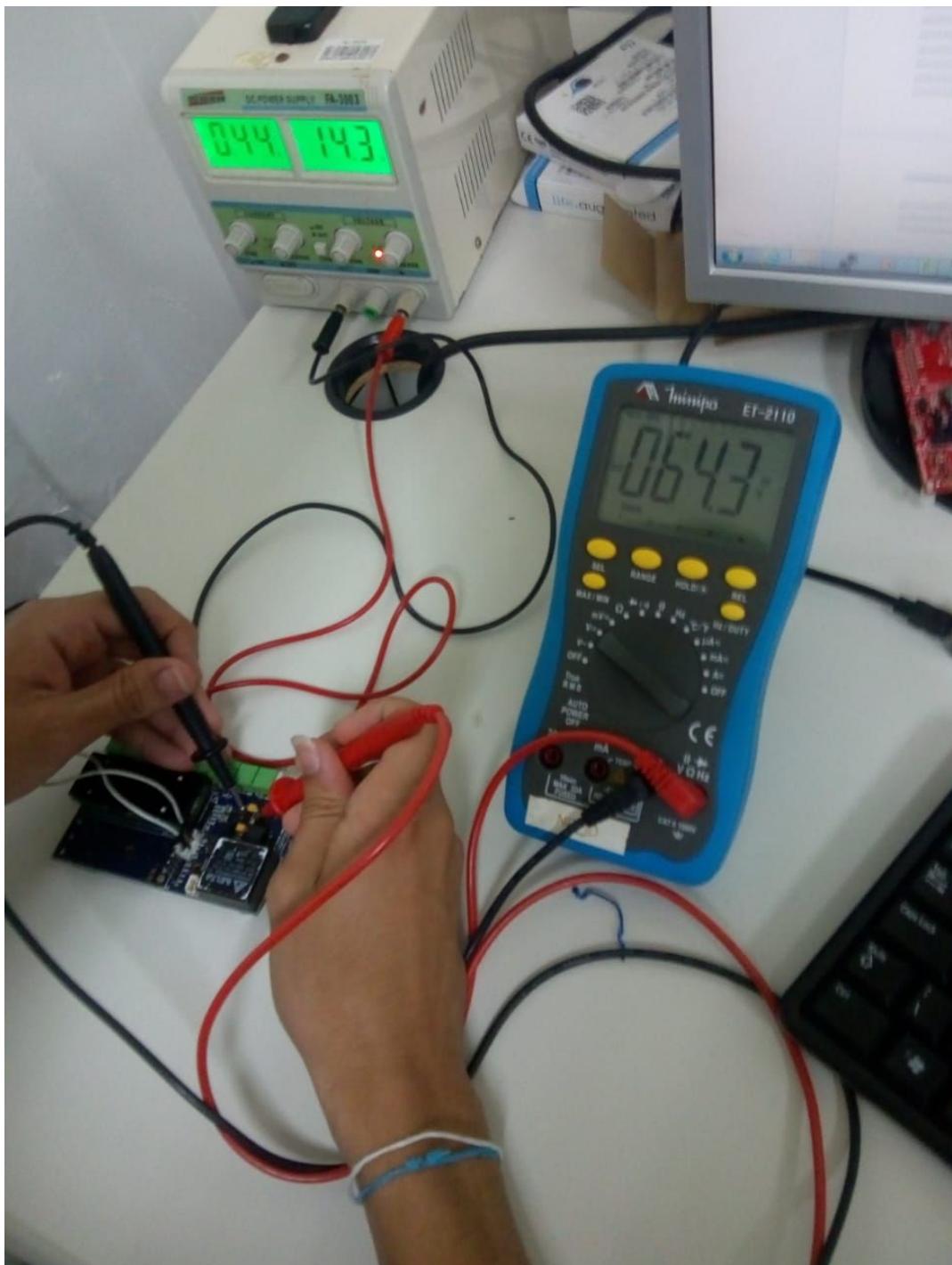
15:27

A placa apresentou um aumento da temperatura do regulador de tensão 5 Volts, chegando a alcançar temperaturas em cerca de 110°C.



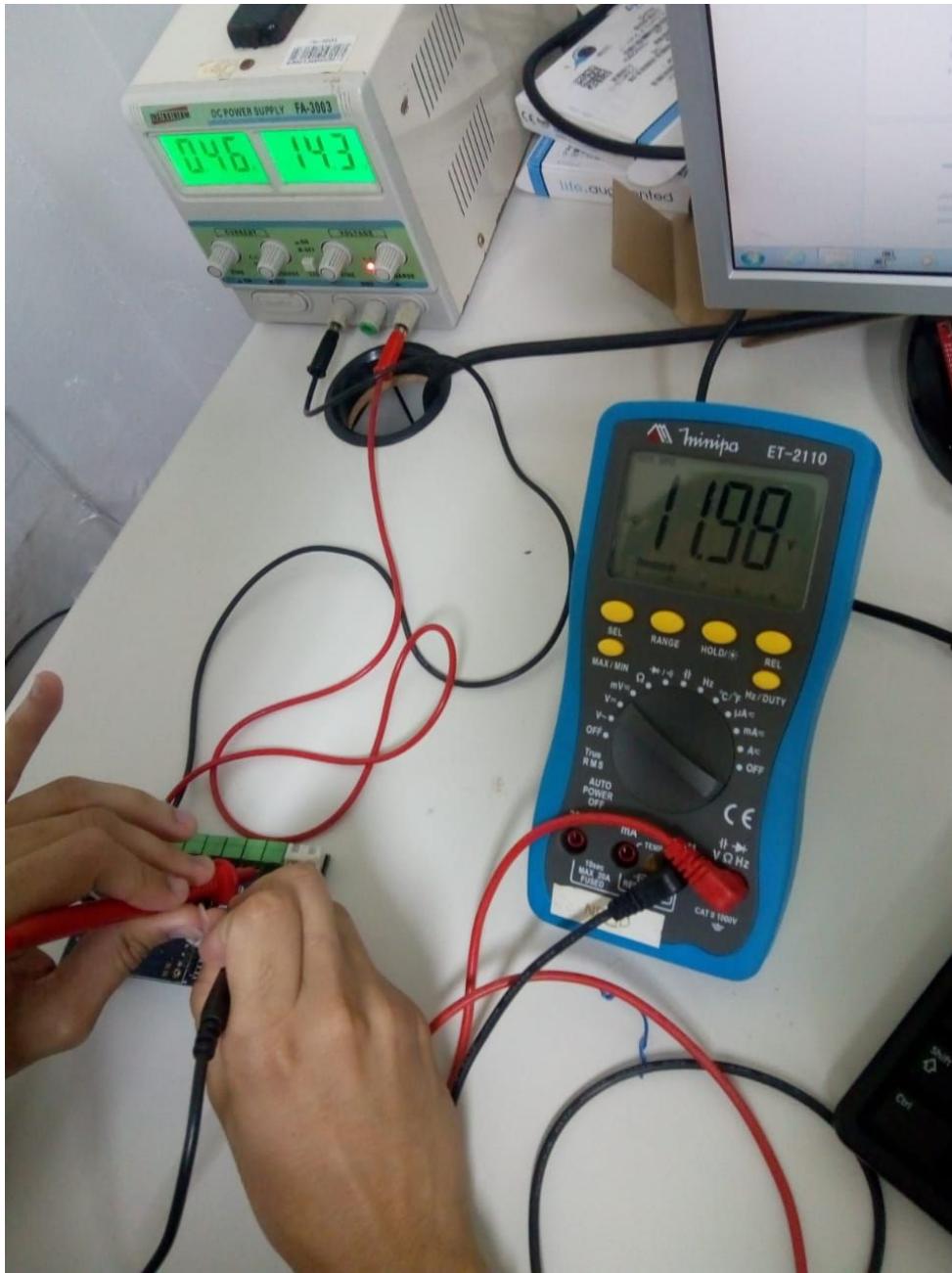
15:28

Os níveis de tensão gerados pelos reguladores também apresentaram níveis fora do esperado. O regulador de 5 volts apresentou tensões extremamente baixas, revelando um possível mal funcionamento, em torno de 70 milivolts



15:30

O conversor ainda presente na placa apresentou um funcionamento normal, gerando 12 Volts nas 3 portas de saída fixa, como esperado.



TESTE COM O ROBÔ NA LINHA

Objetivos

Montar setup do teste, acessar a NUC remotamente e movimentar o robô na linha

Descrição do teste

O robô é posicionado na linha, é estabelecido um acesso remoto, são iniciados os controladores e movimenta-se o robô.

DATA

19 OUTUBRO 2018

LOCALIDADE

SENAI CIMATEC
SALVADOR - BAHIA

Mandruvah team

Cleber
Davi
Ícaro
Carlos

10:40

O robô foi levado até o estacionamento do SENAI CIMATEC onde há uma linha de transmissão de testes. O setup foi montado com uma bateria automotiva, um inversor de frequência 12 - 110V para conectar a fonte da NUC e os motores ligados diretamente à bateria.

11:05

Com o robô na linha e a NUC ligada e conectada a uma rede local exclusiva do teste, conectamos um notebook com o robô via SSH e assim tivemos acesso remoto ao terminal do robô.

11:10

Ao tentar carregar o `controller_manager.launch` nenhum motor foi encontrado. Conferimos então todas as conexões dos hubs de comunicação, nenhum mal contato foi encontrado. Percebemos que um dos terminais do conector do conversor USB-RS485 estava solto da placa.

13:20

Corrigimos o terminal solto do conversor. Novamente carregamos o `controller_manager.launch`, aconteceram erros de “*checksum*” e de “*wrong packet prefix*” e apenas 4 dos 18 motores foram encontrados.

13:40

Após os erros de comunicação, verificamos que quando corrigimos o conversor, os fios D+ e D- foram trocados acidentalmente.

13:45

Ainda depois de corrigir a conexão invertida, não conseguimos encontrar todos os motores, foi levantada a hipótese de que a bateria automotiva era o problema. Medimos a tensão e estava em 12,15V, decidimos voltar ao laboratório e testar com a fonte de bancada.

14:20

Repetimos o teste alimentando o robô com a fonte de bancada e o teste correu bem, nenhum dos erros anteriores aconteceu.

Lista de componentes

ELIR project - BILL OF MATERIAL

Referências Bibliográficas

- BÜHRINGER, M. et al. Cable-crawler–robot for the inspection of high-voltage power lines that can passively roll over mast tops. *Industrial Robot: An International Journal*, Emerald Group Publishing Limited, v. 37, n. 3, p. 256–262, 2010. [2.1](#)
- CAMPOS, M. F. et al. A mobile manipulator for installation and removal of aircraft warning spheres on aerial power transmission lines. In: IEEE. *Robotics and Automation, 2002. Proceedings. ICRA '02. IEEE International Conference on.* [S.l.], 2002. v. 4, p. 3559–3564. [2.1](#)
- DEBENEST, P. et al. Expliner-robot for inspection of transmission lines. In: IEEE. *Robotics and Automation, 2008. ICRA 2008. IEEE International Conference on.* [S.l.], 2008. p. 3978–3984. [2.1](#), [2.1](#)
- GONCALVES, R. S.; CARVALHO, J. C. M. Graphical simulations of a mobile robot suspended on transmission lines using multibody systems software. In: IEEE. *Robotics Symposium and Intelligent Robotic Meeting (LARS), 2010 Latin American.* [S.l.], 2010. p. 1–6. [2.1](#), [2.1](#)
- GONÇALVES, R. S.; CARVALHO, J. C. M. Review and latest trends in mobile robots used on power transmission lines. *International Journal of Advanced Robotic Systems*, SAGE Publications Sage UK: London, England, v. 10, n. 12, p. 408, 2013. [2.1](#), [2.1](#), [2.1](#), [2.1](#), [2.1](#)
- GONÇALVES, R. S.; CARVALHO, J. C. M.; CARVALHO, M. Kinematics analysis of a four legged robot suspended on wire. In: CITESEER. *ABCM Symposium Series in Mechatronics.* [S.l.], 2006. v. 2, p. 273–280. [2.1](#), [2.1](#)
- II, E. J. L. et al. Robô autônomo para inspeção de linhas de alta tensão. [2.1](#), [2.1](#), [2.1](#)
- KATRASNIK, J.; PERNUS, F.; LIKAR, B. A climbing-flying robot for power line inspection. In: *Climbing and Walking Robots.* [S.l.]: InTech, 2010. [2.1](#), [2.1](#)
- LEE, J.-K.; JUNG, N.-J.; CHO, B.-H. Development of transmission line sleeve inspection robot. *World Academy of Science, Engineering and Technology*, v. 58, n. 58, p. 157–161, 2011. [2.1](#)
- LI, Z.; RUAN, Y. Autonomous inspection robot for power transmission lines maintenance while operating on the overhead ground wires. *International Journal of Advanced Robotic Systems*, SAGE Publications Sage UK: London, England, v. 7, n. 4, p. 25, 2010. [2.1](#)
- MONTAMBAULT, S.; POULIOT, N. Design and validation of a mobile robot for power line inspection and maintenance. In: SPRINGER. *6th International Conference on Field and Service Robotics-FSR 2007.* [S.l.], 2007. v. 42. [2.1](#), [2.1](#)
- MOURÃO MIGUEL A. M., L. I. E. J. B. A. Q. G. R. A. B. M. H. S. R. M. A. N. S. M. A. C. V. R. A. P. X. L. H. A. Robô de inspeção de linhas - d311. In: ANEEL. *VII Congresso de Inovação Tecnológica em Energia Elétrica, August 17 - 19, 2015.* [S.l.], 2015. [2.1](#), [2.1](#), [2.1](#), [2.2](#)

- ONS. *Dados relevantes do sistema de transmissão 2010 - 2013*. 2018. Disponível em: http://www.ons.org.br/sites/multimidia/Documentos%20Compartilhados/dados/dados_relevantes_2010/0206_sistema_transmissao.html. Acesso em: 24/06/2018. [1](#)
- OSRF. *ROS Website*. 2018. Disponível em: <http://www.ros.org>. [3.2.1.3](#)
- PAGNANO, A.; HÖPF, M.; TETI, R. A roadmap for automated power line inspection, maintenance and repair. *Procedia CIRP*, Elsevier, v. 12, p. 234–239, 2013. [1.2](#), [2.1](#)
- PHILLIPS, A. et al. Autonomous overhead transmission line inspection robot (ti) development and demonstration. In: IEEE. *Applied Robotics for the Power Industry (CARPI), 2012 2nd International Conference on*. [S.l.], 2012. p. 94–95. [2.1](#)
- RANGEL, R. K.; KIENITZ, K. H.; BRANDÃO, M. P. Sistema de inspeção de linhas de transmissão de energia elétrica utilizando veículos aéreos não-tripulados. In: *3rd CTA-DLR Workshop on Data Analysis & Flight Control ocorrido entre*. [S.l.: s.n.], 2009. p. 14–16. [1](#), [2.1](#)
- ROBOTIS. *Robotis Website*. 2018. Disponível em: <http://www.robotis.us>. [3.2](#), [3.3](#)
- SARTORI, J. R. T. D. *Análise cinemática e geométrica de um robô de inspeção de linhas de transmissão de 138kV*. Tese (Doutorado) — Faculdades Senai Cimatec, 2018. [2.2](#), [2.2](#), [2.2](#)
- VENTRELLA, A. et al. Robô móvel aplicado à inspeção em linhas de transmissão. In: *Anais do II Congresso de Inovação Tecnológica em Engenharia Elétrica*. [S.l.: s.n.], 2003. v. 1. [2.1](#)
- WANG, L. et al. Design, modeling and control of a biped line-walking robot. *International Journal of Advanced Robotic Systems*, SAGE Publications Sage UK: London, England, v. 7, n. 4, p. 33, 2010. [2.1](#), [2.1](#)
- ZHOU, F. et al. Control of an inspection robot for 110kv power transmission lines based on expert system design methods. In: IEEE. *Control Applications, 2005. CCA 2005. Proceedings of 2005 IEEE Conference on*. [S.l.], 2005. p. 1563–1568. [2.1](#), [2.1](#)

Desenvolvimento do robô de inspeção.

Carlos Alberto Pereira
Cleber Couto Filho
Davi Costa
Ícaro Nascimento

Salvador, Setembro de 2018.