



Proyecto Final de Carrera  
INGENIERÍA INDUSTRIAL

Control de un Quadcopter

Memoria

Autor: Gabriel de la Cal Mendoza  
Director: Manel Velasco Garcia  
Convocatoria: Fecha a presentar

Escola Tècnica Superior d'Enginyeria Industrial de Barcelona





## Resumen

En el presente proyecto se ha tenido como meta el control de un Quadcopter cuyas piezas se han adquirido por partes. Para tal propósito se ha linealizado el modelo no lineal obtenido y controlado mediante un Regulador Lineal Cuadrático (LQR). El contenido de este trabajo está organizado en 8 secciones y 4 anexos.

En la sección 1 se presentan los motivos por el que la elección del tema de este PFC queda justificada. También se mencionan requerimientos previos que se han requerido para no tener insalvables dificultades.

En la sección 2, como Introducción, se hace un estudio del arte, con breves pinceladas del basto campo que hoy en día se encuentra sobre este tema. Además se describen los objetivos de este proyecto. Éstos no son más que el resolver todo problema que haya surgido durante esta aventura.

Se obtiene el modelo a partir de los parámetros característicos del sistema físico en la sección 3. En linealizar el sistema en el punto de equilibrio se llega a la conclusión de que las variables que lo forman se desacoplan y se comportan como un conjunto de dobles integradores. Ésto permite que la ley de control sea sencilla y justifica el que se hayan usado controladores basados PID tan asiduamente. También se presenta el modelo implementado en Simulink, con el que se probará el control obtenido posteriormente para verificar su eficiencia.

La sección anterior permite que en la 4 se obtengan las acciones de control  $u = -k \cdot X$  por medio de un LQR (Linear Quadratic Regulator). Se ataca al sistema con la ley obtenida juzgando los resultados.

En la sección 5 se explica cómo y qué se ha implementado respecto al control. Se comenta el código C que se está continuamente ejecutando.

En la sección 6 se describe tanto los componentes que se utilizan como el proceso de montaje paso a paso. Se justifica la elección de cada elemento tomando como criterio tanto las características de otros elementos como el dimensionado mismo del Quadcopter.

En las secciones 7, 8 y 9 se tiene un análisis económico, un estudio de impacto ambiental y las conclusiones respectivamente. En el primero se desglosan los costes materiales y se valoran las horas invertidas, considerando que el trabajo lo realiza un estudiante. En el estudio del impacto ambiental se describen los efectos en el medio ambiente de los componentes que se utilizan, tanto en la producción como en el reciclado. En la última sección se relata con qué se queda uno en limpio tras acabar esta empresa y cómo se espera continuar para futuros desarrollos.

En el Anexo 1 explica mediante código Matlab de dónde se ha extraído el vector de fuerzas del modelo. De esta manera se justifica la linealización en ser toda otra opción, en estas circunstancias, inviable.

En el Anexo 2 se detalla el proceso de grabado y posteriores modificaciones realizadas en el sistema operativo utilizado (Raspbian), para condicionar la Raspberry Pi tal y como se ha hecho para el Quadcopter.

En el Anexo 3 se describe qué es un filtro de Kalman, por qué es necesario y cómo se ha implementado.

En el Anexo 4 se describe cómo se han caracterizado los motores y cómo se han obtenido sus curvas características de fuerza y consumo.



# Índice

<b>Resum</b>	<b>1</b>
<b>1. Prefacio</b>	<b>5</b>
1.1. Motivación . . . . .	5
1.2. Requerimientos previos . . . . .	5
<b>2. Introducción</b>	<b>6</b>
2.1. Estudio del arte . . . . .	6
2.2. Objetivos del proyecto . . . . .	7
<b>3. Definición del modelo</b>	<b>8</b>
3.1. Definición de las variables . . . . .	8
3.2. Obtención del modelo . . . . .	9
3.3. Representación del modelo con Simulink . . . . .	14
<b>4. Diseño del controlador</b>	<b>15</b>
4.1. Regulador Quadrático Lineal . . . . .	15
4.2. Obtención de la ley de control . . . . .	15
4.3. Aplicación en el modelo . . . . .	15
<b>5. Implementación del control</b>	<b>16</b>
<b>6. Construcción del Quadcopter</b>	<b>17</b>
6.1. Descripció dels components . . . . .	17
6.2. Muntatge . . . . .	22
<b>7. Anàlisi econòmic</b>	<b>23</b>
<b>8. Estudi d'impacte ambiental</b>	<b>24</b>
<b>9. Conclusiones</b>	<b>25</b>

## Índice de figuras

1.	Quadcopter de ejemplo con cámara . . . . .	6
2.	Ejemplo de Quadcopter con 6 motores . . . . .	6
3.	Marcos de referencia en el quadcopter . . . . .	8
4.	Raspberry Pi a utilitzar . . . . .	17
5.	Conectors de la Raspberry Pi . . . . .	17
6.	IMU MPU-6050 . . . . .	18
7.	Emissora i Receptor . . . . .	18
8.	Esquema de un Variador como inversor trifásico . . . . .	20
9.	Tabla de Set up de un ESC . . . . .	20
10.	Piezas que componen la estructura del Quadcopter . . . . .	21
11.	Connexió per I2C entre MPU-6050 i RPi . . . . .	30
12.	Detecció del sensor MPU-6050 . . . . .	31
13.	Bancada per a l'estudi del motor . . . . .	33
14.	Montatge per a l'estudi del motor . . . . .	33
15.	Relació entre la força (en grams) i el PWM . . . . .	34
16.	Relació entre la corrent consumida i el PWM . . . . .	36

## 1. Prefacio

### 1.1. Motivación

La principal motivación de este proyecto es la de aplicar por uno mismo los conocimientos básicos adquiridos en la carrera, y más en particular en el área del control en haber cursado la intensificación de automática.

En plantear un tema para el proyecto rápidamente surgió la idea de realizarlo sobre el control de un sistema mecánico, y más en particular sobre uno que estuviera actualmente emergiendo tanto en mercados como en el campo de la investigación.

De entre las diferentes alternativas, un quadcopter es la más atractiva para el proyecto tanto por su simplicidad constructiva como por su no excesivo coste. Existen actualmente en el mercado infinidad de proveedores para los componentes necesarios para construir un quadcopter, con un gran abanico de opciones de entre las que escoger cada elemento como motores, baterías, electrónica, etc.

Las posibles aplicaciones son numerosas, tanto que aún no se han ni tan solo explotado todas las posibles. Como ejemplo: vigilancia de superficies abiertas, transporte de pequeños paquetes, herramienta de ocio, entre otras.

Entender el funcionamiento y familiarizarse con el mecanismo es una inquietud que se ha mantenido insatisfecha durante largo tiempo. Con este pretexto se pretende acabar de justificar la elección del tema de ésta pequeña gran empresa.

### 1.2. Requerimientos previos

Es necesario tener ciertos conocimientos mínimos en automática para poder controlar el quadcopter, así como la inquietud de aprender lo que sea necesario para cumplir, en la medida de lo posible, los objetivos iniciales del presente proyecto.

Nociones de mecánica son necesarias para elaborar e interpretar el sistema sobre el que se trabaje, así como sus resultados. Conocimientos del lenguaje *C* son imprescindibles ya que el código del programa que realiza los cálculos está escrito en este mismo lenguaje.

Para adaptar los elementos que componen el aparato y afianzarlos a la estructura (Frame) del Quadcopter ha sido de gran ayuda contar con el servicio de una impresora 3D, creada por uno mismo. Finalmente, estar familiarizado con el argot y elementos de un Quadcopter, así como motores, emisoras de radio, entre otros es de ayuda.

Superar las dificultades que han surgido, teniendo en cuenta que el fin no justifica los medios, es la praxis que se ha aplicado a la hora de realizar éste trabajo. Finalmente, recordar reminiscencias de la carrera es siempre útil e interesante, así que conceptos adquiridos pero no utilizados se esperan aplicar.

## 2. Introducción

Un Quadcopter es un vehículo volador no tripulado (*Unmanned Aerial Vehicle* o *UAV*) que se caracteriza por tener cuatro rotores a modo de actuadores en vez de dos como en el caso de los helicópteros. Este tipo de autogiro intenta obtener una flotabilidad estable y vuelo preciso balanceando las fuerzas producidas por los cuatro motores y surge de la necesidad de un aparato de vuelo de dimensiones reducidas y gran estabilidad, con prestaciones superiores a las de un helicóptero convencional.



Figura 1: Quadcopter de ejemplo con cámara

Una de las ventajas que se obtiene con este cambio es la mayor capacidad de carga ya que es tienen 4 motores para soportar el peso. La estabilidad del vehículo mejora en permitir aterrizajes y despegues verticales con una mayor maniobrabilidad. También puede trabajar en áreas de difícil acceso o más agresivas, como con lluvia y viento.

Esquemáticamente se puede representar como una estructura en *X* con su centroide coincidiendo con el centro de masas i cuatro actuadores a las puntas de cada brazo, todos ellos apuntando en la misma dirección y sentido, pero con giros de aspa en sentido contrario, pero igual en lados opuestos.

### 2.1. Estudio del arte

En la actualidad el campo referente a estos aparatos se ha diversificado tanto que se pueden encontrar muchas variedades y tipos de Quadcopters. Se ha hecho mención del modelo de cuatro motores, pero bien pueden encontrarse de tres hasta 8 motores, sino más en casos más concretos.



Figura 2: Ejemplo de Quadcopter con 6 motores

Con el objetivo de desarrollar un *UAV* que realice tareas de forma totalmente autónoma, se han diseñado sensores para estimar los estados del vehículo de manera más rápida y eficiente, así como diferentes estrategias para controlar la estabilidad y orientación del mismo. Se ha utilizado visión por computador para realizar aterrizajes, detección de objetivos y navegación autónoma. También pueden combinarse diferentes técnicas con el uso del GPS para asegurar

una buena orientación del aparato.

## 2.2. Objetivos del proyecto

La meta que se persigue es la de hacer planear un Quadcopter en direcciones horizontales. A la vez, éste es un excelente subterfugio para cumplir con otros objetivos relacionados con este fin como el control de motores, el inteligente uso de la electrónica y correcto diseño mecánico del aparato. Además, se espera haber ampliado la visión que uno tiene en cada campo.

De entre todas las disciplinas involucradas, se espera acabar familiarizado con las facetas relacionadas con la presente empresa para clarificar la relación entre los elementos que componen un Quadcopter. A saber, se espera poder acabar entendiendo la electrónica, mecánica y conocimientos de control que reinan en el sistema.

En el caso de la electrónica se espera entender y poder implementar sencillos protocolos de comunicación, en este caso *I2C* entre los sensores y la Raspberry Pi. Ésta misma es el centro neurálgico del Quadcopter, así que es esencial saber utilizarla como se requiere para que pueda recibir consignas, estados y enviar la correspondiente acción de control a los motores para que se llegue al estado final deseado.

Por parte de la mecánica, es primordial tener conocimientos sólidos de conceptos como el Teorema de la Cantidad de Movimiento y el de la conservación del Momento de Inercia, así como poder calcular el Lagrangiano ( $\mathcal{L}$ ) para generar un modelo verosímil y que represente fidedignamente la realidad para que se desarrolle de manera efectiva el control.

Finalmente, y como más serio objetivo de toda esta aventura, es el de haber afianzado lo que se creía entendido en relación al control. Asimilar otros métodos de control aplicables a sistemas multilineales no contemplados en la carrera es un excitante reto que se espera haber superado con éxito.

Entonces, se entiende este trabajo como la causa de la motivación a cumplir con un objetivo multidisciplinar como puede serlo cualquiera en el campo de la robótica, en el que se debe tener constancia de muchos aspectos relevantes, como el de la economía. Poder tener idea de lo que cuesta un robot es de gran importancia si uno se embarca en un proyecto de envergadura, ya que se quiere que los pronósticos sobre el presupuesto cuadren con la futura realidad.

### 3. Definición del modelo

#### 3.1. Definición de las variables

Para caracterizar la planta con la que es trabajarán, es necesario obtener un modelo del Quadcopter. Las constantes propias del modelo se dejarán en forma de parámetros a calibrar una vez se tenga el objeto físico. De esta manera el modelo será general para todo quadcopter que comparta la misma familia de parámetros. Es necesario considerar dos marcos de referencia: el inercial formado por los ejes  $x, y, z$  y el del cuerpo (Body) formado por los ejes  $x_B, y_B, z_B$ . El primero tiene la perspectiva de el observador en tierra, estático, mientras que el segundo es solidario a la estructura. Según la orientación de los ejes del cos con esta referencia se pueden dar los siguientes dos casos:

- **Cross type:** Los ejes de coordenadas coinciden con los brazos de la estructura ya que se tienen los actuadores a las puntas de cada brazo.
- **X-type:** Los ejes y la estructura forman 45. Se tienen entonces dos motores en la parte delantera y dos en la trasera.

Por ser más usual la primera opción, se decide utilizar la configuración *Cross type* tal y como se tiene en la figura 3.

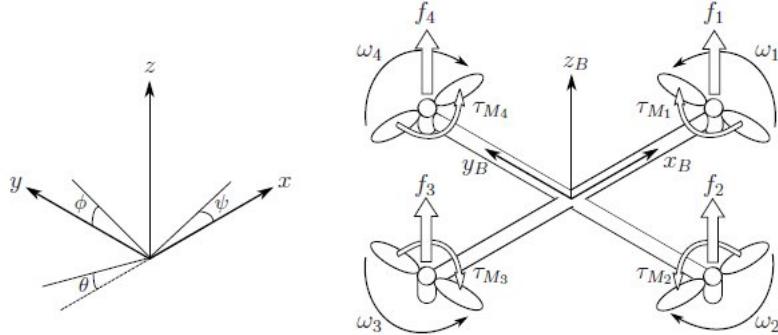


Figura 3: Marcos de referencia en el quadcopter

Se supone que el objeto es un rotor esférico, y por tanto su tensor de inercia es diagonal:

$$\mathbf{I} = \begin{bmatrix} I_{xx} & 0 & 0 \\ 0 & I_{yy} & 0 \\ 0 & 0 & I_{zz} \end{bmatrix} \quad (1)$$

Se define la posición lineal absoluta con las coordenadas  $x, y, z$  con vector  $\xi$  e igualmente para la posición angular a partir de  $\eta$  según:

$$\xi = \begin{bmatrix} x \\ y \\ z \end{bmatrix}, \quad \eta = \begin{bmatrix} \phi \\ \theta \\ \psi \end{bmatrix}, \quad \mathbf{q} = \begin{bmatrix} \xi \\ \eta \end{bmatrix} \quad (2)$$

donde  $\phi$  es el ángulo de cabeceo (Pitch),  $\theta$  es el de balanceo (Roll) y  $\psi$  el de guiñada (Yaw). Para la orientación angular entre los dos marcos se tiene un sistema de referencia con ángulos Tait-Bryan, donde la matriz de transformación es:

$$\mathbf{R} = \begin{bmatrix} C_\psi C_\theta & C_\psi S_\theta S_\phi - S_\psi C_\phi & C_\psi S_\theta C_\phi + S_\psi S_\phi \\ S_\psi C_\theta & S_\psi S_\theta S_\phi + C_\psi C_\phi & S_\psi S_\theta C_\phi - C_\psi S_\phi \\ -S_\theta & C_\theta C_\phi & C_\theta S_\phi \end{bmatrix} \quad (3)$$

con  $C_\phi = \cos(\phi)$  i  $S_\phi = \sin(\phi)$ .

Las velocidades lineales en el marco de referencia del cuerpo (Body Frame) se representen con el vector  $v_B$  y las velocidades angulares con  $\gamma$  según:

$$\mathbf{v}_B = \begin{bmatrix} v_{x,b} \\ v_{y,b} \\ v_{z,b} \end{bmatrix} \quad \boldsymbol{\gamma} = \begin{bmatrix} p \\ n \\ r \end{bmatrix} \quad (4)$$

En cambio, las velocidades en el marco de referencia inercial (Inertial Frame) se representan por  $\dot{\eta}$  para las velocidades lineales y con  $\dot{\xi}$  para las angulares:

$$\dot{\xi} = \begin{bmatrix} \dot{x} \\ \dot{y} \\ \dot{z} \end{bmatrix} \quad \dot{\eta} = \begin{bmatrix} \dot{\psi} \\ \dot{\theta} \\ \dot{\phi} \end{bmatrix} \quad (5)$$

Ya que la derivada de los ángulos  $\phi$ ,  $\theta$  y  $\psi$  no es el vector de velocidades angulares es necesario tener un cambio de base para relacionar el marco de referencia inercial con el del cuerpo con la matriz  $W_\eta$ :

$$\mathbf{W}_\eta = \begin{bmatrix} 1 & 0 & -S_\theta \\ 0 & C_\phi & C_\theta S_\phi \\ 0 & -S_\phi & C_\theta C_\phi \end{bmatrix} \quad amb \quad \boldsymbol{\gamma} = [\mathbf{W}_\eta] \dot{\eta} \quad (6)$$

Las fuerzas de sustentación y velocidades angulares de los cuatro actuadores son  $f_1, f_2, f_3, f_4$  i  $w_1, w_2, w_3, w_4$  respectivamente. Siguiendo la orientación de la figura 3, con el objetivo de poder anular los momentos producidos en el eje  $z_B$  (en el marco del cuerpo  $B$ ) el sentido de giro de los actuadores 4 y 2 son en el de las agujas del reloj (clockwise) y el de los 1 y 3 en sentido contrario (counterclockwise).

Interesa conocer qué fuerza y momento aportará cada motor dada una velocidad angular conocida. Se supone poder controlar la fuerza y momento ejercida por cada motor y cómo aproximación inicial se considera que están relacionados con la velocidad angular de la forma:

$$\begin{aligned} f_i &= kw_i^2 \\ \tau_{M_i} &= bw_i^2 \end{aligned} \quad (7)$$

Por tanto el empuje total  $\mathbf{T}_B$  proporcionado en la dirección  $z_B$  y los momentos generados  $\boldsymbol{\tau}_B$  por los motores son:

$$\mathbf{T}_B = k \left( \sum_{i=1}^4 w_i^2 \right) e_{z_B} = \begin{bmatrix} 0 \\ 0 \\ \sum_{i=1}^4 f_i \end{bmatrix} \quad \boldsymbol{\tau}_B = \begin{bmatrix} \tau_\phi \\ \tau_\theta \\ \tau_\psi \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} l(f_4 - f_2) \\ l(f_3 - f_1) \\ \sum_{i=1}^4 \tau_{M_i} \end{bmatrix} \quad (8)$$

### 3.2. Obtención del modelo

Las ecuaciones que gobiernan el sistema se obtienen con el método de Euler-Lagrange, por lo que se empieza obteniendo el Lagrangiano del sistema:

$$\mathcal{L} = E_{cinetica} - E_{potencial} = (E_{translacion} + E_{rotacion}) - E_{potencial} \quad (9)$$

Substituyendo cada componente por su expresión:

$$\mathcal{L}(\mathbf{q}, \dot{\mathbf{q}}) = \frac{m}{2} \dot{\xi}^T \dot{\xi} + \frac{1}{2} \boldsymbol{\gamma}^T \mathbf{I} \boldsymbol{\gamma} - mgz \quad (10)$$

Es encuentra el vector de fuerzas y momentos:

$$\mathbf{F} = \begin{bmatrix} \mathbf{f} \\ \boldsymbol{\tau}_B \end{bmatrix} = \frac{d}{dt} \left( \frac{\partial \mathcal{L}}{\partial \dot{\mathbf{q}}} \right) - \frac{\partial \mathcal{L}}{\partial \mathbf{q}} \quad (11)$$

$$\text{amb} \quad \mathbf{q} = [x \ y \ z \ \phi \ \theta \ \psi]^T \quad i \quad \dot{\mathbf{q}} = [\dot{x} \ \dot{y} \ \dot{z} \ \dot{\phi} \ \dot{\theta} \ \dot{\psi}]^T.$$

En calcular  $F$  es necesario hacer el cambio de variables de  $\gamma$  a  $\dot{\eta}$  con el cambio de base  $\dot{\eta} = [W_\eta]^{-1} \gamma$  para poder derivar el Lagrangiano respecto  $\dot{q}$ , que son las variables propias del marco de referencia inercial:

$$\frac{1}{2} \boldsymbol{\gamma}^T \mathbf{I} \boldsymbol{\gamma} = \frac{1}{2} (\mathbf{W}_\eta \dot{\boldsymbol{\eta}})^T \mathbf{I} (\mathbf{W}_\eta \dot{\boldsymbol{\eta}}) = \frac{1}{2} \dot{\boldsymbol{\eta}}^T (\mathbf{W}_\eta^T \mathbf{I} \mathbf{W}_\eta) \dot{\boldsymbol{\eta}} = \frac{1}{2} \dot{\boldsymbol{\eta}}^T \mathbf{J} \dot{\boldsymbol{\eta}} \quad (12)$$

donde la matriz  $J$  queda como

$$\mathbf{J} = \mathbf{W}_\eta^T \mathbf{I} \mathbf{W}_\eta = \begin{bmatrix} I_{xx} & 0 & -I_{xx} S_\theta \\ 0 & I_{yy} C_\phi^2 + I_{zz} S_\phi^2 & (I_{yy} - I_{zz}) C_\phi S_\phi C_\theta \\ -I_{xx} S_\theta & (I_{yy} - I_{zz}) C_\phi S_\phi C_\theta & I_{xx} S_\theta^2 + I_{yy} S_\phi^2 C_\theta^2 + I_{zz} C_\phi^2 C_\theta^2 \end{bmatrix} \quad (13)$$

y por tanto el Lagrangiano queda:

$$\mathcal{L}(\mathbf{q}, \dot{\mathbf{q}}) = \frac{m}{2} \dot{\boldsymbol{\xi}}^T \dot{\boldsymbol{\xi}} + \frac{1}{2} \dot{\boldsymbol{\eta}}^T \mathbf{J} \dot{\boldsymbol{\eta}} - mgz \quad (14)$$

Los componentes lineales y angulares no dependen unos de los otros y por tanto se pueden estudiar por separado obteniendo dos ecuaciones: una para las fuerzas lineales y otro para los momentos. Esto quiere decir que la fuerza que ejercen los actuadores no depende de las velocidades angulares que se tengan ni tampoco se tendrán aceleraciones angulares diferentes según la altura a la que se encuentre el quadcopter: el objeto girará de la misma manera sea cual sea la posición en la que se encuentre en el espacio.

Entonces, calculando la derivada parcial respecto  $\dot{q}$  se obtiene que

$$\mathbf{F} = \frac{d}{dt} \left( \frac{m}{2} (1 \cdot \dot{\boldsymbol{\xi}} + \dot{\boldsymbol{\xi}} \cdot 1) + \frac{1}{2} \frac{\partial}{\partial \dot{\boldsymbol{\eta}}} (\dot{\boldsymbol{\eta}}^T \mathbf{J} \dot{\boldsymbol{\eta}}) \right) - \frac{\partial \mathcal{L}}{\partial \mathbf{q}} \quad (15)$$

Como que  $\mathbf{J}$  es una matriz simétrica, se puede decir que  $\frac{\partial}{\partial \dot{\boldsymbol{\eta}}} (\dot{\boldsymbol{\eta}}^T \mathbf{J} \dot{\boldsymbol{\eta}}) = 2 \frac{\partial}{\partial \dot{\boldsymbol{\eta}}} (\dot{\boldsymbol{\eta}}^T \mathbf{J}) \dot{\boldsymbol{\eta}}$ .

**Demostración:** Para probar ésto se verá para el caso  $\frac{\partial}{\partial \mathbf{x}} (\mathbf{x}^T \mathbf{A} \mathbf{x}) = 2 \frac{\partial}{\partial \mathbf{x}} (\mathbf{x}^T \mathbf{A}) \mathbf{x}$  con

$$\mathbf{x} = \begin{bmatrix} x_1 \\ x_2 \\ x_3 \end{bmatrix} \quad \mathbf{A} = \begin{bmatrix} a_{11} & a_{12} & a_{13} \\ a_{21} & a_{22} & a_{23} \\ a_{31} & a_{32} & a_{33} \end{bmatrix} \quad (16)$$

Llavors

$$\frac{\partial}{\partial \mathbf{x}} (\mathbf{x}^T \mathbf{A} \mathbf{x}) = \frac{\partial}{\partial \mathbf{x}} \left( [\mathbf{x}_1 \mathbf{x}_2 \mathbf{x}_3] \begin{bmatrix} a_{11} & a_{12} & a_{13} \\ a_{21} & a_{22} & a_{23} \\ a_{31} & a_{32} & a_{33} \end{bmatrix} \begin{bmatrix} x_1 \\ x_2 \\ x_3 \end{bmatrix} \right) = \quad (17)$$

$$\frac{\partial}{\partial \mathbf{x}} (x_1^2 a_{11} + x_1 x_2 a_{21} + x_1 x_3 a_{31} + x_1 x_2 a_{12} + x_2^2 a_{22} + x_2 x_3 a_{32} + x_1 x_3 a_{13} + x_2 x_3 a_{23} + x_3^2 a_{33}) = \quad (18)$$

Com que  $\mathbf{A}$  es simétrica  $a_{12} = a_{21}$ ,  $a_{13} = a_{31}$  i  $a_{23} = a_{32}$ , y en hacer la derivada direccional resulta

$$\frac{\partial}{\partial \mathbf{x}} (\mathbf{x}^T \mathbf{A} \mathbf{x}) = \begin{bmatrix} 2x_1 a_{11} + x_2 a_{21} + x_3 a_{31} + x_2 a_{12} + x_3 a_{13} \\ x_1 a_{21} + x_1 a_{12} + 2x_2 a_{22} + x_3 a_{32} + x_3 a_{23} \\ x_1 a_{31} + x_2 a_{32} + x_1 a_{31} + x_2 a_{23} + 2x_3 a_{23} \end{bmatrix} = 2 \cdot \begin{bmatrix} x_1 a_{11} + x_2 a_{12} + x_3 a_{13} \\ x_1 a_{12} + x_2 a_{22} + x_3 a_{23} \\ x_1 a_{13} + x_2 a_{23} + x_3 a_{23} \end{bmatrix} \quad (19)$$

Y en evaluar el otro costado de la igualdad se tiene el mismo resultado

$$2 \frac{\partial}{\partial \mathbf{x}} (\mathbf{x}^T \mathbf{A}) \mathbf{x} = 2 \frac{\partial}{\partial \mathbf{x}} \left( \begin{bmatrix} x_1 a_{11} + x_2 a_{12} + x_3 a_{13} \\ x_1 a_{21} + x_2 a_{22} + x_3 a_{23} \\ x_1 a_{31} + x_2 a_{32} + x_3 a_{33} \end{bmatrix}^T \right) \mathbf{x} = \quad (20)$$

$$= 2 \begin{bmatrix} a_{11} & a_{12} & a_{13} \\ a_{21} & a_{22} & a_{23} \\ a_{31} & a_{32} & a_{33} \end{bmatrix} \cdot \begin{bmatrix} x_1 \\ x_2 \\ x_3 \end{bmatrix} = 2 \cdot \begin{bmatrix} x_1 a_{11} + x_2 a_{12} + x_3 a_{13} \\ x_1 a_{12} + x_2 a_{22} + x_3 a_{23} \\ x_1 a_{13} + x_2 a_{23} + x_3 a_{23} \end{bmatrix} \quad (21)$$

Como que  $2\frac{\partial}{\partial \dot{\eta}}(\dot{\eta}^T J)\dot{\eta} = 2J\ddot{\eta}$  se tiene, aplicando la regla de la cadena en el producto  $J\dot{\eta}$ :

$$\mathbf{F} = \frac{d}{dt}(m\dot{\xi} + \mathbf{J}\dot{\eta}) - \frac{\partial \mathcal{L}}{\partial \mathbf{q}} = m\ddot{\xi} + \mathbf{J}\ddot{\eta} + \dot{\mathbf{J}}\dot{\eta} - \left( \frac{1}{2} 2 \frac{\partial}{\partial \dot{\eta}}(\dot{\eta}^T \mathbf{J})\dot{\eta} - mg \begin{bmatrix} 0 \\ 0 \\ 1 \end{bmatrix} \right) \quad (22)$$

Para llegar a este resultado se ha aplicado la derivada direccional a  $mgz$ :

$$D_q(mgz) = D_{\xi}(mgz) = mg \begin{bmatrix} 0 \\ 0 \\ 1 \end{bmatrix} \quad (23)$$

Separando las componentes lineales y angulares en dos ecuaciones:

$$f = m\ddot{\xi} + mg \begin{bmatrix} 0 \\ 0 \\ 1 \end{bmatrix} = \mathbf{R}\mathbf{T}_B \quad (24)$$

$$\tau = \mathbf{J}\ddot{\eta} + \underbrace{\left( \dot{\mathbf{J}} - \frac{\partial}{\partial \dot{\eta}}(\dot{\eta}^T \mathbf{J}) \right) \dot{\eta}}_{\mathbf{C}(\eta, \dot{\eta})} = \mathbf{J}\ddot{\eta} + \mathbf{C}(\eta, \dot{\eta}) \cdot \dot{\eta} \quad (25)$$

Donde  $\mathbf{C}(\eta, \dot{\eta})$  es la matriz de Coriolis. Para obtener el sistema de ecuaciones del modelo se deben aislar las aceleraciones y se obtiene:

$$\begin{cases} \ddot{\xi} &= \frac{1}{m}\mathbf{R}\mathbf{T}_B - g \cdot [0 \ 0 \ 1]^T \\ \ddot{\eta} &= \mathbf{J}^{-1}(\tau - \mathbf{C}(\eta, \dot{\eta}) \cdot \dot{\eta}) \end{cases} \quad (26)$$

Reescribiendo estas ecuaciones de la forma  $\dot{\mathbf{x}} = \mathbf{f}(\mathbf{x}, \mathbf{u})$ , donde  $\mathbf{u}$  es el conjunto de fuerzas ejercidas por los motores, se tiene

$$\frac{\partial}{\partial t} \begin{bmatrix} \xi \\ \dot{\xi} \\ \eta \\ \dot{\eta} \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} \ddot{\xi} \\ \frac{1}{m}\mathbf{R}\mathbf{T}_B - g \cdot [0 \ 0 \ 1]^T \\ \ddot{\eta} \\ \mathbf{J}^{-1}(\tau - \mathbf{C}(\eta, \dot{\eta}) \cdot \dot{\eta}) \end{bmatrix} \quad (27)$$

Para realizar el control será útil representar el sistema 26 en forma de espacio de estados, y por tanto el vector de estados será de la forma  $\mathbf{X} = [x \ \dot{x} \ y \ \dot{y} \ z \ \dot{z} \ \phi \ \dot{\phi} \ \theta \ \dot{\theta} \ \psi \ \dot{\psi}]$ . El punto de equilibrio de este sistema es aquél que hace que las componentes angulares del vector de estados no varíe y no haya desplazamientos lineales. Éste caso se puede dar para toda posición  $\xi$  dada. Ésto se tiene si todos los motores hacen exactamente la misma fuerza y entre todos cuatro la misma al peso del Quadcopter, además de tener un momento de inercia nulo y evitar que el ángulo  $\psi$  (yaw) varíe. Se trata de un punto de equilibrio forzado. El punto de equilibrio será entonces:

$$\begin{cases} \mathbf{X}_0 = [x \ 0 \ y \ 0 \ z \ 0 \ 0 \ 0 \ 0 \ 0 \ 0 \ 0]^T \\ \mathbf{U}_0 = \begin{bmatrix} f_1 \\ f_2 \\ f_3 \\ f_4 \end{bmatrix} = \frac{m \cdot g}{4} \begin{bmatrix} 1 \\ 1 \\ 1 \\ 1 \end{bmatrix} \end{cases} \quad (28)$$

El modelo se expresa en forma lineal como

$$\begin{aligned} \dot{\mathbf{X}} &= [\mathbf{A}] \cdot \mathbf{X} + \mathbf{K} + [\mathbf{B}] \cdot \mathbf{U} \\ \mathbf{Y} &= [\mathbf{C}] \cdot \mathbf{X} \end{aligned} \quad (29)$$

donde  $\mathbf{K}$  es el termino que incluye a la constante de la gravedad, separada de la función  $\mathbf{f}(\mathbf{x}, \mathbf{u})$ . Se calculan las matrices  $\mathbf{A}$  y  $\mathbf{B}$  con los respectivos jacobianos en el punto de equilibrio:

$$\mathbf{A} = \frac{\partial \mathbf{f}(\mathbf{x}, \mathbf{u})}{\partial \mathbf{x}} \Big|_{\mathbf{X}_0, \mathbf{U}_0} \quad \mathbf{B} = \frac{\partial \mathbf{f}(\mathbf{x}, \mathbf{u})}{\partial \mathbf{u}} \Big|_{\mathbf{X}_0, \mathbf{U}_0} \quad (30)$$

En considerar que las posiciones angulares de  $\phi$  y  $\theta$  no diferirán significativamente respecto de zero y que el ángulo  $\psi$  no es relevante, se trabaja con una matriz de rotación  $R$  igual a la identidad

$$\mathbf{R} = \begin{bmatrix} 1 & 0 & 0 \\ 0 & 1 & 0 \\ 0 & 0 & 1 \end{bmatrix} \quad (31)$$

Se ha mantenido el término independiente de la gravedad a fuera de la función  $\mathbf{f}(\mathbf{x}, \mathbf{u})$  para no eliminarlo en la derivada del jacobiano. Las matrices  $\mathbf{A}$  y  $\mathbf{B}$  quedan como

$$\mathbf{A} = \begin{bmatrix} 0 & 1 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 1 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 1 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 1 & 0 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 1 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 \end{bmatrix} \quad \mathbf{B} = \begin{bmatrix} 0 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 0 \\ 1/m & 1/m & 1/m & 1/m \\ 0 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & -l/I_{xx} & 0 & l/I_{xx} \\ 0 & 0 & 0 & 0 \\ -l/I_{yy} & 0 & l/I_{yy} & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 0 \\ b/I_{zz} & -b/I_{zz} & b/I_{zz} & -b/I_{zz} \end{bmatrix} \quad (32)$$

y las matrices  $\mathbf{K}$  i  $\mathbf{C}$  quedan como

$$\mathbf{K} = \begin{bmatrix} 0 \\ 0 \\ 0 \\ 0 \\ 0 \\ -9,81 \\ 0 \\ 0 \\ 0 \\ 0 \\ 0 \\ 0 \\ 0 \\ 0 \\ 0 \\ 0 \\ 0 \\ 0 \end{bmatrix} \quad \mathbf{C} = \begin{bmatrix} 1 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 1 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 0 & 1 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 1 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 1 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 1 & 0 \end{bmatrix} \quad (33)$$

Como se desea implantar un control sobre el equilibrio del Quadcopter en vez de la posición, se tendrán las variables pertinentes a la orientación, y por tanto el vector de estados estará formado por  $[\dot{\phi} \ \dot{\phi} \ \dot{\theta} \ \ddot{\theta}]$ .

Queda entonces

$$\begin{bmatrix} \dot{\phi} \\ \ddot{\phi} \\ \dot{\theta} \\ \ddot{\theta} \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} 0 & 1 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 1 \\ 0 & 0 & 0 & 0 \end{bmatrix} \begin{bmatrix} \dot{\phi} \\ \dot{\phi} \\ \theta \\ \dot{\theta} \end{bmatrix} + \begin{bmatrix} 0 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & -l/I_{xx} & 0 & l/I_{xx} \\ 0 & 0 & 0 & 0 \\ -l/I_{yy} & 0 & l/I_{yy} & 0 \end{bmatrix} \begin{bmatrix} f_1 \\ f_2 \\ f_3 \\ f_4 \end{bmatrix} \quad (34)$$

$$\mathbf{Y} = \begin{bmatrix} 1 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 1 & 0 \end{bmatrix} \begin{bmatrix} \phi \\ \dot{\phi} \\ \theta \\ \dot{\theta} \end{bmatrix}$$

donde el vector  $\mathbf{K}$  se ha obviado porque las componentes que se hubieran considerado de éste son todas nulas.

El eliminar estas componentes se hace porque no hay una referencia zero para el ángulo  $\psi$ , mientras que en el caso de los ángulos  $\phi$  y  $\theta$  la referencia siempre será la horizontal. No supone un infranqueable problema a la hora de hacer mover el Quadcopter, pues éste ya se puede desplazar en todo su plano horizontal, sin necesidad de girar en la dirección del *yaw*.

Para abordar el control de este sistema reducido se evalúa su controlabilidad y observabilidad. Se espera poder llevar el vector de estados de una posición a otra mediante una entrada adecuada, en un tiempo finito. La matriz de controlabilidad  $\mathbf{W}_c = [B \ AB \ A^2B \ \dots]$  es de la forma:

$$\mathbf{W}_c = \left[ \begin{array}{cccc|ccc|c} 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & -l/I_{xx} & 0 & l/I_{xx} & \dots \\ 0 & -l/I_{xx} & 0 & l/I_{xx} & 0 & 0 & 0 & 0 & \dots \\ 0 & 0 & 0 & 0 & -l/I_{yy} & 0 & l/I_{yy} & 0 & \dots \\ -l/I_{yy} & 0 & l/I_{yy} & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & \dots \end{array} \right] \quad (35)$$

Con las 8 primeras columnas es suficiente para ver que el rango de la matriz es máximo ya que el resto de componentes de la matriz son nulas. Por lo tanto, no hay subsistema inaccesible des de la entrada  $y$  es entonces controlable:

$$\text{rango}(\mathbf{W}_c) = 4 \ (\text{max.}) \rightarrow \text{Controlable} \quad (36)$$

Para evaluar la observabilidad se calcula la matriz de observabilidad  $\mathbf{W}_o$  y como en el caso anterior, se evaluará su rango:

$$\mathbf{W}_o = \left[ \begin{array}{c} C \\ CA \\ CA^2 \\ \dots \end{array} \right] = \left[ \begin{array}{cccc} 1 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 1 & 0 \\ 0 & 1 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 1 \\ \hline \dots & & & \end{array} \right] \quad (37)$$

otra vez no es necesario evaluar todos los términos de la matriz, ya que con las primeras 4 filas se ve que el rango vuelve a es máximo:

$$\text{rango}(\mathbf{W}_o) = 4 \ (\text{max.}) \rightarrow \text{Observable} \quad (38)$$

Ésto arroja lo que ya era sabido del sistema por su misma naturaleza física, y es que de un Quadcopter se pueden observar sus estados y que se puede gobernar (controlar) mediante los actuadores provistos.

### 3.3. Representación del modelo con Simulink

Obtenidas las ecuaciones del modelo, se quiere poder trabajar con éste para comprobar que la ley de control que se tenga es válida como para intentar controlar el aparato real. Se intenta que el modelo sea lo más preciso posible, por lo que no se tienen en cuenta linealizaciones ni aproximaciones de tipo alguno.

## 4. Diseño del controlador

- 4.1. Regulador Quadrático Lineal
- 4.2. Obtención de la ley de control
- 4.3. Aplicación en el modelo

## 5. Implementación del control

## 6. Construcción del Quadcopter

El conjunt de peces que formen aquest aparell estan connectades entre sí segons la funció que realitzen. Esencialment la Raspberry Pi controla els motors segons les seïals que reb de l'IMU i el Receptor. Tot el conjunt és alimentat per una bateria LiPo i s'adapta el voltatge de 11.1V a 5V per mitjà d'un Regulador per tal d'alimentar a la Raspberry. Tots els components estan subjectats a una estructura (Frame) que també pateix les forces y moments.

### 6.1. Descripció dels components

Es descriu tot seguit cada component i el criteri de selecció que s'ha aplicat.

#### Raspberry Pi

Abreujat com a RPi, és un petit ordinador integrat en una sola placa (Single-Board Computer o SBC en anglès) del tamany d'una targeta de crèdit, és a dir, amb unes dimensions de 85.6cm x 53.98cm, desenvolupat per la Fundació Raspberry Pi amb l'intenció de promocionar les ciències computacionals a les escoles [2].



Figura 4: Raspberry Pi a utilitzar

S'ha optat per aquesta opció pel seu econòmic preu, la velocitat de processament i baix consum. A més, s'ha volgut ampliar els coneixements d'aquest petit monstre. En particular s'utilitza la segona revisió del model B:

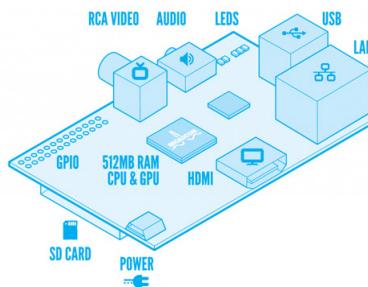


Figura 5: Conectors de la Raspberry Pi

Té un System-on-Chip (SoC) Broadcom BCM2835 amb un ARM1176JZF-S a 700 Mhz, una GPU VideoCore IV i 512 MB de memòria RAM. Disposa de dos ports USB, una sortida mini-jack 3.5mm, sortida d'audio/vídeo HDMI, una sortida RCA i un port RJ45 10/100 d'Ethernet.

L'alimentació es realitza per mitjà d'un mini USB a 5V/700mA, amb un consum de 3.5W. El sistema operatiu és un Raspbian, gravat en una targeta SD de 4GB. Disposa d'un conjunt de pins que permeten comunicació amb perifèrics de baix nivell UART, I2C, SPI i 8 pins de propòsit general (General Purpose Input Output o GPIO).

## GY-521 MPU-6050

Es tracta d'una Unitat de Mesura Inercial (IMU en anglès) que integra en un mateix encapsulat de  $4x4x0,9mm$  un acceleròmetre i un giròscop, ambdós de 3 eixos. Disposa dun conversor ADC de 16 bits per a cada eix i es comunica mitjançant un protocol de comunicació *I2C*. S'ha optat per utilitzar aquest dispositiu pel seu baix cost i la fàcil comunicació que comporta amb la RPi.



Figura 6: IMU MPU-6050

Com a característiques dels sensors: el giròscop té un rang de  $\pm 250, \pm 500, \pm 1000, \pm 2000$  graus/-segon, i l'acceleròmetre de  $\pm 2g, \pm 4g, \pm 8g, 16g$ . La tensió d'alimentació és del rang de  $2,375V - 3,46V$  i cap la possibilitat d'utilitzar un mòdul *DMP* (Digital Motion Processor), però s'ha decidit implementar un filtre de Kalman per llegint les dades en cru (raw) de la cua *FIFO* del sensor.

## Emissor-Receptor

Amb aquest parell de components es transmet la consigna generada des del transmissor cap al receptor mitjançant ones de radio. El model que s'utilitza és el *Turnigy5X5ChMini*, per què és un model fàcil d'utilitzar i econòmic. Les especificacions tècniques més rellevants són:



Figura 7: Emissora i Receptor

El transmissor té unes dimensions de  $156x152x50mm$ , un pes de 265g i s'alimenta a 6V (4 bateries AA). El receptor té unes mides de  $33,5x20,5x13mm$  i s'alimenta a 4.8-6V. Disposa de 5 canals de radio, amb transmissió segura a 2.4GHz amb el mètode FHSS. Pot configurarse per traballar amb dos modes (mode1-mode2).

La senyal que es reb per cada canal en el receptor és de *PWM* de  $50Hz$  amb un Duty que varia de  $1ms$  a  $2ms$ .

## Bateria LiPo

Per a alimentar a tot el conjunt s'utilitza una LiPo *Turnigy2200mAh3S1P25C*. Per tant, és capaç d'entregar 2.2A durant una hora, i com que la capacitat és de 25C, la descàrrega pot ser de  $2,2 * 25 = 55A$  amb un pic de descàrrega de 35C, és a dir, amb un pic de  $2,2 * 35 = 77A$  durant 10 segons. Aquesta bateria està formada per tres cel·les que proporcionen un voltatge total d'uns 11,1V:



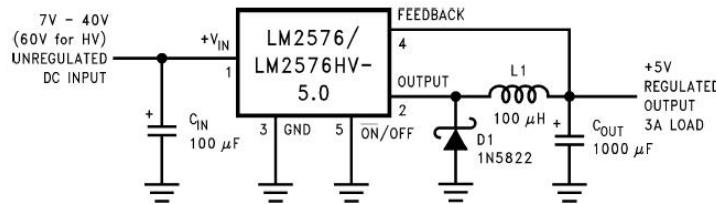
El conector de càrrega és el *JST - XH* i el de descàrrega el *XT60*. Per a tenir en compte amb per al quadcopter és interessant saber que pesa 188g i respecte a l'estructura (frame) que les seves dimensions són de 105x33x24mm.

### Regulador Step-Down

Per adaptar la tensió de 11.1V de la bateria LiPo a 5V per alimentar la Raspberry Pi, és necessari un regulador. En aquest cas es té l'Interruptor-Mode Màxim BEC LM2576S, que proporciona fins a 3A de corrent



L'esquema del component [6]:



### Motors Brushless

Els actuadors que s'utilitzen són motors brushless (BL-DC). En particular el Turnigy 2213 20turn 1050kv 19A Outrunner. Es tracta de màquines síncrones d'imans permanents, en comptes d'utilitzar electroimants, on el camp magnètic està uniformement repartit a l'entreferro. S'anomenen també de força electromotriu (FEM) trapezoidal perquè a velocitat constant la FEM té aquesta forma. Per a controlarl-lo s'utilitzar un inversor (inverter), la commutació deixa de ser mecànica i per tant l'armadura de la màquina pot ser l'estator. Això permet arribar a voltatges d'ús i velocitats de funcionament més alts. Les seves especificacions més rellevants són:

- Kv: 1050rpm/V
- Corrent de treball: 6A - 16A
- Corrent de pic: 19A
- Pes: 56g
- Dimensions: 27.6 x 32mm
- Mida de l'eix: 3.175mm

El primer paràmetre fa referència a quants rpm's funcionarà el motor per Volt aplicat. A aquest valor se li aplica un percentatge  $\%NLS$  (Percentatge de Velocitat sense Càrrega, típicament de 70%) per a quantes revolucions per minut funcionarà:

$$Kv \cdot V \cdot \%NLS = 1050 \cdot \frac{rpm}{V} \cdot V \cdot 0,70 = 8085 \text{ rpm} \quad (39)$$

Aquesta velocitat és teòrica, i com que no hi ha un llaç de control sobre aquesta, no es tindrà en compte. En canvi, s'atacarà al motor amb la senyal de PWM que s'envia al Variador que el controla. La relació entre la senyal de PWM i la força, així com el consum que es desenvolupa es troben als Annexos.

### Variador ESC

Para controlar un motor brushless la etapa de potència a utilitzar es un ESC (Electronic Speed Controller) que es un variador que se compone de un inversor trifásico: El modelo a

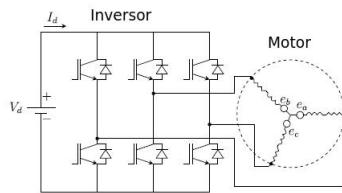


Figura 8: Esquema de un Variador como inversor trifásico

utilitzar es el Turnigy AE-20A Brushless ESC. El uso de este tipo se justifica con el amperaje que soporta, en cuanto los motores consumen un pico de hasta 19A, que es menor al màxim de la corrente de este Variador (como límite se puede quemar el componente si se hacen circular 25A durante 10 segundos). Se debe asegurar la compatibilidad con la batería también, ya que soporta tensiones de entrada correspondientes a Baterías LiPo de entre 2 y 4 celdas. Incluye un circuito BEC (Battery Eliminator Circuit) para poder alimentar también el receptor de 2A de máxima corriente. La máxima velocidad de funcionamiento del motor depende de sus polos: si es de 2 polos será de 210000 rpm, con 6 polos de 70000 rpm y de 12 polos a 35000 rpm.

Tanto el peso de 19g, como las dimensiones de 50x26x12mm son paràmetres a tener en cuenta en el montaje, en parte a que se hubican en los brazos del Quadcopter, aumentando la inercia por eje e influyendo considerablemente en el modelo. Antes de usar cada Variador se ha tenido que programar para que éste responda con un mejor rendimiento al caso en cuestión.

Throttle stick position	Low	Medium	High
Menu			
1. Brake setting	• off	soft	hard
2. Timing setting	Low	• Medium	High
3. Battery Protection Voltage Threshold	High cut-off threshold	• Medium cut-off threshold	—
4. Plane Mode	• Fixed-wing aircraft	Helicopter mode 1 (with Soft start)	Helicopter mode 2 (Super-Soft+Govener Mode)
5. Throttle response speed setting	• normal	Medium	High

Figura 9: Tabla de Set up de un ESC

Para los 5 parámetros a configurar hay tres opciones, y las marcadas con un punto son las que se han aplicado.

## Marco

Todos los elementos que componen el Quadcopter se sujetan en una estructura que mantiene la integridad y rigidez necesarias para el vuelo.

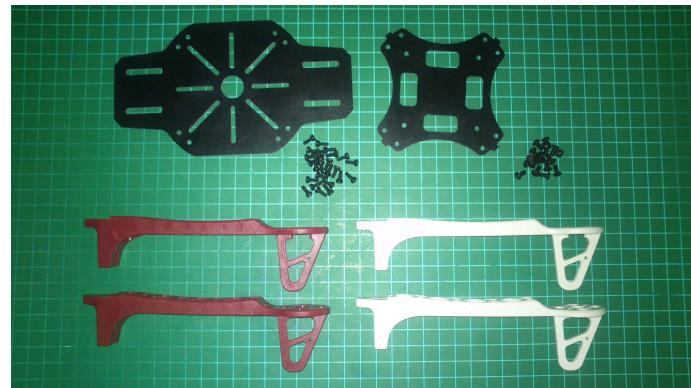


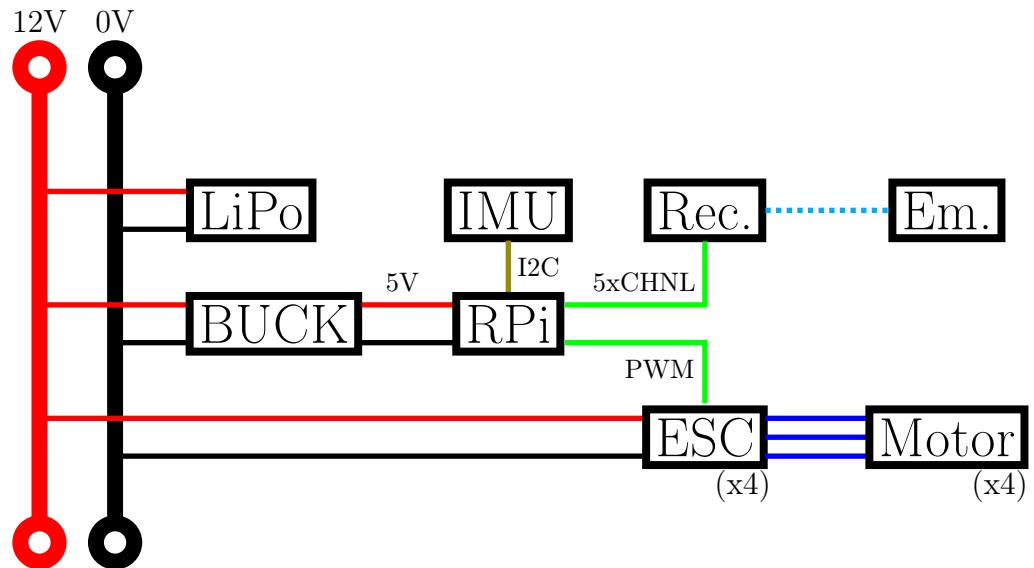
Figura 10: Piezas que componen la estructura del Quadcopter

La mayor parte del peso se concentra en el centro de la estructura e interesa que sea lo más ligera posible sin comprometer su integridad, de tal manera que los motores, situados en las puntas de cada brazo, deban compensar el menor peso posible. En este caso, tiene un peso de 190g, y las piezas están hechas de fibra de vidrio las piezas centrales (de color negro en la imagen) y de Nylon los brazos (rojo y blanco en la imagen).

## Hélices

En girar el motor, las aspas solidarias a su eje utilizan la energía cinética del rotor para proporcionar sustentación propulsando aire. El tipo de aspa condiciona el rendimiento que se obtenga, así que se utilizan las que optimizan la fuerza de propulsión respecto al consumo de corriente. En el presente

## 6.2. Muntatge



## 7. Anàlisi econòmic

## 8. Estudi d'impacte ambiental

## 9. Conclusiones

Futuras aplicaciones

## Referencias

- [1] Teppo Luukkonen (August 22,2011). *Modelling and control of quadcopter*
- [2] Wikipedia de la Raspberry Pi: [http://en.wikipedia.org/wiki/Raspberry\\_Pi](http://en.wikipedia.org/wiki/Raspberry_Pi)
- [3] Accel·leròmetre i Giròscop MPU-6050 per a Arduino: <http://playground.arduino.cc/Main/MPU-6050#.UzhsVCK9jb4>
- [4] MPU-6050. Especificació del producte: <http://www.invensense.com/mems/gyro/documents/PS-MPU-6000A-00v3.4.pdf>
- [5] MPU-6050. Mapa de Registres i descripcions: <http://www.invensense.com/mems/gyro/documents/RM-MPU-6000A-00v4.2.pdf>
- [6] LM2576S Datasheet: <http://www.ti.com/lit/ds/symlink/lm2576.pdf>
- [7] Llibreria wiringPi: <http://wiringpi.com/>

## Agraïments

## ANNEXES

### Annex 1: Obtenció vector de forces

Per a treballar amb la dinàmica del sistema s'obté el vector de forces a partir del Lagrangià:

```
clear all
clc
```

```
%%% Para usar la funcion Laplace en el archivo Laplace.m se deben declarar
%%% las variables de esta manera:
```

```
syms x dx ddx y dy ddy z dz ddz Phi dPhi ddPhi Theta dTheta ddTheta Psi dPsi ddPsi
syms f1 f2 f3 f4 m1 m2 m3 m4
% syms w1 w2 w3 w4
syms Ixx Iyy Izz
syms Ax Ay Az % No se tienen en cuenta coeficientes de friccion
syms k m g l b

l=0.165 % longitud de los brazos
Ixx=0.004 % Momento de inercia del eje x
Iyy=0.004 % Momento de Inercia del eje y
Izz=0.008 % Momento de Inercia del eje z
m=0.85 % Peso del Quadcopter
g=9.81 % gravedad

%%% El vector de variables que se usaran

v=[x dx ddx y dy ddy z dz ddz Phi dPhi ddPhi Theta dTheta ddTheta Psi dPsi ddPsi]

Xi=[x; y; z]
dXi=[dx; dy; dz]

Eta=[Phi; Theta; Psi]
dEta=[dPhi; dTheta; dPsi]

Q=[Xi; Eta]
dQ=[dXi; dEta]

II=[[Ixx 0 0];
     [0 Iyy 0];
     [0 0 Izz]]

A=[[Ax 0 0];
   [0 Ay 0];
   [0 0 Az]]

R=[[cos(Psi)*cos(Theta) cos(Psi)*sin(Theta)*sin(Phi)-sin(Psi)*cos(Phi) cos(Psi)*sin(Theta)*cos(Phi)
   [sin(Psi)*cos(Theta) sin(Psi)*sin(Theta)*sin(Phi)+cos(Psi)*cos(Phi) sin(Psi)*sin(Theta)*cos(Phi)
   [-sin(Theta) cos(Theta)*sin(Phi) cos(Theta)*cos(Phi)]]]

Weta=[[1 0 -sin(Theta)];
      [0 cos(Phi) cos(Theta)*sin(Phi)];
      [0 -sin(Phi) cos(Theta)*cos(Phi)]]]

J=transpose(Weta)*II*Weta
```

```

L=m/2*transpose(dXi)*dXi+(1/2)*transpose(dEta)*transpose(Weta)*II*Weta*dEta-m*g*z

%%% Aqui se obtiene con el Lagrangiano el vector de fuerzas F segun
%%% F=(d/dt)(dp(L)/dp(dq))-d(L)/dq

F=Lagrange(L,v)

%%% Derivando a mano se obtiene que TauB=J*ddEta+CdEta
%%% Y como TauB=[F(4); F(5); F(6)], se tiene que el termino de Coriolis es:

CdEta=[F(4); F(5); F(6)]-J*[ddPhi; ddTheta; ddPsi]

%%% Hasta se tiene el producto Coriolis(Eta,dEta)*dEta. Pero como matlab
%%% no elimina las aceleraciones se hace a mano, y queda:

CdEta = [(Iyy*dTheta^2*sin(2*Phi))/2 - (Izz*dTheta^2*sin(2*Phi))/2 - Ixx*dPsi*dTheta*cos(Theta)
           dPhi*(Ixx*dPsi*cos(Theta) - 2*Iyy*dTheta*cos(Phi)*sin(Phi) + 2*Izz*dTheta*cos(Phi)*sin(Phi)
           -dPhi*(Ixx*dTheta*cos(Theta) - Iyy*dTheta*cos(Phi)^2*cos(Theta) + Izz*dTheta*cos(Phi)

T=f1+f2+f3+f4          % Fuerza total (Total Thrust)
TB=[0; 0; T]              % Thrust en la referencia del Quadctopter
TauB=[l*(f4-f2);
      l*(f3-f1);
      % (m1+m2+m3+m4)]
      b*(f1-f2+f3-f4)]

```

## Annex 2:Preparació de la Raspberry Pi

Per a posar a punt la RPi s'ha d'instal·lar Raspbian i configurar-lo per tal que es pugui comunicar amb la placa MPU-6050.

### Instalació Raspbian

Havent introduït la targeta SD en un lector adequat, es detecta en una terminal mitjançant l'ordre `df -h`. Suposant que hagués estat gravada anteriorment:

```
/dev/sdb1      56M   19M   38M  33% /media/boot
/dev/sdb2     1,8G  1,4G  266M 85% /media/9c7e2035-df9b-490b-977b-d60f2170889d
```

S'han de desmontar les dos particions, tant la `/dev/sdb1` com la `/dev/sdb2`:

```
umount /dev/sdb1
umount /dev/sdb2
```

Havent descarregat la imatge a instalar per exemple a l'Escriptori, es procedeix amb:

```
sudo dd bs=4M if=~/Escriptorio/2013-07-26-wheezy-raspbian.img of=/dev/sdb
```

Passats uns minuts ja es té la SD grabada amb el sistema operatiu Raspbian.

### Configuració de la Raspberry

Per tal de poder comunicar la RPi amb la IMU MPU-6050 per I2C és necessari configurar el sistema. Primer és necessari instal·lar els drivers més rellevants. De l'arxiu

```
sudo nano /etc/modules
```

s'han d'afegir les següents dues línies al final de l'arxiu:

```
i2c-bcm2708
i2c-dev
```

En l'arxiu blacklist:

```
sudo vi /etc/modprobe.d/raspi-blacklist.conf
```

les següents dues línies han de començar amb un signe # (de comentari):

```
#blacklist spi-bcm2708
#blacklist i2c-bcm2708
```

Per provar de connectar el sensor, és necessari seguir primer el connexionat:

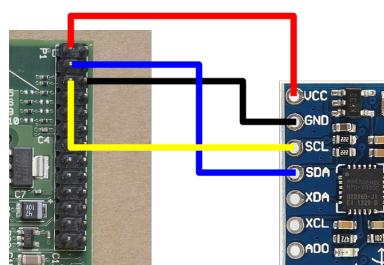


Figura 11: Connexió per I2C entre MPU-6050 i RPi

És a dir:

- Pin1-3.3V es connecta VCC.

- Pin3-SDA es connecta a SDA
- Pin5-SCL es connecta a SCL
- Pin6-Ground es connecta a GND

S'ha d'instal·lar el paquet *i2c-tools*:

```
sudo apt-get install i2c-tools
```

Per a veure el sensor s'escriu:

```
sudo i2cdetect -y 1
```

El resultat és

```
pi@raspberrypi ~ $ sudo i2cdetect -y 1
      0  1  2  3  4  5  6  7  8  9  a  b  c  d  e  f
00:  -- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -
10:  - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -
20:  - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -
30:  - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -
40:  - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -
50:  - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -
60:  - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - 68 - -
70:  - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -
```

Figura 12: Detecció del sensor MPU-6050

que és el dispositiu que correspon al MPU-6050.

### Llibreria wiringPi

S'utilitza aquesta llibreria[7] com a interfície del GPIO (General Porpose Input Output). Permet, per tant, llegir tant les consignes com els sensors i generar les accions de control. La instal·lació i descripció de la llibreria està explicat a la pàgina web incluïda a la bibliografia.

**Annex 3: Filtre de kalman**

## Annex 4: Caracterització dels motors

Per tal de poder controlar la planta és necessari saber còm responen els actuadors per tal de realitzar un control precís. D'aquests és necessari saber quina força i moment proporcionen, així com el consum d'energia donat un PWM. Per a obtenir una corva de la força respecte del PWM es pesa amb una balança l'acció del motor. La rudimentària bancada que es té per a tal objectiu és d'un colze articulat a un eix de tal manera que la distància de l'eix del motor al fulcre i d'aquest a la balança sigui la mateixa (en aquest cas de 12 cm):

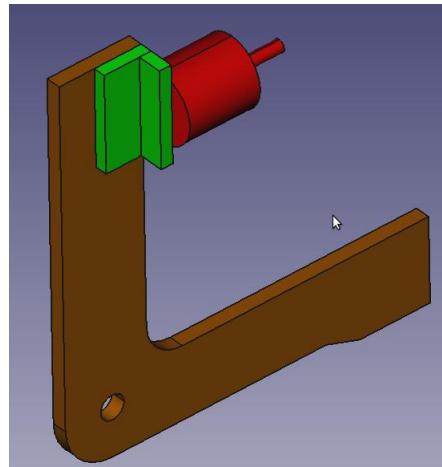


Figura 13: Bancada per a l'estudi del motor

Les parts estan fetes de fusta (part marró) i plàstic ABS (part verda). Tota l'estructura es subjecta a unes fustes:



Figura 14: Montatge per a l'estudi del motor

Es transmet al ESC a quina velocitat s'ha de fer funcionar al motor des de la Raspberry Pi per mitjà d'una senyal PWM. El programa que s'executa per a fer les proves és:

```
#include <stdio.h>
#include <termios.h>
#include <wiringPi.h>
#include <unistd.h>

#define PIN 2 // pin 13

int main(void){
```

```

int i,p;
wiringPiSetup();

pinMode(PIN,OUTPUT);
digitalWrite(PIN,LOW);

for(i=0;i<=100;i+=5){
    for(p=0;p<250;p++){
        digitalWrite(PIN,HIGH);
        delayMicroseconds(950+i*10);
        digitalWrite(PIN,LOW);
        delayMicroseconds(19050-i*10);

        printf("PWM(i): %d \t h:%d \n",i,p);
    }
}
return 0;
}

```

S'obté una mesura de força i d'intensitat per cada increment del 0.25 % del PWM enviat al Variador. Sobre:

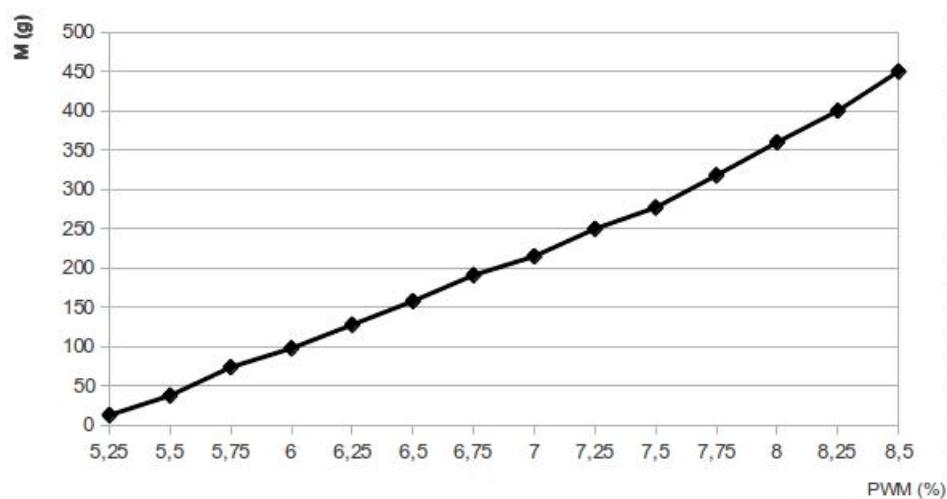
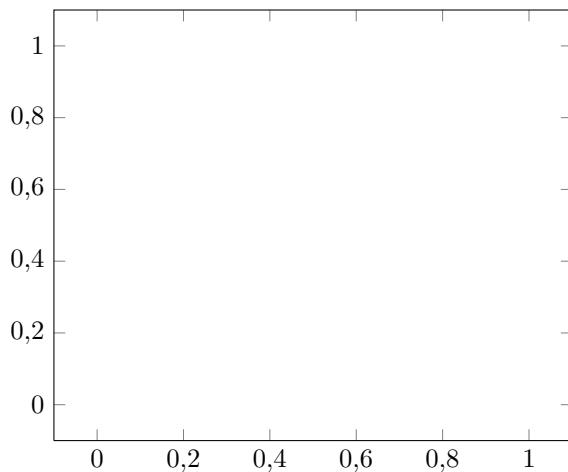


Figura 15: Relació entre la força (en grams) i el PWM



En l'eix de les abscises el PWM(%) és entre el 5% i el 10% de la senyal enviada, que correspon al mínim i màxim que el motor. Com que per a un PWM elevat la força era massa gran i no es preveu que es farà funcionar el sistema en semblants condicions de treball, no s'estudia.

Es veu una relació proporcional del PWM amb la força generada. Es considera que una regressió lineal serà suficient. S'obté que la força  $f(PWM)$  del motor serà:

$$f = 32,5758 \cdot PWM(\%) - 32,1758$$

amb un coeficient de determinació en la regressió és de  $R^2 = 0,9929$ . Aquest resultat facilita el problema en ser una relació prou senzilla.

Per a l'intensitat es té una relació tan amigable com en el cas anterior, però com que no serà cas d'estudi, només es veurà una aproximació del que pot arribar a consumir cada motor per a assegurar una autonomia de vol no irrisòria. Es té que

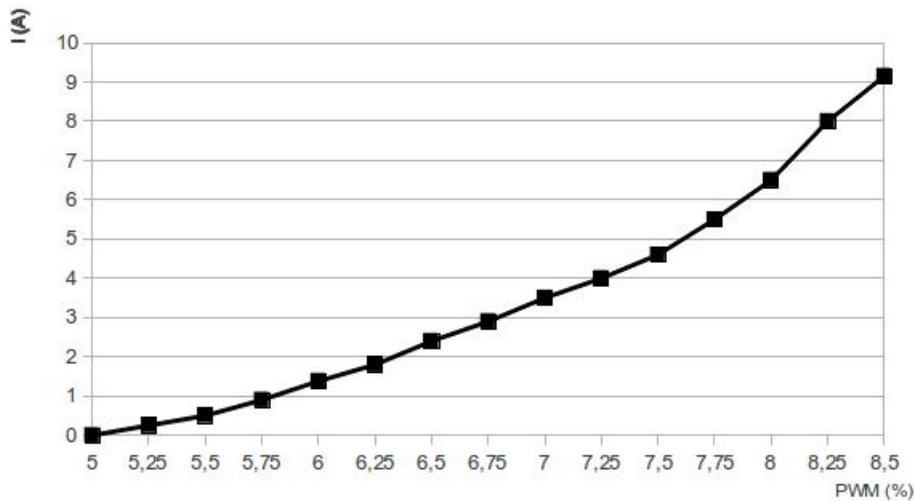


Figura 16: Relació entre la corrent consumida i el PWM

Com que en el punt d'equilibri cada motor suporta una cuarta part del pes, el PWM hauria de correspondre a una força de  $m_{Quadcopter} \cdot g/4 \approx 0,225\text{kg}$ . El consum corresponent és de 3,5A aproximadament. Entre els quatre motors es consumiran  $3,5 \cdot 4 = 14\text{A}$ . Com que la bateria es de 2200mAh es suposa una autonomia de 7 minuts aproximadament.