МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

«ХАРКІВСЬКИЙ ПОЛІТЕХНІЧНИЙ ІНСТИТУТ»

Інститут енергетики, електроніки та електромеханіки

Кафедра промислової і біомедичної електроніки

Спеціальність 171 «Електроніка»

Освітня програма Електроніка

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
|  |  |

До захисту допускаю

Завідувач кафедри

С.Ю. Кривошеєв

(ініціали та прізвище)

(підпис, дата)

ДИПЛОМНА РОБОТА

другого (магістерського) рівня вищої освіти

Тема роботи: Мікроконтролерна система керування автономним безпілотним  
пристроем

Шифр роботи E-618а за 6.5

(група, номер теми за наказом)

Виконавець Нікулін Максим Сергійович

(прізвище, ім’я, по-батькові)

Керівник доц. Єресько Олексндр В’ячеславович

(посада, прізвище, ім’я, по-батькові)

Харків 2022

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Назва виробу,  об'єкта або теми | | | | Назва  документа | Фор-мат | | | Кільк.  арк. | При-  мітка |
|  | | | |  |  | | |  |  |
|  | | | | Документи загальні |  | | |  |  |
|  | | | |  |  | | |  |  |
|  | | | | Завдання на ДР | А4 | | | 2 |  |
|  | | | | Пояснювальна записка до ДР | А4 | | | 74 |  |
|  | | | |  |  | | |  |  |
|  | | | | Ілюстративні матеріали |  | | |  |  |
|  | | | |  |  | | |  |  |
| *Керування об’єктом, що рухається.* | | | | Презентація |  | | |  |  |
| *Ч.2 Навігація об’єкта, що рухається* | | | |  | А4 | | | 10 |  |
|  | | | |  |  | | |  |  |
|  | | | |  |  | | |  |  |
|  | | | |  |  | | |  |  |
|  | | | |  |  | | |  |  |
|  | | | |  |  | | |  |  |
|  | | | |  |  | | |  |  |
|  | | | |  |  | | |  |  |
|  | | | |  |  | | |  |  |
|  | | | |  |  | | |  |  |
|  | | | |  |  | | |  |  |
|  | | | |  |  | | |  |  |
|  | | | |  |  | | |  |  |
|  |  |  |  | Е-618а за 6.1 ВД | | | | | |
|  |  |  |  |
|  | Прізвище | Підп | Дата |
| Розроб | Політико |  |  | Керування об’єктом, що рухається. Ч.2 Навігація об’єкта, що рухається  Відомість документів | Літ. | | | Аркуш | Аркушів |
| Перев. | Єресько |  |  | Д | П | Б |  | 1 |
|  |  |  |  | НТУ «ХПІ»  Кафедра промислової і біомедичної електроніки | | | | |
| Н.конт. | Єресько |  |  |
| Затв. | Кривошеєв |  |  |

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

«ХАРКІВСЬКИЙ ПОЛІТЕХНІЧНИЙ ІНСТИТУТ»

Інститут Енергетики, електроніки та електромеханіки

Кафедра Промислової і біомедичної електроніки

Рівень вищої освіти освітньо-кваліфікаційного рівня бакалавр

Спеціальність 171 «Електроніка»

Освітня програма Електроніка

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

С.Ю. Кривошеєв

«\_\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_ року

З А В Д А Н Н Я

НА ДИПЛОМНУ РОБОТУ СТУДЕНТУ

Політико Євгеній Олександрович

(прізвище, ім’я, по батькові)

1 Тема роботи Керування об’єктом, що рухається. Ч.2 Навігація об’єкта, що рухається

керівник роботи Єресько Олександр В’ячеславович , к.т.н., доцент

(прізвище, ім’я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

затверджені наказом вищого навчального закладу від «14» квітня року №  606 СТ

2 Строк подання студентом роботи

3 Вихідні дані до роботи: Прилад використовує два Li-ion акумулятори , два ультразвукових далекоміра HC-SR04, два мотор-колеса та побудований на базі мікроконтролера STM32F103RB , напруга живлення 2х3.6 В , робоча температура

-10…85 С

4 Перелік питань, які потрібно розробити у пояснювальній записці

Сформулювати технічне завдання, провести аналітичний огляд джерел інформації,розробити структурну та алгоритми.

Виконати тестування програмного забезпечення. Провести досліди роботи системи. Розглянути питання економіки, охорони праці.

5 Перелік графічного матеріалу з точним зазначенням обов’язкових креслень)

Презентація 10 аркушів А4

6 Консультанти розділів роботи

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Розділ | Прізвище, ініціали та посада  консультанта | Підпис, дата | |
| завдання  видав | завдання  прийняв |
| Техніко-економічне обґрунтування | Проскурня О.М., доцент. |  |  |
| Охорона праці | Райко В.Ф., к.т.н.,професор. |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

7 Дата видачі завдання

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Номер етапу | Назва етапів дипломної роботи | Строк  виконання  етапів роботи | Примітка |
| 1 | Формулювання технічного завдання | 1.05.2022 |  |
| 2 | Аналітичний огляд джерел, вибір методики досліджень | 11.05.2022 |  |
| 3 | Розробка структурної та електричної схем | 18.05.2022 |  |
| 4 | Розробка та тестування програмного забезпечення | 01.06.2022 |  |
| 5 | Оформлення пояснювальної записки до ДР | 11.06.2022 |  |
| 6 | Виконання презентації, написання доповіді | 13.08.2022 |  |
| 7 | Подання ДР на відгук та зовнішню рецензію | 14.08.2022 |  |
| 8 | Подання ДР на допуск до захисту | 15.08.2022 |  |
| 9 | Захист ДР | 17.08.2022 |  |
|  |  |  |  |

Студент Політико Є.О.

(підпис) (прізвище та ініціали)

Керівник роботи Єресько О.В.

(підпис) (прізвище та ініціали)

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

«ХАРКІВСЬКИЙ ПОЛІТЕХНІЧНИЙ ІНСТИТУТ»

Інститут Енергетики, електроніки та електромеханіки

Кафедра Промислової і біомедичної електроніки

Спеціальність 171 «Електроніка»

Освітня програма «Електроніка»

**ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА**

**до дипломної роботи**

освітньо-кваліфікаційного рівня бакалавр

на тему: Керування об’єктом, що рухається. Ч.2 Навігація об’єкта, що рухається

Виконав студент 4 курсу, групи Е-618а

Політико Є.О.

(підпис, прізвище та ініціали)

Керівник Єресько О.В

(підпис, прізвище та ініціали)

Рецензент ЗамаруєвВ.В.

(підпис, прізвище та ініціали)

Нормоконтролер Фетюхіна Л.В.

(підпис, прізвище та ініціали)

Харків 2022**РЕФЕРАТ**

Пояснювальна записка до ДР 74с., 17 рис., 13 табл., 25 джерел

*Ключові слова*: ПОШУК ШЛЯХУ, АВТОПІЛОТ, НАВІГАЦІЯ, МІКРОКОНТРОЛЕР, АКСЕЛЕРОМЕТР, ГІРОСКОП

Об'єктом дослідження дипломного проекту магістра є рухомий пристрій з самостійною навігацією у просторі, на базі комбінованої навігаційної системи, розробка та розрахунок електричної принципової схеми та написання программного забеспечення.

У процесі роботи були визначені існуючі способи керування комбінованими приладами, запропоновано структурну схему, виконано розробку електричної принципової схеми та розроблено програмну складову, яка забезпечує автоматичний пошук шляху в реальному часі з врахуванням перешкод.

Результати проектування рекомендуються для впровадження підприємствами електротехнічної промисловості різних форм власності.

Використання розробленої системи можливе на різних машинобудівних підприємствах для налагодження технологічних процесів, а також в навчальному процесі.

ABSTRACT

Explanatory note to DP 74p., 17 fig., 13 tables., 25 sources

Key words: PATH FINDING, AUTOPILOT, NAVIGATION, MICROCONTROLLER, ACCELEROMETER, GYROSCOPE

The object of research of the master's diploma project is a mobile device with independent navigation in space, based on a combined navigation system, the development and calculation of an electrical schematic diagram and the writing of software.

In the course of the work, the existing methods of controlling combined devices were determined, a structural diagram was proposed, an electrical schematic diagram was developed, and a software component was developed that provides automatic pathfinding in real time, taking into account obstacles.

Design results are recommended for implementation by enterprises of the electrical engineering industry of various forms of ownership.

The use of the developed system is possible at various machine-building enterprises for the adjustment of technological processes, as well as in the educational process.

**ЗМІСТ**

[ВСТУП 9](#_Toc111482734)

[1. Технічне завдання 11](#_Toc111482744)

[**1.1 Найменування і область застосування** 11](#_Toc111482745)

[**1.2 Підстава до розробки** 11](#_Toc111482746)

[**1.3 Мета і призначення роботи** 11](#_Toc111482747)

[**1.4 Технічні вимоги** 11](#_Toc111482748)

[**1.5 Економічні показники** 11](#_Toc111482749)

[**1.6 Стадії та етапи роботи** 11](#_Toc111482750)

[2. АКТУАЛЬНІСТЬ РОБОТИ 12](#_Toc111482751)

[3. АНАЛІТИЧНИЙ ОГЛЯД ДЖЕРЕЛ ІНФОРМАЦІ 15](#_Toc111482752)

[**3.1 Обгрунтування вибору навігації** **Ошибка! Закладка не определена.**](#_Toc111482753)

[**3.4 Дистанційне управління освітленням по радіоканалу**. 35](#_Toc111482754)

[4. ОБГРУНТУВАННЯ 36](#_Toc111482755)

[**4.1 Обгрунтування способу навігації** 36](#_Toc111482756)

[**4.2 Структурна схема пристрою 38**](#_Toc111482757)

[**4.3 Алгоритм роботи МК з модулем HC-SR04 40**](#_Toc111482758)

[**5.1 Мікроконтролер 43**](#_Toc111482759)

[**5.2 Ініціалізація мікроконтролера 50**](#_Toc111482760)

[7.Охорона праці та навколишнього середовища 64](#_Toc111482761)

[**7.1 Загальні питання охорони праці 64**](#_Toc111482762)

[**7.2 Структура управління охорони праці 64**](#_Toc111482763)

[**7.3 Загальна характеристика приміщення та робочого місця на підприємстві 66**](#_Toc111482764)

[**7.4 Метеорологічні параметри робочої зони 67**](#_Toc111482765)

[**7.5 Освітлення приміщення 68**](#_Toc111482766)

[**7.6 Шум та вібрація у робочому приміщенні 68**](#_Toc111482767)

[**7.7 Електробезпека у робочому приміщенні 69**](#_Toc111482768)

[**7.8 Ергономічні вимоги до робочого місця 69**](#_Toc111482769)

[**7.9 Пожежна безпека 70**](#_Toc111482770)

[**7.10 Охорона навколишнього природного середовища 71**](#_Toc111482771)

[**ВИСНОВКИ 72**](#_Toc111482772)

[СПИСОК ДЖЕРЕЛ ІНФОРМАЦІЇ 74](#_Toc111482773)

**ВСТУП**

Зростання кількісті автомобілів на дорогах потребує впорядкування проблем безпеки, зменшення заторів на дорогах, що приводить до питань розумної мобільності. За класифікацією SAE International (Співтовариство автотранспортних інженерів), існує шість рівнів автоматизації водіння: від 0 (без автоматизації) до 5 (повна автоматизація автомобіля).

Технології безпілотного водіння привертають все більше уваги з боку наукової та інженерної спільнот, автомобільної індустрії та влади. Перші прагнуть подолати технологічні бар’єри, що встають на шляху до повністю автономного наземного транспортного засобу, здатного приймати рішення у складних умовах міського руху. Другі працюють над стандартизацією отриманих рішень та їх частковим чи повним вбудовуванням у комерційні продукти. Останні працюють над законодавчими ініціативами, покликаними підготувати юридичну базу для майбутнього безпілотного транспорту.

Зважаючи на постійно ускладнюючі сценарії тестування безпілотного транспорту і в міру наближення до комерційної експлуатації посилюються і вимоги до таких систем, що робить актуальною розробку нових і вдосконалення існуючих алгоритмів керування автономними транспортними засобами.

Навігація (лат. Navigatio, від лат. Navigo — «пливу на судні») у широкому значенні — процес управління деяким об’єктом з метою переходу з просторового положення А до положення Б. Стосовно мобільних наземних робіт під навігацією мають на увазі наступні завдання:

1. визначення власного положення щодо деякої системи координат;
2. вибір оптимального (за яким-небудь заданим критерієм) шляху проходження між двома положеннями в просторі;
3. генерація управляючих впливів-команд для проходження оптимальним шляхом
4. запобігання зіткненням.

В батьох країнах свтіу розробляються спеціальні закони та стратегії переходу на автономний транспорт, створюються стандарти до нормотворчої бази інтелектуальних засобів автономного водіння. Крім того, міжнародна юридична компанія dentons створила загальний індекс автономних транспортних засобів – інтерактивний онлайн-інструмент, який допомагає легко знайти основні норми безпілотного водіння по всьому світу й провести паралелі між різними юрисдикціями.

**1. Технічне завдання**

**1.1 Найменування і область застосування**

Система навігації , призначена для орієнтування об’єкта в просторі

**1.2 Підстава до розробки**

Розробка здійснюється в рамках навчального плану підготовки магістрів зі спеціальності «Електроніка» кафедри «Промислова і біомедична електроніка» у Національному технічному університеті «Харківський політехнічний інститут»

**1.3 Мета і призначення роботи**

Дипломна робота виконується з метою створення системи навігації об’єкта , що рухається

**1.4 Технічні вимоги**

В результаті проведення роботи необхідно обґрунтувати вибір структури електроприводу. Для моделі необхідно вибрати мікропроцесор для керування, а також на основі фізичної моделі електроприводу, визначити основні електричні параметри схеми.

**1.5 Економічні показники**

Основні техніко-економічні показники будуть знайдені на стадії техніко-економічного обґрунтування роботи.

**1.6 Стадії та етапи роботи**

Основні стадії і етапи роботи, терміни їх виконання приведені в бланку завдання на дипломну робот

**2. АКТУАЛЬНІСТЬ РОБОТИ**

Система навігації (двовимірна навігація) відома з давніх часів – у давні часи з використанням сонця та зірок, а пізніше з розвитком науки та технологій навігація ускладнилася, а точність зросла. Вже час для проведення морських суден в Австралії в порт Карумба використовувався лазерний промінь опорного маяка, що задає напрямок прямолінійного руху, у «створ», в дуже вузькій кутовій просторовій зоні [1,2,3,4].

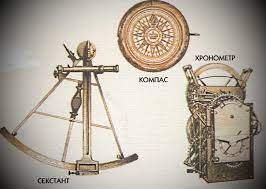


Рисунок 2.1- Навігаційні прилади давнини

Безпілотне водіння кораблів та автомобілів привертають все більше уваги з боку наукової та інженерної спільноти та автомобільної індустрії. Перші прагнуть подолати технологічні бар'єри, що встають на шляху до повністю автономного наземного транспортного засобу, здатного приймати рішення у складних умовах міського руху. Другі працюють над стандартизацією отриманих рішень та їх частковим чи повним вбудовуванням у комерційні продукти. Останні працюють над законодавчими ініціативами, покликаними підготувати юридичну базу для майбутнього безпілотного транспорта [5].

Хоча історія розвитку навігації безпілотних автомобілів бере початок із 19-го століття. Так наприклад у 1925 році компанія Houdina Radio Control продемонструвала радіокерований автомобіль, що пересувається по вулицях Нью-Йорка, а автомобіль Chandler у 1926 році був обладнаний приймально-передавальною антеною і керувався з машини, що йде за керованим авто. 1939 року на Нью-Йоркській Всесвітній виставці були представлені радіокеровані електромобілі, розроблені американським промисловим дизайнером-футуристом компанії Норманом Бел Гедесом, за підтримки компанії General Motors.

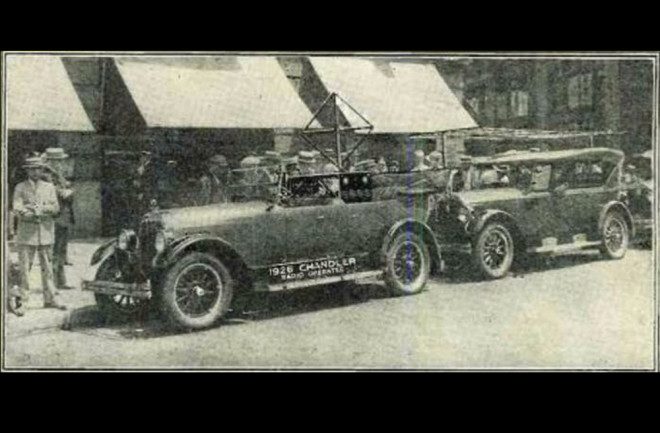


Рисунок 2.2 – Перший безпілотний автомобіль

Автомобілі рухалися електромагнітними хвилями, створюваними електричними пристроями, вбудованими в дорожнє полотно.

Зважаючи на постійно ускладнюючі сценарії тестування безпілотного транспорту і в міру наближення до комерційної експлуатації посилюються і вимоги до таких систем, що робить актуальною розробку нових і вдосконалення існуючих алгоритмів керування автономними транспортними засобами. Нарешті, у 2015 році компанія Tesla (Tesla Model S) представила систему допомоги водієві, що дозволяє здійснювати автономне керування автомобілем на шосе [6].

А вже у жовтні 2016 року, Tesla заявила, що всі їхні автомобілі збудовані на обладнанні, необхідному для забезпечення повної автономності водіння. Апаратне забезпечення автомобілів Tesla включає вісім камер кругового огляду і дванадцять ультразвукових датчиків, на додаток до радарів, встановлених на автомобілі.

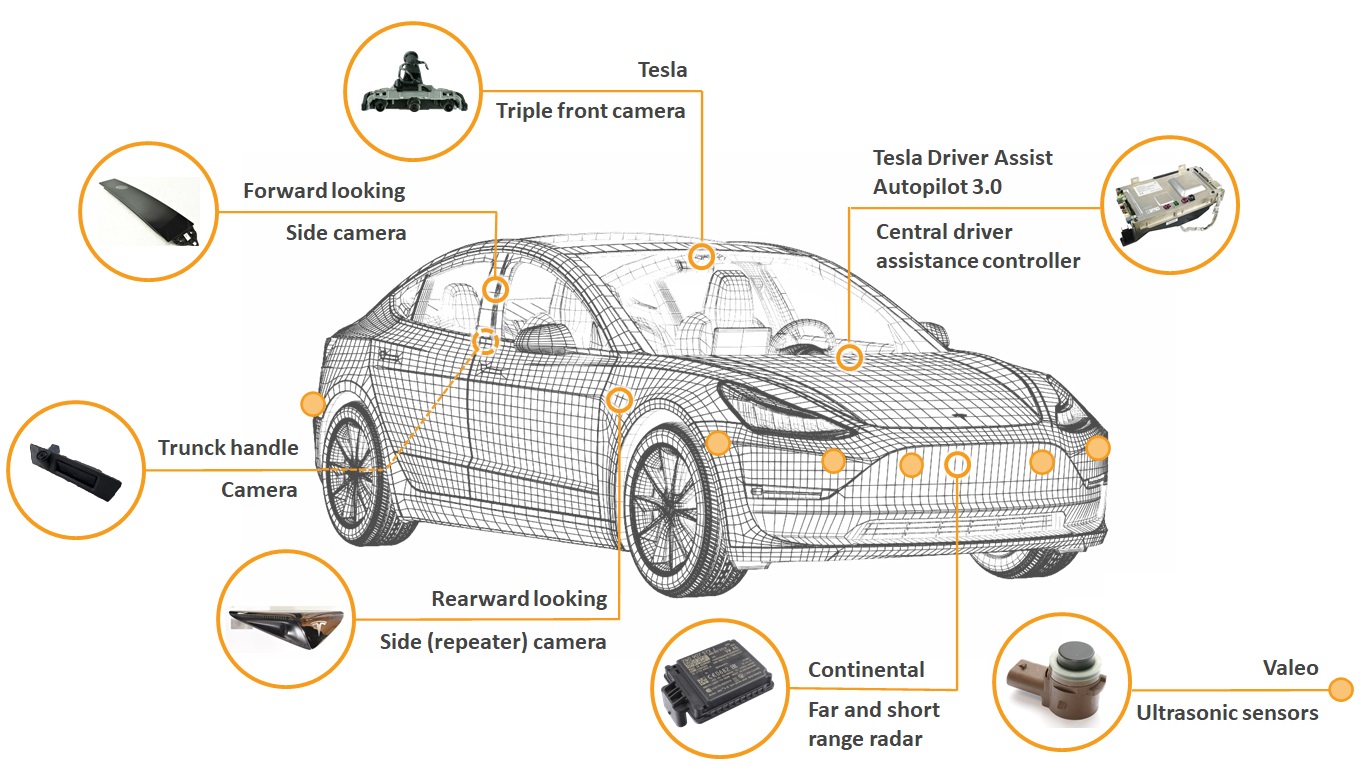


Рисунок 2.3 – Датчики у Tesla model 3

Програмна частина системи навігації об'єднує роботу як GPS координати точок маршруту прив'язані до докладних карт (Гугл - карт і т.п.), система навігації авто обладнана масою датчиків (енкодерами, акселерометрами, гіроскопами) які використовуються для «грубою» оцінки напрямку переміщення та пройденого шляху транспортним засобом.

Тим не менш, велика увага до проблеми з боку великих автомобільних компаній та дослідницьких лабораторій по всьому світу вселяє надію на досягнення амбітної мети, за винятком людського фактора з процесу пересування і, тим самим, збільшення його безпеки.

**3. ВИБІР СПОСОБУ НАВІГАЦІЇ**

**3.1 Обгрунтування способу навігації**

Навігаційна система (навігаційний комплекс) — це сукупність приладів, алгоритмів і програмного забезпечення, що забезпечують орієнтування об'єкта в просторі (навігацію). До навігаційного комплексу можуть входити як складні навігаційні системи (наприклад, супутникова навігаційна система), так і окремі прилади, що дозволяють визначити географічні координати об'єкта або його розташування відносно інших об'єктів. Виділяють два підходу до навігації: радіонавігація – заснована на взаємодії двох або більше спеціалізованих радіоприладів; інерціальна навігація – метод навігації (визначення координат і параметрів руху різних об'єктів – кораблів, літаків, ракет та ін) і управління їх рухом, що ґрунтується на властивостях інерції тіл, який є автономним, тобто не вимагає наявності зовнішніх орієнтирів або сигналів, що надходять ззовні.

Існують великі складності при навігації в замкнутому просторі – оточеному стінами наприклад тунель, підвал, завал тощо, коли немає зв'язку з GPS або аналогічною системою навігації, яка покладається на зовнішнє джерело сигналу. Для подібних випадків гарно зарекомендувала себе комбінована система навігації, яка поєднує інерційне числення шляху та пошук перешкод і коригування себе у просторі за допомогою різноманітних вимірювачів: доплерівських, візуальних та ультразвукових датчиків, QR кодів чи RFID метки, акселерометри та гироскопів. Подібний підхід забезпечують високий рівень автономності безпілотного пристрою та дозволяє мінімізувати накопичення помилки.

Нижче, на рисунку 3.1 наведено загальний навігації пристроя:

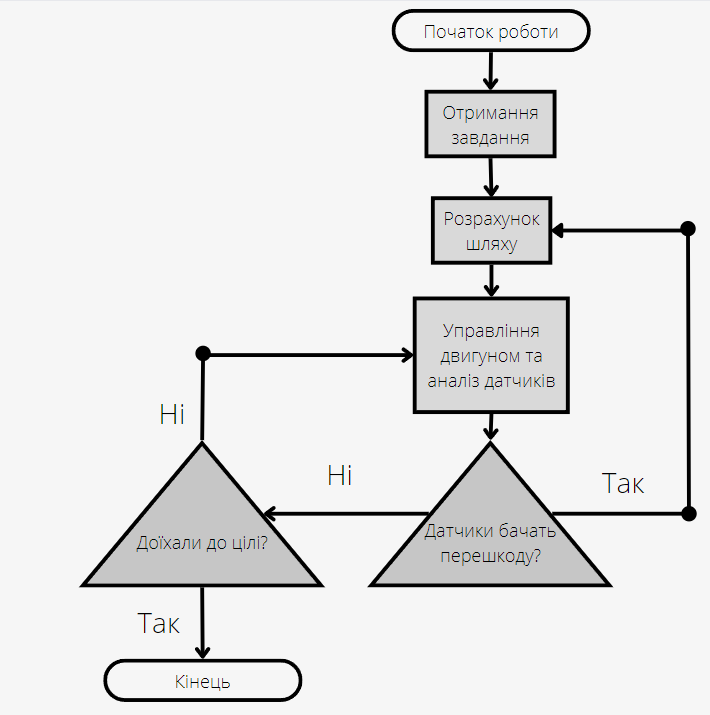


Рисунок 3.1 – Алгоритм руху беспілотного пристрою

Подібні системи використовуються на багатьох сучасних автомобілях з автопілотом, наприклад відома марка Tesla використовує широкий каскад датчиків положення у просторі.

**3.2 Інерційна складова системи навігації**

Інерційна навігація — метод навігації (визначення координат і параметрів руху різних об'єктів — кораблів, літаків, ракет та ін) і управління їх рухом, що ґрунтується на властивостях інерції тіл, який є автономним, тобто не вимагає наявності зовнішніх орієнтирів або сигналів, що надходять ззовні. Неавтономні методи вирішення завдань навігації ґрунтуються на використанні зовнішніх орієнтирів або сигналів (наприклад, зірок, маяків, радіосигналів тощо). Ці методи в принципі досить прості, але в ряді випадків не можуть бути здійснені через відсутність видимості або наявності перешкод для радіосигналів тощо. Необхідність створення автономних навігаційних систем явилася причиною виникнення інерціальних навігаці.

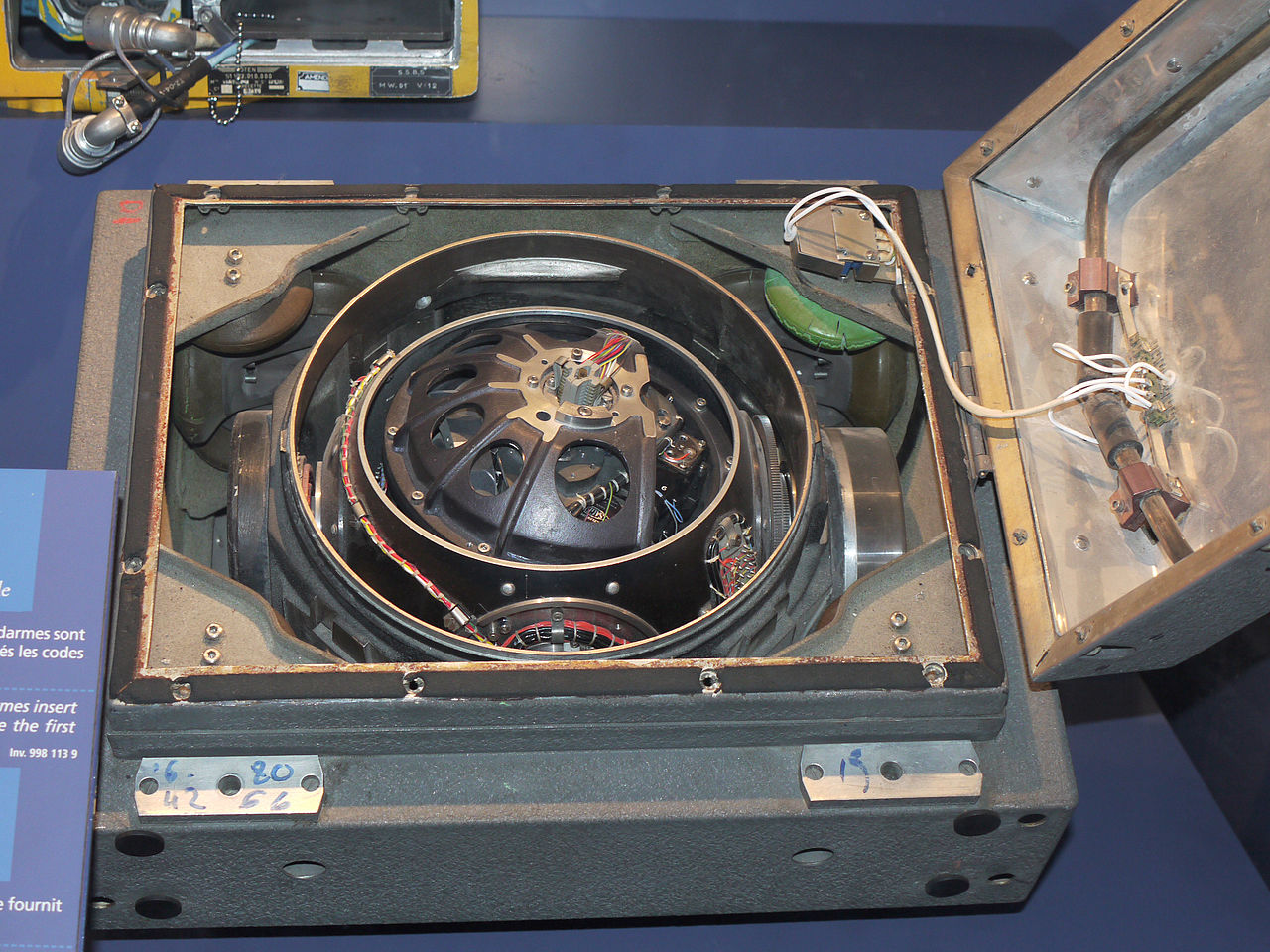


Рисунок 1.2.2 Нерційний навігаційний пристрій французької балістичної ракети S3

Сутність інерційної навігації полягає у визначенні прискорення об'єкта та його кутових швидкостей за допомогою встановлених на об'єкті, що рухається, приладів і пристроїв, а за цими даними — розташування (координат) цього об'єкта, його курсу, швидкості, пройденого шляху та ін., а також у визначенні параметрів , необхідні стабілізації об'єкта та автоматичного управління його рухом. Це здійснюється за допомогою [2]:

- датчиків лінійного прискорення (акселерометрів);

- гіроскопічних пристроїв, що відтворюють на об'єкті систему відліку (наприклад, за допомогою гіростабілізованої платформи) і дозволяють визначати кути повороту та нахилу об'єкта, які використовуються для його стабілізації та керування рухом.

- обчислювальних пристроїв (ЕОМ), які за прискореннями (шляхом їх інтегрування) знаходять швидкість об'єкта, його координати та ін. Параметри руху.

В якості інерційної складової використаємо розповсюджене рішення: комбінований акселерометр та гіроскоп MPU6050:

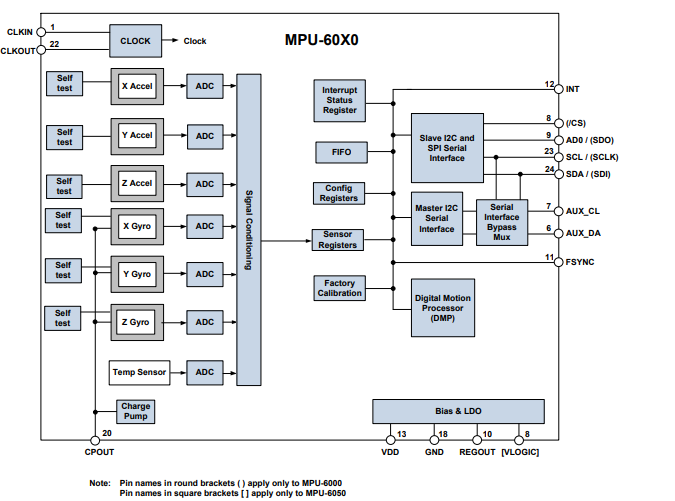


Рисунок 3.2 – Конструкція мікросхеми MPU6050.

Характеристики MPU6050:

– напруги живлення 2,375 - 3,46 вольт

– споживаний струм до 4 мА

– інтерфейс передачі даних - I2C

– максимальна швидкість I2C – 400 кГц

– вхід для інших датчиків I2C

– внутрішній генератор на 8 МГц (поза модулем можливість підключити зовнішній кварцовий резонатор на 32,768 кГц або 19,2 МГц);

Функції MPU6050:

– трьох осьовий MEMS гіроскоп із 16 бітним АЦП

– трьох осьовий MEMS акселерометр з 16 бітним АЦП

– Digital Motion Processor (DMP)

– slave I2C для підключення до мікроконтролера

– master I2C для підключення до мікросхеми додаткового датчика

– регістри даних датчиків

– FIFO

– переривання

– температурний сенсор

– самоперевірка гіроскопа та акселерометра

– регістр ідентифікації пристрою

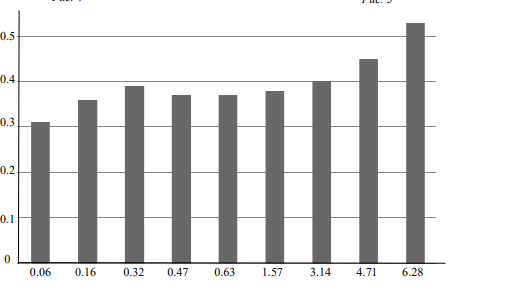


Рисунок 3.3 – Помилка фільтрації мікросхеми MPU6050.

З рис. 3.3. видно, що помилка фільтрації мало змінюється від частоти обурення, що діє модуль, і лише з великих частотах перевищує 0.5 °. Зіставляючи результати експериментів з вимогами щодо точності вимірювань параметрів для систем управління, можна дійти висновку, що модуль MPU6050 забезпечує прийнятну точність на вирішення завдань управління пристроїм.

**3.3 Активна складова системи навігації**

Активні системи навігації використовують зовнішні джерела інформації для обчислення положення у просторі, такі як:

- радіонавігаційні системи, які дозволяють виконувати навігацію за допомогою аналізу радіовипромінювання зовнішних джерел;

- супутникові системи, такі як GPS та ГЛОНАСС які дозволяють здійснювати навігацію відносно супутників;

- навігація за допомогою аналізу зображення з камер, зазвичай виконується за допомогою алгоритмів машинного навчання.

В якості активної складової навігаційної системи використаємо відеокамеру та програмний алгоритм розпізнавання об’єків на базі нейронної мережі. Подібні алгоритми дуже гнучкі та легкі у підтримці.

Для початку, коротко розберемо, що являє собою завдання детектування об'єктів (object detection) на зображенні і які інструменти застосовуються для цього на сьогоднішній день. Приклад роботи інструменту для детектування об'єктів зображено на рисунку 3.4.



Рисунок 3.4 – Приклад детектування об'єктів

Зараз дуже багато завдань у галузі комп'ютерного зору вирішуються за допомогою згорткових нейронних мереж (Convolutional Neural Networks), надалі CNN. Завдяки своїй будові вони добре беруть ознаки із зображення. CNN використовуються у завданнях класифікації, розпізнавання, сегментації та ще у багатьох інших.

Популярні архітектури CNN для розпізнавання об'єктів:

1) R-CNN. Можна сказати перша модель для вирішення цього завдання. Працює як стандартний класифікатор зображень. На вхід мережі подаються різні регіони зображення і робиться передбачення. Дуже повільна, оскільки проганяє одне зображення кілька тисяч разів.

2) Fast R-CNN. Покращена і швидша версія R-CNN працює за схожим принципом, але спочатку все зображення подається на вхід CNN, потім з отриманого внутрішнього уявлення генеруються регіони. Але, як і раніше, досить повільна для завдань реального часу.

3) Faster R-CNN. Головна відмінність від попередніх у тому, що замість selective search алгоритму для вибору регіонів використовує нейронну мережу для їхнього «заучування».

4) YOLO. Зовсім інший принцип роботи, порівняно з попередніми, не використовує регіони взагалі. На данний час це найшвидша мережа.

5) SSD. За принципом схожа на YOLO, але як мережа для отримання ознак використовує VGG16. Теж доволі швидка та придатна для роботи в реальному часі.

5) Feature Pyramid Networks (FPN). Ще один різновид мережі типу Single Shot Detector, через особливості вилучення ознак краще ніж SSD розпізнає дрібні об'єкти.

6) RetinaNet. Використовує комбінацію FPN+ResNet і завдяки спеціальній функції помилки (focal loss) дає більш високу точність (аccuracy).

Так як безпілотний пристрій має не великі габарити, обмежений у обчислювальній потужності та повинен розпізнавати об’єкти у реальному часі доцільно використати архітектурне рішення yolov5 на базі фрейморка pytorch оскільки воно розроблено з цілью використання на мобільних пристроях.

YOLO або You Only Look Once - це дуже популярна на даний момент архітектура CNN, яка використовується для розпізнавання багатьох об'єктів на зображенні.

На рисунку 3.5 наведені характеристики різних архітектур нейронної мережі.



Рисунок 3.5 – Параметри архітектур МЛ алгоритму yolov5.

Робота нейронної мережі полягає у знаходженні об’єктів, які вона навчина знаходити у координатах зображення, як це показанно на рисунку 3.6. Навчання нейронної мережі прохожить за допомогою коллекції підготовленних данних (зображень, на яких позначенно цільові об’єкти).

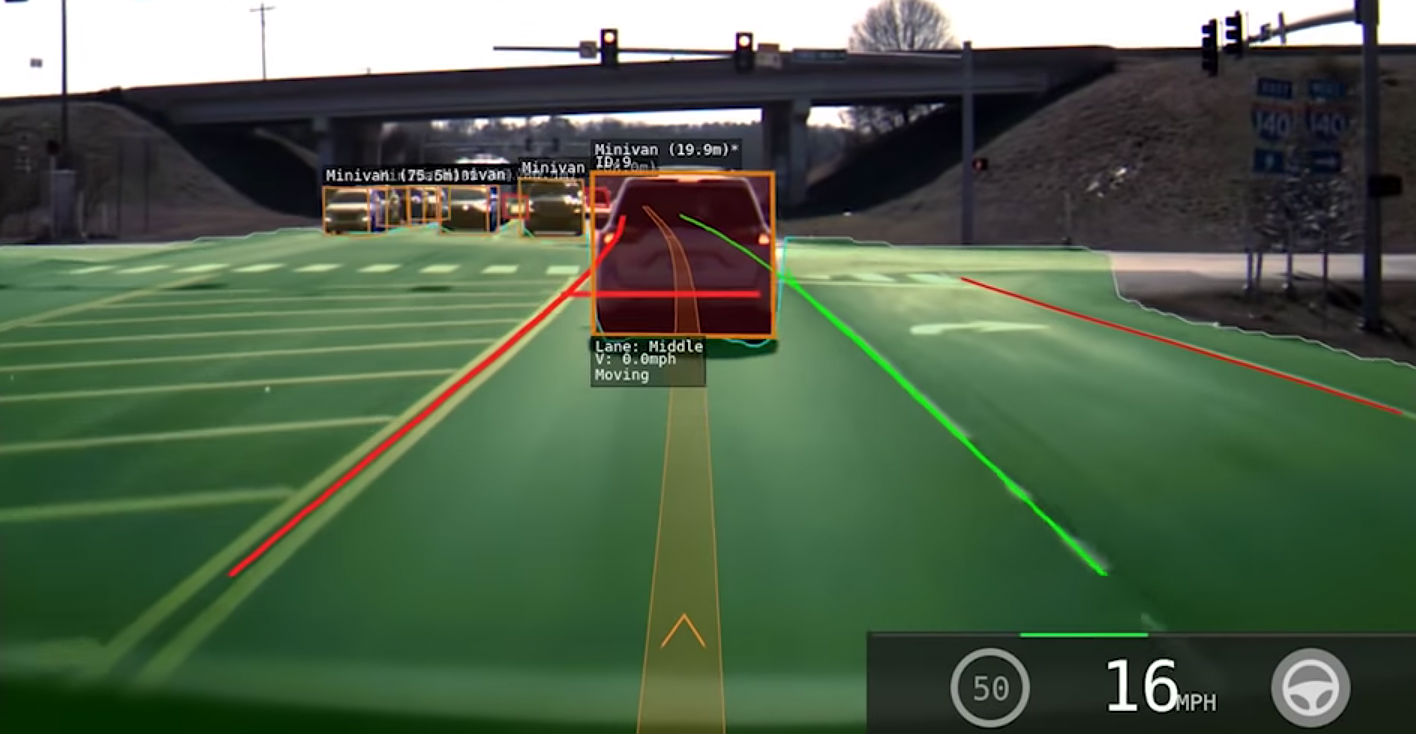


Рисунок 3.6 – Приклад використання МЛ алгоритму yolov5.

**4 ВИБІР ТА РОЗРАХУНОК СКЛАДОВИХ УЗЛІВ ПРИСТРОЮ**

**4.1 Вибір двигуна та драйвера.**

Скориставшись таблицею на русинку 4.1, відповідно до технічного завдання та для забеспечення високої прохідності пристрою обераємо кроковий двигун.

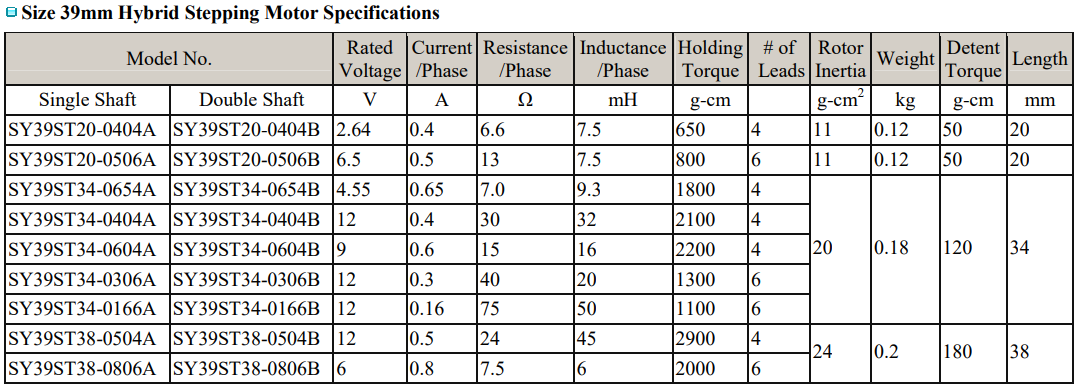


Рисунок 4.1 – Таблиця характеристик крокових двигунів від

компанії SongYong Hybrid Stepping Motor

В роботі використаємо кроковий двигун SY39ST38-0504A який має наступні характеристики:

- Напруга обмотки – 12 В;

- Кут кроку – 1.8 гр;

- Момент утримання – 2,9 Кг/см;

- Габарити – 39.3 х 39.3 х 38 мм;

- Опір обмотки – 24 Ом.

Оскільки він має високий обертаючий момент та живиться від дванадцяти вольт, що дозволяє використовувати стандартну батарею без додаткових перетворювачів. Крім того його невеликі габарити, які приведені на рисунку 4.2 спрощують його монтаж на платформі безпілотного пристрою.

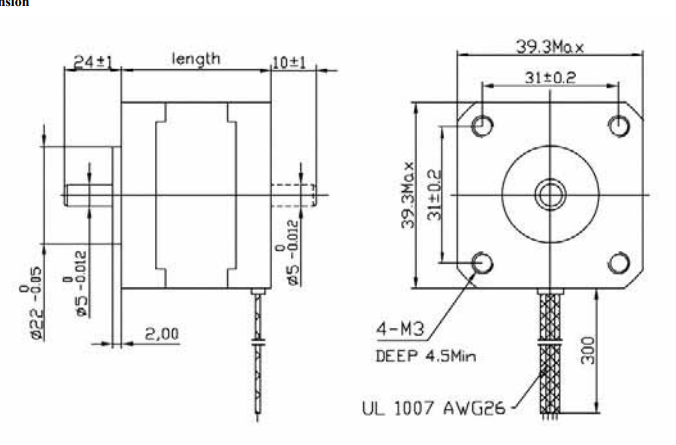


Рисунок 4.2 – Габарити крокового двигуна SY39ST38-0504A

Розрахуємо основні електричні параметри двигуна.

При напрзі WStMot = 12V та опорі обітки RWStMot=24Ω струм в обмотці дорівнює:

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |

Потужність що виділяється в обмотках крок-дв дорівнює:

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |

При кроковому режимі кер. це буде відповідати потужності що виділяється в двигуна, а поверхня охолодження двигуна дорівнює:

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |

де: Ш – широта = 39.3мм,

В – висота = 39.3мм,

Д – довжина = 38 мм

Таким чином:

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |

З 1 м2 поверхні можна зняти 625 W при перегріві 50оС Звідси можна визначити перегрів двигуна:

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| oC |  |

**4.2 Вибір драйвера**

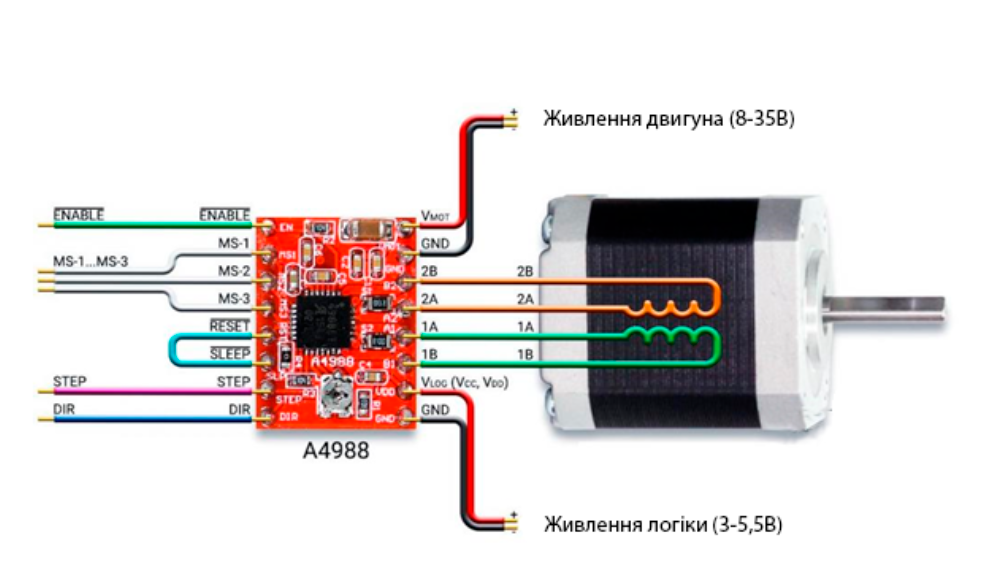


Рисунок 4.3 – Схема використання драйвера А4988

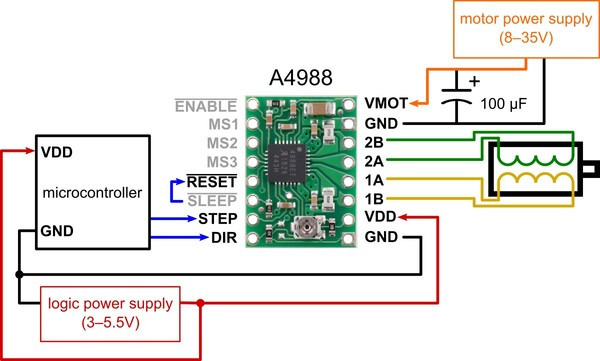


Рисунок – Схема підключення драйвера А4988

• ENABLE – увімкнення/вимкнення драйвера

• MS1, MS2, MS3 – контакти для встановлення мікрокроку

• RESET – скидання мікросхеми

• STEP - генерація імпульсів для руху двигунів (кожен імпульс – крок), можна регулювати швидкість двигуна

• DIR – встановлення напряму обертання

• VMOT – живлення двигуна (8 – 35 В)

• GND – загальний

• 2B, 2A, 1A, 1B – контакти для підключення обмоток двигуна

• VDD – напруга живлення мікросхеми (3.5 –5В)

Драйвер A4988 дозволяє використовувати режим кроку. Це досягається за рахунок подачі живлення на котушки з проміжними рівнями струму.

Наприклад з кроковим двигуном NEMA 17 з кроком 1,8 градуса (200 кроків на оборот) в режимі 1/4 кроку, двигун видаватиме 800 мікрокроків на оборот.

Таблиця режимів мікрокроків

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| MS1 | MS2 | MS3 | Розширення мікрокроку |
| 0 | 0 | 0 | Повний крок |
| 1 | 0 | 0 | 1\2 кроку |
| 0 | 1 | 0 | 1\4 кроку |
| 1 | 1 | 0 | 1\8 кроку |
| 1 | 1 | 1 | 1\16 кроку |

Драйвер A4988 має три виведення селектора розміру кроку (дозвіл), а саме: MS1, MS2 та MS3. Встановивши відповідні логічні рівні на ці контакти, ми можемо налаштувати двигуни на один із п'ятиступінчастих дозволів.

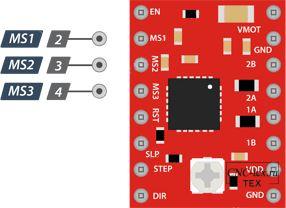


Рисунок – Виведення вибору мікрокроху драйвер A4988.

За замовчуванням ці три контакти підтягнуті до землі внутрішнім резистором. Якщо ми залишимо ці висновки не підключеними, двигун працюватиме в режимі повного кроку.

Крім того дайвер A4988 має два керуючі відводи, а саме: STEP і DIR.

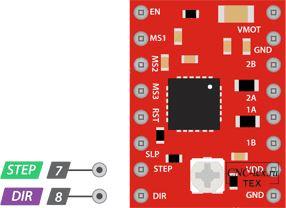


Рисунок – Виведення керування драйвер A4988.

STEP – керує мікрокроком мотора. Кожен високий імпульс, що відправляється на цей контакт, приводить двигун у дію на кількість мікрокроків, задану висновками Microstep Selection (MS1, MS2 та MS3). Чим швидше імпульси, тим швидше обертатиметься двигун.

DIR – керує напрямком обертання двигуна. Якщо на нього подати високий рівень, двигун буде обертатися за годинниковою стрілкою, а якщо низький - проти годинникової стрілки.

Якщо ви просто хочете, щоб двигун обертався тільки в одному напрямку, ви можете з'єднати висновок DIR безпосередньо з VCC або GND відповідно.

Виводи STEP та DIR не підтягнуті внутрішніми резисторами, тому ви не повинні залишати їх не підключеними.

A4988 має три різні висновки для управління станом харчування, а саме. EN, RST та SLP.

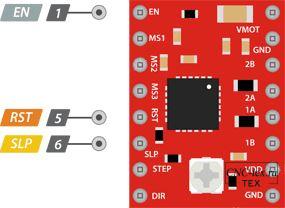


Рисунок – Виведення керування драйвер A4988.

EN — виведення (0)/вимкнення (1) драйвера A4988. За замовчуванням на цьому виводі встановлено низький рівень, тому драйвер завжди увімкнено.

SLP - подача на цей висновок сигналу низького рівня переводить драйвер в режим сну, зводячи до мінімуму споживання енергії. Ви можете використовувати це для економії енергії.

RST — при подачі сигналу низького рівня всі вхідні дані STEP ігноруються, доки не буде встановлено високий рівень. Низький рівень також скидає драйвер, встановлюючи внутрішній транслятор у визначений стан Home. Вихідний стан - це в основному початкове положення, з якого запускається двигун, і воно відрізняється в залежності від дозволу мікрокроку.

Для підключення двигуна використористовуються вихідні контакти: 1B, 1A, 2A та 2B. До цих контактів можна підключити будь-який біполярний кроковий двигун із напругою живлення від 8 до 35 В.

Кожен вихідний контакт модуля може забезпечити струм до 2 А. Однак величина струму, що подається на двигун, залежить від джерела живлення системи, системи охолодження та регулювання обмеження струму.

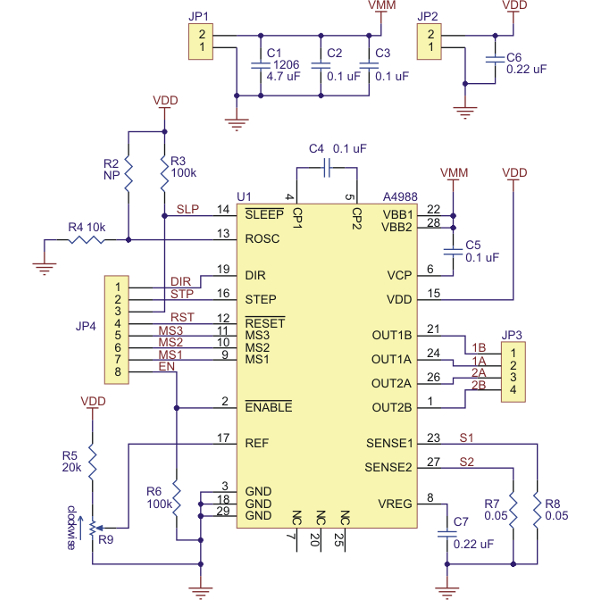


Рисунок – Принципова схема використання драйвер A4988

**4.3 Розрахунок колес**

Для відслідковивання пройденного шляху з точки А до точки Б, окрім системи акслелерометра та гіроскопа, використовується інформація про кількість обертів маршових колес. Це допомогає зменшити похибку інерційої системи. Для руху пристрою оберемо режим кроку 1/8 – це забеспечить високу точність керування та плавність руху пристрою при достатній швидкості.

Для поворота ротора маршового крокового двигуна на 360о (один оберт) для обранного режиму потрібно:

|  |  |
| --- | --- |
| К1-об =360/ Кшд | (4.1) |

де – Кшд=1.8/8 (deg/step) кут одного кроку при напівкроковому режимі.

Підставимо значення да розрахуємо К1-об:

|  |  |
| --- | --- |
| К1-об =360/(1.8/8) = 1600 |  |

Таким чином при Rшд=32мм радіусі колеса маршового двигуна пройдений шлях за один оберт дорівнює:

|  |  |
| --- | --- |
| Lшд = 2π RРП  Lшд= 2π 32=201мм | (4.2) |

Таким чином відстань, яку пройде апарат за один крок двигуна буде дорівнювати:

|  |  |
| --- | --- |
| Lшд-1kr = Lшд RРП  Lшд-1kr =201/1600=0.125 mm | (4.2) |

При найбільшій швидкості платфоми Spl = 0,5 м на сек (1,8 км на годину) двигун повинен виконати наступну кількість обертів:

|  |  |
| --- | --- |
| Коб-дв= Spl /Lшд  Коб-дв=500/201=2.5 об/хв | (4.3) |

Кількість кроків, яка необхідна для одного оберта розраховується за формулою:

|  |  |
| --- | --- |
| Кш\_1м/s = К1-об Коб-дв  Кш\_1м/s= 16002.5 = 4000 takt | (4.4) |

**4.5 Структурна схема пристрою**

Для фізичного моделювання була обрана платформа до електроприводу якоївходить два крокових двигуна один з них забезпечує переміщення платформи – мотор колесо, другий керує напрямком руху це рульовий вузол, який обертає мотор колесо вправо чи вліво режиму переміщення прямо – це положенняфіксує контактний датчик положення заведенни на вхід зовншнього переривання мкроконтролера (МК). До електронного обладнання платформи входить мікроконтролер на стартер-кіт платі який організує виконання основного алгоритму, що забезпечу переміщення та пошук шляху, та монтажна плата на якої розміщено драйвера керування двигунами та роз'єм для підключення зовнішнх приладів, камери та датчиків. Допоміжними сервісними елементами пристрою є дісплей та клаватура з чотирма кнопками (два курсори, Esc, Enter), яка за допомогою меню дозволяється керувати режимами роботи пристрою. До МК підключен вузол bluetooth зв'язку, який дозволяє, за необхідністю приєднати прилад до додатку на телефоні. Джерело живлення платформи має два Li-ion аккумулятора, які з'єднані послідовно, забезпечує перетворення енергію аумуляторної батареї у напругу придатну для роботи мікроконтрлера та інших приладів виконаних на мікросхемах.

МК

Джерело живлення

Bluetooth модуль зв’язку

Акселерометр та гіроскоп

Відеокамера

Клавіатура

Дісплей

Драйвер

Крокові двигуну

Рисунок 4.6 – Структурна схема керування автономним рухомим пристроєм

**4.6 Вибір мікроконтроллера**

Для розгортання нейронної мережі необхідно мати мінімум 500мб оперативної пам’яті, крім того, для роботи алгоритму пошуку шляху в реальному часі та обробки данних з датчіків потрібен процессор на рівні сьогоднішніх мобільних пристроїв.

Цим критеріям підходить лінійка мініатюрних компьютерів Raspberry Pi, яка наведена на рисунку 4.7. Окрім достатьої обчислювальної потужністі, Raspberry Pi, в залежності від обранної моделі, має зручний інтерфейс для підключення відеокамери, зовнішніх елементів за допомогою відводів GPIO, та вбудованний модуль Bluetooth, за допомогою якого можна під’єднатись до зовнішнього UI клієнта, наприклад, до мобільного телефона.

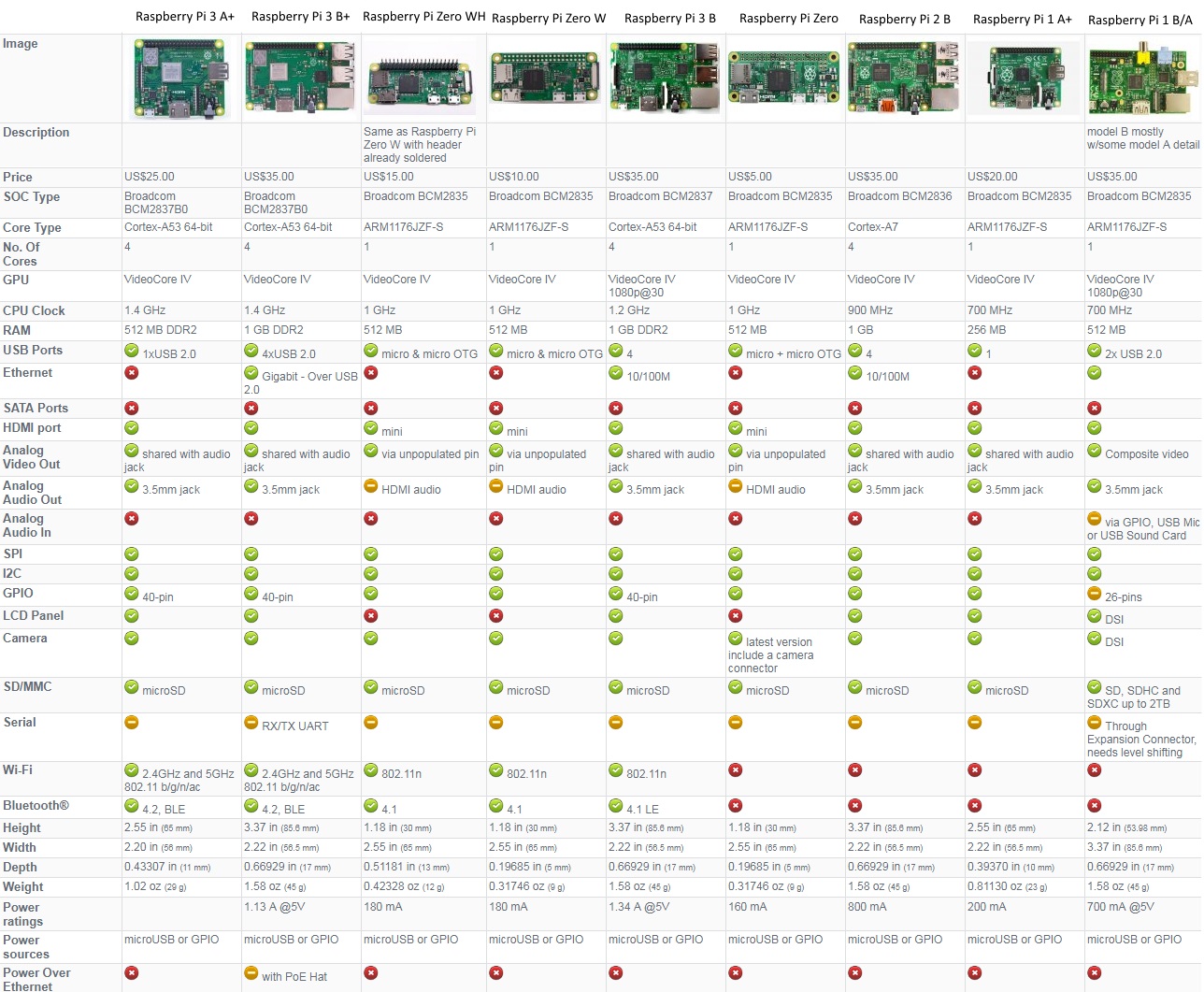
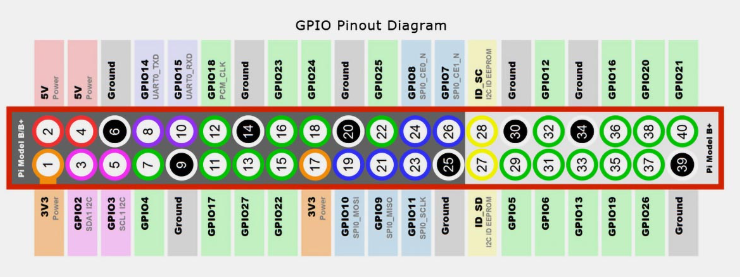


Рисунок 4.7 – Модельний ряд Raspberry Pi



Риснок – схема контактів GPIO

**2. АЛГОРИТМ ПОШУКУ ШЛЯХУ**

Високі темпи інформатизації різних видів діяльності в даний час привели до того, що з'явилася можливість комп'ютерного моделювання та проектування складних систем, вивчення їх властивостей і управління ними в умовах дефіциту часу, обмеженості ресурсів, неповноти інформації. Однак для дослідження характеристик будь-якої системи математичними методами повинна бути обов'язково виконана формалізація, тобто побудована математична модель. Дослідження за допомогою математичних моделей найчастіше є єдино можливим способом вивчення складних систем і вирішення найважливіших практичних завдань управління. Графи виявилися гарною математичною моделлю широкого класу об'єктів і процесів. Теорія графів застосовується в таких областях, як фізика, хімія, теорія зв'язку, проектування ЕОМ, електроніка, машинобудування, архітектура, дослідження операцій, генетика, психологія, соціологія, економіка, антропологія і лінгвістика. При цьому зазвичай на графі вирішуються завдання пошуку оптимального маршруту, досяжності, завдання мережевого планування, потокова задача.

Зараз теорія графів охоплює велику кількість матеріалу та активно розвивається в багатьох напрямках. Нас же цікавить задача пошуку маршруту. Тому при описі алгоритмів та методів зупинимося на тих, що стосуються маршрутизації. Побудова математичного визначення графу здійснюється шляхом формалізації «об’єктів» та «зв’язків» як елементів деяких множин.

Задача про найкоротший шлях полягає у знаходженні найкоротшого шляху від заданої початкової вершини до заданої кінцевої вершини. Формулювання задач про знаходження відстаней таке:

- для заданої початкової вершини a знайти найкоротші шлахи від a до всіх інших вершин.

- знайти найкоротші шляхи між усіма парами вершин.

Виявляється, що майже всі методи розв’язання задачі про найкоротший шлях від заданої початкової вершини до заданої кінцевої вершини, також дають змогу знайти й найкоротші шляхи від вершини А до всіх інших вершин графа. Отже, за їх допомогою можна розв’язати задачу 1 із невеликими додатковими обчислювальними витратами. З іншого боку, задачу 2 можна розв’язати або n разів застосувавши алгоритм задачі 1 із різними початковими вершинами, або один раз застосувавши спеціальний алгоритм.

Розглянемо найросповсюдженіші алгоритми пошуку шляху.

**2.1 Пошук завширшки (BFS, Breadth-First Search)**

Алгоритм був розроблений незалежно Муром і Лі для різних додатків (пошук шляху в лабіринті та розведення провідників відповідно) у 1959 та 1961 роках. Цей алгоритм можна порівняти з запалюванням сусідніх вершин графа: спочатку ми запалюємо одну вершину (ту, з якої починаємо шлях), а потім вогонь за один елементарний проміжок часу перекидається на всі сусідні вершини, що з нею не горять. Згодом те саме відбувається з усіма підпаленими вершинами. Таким чином, вогонь поширюється «завширшки». В результаті його роботи буде знайдено найкоротший шлях до потрібної клітини.

**2.2 Алгоритм Дейкстри (Dijkstra)**

Цей алгоритм названо на ім'я творця і було розроблено 1959 року. У процесі виконання алгоритм перевірить кожну з вершин графа і знайде найкоротший шлях до вихідної вершини. p align="justify"> Стандартна реалізація працює на зваженому графі - графі, у якого кожен шлях має вагу, тобто. "вартість", яку треба буде "заплатити", щоб перейти по цьому ребру. При цьому у стандартній реалізації ваги невід'ємні. На картатому полі вага кожного ребра графа приймається однаковим (наприклад, одиницею).

**2.3 А\* (А «із зірочкою»)**

Вперше описаний у 1968 році Пітером Хартом, Нільсом Нільсоном та Бертрамом Рафаелем. Даний алгоритм є розширенням алгоритму Дейкстри, прискорення роботи досягається за рахунок евристики - при розгляді кожної окремої вершини перехід робиться в ту сусідню вершину, імовірний шлях з якої до найвищої вершини найкоротший. У цьому є безліч різних методів підрахунку довжини передбачуваного шляху з вершини. Результатом роботи також буде найкоротший шлях.

**2.4 Пошук за першим найкращим збігом (Best-First Search)**

Удосконалена версія алгоритму пошуку завширшки, що відрізняється від оригіналу тим, що в першу чергу розгортаються вузли, шлях з яких до кінцевої вершини імовірно коротший. Тобто. за рахунок евристики робить для BFS те, що A\* робить для алгоритму Дейкстри.

**2.5 IDA\* (A\* з ітеративним поглибленням)**

Розшифровується як Iterative Deeping A\*. Є зміненою версією A\*, яка використовує менше пам'яті за рахунок меншої кількості вузлів, що розгортаються. Працює швидше за A\* у разі вдалого вибору евристики. Результат роботи – найкоротший шлях.

**2.6 Jump Point Search**

Наймолодший із перерахованих алгоритмів був представлений у 2011 році. Являє собою вдосконалений A\*. JPS прискорює пошук шляху, «перестрибуючи» багато місць, які потрібно переглянути. На відміну від подібних алгоритмів JPS не вимагає попередньої обробки та додаткових витрат пам'яті.

Оскільки JPS алгоритм на даний час є вершиною еволюції алгоритмів пошуку шляху – оберемо його для нашої роботи.

**2.7 Реалізація JPS алгоритму**

Цей алгоритм є покращеним алгоритмом пошуку шляху A\*. JPS прискорює пошук шляху, “перестрибуючи” багато місць, які потрібно переглянути. На відміну від подібних алгоритмів JPS не вимагає попередньої обробки та додаткових витрат пам'яті. Даний алгоритм представлений у 2011 році, а у 2012 отримав високі відгуки.

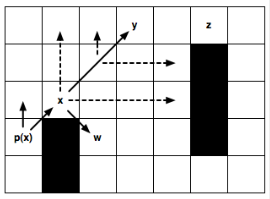


Рисунок 2.7.1 – Задача, в якій використовується алгоритм

Алгоритм працює на неорієнтованому графі єдиної вартості. Кожне поле карти має <= 8 сусідів, які можуть бути прохідні чи ні. Кожен крок у напрямку (вертикалі або по горизонталі) має вартість 1; крок по діагоналі має вартість √2. Рухи через перешкоди заборонені. Позначення відноситься до одного з восьми напрямків руху (вгору, вниз, вліво і т.д.).

- Запис y = x + kd означає, що точка y може бути досягнута через k кроків з x у напрямку d. Коли d – рух по діагоналі, переміщення поділяється на два переміщення прямою d1 і d2.

- Шлях p = (n0, n1, …, nk) – упорядковане переміщення по точках без циклів із точки n0 до точки nk.

- Позначення p\x означає, що точка x не зустрічається на шляху p.

- Позначення len(p) означає довжину чи вартість шляху p.

- Позначення dist(x, y) означає довжину чи вартість шляху між точками  
x та y.

**3.7.1 Jump points**

"Стрибкові точки" дозволяють прискорити алгоритм пошуку шляху, розглядаючи тільки "необхідні" точки. Такі точки можуть бути описані двома простими правилами вибору сусідів під час рекурсивного пошуку: одне правило для прямолінійного руху та інше – для діагонального. В обох випадках необхідно довести, що виключаючи з набору найближчих сусідів навколо точки, знайдеться оптимальний шлях із предка поточної точки до кожного із сусідів, і цей шлях не міститиме відвідану точку. Розглянемо випадок 1, який відбиває основну ідею:

Випадок 1: Відсічений сусід:

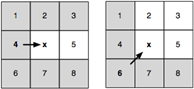


Рисунок 2.7.2 – Випадки застосування відсічіння сусідів

Х - поточна розглянута точка. Стрілка вказує напрямок руху. І там і там можна відразу відсікти сусідів, виділених сірим, т.к. туди можна потрапити оптимальним шляхом з p(x), ніколи не проходячи через x.

Будемо посилатися на безліч точок, що залишаються після відсікання справжніх сусідів поточної точки. Вони позначені білими малюнку. В ідеалі ми хочемо враховувати тільки справжніх сусідів під час перегляду. Тим не менш, у деяких випадках, наявність перешкод може означати, що ми повинні також розглянути невеликий набір до K додаткових точок (0 ≤ K ≤ 2). Ми говоримо, що це точки вимушених сусідів поточної позиції.

Випадок 2: Вимушений сусід:

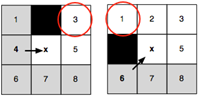


Рисунок 2.7.3 – Приклад вимушеного сусіда

Х - поточна розглянута точка. Стрілка вказує напрямок руху. Зверніть увагу, що коли х знаходиться поряд з перешкодою, виділені сусіди не можуть бути відсічені, будь-який альтернативний оптимальний шлях від p(х) у кожному з цих вузлів блокується.

Ці випадки застосовуються так: замість створення “вимушених” та “природних” сусідів ми рекурсивно відсікаємо список сусідів навколо кожної точки. Таким чином наша мета полягає у ліквідації “симетрії”, рекурсивно “перестрибуючи” через усі точки, в які можна потрапити оптимальним шляхом, який не проходив через поточну позицію. Рекурсія зупиняється при попаданні на перешкоду або знайшли так звану стрибкову точку-наступник (jump point successor). Стрибкові точки цікаві тим, що вони мають сусідів, які не можуть бути досягнуті альтернативним шляхом: оптимальний шлях має йти через поточну точку. Таким чином, g(y) = g(x) + dist(x; y) – вартість переміщення.

Задля більшої оптимальності необхідно лише визначитися як вибирати сусідів (спочатку лінійні, потім діагональні).

Розглянемо приклад:

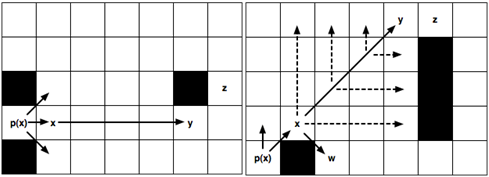


Рисунок 2.7.4 – Приклад застосування алгоритму

Тут додається точка для розгляду, предком якої є p(x); напрямок рух від p(x) до x є прямолінійне переміщення вправо.

(Ліва картинка): Рекурсивно застосовуємо правило відсічення і отримуємо як наступник стрибкової точки х. Ця точка цікава тим, що є сусід z, в який можна потрапити оптимальним шляхом тільки через y. Проміжні точки не генеруються та не розглядаються.

(Права картинка): Рекурсивно приймаємо діагональні правила відсічення. Зверніть увагу, що перед кожним наступним діагональним кроком необхідно рекурсивно пройтися прямими лініями (виділені пунктиром). Тільки якщо обидві "прямі" рекурсії не можуть визначити точку наступного стрибка, то рухаємося далі по діагоналі. Крапка w – вимушений сусід х, створюється як звичайний.

Далі опишемо, яким чином відсікати безліч точок, що безпосередньо примикають до деякої точки х. Ціль полягає в знаходженні таких сусідів, тобто. neighbours(x), до будь-яких n точок яких не можна досягти мети оптимально. Ми домагаємося цього шляхом порівняння двох шляхів: p, який починається точкою p(x), відвідує x і закінчується c n та іншим шляхом p', який також починається з p(x), відвідує x і закінчується n, але не містять х. Крім того, кожна точка, що міститься в p або p', повинна відноситися до neighbours(x).

Існують два випадки, залежно від того, який перехід до х походить з p(x): прямий хід або діагональний. Варто врахувати, якщо x є початком p(x), то p(x) порожньо і відсікання не відбувається.

Прямі переходи: Відсікаються будь-які точки , які задовольняють наступному твердженню:



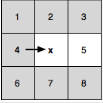


Рисунок 2.7.5 – Обчислення прямого перехода

Тут p(x) = 4 ми відсікаємо всіх сусідів крім n = 5.

Діагональні переходи: Тут відмінності в тому, що шлях, який виключає х, має бути строго домінуючим:



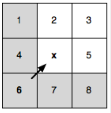


Рисунок 2.7.6 – Діагонального перехода

Тут p(x) = 6 і відсікаються усі сусіди, крім n = 2, n = 3 та n = 5.

Припускаючи, що neighbours(x) не містять перешкод, будемо посилатися на точки, які залишаються після прямого або діагонального відсікання (при необхідності), як природні сусіди x. Вони відповідають не сірим точкам на а та б малюнках. Коли neighbours(x) містять перешкоди, не можна відсікнути всіх неприродних сусідів. І тут такий сусід вважається вимушеним (штучним).

Крапка є вимушеною, якщо

1.n штучний сусід х

2. 

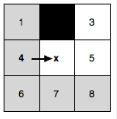


Рисунок 2.7.7 – Прямий перехід, де n = 3 — вимушений.

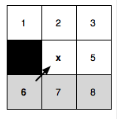


Рисунок 2.7.8 – діагонального переміщення; тут n = 1 - вимушений сусід.

**3.7.2 Опис алгоритму**

Точка y є точкою стрибка точки х, у напрямку d, якщо y мінімізує значення k так, що y = x + kd, і виконується одна з наступних умов:

Точка y – точка призначення.

У точки y є хоча один сусід, який є вимушеним за визначенням 1.

d – рух по діагоналі та існує точка z = y + kidi, яка лежить у ki кроках у напрямку di ∈ {d1, d2}, таких що z – точка стрибка з y за умови 1 або 2.

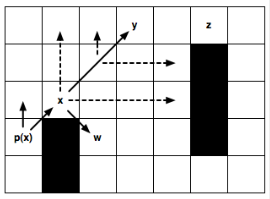


Рисунок 2.7.9 – Приклад використання алгоритма

Цей малюнок показує приклад точки стрибка, яка визначена умовою 3. Тут ми починаємо в точці х і закінчуємо рух діагоналі, поки не натрапимо на точку у. З у в точку z можна потрапити з кроками по горизонталі. Таким чином, z є наступником точки для стрибка x (за умовою 2), а це у свою чергу визначає y як наступник для стрибка точки x.

Алгоритм 1. Визначення наступника:

Задамо: х – поточна точка, s – початок, g – ціль

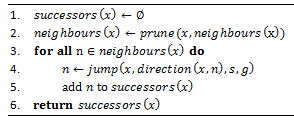


Рисунок 2.7.10 – Псевдокод алгоритма визначення наступника

Алгоритм 1 показує, як шукати наступника для поточної точки. Спочатку обрізається безліч сусідів, які безпосередньо примикають до поточної точки x (рядок 2). Тоді замість додавання кожного сусіда n до множини successors (наступників) для x, спробуємо "перестрибнути" до точки, яка знаходиться далі, але яка лежить щодо напрямку x до n (рядки 3-5). Наприклад, якщо ребро (x; n) являє собою рух прямо вправо від x, то дивимося точку стрибка безпосередньо праворуч від x. Якщо така точка, вона додається в набір наступників замість n. Якщо до точки стрибка дійти не виходить, нічого не додається. Процес триває до тих пір, поки всі сусіди не закінчаться, а потім алгоритм поверне список усіх наступників для x (рядок 6).

Алгоритм 2. Функція стрибка.

Задамо: х – точка звіту, d – напрямок, s – початок, g – ціль

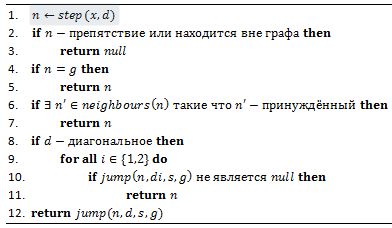


Рисунок 2.7.11 – Псевдокод алгоритма функції стрибка

Для того, щоб знайти окремих наступників для точки стрибка, скористаємося алгоритмом 2. Він вимагає точки звіту x, напрямок руху d, а також початкову точку s і цільову точку g. Алгоритм намагається встановити, чи має x точку для стрибка серед наступників, переміщаючись у напрямку d (рядок 1) і перевіряє, чи задовольняє точка n Визначення 2. У цьому випадку, n позначається точкою стрибка і повертається (рядки 5, 7 і 11). Якщо n не є точкою стрибка, алгоритм рекурсивно повторюється і знову рухається у напрямку d, але цього разу n – нова точка звіту (рядок 12). Рекурсія припиняється, коли зустрічається перешкода і ніякі подальші дії не можуть бути (рядок 3).

Варто звернути увагу, що перед кожним діагональним кроком алгоритм повинен виявити точки стрибка за прямими напрямками (рядки 9-11). Ця перевірка відповідає третій умові визначення 2 і має важливе значення для збереження оптимальності алгоритму.

**6. ТЕХНІКО-ЕКОНОМІЧНЕ ОБГРУНТУВАННЯ**

Тема дипломної роботи ‒ «НАВІГАЦІЯ РУХОМОГО ПРИСТРОЮ В ПРОСТОРІ»

Задачі навігації полягають у забезпеченні точного, своєчасного та безпечного плавання корабля, виконанні необхідних розрахунків для маневрування.

До навігації також відносять засоби визначення координат, вимір напряму та відстані на морі, шляхи вибору та відображення курсу корабля на карті, вирахування шляху судна, визначення його положення в морі за береговими, небесними та підводними орієнтирами, оцінка похибки навігаційних приладів.

У навігації використовуються геотехнічні, радіотехнічні, світлотехнічні, астрономічні та інші засоби. Головний елемент перетворення сонячного випромінювання в електрику - це, звичайно ж, матеріал, який, будучи освітленим, перетворює потік світла в електроенергію.

Для подальшого розрахунку обраний обсяг виробництва нового виробу буде складати 300 виробів на рік.

Основні техніко-економічні показники приведені в таблиці 6.1

Таблиця 6.1 – Основні техніко-економічні показники.

|  |  |
| --- | --- |
| Параметри і показники | Значення |
| Напруга живлення, В | 7.4 В |
| [STM32](http://www.kosmodrom.com.ua/prodlist.php?name=STM32F3) | [STM32F103](http://www.kosmodrom.com.ua/prodlist.php?name=STM32F3)RB |
| Елементна база | Пасивні компоненти/мікросхеми |
| Маса приладу, г | До 1200 |
| Ціна підприємства | 2107.58 |
| Ціна реалізації | 2362.74 |
| Поланований об’єм виробництва, шт | 300 |
| Точка беззбитковості, шт | 91 |

**6.1 Розрахунок собівартості одиниці продукції**

**Розрахунок витрат на основні матеріали і напівфабрикати власного виробництва**

Витрати на основні матеріали () і напівфабрикати власного виробництва () визначаються за формулами:

**(6.1)**

де – коефіцієнт, що враховує транспортно-заготовчі витрати на матеріали ( =1,1);

– норма витрат на одиницю виробу матеріалу і-го виду (в прийнятих одиницях вимірювання);

– ціна одиниці і-го виду матеріалу, грн. Приймаються реальні або світові ціни на матеріали;

– вага зворотних відходів і-того виду;

– ціна зворотних відходів і-того виду;

Результати розрахунків зводяться в таблицю 6.2.

Таблиця 6.2 – Розрахунок витрат на основні матеріали

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Найменування  матеріалів | Одиниці  виміру | Норма  витрат | Ціна за  одиницю  матеріалу, грн. | Сума, грн | |
| Припій | кг | 0,1 | 200 | 20 | |
| Каніфоль | кг | 0,1 | 225 | 22,5 | |
| Разом вартість основних матеріалів, грн. | | | | | 42,5 |
| Транспортно-заготівельні витрати, грн.. | | | | | 4,25 |
| Разом вартість основних матеріалів з урахуванням  транспортно- заготівельних витрат за винятком відходів, грн. | | | | | 46,75 |

Розрахунок витрат на куповані комплектуючі та напівфабрикати виконується за формулою (X.2) і вносяться до таблиці X.3:

(6.2)

де Кm - коефіцієнт, що враховує транспортно-заготівельні витрати на куповані комплектуючі (Кm= 1,1);

- ціна одиниці i-того виду купованих комплектуючих, грн.;

- кількість купованих комплектуючих i-того виду на виріб, шт.;

Результати розрахунків зводяться в таблицю 6.3

Таблиця 6.3 – Розрахунок витрат на куповані комплектуючі

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Найменування купувальних комплектуючих | Кількість  куплених  виробів,  шт. | Ціна за  одиницю  виробу,  грн. | Сума,  грн. |
| STM 32F103RB | 1.00 | 202.24 | 202.24 |
| *IRF1405Z PBF* | 2.00 | 51.00 | 102.00 |
| *ULN2308* | 1.00 | 9.00 | 9.00 |
| *TSOP4836* | 1.00 | 19.75 | 19.75 |
| *HC-SR04* | 1.00 | 20.25 | 20.25 |
| ***PM55L-048-FMD2*** | 1.00 | 26.25 | 26.25 |
| Інші |  |  | 200 |
| Разом вартість основних матеріалів |  |  | 579.49 |
| Транспортно-заготівельні витрати |  |  | 57 |
| Разом вартість основних матеріалів з  урахуванням транспортно-заготівельних  витрат |  |  | 636.49 |

**6.2 Розрахунок основної заробітної платні**

Основна заробітна плата визначається як:

*Зо* = *Зn* + *Д (6.3)*

де:

*Cг*1*- г*одинна тарифна ставка першого розряду, грн.;

Ктi– тарифний коефіцієнт середнього розряду і-того виду робіт;

- трудомісткість і-того виду робіт на один виріб;

Годинна ставка 1-го розряду встановлюється виходячи з мінімальної місячної зарплати та Генеральної Угоди між КМУ та Загальноукраїнськими об’єднаннями організацій роботодавців та підприємців, профспілками. Згідно цієї угоди розмір тарифної ставки 1-го розряду мусить бути не нижчим ніж 120% мінімальної заробітної плати, що встановлена законом на поточний період в перерахунку на годину.

(6.5)

де *Зmin*– мінімальна заробітна плата в Україні на момент, що розглядається;

*Фміс–* місячний фонд робочого часу в годинах (може бути прийнятий 168 годин при 21 робочому дні за місяць).

Оплата праці проводиться за тарифною сіткою, що приведена в таблиці 6.4

Таблиця 6.4 – Тарифна сітка

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Тарифний розряд | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Тарифний коефіцієнт | 1 | 1.12 | 1.35 | 1.56 | 1.71 | 2 | 2.2 | 2.4 |

Розрахунок основної заробітної платні виробничих робітників подається в таблиці 6.5

Таблиця 6.5 – Розрахунок основної заробітної платні виробничих робітників

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Найменування  операції | Розряд | Трудомісткість,  н-г | Годинна  тарифна  ставка, грн. | Сума  заробітної  плати, грн. | |
| Розмічальні | 2 | 2 | 15.3664 | 30.7328 | |
| Свердлувальні | 3 | 2 | 18.522 | 37.044 | |
| Монтажні | 4 | 4 | 21.4032 | 85.6128 | |
| Складальні | 4 | 3 | 21.4032 | 64.2096 | |
| Налагоджувальні | 5 | 6 | 23.4612 | 140.7672 | |
| Разом основна заробітна плата *Зо* | | | | | 358.3664 |

**6.2.1 Додаткова заробітна плата**

Додаткова заробітна плата (Зд) виробничих робітників розраховується

пропорційно сумі основної заробітної платні.

*Зд* = *Зо* · 0.1 = 358.3664 ⋅ 0.1 = 35.8366 грн (6.6)

**6.2.2 Єдиний соціальний внесок**

Згідно Закону України в проекті прийнято ставку єдиного соціального внеску в розмірі 22% від суми основної (Зо) і додаткової (Зд) заробітної платні.

*Сєсв*=(Зо+Зд)·0.22 =(358.3664+35.8366)⋅0.22=86.7246 грн (6.7)

**6.2.3 Витрати на утримання і експлуатацію обладнання**

Ці витрати розподіляються на собівартість пропорційно основній заробітній платні (70 % від Зо).

*Вуео*=*Зо*·0.7=358.3664⋅0.7=250.8564 грн (6.8)

**6.2.4 Загальновиробничі витрати**

Розподіляються на собівартість пропорційно основній заробітній платні (80% від Зо).

*Взв*=*Зо*·0.8=358.3664⋅0.8=286.6931 грн (6.9)

**6.2.5 Втрати від браку**

Втрати від браку продукції прийняти 1% від суми попередніх статей витрат. За розрахунком це становить 12.96354 грн.

**6.2.6 Інші витрати**

Інші витрати приймають в розмірі до 0.9% від суми попередніх статей витрат. Тобто для даного розрахунку ця величина становить 12,2771 грн.

Сума всіх попередніх статей витрат (з 1 до 10) утворює виробничу собівартість (*Св*). Вона складає 1321.81 грн.

**6.2.7 Адміністративні витрати**

Розподіляються на собівартість пропорційно основній заробітній платні (80% від Зо).

*Ав*=*Зо*·0.8=358.3664⋅0.8=286.6931 грн (6.10)

**6.2.8 Витрати на збут**

Витрати на збут знаходяться пропорційно сумі виробничої собівартості (2.5 % від *виробничої собівартості).* І це становить 33.04 грн.

**6.2.9 Прибуток, П.**

В калькуляції собівартості розраховуються також прибуток на один виріб,

оптова ціна підприємства, ПДВ та відпускна ціна підприємства (ціна продажу).

Прибуток на один виріб можна прийняти 20-25% від повної собівартості, він

визначається за формулою:

(6.11)

де *Сп –* повна собівартість, складається із виробничої собівартості,вона складає 1640.73 грн.

грн

Оптова ціна визначається як:

Ц = Сп + П = 1640.73 + 328.14 = 1968.87грн (6.12)

Податок на додану вартість (ПДВ) — форма вилучення в бюджет частини

додаткової вартості, яка створюється на усіх стадіях виробництва і визначається як різниця між вартістю реалізованих товарів, робіт та послуг та вартістю матеріальних витрат, віднесених на витрати виробництва та обігу. Становить 20% від суми попередніх витрат. Податок на додану вартість (ПДВ) на дану продукцію згідно законодавству України визначається:

*ПДВ* = 20*%·Ц*  = 20% ⋅1968.87 = 393.77 грн (6.13)

Відпускна ціна виробу (ціна продажу) розраховується як:

*Цпр* =*Ц*+*ПДВ*=1968.87+393.87=2362.74 грн (6.14)

Всі розглянуті розрахунки зводяться в таблицю 6.6

Таблиця 6.5 – Розрахунок собівартості і ціни приладу

|  |  |
| --- | --- |
| Найменування статті витрат | Величина витрат за |
| Сировина та матеріали | 46.75 |
| Напівфабрикати власного виробництва | 636.49 |

|  |  |
| --- | --- |
| Основна заробітна плата виробничих робітників | 358.3664 |
| Додаткова заробітна плати виробничих робітників | 35.8366 |
| Єдиний соціальний внесок | 86.7246 |
| Витрати на утримання і експлуатацію обладнання | 250.8564 |
| Загальновиробничі витрати | 286.6931 |
| Витрати на брак | 12.96354 |
| Інші виробничі витрати | 12,2771 |
| **Виробнича собівартість** | 1321.81 |
| Адміністративні витрати | 286.6931 |
| Витрати на збут | 33.04 |
| **Повна собівартість** | 1968.87 |
| Прибуток | 328.14 |
| **Ціна підприємства** | 1968.87 |
| Податок на подану вартість | 393.77 |
| **Ціна реалізації** | 2362.74 |

**6.2 Оптимізація обсягу виробництва та побудова графіку беззбитковості**

В дипломній роботі виконується побудова графіка беззбитковості. Для цього розраховуються умовно-змінні (Взм) витрати на виріб і умовно-постійні (*Впост) в*итрати на річний випуск виробів.

*Взм*=*См*+*Спк*+*Зо*+*Зд*+*Сєсв*+0.7*·Вуєо*+0.2*·Ав* (6.15)

де: См - витрати на основні матеріали, грн.;

*Спк-* витрати на покупні комплектуючі, грн.;

*3*0*-* основна заробітна плата, грн.;

*З*д*-* додаткова заробітна плата, грн.;

*Сєсв-* відрахування на соціальні заходи;

*Вуєо-* витрати на утримання і експлуатацію обладнання, грн;

*Ав-* адміністративні витрати;

*Взм* =1403.60 грн.

*Впост*=(*Сп* − *Взм*)*·Арф*  (6.16)

де *С*п *-* повна собівартість виробу, грн.

*Впост*=(1640.73−1403.60)⋅300=71139 грн

Побудова графіка беззбитковості виконується наступним чином. На осі

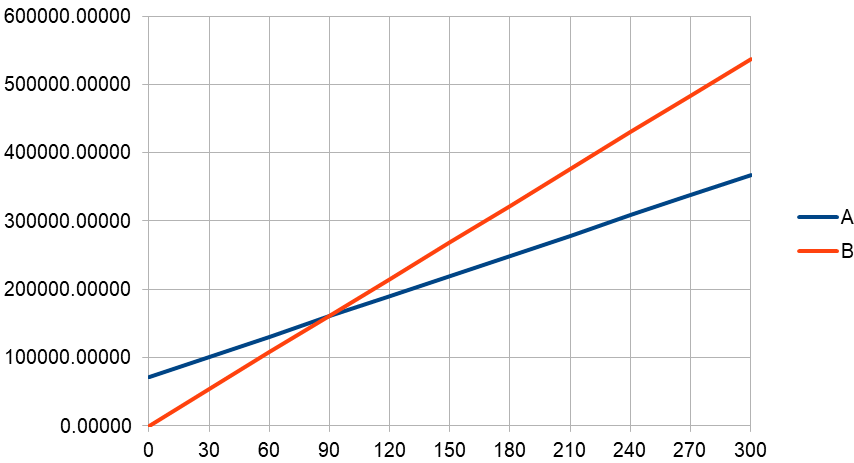
ординат відкладаємо величину *Впост в*ід точки *Арф* на осі абсцис відкладаємо

ординату, рівну повній собівартості річного випуску *(Арф Сп*) *–* точка А.Через точки *В*пост *і* А проводимо пряму, яка відображає залежність собівартості від об'єму Сп = ї (А*рф*) випуску. Від точки Арф відкладаємо також ординату, рівну об'єму продажів Цф А*рф* (точка В). Сполучаючи точку початку координат з точкою В, одержуємо залежність річного об'єму продажів від кількості проданих виробів Вф = Г (А*рф*). Точка перетину прямих (С) відповідає річному випуску А*ркр*, при якому

відбувається досягнення беззбитковості виробництва.

Розрахуємо критичний об’єм виробництва за формулою:

(6.17)



6.1- Графік беззбитковості

**Висновки:** В ході розрахунків було встановлено, що, виробнича собівартість приладу складає 1321.81 грн, повна собівартість виробництва складає 1640.73 грн., ціна підприємства складає 1968.87 грн, критичний обсяг виробництва при заданій кількості виробів складає 91 шт.

8 ОХОРОНА ПРАЦІ ТА НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА

**8.1 Загальні питання охорони праці**

Охорона праці – це система правових, соціально-економічних, організаційно-технічних, санітарно-гігієнічних і лікувально-профілактичних заходів і засобів, що направлені на збереження здоров'я і працездатності людини в процесі праці (Закон України «Про охорону праці» від 22 листопаду 2002 року) [13].

Задачею охорони праці є зведення до мінімуму вірогідності уражень або захворювань працюючих з одночасним забезпеченням нормальних умов праці при її максимальній продуктивності, науковий аналіз умов праці, виробничих процесів, а устаткування з погляду можливих аварійних ситуацій, появи небезпечних чинників, виділення шкідливих речовин. На основі такого аналізу визначаються небезпечні ділянки виробництва, можливі аварійні ситуації, розробляються заходи щодо їх запобігання або обмеження наслідків.

**8.2 Шкідливі і небезпечні виробничі чинники, їх класифікація**

У даному дипломному проекті розглянуті питання забезпечення охорони праці і навколишнього середовища на стадії проектування токарного станка для робочого місця інженера-конструктора.

На робочому місці повинні бути створені певні умови праці, гарантовані Законом України «Про охорону праці».

Під шкідливими виробничими чинниками розуміють чинники, тривалість дії яких на працюючу людину приводить до патологічних змін в організмі людини, або до професійних захворювань. Небезпечні виробничі чинники, це чинники, вплив яких на працюючу людину викликає травму, або летальний результат.

Токарна обробка металів може супроводжуватися наявністю низки шкідливих та небезпечних виробничих факторів, до яких належать:

• електричний струм;;

• аерозолі мастильно-охолоджувальної рідини;

• висока температура поверхні оброблюваних деталей та інструментів;

• підвищений рівень вібрації;

* дрібна стружка та шматочки металу, що відлітають;

**8.3 Промислова санітарія**

8.3.1 Мікроклімат – метеорологічні умови внутрішнього середовища приміщень, які визначаються діючими на людину поєднаннями температури, відносної вологості, швидкості руху повітря і теплового випромінювання.

Параметри мікроклімату відповідно до [15] з урахуванням категорії робіт по енерговитратах для теплого і холодного періодів року приведені в таблиці 8.2, категорія робіт – 1 а. В таблиці 8.3 наведено рівні іонізації повітря приміщень при роботі на ЕОМ.

Таблиця 8.2 – Нормативні параметри мікроклімату для приміщень

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Пора року | Категорія робіт згідно з ГОСТ 12.1.005-88 | Температура повітря, ° С | Відносна вологість повітря, % | Швидкість руху повітря, м/с |
| оптимальна | оптимальна | оптимальна |
| Холодна | легка – 1 а  легка – 1 б | 22 – 24  21 – 23 | 60 – 40  60 – 40 | 0,1  0,1 |
| Тепла | легка – 1 а  легка – 1 б | 23 – 25  22 – 24 | 60 – 40  60 – 40 | 0,1  0,2 |

Таблиця 8.3 – Рівні іонізації повітря приміщень при роботі на ЕОМ

| Рівні | Кількість іонів в 1 см3 повітря | |
| --- | --- | --- |
| n+ | n– |
| Мінімально необхідні | 400 | 600 |
| Оптимальні | 1500 – 3000 | 3000 – 5000 |
| Максимально допустимі | 50000 | 50000 |

Відповідно до [15] вміст озону у повітрі робочої зони не повинен перевищувати 0,1 мг/м3; уміст оксидів азоту – 5 мг/м3; вміст пилу – 4 мг/м3.

Оптимальні умови досягаються в холодний час центральним опалюванням, а в теплий час вентиляторами і кондиціонерами. Згідно з вимогами до вентиляції, опалення та кондиціювання, мікроклімату приміщення з ЕОМ повинні бути обладнані системами опалення, кондиціювання повітря або припливно-витяжною вентиляцією відповідно до [17].

8.3.2 Природне освітлення на робочому місці представлено одностороннім бічним світлом. Система штучного освітлення є загальною рівномірною.

Розряд зорових робіт – середньої точності, нормовані значення КПО і освітленості на робочих поверхнях приведені в таблиці 8.4.

Таблиця 8.4 – Розряд зорових робіт

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Мінімальний  розмір  об'єкту  розрізнення,  мм | Розряд зорових робіт | Характеристика типу  фону | Контраст  об'єкту з  фоном | Підрозряд  зорових  робіт | Нормативне  значення освітлення | |
| Природнеe, % | Штучне  E, лк |
| 0,5…1,0 | IV | світлий | середній | *в* | 1,5 | 200 |

8.3.3 Основним джерелом шуму при роботі за комп’ютером є вентилятори охолодження, які знаходяться у системному блоці ЕОМ. Шум від вентиляторів в системі охолодження комп'ютера постійного рівня, зміна в часі не більше 60 дБА. Захист від шуму проводиться шляхом віддалення системного блоку від працівника і вживанням засобів звукопоглинання [19].

Також існують санітарні норми спектральних показників вібраційного навантаження на оператора, ці норми наведені в таблиці 8.5.

Таблиця 8.5 – Санітарні норми спектральних показників вібраційного навантаження на оператора [21]

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Нормативні значення віброприскорення, дБ, в напрямках Xo, Yo для середньо - геометричних частот смуг, Гц | | | | | |
| 2 | 4 | 8 | 16 | 31,5 | 63 |
| 86 | 83 | 83 | 89 | 95 | 101 |

8.3.4 Монітор комп'ютера є джерелом статичної електрики, оскільки в ньому використовується напруга (14...25 кВ). Захист від статичної електрики припускає вживання спеціальних екранів і заземлення комп'ютера.

Дія електромагнітного випромінювання на людину залежить від напруженості електричного і магнітного полів, частоти коливань, розміру опромінюваної поверхні тіла і індивідуальних особливостей людини.

Вимоги щодо допустимих значень неіонізуючого електромагнітного випромінювання [15]:

1.Напруженість електромагнітного поля на відстані 50 см від джерела по електричній складовій не повинна перевищувати:

– в діапазоні частот 5 кГц – 2 кГц – 25 В/м;

– в діапазоні частот 2 кГц – 400 Гц – 2,5 В/м.

2. Щільність магнітного потоку не повинна перевищувати:

– в діапазоні частот 5 кГц – 2 кГц – 250 нТл;

– в діапазоні частот 2 кГц – 400 Гц – 25 нТл.

3. Поверхневий електростатичний потенціал не повинен перевищувати 500 В.

4. Потужність дози рентгенівського випромінювання на відстані 5 см від екрану і інших поверхонь випромінювання не повинна перевищувати 100 мкР/год [15].

Захисні заходи припускають вживання екранування електромагнітного випромінювання, а також установку поглинаючого екрану між джерелом і робітником.

**8.4 Електробезпека**

По ступеню небезпеки поразки людини електричним струмом кімната відноситься до приміщень із підвищеною небезпекою поразки людини електричним струмом, згідно [21], тому що є можливість одночасного доторкання людини до з'єднань із землею металевих конструкцій будинків з однієї сторони та до металевих конструкцій електричного обладнання з іншої сторони. Приймаємо I клас захисту від поразки електричним струмом обслуговуючого персоналу тому, що комп'ютер має робочу ізоляцію й елементи заземлення [17].

Живлення здійснюється змінним струмом від мережі із частотою 50Гц, напругою 220 В. Режим нейтралі – глухо заземлена нейтраль. Захист від ураження електричним струмом – занулення. Споживана потужність комп'ютера - 330Вт.

**8.5 Пожежна безпека**

Правовою основою діяльності в області пожежної безпеки є Конституція, закон України «Про пожежну безпеку» та інші закони України, ухвалення Верховної Ради України, постанови Кабінету Міністрів і Президента та ін.

Ступінь вогнестійкості приміщення під конструкторське бюро – II, [23] категорія В [22], а за класом приміщення – до П-ІІа за ПВЕ

Згідно з [24] приміщення з ЕОМ повинні бути оснащені системою автоматичної пожежної сигналізації. Пожежна автоматика будівель і споруд з димовими пожежними оповісниками і переносними вуглекислотними вогнегасниками з розрахунку 2 шт. на кожні 20 м2 площі приміщення з урахуванням гранично допустимої концентрації вогнегасної рідини, відповідно вимогам «Правил пожежної безпеки в Україні».

**8.6 Охорона навколишнього середовища**

Види матеріальних і енергетичних забруднень, джерелом яких може бути проектований пристрій є складові єлементи літій-іонної батареї, яка використовується для живлення.

Дослідження показують, що у виробництві кіловат-години ємності автомобільних акумуляторів формуються приблизно від 150 до 200 кілограмів еквівалентів двоокису вуглецю. Таким чином, для двох найбільш популярних у наш час електромобілів Nissan Leaf та Тесла Модель S з батареями на 30 кВтг та 100 кВтг вони становлять 5,3 та 17,5 тонн СО2 відповідно. Це просто неймовірна кількість, для порівняння – викиди в атмосферу авіарейсу зі Стокгольма в Нью-Йорку і назад становлять близько 600 кг СО2 згідно з розрахунковою моделлю організації ООН ІКАО (Міжнародної організації цивільної авіації). Інше порівняння: у Німеччині щорічні викиди СО2 на душу населення становлять майже 10 тонн.

Вчені підрахували, що в даний час одному транспортному засобу з двигуном внутрішнього згоряння потрібно 8 років експлуатації, щоб досягти такого ж впливу на навколишнє середовище, як у Тесли. Що стосується Nissan Leaf, то йому для цього знадобиться три роки експлуатації. «Надмірно великі батареї завдають відповідно більше шкоди (клімату). Тому слід подумати, а чи не можна обійтися батареями меншого розміру», каже одна з дослідників Міа Ромаре.

На переробку сировини та виробництво акумуляторних батарей на заводах припадає близько 80% загального впливу на довкілля. Лише 10-20% викидів виникають у результаті видобутку сировини у шахтах.

## ВИСНОВКИ

У ході виконання дипломної роботи було виконано фізичне моделювання зі способом керування по променю було використано стандартний пульт дистанційного управління побутовими приладами за протоколом RC-5 та використувався комплектний фотоприймач, вихід якого підключений на порт мікроконтролера.

Метод управління променем є головним у стратегії навігації рухомим пристроєм – основне напрямок руху. Але ще треба обирати навігацію на ближньому відстані, для оминання перешкод типу стіна чи інший рухомий пристрій. Для цього використані ультразвукові прилади, в даному випадку це ультразвуковий модуль HC-SR04.

Навіть поверхова робота проведення у дипломі показує складність завдання щодо проектування стратегії та підходу до навігації автономним пристроєм.

**СПИСОК ДЖЕРЕЛ ІНФОРМАЦІЇ**

1. Басов Ю.Г. Светосигнальные устройства. – М.: Транспорт, 1993. – 120 с.
2. Зуев В.Е., Фадеев В.Я. Лазерные навигационные устройства. – М.: Радио и связь, 1987. – 168 с.
3. Таратынов В.П. Судовождение в стесненных районах. – М.: Транспорт, 1980. – 128 с.
4. Афанасьев В.М., Баскин А.С. Лазерные створные маяки // Судовождение и связь. – 1977. – Вып. 7(102). – С. 3–10.
5. Слободян С.М., Цупин А.А. Лазерные навигационные системы автономных транспортных средств // Зарубежная радиоэлектроника. – 1988. – № 6. – С. 13–20.
6. http://autotesla.ru/auto-tesla/model-s/tesla-model-s-texnicheskie-xarakteristiki-i-osobennosti.html
7. <https://habr.com/ru/post/587580/> [Електронний ресурс]
8. <https://www.youtube.com/watch?v=uCJJFvX7148> [Електронний ресурс]
9. <https://okami.kz/articles/tipy-navigacii-robotov-pylesosov.html> [Електронний ресурс]
10. <https://okami.group/all-about-navigation> [Електронний ресурс]
11. <https://intelpol.ua/rfid-resheniya/rfid-metki/rfid-uhf-metka-dlya-identifikatsii-avtomobilya-anti-falsifikatsionnaya-na-lobovoe-steklo> [Електронний ресурс]
12. <https://www.vostok.dp.ua/infa1/rfid/rm/> [Електронний ресурс]
13. 13. Закон України «Про охорону праці» / Законодавство України про охорону праці. – К. : Нова редакція. – 2002.

14. Закон України «Про охорону навколишнього природного середовища». – К. : Україна, 1991. – 59 с. (з усіма редакціями до 2011 року)

15. ДСанПіН 3.3.2-007-98. Державних санітарних правил і норм роботи з візуальними дисплейними терміналами електронно-обчислювальних машин», затверджених постановою Головного державного санітарного лікаря України від 10.12.98 № 7.

16. Правила улаштування електроустановок. ПУЕ - 2014 – Харків.: Форт – 2014.

17. ДСанПіН "Гігієнічна класифікація праці за показниками шкідливості та небезпечності факторів виробничого середовища, важкості та напруженості трудового процесу". Наказ МОЗ України 08.04.2014 № 248.

18. ДБН В.2.5 – 67-2013. Опалення, вентиляція та кондиціювання. – К. : Мінрегіон України, - 2013.

19. ДБН В.2.5-28-2013 Державні будівельні норми. Інженерне обладнання будинків і споруд. Природне і штучне освітлення. – К. : Мінбуд України, 2006. – 80 с. (зміни 1, 2)

20. ДСН 3.3.6.037-99 Санітарні норми виробничого шуму, ультразвуку, інфразвуку. – К., 1999.

21. ДСТУ ГОСТ 12.1.012:2008 ССБТ. Вібраційна безпека. Загальні вимоги. – Введ. 01.07.2008.

22. ДСТУ Б. В.1.1-36:2016. Національний стандарт України. Норми визначення категорій приміщень, будинків та зовнішніх установок за вибухопожежною та пожежною небезпекою. – К.: Мінрегіон України, 2016.

23. ДБН В. 1.1-7-02.Державні будівельні норми. Захист від пожежі. Пожежна безпека об’єктів будівництва. – Діє з 01.01.03.

24. НПАОП 0.00-7.15-18. Вимоги щодо безпеки та захисту здоров’я працівників під час роботи з екранними пристроями. Наказ Міністерства соціальної політики України від 14.02.2018 № 207.

25. ДСТУ ISO 6826:2015 Двигатели внутреннего сгорания поршневые. Противопожарная защита (ISO 6826:1997, IDT)/ - Введ. 01.01.2016. Приказ от 25.12.2015 № 207

26. ДСТУ 7950:2015 Дизайн і ергономіка. Робоче місце під час виконання робіт стоячи. Загальні ергономічні вимоги. – Діє 01.09.2016

27. ДСТУ 8604:2015 Дизайн і ергономіка. Робоче місце для виконання робіт у положенні сидячи. Загальні ергономічні вимоги. – діє з 01.07.2017

28. [ГСТУ 32.001-94 Выбросы загрязняющих веществ с отработанными газами тепловозных дизелей. Нормы и методы определения](http://online.budstandart.com/ru/catalog/doc-page.html?id_doc=59030). - діє з 01.01.1995