**汽车式机器人的运动轨迹优化和控制**

Christoph Rosmann, Frank Hoffmann and Torsten Bertram

IEEE/RSJ International Conference on Intelligent Robots and Systems (IROS), Vancouver, BC, Canada, 2017

2017 IEEE。本材料允许个人使用。但在要用于现在或以后媒体必须获得IEEE的许可，包括用于广告或促销目的的重印/重发，创作新的集体作品，向服务器或列表转售或重发，以及在其他作品中重用本作品中任何受版权保护的片段。

**汽车式机器人的运动轨迹优化和控制**

Christoph Rosmann, Frank Hoffmann and Torsten Bertram

***摘要*-本文提出了一种新型基于定时弹带的用于汽车式机器人的高效在线运动规划通用方案。此规划问题是在机器人动力学约束和避障问题的基础上定义的一个有限维的、稀疏的优化问题。控制动作隐含地包含在优化轨迹中。动态环境中的可靠导航是通过利用状态反馈增强内部优化回路来实现的。预测控制方案也是实时的，并且会响应机器人感知到的障碍物。通过向全局规划器请求中间目标，可以以纯跟踪的方式实现在大型复杂场景中的导航。本方案对全局规划器提供的初始路径要求相当宽松，不需要符合机器人运动学约束。通过与Reeds和Shepp曲线的对比和对典型汽车控制方案的研究展现出方案的优势。**

# 概述

导航轨迹规划和控制构成了像服务机器人或自动运输系统这样的移动机器人应用中的一项基本任务。在线规划方案优于离线方案，因为在运行间整合带状态反馈并响应动态环境的规划是困难的。弹带法是众所周知的在线路径调整方法 [1]。此方法计算外力来与障碍物保持距离，同时通过预定义的内力收缩路径。然而传统的路径规划并不包含时间约束和动力学约束。 [2]中提出了弹带法的一种扩展方法，实现了在线的轨迹（而不是路径）形变。离散的轨迹路径点被从障碍物附近推开，然后基于动态运动模型来恢复其连通性。Delsart等人将两个步骤合成一个单独的操作 [3]。但是，在线轨迹优化方法往往受限于计算能力，只能收敛到实时性约束下可行的最优解。动态窗口法（DWA）这样的基于采样的方法解决了这一问题 [4]。基于到目标的剩余路程、当前速度和与障碍物的距离约束，可以生成一个速度搜索空间，连续轨迹被采样并反复置于这个空间中进行评判。Lau等人则优化了由机器人动力学条件约束的轨迹样条 [5]。

许多规划器设计者只考虑了差动机器人的非完整约束，然而其中不包含汽车式机器人的最小转弯半径条件。 [6]给出了反馈控制技术的概述。Lamiraux等人提出了一种基于可行性梯度的路径变形方法 [7]。该方法依赖于光滑的路径表示，并且没有说明速度限制。这阻碍了其在泊车策略中的应用。Vendittelli等人基于著名的Reeds和Shepp曲线（RS），提出了点型机器人的无碰撞路径 [8]。RS曲线提供了关于运动学模型的最小时间最优路径问题的解析解 [9]。此外，经典的弹带法已经在汽车式机器人中得到应用 [10]。以此，内外力联合作用下的一系列路径点被RS曲线连接起来。接下来，使用Bezire多项式进行平滑过渡。然而，此过程不受速度和加速度限制的约束，因此，需要标定时间来确定可行的（而非最优的）轨迹。Gu等人提出了一种多级规划法，先规划速度，再利用无优化的弹带法生成路径 [11]。在直接轨迹优化中， [12]使用了动态窗口法来适配汽车式机器人，因为此方法约束了可行解集的转动速度搜索空间。然而，此方法在预测中假设速度是恒定的，这限制了在狭小空间中导航所必需的倒车操作。 [13]是一种考虑了动力学约束后在运行时间上达到真正的最优化的方案，但不具有实时能力。此外还有一些基于搜索的方法，包括元胞 [14]，以及向著名的（全局）快速扩展随机树添加平滑滤波器 [15]。

定时弹带法是一种适用于差动机器人的实时在线轨迹规划方法 [16] [17]。此方法收到弹带法的启发，但将轨迹规划和控制问题表述为一个稀疏优化问题。定时弹带法仿效预测控制器，高效地依据动力学约束优化轨迹并明确地结合时间信息来达到时间最优解。

# 理论背景