

# Conceptueel schaalmodel van een autonome Marsrover

Floris Kint      Selwin Konijn      Evert Leeuws  
Urban Lemmens      Jan-Uwe Lorent  
Michiel Vanschoonbeek      Vincent Vliegen      Ruben Verhulst

16 mei 2014

# Inhoudsopgave

<b>Lijst van figuren</b>	<b>3</b>
<b>Lijst van tabellen</b>	<b>4</b>
<b>1 Inleiding</b>	<b>5</b>
<b>2 Conceptkeuze en ontwerp</b>	<b>5</b>
2.1 Materialen . . . . .	6
2.2 Mechanisch . . . . .	6
2.3 Elektronisch . . . . .	7
2.4 AI . . . . .	8
<b>3 Experimenten</b>	<b>9</b>
3.1 Rolweerstand . . . . .	9
3.2 Luchtweerstand . . . . .	9
3.3 Koppeloverdracht . . . . .	9
3.4 Snelheidsmeting . . . . .	10
3.5 Animatiefilmpje . . . . .	10
<b>4 Resultaten demonstratie</b>	<b>10</b>
<b>5 Teamefficiëntie en deadlines</b>	<b>10</b>
<b>6 Discussie</b>	<b>11</b>
<b>7 Besluit</b>	<b>11</b>
<b>8 Bijlagen</b>	<b>11</b>
8.1 Lijst van gebruikte symbolen . . . . .	11
8.2 Berekening rolweerstand . . . . .	12
8.2.1 De rolweerstand op Aarde . . . . .	12
8.2.2 De rolweerstand op Mars . . . . .	13
8.3 Berekening luchtweerstand . . . . .	17
8.3.1 Theoretische baan . . . . .	17
8.3.2 Feitelijke baan . . . . .	20
8.4 Berekening ideale overbrenging . . . . .	27
8.5 Afstandsmeter als snelheidsmeter . . . . .	33
8.6 Animatiefilmpje . . . . .	34
8.7 Technische tekening . . . . .	42
8.8 Elektrische schakeling . . . . .	44
8.9 Programmacode . . . . .	45
8.10 Materiaallijst . . . . .	56
8.11 Ganttchart . . . . .	59
8.12 Poster . . . . .	60
<b>9 Referenties</b>	<b>61</b>

## Lijst van figuren

1	3D-model van het wagentje gemaakt met Solid Edge. . . . .	7
2	Vrij-lichaamsdiagram luchtweerstand . . . . .	34
3	Technische tekening van de wagen . . . . .	42
4	Technische tekening van het stuur . . . . .	43
5	Elektrische schakeling . . . . .	44
6	Poster . . . . .	60

## Lijst van tabellen

1	Materiaallijst . . . . .	57
2	LEGO Technic-onderdelen . . . . .	58

# 1 Inleiding

Bij het verkennen van de ruimte en andere hemellichamen zijn er verschillende factoren die tot problemen kunnen leiden. De grote afstand is daar één van. Op een andere planeet zou een verkenning rover hierdoor een vertraging van inkomende en uitgaande signalen ondervinden. Deze vertraging zou tot problemen kunnen leiden bij het besturen van de rover. Dit probleem kan opgelost worden door de rover voor een deel autonoom te maken. Deze kan dan zelf een veilige weg vinden en obstakels ontwijken. Er zijn ook andere zaken waarbij een autonome wagen nuttig kan zijn. Google is bijvoorbeeld bezig met het bouwen van een wagen die zonder bestuurder de weg op kan. Deze zou dan vanzelf de beste en veiligste weg naar de bestemming zoeken. Doordat een computer veel sneller kan reageren dan mensen zou dit het aantal verkeersongelukken drastisch kunnen verlagen. Dit zou ook tot minder files en benzineverbruik leiden omdat computers veel efficiënter kunnen rijden dan mensen. [1]

De marsrover Curiosity is een voorbeeld van zo'n autonome rover. Deze bezit 17 camera's waarmee hij zijn omgeving kan aftasten. Aan de hand van de verzamelde informatie kan de Curiosity een veilig pad over het marsoppervlak vinden. Dit spaart tijd uit voor de bestuurders van de rover op aarde.[2, 3]

De specifieke opdracht bestaat uit het ontwerpen van een wagentje dat autonoom een vooraf onbekend parcours moet afleggen. Het parcours is maximaal 12 m lang, minimaal 40 cm breed en de afbakenende muren zijn 18 cm hoog. De af te leggen weg bestaat uit rechte hoeken en er zijn geen plaatsen waarin het wagentje vast kan komen te zitten (er zijn geen doodlopende zijwegen). Het wagentje moet het parcours zo snel mogelijk afleggen en bij het bereiken van de finish een visueel of auditief signaal geven. De totaalprijs van het ontwerp mag maximaal €80 bedragen.

Met behulp van een afstandssensor verzamelt de wagen informatie over de omgeving. De Arduino Uno-controller ontvangt de metingen. Daarna verwerkt deze de informatie en zendt dan weer aan de hand van computercode signalen uit naar de motoren en het stuurmechanisme zodat de wagen op de juiste baan blijft. Op deze manier kan de wagen autonoom een onbekend parcours afleggen, zoals de opdracht vereist.

In dit verslag zal in het eerste deel de definitieve conceptkeuze, met name het mechanische en elektronische ontwerp aan bod komen. Ook de materiaalkeuze voor de rover komt hier aan bod. De volgende sectie "Experimenten" bevat de ontwerpberekeningen en de uitgevoerde experimenten. Deze zijn ondersteund met informatie uit Bijlages 8.2, 8.3, 8.4 en 8.6. Daarna volgt een bespreking van de resultaten van de demonstratie. Als laatste wordt het behalen van de deadlines besproken. Doorheen het verslag zullen er enkele belangrijke bevindingen aan bod komen. De theoretische optimale overbrengingsverhouding kan bijvoorbeeld niet behaald worden. De luchtweerstand is pas merkbaar bij hoge snelheden en kan dus verwaarloosd worden bij het rijden op het parcours.

# 2 Conceptkeuze en ontwerp

De lijst met productvereisten hielp bij het vinden van het beste idee. Het ontwerp dat het best voldeed aan de vereisten, een vierwieler met een stuurmechanisme gelijkaardig aan dat van een auto, kreeg verdere uitwerking. Hierna

volgt een besluit over de combinatie van sensoren waarmee de wagen uitgerust is om de omgeving zo goed mogelijk te kunnen aftasten. Rekening houdend met de prijs bleek een afstandssensor, gemonteerd op een servomotor het meest voordelig. Verder is er een elektromotor om de wagen aan te drijven en een servomotor om het stuurmechanisme aan te drijven.

Een preciezere beschrijving van het mechanisch en elektronisch gedeelte volgt in de volgende paragrafen.

## 2.1 Materialen

In het bouwen van de wagen zijn verschillende materialen en onderdelen gebruikt. De belangrijkste zijn hieronder terug te vinden.

De bodemplaat van de wagen is van MDF (hout) en uitgesneden met behulp van een lasercutter. Het sturingsmechanisme is gebouwd uit Lego Technics en de wielen hebben een doorsnede van 60 mm. Voor de overbrenging zijn er zes tandwielen van 26 mm en twee kleinere tandwielen van 5,2 mm doorsneden. Een MM28 motor zorgt ervoor dat de wagen kan rijden.

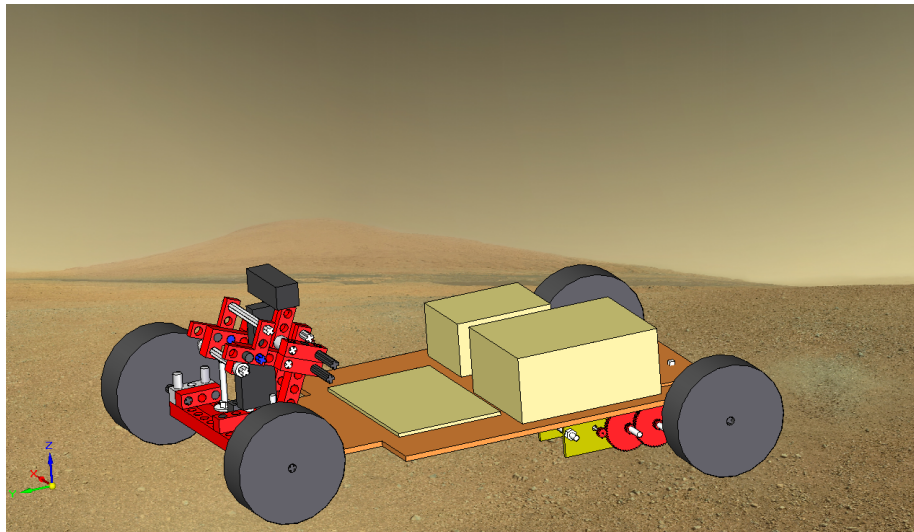
De wagen verzamelt zijn informatie met behulp van een IR-afstandssensor en een Arduino Uno-controller verwerkt deze informatie dan. Twee servomotors bewegen het sturingsmechanisme en de IR-sensor. Het geheel is verbonden met behulp van kabels die op een Printed Circuit Board gesoldeerd zijn. Een battery pack levert stroom aan de elektrische componenten.

De volledige materiaallijst is opgenomen in Bijlage 8.10.

## 2.2 Mechanisch

Het wagentje is een vierwieler. Een model van de wagen bevindt zich in Figuur 1. Aan de voorkant is langs beide kanten een rechthoek uitgesneden. Deze uitsnijdingen zorgen ervoor dat de wielen genoeg plaats hebben om te kunnen draaien. Achteraan is een as waarop beide achterwielen gefixeerd zijn. Op de achteras is een elektromotor (MM28) aangesloten die zorgt voor de aandrijving van de wagen. De motor staat via een reeks van tandwielen in verbinding met de achteras. Deze tandwielen zorgen voor de nodige overbrenging naar de wielen. Deze overbrenging heeft een verhouding van 1 op 125, waarbij de achteras 125 keer trager draait dan de motor. De wagen remt door het uitschakelen van de motor. De rolweerstand en de wrijving veroorzaakt door de overbrenging, is voldoende om de wagen op tijd te laten stoppen. De voorwielen staan elk op een aparte as. De twee assen zijn verbonden met een stuurmechanisme waardoor de voorwielen altijd parallel staan ten opzichte van elkaar. De wielen kunnen wel schuin komen te staan ten opzichte van de middenlijn. Hierdoor kan de auto gemakkelijk bochten nemen. De assen bewegen onder impuls van een servomotor. Deze servomotor drijft het sturingsmechanisme aan waardoor de wielen een hoek van ten hoogste 45 graden kunnen maken ten opzichte van de middenlijn. De afstandssensor is bovenop het sturingsmechanisme aangebracht, helemaal vooraan de wagen.

De bodemplaat wordt schuin gemonteerd op beide assen en ligt hoger aan de achterkant. De plaat staat schuin omdat de motor en overbrenging aan de onderkant gemonteerd zijn. Hierdoor is er genoeg plaats over aan de bovenkant voor de elektronica en kunnen de tandwielen de draden niet beschadigen. Op de bovenkant van de bodemplaat komt de Arduino, de batterij en het Printed



Figuur 1: 3D-model van het wagentje gemaakt met Solid Edge.

Circuit Board (PCB). Het gewicht wordt hierbij zo centraal mogelijk geplaatst, zodat het stuurmechanisme nog genoeg grip heeft om de koers van de wagen te wijzigen, zonder daarbij te veel weerstand te veroorzaken voor de servomotor. Bij een te hoge weerstand zou de servomotor de wielen niet op tijd kunnen draaien en zou de wagen de muur raken.

Het voordeel aan dit ontwerp is dat de stabiliteit, snelheid en wendbaarheid geoptimaliseerd worden.

## 2.3 Elektronisch

De aansturing van de Mars Rover gebeurt via een Arduino Uno-controller. Deze microcontroller kan een analoog of digitaal signaal versturen naar het elektronisch gedeelte van het wagentje. Voor het realiseren van een autonome rover staan verschillende sensoren en actuatoren op de wagen gemonteerd die onderling met elkaar communiceren via de controller.

Het meten van de omgeving gebeurt via een optische afstandssensor, gemonteerd op een servomotor. Die heeft een bereik van  $0^\circ$  tot  $180^\circ$  en richt de afstandssensor beurtelings vooruit en zijdelings. Op die manier kan de omgeving in drie richtingen in kaart gebracht worden. De configuratie van een servomotor met een afstandssensor is goedkoper dan drie afstandssensoren die in de te verkennen richtingen gefixeerd worden, maar heeft als nadeel dat de afstand tot obstakels niet continu in elke richting bepaald kan worden.

De afstandssensor bestaat uit een infraroodzender en een lichtsensor. De sensor meet het tijdsverschil tussen het verzenden van het licht en het moment wanneer de lichtsensor een gereflecteerd signaal terug ontvangt en bepaalt zo de afstand tot een obstakel.[4] De keuze viel op deze sensor omdat die de meest bruikbare informatie geeft van alle sensors. Met een lichtsensor is het lastig werken zonder lichtbronnen en als er gewerkt wordt met geleiding (de aluminiumstrip) bestaat de output enkel uit ‘ja of neen’, zonder verdere informatie over de plaats van de rover in zijn omgeving.

Aan het einde van het parcours zal de afstandssensor zowel vooraan, links als rechts het signaal krijgen dat er een obstakel in de weg staat. Dan zal er een LED-licht knipperen.

Om de rover aan te drijven wordt een MM28 DC-motor gebruikt. Het inbrengen van een elektronische schakelaar, namelijk een relais, realiseert de ompoling van de motor. Zo is de rover in staat om in beide richtingen te kunnen rijden. Ook de snelheid kan gevarieerd worden door het gebruik van een MOSFET-transistor zodat de rover in de bochten zijn snelheid kan vertragen.

Voor de besturing van de rover wordt één servomotor gebruikt die aangesloten is op een stuurmechanisme. Aan de hand van een stuursignaal, gebaseerd op pulsbreedtes, kan de servomotor in de gewenste hoek geplaatst worden.

Aangezien er geen grote stromen door de Arduino-controller mogen lopen (maximaal grootteorde van enkele tientallen mA), moeten de signalen en de eigenlijke stroomtoevoer voor de motoren gesplitst worden. Daarom wordt gebruik gemaakt van een MOSFET-transistor. Dit soort transistor sluit de stroomkring met de batterij en de motoren van zodra de drempelspanning overschreden wordt. Deze drempelspanning wordt verkregen tussen gate- en sourcepin van de MOSFET.[5]

## 2.4 AI

De aansturende software op de Arduinocontroller laat de radarsensor afwisselend links, vooruit en rechts de afstand meten. Afhankelijk van de gemeten waarden stuurt de software het wagentje bij. Van zodra voor de afstandssensor vooruit een muur opmerkt, stopt het wagentje. Afhankelijk van de gemeten waarden links en rechts, weet de software aan welke kant het volgende deel van het traject zich bevindt. Indien zich aan beide kanten een muur bevindt, is de rover op de bestemming aangekomen en knippert een LED. Wanneer er voor het wagentje geen muur staat en de waarden links en rechts indiceren dat het wagentje zich tussen twee muren bevindt, maar dat de ene muur dichterbij is dan de andere, stuurt de software de baan van de wagen bij.

De software bestaat uit verschillende klassen die abstractie maken van de hardwarespecifieke commando's om de sensoren in te lezen en de actoren aan te sturen. Zo is er een MyServo-, LedOutput-, Motor-, DistanceSensor-, MusicPlayer en PushButtonklasse. Deze laatste twee werden niet gebruikt in het uiteindelijke ontwerp, maar het programmeren van de skeletten gebeurde reeds in een eerste fase van het project.

De DrivingManagerklasse is de centrale unit van waaruit de wagen aangestuurd wordt. Deze klasse neemt de beslissingen zoals hierboven beschreven. DrivingManager kan de objecten manipuleren door middel van duidelijke commando's, zonder details over de onderliggende commando's. De methode setMotorSpeed in de klasse Motor regelt zo bijvoorbeeld de snelheid van de motoren en de staat van de relais, zodat ook achteruit gereden kan worden.

Om het testen van de aparte sensoren en actoren te vergemakkelijken, staan er ook enkele demo's in de DrivingManager-klasse. Deze zijn bedoeld om de specifieke elementen te testen. De methode radarDemo roteert bijvoorbeeld de servo waarop de afstandssensor gemonteerd is en de ingelezen waarden van de afstandssensor worden dan (geconverteerd naar centimeter) doorgestuurd via



de Serial Monitor<sup>1</sup>. Op die manier kan dit onderdeel gemakkelijker onderzocht worden op problemen als het aangesloten is aan de Arduino IDE<sup>2</sup>.

De volledige code bevindt zich in Bijlage 8.9.

## 3 Experimenten

### 3.1 Rolweerstand

Het kennen van de rolweerstand is belangrijk bij het berekenen van de snelheid van de wagen en voor het verlies van elektrische energie in warmtevorming.

De rolweerstand wordt berekend door de omzetting van potentiële energie naar kinetische energie te bestuderen. Met behulp van de wet van behoud van energie kan de verloren energie ten gevolge van de wrijving berekend worden aan de hand van het tweede postulaat van Newton. Verdere uitleg en uitgebreide berekeningen staan in Bijlage 8.2.

Uit experimenten blijkt dat de gebruikte wielen een wrijvingscoëfficiënt van 0.06 hebben.

### 3.2 Luchtweerstand

De luchtweerstand is naast de rolweerstand een andere oorzaak van energieverlies. Deze afwijking moet in rekening gebracht worden bij het opstellen van de bewegingsvergelijking van de wagen.

De wagen wordt losgelaten van een bepaalde hoogte op een hellend vlak. De wagen wordt hierbij gefilmd van bovenaf. Met behulp van video-analyse kan de theoretisch opgestelde baan vergeleken worden met de experimenteel afgelegde baan. De theoretische baan houdt alle tot dan toe gekende parameters in rekening. Door een variabele luchtweerstandcoëfficiënt in te voeren kan de beste benadering tot de praktische baan gevonden worden.

De luchtweerstand blijkt minder belangrijk dan de rolweerstand. Enkel op hogere snelheden, die de wagen niet bereikt, speelt de luchtweerstand een significante rol.

### 3.3 Koppeloeverdracht

De ideale koppeloeverdracht moet berekend worden om te leren hoe de elektromotoren zo efficiënt mogelijk gebruikt kunnen worden. Een slecht gekozen overdrachtsverhouding zou leiden tot energieverpilling. Verdere uitleg en uitgebreide berekeningen staan in Bijlage 8.4.

De optimale overbrenging blijkt 1/18 te bedragen. Deze is echter in praktijk niet realiseerbaar, omdat de achterwielen van de wagen dan weinig grip zouden hebben op de ondergrond. Daarom wordt gewerkt met een overbrenging van 1/125.

---

<sup>1</sup>Interface om data naar de aangesloten computer te versturen.

<sup>2</sup>Integrated Development Environment (geïntegreerde ontwikkelomgeving).

### 3.4 Snelheidsmeting

### 3.5 Animatiefilmpje

Een lineaire vergelijking bleek een erg goede benadering voor de bewegingsvergelijking van het wagentje (zie Bijlage 8.6). Het animatiefilmpje simuleert de beweging van het karretje dan ook alsof het een constante snelheid heeft gedurende het volledige parcours.

De Maplefile bevindt zich in Bijlage 8.6. Met behulp van de voorgedefinieerde `plot3d`-functies (`polygonplot3d`), plot Maple het parcours en het wagentje in een opeenvolging van frames. Verschillende zelfgedefinieerde procedures structureren het plotten van een frame door het onder te verdelen in enkele deeltaken. Zo zijn er de procedures `plot_wagentje` en `plot_wall_part` die voor een gegeven positie (en rotatie voor het wagentje), de nodige matrixbewerkingen uitvoeren en vervolgens het gevraagde object plotten. Het parcours is gedefinieerd als een opeenvolging van punten. De muren en het wagentje worden opengetrokken op basis van hun coördinaten in het vlak. De bovenkant van de muren en het karretje zijn loodrechte translaties van het grondvlak. Telkens worden de overeenkomstige zijden als rechthoek geplot, zodat het model gesloten is. De respectievelijke middens tussen de achterwielen en de voorwielen bevinden zich altijd op de lijn van het parcours. Met behulp van eenvoudige goniometrie wordt het karretje gedurende het rijden geroteerd zodat altijd aan deze voorwaarde voldaan is en de constante snelheid over de lijn behouden blijft. Deze vorm van rotatie is slechts een model en komt niet overeen met de bochten die het werkelijke ontwerp maakt. De werkelijke rover stuurt enkel met de voorwielen en kan niet in rechte hoeken draaien, wat in het animatiefilmpje wel gebeurt.

## 4 Resultaten demonstratie

## 5 Teamefficiëntie en deadlines

De oorspronkelijke planning bleek te optimistisch. Vooral op het vlak van de bouw van het wagentje en het elektrisch schema bleek veel meer tijd nodig. Bij de bouw van het mechanisch gedeelte waren er enkele problemen die naar boven kwamen. Zo bleek het karretje te groot om efficiënt te navigeren. Een tweede versie van het karretje had een kleiner grondvlak, maar omwille van de keuze voor twee motoren, moest de plaat nog steeds relatief groot zijn. Verder heeft het erg lang geduurd vooraleer de elektrische schakeling klaar was. Het gevolg hiervan was dat de programmacode slechts op het allerlaatste moment getest kon worden met de hardware. Hierdoor was het wagentje niet klaar om de demonstratie te doen.

Een meer planmatige aanpak zou deze problemen beter kunnen voorkomen. Ook het strikter naleven van de deadlines had veel kunnen helpen.

Door het laattijdig afwerken van het mechanisch en het elektronisch gedeelte, zijn ook de experimenten naar latere tijdstippen verplaatst. De aanpak van de experimenten was meer planmatig. De planning van de experimenten en het opstellen van de Maplebestanden gebeurde in afwachting van het mechanisch gedeelte. Ook het maken van het animatiefilmpje gebeurde in die periode.

Het uiteindelijke resultaat beschikte zo ook niet over enkele features die wel gepland waren (drukknop als beginsignaal, muziek als eindsignaal).

## 6 Discussie

## 7 Besluit

## 8 Bijlagen

### 8.1 Lijst van gebruikte symbolen

$m$  = massa

$g$  = valversnelling

$G$  = universele gravitatieconstante ( $6.6754 * 10^{-11} \frac{m^3}{s^2 * kg}$ )

$v$  = snelheid

$x$  = verplaatsing

$a$  = versnelling

$\mu$  = rolweerstandscoefficiënt

$Cd$  = luchtweerstandscoefficiënt

$F_{motor}$  = voortdrijvende kracht door motor

$F_{rol}$  = rolweerstand

$F_{lucht}$  = luchtweerstand

$\theta$  = hoek

$A$  = oppervlakte

$\rho$  = dichtheid

$\eta$  = overbrenging

$\omega$  = hoeksnelheid

$R$  = straal

$T$  = koppel van motor

## 8.2 Berekening rolweerstand

### 8.2.1 De rolweerstand op Aarde

Een belangrijke eigenschap van de rover is de rolweerstand. Dit heeft een grote invloed in de efficiëntie van het rijden. Met een grote rolweerstand komt de wagen veel sneller tot stilstand dan bij een kleine rolweerstand. Het bepalen van de rolweerstand is niet moeilijk. Met behulp van een schuine plank is het mogelijk het verband te zoeken tussen de hoogte van waarop de wagen is losgelaten en de afstand die de wagen heeft afgelegd nadat het van de plank reed.

Doordat de snelheid van het wagentje tijdens het experiment zeer beperkt blijft, heeft de luchtweerstand slechts een verwaarloosbare invloed. Het is dan ook toegestaan die te negeren bij dit experiment.

Wanneer de wagen boven op de plank staat, heeft het door de zwaartekracht een zekere potentiële energie.

$$E_{pot} = m * g * h \quad (1)$$

Wanneer de wagen naar beneden rolt, zet het die potentiële energie om in kinetische energie.

$$E_{kin} = \frac{m * v^2}{2} \quad (2)$$

Aan de onderkant van de helling is alles omgezet in kinetische energie. De snelheid  $v$  is nu te berekenen door de vorige 2 formules aan elkaar gelijk te stellen. Voor het berekenen van deze snelheid wordt de wrijving met de grond tijdens het rijden op de helling verwaarloosd. Dit is echter een redelijke veronderstelling doordat de wrijving zeer klein is ten opzichte van de zwaartekracht.

Terwijl de wagen verder rolt, verliest het deze energie door de wrijving met de grond. Uit de bewegingsvergelijking hieronder kan de versnelling  $a$  berekend worden.<sup>3</sup>

$$x = \frac{1}{2} * \left( \frac{-v}{a} \right)^2 + v * \left( \frac{-v}{a} \right) \quad (3)$$

Terwijl de wagen verder rolt, spelen er drie krachten op in. Dit zijn de zwaartekracht, de normaalkracht en de wrijvingskracht. Aangezien de wagen horizontaal rijdt, heeft alleen de wrijvingskracht invloed op de versnelling. Met behulp van het 2<sup>de</sup> Postulaat van Newton kan de rolweerstand bepaald worden.

$$F_{rol} = F_{res} = m * a \quad (4)$$

Ten slotte wordt de wrijvingscoëfficiënt  $\mu$  bepaald met behulp van de definitie van de rolweerstand.

$$\mu = \frac{F_{rol}}{F_{normaal}} = \frac{F_{rol}}{m * g} \quad (5)$$

Om de onnauwkeurigheid van meetresultaten zo goed mogelijk te beperken, werd dit experiment zes keren herhaald. De definitieve wrijvingscoëfficiënt is het gemiddelde van de zes bekomen coëfficiënten. deze waarde bedraagt:

$$\mu = 0.067$$

---

<sup>3</sup>Deze vergelijking werd afgeleid door team 419 in P&O 1 opdracht 3

### 8.2.2 De rolweerstand op Mars

Het vinden van de rolweerstand op Mars gebeurt op een zeer gelijkaardige manier als het vinden van de rolweerstand op Aarde. Het enige verschil is de gravitatieconstante  $g$ . Om de gravitatieconstante van Mars te berekenen, bestaat de volgende formule.

$$g = \frac{G * m_{Mars}}{(r_{Mars})^2} \quad (6)$$

Wanneer deze nieuwe gravitatieconstante ingevuld wordt in de vorige vergelijkingen, wordt de nieuwe rolweerstand

$$F_{rol} = 0.12N$$

```
[> restart;
```

**We gaan de wrijvingscoëfficiënt van het wagentje berekenen door de wagen van een helling te laten rijden en een verband tussen de afgelegde weg en de wrijvingscoëfficiënt te leggen.**

```
> g:=9.81;
```

$$g := 9.81 \quad (1)$$

```
> m:=0.372;
```

$$m := 0.372 \quad (2)$$

**Eerste meting:**

Het wagentje werd losgelaten op een hoogte van 16cm en reed 258 cm ver.

```
> h1:=0.16;
```

$$h1 := 0.16 \quad (3)$$

```
> d1:=2.58;
```

$$d1 := 2.58 \quad (4)$$

Dan kunnen we de potentiële energie berekenen.

```
> Epot1:= m*g*h1;
```

$$Epot1 := 0.5838912 \quad (5)$$

Wet van behoud van energie, waaruit we de snelheid halen van het autootje onderaan de plank.

$$E_{kin} = \frac{m \cdot v^2}{2} = E_{pot}$$

```
> y1:=(1/2)*m*v1^2=Epot1;
```

$$y1 := 0.1860000000 \quad v1^2 = 0.5838912 \quad (6)$$

```
> v1:=solve(y1,v1);
```

$$v1 := 1.771778767, -1.771778767 \quad (7)$$

```
> v1:=v1[1];
```

$$v1 := 1.771778767 \quad (8)$$

Door middel van de plaatsfunctie en snelheidsfunctie van de EVRB die het autootje uitvoert, kunnen we de versnelling (vertraging) a berekenen.

```
> z1:=(1/2)*a1*(-v1/a1)^2+v1*(-v1/a1)=d1;
```

$$z1 := -\frac{1.569599999}{a1} = 2.58 \quad (9)$$

```
> a1:=solve(z1,a1);
```

$$a1 := -0.6083720926 \quad (10)$$

Met behulp van het 2e postulaat van Newton kunnen we de wrijvingskracht bepalen.

```
> W1:=m*a1;
```

$$W1 := -0.2263144184 \quad (11)$$

Zo kunnen we uiteindelijk onze wrijvingscoëfficiënt  $\mu$  bepalen.

```
> u1:=-W1/(m*g);
```

$$u1 := 0.06201550382 \quad (12)$$

**Tweede meting:**

Dit keer werd het wagentje losgelaten vanop een hoogte van 12cm en reed het 185 cm ver.

```
> h2:=0.12;
```

$$(13)$$

```

|                                      $h2 := 0.12$  (13)
|=
| >  $d2 := 1.85;$ 
|                                      $d2 := 1.85$  (14)
|=
| >  $Epot2 := m * g * h2;$ 
|                                      $Epot2 := 0.4379184$  (15)
|=
| >  $y2 := (1/2) * m * v2^2 = Epot2;$ 
|                                      $y2 := 0.1860000000 \quad v2^2 = 0.4379184$  (16)
|=
| >  $v2 := solve(y2, v2);$ 
|                                      $v2 := 1.534405422, -1.534405422$  (17)
|=
| >  $v2 := v2[1];$ 
|                                      $v2 := 1.534405422$  (18)
|=
| >  $z2 := (1/2) * a2 * (-v2/a2)^2 + v2 * (-v2/a2) = d2;$ 
|                                      $z2 := -\frac{1.177199999}{a2} = 1.85$  (19)
|=
| >  $a2 := solve(z2, a2);$ 
|                                      $a2 := -0.6363243238$  (20)
|=
| >  $W2 := m * a2;$ 
|                                      $W2 := -0.2367126485$  (21)
|=
| >  $u2 := -W2 / (m * g);$ 
|                                      $u2 := 0.06486486482$  (22)

```

### Derde meting:

De derde keer werd het wagentje losgelaten vanop een hoogte van 9 cm en reed het 147 cm ver.

```

| >  $h3 := 0.09;$ 
|                                      $h3 := 0.09$  (23)
|=
| >  $d3 := 1.57;$ 
|                                      $d3 := 1.57$  (24)
|=
| >  $Epot3 := m * g * h3;$ 
|                                      $Epot3 := 0.3284388$  (25)
|=
| >  $y3 := (1/2) * m * v3^2 = Epot3;$ 
|                                      $y3 := 0.1860000000 \quad v3^2 = 0.3284388$  (26)
|=
| >  $v3 := solve(y3, v3);$ 
|                                      $v3 := 1.328834075, -1.328834075$  (27)
|=
| >  $v3 := v3[1];$ 
|                                      $v3 := 1.328834075$  (28)
|=
| >  $z3 := (1/2) * a3 * (-v3/a3)^2 + v3 * (-v3/a3) = d3;$ 
|                                      $z3 := -\frac{0.8828999995}{a3} = 1.57$  (29)
|=
| >  $a3 := solve(z3, a3);$ 
|                                      $a3 := -0.5623566876$  (30)
|=
| >  $W3 := m * a3;$ 
|                                      $W3 := -0.2091966878$  (31)
|=
| >  $u3 := -W3 / (m * g);$ 
|                                      $u3 := 0.05732484073$  (32)

```

Uit deze resultaten is duidelijk te besluiten dat de wrijvingscoëfficiënt van het wagentje ongeveer gelijk

Lis aan 0.06.



### 8.3 Berekening luchtweerstand

Een ander belangrijke eigenschap van de rover is de luchtweerstand. Deze heeft maar weinig invloed bij lage snelheden, maar begint zeker mee te tellen zodra de snelheid stijgt. Het bepalen van de luchtweerstand gebeurt in twee stappen. Eerst wordt met behulp van een krachtenevenwicht (zie Figuur 2) een differentiaalvergelijking opgesteld en opgelost. Hiermee wordt de theoretische baan van de wagen berekend. Dit staat wel nog altijd in functie van een onbekende  $Cd$ , de luchtweerstandscoefficiënt.

Vervolgens wordt met behulp van video-analyse de feitelijke baan opgemeten. De werkelijke baan en de theoretische baan worden met elkaar vergeleken. Ten slotte wordt er een kleinste-kwadratische oplossing gezocht in voor  $Cd$ .

#### 8.3.1 Theoretische baan

```
> restart:
```

```
Gegevens:
```

```
> m:=.5;
g:=9.81;
A:=20*10^(-4);
theta:=25/360*(2*Pi);
rho:=1.293;
mu:=0.06695880134;
nb_frames:= 35;
Cd:='Cd';
```

$$m := 0.5$$

$$g := 9.81$$

$$A := \frac{1}{500}$$

$$\theta := \frac{5}{36} \pi$$

$$\rho := 1.293$$

$$\mu := 0.06695880134$$

$$nb\_frames := 35$$

$$Cd := Cd$$

(1)

```
Symbolische differentiaalvergelijking
```

```
> vgl_symb:=-'mu'*'m'*'g'*sin(Pi/2-'theta')-1/2*'rho'*'A'*diff(x(t),t)^2*'Cd'+'m'*'g'*cos(Pi/2-'theta')='m'*diff(x(t),t$2);
```

$$vgl\_symb := -\mu m g \cos(\theta) - \frac{1}{2} \rho A \left( \frac{d}{dt} x(t) \right)^2 Cd + m g \sin(\theta) = m \left( \frac{d^2}{dt^2} x(t) \right) \quad (2)$$

```
> vgl:=-mu*m*g*sin(Pi/2-theta)-1/2*rho*A*diff(x(t),t)^2*Cd+m*g*cos(Pi/2-theta)=m*diff(x(t),t$2);
```

$$vgl := -0.3284329206 \sin\left(\frac{13}{36} \pi\right) - 0.001293000000 \left(\frac{d}{dt} x(t)\right)^2 Cd + 4.905 \cos\left(\frac{13}{36} \pi\right) = 0.5 \left(\frac{d^2}{dt^2} x(t)\right) \quad (3)$$

```
Opgelost met beginvoorwaarden
```

```
> dsolve({vgl,x(0)=0,D(x)(0)=0});
```

$$x(t) = \frac{1}{129300} \frac{1}{Cd} \left( -3 t \sqrt{\left( -471848629262 \sin\left(\frac{13}{36} \pi\right) + 7046850000000 \cos\left(\frac{13}{36} \pi\right) \right) Cd} + 50000000 \ln\left( \frac{1}{2} e^{\frac{3}{25000000} t \sqrt{\left( -471848629262 \sin\left(\frac{13}{36} \pi\right) + 7046850000000 \cos\left(\frac{13}{36} \pi\right) \right) Cd}} + \frac{1}{2} \right) \right) \quad (4)$$

```
> convert( '(4)', 'string' );
```

$$x(t) = \frac{1}{129300} \cdot (-3 \cdot t \cdot ((-471848629262 \cdot \sin(13/36 \cdot \pi) + 7046850000000 \cdot \cos(13/36 \cdot \pi)) \cdot C_d)^{(1/2)} + 50000000 \cdot \ln(1/2 \cdot \exp(3/25000000 \cdot t \cdot ((-471848629262 \cdot \sin(13/36 \cdot \pi) + 7046850000000 \cdot \cos(13/36 \cdot \pi)) \cdot C_d)^{(1/2)} + 1/2)) / C_d) \quad (5)$$

Deze vergelijking wordt in Excel ingevuld om de luchtweerstandscoefficiënt  $C_d$  te vinden.

Wanneer de rover naar beneden rolt, werken er vier krachten op in, namelijk de zwaartekracht, de normaalkracht, de rolweerstand en de luchtweerstand. Voor het opstellen van de bewegingsvergelijking wordt de x-as evenwijdig met de helling gelegd. Zo is de versnelling alleen maar in de x-richting en moeten alleen maar de x-componenten van de krachten beschouwd worden.

$$F_{rol} = -\mu * m * g * \cos(\theta) \quad (7)$$

$$F_{lucht} = -\frac{1}{2} * \rho_{lucht} * A * Cd * \left(\frac{dx}{dt}\right)^2 \quad (8)$$

$$F_{zwaartekracht} = m * g * \sin(\theta) \quad (9)$$

De bewegingsvergelijking wordt dus

$$F_{zwaartekracht} - F_{rol} - F_{lucht} = m * \left(\frac{d^2x}{dt^2}\right) \quad (10)$$

Deze vergelijking kan opgelost worden in functie van  $Cd$ .

### 8.3.2 Feitelijke baan

Het tweede deel van het experiment bestaat uit het analyseren van de werkelijke baan van de wagen. Dit gebeurt met behulp van video-analyse. Terwijl het wagentje rijdt, wordt het door een camera gefilmd. Dit laat toe om achteraf de positie op bepaalde tijdstippen te bepalen. Deze afstand is af te lezen door een meetlat die naast de baan ligt. Met behulp van Excel worden al deze resultaten in een grafiek gezet. Ten slotte wordt op elk moment het verschil tussen de werkelijke afstand en de theoretische afstand genomen. Dit verschil wordt gekwadrateerd en al deze verschillen worden bij elkaar opgeteld. Deze som staat nog altijd in functie van de theoretische luchtweerstandscoefficiënt  $Cd$ . Deze som wordt geminimaliseerd. De coëfficiënt die hierdoor verkregen wordt, is dan de werkelijke luchtweerstandscoefficiënt. Deze blijkt volgens de numerieke uitwerking gelijk te zijn aan 180.

# Luchtweerstandsexperiment

Hoek: 25°

Afgelegde horizontale afstand per frame (0,03s)

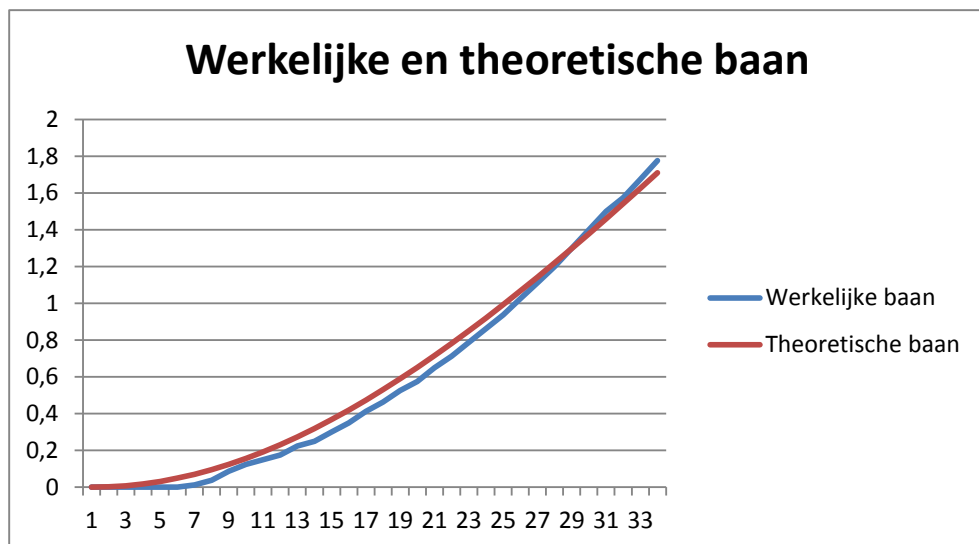
TIJD	<u>Test 1</u>	(blokjes 5cm)	(m)	<u>Theoretisch (m)</u>
0		0	0	0
0,033333		0	0	0,001971999
0,066667		0	0	0,007881583
0,1		0	0	0,01770959
0,133333		0	0	0,031424363
0,166667		0	0	0,048982149
0,2		0,25	0,0125	0,070327656
0,233333		0,75	0,0375	0,095394728
0,266667		1,75	0,0875	0,124107153
0,3		2,5	0,125	0,156379547
0,333333		3	0,15	0,192118324
0,366667		3,5	0,175	0,231222711
0,4		4,5	0,225	0,273585798
0,433333		5	0,25	0,319095589
0,466667		6	0,3	0,367636054
0,5		7	0,35	0,419088143
0,533333		8,25	0,4125	0,473330766
0,566667		9,25	0,4625	0,53024171
0,6		10,5	0,525	0,589698495
0,633333		11,5	0,575	0,651579163
0,666667		13	0,65	0,715762979
0,7		14,25	0,7125	0,782131063
0,733333		15,75	0,7875	0,850566935
0,766667		17,25	0,8625	0,920956983
0,8		18,75	0,9375	0,993190861
0,833333		20,5	1,025	1,0671618
0,866667		22,25	1,1125	1,142766869
0,9		24	1,2	1,21990716
0,933333		26	1,3	1,298487922
0,966667		28	1,4	1,378418645
1		30	1,5	1,459613093
1,033333		31,5	1,575	1,541989304
1,066667		33,5	1,675	1,625469552
1,1		35,5	1,775	1,709980284

## kwadratische verschilwaarden

0  
3,88878E-06  
6,21193E-05  
0,00031363  
0,000987491  
0,002399251  
0,003344038  
0,0033518  
0,001340084  
0,000984676  
0,001773953  
0,003160993  
0,00236058  
0,0047742  
0,004574636  
0,004773172  
0,003700382  
0,004588939  
0,004185895  
0,005864368  
0,004324769  
0,004848485  
0,003977438  
0,003417219  
0,003101472  
0,001777617  
0,000916083  
0,000396295  
2,28638E-06  
0,000465755  
0,001631102  
0,001089706  
0,002453265  
0,004227563

luchtweerstand coëfficiënt

cd 159,7217



Kleinste kwadratische oplossing:

0,085173153

# Luchtweerstandexperiment

Hoek: 25°

Afgelegde horizontale afstand per frame (0,03s)

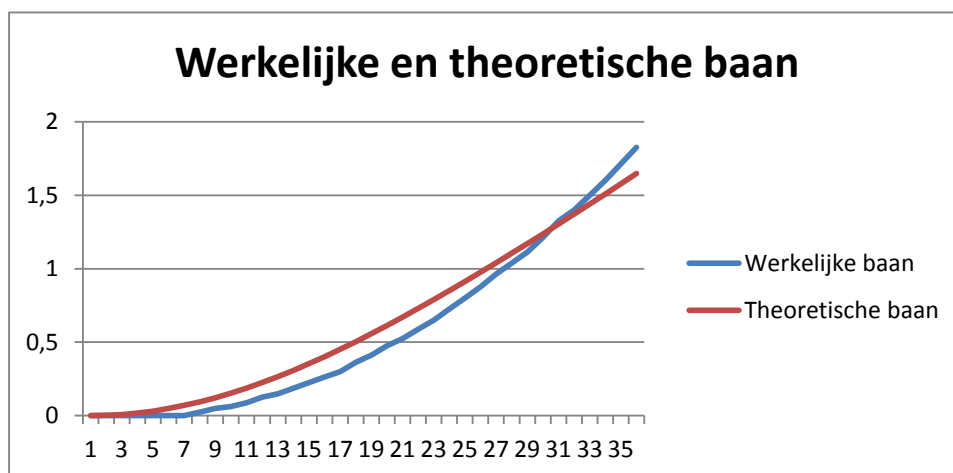
TIJD	<u>Test 2</u>	(blokjes 5cm)	(m)	<u>Theoretisch (m)</u>
0		0	0	0
0,033333		0	0	0,001972
0,066667		0	0	0,007875
0,1		0	0	0,017675
0,133333		0	0	0,031316
0,166667		0	0	0,048721
0,2		0	0	0,069794
0,233333		0,5	0,025	0,094421
0,266667		1	0,05	0,122475
0,3		1,25	0,0625	0,153816
0,333333		1,75	0,0875	0,188293
0,366667		2,5	0,125	0,225751
0,4		3	0,15	0,266027
0,433333		3,75	0,1875	0,308958
0,466667		4,5	0,225	0,35438
0,5		5,25	0,2625	0,40213
0,533333		6	0,3	0,452048
0,566667		7,25	0,3625	0,503979
0,6		8,25	0,4125	0,557773
0,633333		9,5	0,475	0,613288
0,666667		10,5	0,525	0,670386
0,7		11,75	0,5875	0,728939
0,733333		13	0,65	0,788825
0,766667		14,5	0,725	0,849931
0,8		16	0,8	0,91215
0,833333		17,5	0,875	0,975385
0,866667		19,25	0,9625	1,039543
0,9		20,75	1,0375	1,104541
0,933333		22,25	1,1125	1,170302
0,966667		24,25	1,2125	1,236754
1		26,5	1,325	1,303832
1,033333		28	1,4	1,371477
1,066667		30	1,5	1,439634
1,1		32	1,6	1,508254
1,133333		34,25	1,7125	1,577292
1,166667		36,5	1,825	1,646707

## kwadratische verschilwaarden

0  
3,89E-06  
6,2E-05  
0,000312  
0,000981  
0,002374  
0,004871  
0,004819  
0,005253  
0,008339  
0,010159  
0,010151  
0,013462  
0,014752  
0,016739  
0,019497  
0,023119  
0,020016  
0,021104  
0,019124  
0,021137  
0,020005  
0,019272  
0,015608  
0,012578  
0,010077  
0,005936  
0,004495  
0,003341  
0,000588  
0,000448  
0,000814  
0,003644  
0,008417  
0,018281  
0,031788

luchtweerstandscoefficient:

cd 287,8693



Kleinste kwadratische oplossing

0,371567



# Luchtweerstandexperiment

Hoek: 25°

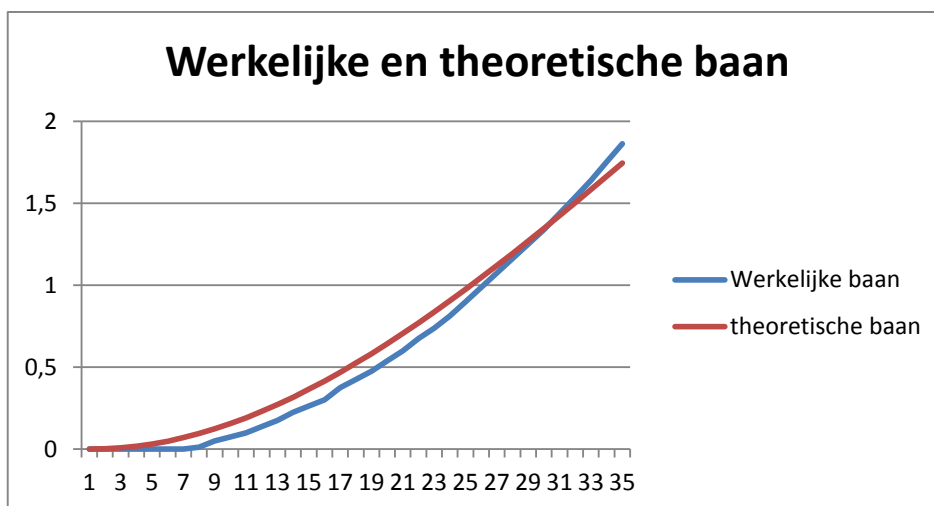
Afgelegde horizontale afstand per frame (0,03s)

TIJD	<u>Test 3</u>	(blokjes 5cm)	(m)	<u>Theoretisch (m)</u>
0		0	0	0
0,033333		0	0	0,001972
0,066667		0	0	0,00788
0,1		0	0	0,017703
0,133333		0	0	0,031403
0,166667		0	0	0,04893
0,2		0	0	0,07022
0,233333		0,25	0,0125	0,095198
0,266667		1	0,05	0,123776
0,3		1,5	0,075	0,155858
0,333333		2	0,1	0,191336
0,366667		2,75	0,1375	0,230098
0,4		3,5	0,175	0,272025
0,433333		4,5	0,225	0,31699
0,466667		5,25	0,2625	0,364868
0,5		6	0,3	0,415526
0,533333		7,5	0,375	0,468834
0,566667		8,5	0,425	0,524659
0,6		9,5	0,475	0,582871
0,633333		10,75	0,5375	0,643339
0,666667		12	0,6	0,705938
0,7		13,5	0,675	0,770543
0,733333		14,75	0,7375	0,837034
0,766667		16,25	0,8125	0,905294
0,8		18	0,9	0,975211
0,833333		19,75	0,9875	1,046679
0,866667		21,5	1,075	1,119594
0,9		23,25	1,1625	1,193859
0,933333		25	1,25	1,269381
0,966667		26,75	1,3375	1,346073
1		28,75	1,4375	1,423851
1,033333		30,75	1,5375	1,502638
1,066667		32,75	1,6375	1,58236
1,1		35	1,75	1,662948
1,133333		37,25	1,8625	1,744339

## Kleinste kwadratische

0  
3,89E-06  
6,21E-05  
0,000313  
0,000986  
0,002394  
0,004931  
0,006839  
0,005443  
0,006538  
0,008342  
0,008574  
0,009414  
0,008462  
0,010479  
0,013346  
0,008805  
0,009932  
0,011636  
0,011202  
0,011223  
0,009129  
0,009907  
0,008611  
0,005657  
0,003502  
0,001989  
0,000983  
0,000376  
7,35E-05  
0,000186  
0,001215  
0,00304  
0,007578  
0,013962

Luchtweerstandscoefficiënt  
cd 185,2627



Totale kleinste kwadratische

0,205135

## 8.4 Berekening ideale overbrenging

Wanneer de rover in beweging is, werken er in totaal drie krachten op in. Deze krachten zijn de voortdrijvende kracht door de motor, de wrijvingskracht door de rolweerstand en de wrijvingskracht door de luchtweerstand. De bewegingsvergelijking is dus:

$$F_{motor} - F_{rol} - F_{lucht} = m * a \quad (11)$$

De wrijvingskracht door de rolweerstand wordt bepaald met behulp van de volgende vergelijking.

$$F_{rol} = \mu * m * g \quad (12)$$

De wrijvingskracht door de luchtweerstand wordt bepaald met behulp van deze vergelijking.

$$F_{lucht} = \frac{1}{2} * \rho_{lucht} * Cd * A * v^2 \quad (13)$$

De aandrijvende kracht van de motor wordt verkregen met behulp van de volgende formule.

$$F_{motor} = \frac{\eta}{R_{wiel}} * \frac{T_{max} - (T_{max} * \frac{dx}{dt})}{\omega_{max} * R_{wiel}} \quad (14)$$

Door vergelijkingen 12, 13 en 14 in te vullen in vergelijking 11 kan de vergelijking volledig opgelost worden. Als beginvoorwaarden wordt de snelheid en de plaats van de wagen op tijdstip 0 gelijk gesteld aan 0. De oplossing van de vergelijking is een vergelijking met de tijd in functie van de onbekende  $\eta$ . Deze wordt geoptimaliseerd voor een minimale tijd om 2.5 meter af te leggen.

De optimale overbrengingsverhouding blijkt na numeriek in te vullen gelijk te zijn aan  $\frac{1}{18}$

## Optimale overbrengingsverhouding

Parameters:

```
> r_wiel:= 0.06:
> rho_lucht:= 1.293:
> A:=20*10^(-4):
> Wc:= 0.5:

> om_max:= 17000*2*evalf(Pi)/60:
> T_max:= 18*10^(-3);
```

```
> with(plots,implicitplot):
```

vergelijkingen:

```
> F_motor:= (overbr/r_wiel)*(T_max - (T_max*overbr*diff(x(t),t))/(
  om_max*r_wiel));
> R_rol:= mu*m_tot*g;
> R_lucht:= (1/2)*rho_lucht*(diff(x(t),t))^2*A*Wc;
```

```
> vgl:= F_motor - R_rol - R_lucht = m*(diff(x(t),t$2));
```

$$T_{max} := \frac{9}{500}$$

$$F_{motor} := 16.66666667 \text{ overbr} \left( \frac{9}{500} - 0.0001685169985 \text{ overbr} \left( \frac{d}{dt} x(t) \right) \right)$$

$$R_{rol} := 0.3284329206$$

$$R_{lucht} := 0.0006465000000 \left( \frac{d}{dt} x(t) \right)^2$$

$$vgl := 16.66666667 \text{ overbr} \left( \frac{9}{500} - 0.0001685169985 \text{ overbr} \left( \frac{d}{dt} x(t) \right) \right) \quad (1.1)$$

$$- 0.3284329206 - 0.0006465000000 \left( \frac{d}{dt} x(t) \right)^2 = 0.266 \left( \frac{d^2}{dt^2} x(t) \right)$$

```
> opldiff := dsolve({vgl, x(0) = 0, D(x)(0) = 0});
```

$$\text{opldiff} := x(t) = -\frac{561723328445677999}{2586000000000000000} t \text{ overbr}^2 \quad (1.2)$$

$$- \frac{1}{2586000000000000000} t (315533097720091041827950222792644001$$

$$\text{overbr}^4 + 310320000062064000000000000000000000000000000000000 \text{ overbr}$$

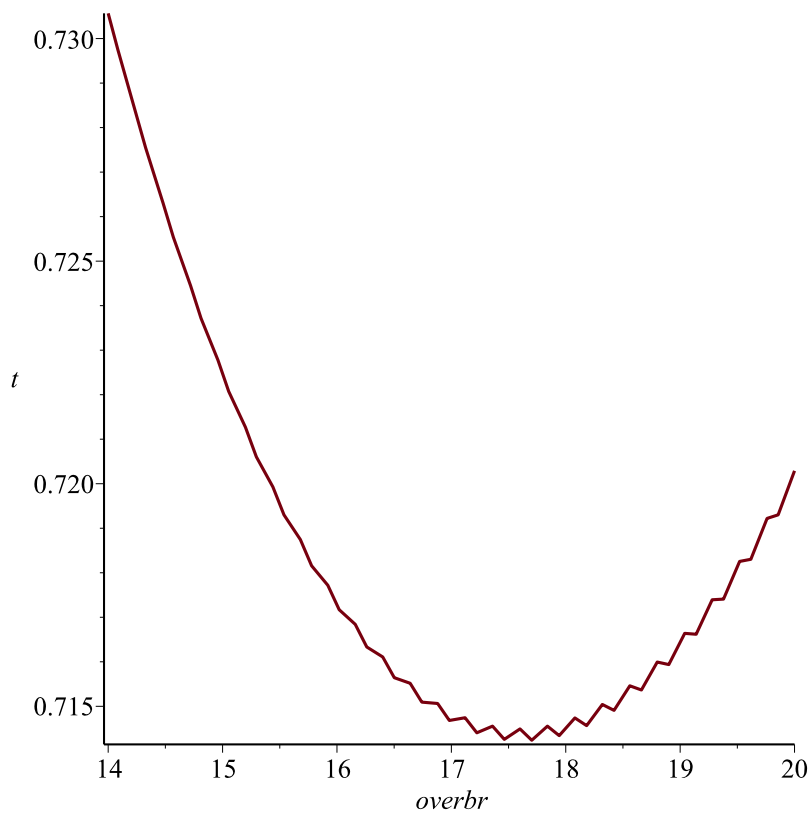


$$\begin{aligned}
def := 2.5 = & - \frac{561723328445677999}{258600000000000000} t \overbr^2 & (1.3) \\
& - \frac{1}{258600000000000000} t (315533097720091041827950222792644001 \\
& \overbr^4 + 3103200000620640000000000000000000000000 \overbr \\
& - 3397310130686400000000000000000000000000)^{1/2} \\
& - \frac{266000}{1293} \ln \left( 4 (315533097720091041827950222792644001 \overbr^4 \right. \\
& + 3103200000620640000000000000000000000000 \overbr \\
& \left. - 3397310130686400000000000000000000000000) \right) / \\
& \left( 561723328445677999 \right. \\
& \left. e^{\frac{1}{5320000000000000000} t (315533097720091041827950222792644001 \overbr^4} \right. \\
& + 3103200000620640000000000000000000000000 \overbr - 3397310130686400000000000000000000000000) \\
& ^{1/2} \\
& \overbr^2 \\
& + (315533097720091041827950222792644001 \overbr^4 \\
& + 3103200000620640000000000000000000000000 \overbr \\
& - 3397310130686400000000000000000000000000) \\
& ^{1/2} \\
& e^{\frac{1}{5320000000000000000} t (315533097720091041827950222792644001 \overbr^4} \\
& + 3103200000620640000000000000000000000000 \overbr - 3397310130686400000000000000000000000000)^{1/2} \\
& - 561723328445677999 \overbr^2 \\
& + (315533097720091041827950222792644001 \overbr^4
\end{aligned}$$

$$-339731013068640000000000000000000000000)^{1/2})^2)$$

0.7168402849 + 0. I, -0.4174599216 + 0. I  
-0.3977490059, 0.7163081200 + 0. I

```
> implicitplot(def, overbr=14..20, t=0..5);
```





## 8.5 Afstandsmeter als snelheidsmeter

In combinatie met een apparaat dat het verschil in golflengte meet, zou de afstandsmeter gebruikt kunnen worden als snelheidsmeter. Dit kan door het Doppler effect. De voorwaartse verplaatsing van de wagen zal er immers voor zorgen dat de golflengte korter wordt. Door deze verandering van golflengte kan de snelheid berekend worden.

De snelheid van elektromagnetische golven is gegeven, namelijk  $299792458 \frac{m}{s}$ . De golflengte van de afstandssensor is ook gegeven.

$$\lambda = \frac{780}{10^{19}}$$

De frequentie van de afstandsmeter is de lichtsnelheid gedeeld door de golflengte.

$$f = \frac{c}{\lambda} = 3,445890322 * 10^{14} \quad (15)$$

De uitgezonden golf die de muur ontvangt, is al verandert door het Doppler effect. In dit geval is de wagen de bron en de muur de ontvanger. Omdat de bron naar de ontvanger toe beweegt is de nieuwe frequentie gegeven door de volgende formule.

$$f' = \frac{f}{1 - \frac{v_{source}}{c}} \quad (16)$$

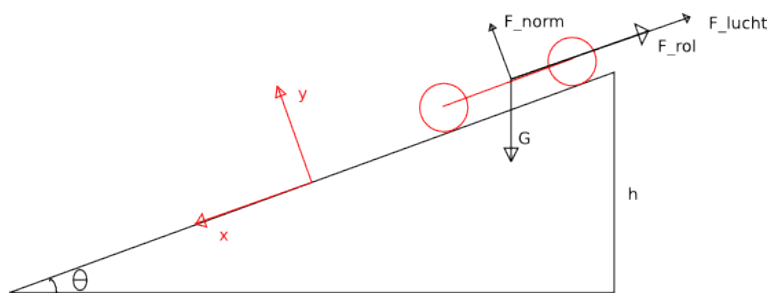
De frequentie van de weerkaatste golf zal onveranderd zijn. De golf die de muur uitzendt op de wagen heeft dus ook dezelfde frequentie. Deze keer blijft de bron stationair en beweegt de ontvanger, de wagen, naar de bron toe. De golf die de wagen opvangt is bijgevolg terug beïnvloed door het Doppler effect. De opgevangen frequentie wordt gegeven door volgende formule.

$$f_{perceived} = \left(1 + \frac{v_{source}}{c}\right) * f' \quad (17)$$

Deze formules omgevormd naar de snelheid geeft ons volgende vergelijking.

$$v_{source} = \frac{\left(\frac{f_{perceived}}{f}\right) * c - c}{1 + \frac{f_{perceived}}{f}} \quad (18)$$

Een plot voor realistische snelheidswaarden geeft een bijna lineair verband tussen de opgevangen frequentie en de snelheid van de wagen. Alle formules en theorie van



Figuur 2: Vrij-lichaamsdiagram luchtweerstand

## 8.6 Animatiefilmpje

## ▼ Bewegingsvergelijking

Maak van de bewegingsvergelijking een functie in t. (Experimenteel bepaald op basis van een eerste ontwerp).

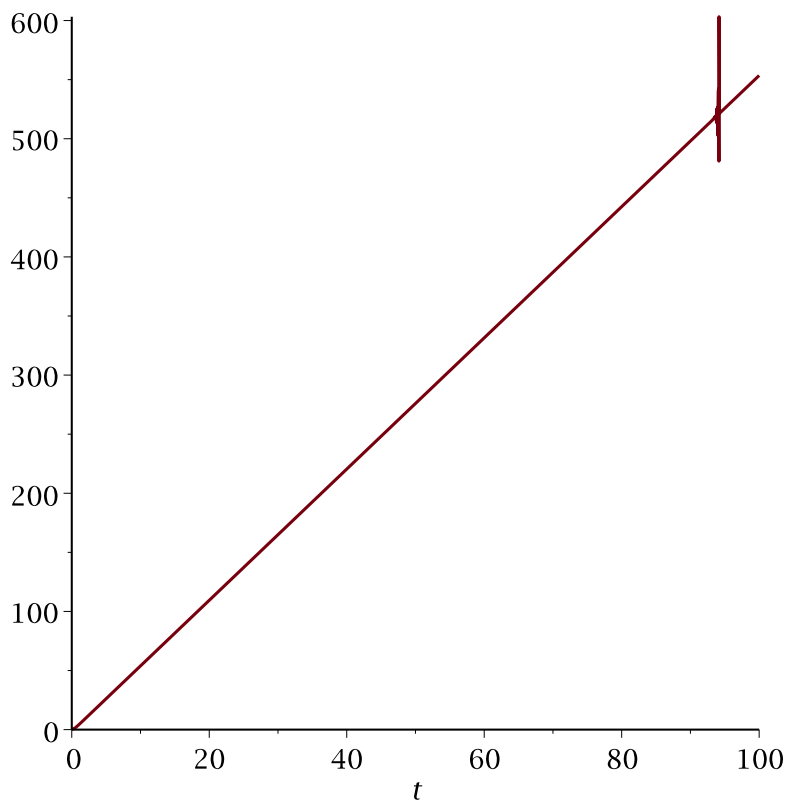
```
> q:=subs(overbr=18,x(t)):
```

```
> q:=t->-(15166529868033305973/215500000000000000)*t-
(1/2586000000000000000)*t*sqrt
(33648005365069128406930902587880596648976)-(266000/1293)*ln
(134592021460276513627723610351522386595904/
(181998358416399671676*exp((1/532000000000000000000)*t*sqrt
(33648005365069128406930902587880596648976))+sqrt
(33648005365069128406930902587880596648976)*exp(
(1/532000000000000000000)*t*sqrt
(33648005365069128406930902587880596648976))
-181998358416399671676+sqrt
(33648005365069128406930902587880596648976))^2):
```

```
> speed := evalf(diff(q(t), t));
```

$$speed := -1413.117884 + \frac{5.184275238 \cdot 10^{23} e^{3.448006135 t}}{3.654322848 \cdot 10^{20} e^{3.448006135 t} + 1.4355680 \cdot 10^{18}} \quad (1.1)$$

```
> plot(q(t), t = 0..100); #Quasi-lineaire bewegingsvergelijking
```



## Animatiefilm

```
[> restart:
> with(LinearAlgebra) : with(VectorCalculus) : with(plots) : with(ArrayTools) :
Animatie in 3D van het karretje dat een parcours volgt bestaande uit enkel rechte
hoeken.
> translate_polygon := proc(polygon, translation)
  description "translate polygon";
  local result, i;
  result := LinearAlgebra[Copy](polygon) :
  for i from 1 to Size(polygon, 1) do result[i] := polygon[i] + translation: end
  do;
  result;
end proc:
> #De dimensies van het grondvlak van het karretje.
front_width := 4 :
board_width := 7 :
board_length := 11 :
```

```

board_height := 1 :
front_length := 2 :
board_matrix := Matrix( [ [ -  $\frac{\text{front\_width}}{2}$ ,  $\frac{\text{board\_length}}{1}$ , 0 ],
[  $\frac{\text{front\_width}}{2}$ ,  $\frac{\text{board\_length}}{1}$ , 0 ],
[  $\frac{\text{front\_width}}{2}$ ,  $\frac{\text{board\_length}}{1}$  - front_length, 0 ],
[  $\frac{\text{board\_width}}{2}$ ,  $\frac{\text{board\_length}}{1}$  - front_length, 0 ],
[  $\frac{\text{board\_width}}{2}$ , 0, 0 ],
[ -  $\frac{\text{board\_width}}{2}$ , 0, 0 ],
[ -  $\frac{\text{board\_width}}{2}$ ,  $\frac{\text{board\_length}}{1}$  - front_length, 0 ],
[ -  $\frac{\text{front\_width}}{2}$ ,  $\frac{\text{board\_length}}{1}$  - front_length, 0 ] ] ) :
car_polygons := [ ] :
#top_board: bovenkant
#bottom_board: onderkant
top_board := translate_polygon( board_matrix, Vector( [ 0, 0,  $\frac{\text{board\_height}}{2}$  ],
orientation = row ) ) :
bottom_board := translate_polygon( board_matrix, Vector( [ 0, 0,
-  $\frac{\text{board\_height}}{2}$  ], orientation = row ) ) :
car_polygons := [ op(car_polygons), top_board ] :
car_polygons := [ op(car_polygons), bottom_board ] :
#zijvlakken van het karretje (verbinding tussen boven- en ondervlak)
for i from 0 to Size(board_matrix, 1) - 1 do car_polygons
:= [ op(car_polygons), Matrix( [ [ top_board[i + 1]], [ top_board[(i + 1)
mod Size(board_matrix, 1) + 1]], [ bottom_board[(i + 1)
mod Size(board_matrix, 1) + 1]], [ bottom_board[i + 1]] ] ) ] : end do:
> plot_wagentje := proc(translation, rotation)
description "plot het wagentje in 3d, getransleerd + ter plaatse geroteerd";
local tmp_matrix, i, rotation_transposed, j, current_polygon;
rotation_transposed := rotation+ :
tmp_matrix := [ ] :
for j from 1 to Size(car_polygons, 2) do
current_polygon := LinearAlgebra[Copy](car_polygons[j]);
for i from 1 to Size(car_polygons[j], 1) do
current_polygon[i] := VectorMatrixMultiply(car_polygons[j][i],
rotation_transposed) + translation:

```

```

    end do;
    tmp_matrix := [ op(tmp_matrix), current_polygon];
  end do;
  polygonplot3d(tmp_matrix, scaling = constrained, axes = none);
end proc;
> plot_wagentje_angle := proc(translation, angle)

    description "plot het wagentje in 3d, gegeven een translatievector en de
    hoek rond de z-as waarrond het wagentje geroteerd wordt";
    local rotation_matrix, theta;
    theta := angle -  $\frac{\text{Pi}}{2}$  :
    rotation_matrix := Matrix([ [-cos(theta), -sin(theta), 0], [-sin(theta),
    cos(theta), 0], [0, 0, 1]]):
    plot_wagentje(translation, rotation_matrix);
  end proc;
>
> unit := 15; #relatieve dimensie van het het parcours
  plot_wall_part := proc(p1, p2)
    description "plot een stuk van een muur van het parcours"
    local translation, result:
    translation := Vector([0, 0, 2], orientation = row);
    result := Matrix(4, 3):
    result[1] := p1:
    result[2] := p2:
    result[3] := p2 + translation:
    result[4] := p1 + translation:
    polygonplot3d(result);
  end proc;
  parcours := []:
  #rand van het parcours
  border := Matrix([ [0, 0, 0], [6·unit, 0, 0], [6·unit, 4·unit, 0], [0, 4·unit, 0], [0,
    0, 0]]):
  #binnenmuren
  inner1 := Matrix([ [0, 3·unit, 0], [5·unit, 3·unit, 0]]):
  inner2 := Matrix([ [unit, 3·unit, 0], [unit, unit, 0], [2·unit, unit, 0]]):
  inner3 := Matrix([ [2·unit, 2·unit, 0], [3·unit, 2·unit, 0], [3·unit, 0, 0]]):
  inner4 := Matrix([ [4·unit, 3·unit, 0], [4·unit, unit, 0], [5·unit, unit, 0]]):
  inner5 := Matrix([ [5·unit, 2·unit, 0], [6·unit, 2·unit, 0]]):
  parcours := [border, inner1, inner2, inner3, inner4, inner5]:

  plot_wall := proc( )
    description "plot alle muren van het parcours"
    local i, all_parts, j;
    all_parts := []:
    for j from 1 to Size(parcours, 2) do
      for i from 1 to Size(parcours[j], 1) - 1 do
        all_parts := [ op(all_parts), plot_wall_part(parcours[j][i], parcours[j][i

```

```

    + 1 ] ] ] :
end do:
end do:
return all_parts :
end proc:
wall_plot := plot_wall( ) :
> #de checkpoints van het pad dat het wagentje moet afleggen
path := [ [  $\frac{unit}{2}, \frac{7}{2}unit, 0$  ], [  $\frac{11}{2}unit, \frac{7}{2}unit, 0$  ], [  $\frac{11}{2}unit, \frac{5}{2}unit, 0$  ], [  $\frac{9}{2}unit, \frac{5}{2}unit, 0$  ], [  $\frac{9}{2}unit, \frac{3}{2}unit, 0$  ], [  $\frac{11}{2}unit, \frac{3}{2}unit, 0$  ], [  $\frac{11}{2}unit, \frac{1}{2}unit, 0$  ], [  $\frac{7}{2}unit, \frac{1}{2}unit, 0$  ], [  $\frac{7}{2}unit, \frac{5}{2}unit, 0$  ], [  $\frac{3}{2}unit, \frac{5}{2}unit, 0$  ], [  $\frac{3}{2}unit, \frac{3}{2}unit, 0$  ], [  $\frac{5}{2}unit, \frac{3}{2}unit, 0$  ], [  $\frac{5}{2}unit, \frac{1}{2}unit, 0$  ], [  $\frac{1}{2}unit, \frac{1}{2}unit, 0$  ], [  $\frac{1}{2}unit, \frac{5}{2}unit, 0$  ], [  $\frac{1}{2}unit, \frac{5}{2}unit, 0$  ] ] :
> path_plot := pointplot3d(path, connect = true, color = black) :
> speed := t → 1 : #Quasi-lineaire bewegingsvergelijking (zie bovenaan de file)
> current_step := 1 :
current_position := Vector(path[1], orientation = row) :
displays := [ ] :
distance_left := 0 :
current_speed := 0 :
current_rotation := 0 :
#het wagentje beweegt zich aan constante snelheid

#het midden tussen de achterwielen en het midden tussen de voorwielen
bevinden zich altijd op de lijnen van het pad

#in de bochten roteert het wagentje zich zo dat aan bovenstaande
voorwaarde voldaan blijft
while current_step < nops(path) do
if distance_left = 0 then
displays := [ op(displays), display([ path_plot, op(wall_plot),
plot_wagentje_angle(current_position, current_rotation) ], scaling
= constrained) ] :
distance_left := speed(current_speed) :
current_speed := distance_left :
else
distance_to_go := Student[Precalculus][Distance](Vector(path[current_step
+ 1], orientation = row), current_position) :
if distance_to_go < distance_left then
#in the next part
current_step := current_step + 1 :
current_rotation := arctan(path[current_step + 1][2]
- path[current_step][2], path[current_step + 1][1]
- path[current_step][1]) :

```

```

    - path[current_step][1]) :
    distance_left := distance_left - distance_to_go :
    current_position := Vector(path[current_step], orientation = row) :
else
    current_position := current_position + (distance_left
    · (Vector(path[current_step + 1] - path[current_step], orientation = row)))
    / (Norm(Vector(path[current_step + 1] - path[current_step], orientation
    = row))) :

    if distance_to_go > distance_left + board_length then
        #still straight in this part

    else
        #at the corner
        back_corner_distance := distance_to_go - distance_left :
        next_angle := CrossProduct(Vector(path[current_step + 1]
        - path[current_step]), Vector(path[current_step + 2]
        - path[current_step]))[3] :
        d_angle := arccos( $\frac{\text{back\_corner\_distance}}{\text{board\_length}}$ ) · signum(next_angle) :
        current_rotation := arctan(path[current_step + 1][2]
        - path[current_step][2], path[current_step + 1][1]
        - path[current_step][1]) + d_angle;
    end if;
    distance_left := 0 :

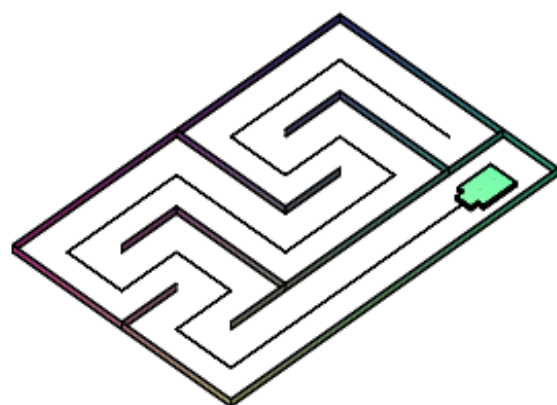
end if;
end if;
end do;

```

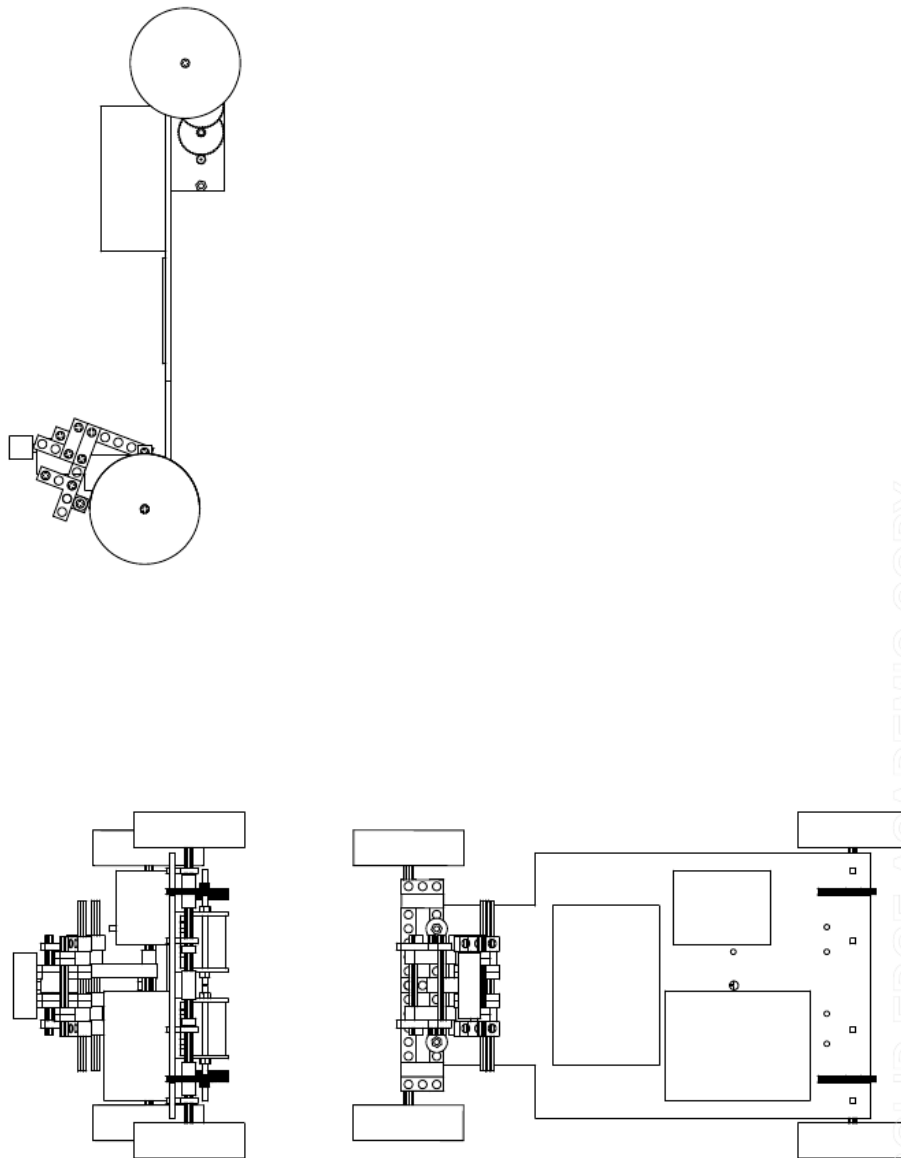
Error, invalid subscript selector

> display(displays, insequence = true);

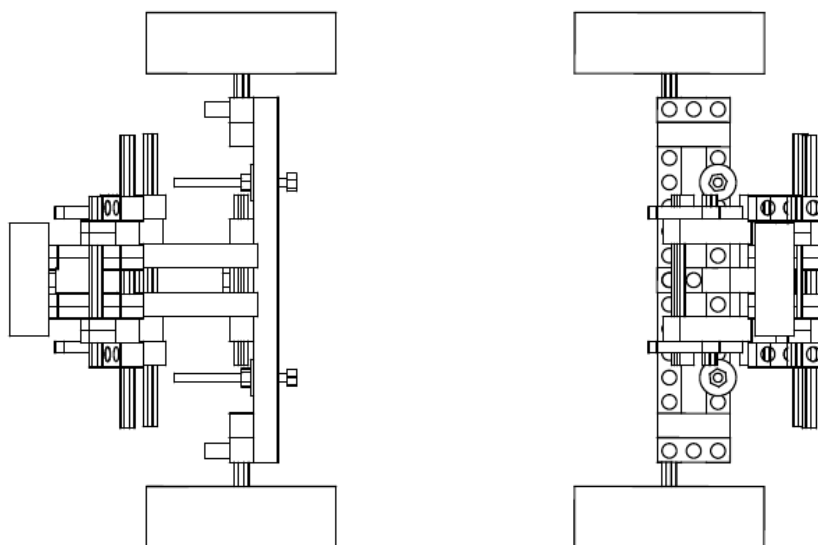
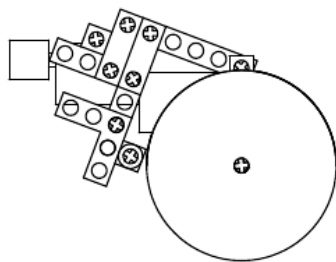




## 8.7 Technische tekening

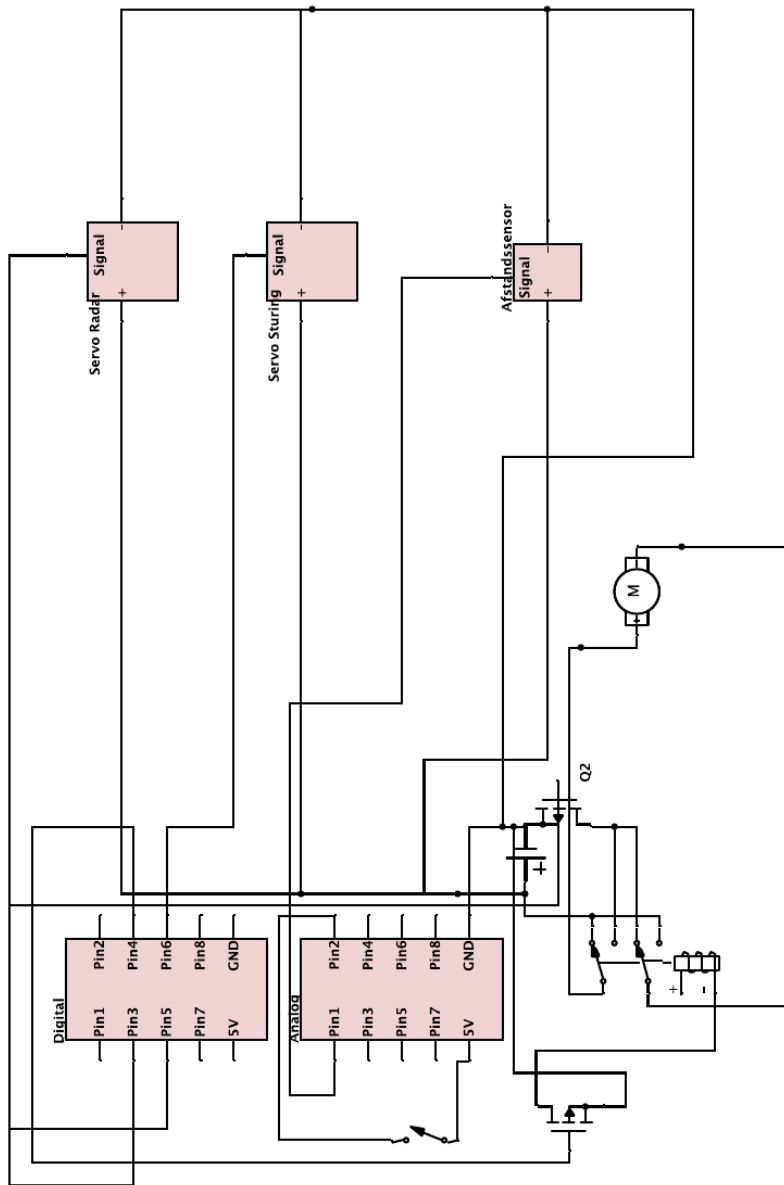


Figuur 3: Technische tekening van de wagen



Figuur 4: Technische tekening van het stuur

## 8.8 Elektrische schakeling



Figuur 5: Elektrische schakeling

## 8.9 Programcode

Listing 1: basis\_sketch.ino

```
#include <Servo.h>
const unsigned int DCP[] = {13, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9};
const unsigned int ACP[] = {13, A0, A1, A2, A3, A4, A5};
#include "LedOutput.h"
#include "Motor.h"
#include "MyServo.h"
#include "DrivingManager.h"
#include "PushButton.h"
#include "MusicPlayer.h"

#define FRONT 90
#define LEFT 0
#define RIGHT 180

DrivingManager manager;
PushButton start_button;
LedOutput end_led;
MusicPlayer music_player;

#define RADAR_SERVO DCP[6]
#define RADAR_SENSOR ACP[1]
#define STEERING_SERVO DCP[5]
#define ELECTRO_MOTOR DCP[3]
#define RELAY DCP[4]
#define PUSHBUTTON ACP[2]
#define LED DCP[7]

/*
DIGITAL PINS (BLACK TO BROWN)
2 1
4 3
6 5
8 7
*/

void setup(){
  Serial.begin(9600);
  for(int i = 1; i <= 6; ++i){
    pinMode(ACP[i], INPUT);
  }
  manager.setup(RADAR_SERVO, RADAR_SENSOR, STEERING_SERVO, ELECTRO_MOTOR, RELAY);
  start_button.setup(PUSHBUTTON);
  end_led.setup(LED);
  //music_player.setup(DCP[8]);
  manager.start();
}
```

```

void loop(){
    /* if (start_button.getValue()){
        manager.start();
    }*/
    manager.loop();
    if(manager.isReady()){
        end_led.set_signal_led(true);
    }
}

```

Listing 2: DistanceSensor.h

```

#ifndef DISTANCESENSOR_H
#define DISTANCESENSOR_H
#define FAR 999999
#define CLOSE 0
class DistanceSensor{
public:
    DistanceSensor();
    void setup(int pin);
    double getDistance();
    void debug();
private:
    int pin;
    double getDistanceByVoltage(double V);
    double getVoltage();
};
#endif

```

Listing 3: DistanceSensor.ino

```

DistanceSensor::DistanceSensor(){
}
void DistanceSensor::setup(int pin){
    this->pin = pin;
    pinMode(this->pin, INPUT);
}
double DistanceSensor::getDistance(){
    double v = this->getVoltage();
    if(v < 0.4)
        return FAR;
    if(v >= 2.6)
        return CLOSE;
    double d = this->getDistanceByVoltage(v);
    return d;
}
double DistanceSensor::getDistanceByVoltage(double V){
    //linearizing based on https://www.sparkfun.com/datasheets/Sensors/Infrared/C
    return 1.0/(V*(0.25-0.025)/2.7)-0.42;
}

```

```

}
double DistanceSensor::getVoltage(){
    int val = analogRead(this->pin);
    return ((double)val)*0.0049;
}
void DistanceSensor::debug(){
    Serial.println(this->getDistance());
    delay(1000);
}

```

Listing 4: DrivingManager.h

```

#ifndef DRIVINGMANAGER_H
#define DRIVINGMANAGER_H
#include "LedOutput.h"
#include "Motor.h"
#include "MyServo.h"
#include "DistanceSensor.h"

class DrivingManager{
public:
    DrivingManager();
    void start();
    void stop();
    bool isReady();
    void setup(int radar_servo_pin, int radar_sensor_pin, int steering_servo_pin);
    void loop();
protected:
    MyServo radar_servo;
    MyServo steering_servo;
    Motor motor;
    DistanceSensor radar_sensor;
    bool active;
    bool isActive();
    double measureDistance(int angle);
    void handleFrontDistance(double distance);
    void handleSideDistance(double left_distance, double right_distance);
    void turn(int turn_direction, int angle, int duration);
    int steer_angle;
    int turn_angle;
    int turn_duration;
    int steer_duration;
    double final_distance;
    bool ready;
    void steeringServoDemo();
    void motorDemo();
    void radarServoDemo();
    void sensorDemo();
    void radarDemo();
};
#endif

```

Listing 5: DrivingManager.ino

```

#include "DrivingManager.h"
DrivingManager::DrivingManager(){
    this->active = false;
    this->ready = false;
    this->steer_angle=30;
    this->turn_angle=70;
    this->turn_duration=300;
    this->steer_duration=100;
    this->final_distance=5.0;
}
void DrivingManager::start(){
    this->active = true;
    this->ready = false;
}
void DrivingManager::stop(){
    this->active = false;
    this->ready = true;
}
bool DrivingManager::isReady(){
    return this->ready;
}
void DrivingManager::setup(int radar_servo_pin , int radar_sensor_pin , int steering_servo_pin , int motor_pin , int relay_pin){
    this->radar_servo.setup(radar_servo_pin);
    this->radar_sensor.setup(radar_sensor_pin);
    this->steering_servo.setup(steering_servo_pin);
    this->motor.setup(motor_pin , relay_pin);

    this->radar_servo.setAngle(FRONT);
    this->radar_servo.setAngle(FRONT);
    this->motor.setMotorSpeed(0);
}
bool DrivingManager::isActive(){
    return this->active;
}
double DrivingManager::measureDistance(int angle){
    this->radar_servo.setAngle(180-angle);
    this->motor.setMotorSpeed(0.0);
    this->radar_servo.wait();
    return this->radar_sensor.getDistance();
}
void DrivingManager::handleFrontDistance(double distance){
    if(distance > 20){
        this->motor.setMotorSpeed(1.0);
    }else if(distance < 10){
        this->stop();
        this->motor.setMotorSpeed(0.0);
    }else{
        this->motor.setMotorSpeed(1.0);
    }
}

```



```

    }
}
void DrivingManager::turn(int turn_direction , int angle , int duration){
    //Serial.println("turning");
    int wheel_angle = FRONT;
    if(turn_direction == LEFT){
        wheel_angle -= angle;
    }else if(turn_direction == RIGHT){
        wheel_angle += angle;
    }
    this->steering_servo.setAngle(wheel_angle);
    delay(200);
    this->motor.setMotorSpeed(0.8);
    delay(duration);
    this->steering_servo.setAngle(FRONT);
}
void DrivingManager::handleSideDistance(double left_distance , double right_dist
if(left_distance > 30){
    this->turn(LEFT, this->turn_angle , this->turn_duration);
}else if(right_distance > 30){
    this->turn(RIGHT, this->turn_angle , this->turn_duration);
}else{
    //correct driving angle
    if(abs(left_distance-right_distance) >= 4.0){
        if(left_distance > right_distance){
            this->turn(RIGHT, this->steer_angle , this->steer_duration);
        }else{
            this->turn(LEFT, this->steer_angle , this->steer_duration);
        }
    }
}
}
void DrivingManager::loop(){
    //this->radar_servo.setAngle(FRONT);
    //this->steering_servo.setAngle(FRONT);
    // return;
    this->radarDemo();
    return;
    //this->steering_servo.setAngle(FRONT);
    //this->radar_servo.setAngle(FRONT);
    //return;
    //this->sensorDemo();
    //return;
    //this->radarServoDemo();
    //return;
    //this->steeringServoDemo();
    //return;

```

```

//this->motorDemo();
//return;

//echte code

if(!this->isActive())
    return;

//backup
double front_distance_2 = this->radar_sensor.getDistance();
Serial.println(front_distance_2);
if(front_distance_2 < 20){
    this->motor.setMotorSpeed(0.0);
    this->stop();
    return;
}
this->steering_servo.setAngle(FRONT);
this->motor.setMotorSpeed(0.8);
delay(400);
this->motor.setMotorSpeed(0.0);
delay(500);
return;
//end of backup

//measure front distance, if too close: stop
this->motor.setMotorSpeed(0);
    double front_distance = this->measureDistance(FRONT);
    this->handleFrontDistance(front_distance);
    delay(500);
//measure left distance, if too close: steer right. if nothing left: turn
//    double left_distance = this->measureDistance(LEFT);
    double front_distance2 = this->measureDistance(FRONT);
//measure right distance, if too close: steer left. If nothing right: turn
    double right_distance = this->measureDistance(RIGHT);
    delay(100);
    this->radar_servo.setAngle(FRONT);
    this->handleSideDistance(left_distance, right_distance);
    if(front_distance <= this->final_distance && left_distance <= 30 && right-dis
        this->motor.setMotorSpeed(0);
        this->stop();
        return;
    }
    delay(500);
}

void DrivingManager::steeringServoDemo(){
    this->steering_servo.setAngle(30);
    delay(1000);
}

```

```

    this->steering_servo.setAngle(90);
    delay(1000);
    this->steering_servo.setAngle(150);
    delay(1000);
    this->steering_servo.setAngle(FRONT);
    delay(1000);
}
void DrivingManager::radarServoDemo(){
    int interval = 200;
    this->radar_servo.setAngle(LEFT);
    delay(interval);
    this->radar_servo.setAngle(FRONT);
    delay(interval);
    this->radar_servo.setAngle(RIGHT);
    delay(interval);
    this->radar_servo.setAngle(FRONT);
    delay(interval);
}

void DrivingManager::motorDemo(){

    //motor wordt per 3 seconden omgekeerd van richting

    this->motor.setMotorSpeed(1.0);
    delay(3000);
    this->motor.setMotorSpeed(0.0);
    delay(3000);
    this->motor.setMotorSpeed(-1.0);
    delay(3000);
    this->motor.setMotorSpeed(0.0);
    delay(3000);
}
void DrivingManager::sensorDemo(){
    this->radar_sensor.debug();
}
void DrivingManager::radarDemo(){
    double front_distance, left_distance, right_distance;
    front_distance = this->measureDistance(FRONT);
    left_distance = this->measureDistance(LEFT);
    this->measureDistance(FRONT);
    right_distance = this->measureDistance(RIGHT);
    Serial.print(front_distance);
    Serial.print(" ");
    Serial.print(left_distance);
    Serial.print(" ");
    Serial.println(right_distance);
}

```

Listing 6: LedOutput.h

```
#ifndef LEDOUTPUT_H
```

```

#define LEDOUTPUT_H
class LedOutput{
    public:
        void setup(int pin);
        void loop();
        void set_signal_led(bool value);
    private:
        int led_pin;
        bool led_on;
};
#endif

```

Listing 7: LedOutput.ino

```

#include "LedOutput.h"
void LedOutput::setup(int pin){
    this->led_pin = pin;
    pinMode(led_pin , OUTPUT);
    this->set_signal_led( false );
}
void LedOutput::set_signal_led(bool value){
    this->led_on = value;
    if(this->led_on){
        digitalWrite(this->led_pin , HIGH);
    }else{
        digitalWrite(this->led_pin , LOW);
    }
}

```

Listing 8: Motor.h

```

#ifndef MOTOR_H
#define MOTOR_H
class Motor{
    public:
        void setup(int pin , int relay_pin);
        void setMotorSpeed(double motor_speed);
    private:
        int motor_pin;
        int relay_pin;
        double motor_speed;
};
#endif

```

Listing 9: Motor.ino

```

#include "Motor.h"

void Motor::setup(int pin , int relay_pin){
    this->motor_pin = pin;
    this->relay_pin = relay_pin;
    this->motor_speed = 0;
}

```

```

    pinMode(this->motor_pin , OUTPUT);
    pinMode(this->relay_pin , OUTPUT);
}

void Motor::setMotorSpeed(double motor_speed){
    motor_speed = min(max(motor_speed , -1.0), 1.0);
    this->motor_speed = motor_speed;
    if(this->motor_speed < 0){
        digitalWrite(this->relay_pin , HIGH);
    }else{
        digitalWrite(this->relay_pin , LOW);
    }
    Serial.println((int)(this->motor_speed*255));
    analogWrite(this->motor_pin , (int)(abs(this->motor_speed)*255.0));
}

```

Listing 10: MusicPlayer.h

```

#ifndef MUSICPLAYER_H
#define MUSICPLAYER_H
class Song;
class MusicPlayer{
public:
    MusicPlayer();
    void loop();
    void setup(int pin);
    void setSong(Song* song);
    Song* getSong();
protected:
    Song* song;
    int pin;
};

class Song{
public:
    Song(int notes_amount , int* tones , int* note_durations);
protected:
    int* tones;
    int* note_durations;
    int notes_amount;
};
#endif

```

Listing 11: MusicPlayer.ino

```

MusicPlayer::MusicPlayer(){
}

void MusicPlayer::setup(int pin){
    this->pin = pin;
    pinMode(this->pin , OUTPUT);
}

```

```

void MusicPlayer::loop(){
}
void MusicPlayer::setSong(Song *s){
    this->song = s;
}
Song* MusicPlayer::getSong(){
    return this->song;
}
Song::Song(int notes_amount, int* tones, int* note_durations){
    this->notes_amount = notes_amount;
    this->tones = tones;
    this->note_durations = note_durations;
}

```

Listing 12: MyServo.h

```

#ifndef MYSERVO_H
#define MYSERVO_H

class MyServo{
public:
    void setup(int pin);
    void setAngle(int angle);
    void wait();
private:
    Servo servo;
    int angle;
    int convertAngleToMicroseconds(int angle);
};
#endif

```

Listing 13: MyServo.ino

```

#include "MyServo.h"

void MyServo::setup(int pin){
    pinMode(pin, OUTPUT);
    servo.attach(pin);
}
void MyServo::wait(){
    //TODO: delay a certain amount of milliseconds until the servo is at the right angle
    delay(1000);
}

void MyServo::setAngle(int angle){
    this->angle = angle;
    this->servo.write(this->angle);
}

```

Listing 14: PushButton.h

```
#ifndef PUSHBUTTON_H
#define PUSHBUTTON_H
class PushButton{
public:
    void setup(int pin);
    bool getValue();
private:
    int pin;
};
#endif
```

Listing 15: PushButton.ino

```
void PushButton::setup(int pin){
    this->pin = pin;
    pinMode(this->pin, INPUT);
}

bool PushButton::getValue(){
    return analogRead(this->pin) < 500;
}
```

## 8.10 Materiaallijst



	Aantal	Component- nummer product- informatie	Prijs Per Stuk (€)	Totaal (€)
<i>Mechanisch gedeelte</i>				
MDF (hout)	1	60cm*30cm*3mm	1	1
Onderdelen Lego*		Geschatte kostprijs: €15	0	0
Duct Tape			0	0
Schroefogen	9		0.12	1.08
Bouwpakket	2		2.6	5.2
Tandwiel 50/10	10	841027	0.1	1
Tandwiel 30/10	10	841016	0.085	0.85
Zeskantmoeren	20	M3		0
Bouten	30	3Mx10mm	0.08	2.4
Rondellen	80		0.03	2.4
Draadstang	1	M3 x 1000	2.09	2.09
<i>Elektronica</i>				
Arduino	1		0	0
Relais	1	RTE24005AP	3	3
Mosfet	2	IRF3707ZPBF		0
Weerstand	2	10k	0.05	0.1
Servomotor	2	T010050	11	22
Elektromotor	2	MM28	4	8
Afstandsensor	1	GP2D120XJ00F	16	16
LED	1	L-934 GD	0.1	0.1
Administratie en verzendkosten				1
			<b>Totaal</b>	<b>66.22</b>

\*De LEGO-onderdelen werden niet aangekocht maar in bruikleen van een teamlid gebruikt.

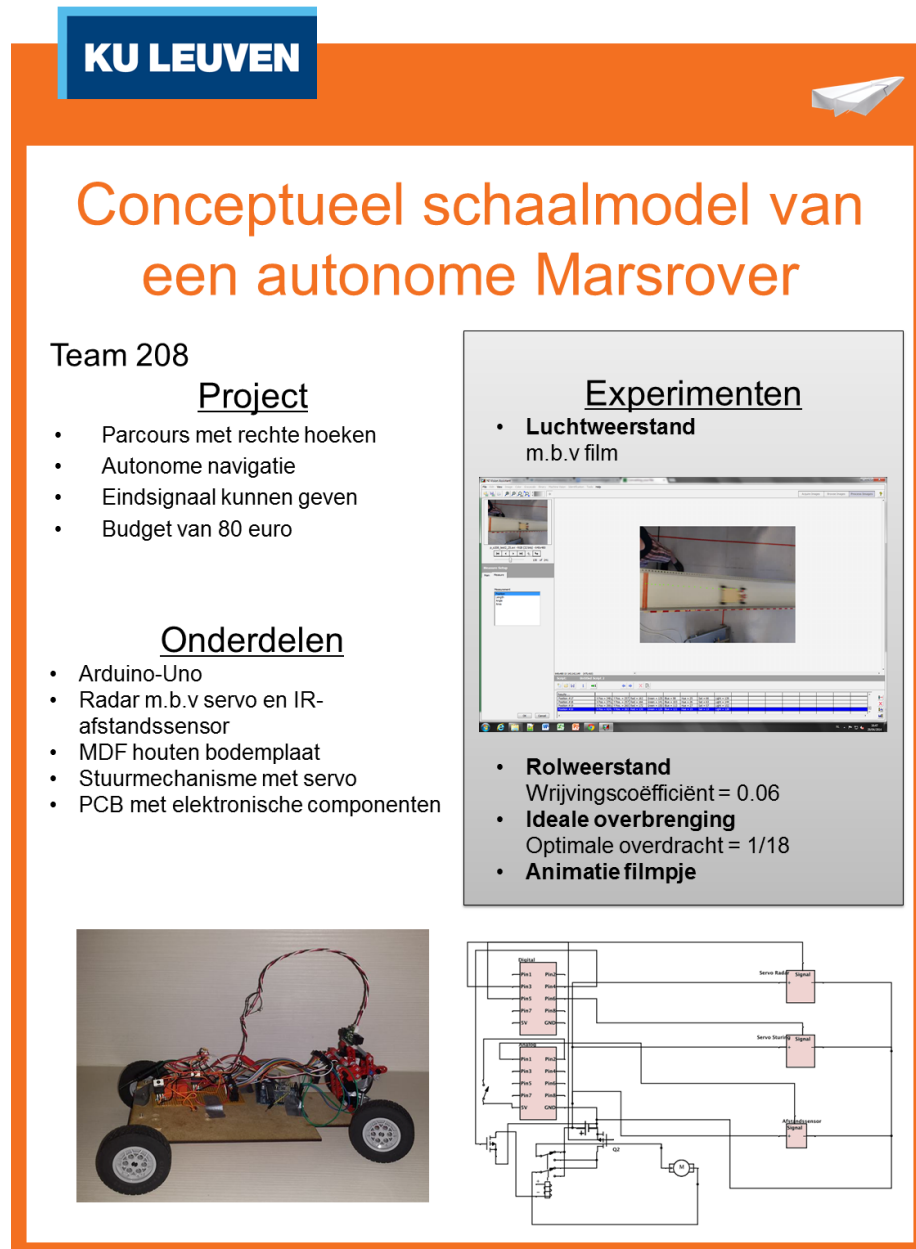
Tabel 1: Materiaallijst

<b>LEGO Technic</b>			
De LEGO Technic-onderdelen staan hieronder vermeld met een zelfgedefinieerde naam. Verdere informatie is terug te vinden met behulp van het componentnummer.			
<b>Naam</b>	<b>Componentnummer</b>		<b>Aantal</b>
voorwielas	4263624		2
bevestiging voorwielas	4225033		2
velg	4496707		4
band	4235705		4
blokje 3 gaten	4153718		3
blokje 15 gaten	4163147		2
blokje 3 gaten boven-boven-zij	4173970		2
blokje 3 gaten boven-zij-boven	4128598		4
blokje 2 gaten dun	4186678		4
L-vormig blokje 5x3	4143154		2
L-vormig blokje 4x2	4141270		2
L-vormig blokje 3x3 dun	4114741		6
kruisstaaf 16 mm	4142865		2
kruisstaaf 24 mm	4211815		4
kruisstaaf 56 mm	4211805		4
kruisstaaf 96 mm	370826		4
connectiepin rond 16 mm	4121715		12
connectiepin rond-kruis 16 mm	4206482		2
cilindrisch tussenstuk 4 mm	4211573		4
cilindrisch tussenstuk 8 mm	4211622		10
cilindrisch tussenstuk 16 mm	4211543		1
		<b>Totaal:</b>	<b>80</b>

Tabel 2: LEGO Technic-onderdelen

## 8.11 Ganttchart

## 8.12 Poster



Figuur 6: Poster

## 9 Referenties

- [1] E. Guizzo. (2011) How google's self-driving car works. Raadpleging: 2014-05-01. [Online]. Available: <http://spectrum.ieee.org/automaton/robotics/artificial-intelligence/how-google-self-driving-car-works>
- [2] NASA. Nasa curiosity. Raadpleging: 2014-04-29. [Online]. Available: <http://mars.jpl.nasa.gov/msl/multimedia/interactives/learncuriosity/index-2.html>
- [3] ——. Nasa curiosity news. Raadpleging: 2014-04-29. [Online]. Available: <http://www.jpl.nasa.gov/news/news.php?release=2013-259>
- [4] Sharp. GP2Y0A41SK0F datasheet. Raadpleging: 2014-05-06. [Online]. Available: [http://www.sharp.co.jp/products/device/doc/opto/gp2y0a41sk\\_e.pdf](http://www.sharp.co.jp/products/device/doc/opto/gp2y0a41sk_e.pdf)
- [5] bitwizard.nl. (2012) Mosfets. Raadpleging: 2014-05-06. [Online]. Available: <http://prive.bitwizard.nl/mosfets.pdf>