



UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS  
FÓRMULA TESLA



## Relatório: GNSS

Primeira Versão

*Autores:*

Raphael Henrique Braga Leivas

Belo Horizonte

19/12/2025

## SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO . . . . .	2
2	REQUISITOS DE PROJETO . . . . .	3
3	FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA . . . . .	4
3.1	Antenas Patch Cerâmicas . . . . .	4
3.2	Circuitos RF . . . . .	6
3.2.1	Impedância Característica de Trilhas . . . . .	6
3.2.2	Plano de Terra . . . . .	7
4	PROJETO . . . . .	8
4.1	Esquemático . . . . .	8
4.2	PCB . . . . .	9
4.3	Posicionamento e Encapsulamento . . . . .	9

## 1 INTRODUÇÃO

O subsistema da Aquisição de Dados surgiu no final de 2018 com o objetivo de coletar e armazenar dados importantes para o estudo do carro e que podem guiar melhorias nos projetos de todos os outros subsistemas. Dessa forma, os demais projetos da equipe podem ser validados e é possível obter um maior entendimento do funcionamento do carro durante os testes e provas dinâmicos.

Nesse sentido, o projeto do GNSS visa aquisitar as coordenadas geográficas do carro ao longo do tempo, de modo que as demais variáveis podem ser estudadas não somente em função do tempo, mas também em função da localização geográfica do carro. Assim, espera-se que perguntas como as abaixo podem ser respondidas:

- Qual a curva que apresentou maior estresse mecânico nas estruturas? (Extensometria + GNSS)
- Como está o perfil de descarga das células do acumulador a cada volta completa? (BMS + GNSS)
- Se foi detectado um comportamento inesperado do carro pelo piloto em uma curva específica, é possível analisar as variáveis do carro exatamente durante essa curva, uma vez que as variáveis estão em função da coordenada geográfica.

Todas essas perguntas poderiam ser respondidas se for possível construir uma tabela como a Tabela 1:

Tabela 1 – Uso das coordenadas geográficas na análise.

<b>Timestamp</b>	<b>Latitude</b>	<b>Longitude</b>	<b>Corrente Shunt (A)</b>	<b>Tensão Acumulador (V)</b>	<b>...</b>	<b>Velocidade (km/h)</b>
17855484156	-19.244548	-43.5658115	125	79.8	...	15.7
17855484166	-19.244548	-43.5658115	119	79.8	...	14.5
17855484176	-19.244549	-43.5658117	110	79.8	...	14.0
17855484189	-19.244549	-43.5658119	110	79.7	...	13.9

## 2 REQUISITOS DE PROJETO

Nesse contexto, o objetivo do projeto é desenvolver uma PCB que extrai as coordenadas geográficas do carro e as escreva no barramento CAN com os seguintes requisitos:

R1: Taxa de amostragem de de 5 a 10 Hz;

R2: Erro máximo de medição de 5 metros;

R3: Posicionamento protegido de água e fatores ambientais externos

R1 surge da seguinte análise. Suponha que o carro está andando em linha reta a  $V = 50$  km/h. Nesse caso, o carro percorre 14 metros a cada 1 segundo. Considerando que o carro tem aproximadamente 3 metros de comprimento, é interessante que seja extraído a posição no mínimo a cada um comprimento do carro. Assim, amostrando-se a 5 Hz, extrai-se a coordenada do carro a cada 2.8 metros, e é definido essa taxa como a frequência mínima de amostragem do GNSS.

R2 vem do fato de que a pista em que o carro se desloca tem aproximadamente 4 metros de largura. Assim, com um erro de um raio de 5 metros ainda é possível posicionar o carro na pista, realizando a análise da motivação.

Por fim, R3 surge da prova do rain test, e para a antena e PCB não estejam muito expostas ao vento e fatores ambientais quando o carro estiver se deslocando a altas velocidades.

### 3 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Sinais de GNSS são sinais de 1.5 GHz extraídos de antenas. Por serem de alta frequência, temos que estudar práticas de circuitos de RF (Radio Frequency) para garantir o funcionamento correto do circuito. Além disso, sinais de GNSS são muito fracos, o que exige cuidados adicionais no projeto do circuito.

Toda a fundamentação teórica está baseada nos seguintes documentos principais:

- Manual do Hardware do Teseo-LIV3f da ST: [https://drive.google.com/file/d/1f-\\_5UErfYuVgv-IKlNlQNE1Cbe42LFDT/view?usp=drive\\_link](https://drive.google.com/file/d/1f-_5UErfYuVgv-IKlNlQNE1Cbe42LFDT/view?usp=drive_link)
- White Paper de boas práticas para layout de circuitos de RF: [https://drive.google.com/file/d/17EAXY1Gev\\_J\\_ZbgDPay-ZY9WCtNQap2y/view?usp=drive\\_link](https://drive.google.com/file/d/17EAXY1Gev_J_ZbgDPay-ZY9WCtNQap2y/view?usp=drive_link)
- Guia da ST para circuitos RF: [https://drive.google.com/file/d/15d90DjYcKH08I-ajw5/view?usp=drive\\_link](https://drive.google.com/file/d/15d90DjYcKH08I-ajw5/view?usp=drive_link)
- Tese de análise de antenas de patch cerâmica: [https://drive.google.com/file/d/1AVxLt7DhbOgQ1vpqmCdneyk6QVYBsWJfR/view?usp=drive\\_link](https://drive.google.com/file/d/1AVxLt7DhbOgQ1vpqmCdneyk6QVYBsWJfR/view?usp=drive_link)

Um White Paper é um documento publicado por uma empresa que aborda os detalhes técnicos de como um determinado produto é desenvolvido, sendo assim uma excelente fonte de informações para a equipe.

#### 3.1 Antenas Patch Cerâmicas

A antena patch cerâmica é um tipo de antena de microfita compacta, formada por um elemento metálico (patch) sobre um substrato cerâmico de alta permissividade dielétrica e um plano de terra na face oposta. A estrutura básica está exibida na Figura 1.

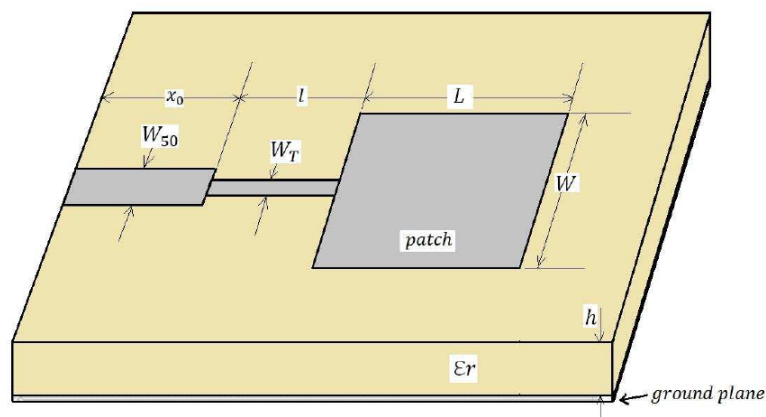


Figura 1 – Antena Patch Cerâmica.

A partir dos valores da estrutura física da antena, ela apresenta uma determinada resposta em frequência, de modo que ela consegue capturar e transmitir sinais em uma faixa de frequência específica. No caso do GNSS, a antena deve ser projetada para operar na faixa de 1.5 GHz, que é a frequência em que os sinais de satélites GNSS são transmitidos.

A Figura 2 mostra a resposta em frequência de uma antena patch cerâmica típica para GNSS. Note que ela opera apenas na faixa de interesse de 1.5 GHz em que os satélites enviam os sinais. Além disso, esse comportamento evita interferência de outros sinais em frequências diferentes, como o LoRa que opera em 900 MHz.

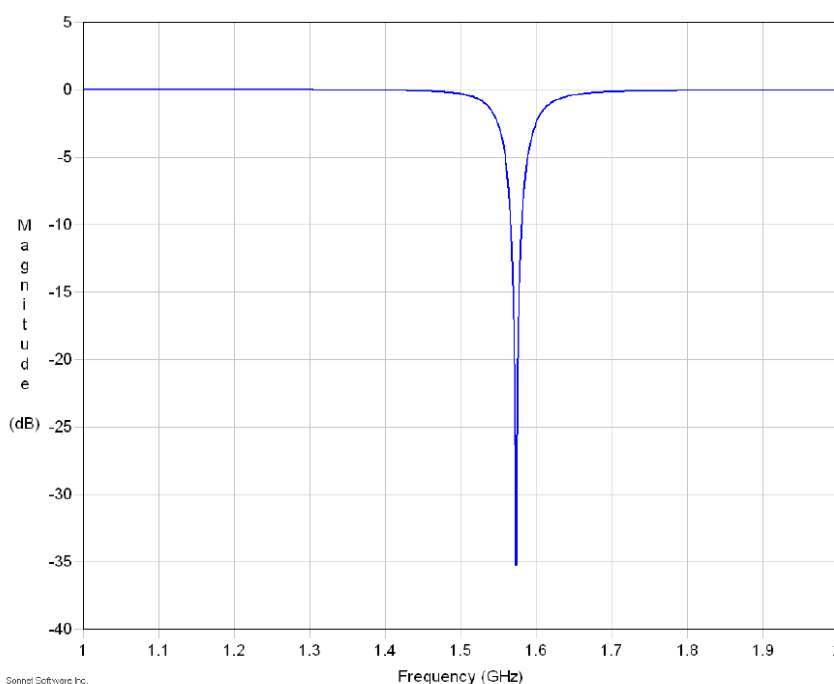


Figura 2 – Resposta em frequência de uma antena patch cerâmica para GNSS.

Antenas de patch cerâmicas podem ainda ser classificadas como ativas ou passivas:

- Ativas: apresentam amplificador LNA embutido na antena, de modo que o sinal enviado à placa já chega amplificado, e basta enviá-lo a um módulo GNSS (no nosso, caso, o Teseo-LIV3f) através de um filtro pi (será explicado mais a frente).
- Passivas: não possuem amplificador embutido, de modo que o sinal deve ser amplificado na própria placa antes de chegar ao módulo GNSS.

O amplificador LNA comumente usado é o MAX2659 <https://www.digikey.com.br/pt/products/detail/analog-devices-inc-maxim-integrated/MAX2659ELT-T/2062078>. No seguinte link uma antena de patch cerâmica ativa é desmontada, exibindo o circuito interno que amplifica o sinal <https://www.youtube.com/watch?v=s-jFprdDcM4>.

### 3.2 Circuitos RF

Condutores que transportam sinais de alta frequência (RF) devem tomar uma série de cuidados especiais, uma vez que nessa frequência capacitâncias e indutâncias parasitas podem afetar significativamente o desempenho do circuito.

#### 3.2.1 Impedância Característica de Trilhas

A impedância caracterísitica de uma trilha é dada pela Equação (3.1):

$$Z_0 = \frac{87}{\sqrt{\epsilon_r + 1.41}} \ln \left( \frac{5.98h}{0.8w + t} \right) \quad (3.1)$$

onde:

- $Z_0$ : Impedância característica da trilha (Ohms)
- $\epsilon_r$ : Permissividade relativa do material da PCB
- $h$ : Espessura do dielétrico (distância entre a trilha e o plano de terra) (mm)
- $w$ : Largura da trilha (mm)
- $t$ : Espessura da trilha (mm)

Para circuitos GNSS, é ideal que as trilhas de RF possuam  $Z_0 = 50 \Omega$ . Como exemplo, considera uma trilha padrão usada pela equipe com o fabricante que nos patrocina. Temos os seguintes valores das constantes:

- $\epsilon_r = 4.5$ : varia entre 3.5 e 5.5, então assumimos a média
- $h = 1.5$  mm: é altura da PCB, pois o fabricante só nos fornece PCBs de duas layers
- $w = 0.254$  mm: largura de trilha default, podemos ajustar no EasyEDA
- $t = 0.35\mu$  m: valor padrão

o que resulta em  $Z_0 = 129.78 \Omega$ .

É por esse motivo que PCBs de quatro layers são recomendadas: a distância entre as trilhas de RF e o plano de terra  $h$  abaixo é menor, de modo que é mais fácil obter  $Z_0 = 50 \Omega$ .

Além disso, para que não exista mudanças na impedância da trilha, é recomendado que os pads dos componentes de RF sejam do mesmo tamanho da trilha, evitando descontinuidades na largura da trilha. Para isso, use 0402 ou 0603 para que a largura dos pads e trilha seja a mais próxima possível.

### 3.2.2 Plano de Terra

Como visto na Equação (3.1), a impedância característica de uma trilha depende do plano de terra abaixo. Portanto, é essencial que o plano de terra seja contínuo, sem cortes, fendas ou trilhas passando imediatamente por baixo das trilhas de RF, para que a impedância característica não varie ao longo da trilha.

Outro ponto essencial são as conexões do plano de terra. Devem ser usadas várias vias conectando o plano de terra superior ao inferior, de modo que a impedância entre os planos seja minimizada.

O plano de terra na camada das trilhas de RF também não pode estar muito próximo das trilhas de RF. Uma boa regra é manter uma distância entre o plano de GND e a trilha no mínimo igual à largura da trilha.



## 4 PROJETO

### 4.1 Esquemático

A Figura 3 mostra o circuito de aquisição do sinal da antenna. O sinal entra pelo conector H6, um conector IPEX padrão para antenas GNSS. Em seguida, ele passa pelo filtro LC composto por L3 e C12, cujos valores estão especificados no manual do hardware da ST. O sinal VCC\_RF vem do Teseo, e RF\_IN é o que entra no Teseo para ser processado pelo módulo GNSS.

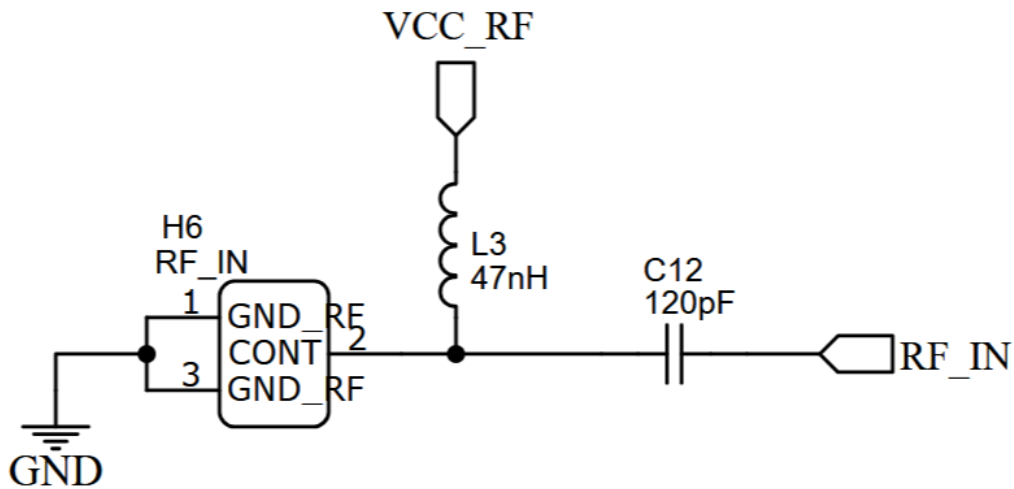


Figura 3 – Circuito de aquisição do sinal da antenna.

Note que a antenna é ativa, logo ela precisa de alimentação. Tanto a alimentação quanto o sinal passam pelo mesmo pino CONT (2) em H6. O capacitor C11 bloqueia a componente DC do sinal, de modo que apenas o sinal RF é enviado ao Teseo. O indutor L3 bloqueia a componente RF, de modo que apenas a componente DC é enviada à antenna para alimentá-la.

A Figura 4 mostra o circuito do Teseo projetado. Novamente ele segue quase à risca o que está no manual do hardware.

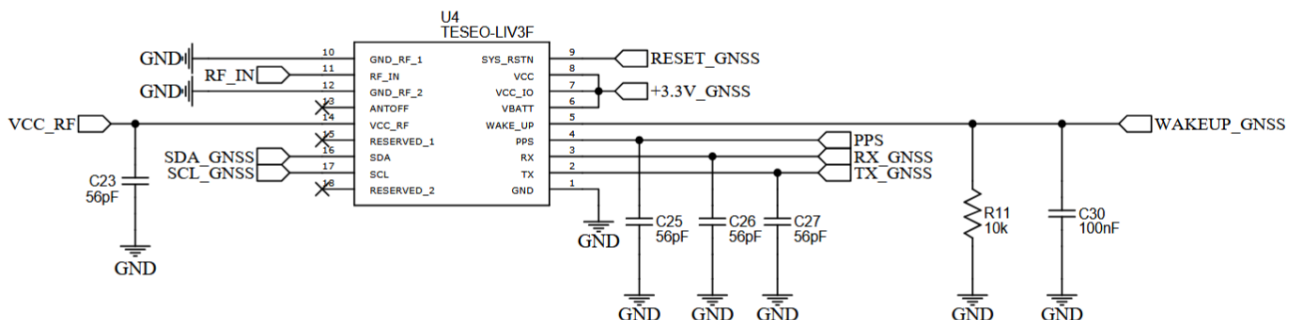


Figura 4 – Circuito do Teseo projetado.

As principais interfaces da Figura 4 estão listadas abaixo:

- VCC\_RF: alimentação do sinal RF.
- RF\_IN: sinal RF que entra no Teseo.
- SDA\_GNSS: linha de dados I2C entre o STM e o Teseo.
- SCL\_GNSS: linha de clock I2C entre o STM e o Teseo.
- RX / TX \_GNSS: linhas de UART entre o STM e o Teseo.
- PPS: onda quadrada com período de 1 segundo emitida pelo módulo. Usada para piscar um LED, indicando que o Teseo está vivo.
- WAKEUP\_GNSS: pino usado para acordar o módulo de um estado de baixo consumo. (ativo em 5 V)
- RESET\_GNSS: pino para resetar o Teseo. (ativo em 0 V)

Note que não é necessário resistores pull-up no I2C uma vez que eles já estão presentes internamente no Teseo. Os filtros de 56 pF estão especificados no manual.

A alimentação do Teseo usa o 3.3 V da placa, passando por um filtro pi exibido na Figura 5, especificado no manual do hardware da ST.

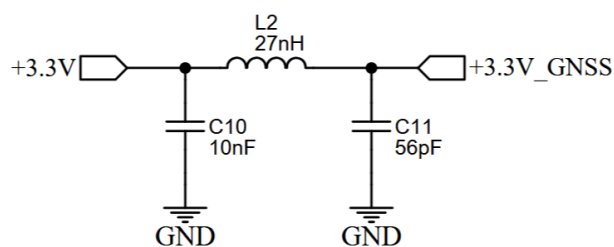


Figura 5 – Filtro para alimentação do Teseo.

Os demais circuito da placa: alimentação GLV, comunicação CAN e circuitos auxiliares do STM (capacitores de acoplamento, botões de reset / boot, programação) são iguais às demais placas da equipe, em particular o IMU que também usa o STM32U5. Assim, esses circuitos não serão detalhados aqui.

## 4.2 PCB

## 4.3 Posicionamento e Encapsulamento

