



Universidade de Brasília – UnB
Faculdade UnB Gama – FGA
Projeto Integrador de Engenharia 2

Plataforma de Ciclismo Interativa com Imersão em Realidade Virtual e Monitoramento de Dados Fisiológicos e de Desempenho

Autores: Alisson Henrique S. Carvalho, Arthur S. Gonzaga,
Bruno M. V. Rocha, Daniel S. S. Moreira, Heitor M. D.
Esposte, Jeann F. Figueiredo, João Vitor A. Moura, Lenin A. S.
Cerqueira, Mateus Manuel R. Bezerra, Matheus P. Santana,
Thaynara Késsia E. Pereira, Renata S. Santos e Sabryna S.
Pessoa

Brasília, DF
2017



Alisson Henrique Sousa de Carvalho, Arthur Simões Gonzaga, Bruno de Medeiros Vieira Rocha, Daniel Sampaio Santos Moreira, Heitor de Moura Del Esposte, Jeann Feitosa Figueiredo, João Vitor Araujo Moura, Lenin Andrade de Sousa Cerqueira, Mateus Manuel Rodrigues Bezerra, Matheus Pereira Santana, Thaynara Késsia Espíndola Pereira, Renata Soares dos Santos e Sabryna de Sousa Pessôa

Plataforma de Ciclismo Interativa com Imersão em Realidade Virtual e Monitoramento de Dados Fisiológicos e de Desempenho

Trabalho submetido ao curso de Projeto Integrador de Engenharia 2 da Universidade de Brasília, como requisito parcial para obtenção do Título de Bacharel em engenharia aeroespacial, automotiva, eletrônica, de energia e de software .

Universidade de Brasília – UnB
Faculdade UnB Gama – FGA

Orientador: Alex Reis, Paulo Roberto M. Meireles, Rhander Viana e Sébastien R. M. J. Rondineau

Brasília, DF
2017

Lista de ilustrações

Figura 1 – Estrutura Analítica do Projeto.	19
Figura 2 – Processo de Formalização de Entregas.	25
Figura 3 – Processo de Gerenciamento de Blocos.	26
Figura 4 – Processo de Gerenciamento de Riscos.	27
Figura 5 – Organograma do projeto.	35
Figura 6 – Cronograma Geral do Projeto	39
Figura 7 – Modelo de <i>Oculus Rift</i> disponível para o projeto.	41
Figura 8 – Modelo de bicileta acoplada a estrutura proposta.	43
Figura 9 – Versão inicial da estrutura de acoplamento da bicleta.	44
Figura 10 – CAD da estrutura dianteira	48
Figura 11 – Esquema de acoplamento da parte frontal	49
Figura 12 – Outra vista do esquema de acoplamento	49
Figura 13 – Análise de Corpos Livres	49
Figura 14 – Simulação estática estrutural – Tensão elástica equivalente	50
Figura 15 – Stress equivalente com Tensão de escoamento da mesa superior	51
Figura 16 – Fator de segurança da mesa superior	51
Figura 17 – Vida útil da mesa superior	52
Figura 18 – Modal de corpo livre - Deformação total	53
Figura 19 – Módulos de vibração de ressonância da peça	53
Figura 20 – Simulação estática estrutural – Tensão elástica equivalente	54
Figura 21 – Stress equivalente com Tensão de escoamento	54
Figura 22 – Fator de Segurança	55
Figura 23 – Vida útil	55
Figura 24 – Mesa giratória usinada	56
Figura 25 – Macaco com motor elétrico	57
Figura 26 – CAD da parte traseira	57
Figura 27 – Esquema estrutura parte traseira	58
Figura 28 – Esquema estrutura completa de acoplamento parte traseira.	58
Figura 29 – Acoplamento estrutural em uma bicicleta.	59
Figura 30 – Aplicação das forças	59
Figura 31 – Aplicação das forças em escala aumentada	60
Figura 32 – Simulação estática peça 1 – Tensão elástica equivalente	60
Figura 33 – Stress equivalente com Tensão de escoamento da peça 1	61
Figura 34 – Total deformação da peça 1	61
Figura 35 – Fator de Segurança da peça 1	61
Figura 36 – Vida útil da peça 1	62

Figura 37 – Modos de vibração de ressonância da peça 1	62
Figura 38 – Simulação estática peça 2 – Tensão elástica equivalente	63
Figura 39 – Stress equivalente com Tensão de escoamento da peça 2	63
Figura 40 – Modal de corpo livre - deformação total da peça 2	64
Figura 41 – Fator de Segurança da peça 2	64
Figura 42 – Vida útil da peça 2	64
Figura 43 – Modos de vibração de ressonância da peça 2	65
Figura 44 – Esquema estrutura parte traseira com suporte do rolo	66
Figura 45 – Esquema estrutura completa de acoplamento parte traseira.	66
Figura 46 – Aplicação das forças no suporte.	67
Figura 47 – Simulação estática do suporte – Tensão elástica equivalente	67
Figura 48 – Stress equivalente com Tensão de escoamento do suporte.	68
Figura 49 – Total deformação do suporte.	68
Figura 50 – Fator de segurança do suporte.	69
Figura 51 – Vida útil do suporte.	69
Figura 52 – Modos de vibração de ressonância do suporte.	69
Figura 53 – Freio a disco de moto.	71
Figura 54 – Freio com pêndulo	71
Figura 55 – Sistema de carga de peso na simulação. Em amarelo, o disco de freio, em rosa, a pinça para frear, em laranja a estrutura de fixação da pinça e em azul o suporte do rolo.	72
Figura 56 – Simulação estrutural do sistema do freio.	72
Figura 57 – CAD do alternador com a correia acoplada na coroa	73
Figura 58 – Fluxograma do projeto eletrônico.	74
Figura 59 – Funcionamento do protocolo MQTT	75
Figura 60 – Portas do módulo WiFi ESP8266.	76
Figura 61 – Conexões necessárias para programar o módulo ESP8266.	77
Figura 62 – Arquitetura do Sistema de Aquisição de dados da Bicicleta	80
Figura 63 – Sensor de proximidade infravermelho ED18-D80NK.	80
Figura 64 – Esquemático do circuito do sensor de proximidade ED18-D80NK.	81
Figura 65 – Esquema de posicionamento do sensor de proximidade infravermelho para contagem de RPM.	81
Figura 66 – Sensor FSR.	83
Figura 67 – Circuito de condicionamento do FSR.	83
Figura 68 – Divisor de Tensão FSR	83
Figura 69 – Resultado da Simulação do GSR	84
Figura 70 – Resultado da Simulação do Circuito de Frequência Cardíaca	85
Figura 71 – Curva típica de um FSR.	86
Figura 72 – Modelo de FSR usado.	87

Figura 73 – Simulação do estimador de respiração no software ADS.	88
Figura 74 – Resultado da simulação parâmetrica do estimador de respiração no software ADS.	88
Figura 75 – Resultado da simulação transiente do estimador de respiração no software ADS.	89
Figura 76 – Componentes de um motor elétrico. Fonte: Zona da Tecnologia	91
Figura 77 – Diagrama de corpo livre do macaco hidráulico	92
Figura 78 – Tabela 1. Especificações técnicas do motor elétrico	93
Figura 79 – Esboço simplificado carregador de bateria. Fonte: Ebah	95
Figura 80 – Ponte retificadora 10A.Fonte: Proesi	96
Figura 81 – Transformador 220V/15V. Fonte: AliExpressi	96
Figura 82 – Capacitor 2200mF. Fonte: Bau da Eletronica	96
Figura 83 – Representação esquemático circuito carregadora	97
Figura 84 – Simulação do circuito do carregador	97
Figura 85 – Bateria Moura 12MVA-7 . Fonte: Mercado Livre	98
Figura 86 – Bateria Moura 12MVA-7 . Fonte: Mercado Livre	98
Figura 87 – Especificações técnicas bateria. Fonte: Moura	99
Figura 88 – Dados técnicos motor de passo	100
Figura 89 – Curva Torque x Frequência de operação	100
Figura 90 – Partes de um Alternador. Fonte: General Motors	101
Figura 91 – Alternador acoplado ao rolo de treino.	102
Figura 92 – Dínamo a ser usado.	103
Figura 93 – Circuito a ser implementado em conjunto com o dínamo.	104
Figura 94 – Fluxograma do Jogo.	105
Figura 95 – Tela inicial do menu.	106
Figura 96 – Tela de inserir o nome para criar conta.	106
Figura 97 – Tela de selecionar o número de voltas.	106
Figura 98 – Linha de Chegada.	107
Figura 99 – Informações do Modo Corrida.	108
Figura 100–Personagem feminina vista de perfil.	109
Figura 101–Personagem feminina vista de perfil.	109
Figura 102–Cenário noturno.	109
Figura 103–Cenário diurno.	110
Figura 104–Vista superior da pista regular.	110
Figura 105–Jardim localizado no centro do cenário.	110
Figura 106–Torcida localizada proximo à linha de chegada.	110
Figura 107–Visão próxima á linha de chegada.	111
Figura 108–Modelo de Domínio - Menu.	111
Figura 109–Modelo de Domínio - <i>Track</i>	112

Figura 110 – Modelo de Domínio - <i>Statistics</i>	113
Figura 111 – Arquitetura de Componentes. Fonte: (PROGRAMERING...,)	114
Figura 112 – Fluxo de mensagens do MQTT	115
Figura 113 – Integração através do MQTT	116
Figura 114 – Diagrama de classe das entidades do Banco de Dados	117

Lista de tabelas

Tabela 1 – Matriz S.W.O.T.	23
Tabela 2 – Probabilidade	28
Tabela 3 – Impacto	28
Tabela 4 – Probabilidade e Impacto	29
Tabela 5 – Prioridade	29
Tabela 6 – Riscos do Projeto	29
Tabela 7 – Riscos do Projeto Estrutural	30
Tabela 8 – Riscos do Subsistema de Aquisição e Controle	31
Tabela 11 – Riscos Positivos	31
Tabela 9 – Riscos do Subsistema do Ambiente Virtual	32
Tabela 10 – Riscos do Subsistema de Alimentação	32
Tabela 12 – Respostas aos Riscos do Projeto	32
Tabela 13 – Respostas aos Riscos do Projeto Estrutural	33
Tabela 14 – Respostas aos Riscos do Subsistema de Aquisição e Controle	33
Tabela 15 – Respostas aos Riscos do Subsistema do Ambiente Virtual	34
Tabela 16 – Respostas aos Riscos do Subsistema de Alimentação	34
Tabela 17 – Respostas aos Riscos Positivos	34
Tabela 18 – Orçamento - Simulador de Ambiente Virtual	37
Tabela 19 – Orçamento - Sistema de Alimentação de Energia	37
Tabela 20 – Orçamento - Estrutura	37
Tabela 21 – Orçamento - Sistemas de Aquisição e Controle	38
Tabela 22 – Indicadores	118
Tabela 23 – Métricas de Código	119
Tabela 24 – Orçamento Final	120
Tabela 25 – Orçamento	126

Sumário

I	ESCOPO DO PROJETO	15
1	INTRODUÇÃO	17
1.1	Contextualização	17
1.2	Objetivo Geral	17
1.3	Objetivos Específicos	17
2	DEFINIÇÕES	19
2.1	WBS	19
2.2	Lista É/Não É	19
3	DESCRÍÇÃO DAS ATIVIDADES E RESPONSABILIDADES	21
3.1	Requisitos	21
3.1.1	Requisitos Funcionais	21
3.1.2	Requisitos de Desempenho	21
3.2	Estudo da Viabilidade do Projeto	22
3.2.1	Infra-estrutura	22
3.2.2	Viabilidade Técnica	22
3.2.2.1	Investimentos fixos programados	23
3.2.3	Aspectos Organizacionais e de Gestão	23
3.2.4	Planejamento Estratégico	23
3.3	Escopo	24
3.3.1	Definição do Escopo	24
3.3.2	Processo de Formalização de Aprovação	25
3.3.3	Processo de Gerenciamento de Mudança	26
3.4	Análise Crítica de Projeto e Desenvolvimento	27
3.4.1	Processo de Gerenciamento dos Riscos	27
3.4.2	Categoria dos Riscos	27
3.4.3	Definições de Probabilidade e Impacto dos Riscos	28
3.4.3.1	Probabilidade	28
3.4.3.2	Impacto	28
3.4.4	Matriz de probabilidade e Impacto	28
3.4.4.1	Prioridade	29
3.4.5	Registro dos Riscos	29
3.4.5.1	Riscos Negativos do Projeto	29
3.4.5.2	Riscos Positivos	31
3.4.6	Análise e Resposta aos Riscos	32

3.4.6.1	Riscos Negativos	32
3.4.6.2	Riscos Positivos	34
3.5	Recursos Humanos	34
3.5.1	Papéis e responsabilidades	34
3.5.2	Organograma	35
II	PLANEJAMENTO	36
4	ORÇAMENTO DO PROJETO INICIAL	37
4.1	Simulador de Ambiente Virtual	37
4.2	Sistema de Alimentação de Energia	37
4.3	Estrutura	37
4.4	Sistemas de Aquisição e Controle	38
5	CRONOGRAMA	39
6	SUBSISTEMAS	40
6.1	<i>Simulador de Ambiente Virtual</i>	40
6.1.1	Apresentação e Resumo	40
6.1.2	Principais Características	40
6.1.2.1	Simulação de Corrida	40
6.1.2.2	Conta de Usuário	40
6.1.2.3	Dois tipos de pista	40
6.1.3	Público-Alvo	40
6.1.4	Plataformas	40
6.1.5	Controles	41
6.1.6	Interfaces	41
6.1.7	Unity 3D	41
6.1.8	Oculus SDK	41
6.1.9	Testes	42
6.2	<i>Sistemas de Aquisição e Controle</i>	42
6.2.1	Apresentação e Resumo	42
6.2.2	Principais Características	42
6.2.2.1	Monitoramento da Bicicleta	42
6.2.2.2	Monitoramento do Atleta	42
6.2.2.3	Controle de atuadores	42
6.2.2.4	Comunicação dos módulos	43
6.2.3	Testes	43
6.3	<i>Estrutura</i>	43
6.3.1	Apresentação e Resumo	43

6.3.2	Principais Características	44
6.3.2.1	Desenvolvimento da plataforma	44
6.3.2.2	Segurança	44
6.3.3	Testes	44
6.4	Sistemas de Alimentação de Energia	45
6.4.1	Apresentação e Resumo	45
6.4.2	Principais Características	45
6.4.2.1	Atuadores da plataforma	45
6.4.2.2	Estudo energético do sistema	45
6.4.2.3	Sistema de alimentação energética	45
6.4.2.4	Conversão de energia	46
6.4.2.5	Armazenamento da energia elétrica	46
6.4.3	Testes	46
III	DESENVOLVIMENTO	47
7	AUTOMOTIVA E AEROESPACIAL	48
7.1	Parte frontal	48
7.1.1	Mesa Giratória	49
7.1.2	Macaco de Elevação	56
7.2	Parte Traseira	57
7.2.1	Cavalete de sustentação	58
7.2.2	Suporte do Rolo	65
7.2.3	Freio controlado	70
7.2.4	Alternador	73
8	ELETRÔNICA	74
8.1	Protocolo de Comunicação	74
8.1.1	Message Queue Telemetry Transport	74
8.2	Módulos de Processamento	76
8.2.1	Módulo WiFi ESP8266	76
8.2.1.1	Especificações do ESP8266-12E	77
8.2.2	Raspberry Pi 3	78
8.2.3	Conversor Analógico-Digital ADC0809	79
8.3	Circuitos de Aquisição de Dados	79
8.3.1	Circuitos de Aquisição de Dados da Bicicleta	79
8.3.1.1	Sensor de RPM e velocidade	80
8.3.1.2	Sensor de Posição Angular do Guidão	82
8.3.1.3	Aquisição da Intensidade de Frenagem	82

8.3.2	Circuitos de Aquisição de Dados da Fisiológicos	84
8.3.2.1	Atividade Eletrodermal via GSR	84
8.3.2.2	Frequência Cardíaca	85
8.3.2.3	Estimação de Frequência Respiratória com Uso de FSR	86
9	ENERGIA	90
9.1	Sistema de Elevação Vertical Dianteiro	90
9.1.1	Motor Elétrico	90
9.1.2	Dimensionamento	91
9.1.2.1	Análise das forças envolvidas	92
9.1.2.2	Velocidade máxima desempenhada pelo motor	93
9.2	Sistema de Alimentação de Energia	95
9.2.1	Circuito carregador rede elétrica	95
9.3	Bateria	97
9.4	Sistema de frenagem	99
9.4.1	Motor de Passo	99
9.4.2	Especificações do Motor de Passo	100
9.4.3	Geração de Energia	100
10	SOFTWARE	105
10.1	Fluxograma do jogo	105
10.2	Funcionalidades	105
10.2.1	Menu	105
10.2.2	Modo Corrida	106
10.2.3	Modo Livre	107
10.2.4	Controle da Bicicleta	107
10.2.5	Física do Jogo	107
10.2.6	Conta	107
10.2.7	Gráficos	108
10.2.8	Personagens	108
10.2.9	Cenários	109
10.3	Arquitetura	111
10.3.1	Modelo de Domínio	111
10.3.2	Arquitetura de Componentes	113
10.3.2.1	<i>Scripts</i>	114
10.3.3	Fluxo de Informações	115
10.3.3.1	MQTT	115
10.3.3.2	<i>InputOutput e Mock do Input</i>	116
10.3.4	Banco de Dados	116
10.4	Métricas de Código	117

11	ORÇAMENTO FINAL	120
	REFERÊNCIAS	121
	APÊNDICES	123
	APÊNDICE A – TERMO DE ABERTURA DO PROJETO	124
A.0.1	Descrição do projeto	124
A.0.2	Justificativa do projeto	124
A.0.3	Objetivos do projeto	124
A.0.4	Requisitos de alto nível	125
A.0.5	Subsistemas Identificados	125
A.0.6	Riscos	125
A.0.7	Resumo do cronograma de marcos	125
A.0.8	Resumo do orçamento	126
A.0.9	Lista das partes interessadas	126
A.0.10	Requisitos para a aprovação do projeto	126
A.0.11	Gerência do projeto	126
A.0.12	Patrocinadores	126
	ANEXOS	127
	ANEXO A – ESQUEMÁTICOS	128
	ANEXO B – LAYOUT	133
	ANEXO C – CÓDIGOS	136
	ANEXO D – CONFIGURAÇÃO DE REDE	137
	ANEXO E – DESENHOS TÉCNICOS	140
	ANEXO F – MANUAL DE CONFIGURAÇÃO	141
F.1	Passo a passo	141
	ANEXO G – DESEMPENHO INDIVIDUAL	142
G.1	Aquisição e Controle	142
G.1.1	Arthur Simões Gonzaga	142
G.1.2	Jeann Feitosa Figueiredo	142
G.1.3	Lenin Andrade de Sousa Cerqueira	142
G.1.4	Matheus Pereira Santana	142

G.2	Sistema de Alimentação de Energia	143
G.2.1	Bruno de Medeiros Vieira Rocha	143
G.2.2	Thaynara Késsia Espíndola Pereira	143
G.3	Estrutura	143
G.3.1	Alisson Henrique Sousa de Carvalho	143
G.3.2	Daniel Sampaio Santos Moreira	143
G.3.3	Heitor de Moura Del Esposte	143
G.4	Simulador de Ambiente Virtual	144
G.4.1	João Vitor Araujo Moura	144
G.4.2	Mateus Manuel Rodrigues Bezerra	144
G.4.3	Renata Soares dos Santos	144
G.4.4	Sabryna de Sousa Pessôa	144

Parte I

Escopo do Projeto

1 Introdução

1.1 Contextualização

Uma das grandes demandas de profissionais e entusiastas do esporte de ciclismo é ter a opção de poder praticar em um ambiente fechado, seja em casa, academia ou laboratório. Este interesse é natural por questões de praticidade, comodidade ou por questões mais sérias, tais como avaliações de desempenho. Para este intuito são usadas plataformas de ciclismo estáticas, onde o atleta pode desempenhar sua atividade restrita a um espaço pequeno e fechado. Um exemplo de plataforma estática que ganhou muita fama é a bicicleta ergométrica.

Contudo, o fator preponderante nesta aplicação é o quão próximo os estímulos que essa plataforma estática de ciclismo causa estão dos estímulos de uma corrida de bicicleta em ambiente livre. Neste quesito entram as três grandes propostas deste projeto, que são a plataforma estática iterativa, imersão em ambiente de realidade virtual e medição de dados fisiológicos e de desempenho.

1.2 Objetivo Geral

Construção de uma plataforma de ciclismo estática e iterativa com imersão do usuário em ambiente de realidade virtual com uso de óculos de realidade virtual e monitoramento e armazenamento de dados fisiológicos e de desempenho.

1.3 Objetivos Específicos

Para atingir o objetivo geral e atender a demanda exigida pelo projeto deverão ser cumpridos os seguintes objetivos específicos:

- Projeto e construção da plataforma de acoplamento para bicicleta.
- Projeto do sistema de alimentação dos atuadores e sistemas de sensoriamento.
- Implementação de um sistema de geração de energia para a plataforma.
- Desenvolvimento do sistema de controle dos componentes.
- Projeto dos sistemas de sensoriamento e construção dos circuitos.
- Configuração do microcontrolador responsável pela aquisição e transmissão de dados.

- Desenvolvimento de ambiente e jogo de realidade virtual.
- Estabelecimento de um protocolo de comunicação entre os sistemas de aquisição e processador central (PC).
- Armazenamento de informações adquiridas pelos sensores em um registro.

2 Definições

2.1 WBS

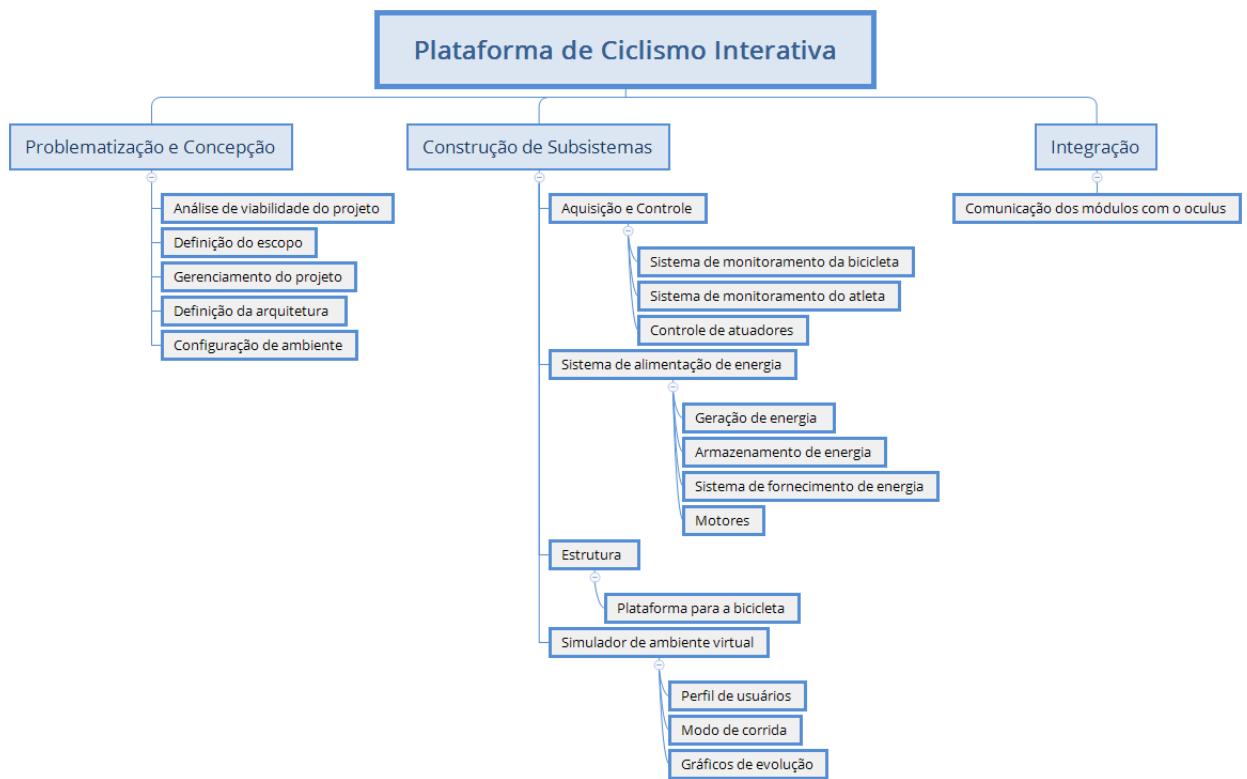


Figura 1 – Estrutura Analítica do Projeto.

2.2 Lista É/Não É

- O jogo é um simulador de um ambiente de corrida de bicicleta gamificado que utiliza informações reais do usuário.
- O jogo não é uma simulação de um ambiente para a exploração do usuário.
- O jogo mostra as medidas do desempenho do usuário comparando-as com resultados anteriores. O design gráfico do jogo não é realista.
- É um produto que possui um sistema de conversão de energia.
- Não é um produto que possui um sistema de alimentação de energia integrado a rede elétrica convencional.

- É um produto em que a alimentação principal ocorre por meio de bateria(s).
- É um produto que possui um sistema de alimentação parcialmente autônomo.
- É um produto que possui um sistema de alimentação com referências sustentáveis.
- É uma estrutura adaptável.
- Não é uma estrutura simples de treino de ciclismo.
- É uma estrutura modular.
- Não é uma bicicleta ergométrica.
- É um produto com aquisição de dados através de sensores
- É um produto modularizado com modulos comunicantes
- Não é um produto com comunicação totalmente sem fio
- É um produto que faz uso de um protocólo de comunicação

3 Descrição das atividades e responsabilidades

3.1 Requisitos

3.1.1 Requisitos Funcionais

- Simular corrida de bicicleta em ambiente virtual.
- Manter dados do usuário.
- Visualizar dados de desempenho.
- Gerar energia que alimente pelo menos parcialmente o sistema.
- Monitorar movimentação da bicicleta.
- Monitorar os dados fisiológicos do usuário de respiração, batimentos cardíacos e resistência galvânica da pele.
- Transmitir dados monitorados para o óculos.
- Controlar atuadores para emular movimentos do ambiente de realidade virtual.
- Projeto de uma estrutura adaptável que comporte bicicletas de aros de 26 ou 29 polegadas.
- Projeto de uma estrutura que comporte sensores, motores e aparatos tecnológicos.

3.1.2 Requisitos de Desempenho

- O jogo deve executar a uma taxa mínima de 24 frames por segundo.
- O jogo deve responder às entradas dos outros sistemas a um tempo de 100 milissegundos.
- O jogo deverá ser disponível para os sistemas operacionais *Windows* e *Linux*.
- O sistema de alimentação deve fornecer uma autonomia mínima de 5 minutos para o sistema.
- O sistema de controle de carga deve ser sincronizado com a realidade do jogo.
- Os sistemas de monitoramento do atleta devem ser enviados via *wireless*.

- Os sistemas de monitoramento devem ser construídos com robustez suficiente de maneira que possam ser instalados em luvas, pulseiras, cintos e/ou coletes para que possam ser usados pelo usuário e estar em constante movimento.
- Permitir movimentação do guidão da bicicleta.
- Ser firme e segura a fim de prevenir acidentes por tontura ou erro na simulação.

3.2 Estudo da Viabilidade do Projeto

3.2.1 Infra-estrutura

O espaço disposto para o projeto é o Laboratório de Pesquisa em Artes e Tecnociência (LART) localizado dentro do MOCAP. Este laboratório visa integrar artistas e cientistas em uma visão mais humanista dos avanços tecnológicos. Ele nos promove um espaço de trabalho, peças, computadores e apoio dos professores. Ainda temos como espaço de trabalho o Galpão da FGA, onde temos uma série de máquinas e técnicos para a produção da estrutura da plataforma.

3.2.2 Viabilidade Técnica

O produto é uma plataforma de realidade virtual na qual insere-se uma bicicleta. Esse é um produto que está disponível no mercado com diversas tecnologias e formas possíveis por empresas pioneiras, como por exemplo a WideRun, a Swift e a VirZOOM. A plataforma será capaz de gerar, por óculos de realidade virtual, um ambiente, e haverá toda a aquisição de dados por meio de sensores espalhados pela bicicleta, a fim de monitorar a atividade física exercida pelo usuário. Há mais de uma década que diversos artigos científicos mostram os resultados de estudos do comportamento fisiológico em ambiente virtual ([PLANTE et al., 2003](#)) ([MESTRE; DAGONNEAU; MERCIER, 2011](#)) ([CHIHAK et al., 2010](#)) mostrando a necessidade e interesse neste tópico. Nossa solução ainda permite a economia de energia, tendo em vista que parte do sistema é um microgerador de energia, com o intuito de fornecer energia para os componentes do sistema, algo também que esta começando a se espalhar em academias e projetos de pesquisas.

O objetivo desta plataforma é estudar e monitorar os ciclistas enquanto realizam exercício indoor em um ambiente virtual, uma área inovadora que tem ainda muito a avançar, tanto em pesquisas quanto em mercado e em implementação de recursos tecnológicos, tais como sensores de frequência cardíaca, microgeração de energia e imersão em realidade virtual, os quais são novidades para boa parte da população. Tais estudos serão conduzidos pelo LART, que se beneficiará dessa plataforma de baixo custo de ciclismo e óculos de realidade virtual, para fazer essas pesquisas de ponta.

3.2.2.1 Investimentos fixos programados

Há a disponibilidade de local físico para trabalho, o LART, portanto, despreza-se os custos com instalações complementares. Os equipamentos principais a serem utilizados, tais como o *Oculus Rift*, estão sendo disponibilizados também pelo laboratório. Os custos fixos programados seriam apenas com compras de componentes para a instrumentação e controle ativo da plataforma e para a construção da estrutura da plataforma.

3.2.3 Aspectos Organizacionais e de Gestão

O projeto é desenvolvido por alunos de Engenharias (Aeroespacial, Automotiva, Eletrônica, Energia e Software), apoiado por professores gabaritados em gestão de projetos e com experiência em lecionar a matéria de Projeto Integrador em Engenharia II. Haverão pontos de controle pré-definidos por estes professores que irão servir de avaliação e acompanhamento do projeto, contudo, a equipe se propõe a elaborar um cronograma com datas específicas de construção, validação e conclusão dos subsistemas.

Dos membros da equipe, todos estão no final do curso, o que os deixa em posição de conseguirem construir cada subsistema do projeto. Ainda temos alguns alunos de eletrônica e software com experiência em realidade virtual, alunos de automotiva experientes em design, simulação e fabricação, alunos de software premiados em competição.

3.2.4 Planejamento Estratégico

Tabela 1 – Matriz S.W.O.T.

	Fatores Controláveis	Fatores Externos
Pontos Fortes	Alunos de várias engenharias; É um projeto simples que pode ser ampliado; Tema instigante e inovador.	Apoio do LART; Suporte financeiro de professores; Atuadores D-Box a disposição; Acesso ao Galpão.
Pontos Fracos	Desconhecimento inicial de algumas tecnologias chave para o projeto; Tempo bem curto.	Greve; Quebrar algum equipamento essencial.

Com base na pesquisa de tendências já realizada, em todo o trabalho já feito e na matriz S.W.O.T. o projeto inicial será o cenário mais simples possível com as exigências de mais alto nível. Esse cenário será adaptável a melhorias que imagina-se serem possíveis, porém não há garantia de tempo hábil. Assim, caso o projeto básico termine antes do previsto, acrescentar-se-á algumas funções que seriam facilmente implementadas no design inicial.

Um exemplo claro disso é a utilização de atuadores para a inclinação da plataforma. Isso deixaria a simulação mais real, porém não se sabe se haverá tempo suficiente. Para tanto, projetar-se-á a plataforma que possa ser facilmente integrada com uma base de atuadores D-Box, que já consta no LART. Mas antes disso, tem que se assegurar que todos os demais requisitos do projeto estejam funcionando. Uma descrição detalhada dos requisitos da plataforma se encontram na seção [3.1](#).

Assim, os requisitos iniciais visarão segurança do usuário em caso de tontura, dificuldade de pedalada em simulação de subida, geração de energia a partir da movimentação da bicicleta e criação de ambiente virtual integrado com a plataforma real.

Esses objetivos primários foram discutidos com os professores do LART e com os orientadores da disciplina e acredita-se que sejam factíveis e que são o mínimo esperado pelo grupo.

3.3 Escopo

3.3.1 Definição do Escopo

A proposta do projeto é composto pela plataforma estática iterativa, a imersão em ambiente de realidade virtual e a medição de dados fisiológicos e de desempenho.

A plataforma estática deve ser de tal forma que o usuário tenha como treinar e sentir resultados assim como na corrida em ambiente livre. Para isso a estrutura tem um projeto que permite o usuário acoplar sua própria bicicleta para desenvolver suas atividades e permitir que os atuadores possam oferecer uma resposta de maneira similar para eventos comuns a uma corrida de bicicleta, tais como subida, descida, vibração e aceleração.

O ambiente em realidade virtual será desenvolvido visando a criação de um jogo a ser executado em um *Oculus Rift* padrão. Este tipo de óculos é uma ferramenta usada para promover imersão do usuário em um cenário de realidade virtual 3D e seu objetivo é atuar em sincronia com a plataforma estática proporcionando todo o estímulo visual do trajeto de corrida.

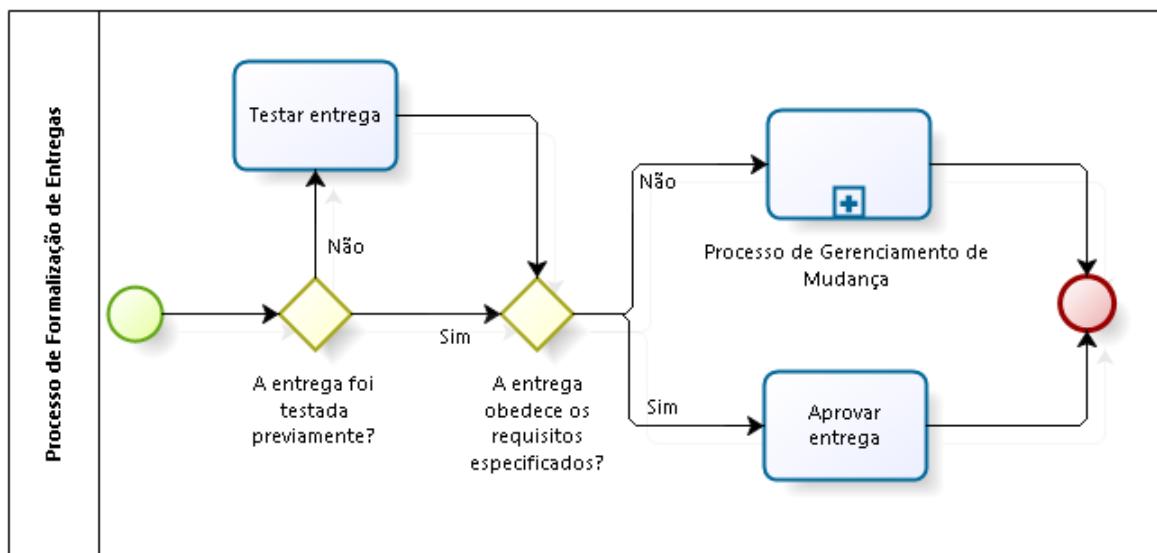
Os sistemas de monitoramento irão colher diversos dados do usuário e da própria bicicleta e armazenar os mesmos, para que possam ser observados em tempo real pelo usuário ou ainda ser expostos a uma análise posterior a execução.

O intuito destas três abordagens é permitir que o usuário tenha a opção de praticar sua rotina de atividades, com sua própria bicicleta, em um ponto estático e possa ter uma métrica desta execução.

3.3.2 Processo de Formalização de Aprovação

A fim de conseguir controlar as entregas foi definido um processo sob a qual toda atividade que resulte em algo entregável deve passar.

Os objetivos do processo consistem em verificar se aquele entregável foi submetido a um conjunto de testes e se ele propicia alguma alteração no escopo. Para tanto, segue o processo juntamente com a descrição das atividades:



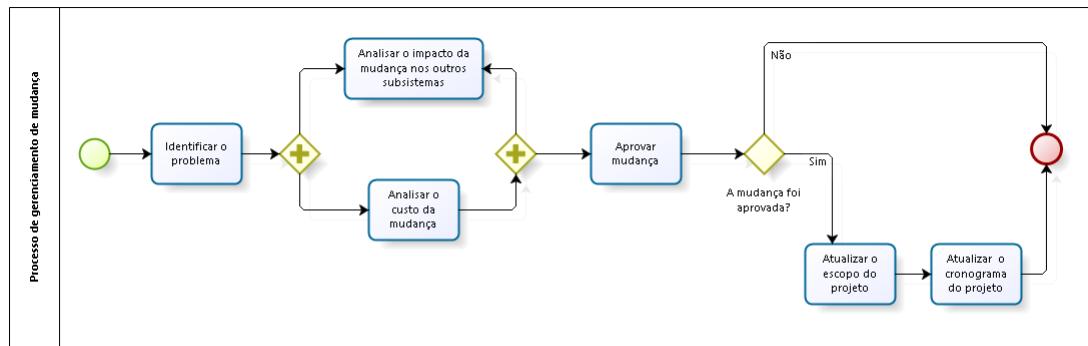
Powered by
bizagi
Modeler

Figura 2 – Processo de Formalização de Entregas.

- **Testar entrega** Consiste na avaliação do que foi produzido, com o intuito de garantir que está pronto para ser utilizado. Uma prática importante é validar os pontos de extremidade que possam vir a ocorrer com o construído.
- **Processo de Gerenciamento de Mudança** Uma vez que está sendo entregue pode afetar diretamente o planejamento, foi definido um processo de gerenciamento de mudança, que é melhor explicado na próxima subseção.
- **Aprovar entrega** Estando testado e verificado que a entrega obedece aos requisitos especificados, ela é dita como aprovada. Aprovar a entrega consiste em atualizar o *status* do que faz referência a ela, como o cronograma.

3.3.3 Processo de Gerenciamento de Mudança

Toda vez que o escopo necessitar de uma alteração, devem ser realizadas as atividades do processo de gerenciamento de mudança do escopo que está descrito no diagrama da figura 3.



Powered by
bizagi
Modeler

Figura 3 – Processo de Gerenciamento de Blocos.

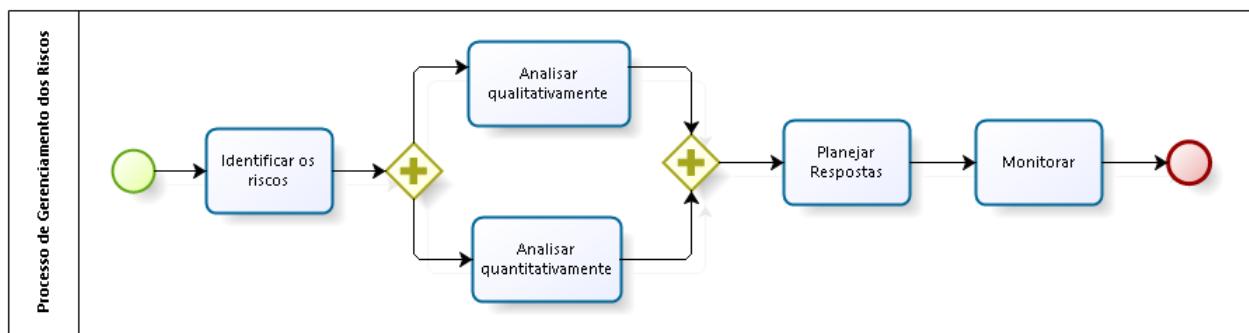
As atividades do processo de gerenciamento de mudança são:

- **Identificar o Problema** Nesta atividade, a equipe deve identificar o problema que ocasionou a mudança do escopo. O resultado desta atividade facilitará as análises posteriores do processo.
- **Analisa o impacto da mudança nos outros subsistemas** A partir da identificação do problema, a equipe deve analisar o impacto desta mudança nos outros subsistemas. Tudo o que deverá ser implementado no projeto devido à mudança solicitada é identificado e analisado nesta atividade.
- **Analisa o custo da mudança** A equipe deve analisar o custo que a mudança solicitada vai gerar ao projeto.
- **Aprovar mudança** Após a análise de impacto e custo no projeto, a equipe deve acordar se a mudança será realmente encorporada no projeto ou não, caso os impactos e os custos sejam prejudiciais.
- **Atualizar o escopo do projeto** O escopo do projeto deve ser atualizado com todas as mudanças identificadas na atividade de Analisa o impacto da mudança nos outros subsistemas.
- **Atualizar o cronograma do projeto** O cronograma deve ser adaptado com as mudanças encorporadas a fim de atender o prazo estabelecido do projeto.

3.4 Análise Crítica de Projeto e Desenvolvimento

3.4.1 Processo de Gerenciamento dos Riscos

O principal objetivo do processo de gerenciamento dos riscos é minimizar e controlar os eventuais impedimentos que ocorram no projeto e explorar os acontecimentos positivos. Em geral, neste processo são identificados todos os riscos de todas as categorias possíveis, cujo são analisados e respostas à eles caso ocorram são planejadas. As atividades do processo de gerenciamento de riscos estão descritas abaixo.



Powered by
bizagi
Modeler

Figura 4 – Processo de Gerenciamento de Riscos.

- **Identificar riscos:** Consiste em elencar os riscos que podem afetar o desenvolver do projeto. Além de listá-los procura-se entender algumas de suas características para que sejam analisadas posteriormente.
- **Analisa qualitativamente:** Nesta etapa são aplicadas métricas de impacto e probabilidade aos riscos a fim de obter uma compreensão maior sobre eles.
- **Analisa quantitativamente:** Consiste em analisar de forma numérica os riscos para investigar melhor as métricas definidas no processo anterior.
- **Planejar respostas:** Com base na análise feita, é estipulado um conjunto de ações a serem tomadas de acordo com cada risco.
- **Monitorar:** Consiste em controlar os riscos durante o projeto, avaliando as suas causas, e executando as ações planejadas.

3.4.2 Categoria dos Riscos

Analizando a natureza dos riscos, os mesmos foram categorizados em três principais tipos:

- **Riscos Externos:** acontecimentos inerentes ao projeto que impactam no planejamento e desenvolvimento do mesmo. Como por exemplo, a falta de financiamento dos patrocinadores.
- **Riscos Técnicos:** eventos intrinsecamente ligados com a construção do produto. Um exemplo que pode ser citado é a descontinuação das tecnologias que serão utilizadas.
- **Riscos Gerencias:** estão relacionados ao mau planejamento e controle do projeto ocasionando impactos no produto final. Citando caso análogo, a definição de um escopo muito grande para o prazo de tempo do projeto.

3.4.3 Definições de Probabilidade e Impacto dos Riscos

Abaixo segue um conjunto de pesos da probabilidade e do impacto. Tais valores servirão de base para a priorização dos riscos, a fim de que ganhem um maior controle do que os outros.

3.4.3.1 Probabilidade

Tabela 2 – Probabilidade

Probabilidade (P)	Intervalo	Peso
Muito Baixa	$0 \leq P \leq 20\%$	1
Baixa	$20\% < P \leq 40\%$	2
Moderada	$40\% < P \leq 60\%$	3
Alta	$60\% < P \leq 80\%$	4
Muito Alta	$80\% < P \leq 100\%$	5

3.4.3.2 Impacto

Tabela 3 – Impacto

Impacto (I)	Descrição	Peso
Muito Baixo	Quase que imperceptível ao projeto	1
Baixo	Pouca influência no desenvolvimento do projeto	2
Moderado	Notável ao projeto, mas sem grandes consequências	3
Alto	Dificulta o desenvolvimento do projeto	4
Muito Alto	Impossibilita o prosseguimento do projeto	5

3.4.4 Matriz de probabilidade e Impacto

Os pesos da probabilidade de um evento ocorrer em contraste ao risco que este mesmo oferece é apresentado na tabela 4.

Tabela 4 – Probabilidade e Impacto

P\I	Muito Baixo	Baixo	Moderado	Alto	Muito Alto
Muito Baixa	1	2	3	4	5
Baixa	2	4	6	8	10
Moderada	3	6	9	12	15
Alta	4	8	12	16	20
Muito Alta	5	10	15	20	25

3.4.4.1 Prioridade

Com base na matriz apresentada é possível determinar o nível de prioridade de cada risco como consequência dos intervalos definidos.

Tabela 5 – Prioridade

Prioridade	Intervalo
Baixa	1-5
Média	6-15
Alta	16-25

3.4.5 Registro dos Riscos

3.4.5.1 Riscos Negativos do Projeto

Tabela 6 – Riscos do Projeto

Causa	Risco	Descrição	Impacto
Inexperiência da equipe	R01	Dificuldades com as tecnologias e recursos utilizados para a construção da plataforma	Produtividade baixa e atraso nas entregas
Escopo mal definido	R02	Mudança no escopo	Replanejamento das atividades
Falha no planejamento ou baixa produtividade da equipe ou desmotivação dos integrantes	R03	Atraso nas entregas	Atraso no cronograma
Desmotivação dos integrantes	R04	Membros desistirem da disciplina	Sobrecarga de trabalho
Falha no planejamento	R05	Não concluir o escopo do projeto	O grupo pode ser penalizado com a nota do trabalho
Professores e/ou técnicos insatisfeitos	R06	Greve na universidade	Mudança no planejamento e interrupção do projeto
Interrupção no financiamento do projeto	R07	Desinteresse dos patrocinadores	Mudança no planejamento financeiro e no orçamento do projeto

Tabela 7 – Riscos do Projeto Estrutural

Causa	Risco	Descrição	Impacto
Atraso na entrega da estrutura	R08	Atraso na produção/montagem da estrutura no prazo estipulado	Produtividade baixa e atraso nas entregas
Técnicos insatisfeitos	R09	Mau relacionamento com os técnicos	Orçamento maior que o necessário e também uma logística mais complexa
Professores contra	R10	Um dos fatores estipulados por um dos professores patrocinadores é que o projeto fique na antessala do Mocap; tal lugar também é dividido entre outros professores e estes podem ser contra a aplicação do projeto no local Para entrarem no LART os alunos terão que pedir para que os funcionários abram e fechem as portas e também terão que atravessar a aula no momento de aula, assim como conversas e barulhos de trabalho	Se essa possibilidade ocorrer ou terá que ser confeccionado uma estrutura fácil de ser retirada do laboratório ou estipulado outro lugar para a aplicação
Professores que dão aula no Mocap incomodados com os alunos	R11	Para que os funcionários abram e fechem as portas e também terão que atravessar a aula no momento de aula, assim como conversas e barulhos de trabalho	Prejudicará a fluência e liberdade de trabalho. Se forem barrados ou alertados pelos professores pelo incômodo tornará mais difícil o trabalho ágil
Falta de equipamentos e peças	R12	Falta ou má aplicação dos equipamentos já comprados ou produzidos	Atraso no cronograma, pois deverá ser fabricado ou recomendado outra peça
Falta de dinheiro	R13	Alguns equipamentos e materiais possuem o preço bastante alto e contando com o orçamento alto das outras subequipes pode acontecer de ter escassez de financeiro	Atraso no projeto para encontrar outra possibilidade mais barata ou adaptação do projeto
Falhas, trincas, desmontes no momento da integração final	R14	Após a construção final pode ocorrer falhas na estrutura	Atraso no projeto para a manutenção
Danos a patrimônios da UnB	R15	Danos a patrimônios como: quebra de furadeira, torno, fresa e cnc, furar a lona cave ou algum patrimônio no Mocap	Aumentos do custo do projeto
Geometria incompatível a outro subsistema	R16	Na integração final pode acontecer que um subsistema tenha projetado de uma forma que não encaixe ou atrapalhe qualquer desempenho	Atraso no projeto para a manutenção

Tabela 8 – Riscos do Subsistema de Aquisição e Controle

Causa	Risco	Descrição	Impacto
Atraso na entrega dos sensores comprados	R17	O produto não ser entregue no prazo estipulado	Atraso no cronograma de implementação e de testes e ensaios
Falta de equipamentos de monitoramento	R18	Não conseguir equipamentos ou meios que permitam a validação dos sistemas de monitoramento do atleta	Subsistemas com risco de não serem feitos conforme estipulado previamente
Sistema de conversão eletrômecânico não funcionar conforme previsto no projeto	R19	A resistência imposta pelo alternador da roda não ser suficiente para emular um ambiente de declive e aclive Não conseguir implementar um protocolo eficiente para comunicação entre os módulos e o computador central	Atraso no cronograma e mudança no planejamento
Protocolo de comunicação não ser implementado	R20		Desconexão dos subsistemas
Danos a componentes eletrônicos unitários no projeto	R21	Danificar sensores, atuadores ou afins, que foram comprados unitariamente	Atraso do projeto, aumentando custo
Atraso na construção dos sistemas	R22	Atraso na etapa de construção dos sistemas de sensoriamento do atleta ou da bicicleta	Atraso no projeto
Atraso no aprendizado acerca dos componentes	R23	Não ter trabalhado com as ferramentas decididas na etapa de planejamento e ter uma curva de aprendizado lenta	Atraso no projeto

3.4.5.2 Riscos Positivos

Tabela 11 – Riscos Positivos

Causa	Risco	Descrição	Impacto
Alta produtividade e agilidade na construção dos subsistemas	R01	Finalização do escopo dos subsistemas antes do tempo planejado	Conclusão precoce do escopo planejado
Controle dos atuadores D-BOX	R02	Finalizar o controle dos atuadores para pequenas inclinações na plataforma	O usuário terá uma imersão ainda mais real na realidade virtual

Tabela 9 – Riscos do Subsistema do Ambiente Virtual

Causa	Risco	Descrição	Impacto
Baixa qualidade dos assets produzidos	R24	Produção dos componentes visuais abaixo do esperado	Interface gráfica comprometida
Lentidão entre a comunicação do software com os sensores	R25	Tempo de processamento com os sensores atrapalhando a execução do fluxo de ações no ambiente virtual	Prejuízo na experiência do usuário

Tabela 10 – Riscos do Subsistema de Alimentação

Causa	Risco	Descrição	Impacto
Inexperiência prática dos integrantes com a tecnologia a ser utilizada	R26	Seleção da solução e equipamentos errados durante a fase de planejamento para atender as demandas de alimentação do projeto	Produtividade baixa e atraso nas entregas
Inexperiência prática dos integrantes com a tecnologia a ser utilizada	R27	Manipulação errônea de equipamentos e dispositivos	Danos nos equipamentos e acréscimo no orçamento

3.4.6 Análise e Resposta aos Riscos

3.4.6.1 Riscos Negativos

Tabela 12 – Respostas aos Riscos do Projeto

Risco	Probab.	Impacto	Prior.	Ação
R01	Muito Alta	Muito Alto	Alta	Prevenir - Realizar treinamentos em equipe
R02	Moderada	Moderado	Média	Mitigar - Refazer planejamento
R03	Moderada	Alto	Média	Mitigar - Cobrar entregas um dia antes e replanejar cronograma
R04	Baixa	Muito Alto	Média	Mitigar - Redefinir escopo e atividades entre os membros
R05	Baixa	Alto	Média	Mitigar - Fazer um bom planejamento, buscar opiniões de pessoas mais experientes
R06	Muito Baixa	Muito Alto	Baixa	Prevenir - Refazer o planejamento
R07	Muito Baixa	Muito Alto	Baixa	Prevenir - Manter continuamente os patrocinadores informados sobre o <i>status</i> do projeto

Tabela 13 – Respostas aos Riscos do Projeto Estrutural

Risco	Probab.	Impacto	Prior.	Ação
R08	Moderada	Alto	Média	Prevenir - constantemente conferir o planejamento
R09	Muito Baixa	Moderado	Baixa	Prevenir - demonstrar respeito para com os técnicos
R10	Baixa	Alto	Média	Prevenir - sempre consultar os professores envolvidos e demonstrar respeito para com eles
R11	Baixa	Moderado	Média	revenir - quando usar o LART, não fazer tanto barulho e ser discretos ao entrar e sair do laboratório
R12	Moderada	Alto	Média	Prevenir - fazer pesquisa de mercado com antecedência para validar o orçamento.
R13	Muito Baixa	Alto	Baixa	Prevenir - manter uma boa relação com os patrocinadores do projeto
R14	Baixa	Alto	Média	Prevenir - validar bem a estrutura com CAE e operar a estrutura conforme foi projetada para ser usada
R15	Baixa	Moderado	Média	Prevenir - sempre consultar os professores responsáveis e utilizar os equipamentos que já se tenha conhecimento antes.
R16	Moderada	Alto	Média	Prevenir - manter uma boa engenharia de sistemas para garantir que todos os sistemas estejam alinhados

Tabela 14 – Respostas aos Riscos do Subsistema de Aquisição e Controle

Risco	Probab.	Impacto	Prior.	Ação
R17	Moderada	Alto	Média	Mitigar - Comprar os sensores o mais rápido possível e um distribuidor próximo, se possível regional e em loja física.
R18	Moderada	Alto	Média	Prevenir - Procurar professores, pesquisares e desenvolvedores da área de biomédica que possam informar onde conseguir os aparelhos ou como validar o sistema dado sua falta
R19	Moderada	Moderado	Média	Prevenir - Trocar o alternador por um outro gerador eletromecânico ou compensar tal deficiência com outro sistema de carga ou outro algoritmo
R20	Moderada	Muito Alto	Média	Prevenir - Trocar o protocolo de comunicação ou simplifica-ló
R21	Baixo	Baixo	Baixa	Prevenir - Estabelecer uso e testes de componentes mais caros, unitários e de entrega demorada seguindo a indicação do fabricante a rigor. Comprar componentes sobressalentes
R22	Alta	Muito Alto	Alta	Prevenir - Seguir cronograma e procurar auxílio para empecilhos persistentes
R23	Alto	Muito Alto	Alta	Prevenir - Fazer revisão bibliográfica acerca da tecnologia, consultar o <i>datasheet</i> do fabricante e procurar referências de uso em aplicações similares

Tabela 15 – Respostas aos Riscos do Subsistema do Ambiente Virtual

Risco	Probab.	Impacto	Prior.	Ação
R24	Moderada	Alto	Média	Mitigar - Buscar assets disponíveis para a plataforma de desenvolvimento
R25	Moderada	Muito Alto	Média	Prevenir - Realizar testes constantemente

Tabela 16 – Respostas aos Riscos do Subsistema de Alimentação

Risco	Probab.	Impacto	Prior.	Ação
R26	Alta	Muito Alto	Alta	Prevenir - Realizar extensa pesquisa bibliográfica sobre as tecnologias consideradas e conversar com profissionais experientes da área para noções práticas.
R27	Alta	Muito Alto	Alta	Prevenir -Realizar simulações de todas as ações antes de implementar na prática e sempre que possível contar com supervisão.

3.4.6.2 Riscos Positivos

Tabela 17 – Respostas aos Riscos Positivos

Risco	Probab.	Impacto	Prior.	Ação
RP01	Baixa	Muito Alto	Média	Explorar - Adicionar funcionalidades ao produto
RP02	Baixa	Alto	Média	Explorar - verificar com os que já trabalharam com D-Box e caso o cronograma permita, emular pequenos cenários de inclinações e vibrações

3.5 Recursos Humanos

3.5.1 Papéis e responsabilidades

As divisões das tarefas para a realização do projeto foram definidas de acordo com cada área para garantir uma qualidade do projeto. O papel do gerente geral é ser responsável por manter a equipe sempre focada no objetivo, manter a comunicação sempre em dia e dando assistência para todo o conjunto, deste modo, facilitando o processo de integração de todos os subsistemas.

Cada subsistema possui também um subgerente, responsável por acompanhar e ajudar seu subgrupo, manter uma melhor comunicação entre eles e reportar todos as informações para os demais.

Para determinar todas as tarefas a serem feitas e garantir uma melhor organização e interação entre os membros do grupo, serão realizadas reuniões como todos os integrantes do grupo semanalmente. E para que não ocorra conflitos de horários, foi criado uma

planilha de horários de todos os integrantes, para que todos possam saber dos horários disponíveis de cada um.

Por ser um projeto complexo onde exige uma integração entre 4 subsistemas, é necessário a utilização de ferramentas para o auxílio do projeto. As ferramentas utilizadas são o *Slack* para a comunicação com os integrantes, o *Google Drive* para armazenamento e compartilhamento de documentos, o *GitHub* para manutenção e verificação dos códigos utilizados na eletrônica e software ao longo do projeto e o *Overleaf* para a edição e formatação do documento final do projeto.

3.5.2 Organograma

O projeto é composto por 13 integrantes e foi dividido em 4 equipes, sendo cada uma delas responsável por um subsistema. Estes subsistemas foram previamente definidos para que cada equipe tivesse a liberdade de trabalhar independentemente, deste modo, aumentando consideravelmente a velocidade de produção. Os subsistemas definidos para o projeto são: Estrutura, Energia, Software e Eletrônica. E para cada equipe foi designado um subgerente responsável por supervisionar e coordenar cada área do projeto.

A estrutura geral de gerenciamento do projeto pode ser observada na figura 5.

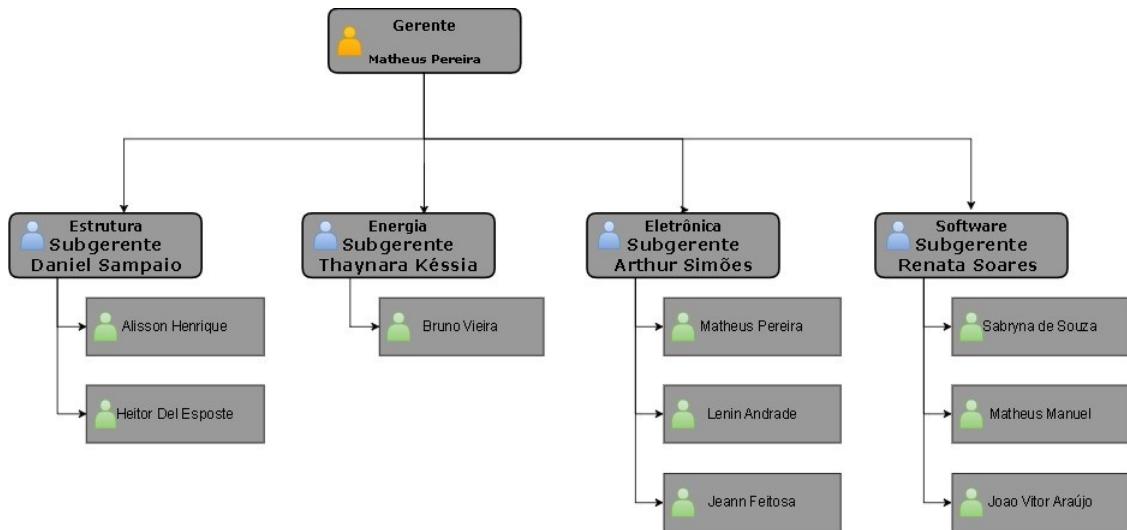


Figura 5 – Organograma do projeto.

Parte II

Planejamento

4 Orçamento do Projeto Inicial

4.1 Simulador de Ambiente Virtual

Tabela 18 – Orçamento - Simulador de Ambiente Virtual

Recursos	Preço Unitário	Quantidade	Preço Total
Oculus Development Kit 1	R\$ 4.117,64	1	R\$ 4.117,64
Computador com placa de vídeo GTX 1050 TI e 8GB de RAM	R\$ 3.200,00	1	R\$ 3200,00
Custo Total			R\$ 7.317,64

4.2 Sistema de Alimentação de Energia

Tabela 19 – Orçamento - Sistema de Alimentação de Energia

Recursos	Preço Unitário	Quantidade	Preço Total
Alternador VW 12 V 120 A	R\$ 299,00	1	R\$ 299,00
Bateria de Moto 12 V- 5 ah Honda	R\$ 84,99	1	R\$ 84,99
Custo Total			R\$ 383,99

4.3 Estrutura

Tabela 20 – Orçamento - Estrutura

Recursos	Preço Unitário	Quantidade	Preço Total
Perfis de alumínio (40 x 40)	R\$ 66,70 (o metro)	6 (metros)	R\$ 400,00
Compensado para gabaritos	R\$ 70,00	1	R\$ 70,00
Impressão de desenhos técnicos para construção	não definido	não definido	R\$ 30,00
Bicicleta para teste	R\$ 400,00	1	R\$ 400,00
Custo Total			R\$ 900,00

4.4 Sistemas de Aquisição e Controle

Tabela 21 – Orçamento - Sistemas de Aquisição e Controle

Recursos	Preço Unitário	Quantidade	Preço Total
Sensor de Velocidade Encoder	R\$ 12,90	1	R\$ 12,90
Pastilha piezoelétrico	R\$ 4,99	4	R\$ 19,96
FSR circular	R\$ 57,00	2	R\$ 114,00
Potênciometro Linear 200 kΩ	R\$ 0,79	1	R\$ 0,79
Sensor GSR	R\$ 31,00	1	R\$ 31,00
Sensor ótico	R\$ 5,26	1	R\$ 5,26
FSR quadrado (4,38 x 4x38 cm ²)	R\$ 79,90	2	R\$ 159,80
Componentes eletrônicos variados	não definido	não definido	R\$ 50,00 (estimado)
Custo Total			R\$ 393,71

O custo total do projeto estimado inicialmente é na importância de R\$ 8.995,34, desta quantia, R\$ 1677,7 refere-se a equipamentos a serem adquiridos e o restante, R\$ 7.317,64, refere-se aos custos do óculos *Rift* e o *Desktop* do LART.

5 Cronograma

	(1)	Nome	Duração	Ínicio	Fim
1		▣ Problematização e Concepção	11d?	18/08/2017	29/08/2017
2	■	Analisar viabilidade	0.33d?	19/08/2017	19/08/2017
3	■	Definir solução	8.38d?	18/08/2017	26/08/2017
4	■	Definir gerência	0.33d?	23/08/2017	23/08/2017
5	■	Configurar Ambiente	7.38d?	18/08/2017	25/08/2017
6	■	Ponto de Controle 1	1d?	28/08/2017	29/08/2017
7		▣ Construção dos Subsistemas	83d?	18/08/2017	09/11/2017
8		▢ Ambiente Virtual	53.38d?	28/08/2017	20/10/2017
9	■	Estabilizar o ambiente de desenvolvimento	4.38d?	28/08/2017	01/09/2017
10	■	Desenvolver mecanismo básico do jogo	13.38d?	02/09/2017	15/09/2017
11	■	Construir de assets fundamentais	6.38d?	16/09/2017	22/09/2017
12	■	Emular inputs e outputs com a bicicleta e jogador	4.38d?	23/09/2017	27/09/2017
13	■	Criar funcionalidade de conta	6.38d?	28/09/2017	04/10/2017
14	■	Construir dos cenários	10.38d?	05/10/2017	15/10/2017
15	■	Implementar gráficos de desempenho	5.38d?	15/10/2017	20/10/2017
16		▢ Sistema de alimentação de energia	53.38d?	28/08/2017	20/10/2017
17	■	Desenhar a solução do mecanismo de conversão de energia	5.38d?	28/08/2017	02/09/2017
18	■	Selecionar equipamentos para mecanismo de conversão de energia	3.38d?	02/09/2017	05/09/2017
19	■	Realizar simulações com todos os equipamentos	5.38d?	05/09/2017	10/09/2017
20	■	Realizar o orçamento final dos equipamentos demandados	0.33d?	10/09/2017	10/09/2017
21	■	Construir o mecanismo de conversão de energia	10.38d?	12/09/2017	22/09/2017
22	■	Testar o mecanismo de conversão de energia	3.38d?	22/09/2017	25/09/2017
23	■	Integrar o sistema de conversão de energia com a liberação de energia	6.38d?	25/09/2017	01/10/2017
24	■	Testar o funcionamento das atividades desenvolvidas com integração com os outros subsistemas	9.38d?	01/10/2017	10/10/2017
25	■	Listar o consumo energético e realizar o balanço energético	5.38d?	10/10/2017	15/10/2017
26	■	Conceber e implementar soluções alternativas caso a autonomia completa do sistema não seja alcançada	5.38d?	15/10/2017	20/10/2017
27		▣ Aquisição e Controle	73.38d?	18/08/2017	30/10/2017
28		▢ Monitoramento bicicleta	39.38d?	28/08/2017	06/10/2017
29	■	Projeto e simular sistema de monitoramento da bicicleta	9.38d?	28/08/2017	06/09/2017
30	■	Construir e testar sistema de monitoramento da bicicleta	30.38d?	06/09/2017	06/10/2017
31		▢ Monitoramento do atleta	59.38d?	28/08/2017	26/10/2017
32	■	Projeto e simular sistema de monitoramento dos dados fisiológicos do atleta	12.38d?	28/08/2017	09/09/2017
33	■	Construir e depurar sistema de monitoramento dos dados fisiológicos do atleta	31.38d?	09/09/2017	10/10/2017
34	■	Teste e validação sistema de monitoramento dos dados fisiológicos do atleta	16.38d?	10/10/2017	26/10/2017
35		▢ Controle dos atuadores	52.38d?	08/09/2017	30/10/2017
36	■	Implementar algoritmo ou rotina de controle dos atuadores da plataforma	29.38d?	01/10/2017	30/10/2017
37	■	Calibrar nível de atuação do alternador	14.38d?	08/09/2017	22/09/2017
38		▢ Comunicação dos módulos com óculos	73.38d?	18/08/2017	30/10/2017
39	■	Programar microcontrolador para captar dados dos sensores	7.38d?	09/10/2017	16/10/2017
40		Programar microcontrolador para enviar dados para o computador principal	0.33d?	18/08/2017	18/08/2017
41	■	Estabelecer protocolo de comunicação para envio de dados baseado em lo	29.38d?	01/10/2017	30/10/2017
42		▢ Estrutura	73.38d?	20/08/2017	01/11/2017
60	■	Ponto de Controle 2	1d?	08/11/2017	09/11/2017
43	■	Sketches iniciais	2.38d?	31/08/2017	02/09/2017
44	■	CAD Beta	4.38d?	02/09/2017	06/09/2017
45	■	Aquisição de dados para condições de contornos para simulação em CAE	4.38d?	06/09/2017	10/09/2017
46	■	Execução e validação parcial das simulações	2.38d?	10/09/2017	12/09/2017
47	■	Consulta de projeto com os técnicos do Galpão	2.38d?	12/09/2017	14/09/2017
48	■	Definição prévia de materiais	0.38d?	14/09/2017	14/09/2017
49	■	Design preliminar	2.38d?	15/09/2017	17/09/2017
50	■	Execução e validação final das simulações	3.38d?	17/09/2017	20/09/2017
51	■	Definição final de materiais	0.38d?	25/09/2017	25/09/2017
52	■	Desenho técnico	6.38d?	25/09/2017	01/10/2017
53	■	Design crítico	2.38d?	01/10/2017	03/10/2017
54	■	Montagem de gabaritos	3.38d?	03/10/2017	06/10/2017
55	■	Corte	9.38d?	06/10/2017	15/10/2017
56	■	Processo de Soldagem	3.38d?	15/10/2017	18/10/2017
57	■	Acabamento	2.38d?	18/10/2017	20/10/2017
58	■	Assembly final Estrutura	0.38d?	20/08/2017	20/08/2017
59	■		10.38d?	22/10/2017	01/11/2017
61		▣ Integração	29d?	03/11/2017	02/12/2017
62	■	Integrar módulos	28.38d?	03/11/2017	01/12/2017
63	■	Ponto de Controle 3	1d?	01/12/2017	02/12/2017

Figura 6 – Cronograma Geral do Projeto

6 Subsistemas

6.1 *Simulador de Ambiente Virtual*

6.1.1 Apresentação e Resumo

VRide é um jogo que deverá ser utilizado em uma plataforma de bicicleta de realidade virtual para simular percursos de bicicleta em diferentes cenários.

6.1.2 Principais Características

6.1.2.1 Simulação de Corrida

O jogo é um simulador de corrida em bicicleta. Possuirá sistema de voltas, podendo escolher o número de voltas na pista e ter o tempo das voltas medido e armazenado para efeitos de comparação futura.

6.1.2.2 Conta de Usuário

O jogador poderá criar contas locais para guardar preferências, recordes e dados de desempenho coletados pelo subsistema eletrônico. O jogo apresentará gráficos apresentando a evolução desses indicadores.

6.1.2.3 Dois tipos de pista

Haverá dois tipos de pista. Uma será baseada em circuitos de corrida *indoor* e é focada em treinos profissionais e evolução do usuário em relação aos exercícios. A segunda será baseada em cenários abertos comumente usados para ciclismo como parques e bosques. Nesse tipo de pista o foco será na exploração do ambiente e experimentação das diferentes sensações de elevação e vibração proporcionadas pelo projeto.

6.1.3 Público-Alvo

O jogo será feito para os usuários do laboratório da bicicleta de realidade virtual localizado no campus Gama da UnB.

6.1.4 Plataformas

O jogo será desenvolvido para computadores e poderá ser executado nos sistemas operacionais *Windows* e *Linux*.

6.1.5 Controles

- Giroscópio do *oculus*: selecionar opções do jogo.
- Botão integrado na estrutura: pausar o jogo.

6.1.6 Interfaces

A tela inicial do jogo apresentará duas modalidades de jogo: pista lisa ou pista com irregularidades. Cada modalidade de jogo possuirá um cenário diferente.

Ao final do jogo, serão apresentadas informações de desempenho do jogador durante o percurso.

6.1.7 Unity 3D

A *engine* Unity 3D será utilizada para a construção dos menus e cenários. Ela é uma *engine* comumente utilizada para a criação de jogos e foi escolhida como ferramenta pela integração com o óculos de realidade virtual e ferramentas de criação de ambientes 3D interativos. Possui uma arquitetura baseada em componentes e suas linguagens de programação padrão são C# e Javascript.

6.1.8 Oculus SDK



Figura 7 – Modelo de *Oculus Rift* disponível para o projeto.

O Oculus SDK é o kit de desenvolvimento a ser utilizado para a criação do ambiente de realidade virtual. Será utilizada a versão DK1 disponibilizada pelos patrocinadores do projeto. O kit inclui um óculos de realidade virtual com os componentes necessários para conectá-lo com um computador com placa gráfica, ponto necessário para a construção do sistema.

6.1.9 Testes

Os testes serão realizados na ferramenta *Unity Test Runner* disponibilizada pelo *Unity 3D*. Essa ferramenta permite que os testes sejam executados tanto em *Edit Mode* quanto em *Play Mode*.

6.2 *Sistemas de Aquisição e Controle*

6.2.1 Apresentação e Resumo

Todos os subsistemas propostos são feitos para mensurar dados fisiológicos e de desempenho para um futuro feedback para o atleta e controlar os atuadores presentes na plataforma.

6.2.2 Principais Características

6.2.2.1 Monitoramento da Bicicleta

O monitoramento da bicicleta se dá através de sensores de velocidade e aceleração, considerando passar estes parâmetros para o jogo de realidade virtual, possibilitando uma maior inserção do usuário no ambiente. O sistema será feito também de encoders, afim de que consigamos mensurar a distância percorrida pelo atleta, guardando este dado para que na posteridade possamos analisar com dados de outras sessões (indoor) ou até mesmo com dados cruzados em atividades externas (outdoor). Ademais este sistema também será responsável por captar dados referentes ao movimento angular do guidão, acionamento dos freios e detecção de presença do usuário assim que este se sentar na bicicleta.

6.2.2.2 Monitoramento do Atleta

O sistema principal a ser desenvolvido. Este subsistema tem como escopo mensurar dados fisiológicos do usuário, como batimento cardíaco, resistência na palma da mão e também fazer uma estimativa da respiração do usuário com o intuito de gerar parâmetros para análise sobre a diferença na prática de esportes no ambiente virtual e no real.

6.2.2.3 Controle de atuadores

Eles são responsáveis por agregar a sensação de movimento à plataforma da bicicleta, simulando os ambientes de inclinação, ladeiras e declives, concomitante ao ambiente virtual reproduzido nos óculos. Para emular os níveis de aceleração de aclives e declives serão utilizado motores e/ou geradores elétricos. Os algoritmos são escopos do projeto.

6.2.2.4 Comunicação dos módulos

Os subsistemas acima supracitados fornecem parâmetros que podem ser vistos pelos usuários. Estes parâmetros serão passados para a interface gráfica, disponível no óculos. A parte de comunicação entre os módulos e o óculos será desenvolvida pela equipe de eletrônica conjunto a equipe de software.

6.2.3 Testes

Os testes serão feitos de acordo com cronograma disposto, comparando os dados adquiridos com os resultados desenvolvidos em pesquisas e artigos científicos já disponibilizados em bases de consulta. Para validação dos sistemas finais, os sistemas deverão responder a um nível satisfatório ao serem comparados com equipamentos profissionais, caso haja possibilidade de usufruir destas ferramentas.

6.3 *Estrutura*

6.3.1 Apresentação e Resumo

Desenvolvimento de uma plataforma física com intuito de acoplar todos os outros sistemas desenvolvidos: sensores, atuadores, entre outros e concluir um sistema de segurança com o objetivo de preservar a integridade física do usuário.



Figura 8 – Modelo de bicileta acoplada a estrutura proposta.

6.3.2 Principais Características

6.3.2.1 Desenvolvimento da plataforma

Visa o desenvolvimento de uma plataforma para acoplamento da bicicleta da maneira mais simples possível. Isto envolve todo dimensionamento da parte modular e posicionamento dos componentes dos sistemas. O projeto deste subsistema deve ser todo simulado de forma computacional, para melhor avaliação dos materiais a serem escolhidos, peso e esforços na plataforma.

6.3.2.2 Segurança

Como o ambiente virtual junto com a utilização da plataforma (caracterizando uma realidade aumentada) pode gerar um certo desconforto para o usuário, é proposto pela equipe um sistema que auxilie o usuário em momentos de dificuldade ou que possam acarretar em acidentes. Para tal, haverá toda a documentação e estudo quanto a melhor disposição dos equipamentos de segurança.



Figura 9 – Versão inicial da estrutura de acoplamento da bicleta.

6.3.3 Testes

Os testes serão feitos por meio de análises computacionais, utilizando os softwares CATIA V5R19 e Ansys 17.2. A cada modificação do Design será feito análises tanto estáticas quanto dinâmicas para garantir que a estrutura seja bem firme e aguente bem mais que os esforços e excitações causados pelos equipamentos e pelo usuário.

6.4 Sistemas de Alimentação de Energia

6.4.1 Apresentação e Resumo

O subsistema de alimentação visa identificar as principais formas de alimentação energética do projeto. Ou seja, o subsistema é responsável por identificar os gastos energéticos oriundos de todos os subsistemas que compõem o produto em sua totalidade, bem como formular e executar um sistema de geração de energia, seja ele autônomo ou não, a fim de satisfazer as necessidades criadas e promover a integração entre todos os subsistemas da plataforma.

Para tanto, as principais tarefas que o subgrupo se concentrará em realizar são listadas e descritas a seguir.

6.4.2 Principais Características

6.4.2.1 Atuadores da plataforma

Dimensionar os motores a serem utilizados para realizar o movimento da estrutura. De acordo com a delimitação dos movimentos que a bicicleta terá que realizar para atender o escopo da estrutura do projeto serão dimensionados motores que permitam a execução das tarefas demandadas, inicialmente prevê-se a solução de utilizar um alternador como gerador a fim de utilizar a corrente que sairá deste para atribuir diferentes dificuldades nas pedaladas que o usuário realizará, através de um sistema de controle que com a variação desta dista corrente permita simular diferentes cenários de dificuldade de acordo com a realidade virtual correspondente.

6.4.2.2 Estudo energético do sistema

Serão mapeados todos os equipamentos do projeto que consomem energia durante seu funcionamento e seus respectivos consumos serão quantificado em unidade de potência (W) através da ficha técnica e cálculos periódicos de consumo (por hora, por dia, por mês, etc).

6.4.2.3 Sistema de alimentação energética

Através do mapeamento do consumo energético do sistema serão realizadas propostas de formas de alimentação para este sistema através da seleção de baterias ou geradores ou ainda, através da rede elétrica convencional de energia integradas a contribuição da energia a ser gerada pelo próprio sistema.

6.4.2.4 Conversão de energia

Realizar a conversão da energia mecânica gerada pelas pedaladas no equipamento em energia elétrica. A bicicleta será acoplada a uma estrutura fixa onde sua roda será posicionada em uma espécie de rolo de treino, neste rolo de treino será acoplado um alternador a fim de converter a energia mecânica oriunda das pedaladas em energia elétrica.

6.4.2.5 Armazenamento da energia elétrica

O alternador citado anteriormente terá duas saídas, além de fornecer energia que será utilizada para dificultar o movimento de pedaladas em cenários de inclinação, fornecerá energia (que após retificada) será direcionada a uma bateria que será responsável por armazenar esta energia gerada, esta bateria possuirá tensão de 12V, assim sendo, que será utilizada para alimentar dispositivos menos exigentes tais como sensores e carregar componentes como o óculos e computadores.

6.4.3 Testes

Os testes serão feitos concomitantemente aos sistemas de controle dos atuadores, descritos no sistema de aquisição e controle.

Parte III

Desenvolvimento

7 Automotiva e Aeroespacial

7.1 Parte Frontal

A parte frontal da estrutura, mostrada na Figura 10, comporta a roda dianteira da bicicleta e é responsável pela elevação e descida da plataforma dando a sensação de um terreno com variação de altura para que o usuário tenha uma experiência mais imersiva ao ambiente virtual.

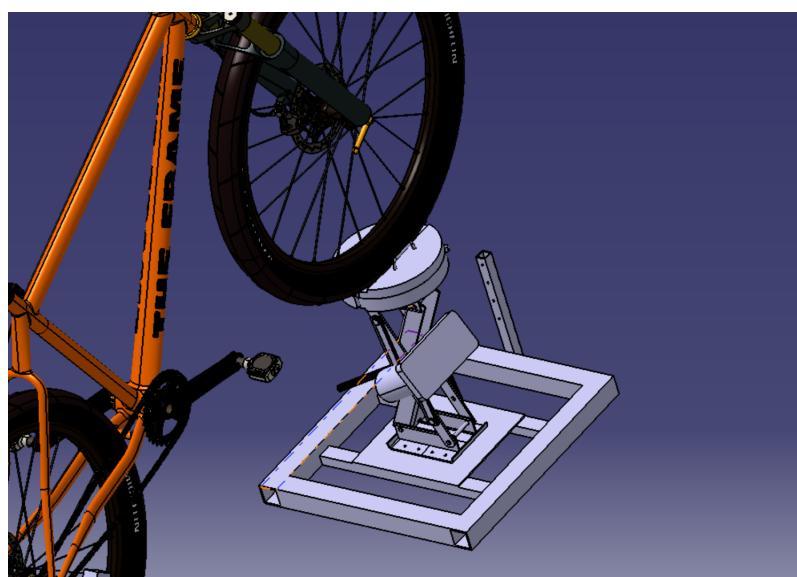


Figura 10 – CAD da estrutura dianteira

Como anteriormente definido a esta parte fronta comporta:

- Macaco elétrico - sincronizado com o ambiente virtual para elevar e descer a bicicleta enquanto suporta o peso do usuário e da estrutura complementar.
- Mesa giratória – Usinada para ser acoplada ao macaco e suportar os esforços de peso, composta por 3 peças mecânicas;
 - Base inferior – Acoplada a base do macaco e onde ocorre o acoplamento ‘fêmea’ do rolamento e furo para abrigar potenciômetro;
 - Rolamento;
 - Base superior – Acoplada como "macho" no rolamento e sustentando a roda dando segurança e permitindo o giro do guidão controlando jogo

7.1.1 Mesa Giratória

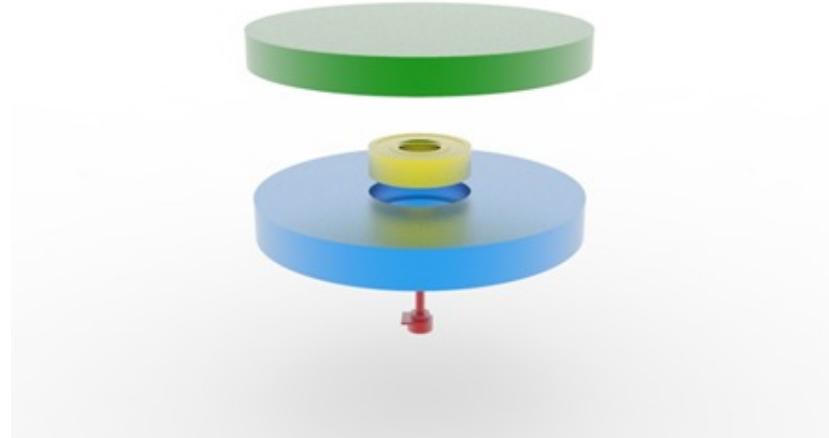


Figura 11 – Esquema de acoplamento da parte frontal

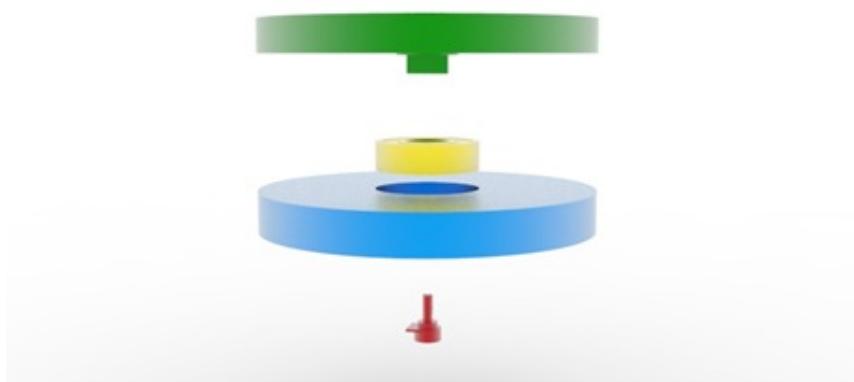


Figura 12 – Outra vista do esquema de acoplamento

Tendo em vista o planejamento da montagem final, apresentadas nas Figuras acima, começou-se o dimensionamento das peças a serem fabricadas.

Para calcular os esforços para as simulações foram feitos os cálculos abaixo

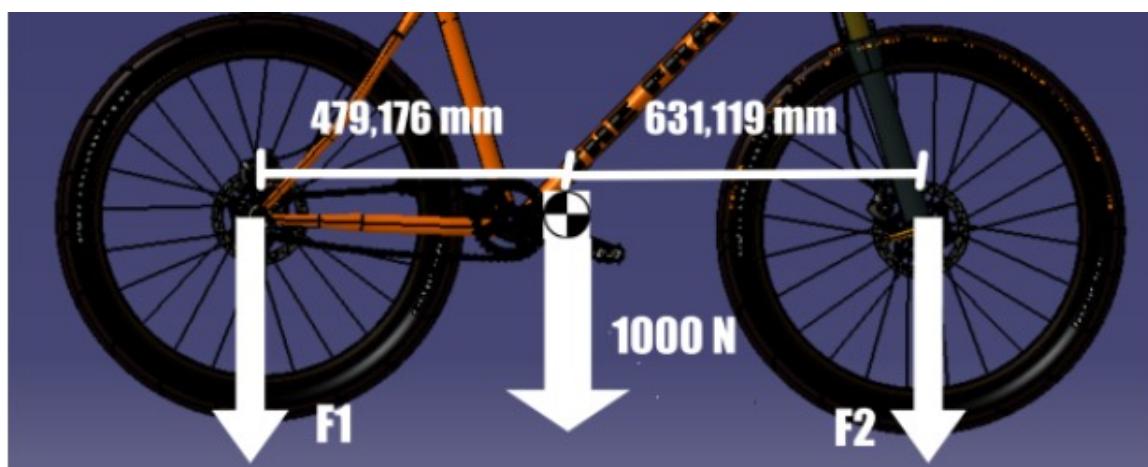


Figura 13 – Análise de Corpos Livres

Como não há um padrão para distância entre os eixos e no centro de massa, medimos as distâncias da bicicleta que usamos nos desenhos em CAD. Com elas, utilizou-se conhecimentos básicos em estática para calcular a força resultante em cada roda.

Utilizando como momento nulo o centro da roda traseira e considerando que toda a plataforma mais o usuário gerem uma força de 1000 N, temos que:

$$\sum F = 0 \quad (7.1)$$

$$F_2 \cdot 1110,295 - 1000 \cdot 479,176 = 0 \quad (7.2)$$

$$F_2 = 431,6N \quad (7.3)$$

$$F_1 = 568,4N \quad (7.4)$$

Como a bicicleta varia sua inclinação em um ângulo muito pequeno, podemos aproximar para essa força em todo o percurso.

Com as forças definidas foram feitas as simulações nas duas peças a serem usinadas no software ANSYS para avaliação dos resultados, validação e posterior usinagem.

Para a parte superior da mesa foram feitas tais simulações:

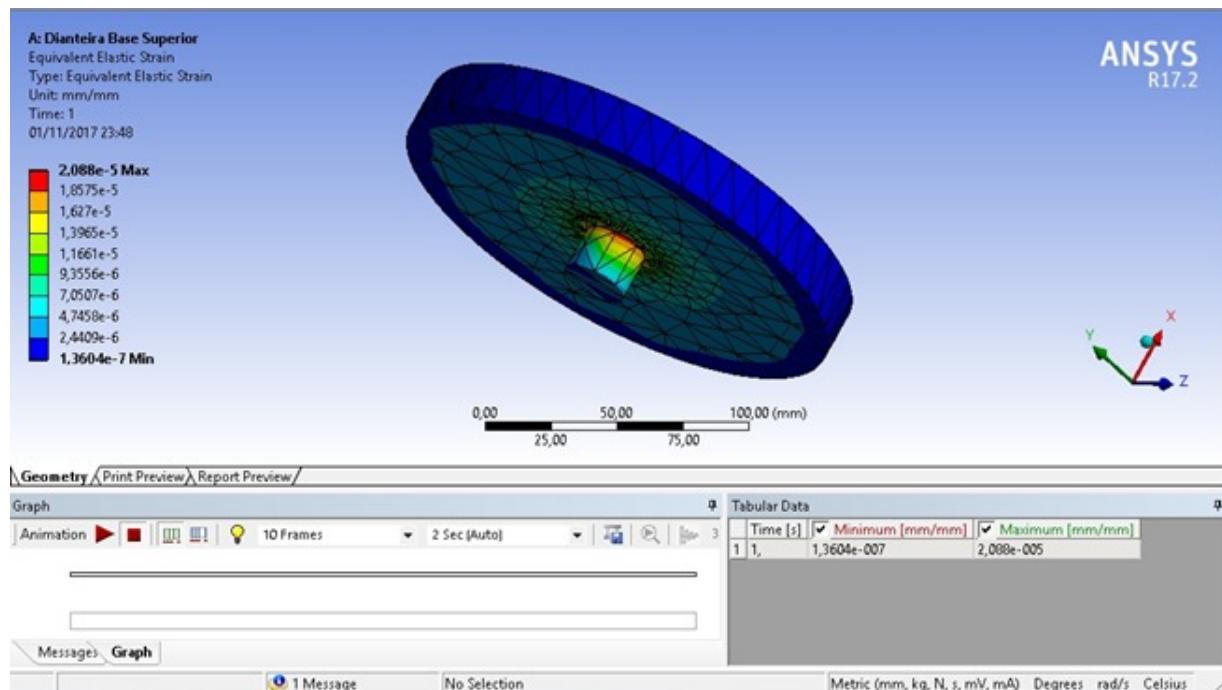


Figura 14 – Simulação estática estrutural – Tensão elástica equivalente

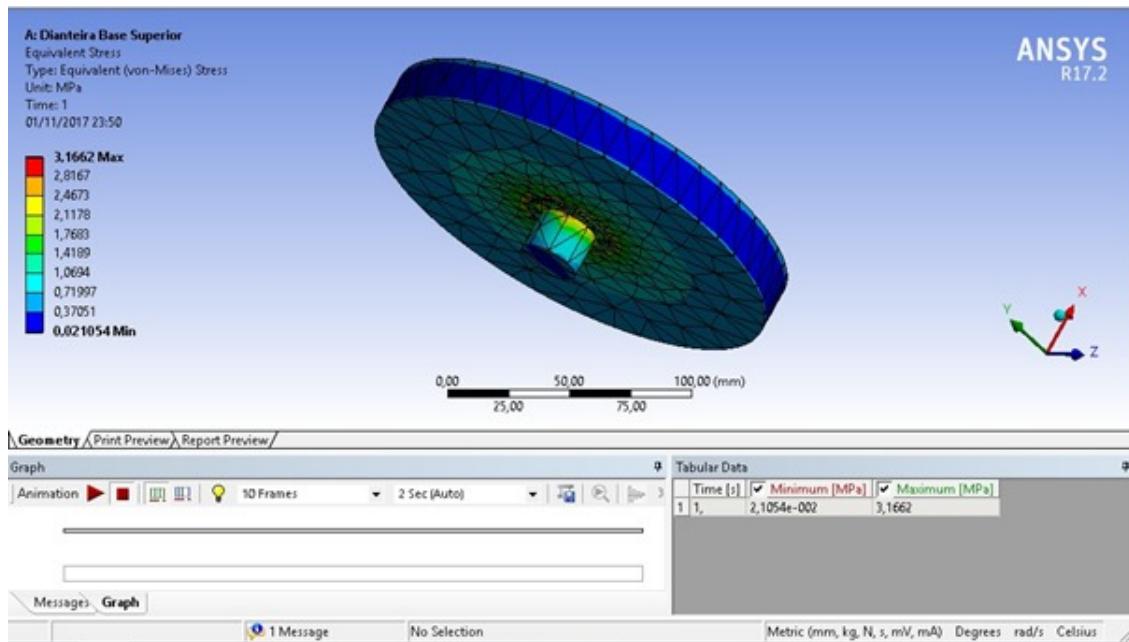


Figura 15 – Stress equivalente com Tensão de escoamento da mesa superior

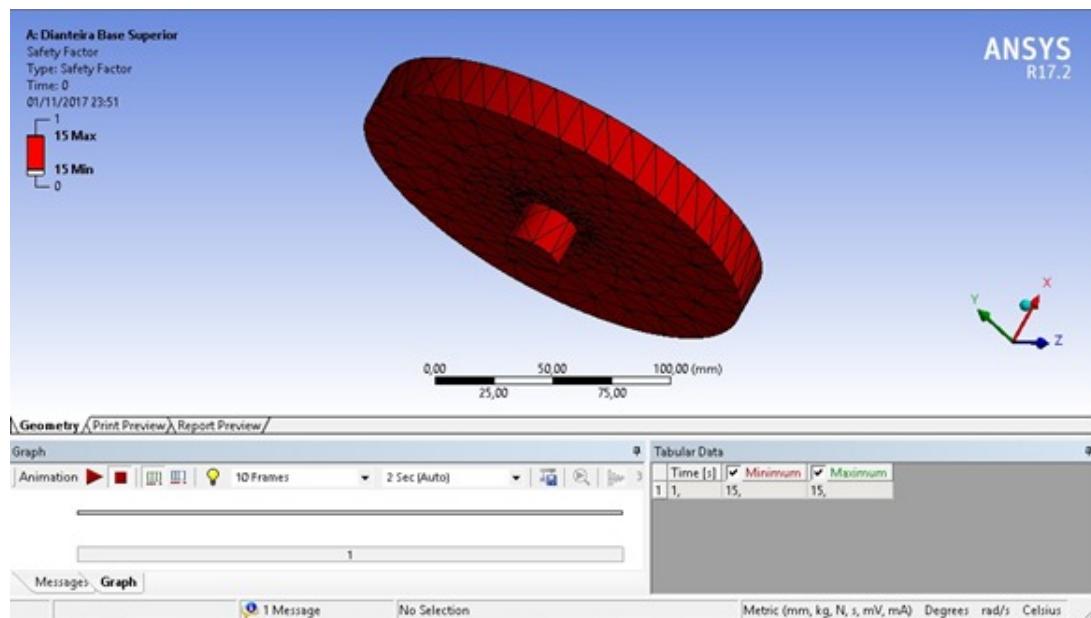


Figura 16 – Fator de segurança da mesa superior

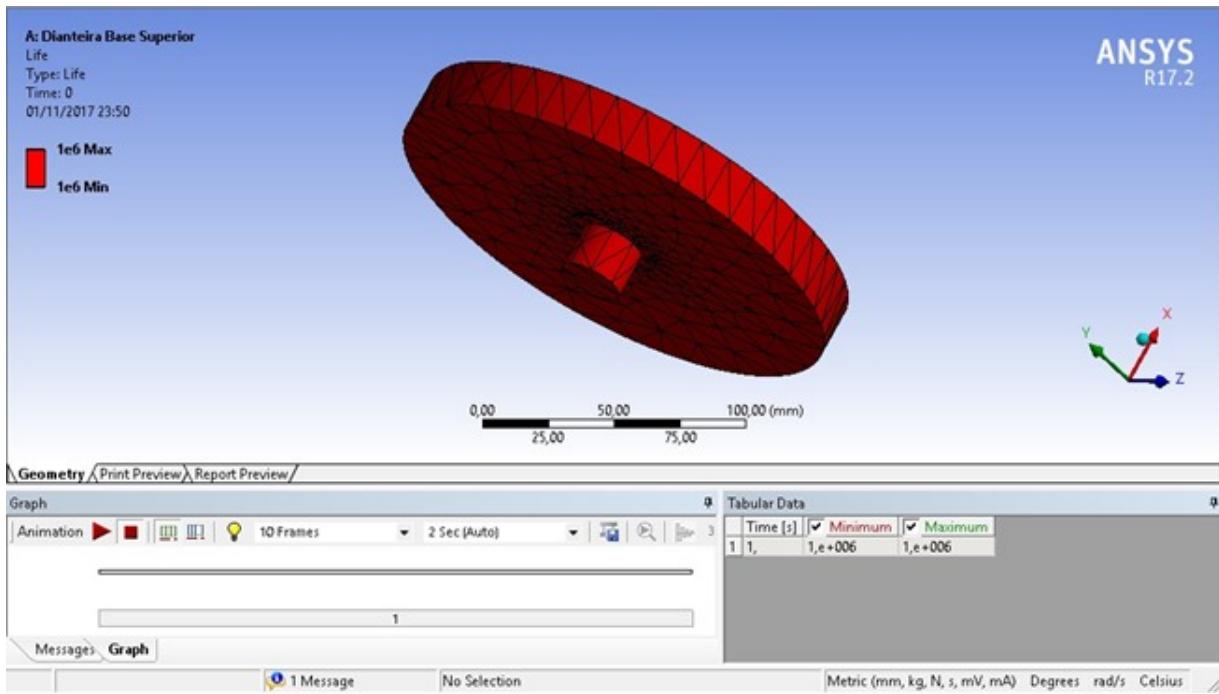


Figura 17 – Vida útil da mesa superior

Como pode ser observado, todos os testes validam a peça para fabricação:

- A (figura 14) mostra a deformação máxima (em mm) que a peça sofre com a carga aplicada e esta deformação é quase nula;
- A (figura 15) mostra a tensão de escoamento que o material alcança (3,1662 MPa), sendo muito inferior a tensão de escoamento do aço 1045 (310 Mpa);
- A (figura 16) mostra o Fator de segurança da peça pelas condições de contorno, sendo esse fator igual a 15;
- A (figura 17) mostra a vida útil da peça tendo como resultado uma peça com vida útil muito grande.

Conclui-se que essas peças são validadas para usinagem pois suportam com segurança os esforços nela aplicado. É possível observar que é uma peça superdimensionada, mas como um dos objetivos do projeto é a segurança do usuário e o macaco suporta o peso este fato é descartado.

Para a parte inferior da mesa foram feitas tais simulações:

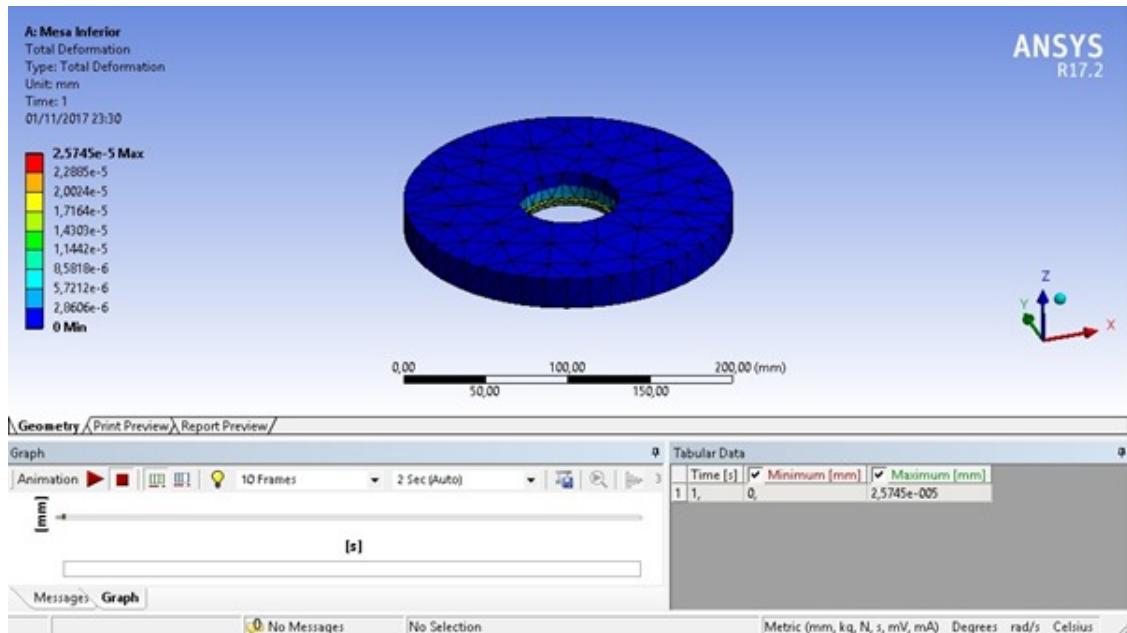


Figura 18 – Modal de corpo livre - Deformação total

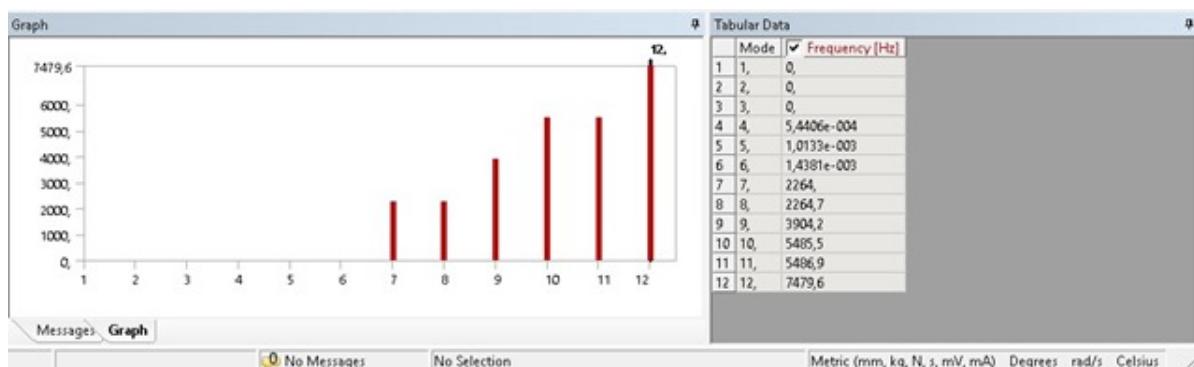


Figura 19 – Módulos de vibração de ressonância da peça

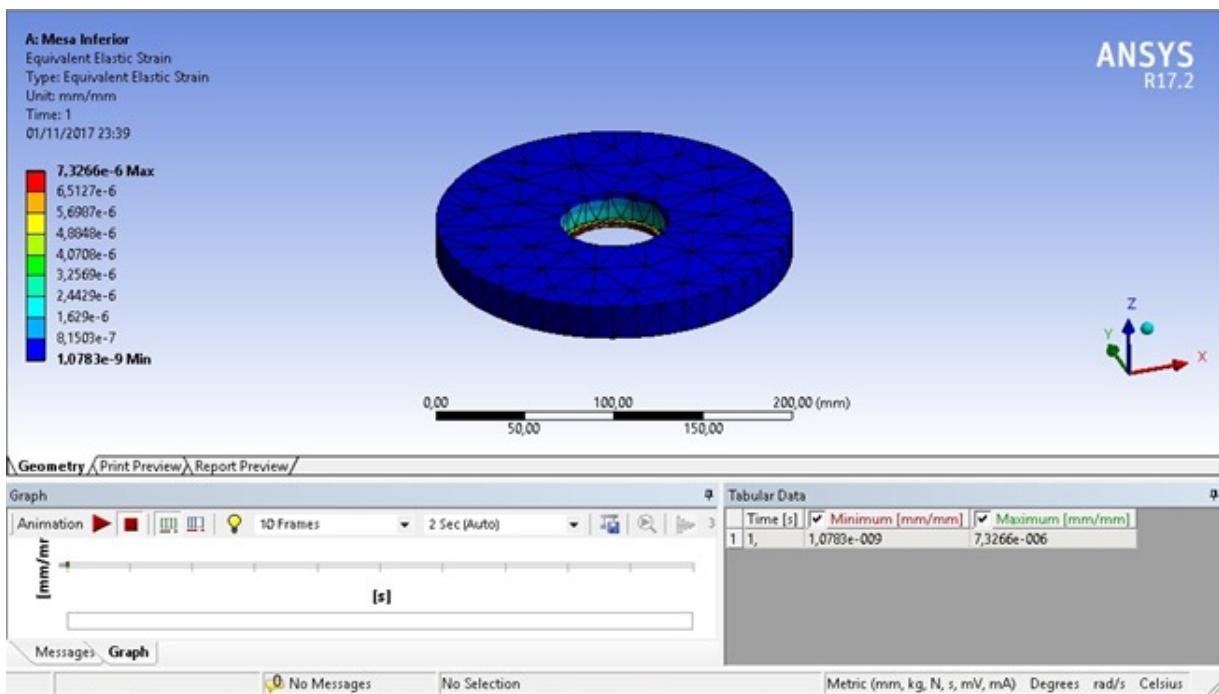


Figura 20 – Simulação estática estrutural – Tensão elástica equivalente

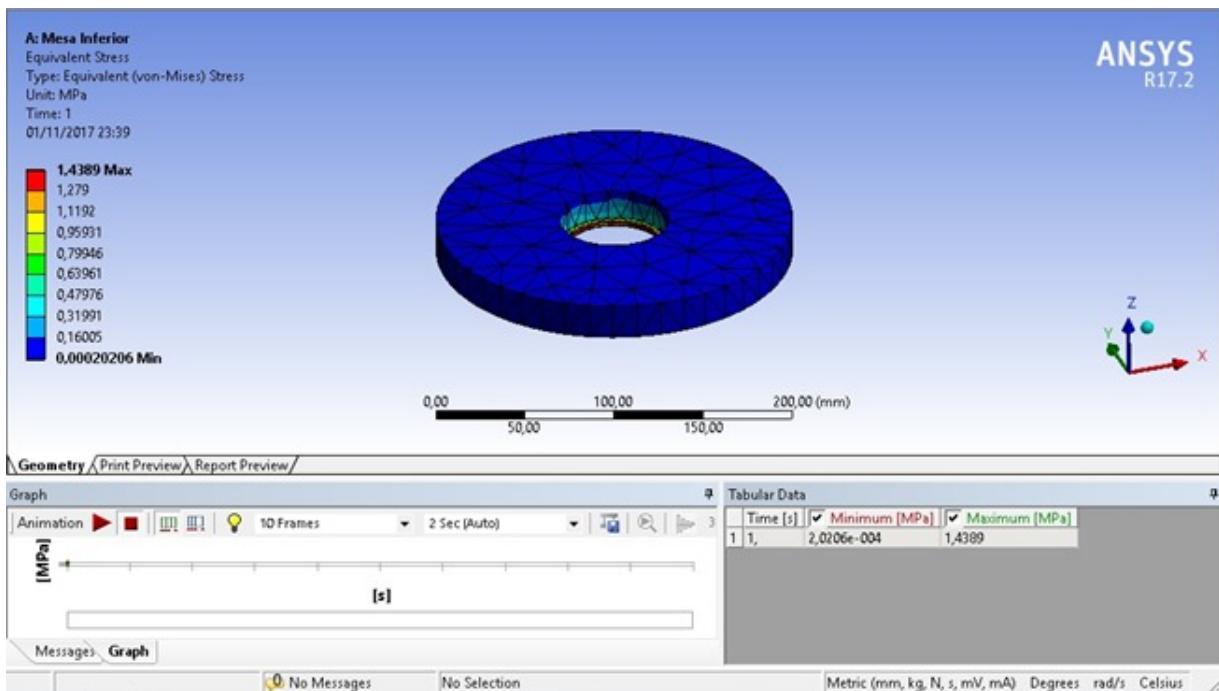


Figura 21 – Stress equivalente com Tensão de escoamento

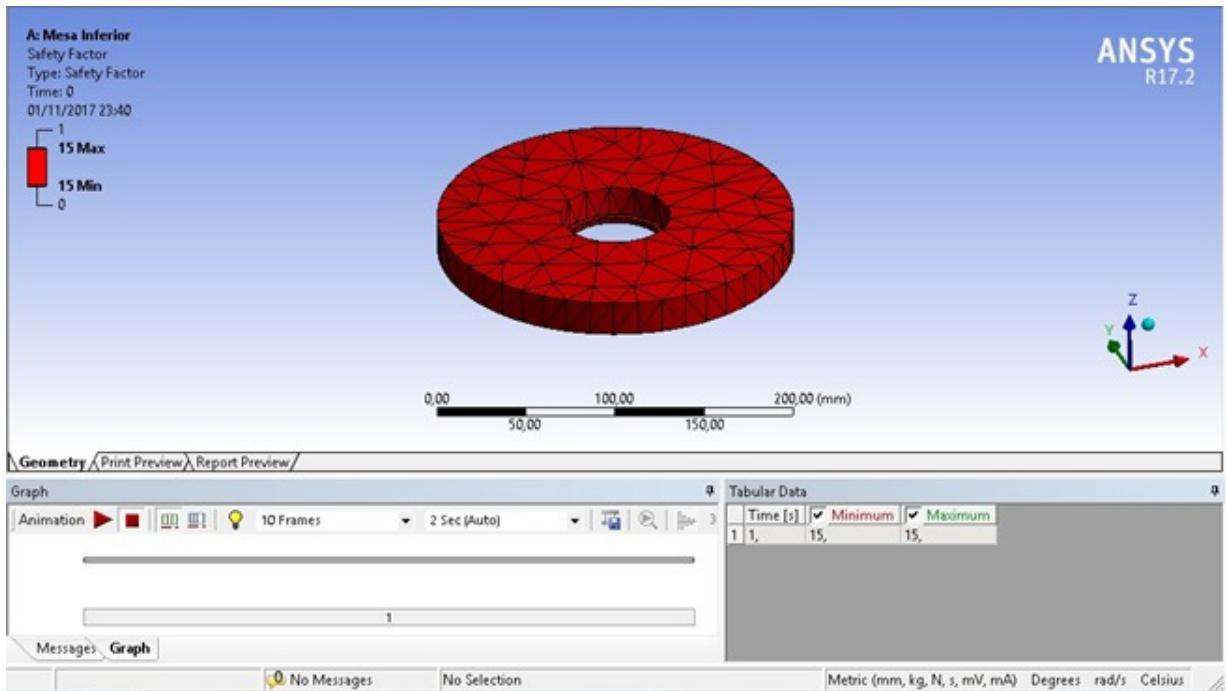


Figura 22 – Fator de Segurança

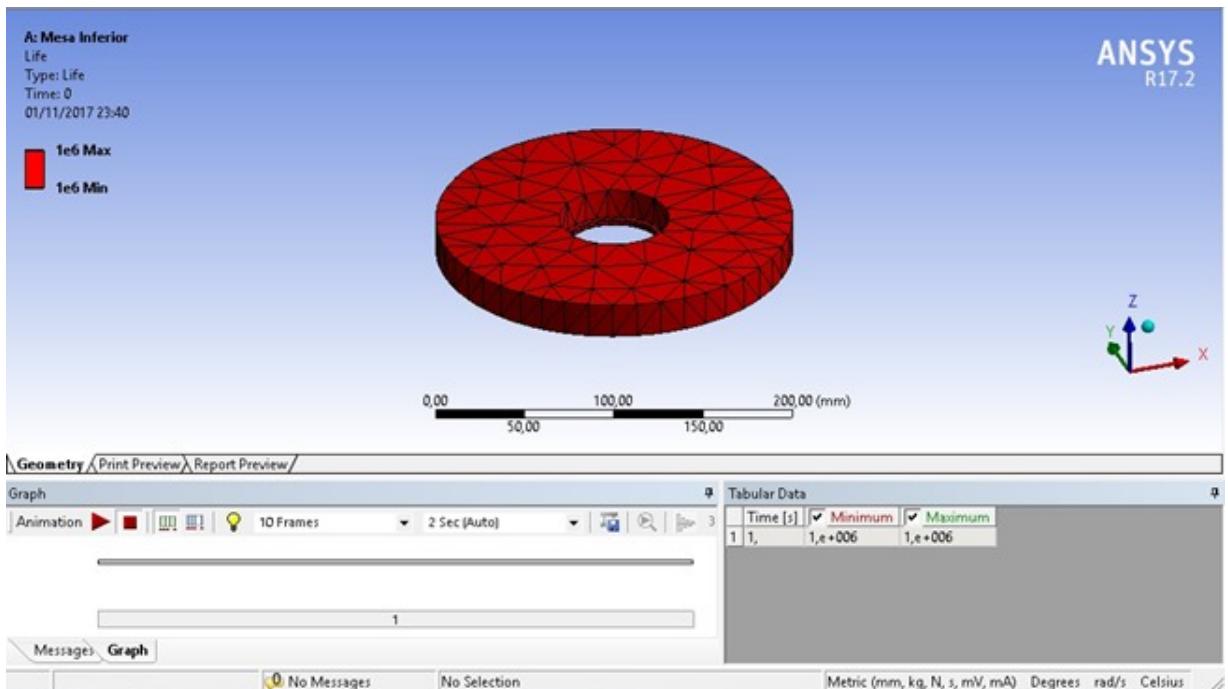


Figura 23 – Vida útil

Como pode ser observado, todos os testes também validam a peça para fabricação:

- A (figura 18 e 19) mostram os resultados da análise modal de corpo livre mostrando a deformação total que as frequências causariam, que novamente são quase nulas, e as valores os quais a peça entra em ressonância, não tendo impacto pois a frequência gerada pelo macaco não conflita com nenhum dos valores atingidos

- A (figura 20) mostra a deformação máxima (em mm) que a peça sofre com a carga aplicada e esta deformação é quase nula;
- A (figura 21) mostra a tensão de escoamento que o material alcança (1,4389 MPa), sendo também muito inferior a tensão de escoamento do aço 1045 (310 Mpa);
- A (figura 22) mostra o Fator de segurança da peça pelas condições de contorno, sendo esse fator também igual a 15;
- A figura (figura 23) mostra a vida útil da peça tendo como resultado uma peça com vida útil muito grande.

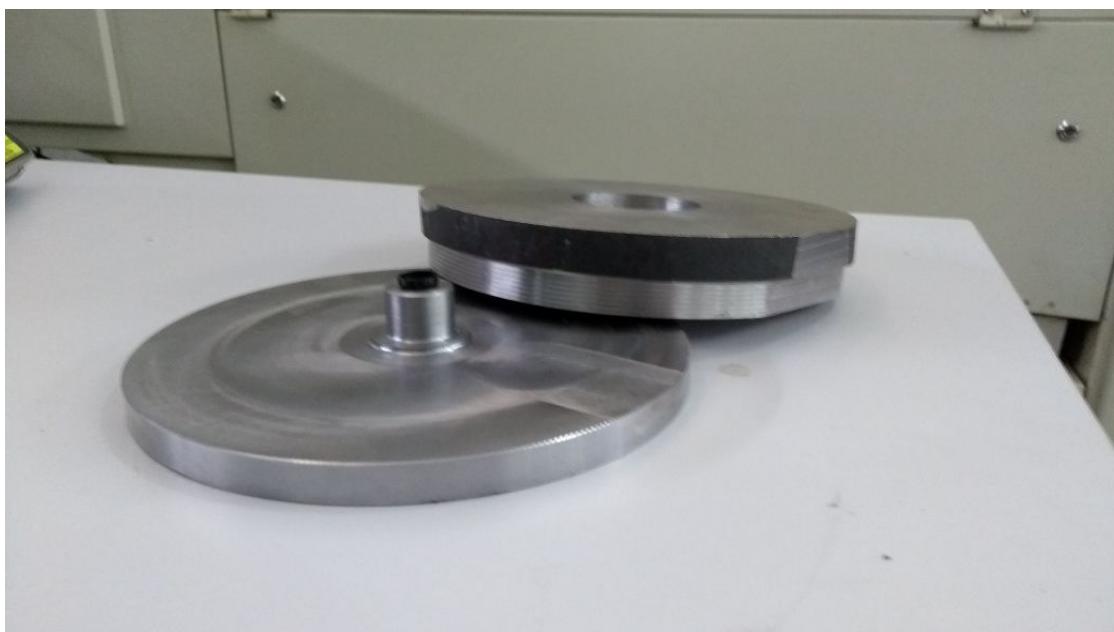


Figura 24 – Mesa giratória usinada

Os resultados apresentados também validam para usinagem pois nas simulações são suportados todos os esforços exigidos e nenhum fator oferece risco algum ao usuário. Esta peça também é superdimensionada mas isso não oferece nenhuma perda ao projeto e o resultado final.

Para a versão final foram colocados suportes para uma cinta para fixar a roda dianteira da bicicleta, como mostrado na figura abaixo. Algumas outras alterações foram feitas que serão explicadas na parte de integração com outras áreas, a sessão ??.

7.1.2 Macaco de Elevação

Com a exigência de fazer a elevação durante a simulação, foi projetado a utilização de um macaco que esticaria ao total 230 mm. Isso dá em torno de 6 graus de subida e 6 de descida. O motor que necessário para gerar a subida e descida da plataforma tem elevada dimensões e peso bem maior que a do macaco tornando a fixação do motor ao

macaco complexa, por sugestão do professor Rhander, escolheu-se comprar um macaco elétrico, da figura 25, pois é uma solução viável dentro do orçamento disponível.



Figura 25 – Macaco com motor elétrico

7.1.3 Integração Parte Dianteira

Para a fase final do projeto dessa parte, foram feitas as seguintes ações de integração da estrutura:

- Construção de uma base para melhor sustentar toda a estrutura na parte dianteira.
- Parafusar o macaco nesta base.
- Parafusar o macaco na mesa giratória.
- Fazer uma estrutura de cinta para fixar a roda na mesa giratória.

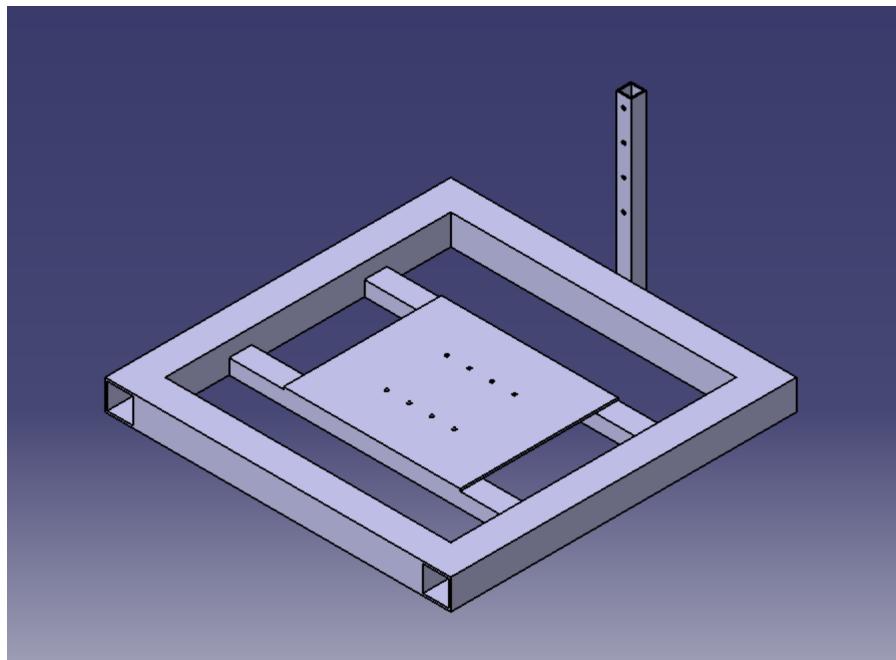


Figura 26 – Base dianteira

Na Figura ?? é mostrado a estrutura feita para dar maior estabilidade em um sistema que tem subidas e descidas. Ainda foi aproveitado essa estrutura para atender ao requisito pedido pelos professores de criar uma resistência ao girar o guidão. A solução foi fazer alguns pontos para fixar algumas molas que serão fixadas na mesa giratória, aumentando conforme o giro no guidão.

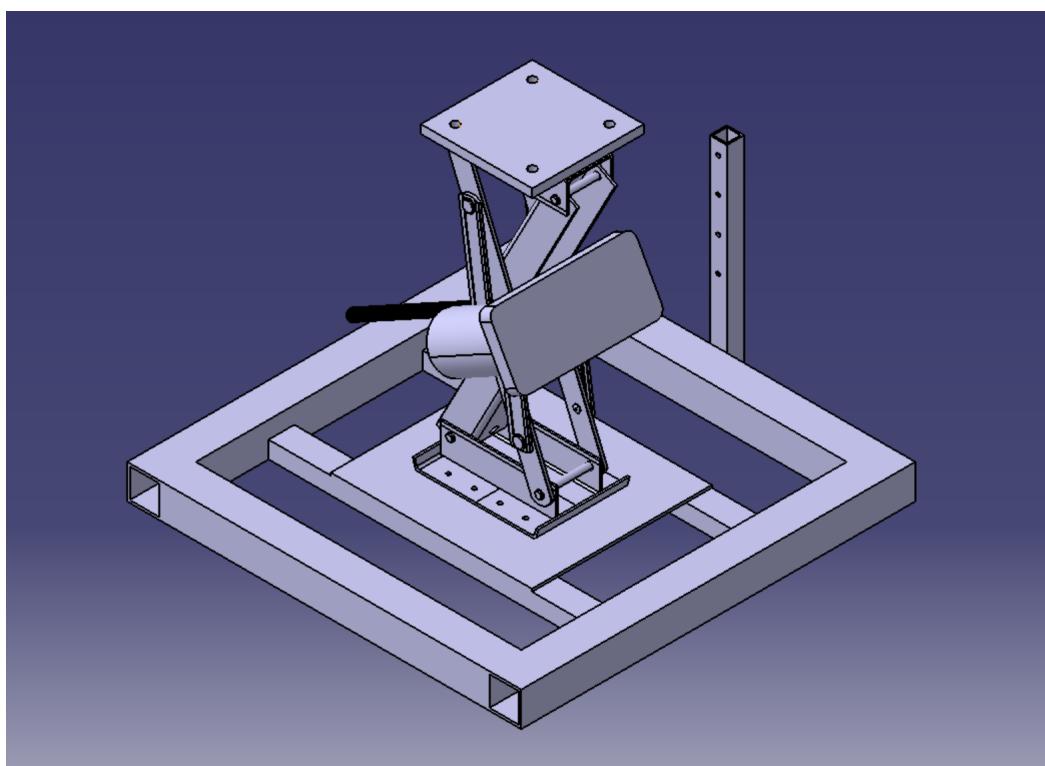


Figura 27 – Base dianteira com o macaco integrado

A sequência apresentada na figura acima apresenta a integração entre a base e o macaco com parafusos. Há ainda visível uma estrutura soldada em cima do macaco para facilitar a integração com a mesa giratória, apresentada na imagem abaixo.

Figura 28 – Parte dianteria completa

Assim é possível parafusar a mesa giratória no macaco, integrando os sistemas da parte frontal. Alguns detalhes particulares da integração com outras áreas serão apresentadas na sessão ???. Abaixo vê-se a foto real da parte dianteira para comparação.

7.2 Parte Traseira

A parte traseira da plataforma, na Figura 26 representada, garante a interação com a realidade aumentada através de sensores de velocidade, controle de peso na pedalada para simular subida e geração de energia. É adaptável a diferentes tamanhos de bicicleta.

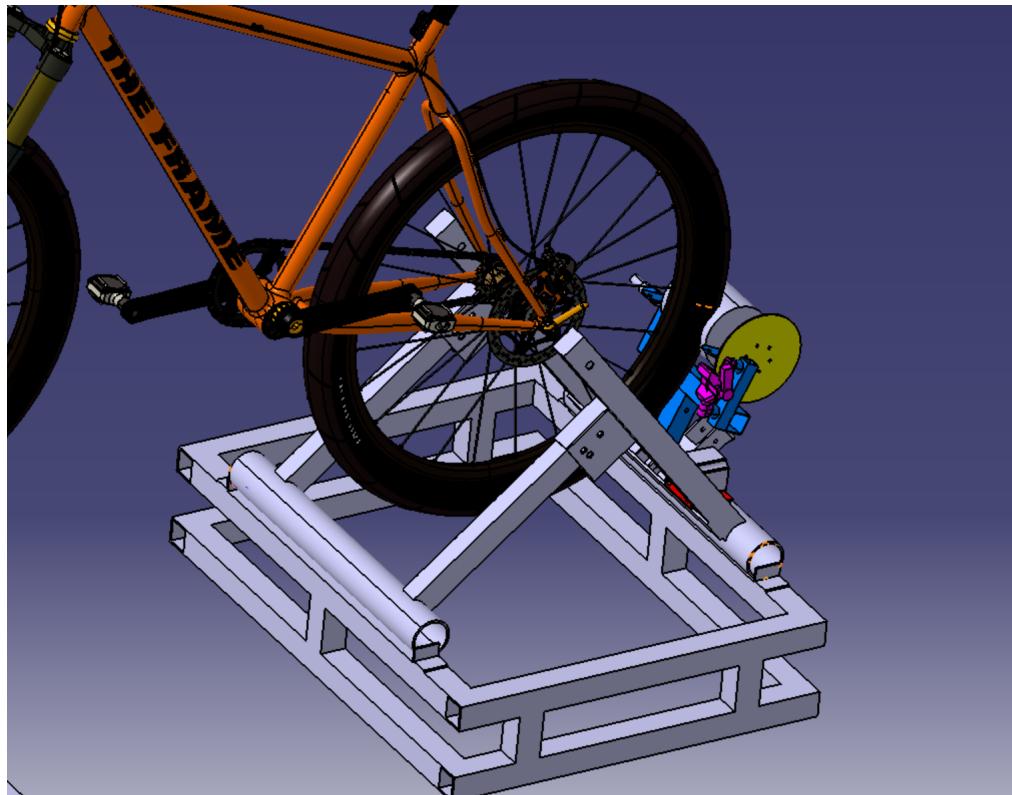


Figura 29 – CAD da parte traseira

Algumas peças foram adquiridos de um projeto antigo no galpão que usava para fins semelhantes. Adaptado a ele, foram projetados o suporte do freio, o suporte para o sensor de RPM e base para colocar a roda traseira na altura certa para a simulação. Após tornarem-se operacional, as peças antigas foram reajustados e pintadas.

7.2.1 Cavalete de sustentação

A estrutura traseira comporta a roda traseira da bicicleta, acoplando-as por fusos com um acoplador nas pontas que encaixa na bicicleta exatamente no eixo da roda. Essa estrutura tem como objetivo sustentar a bicicleta e comportar o rolete traseiro onde haverá o sistema de controle de peso para simulação de subida.

Como anteriormente definido a esta parte traseira comporta:

- Duas peças que juntas se tornam um cavalete.

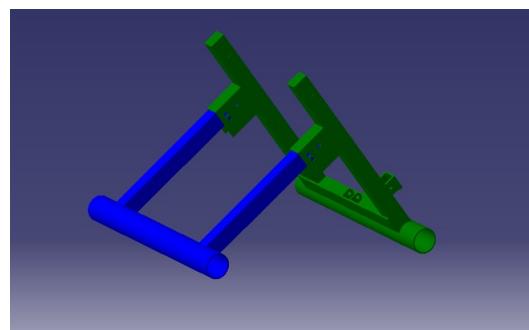


Figura 30 – Esquema estrutura parte traseira

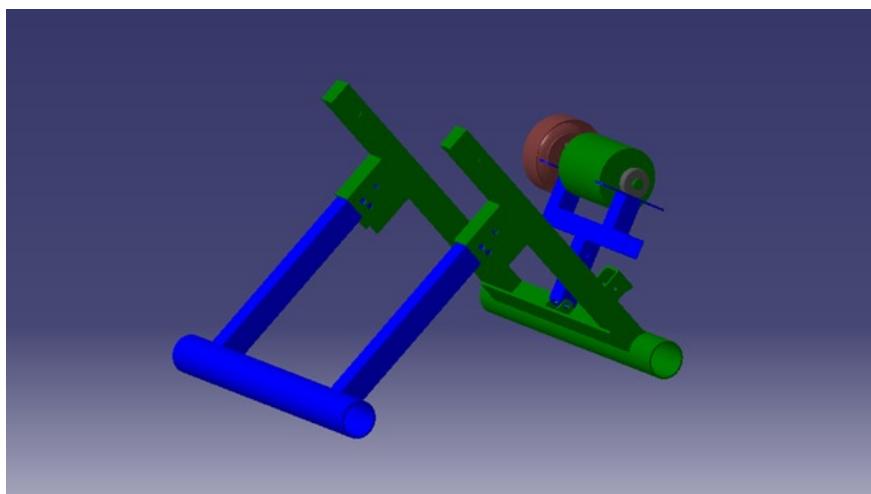


Figura 31 – Esquema estrutura completa de acoplamento parte traseira.

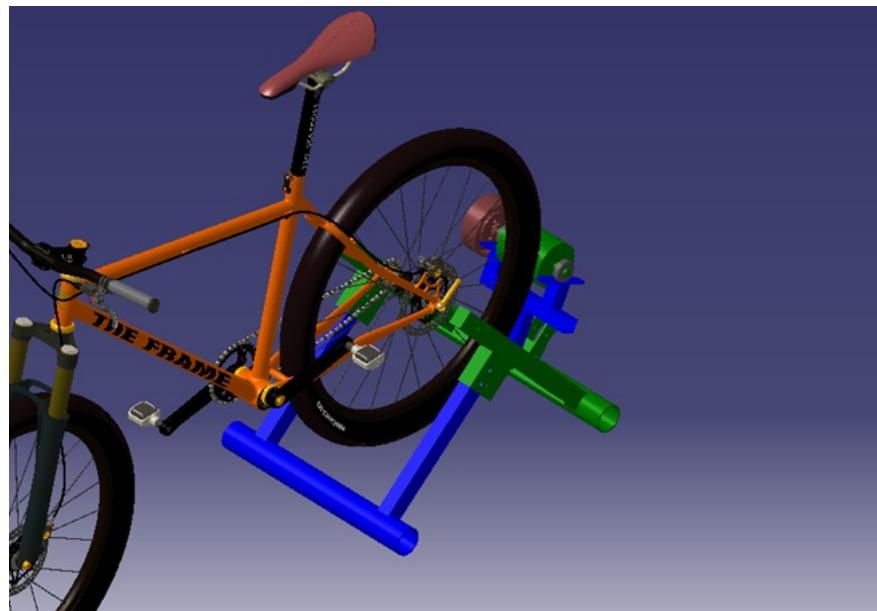


Figura 32 – Acoplamento estrutural em uma bicicleta.

Para calcular os esforços para as simulações, foram usados os cálculos apresentados na figura 13 que analisaram os esforços em corpos livres. Para os casos abaixo foram utilizados uma força de 2200 N para aumentar o fator de segurança, a fim de levar em conta uma situação extrema de uso da estrutura. Ao fazer a decomposição dos vetores, essas forças foram distribuídas nos eixos X e Z (de acordo com o sistema de referência do ANSYS), conforme mostrado nas Figuras 30 e 31.

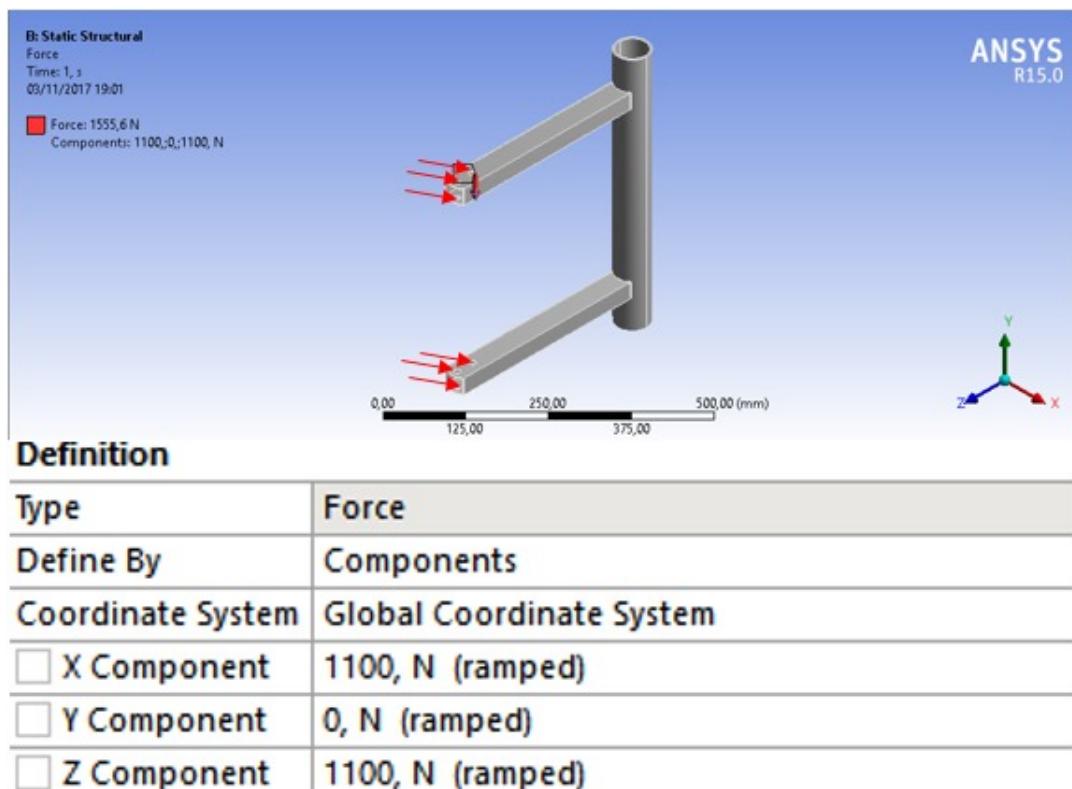


Figura 33 – Aplicação das forças

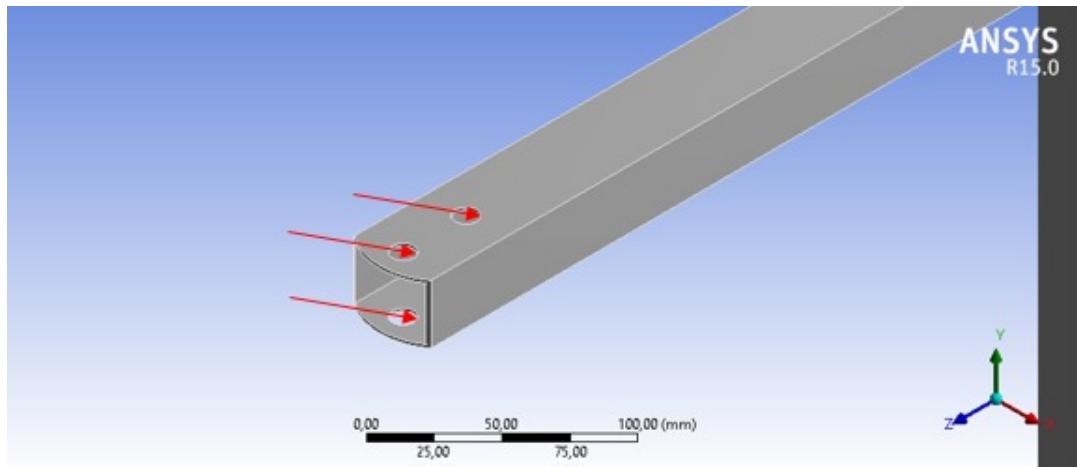


Figura 34 – Aplicação das forças em escala aumentada

Com as forças definidas foram feitas as simulações no cavalete pois ele é o componente estrutural e que sustenta a maior carga, sendo ela a junção do peso da bicicleta e do jogador e suas energias consequentes.

Para a parte traseira foram divididas em 2 partes:

- Simulações na peça sem rolo do cavalete – Peça 1.
- Simulações na peça com rolo do cavalete – Peça 2.

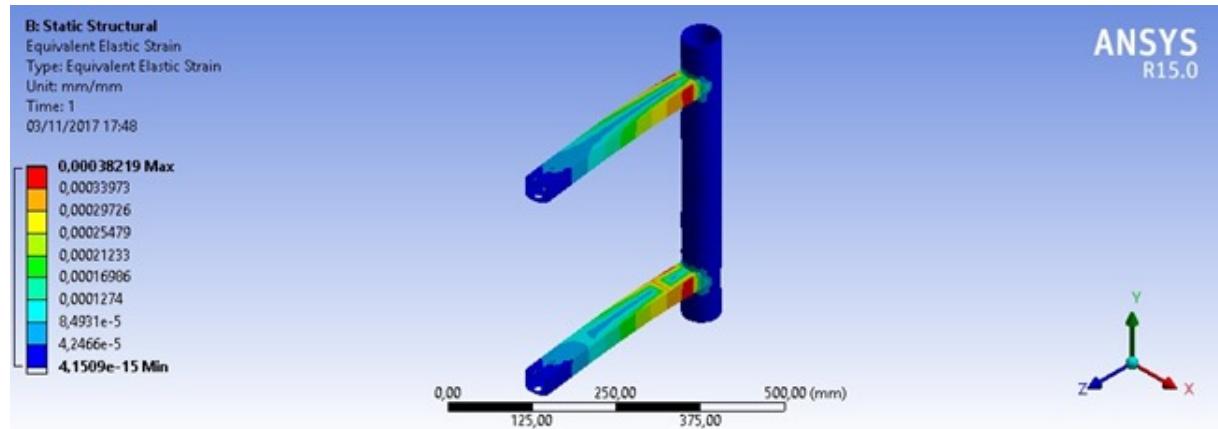


Figura 35 – Simulação estática peça 1 – Tensão elástica equivalente

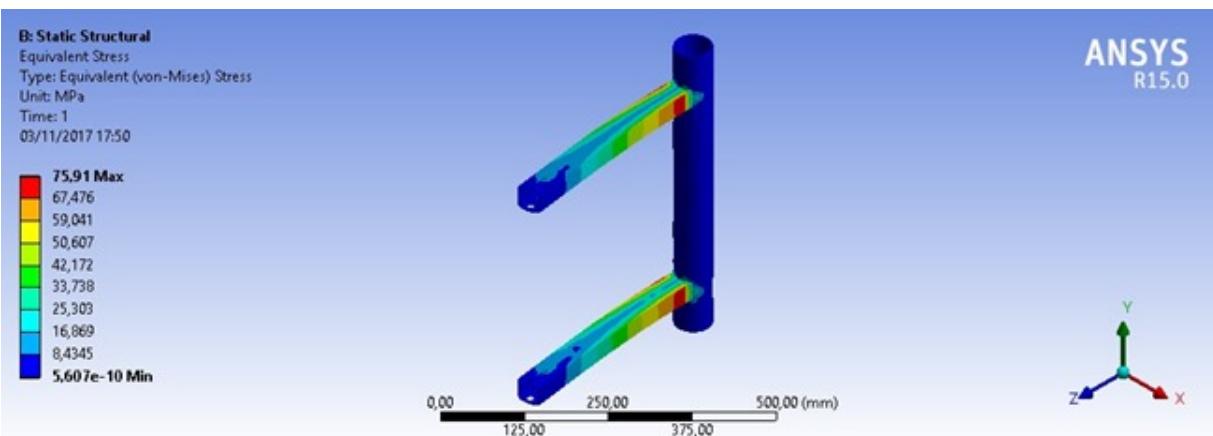


Figura 36 – Stress equivalente com Tensão de escoamento da peça 1

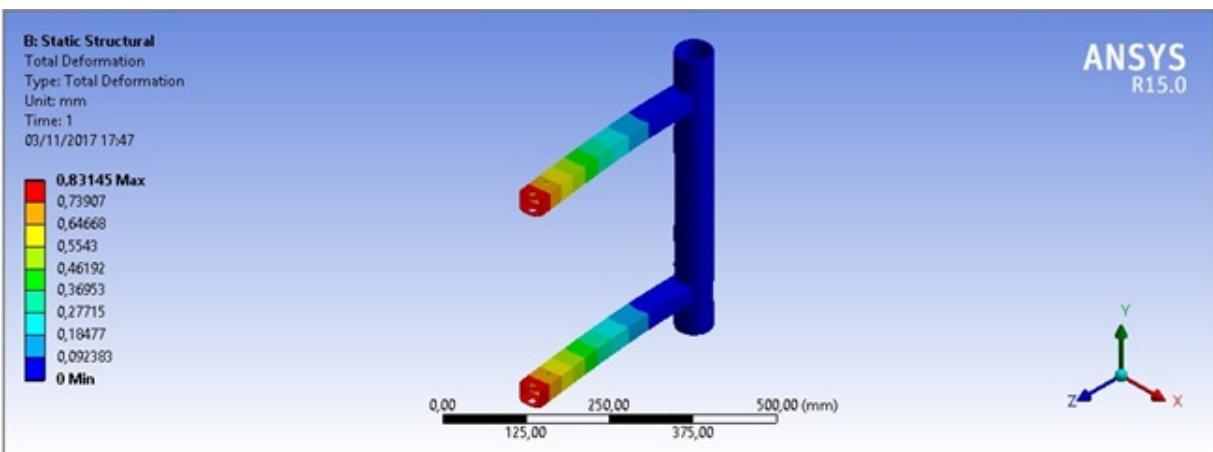


Figura 37 – Total deformação da peça 1

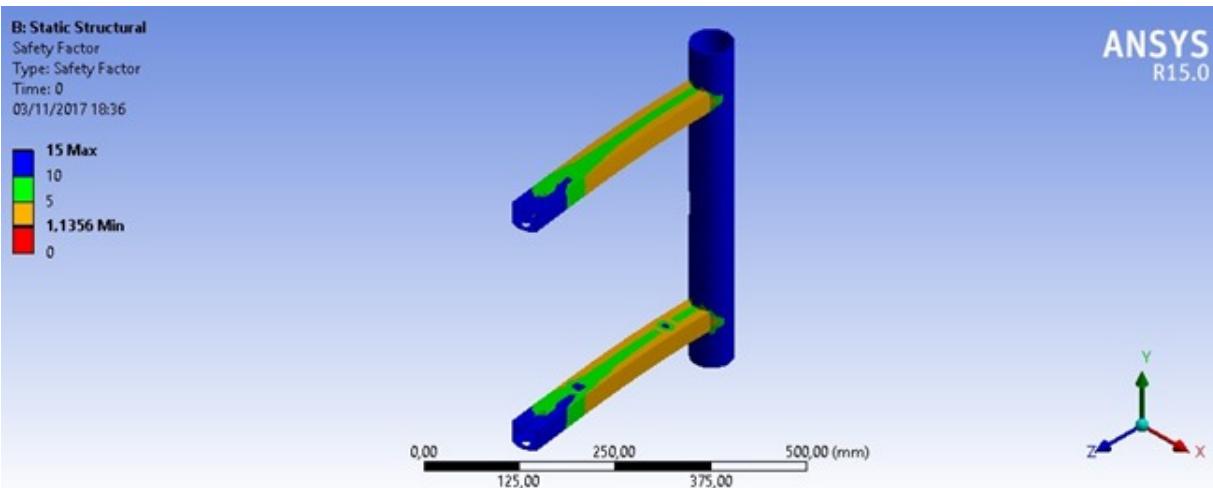


Figura 38 – Fator de Segurança da peça 1

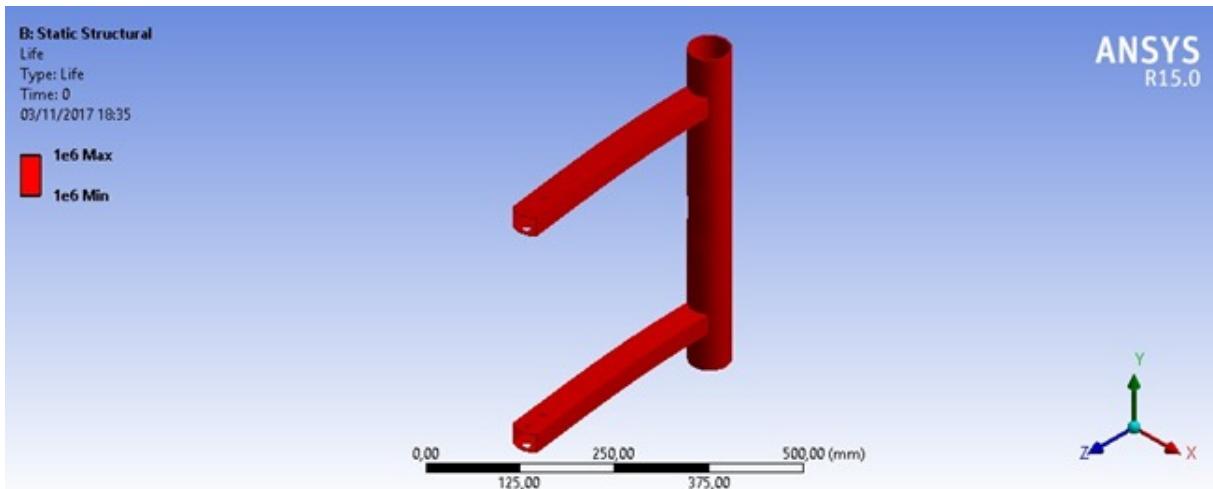


Figura 39 – Vida útil da peça 1



Figura 40 – Modos de vibração de ressonância da peça 1

Como pode ser observado, todos os testes validam a peça para fabricação:

- A figura 32 mostra a deformação elástica (em mm) que a peça 1 sofre com a carga aplicada, esta deformação é considerada nula;
- A figura 33 mostra a tensão de escoamento que o material da peça 1 alcança (75,91 MPa), sendo muito inferior a tensão de escoamento do aço 1045 (310 Mpa);
- A figura 34 mostra a deformação total da peça 1, considerada nula.
- A figura 35 mostra o Fator de segurança da peça 1 pelas condições de contorno, sendo esse fator igual a 15;

- A figura 36 mostra a vida útil da peça 1 tendo como resultado uma peça com vida útil muito grande.
- A figura 37 mostra os módulos de vibração da peça 1, vemos que os 6 primeiros modos de vibração são considerados nulos, para que a faça com que a estrutura entre em ressonância é necessário chegar ao sétimo modo de vibração de 229,46 Hz, sendo que para a aplicação desta estrutura tal frequência jamais será alcançada.

A peças 1 suporta com segurança os esforços nela aplicado.

Para a peça 2 foram feitas tais simulações:

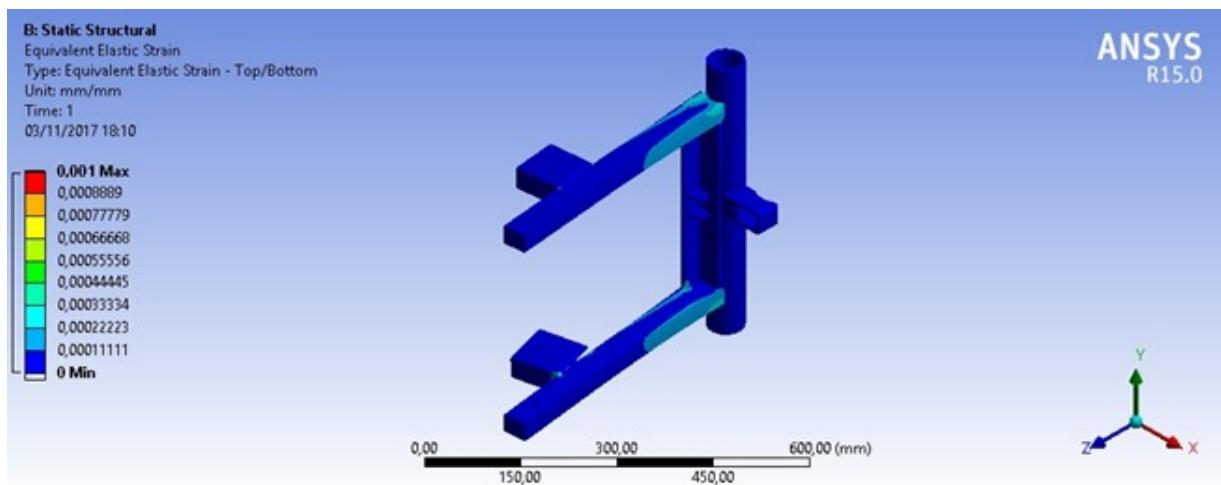


Figura 41 – Simulação estática peça 2 – Tensão elástica equivalente

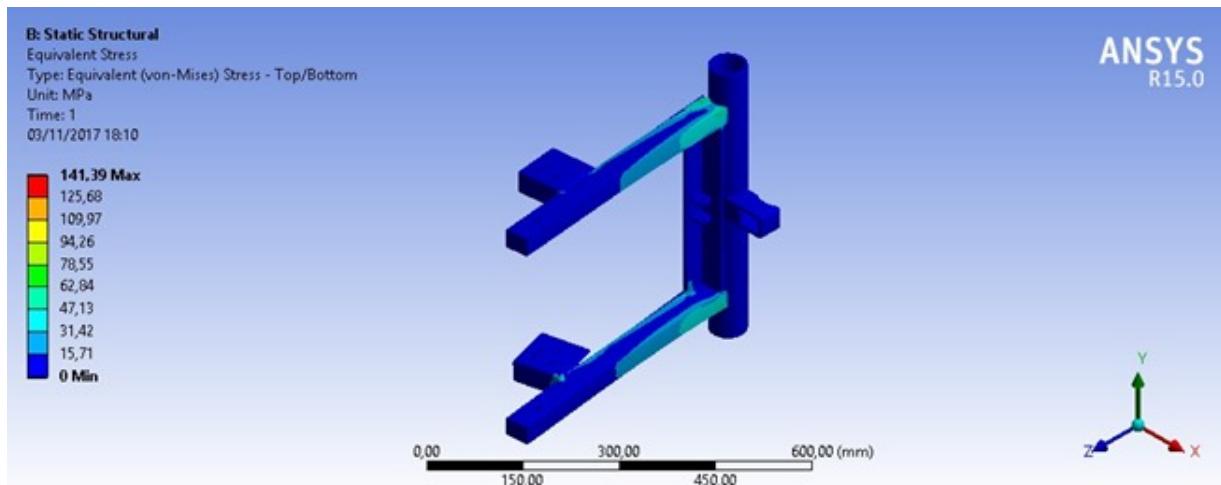


Figura 42 – Stress equivalente com Tensão de escoamento da peça 2

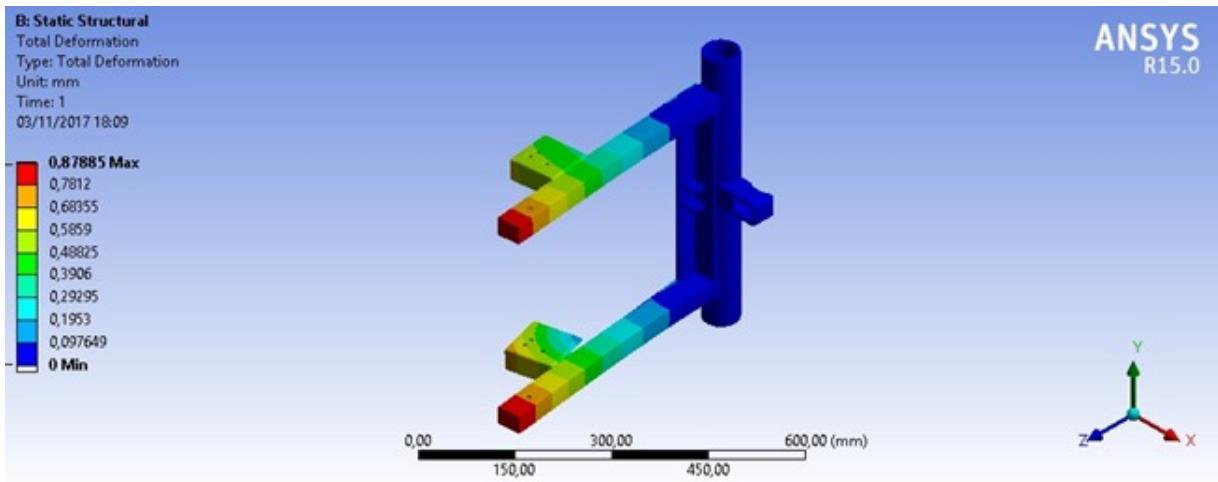


Figura 43 – Modal de corpo livre - deformação total da peça 2

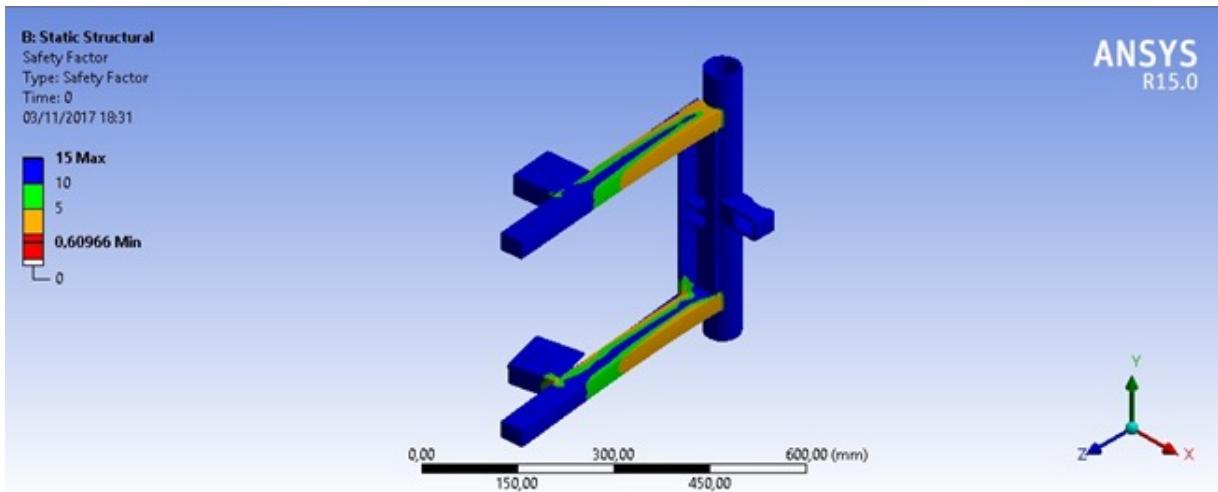


Figura 44 – Fator de Segurança da peça 2

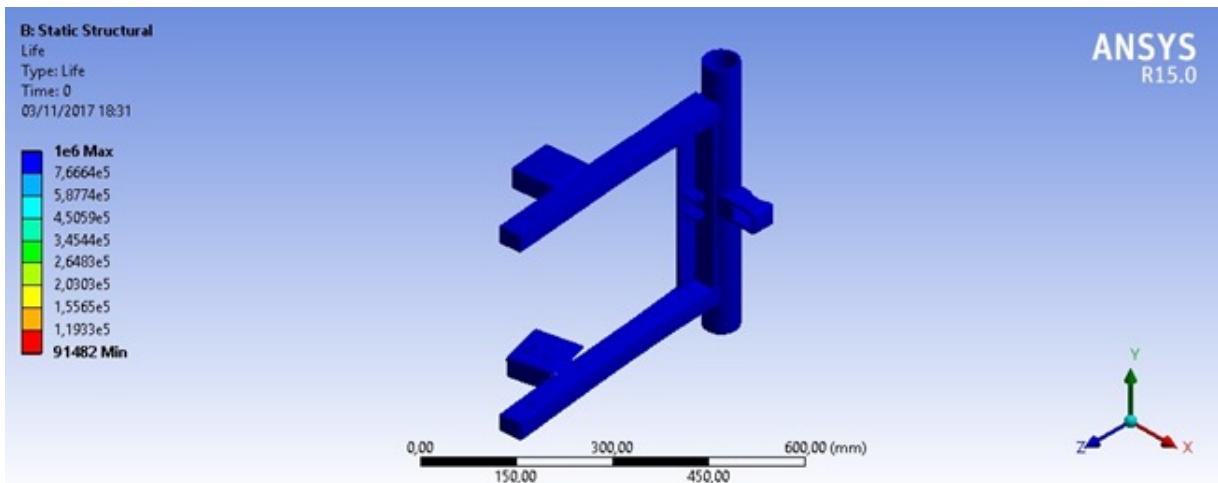


Figura 45 – Vida útil da peça 2

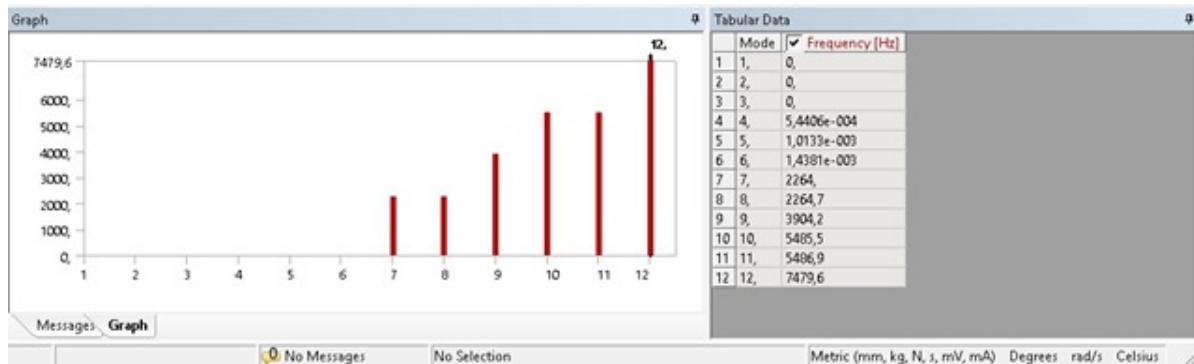


Figura 46 – Modos de vibração de ressonância da peça 2

Como pode ser observado, todos os testes também validam a peça para fabricação:

- A figura 38 mostra a deformação elástica (em mm) que a peça 2 sofre com a carga aplicada, esta deformação é considerada nula;
- A figura 39 mostra a tensão de escoamento que a peça 2 alcança (141,39 MPa), sendo também muito inferior a tensão de escoamento do aço 1045 (310 Mpa);
- A figura 40 mostra a deformação total da peça 2, considerada mínima.
- A figura 41 mostra o Fator de segurança da peça 2 pelas condições de contorno, sendo esse fator também igual a 15;
- A figura 42 mostra a vida útil da peça 2 tendo como resultado uma peça com vida útil muito grande.
- Assim como a peça 1 a peça 2 possui os 6 primeiros modos e para chegar na frequência natural da peça seria necessário alcançar 2264 Hz, inalcançável considerando a sua aplicação

A peça 2 também está válida para o uso.

7.2.2 Suporte do Rolo

Suporte do rolo (figura 44 e figura 45), fica acoplado na estrutura traseira e suporta o rolo.

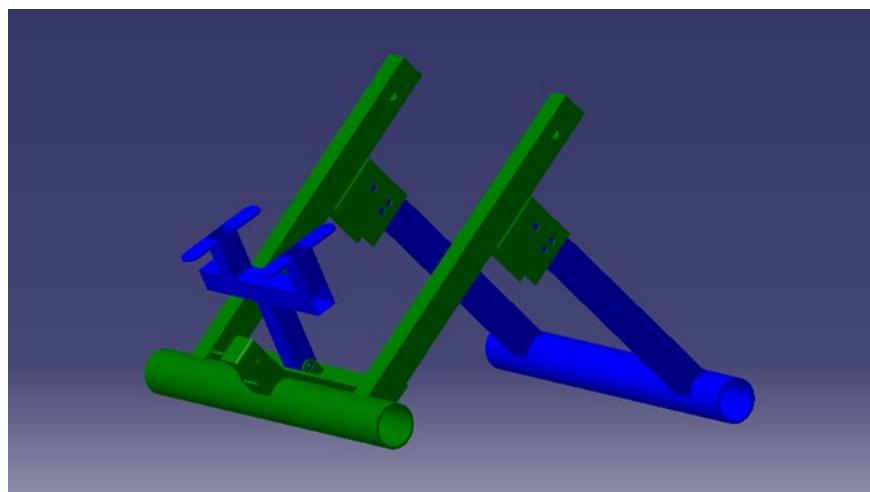


Figura 47 – Esquema estrutura parte traseira com suporte do rolo

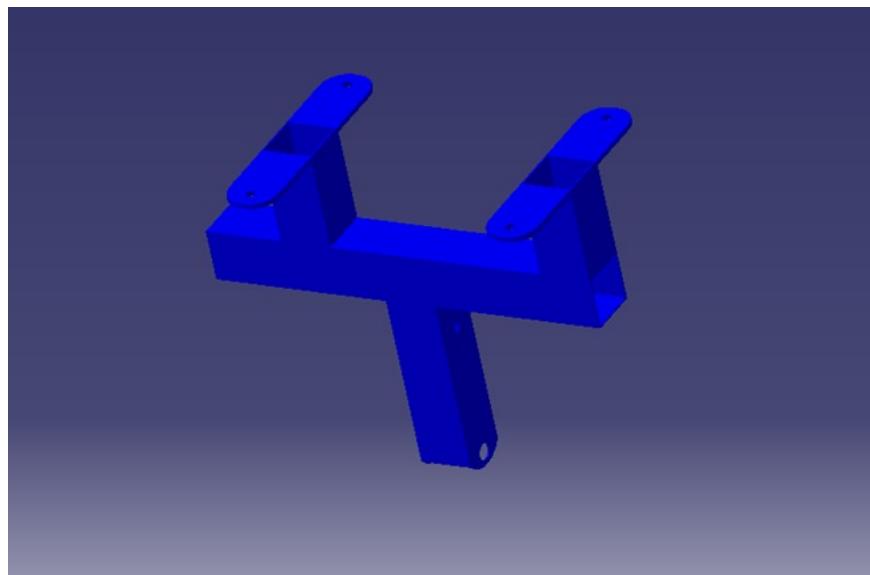


Figura 48 – Esquema estrutura completa de acoplamento parte traseira.

Para calcular os esforços para as simulações, foram usados os cálculos apresentados na Figura 13. Foi utilizado a força total aplicada na estrutura traseira nos dois suportes do rolo e dividida simultaneamente para a superfície de contato do rolamento em vermelho na Figura 46.

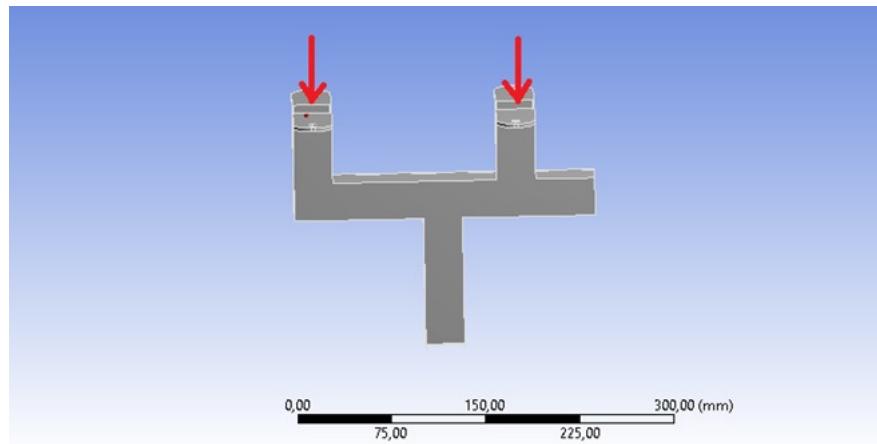


Figura 49 – Aplicação das forças no suporte.

Com as forças definidas foram feitas as simulações no suporte.

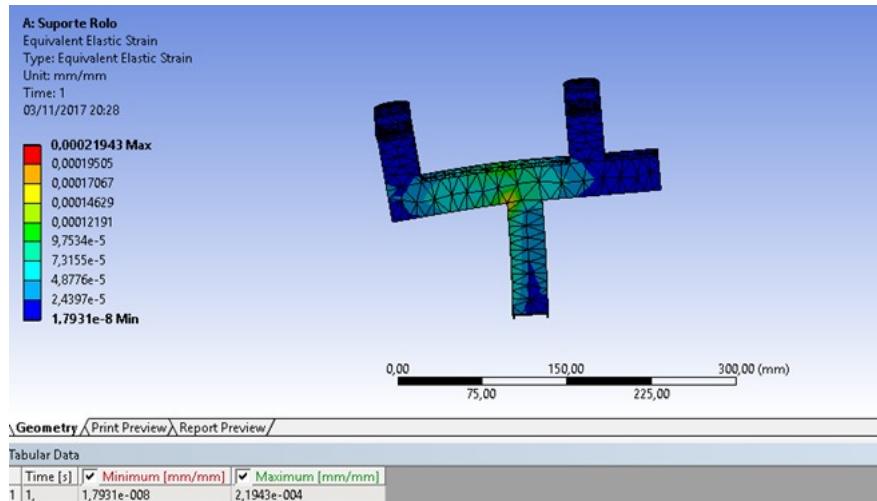


Figura 50 – Simulação estática do suporte – Tensão elástica equivalente

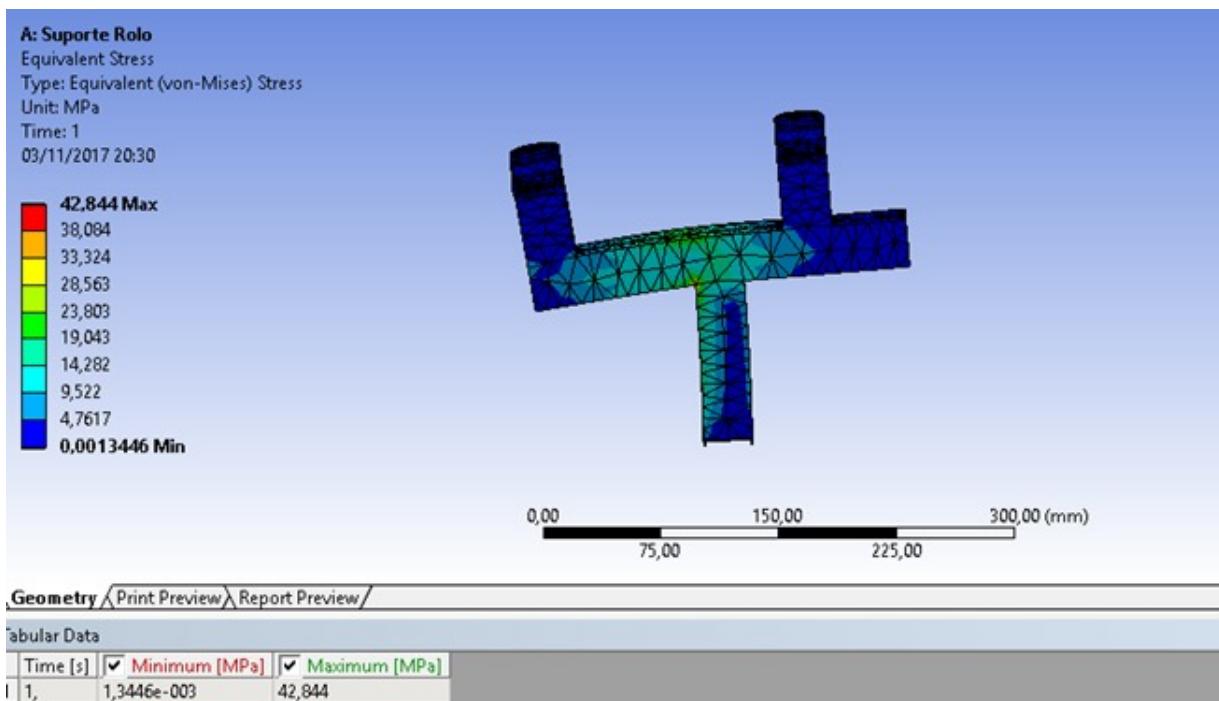


Figura 51 – Stress equivalente com Tensão de escoamento do suporte.

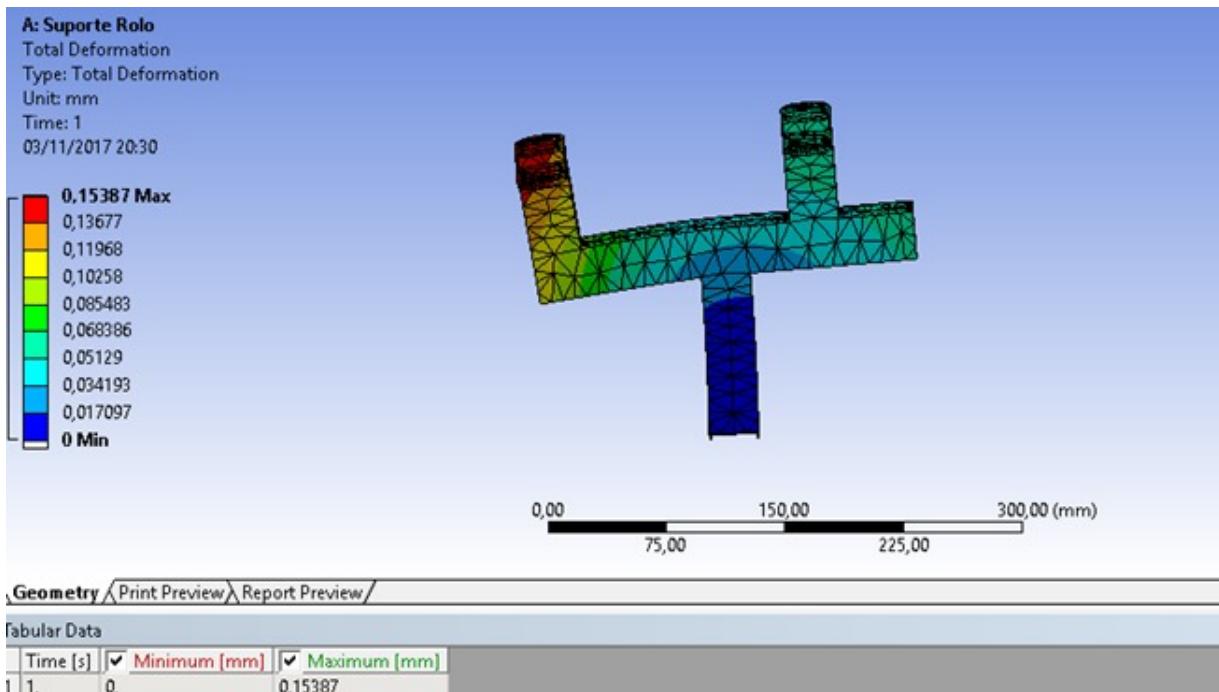


Figura 52 – Total deformação do suporte.

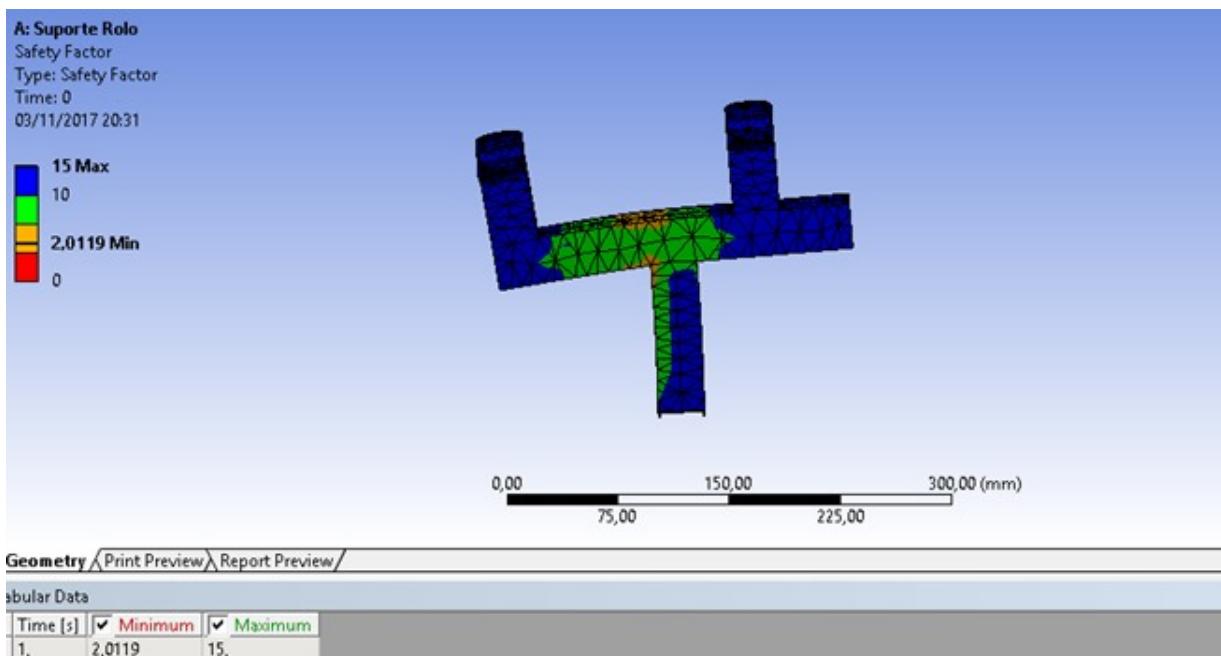


Figura 53 – Fator de segurança do suporte.

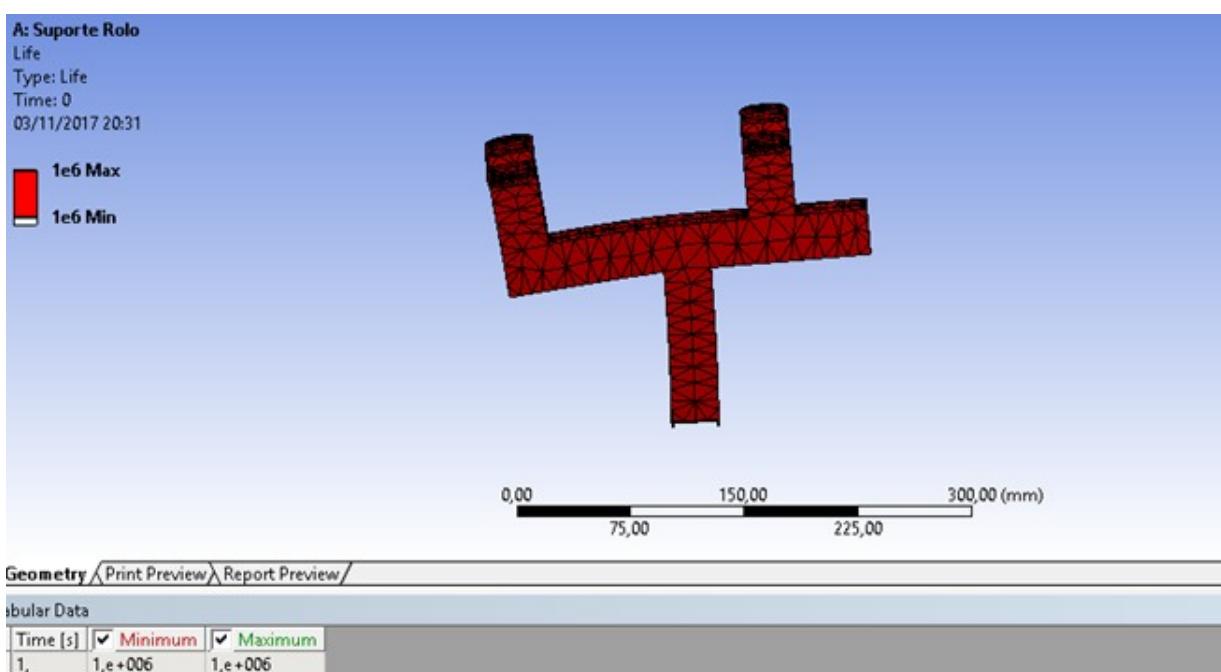


Figura 54 – Vida útil do suporte.

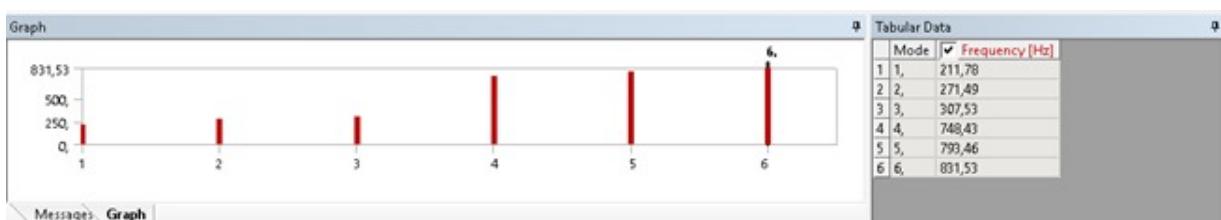


Figura 55 – Modos de vibração de ressonância do suporte.

Como pode ser observado, todos os testes validam a peça para o uso:

- A figura 47 mostra a deformação elástica (em mm) que o suporte sofre com a carga aplicada, esta deformação é considerada nula;
- A figura 48 mostra a tensão de escoamento que o material do suporte alcança (42,844 MPa), sendo muito inferior a tensão de escoamento do aço 1045 (310 Mpa);
- A figura 49 mostra a deformação total do suporte, considerada mínima.
- A figura 50 mostra o Fator de segurança do suporte pelas condições de contorno, sendo esse fator igual a 15;
- A figura 51 mostra a vida útil do suporte tendo como resultado uma peça com vida útil muito grande.
- A figura 52 mostra os módulos de vibração do suporte, vemos que o primeiro modo de vibração de 211,78 Hz é inalcançável devido as aplicações da estrutura.

O Suporte de rolo é valido com segurança para os esforços nela aplicado.

7.2.3 Freio controlado

Esse componente tem como objetivo dificultar a pedalada em simulação de subida e liberar na descida e plano para aumentar a imersão da realidade aumentada.

A primeira versão dessa solução foi fazer o controle por meio do alternador que seria também utilizado para gerar energia. Ela seria conectada na coroa ao lado do rolo por uma correia, mostrado na figura 57.

Esta solução não deu certo pelas complicações causadas pelo alternador. Seria difícil gerar energia e ao mesmo tempo dificultar e liberar a pedalada. Os testes feitos mostraram complicações em nível mais fundamental com esse equipamento, o que fez descartar essa solução (mais informações estão na sessão de energia).

A segunda solução que tivemos foi fazer um sistema com disco de freio de moto, como este na Figura 53, porém por meio de testes, verificou-se que era sensível demais esse equipamento e que causaria uma carga muito alta rapidamente, portanto excluiu-se tal solução.



Figura 56 – Freio a disco de moto.

A terceira solução foi utilizar um espécie de pêndulo com uma mola que seria puxado para encostar na parte não utilizada da coroa para causar certo atrito e aumentar a carga assim. Essa solução acabou sendo substituída devido a incerteza e insegurança quanto a funcionalidade e projetação dessa alternativa.

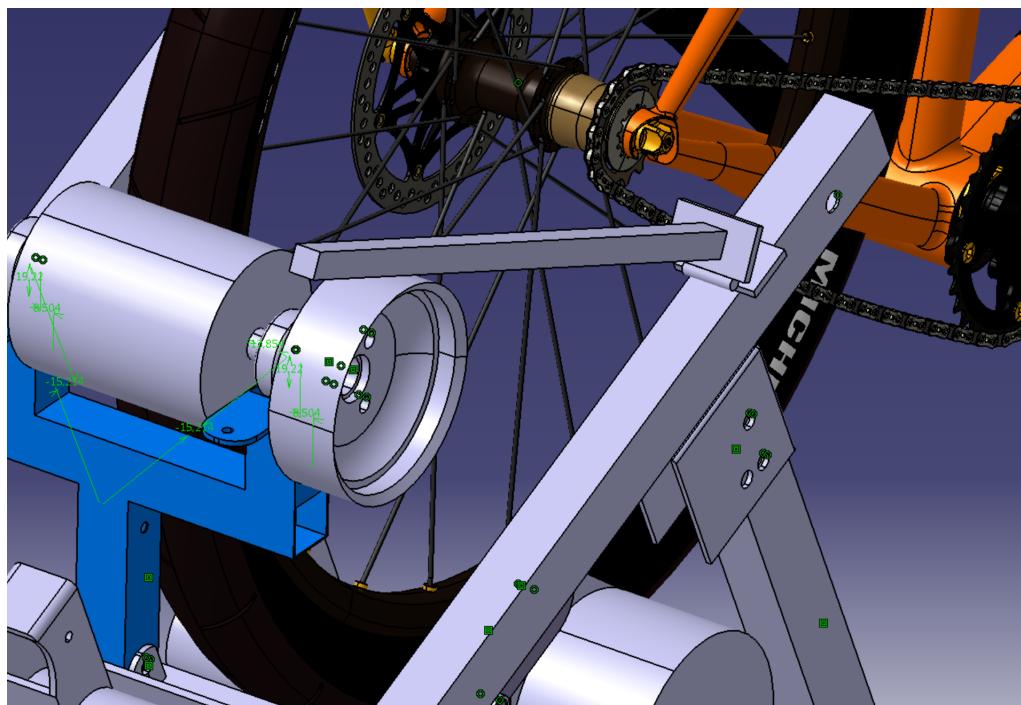


Figura 57 – Freio com pêndulo

A quarta solução foi utilizar um freio a disco de bicicleta preso no eixo do rolo. Essa solução se demonstrou ser a mais profissional, por já ser bem usada no mercado, de fácil acesso e projetação mais direta. Foram feitas várias alternativas para essa solução, mas a final está representada abaixo.

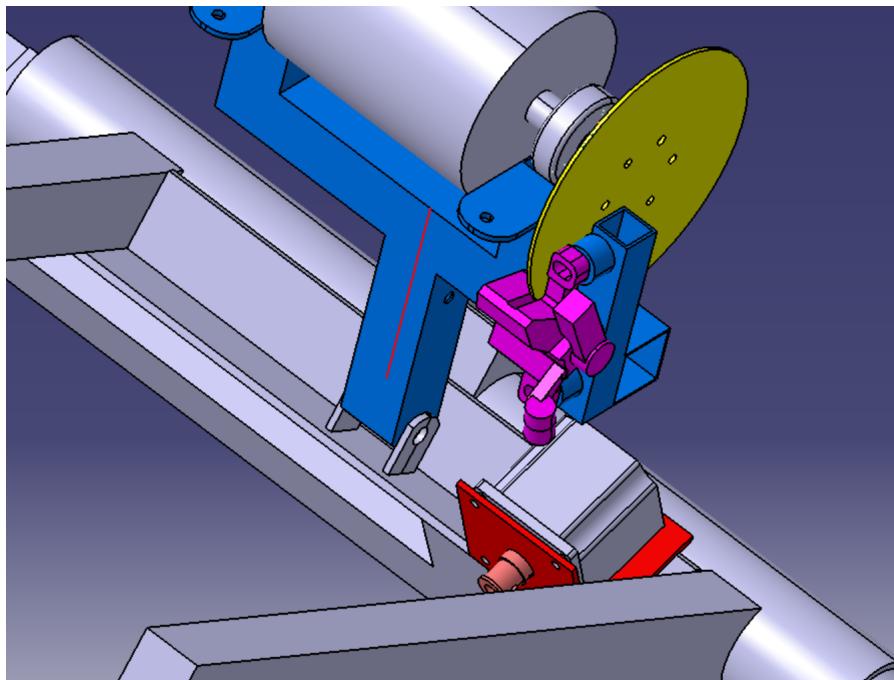


Figura 58 – Sistema de carga de peso na simulação. Em amarelo, o disco de freio, em rosa, a pinça para frear, em vermelho o suporte do motor de passos e em azul o suporte do rolo.

Esta alternativa foi encontrada depois de utilização de vários iterações de simulações estruturais e CADs. Algumas coisas percebidas foram o tamanho adequado do tubo azul a ser soldado, que é ao mesmo tempo mais fácil de se fabricar quanto mais confiável no caso. As simulações de versões anteriores assim como as já apresentadas neste relatório (Figuras 47 até 52) garantem que a estrutura aguentará os esforços.

7.2.4 Alternador

Como apresentado no relatório do sistema de alimentação, o alternador não funcionou como esperado e projetado, consumindo energia ao invés de gerar. Assim, o projeto da Figura 57 foi substituído pela utilização de um dínamo. Mais informações se encontram na sessão de energia.

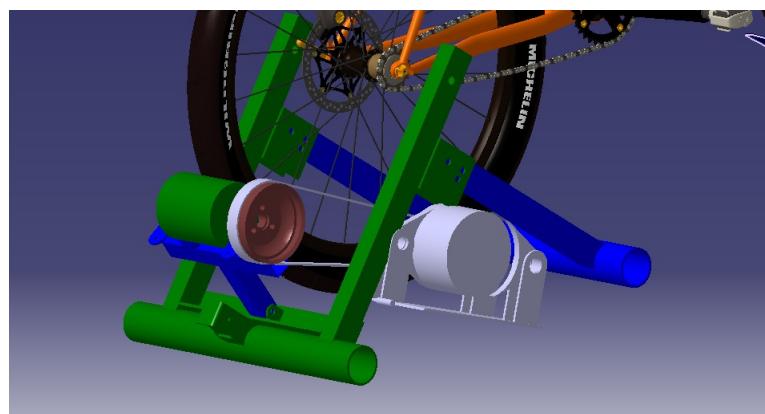


Figura 59 – CAD do alternador com a correia acoplada na coroa

7.3 Integração entre áreas

Outra tarefa importante da equipe de estruturas foi preparar o suporte físico para sensores e motores. Para esta fase final foram concluídas tais peças, o que permitiu a integração e calibração de todo o sistema com demais sistemas.

7.3.1 Suporte para medidor de velocidade

O jogo precisará saber o quanto veloz está pedalando o usuário. Isso será medido por um sensor de proximidade que mede a frequência de giro da roda. Segundo o princípio de deixar a maior parte dos sensores no rolo, escolhemos um local de fácil montagem do sensor e fácil fabricação, o que é mostrado claramente pela figura ??.

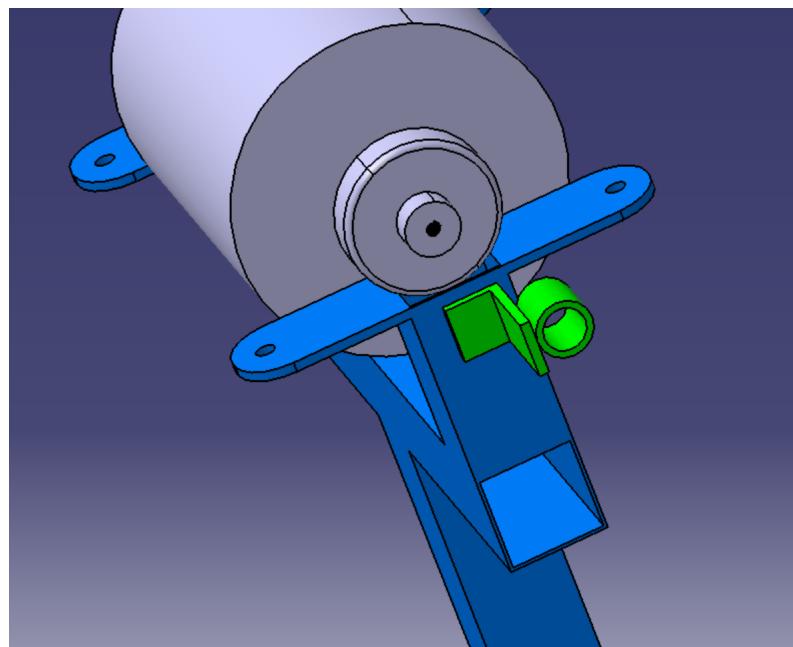


Figura 60 – CAD da estrutura feita para encaixar o sensor de proximidade

Para a identificação de uma volta, foi colocado no rolo uma fita de cor diferente. Assim a cada volta o sensor identificará e o jogo saberá o quanto rápido está o usuário.

7.3.2 Identificação da angulação do guidão

Na parte dianteira foi feita outra adaptação na estrutura voltada para a integração com outras áreas: a mesa giratória. Por meio de um potenciômetro nela o jogo saberá qual a angulação o usuário está aplicando no guidão.

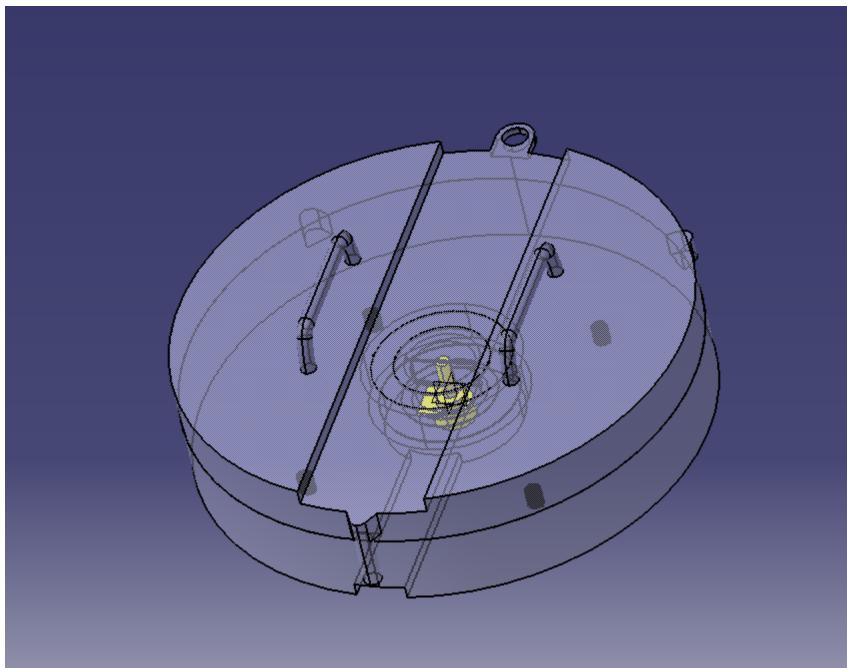


Figura 61 – CAD da mesa giratória com potenciômetro

Para garantir que o potenciômetro gire juntamente com a mesa, foi feito um encaixe na mesa superior. Ainda foi feito um rasgo na mesa inferior para que se pudesse passar os fios para conectar nos computadores embarcados. Outro limitante considerado foi a angulação máxima do sensor, cerca de 270°; foram colocados anteparos para bloquear a mesa de quebrar o equipamento. Para melhor visualização dessas características abaixo se encontra uma visão explodida da mesa giratória.

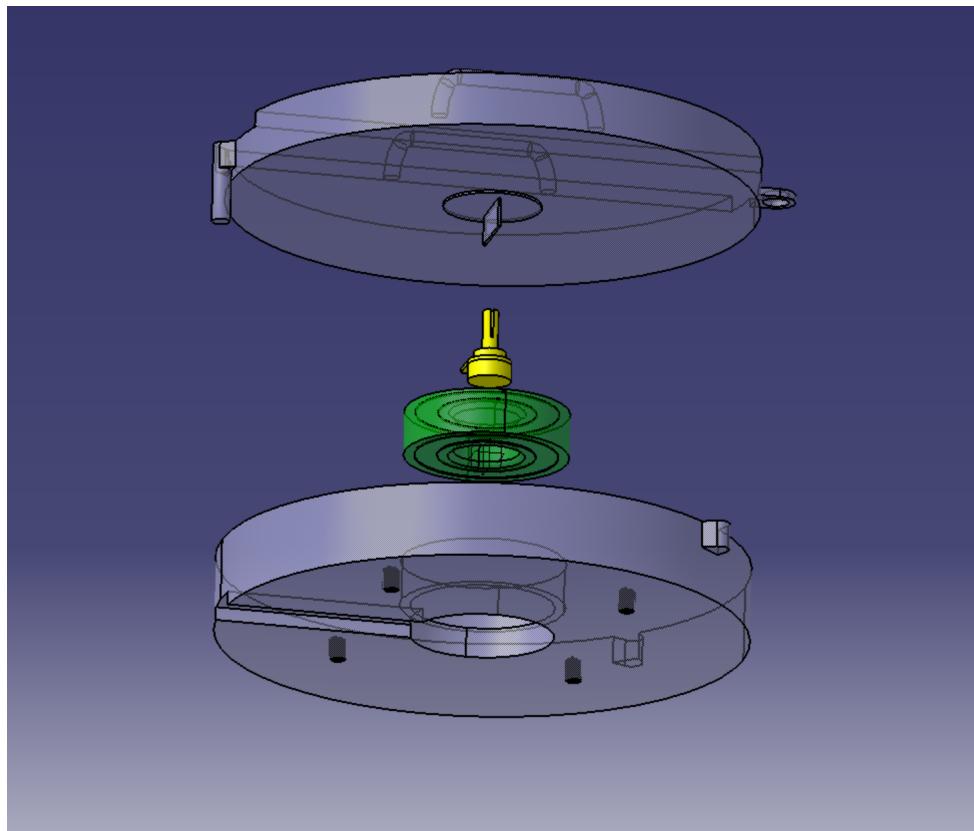


Figura 62 – CAD explodido da mesa giratória com potenciômetro

7.3.3 Controle de peso de pedalada

Um dos grandes desafios da parte estrutural e que foi focado desde o início, foi a preparação de um sistema que permitisse adicionar carga a pedalada para simular subidas conforme é possível se ver na sessão ???. Garantir que isso fosse controlado pelo rolo era uma das prioridades, pois facilitaria a montagem da bicicleta. Com isso em mente e em constante consulta com equipe de eletrônica para entendermos todos os aspectos desse problema foi possível atingir o resultado obtido, na figura ??.

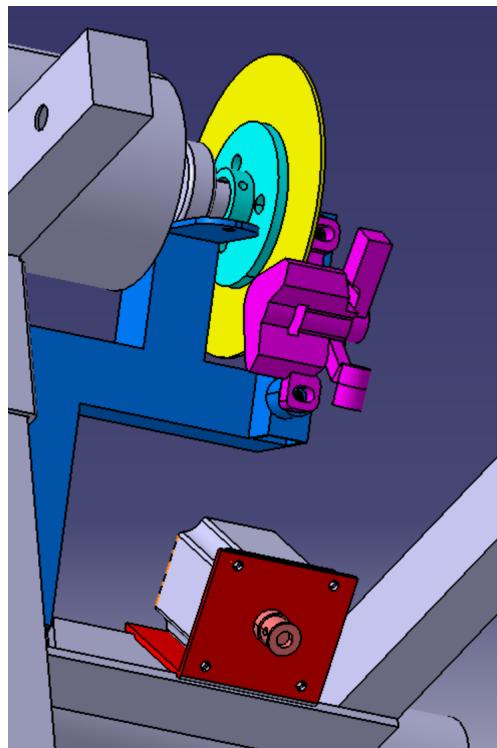


Figura 63 – CAD do sistema de freio para simulação de elevação

Foi feito um suporte para o motor, em vermelho, e um suporte, em salmão, para enrolar melhor o fio conectado na pinça no rolo. O fio utilizado foi de freio de bicicleta, o que garante a confiabilidade. Ainda foi soldado outra peça na parte azul para fixar a pinça. Abaixo ela é mostrada com um azul mais claro.

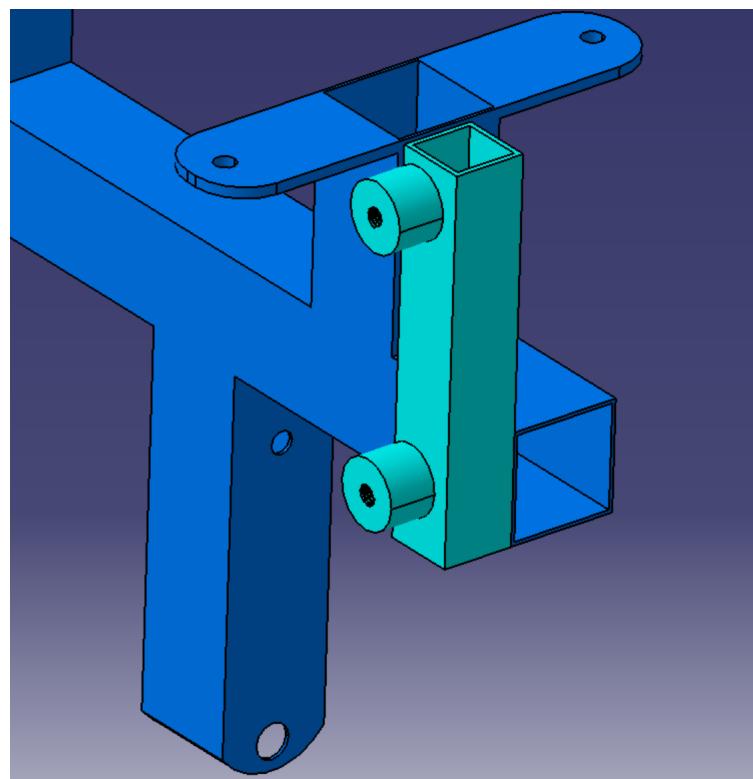


Figura 64 – CAD da peça de fixação da pinça

8 Eletrônica

O diagrama geral das partes desenvolvidas pela área de eletrônica consta na Fig.58. As partes de sensoriamento e comunicação são descritas abaixo, a parte de controle não pode ser desenvolvida ainda devido a alterações pertinentes a outras áreas.

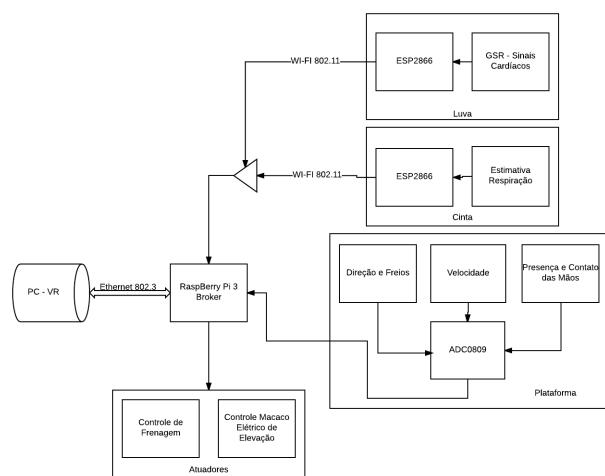


Figura 65 – Fluxograma do projeto eletrônico.

8.1 Protocolo de Comunicação

8.1.1 Message Queue Telemetry Transport

Consiste em um protocolo de mensagens leves, criado para comunicação M2M (Machine to Machine). Por exigir muito pouco processamento e banda ou consumo de internet, este é um dos protocolos ideais para dispositivos embarcados. Por esta razão, o MQTT é famoso no conceito IoT (Internet of Things). Uma comunicação MQTT é composta das seguintes partes: os Publishers, que irão disponibilizar as informações, os Subscribers, que são responsáveis por receber as informações e o Broker, que é o servidor MQTT acessível de qualquer lugar que possua conexão com internet. O funcionamento deste protocolo é simples, basicamente os publishers enviam informações para o broker, os subscribers recebem essas informações e o broker é responsável por gerenciar essa troca de informações entre eles. Este procedimento é mostrado a seguir.

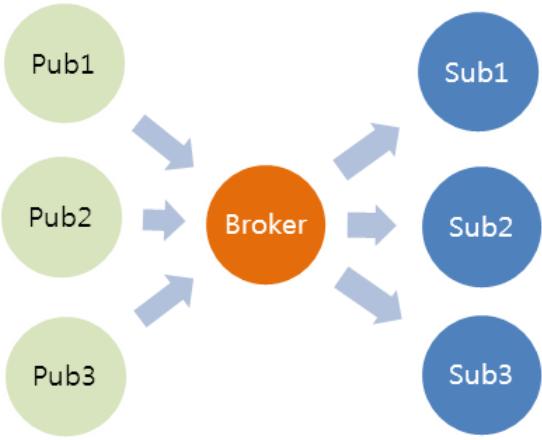


Figura 66 – Funcionamento do protótipo MQTT

A partir do Broker MQTT, as bibliotecas MQTT cliente podem ser utilizadas para obter os serviços de publicação e leitura dos dados do Broker. No geral a estrutura das bibliotecas contém os seguintes requisitos para conexão, publicação e inscrição:

- Configuração do Servidor MQTT
- Configuração de credenciais (Usuário, senha e ID do dispositivo)
- Funções de conexão
- Implementação da função callback
- Funções de inscrição e publicação.

No geral as funções efetuam as configurações e conexões básicas para a comunicação MQTT. No entanto, a função callback merece maior atenção. Ao efetuar a inscrição em um tópico MQTT, o sistema cria um “gerenciador de notificações” que, em sistemas operacionais, é um thread que gerencia um socket para recebimento das mensagens de atualização no tópico inscrito. Portanto, ao detectar o recebimento de alguma atualização o sistema em thread efetua a chamada da função call-back, possibilitando o tratamento das informações provenientes da mensagem. Em geral a função call-back é padronizada, e tem a seguinte estrutura: **callback(char* topic, byte* payload, unsigned int length);**. Onde: topic representa o tópico referente a mensagem recebida, payload é o conteúdo da mensagem atualizada no Broker MQTT e length é o tamanho da mensagem recebida. É importante lembrar que todas as mensagens serão recebidas pela função callback, independentemente do número de tópicos inscritos. Para diferenciar os dados basta utilizar a variável que referencia o nome do tópico da mensagem. Portanto, com tais componentes é possível manipular dados recebidos pelas inscrições.

8.2 Módulos de Processamento

8.2.1 Módulo WiFi ESP8266

O chip ESP8266 é um módulo wireless de baixo custo com 11 portas GPIO (General Purpose Input/Output) com um processador ARM. Este módulo é bastante usado para aplicações com IoT (Internet of Things) e automação. O ESP8266 possui uma variedade de versões, e essas versões podem ser apenas o chip ou já integrada em uma placa chamada de “Node mcu” com todas as conexões prontas para uso, bastando apenas conectar em um computador para programa-lo. A versão utilizada neste projeto foi o modelo ESP8266-12E sem o Node mcu, segue em anexo na figura.

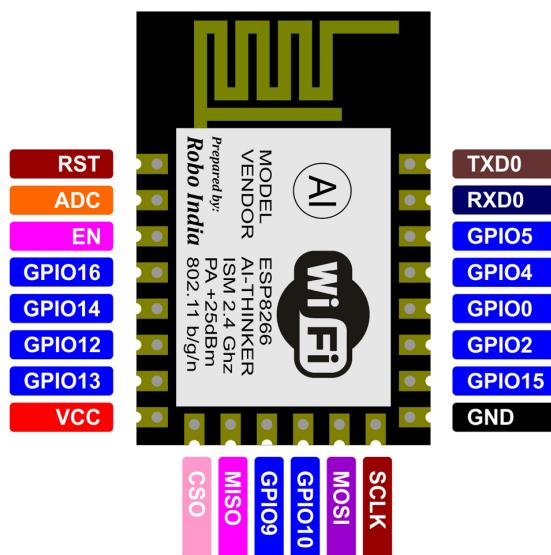


Figura 67 – Portas do módulo WiFi ESP8266.

Por ter sido usado um modelo que possui apenas o chip, todas as ligações necessárias para poder programar o módulo foram realizadas manualmente. As ligações realizadas podem ser visualizadas a seguir na figura.

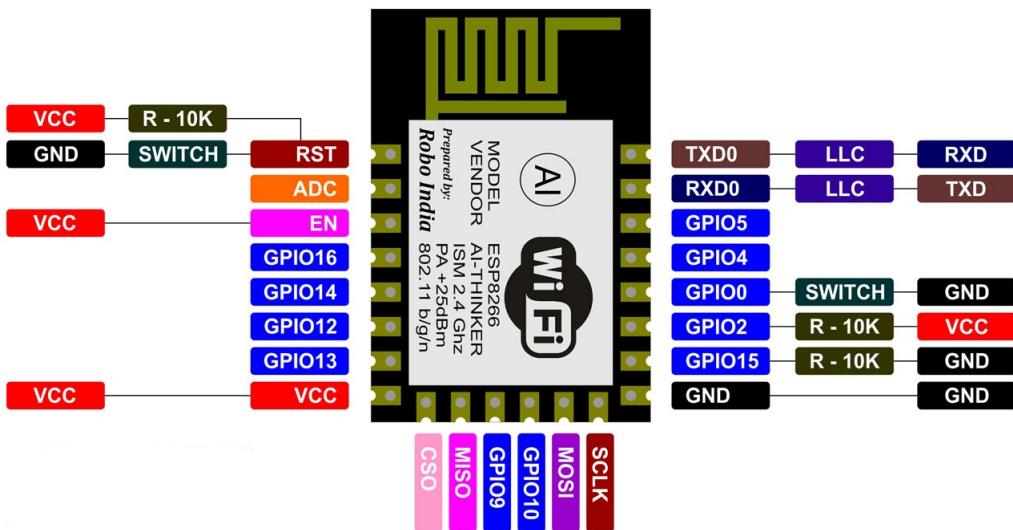


Figura 68 – Conexões necessárias para programar o módulo ESP8266.

Para poder programar este módulo é necessário entender os seus modos de operação. O ESP8266 possui dois modos de operações, são eles o Flash Boot e o modo UART. O modo de flash boot é basicamente o modo em que ele está pronto para receber o código que vai ser executado, já o modo UART é o modo em que o módulo vai estar em execução do código que está presente em sua memória flash. Os pinos responsáveis por alternar entre os modos de operação são os pinos de reset e GPIO0. Para manter o módulo em Flash Boot o pino GPIO0 deve estar conectado ao GND e logo após ativar e desativar o reset. E para manter em modo UART mantém-se o GPIO0 em VCC e realiza o mesmo procedimento de reset. Isso explica o uso dos “Switches” nos pinos de reset e GPIO0, utilizado unicamente para alterar os modos de operação do ESP. Este módulo pode ser programado utilizando a IDE do Arduino ou utilizando a interface ESplorer, que faz uso da linguagem LUA para programá-lo.

8.2.1.1 Especificações do ESP8266-12E

- Protocolo 802.11 b/g/n
- Antena embutida
- Modos de operação: STA/AP/STA+AP
- Suporta 5 conexões TCP/IP
- GPIO com funções de PWM, I2C, SPI, etc
- Taxa de transferência: 110-460800bps
- Conversor AD (1V de entrada).

8.2.2 Raspberry Pi 3

O *Raspberry Pi*, diferentemente de microcontroladores potencialmente utilizáveis para realizar esse projeto, permite o *multitasking* do *software* nele embarcado. Essa característica é importante para a coordenação de vários subsistemas necessários para solucionar o problema a que o projeto se propõe a lidar. As especificações que foram levantadas no início do projeto, a exemplo da modularização dos sensores, podiam ser atendidos com outro microcomputadores, contudo, o Raspberry possui sistemas operacionais dedicados e aplicações dos protocolos de IoT (Internet das Coisas) mais robustos.

Especificações Raspberry Pi 3:

- Processador Broadcom BCM2837 64bit ARMv8 Cortex-A53 Quad-Core
- Clock 1.2 GHz
- Memória RAM: 1GB
- Adaptador Wifi 802.11n integrado
- Bluetooth 4.1 BLE integrado
- Conector de vídeo HDMI
- 4 portas USB 2.0
- Conector Ethernet
- Interface para câmera (CSI)
- Interface para display (DSI)
- Slot para cartão microSD
- Conector de áudio e vídeo
- GPIO de 40 pinos
- Dimensões: 85 x 56 x 17mm

No Raspberry foram desenvolvidas as configurações de rede. Nele foi feito um access point para que os sensores wireless pudessem se conectar ao broker. Além do mais, ele permite a utilização do cabo de rede para conexão com o computador que irá gerar os gráficos do jogo. As configurações setadas estão no Raspberry estão explicadas passo a passo no anexo 4.

Outra configuração setada no Raspberry foi a configuração do mesmo como broker. Para tal função, é necessária a instalação de uma aplicação já consolidada no MQTT, chamada de Mosquitto. Assim que instalada, a aplicação já funciona como um daemon

e é carregada concomitantemente ao kernel do Raspberry. Isto é, assim que iniciado, o Raspberry executa a aplicação que o permite ser o broker.

8.2.3 Conversor Analógico-Digital ADC0809

Para fazer a conversão analógico-digital dos dados de frenagem e posição angular do guidão foi usado o conversor analógico-digital ADC0809, devido ao Raspberry Pi 3 não possuir conversores analógico-digitais. O ADC0809 é um conversor de 8 bits de resolução e frequência de amostragem de 10 kHz. O conversor conta com 8 canais de entrada independentes e saída paralela de 8 bits.

O conversor conta com seis entradas de controle. Três entradas de seleção do endereço de entrada (*ADD A – Address A*, *ADD B – Address B* e *ADD C – Address C*), uma entrada para atualizar o endereço do canal setado nas seletoras (*ALE – Address Latch Enable*), uma entrada para habilitar a saída (*OE – Output Enable*) e uma entrada para dar início a conversão (*START*).

O conversor também tem um sinal de interrupção (*EOC – End of Conversion*) que indica quando a conversão iniciou e termino. O sinal quando não há conversão fica em nível alto, quando uma conversão é iniciada o sinal vai para nível baixo e quando a conversão é finalizada o sinal volta para nível alto, indicando o fim de conversão.

Há ainda os sinais de referência do sinal de entrada que servem para condicionar o sinal de entrada para máximo aproveitamento de resolução e o sinal de *clock* de clock com uma frequência de 500 kHz. Este sinal de *clock* foi gerado com o LM555 em modo ástavel.

Para fazer uma conversão primeiro deve se definir o canal através de seu endereço usando entradas de controle seletoras, depois atualizar o endereço com a entrada de controle *ALE* e setar o sinal de *START*. Após isso basta esperar a interrupção *EOC* acusar fim de conversão e habilitar a saída com *OE* para entregar o resultado da conversão a GPIO do Raspberry Pi 3.

8.3 Circuitos de Aquisição de Dados

8.3.1 Circuitos de Aquisição de Dados da Bicicleta

O esquema da figura abaixo mostra a topologia do sistema de aquisição de dados da bicicleta. Como ilustrado, o Raspberry concentra os dados, faz alguns processamentos(Anexo 3), envia os dados para o PC, e também deve utilizá-los como parâmetro de entrada para sistema de controle.

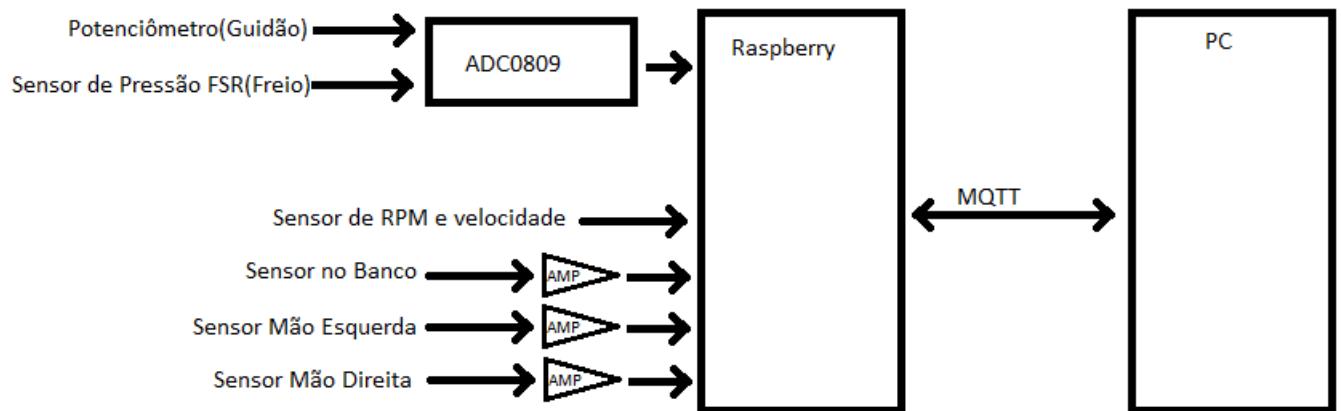


Figura 69 – Arquitetura do Sistema de Aquisição de dados da Bicicleta

8.3.1.1 Sensor de RPM e velocidade

Para o sistema responsável por aferir a velocidade da corrida do usuário foi usado o sensor de proximidade infravermelho ajustável E18-D80NK da Tinkbox. Este sensor de modelo comercial foi escolhido por apresentar uma estrutura cilíndrica de fácil acoplamento, sendo requisitado apenas um furo em uma superfície para prendê-lo com suas próprias rosas de fixação.



Figura 70 – Sensor de proximidade infravermelho ED18-D80NK.

O sensor é do tipo ativo e conta com um transmissor de sinal IR, um LED IR, e um receptor de sinal IR, um fototransistor. O sinal emitido pelo LED IR é refletido para o sensor com encontra algum obstáculo e é detectado pelo fototransistor TBJ NPN. A distância que é alcançada pelo sinal emitido pelo LED IR é controlada pela tensão sobre o mesmo, esta tensão é regulada por um *trimpot*, sua variação faz com que o alcance do sinal IR emitido consiga refletir objetos em distâncias de 3 a 80 cm.

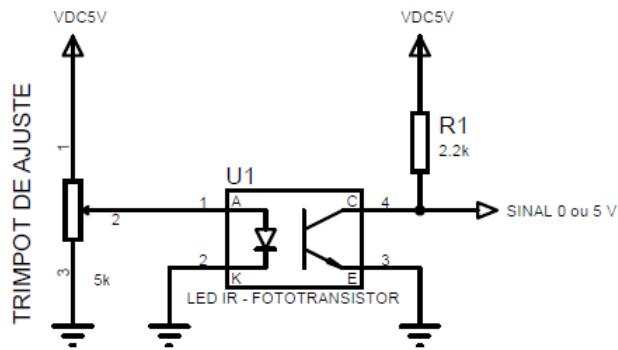


Figura 71 – Esquemático do circuito do sensor de proximidade ED18-D80NK.

A saída do sinal é puramente digital. Enquanto o fototransistor não detecta o sinal IR refletido não há condução de corrente, logo não a queda de tensão no resistor $R1$ da Fig.64 e a saída tem o valor da tensão DC de alimentação. Se o fototransistor detecta o sinal refletido este é polarizado e passa a conduzir, com isso o sinal de saída passa a ser o valor da queda de tensão sobre o fototransmissor, que pode ser interpretado com 0 pelo Raspberry Pi 3, uma vez que sua documentação acusa de tensões entre 0 e 0,8 V são interpretadas com nível baixo na entrada de sua GPIO.

Para contar a velocidade com este sensor primeiro são calculadas as rotações por minuto do rolo ao qual o rolo da bicicleta está em contato, para isso, no rolo foi conectado um nível em formato de paralelepípedo com 2 cm de altura, como consta na Fig.65. Deste modo é possível ajudar o sensor para detectar apenas o nível a cada rotação.

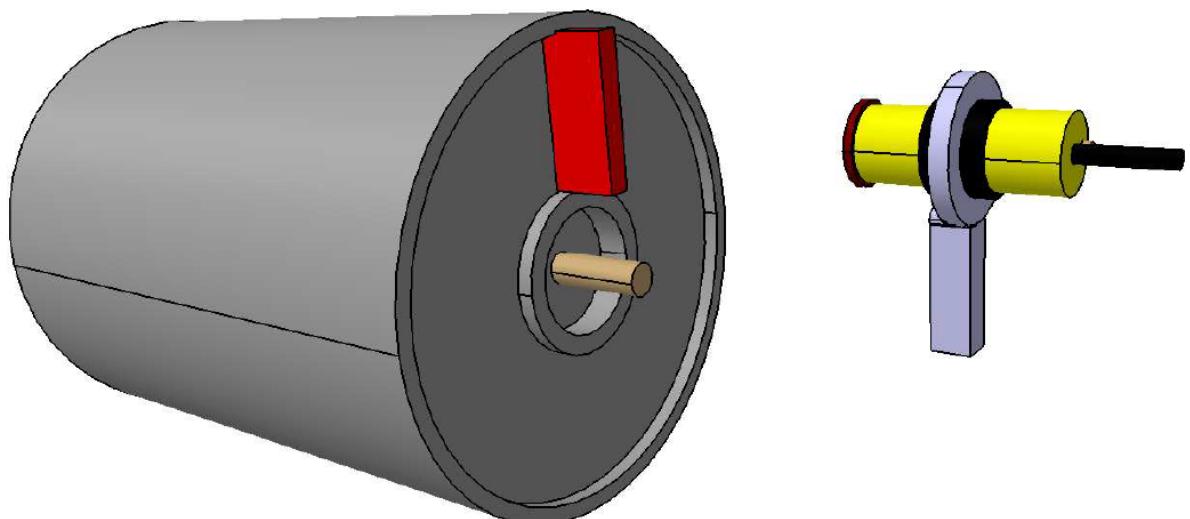


Figura 72 – Esquema de posicionamento do sensor de proximidade infravermelho para contagem de RPM.

A saída do sensor é conectada na Raspberry Pi 3. Na Raspberry Pi 3 foi implementado um código em python que conta as bordas de descida na porta de GPIO a qual a saída está conectada. Esta borda de descida indica que o sensor detectou uma rotação. A lógica implementada no código consiste em contar quantas rotações ocorrerão em um segundo e então multiplicar esse número por 60 para se ter um valor de RPM. Toda vez que há uma borda de descida uma interrupção é chamada e um contador é incrementado, a cada segundo é feito o cálculo em cima do valor do contador e este é zerado em seguida para se iniciar uma nova contagem.

8.3.1.2 Sensor de Posição Angular do Guidão

A posição angular foi obtida acoplando na mesa giratória da roda dianteira um potenciômetro. Para se alcançar uma boa sensação de imersão do usuário foi necessário criar entradas que apresentassem vários níveis de intensidade, de modo a simular uma grandeza analógica. Foi utilizado o conversor analógico digital ADC0809 para fazer a conversão da posição angular do guidão em volts(saída do potenciômetro) para uma representação binária em 8 bits. O anexo 3 mostra o algoritmo que implementa a conversão para graus, sendo que quando a roda está alinhada com a bicicleta é a posição angular 0° , a esquerda posição angular negativa(até -135°), e a direita posição angular positiva(até 135°).

Com essa implementação foi alcançado a seguinte resolução:

$$Resolução = \frac{270^\circ}{2^n} = 1.05^\circ/bit \quad (8.1)$$

Onde:

270° = Inclinação máxima em graus do potenciômetro.

n = Número de bits do conversor ADC0809.

8.3.1.3 Aquisição da Intensidade de Frenagem

A intensidade de frenagem foi obtida capturando a força que a borracha de freio aplica no aro da bicicleta. Foi utilizado um sensor FSR(Figura abaixo) com o circuito de instrumentação mostrado abaixo.



Figura 73 – Sensor FSR.

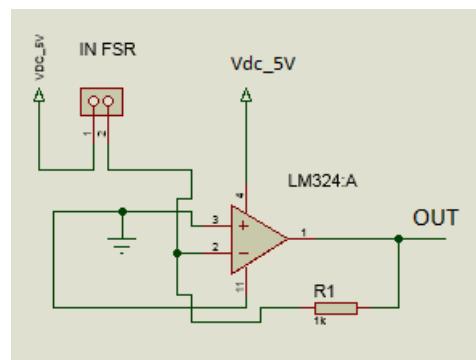


Figura 74 – Circuito de condicionamento do FSR.

O gráfico abaixo mostra a resposta força/tensão do circuito acima para diferentes resistências R1. A fim de reduzir a sensibilidade do mecanismo, adicionamos espumas em série com o FSR, com isso uma parcela da força aplicada pela borracha do freio é transmitida para o FSR.

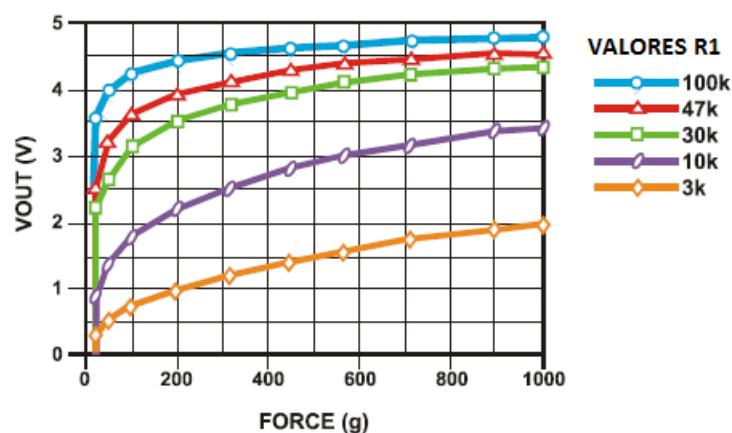


Figura 75 – Divisor de Tensão FSR

8.3.2 Circuitos de Aquisição de Dados da Fisiológicos

8.3.2.1 Atividade Eletrodermal via GSR

No estudo dos sinais fisiológicos na Engenharia Biomédica o sinal de Atividade Eletrodermal é um dos mais importantes, isto devido ao fato de que a sua resposta é baseada nas características elétricas da pele. Sabe-se a mais de 100 anos ([VIGOUROUX, 1888](#)) que a resposta galvânica da pele é um efeito proveniente das regiões periféricas e que, muitas das vezes, pode ser utilizado como uma medida para níveis de estresse em diversas situações ([CRITCHLEY et al., 2000](#)).

Para mensurar o nível de estresse no ambiente virtual, um dos objetivos propostos pelo trabalho, utilizou-se então de um circuito GSR (Galvanic Skin Response) desenvolvido na dissertação de ([MIRANDA et al., 2015](#)), almejando disponibilizar para o usuário informações sobre o nível de estresse, os quais podem ser comparados a posteriori com atividades fora da realidade virtual.

O circuito utilizado possui dois seguidores de tensão, que têm como objetivo diminuir o consumo de energia, pois o circuito é alimentado por bateria e tende-se a facilitar a manutenção para usuário final. Ainda usufrui-se de dois filtros passa-baixas, com frequências de corte teóricas de 60Hz e 120Hz (harmônicos advindos da rede de energia elétrica). Utilizou-se então dois filtros com seguidores de tensão, os quais podem ser observados no esquemático presente no anexo 1, realizando algumas alterações nos valores dos componentes para ser possível a utilização de componentes comerciais. Os resultados obtidos em simulação, podem ser observados na Fig.[69](#).

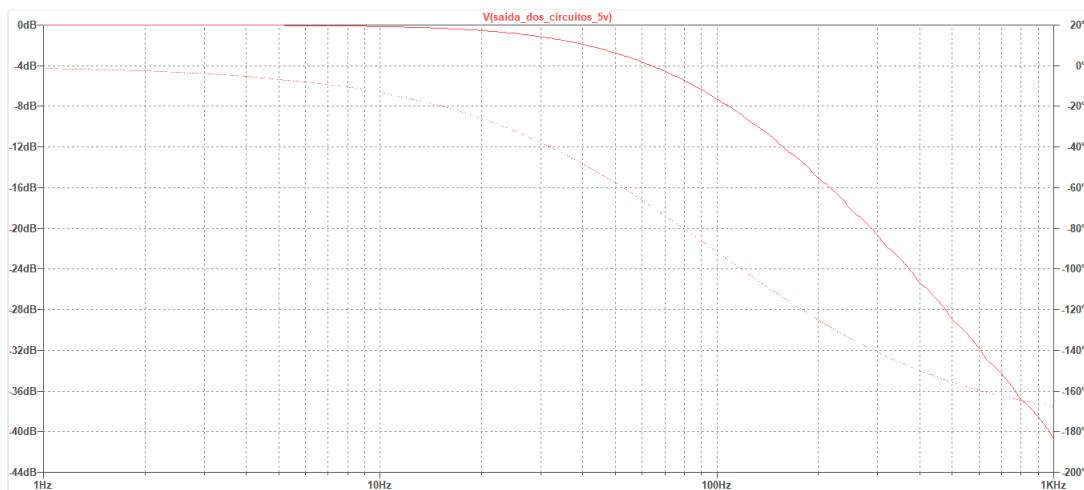


Figura 76 – Resultado da Simulação do GSR

Foram elaborados também terminais específicos para o dedo, melhorando a superfície de contato, tendo em vista que este circuito tem que ficar em extremidades do corpo (sensibilidade do circuito simpático), ou seja, ficará próximo à mão do atleta.

8.3.2.2 Frequênciá Cardíaca

Outro sinal muito importante no diagnóstico de doenças cardiovasculares e do esforço exercitado nas atividades físicas é o sinal de frequência cardíaca. Ele ajuda os profissionais da saúde a entenderem melhor os efeitos de doenças como: miocardiopatia, hipertensão arterial, epilepsia, entre outros. ([VANDERLEI et al., 2009](#)) .

O usuário da plataforma Vride terá disponível este sinal para avaliação do seu rendimento e comportamento na atividade física desenvolvida dentro do ambiente. Estes dados podem ser usufruidos para análise de profissionais da educação física ou da medicina para detectar o parâmetros importantes na elaboração de treinamentos ou tratamentos destas doenças.

Na literatura disponível, possuem diversas topologias para adquirir este sinal de frequência cardíaca, contudo, a ideia é ter um método não invasivo com a maior precisão possível. Então, após um refinamento dos artigos pesquisados, foi definido que a técnica de fotopletismografia atendia aos nossos critérios de custo e precisão, e foi encontrado um artigo em que era tal plataforma era desenvolvida por ([LANGEREIS, 2010](#)), mas algumas características de filtragem foram extraídas por foram retiradas de ([ABHISHEK; SAXENA; SONKAR, 2015](#)) e ([RHEE, 2000](#)) .

O circuito desenvolvido utiliza de um sensor optoeletrônico de refletância, composto de um LED (diodo emissor de luz) e um fototransistor. Segundo a topologia escondida, devem-se haver dois estágios de filtragem. Portanto, seguindo o design apresentado no anexo 1, foram feitos circuitos para amplificação de 65 dB, tendo em vista que o sinal possui uma amplitude muito baixa, filtrado na faixa de 1Hz a 5Hz. Pôde-se observar então nas simulações:

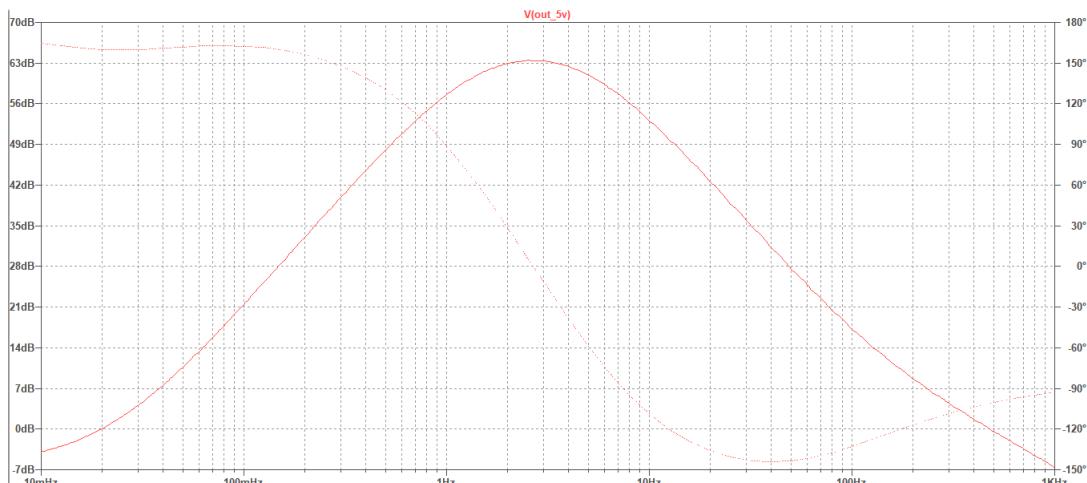


Figura 77 – Resultado da Simulação do Circuito de Frequênciá Cardíaca

8.3.2.3 Estimação de Frequência Respiratória com Uso de FSR

Um dos dados fisiológicos que presta informação útil acerca do estresse causado pela atividade de ciclismo é a frequência respiratória. Esta grandeza varia proporcionalmente a frequência cardíaca, uma vez que com o aumento da frequência cardíaca mais sangue é enviado aos pulmões e logo há uma maior demanda de taxa trocas de gasosas (ROSERO, 2012). Monitorar esse dado ajuda a perceber se o usuário está respirando de maneira correta para o melhor desempenho.

Para se mensurar a frequência respiratória efetivamente deve se aferir as trocas gasosas em cada respiração, esta demanda exige que um aparato seja conectado ao redor das vias nasais para fazer a medida (MIRANDA et al., 2015). Para o escopo do trabalho esta medida não pode ser implementada visto que o usuário já estará usando um óculos de realidade virtual consideravelmente grande e este aparato traria um incomodo para o usuário, o que provavelmente o faria não usar a solução ou interferir na análise de estresse causada.

Uma solução para suprir essa demanda é ao invés de aferir as trocas gasosas aferir a expansão da caixa torácica a cada respiração do usuário. Quando o usuário respira a variação de gás no pulmão faz com este se contraia e expanda, ao se ler o nível dessa expansão é possível ter uma boa estimativa da frequência respiratória do atleta (MIRANDA et al., 2015).

Para verificar a expansão da caixa torácica foi usado um FSR (Force-Sensing Resistor) este dispositivo é um material que tem sua resistência elétrica variada de forma inversamente proporcional a tensão mecânica aplicada em sua superfície. Logo, basta colocar um FSR com sua superfície em contato com o tórax do atleta.

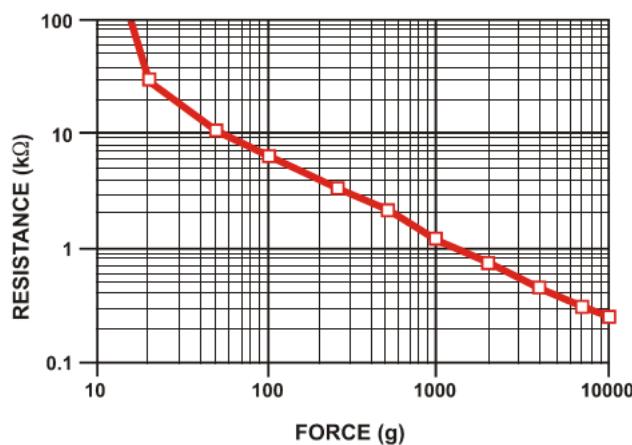


Figura 78 – Curva típica de um FSR.

O FSR usado foi o de modelo quadrado de lado medindo 4,38 cm da Interlink Electronics. Sua resistência varia de um valor de mais de 1MOhm, quando está sem

carga, para algumas unidades de Ohm, quando está saturado de carga ([INTERLINK ELECTRONICS](#),).

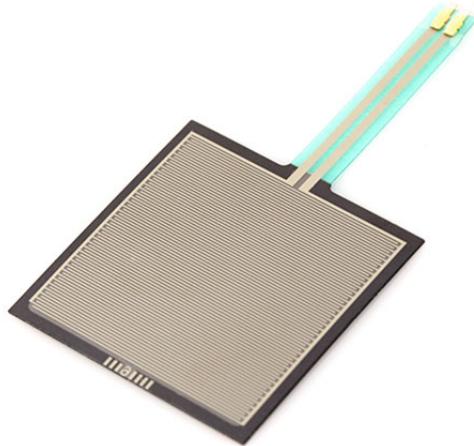


Figura 79 – Modelo de FSR usado.

Como componente elétrico o FSR pode ser tratado com uma resistência variável. Logo, é possível associá-lo com outros resistores e aferir a tensão do divisor de tensão gerado. Esta tensão irá variar de acordo com a variação do FSR. Deste modo, o FSR foi colocado como resistência variável em uma topologia de ponte de Wheatstone desequilibrada.

O circuito montado para o estimador de respiração usado está no Anexo I, a saída da ponte de Wheatstone é conectada um amplificador diferencial DC de alta impedância de entrada, a topologia do amplificador diferencial usa dois estágios de amplificadores LM324 e foi baseada em um esquemático que consta no próprio datasheet do mesmo. O LM324 foi escolhido devido a não precisar de alimentação simétrica, podendo ser alimentado apenas com 5 V.

Após o estágio diferenciador o sinal é passado através de um filtro RC Passa-Baixas de 1^a ordem, com frequência de corte de 34 Hz. Um adulto possuí uma frequência de movimentos respiratórios por minuto entre 12 e 48 movimentos ([SIATE – SERVIÇO INTEGRADO DE ATENDIMENTO AO TRAUMA EM EMERGÊNCIA, 2015](#)), logo uma frequência baixa ade 34 Hz é suficiente para preservar o sinal de variação lenta. Após o estágio de filtragem o sinal é passando por um *buffer* e um divisor de tensão para condicionar o sinal de saída para próximo de 1 V, valor de entrada do conversor analógico-digital do módulo transmissor ESP2866.

O circuito do estimador de respiração foi simulado no software ADS 2009, da Agilent. A figura de sua simulação consta na Fig.73.

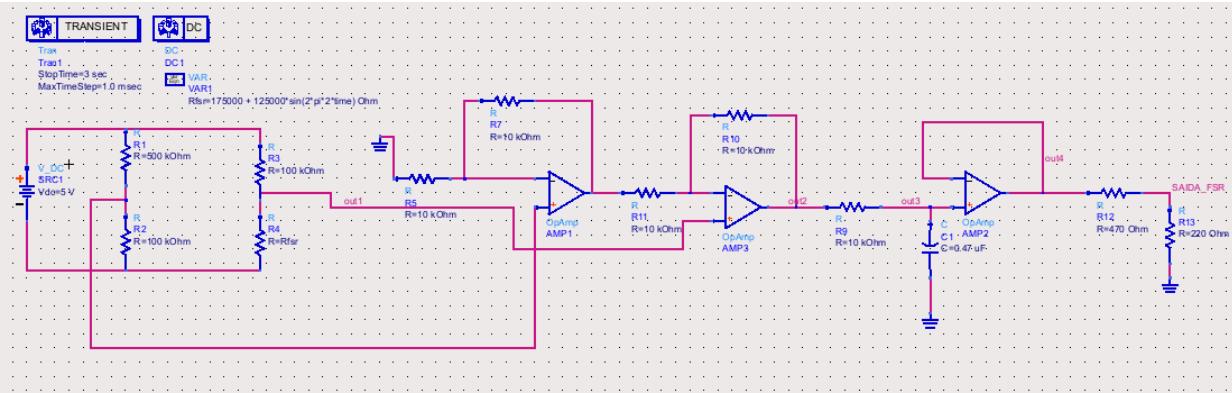


Figura 80 – Simulação do estimador de respiração no software ADS.

Para validar o circuito foram feitas duas simulações uma simulação paramétrica e uma transiente. Na simulação paramétrica foi variado a resistência que representa o FSR de 1 Ω a 1 MΩ para ver o comportamento do circuito dentro dos limites possíveis da variação do FSR. Este resultado consta na Fig.74. Na figura, os dois *markers* indicam os valores de resistência de 50 kΩ e 300 kΩ, através de testes com o FSR em contato com a caixa torácica percebeu que a expansão e contração da mesma tende a manter o valor de resistência do FSR entre estes valores. Deste modo o circuito foi condicionado para que este *range* de valores esteja bem alocado no valor de 0 a 1 V de tensão de saída.

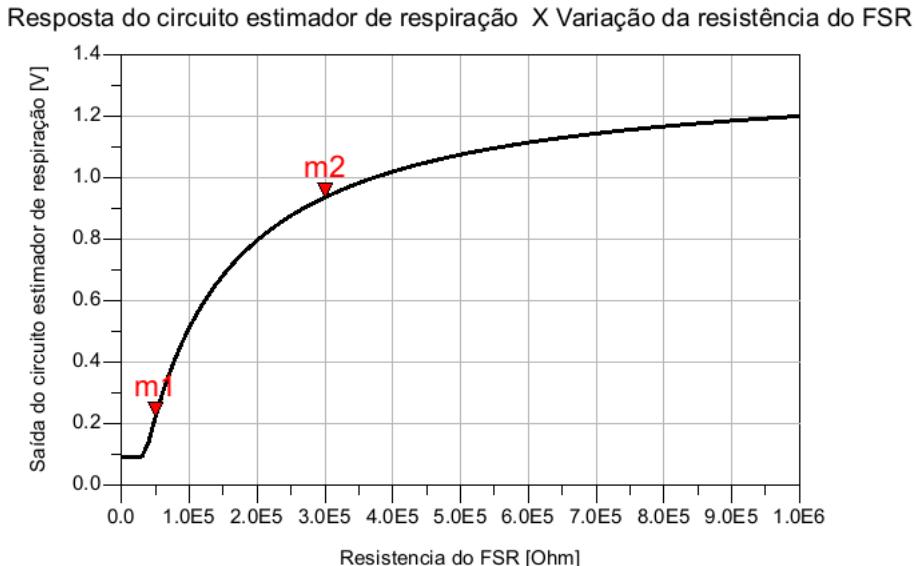


Figura 81 – Resultado da simulação parâmetrica do estimador de respiração no software ADS.

Para a simulação transiente foi atribuída uma função para a resistência do FSR apresentada na Eq.8.2. Essa função emula a resistência do FSR quando em contato com a caixa torácica para um ritmo extremo de duas respirações por segundo. Para sua modelagem foram considerados os limites de excursão frequentes da resistência do FSR quando em contato com a pele. Quando a função seno está em seu máximo a resistência tem 300

$k\Omega$ e em seu mínimo um valor de $50 k\Omega$. A simulação foi executada durante 3 segundos. Pode se perceber que a saída ficou no *range* de saída entre 0 e 1 V.

$$Resistência FSR = 175000 + 125000 \cdot \sin(2 \cdot \pi \cdot 2 \cdot t) \Omega \quad (8.2)$$

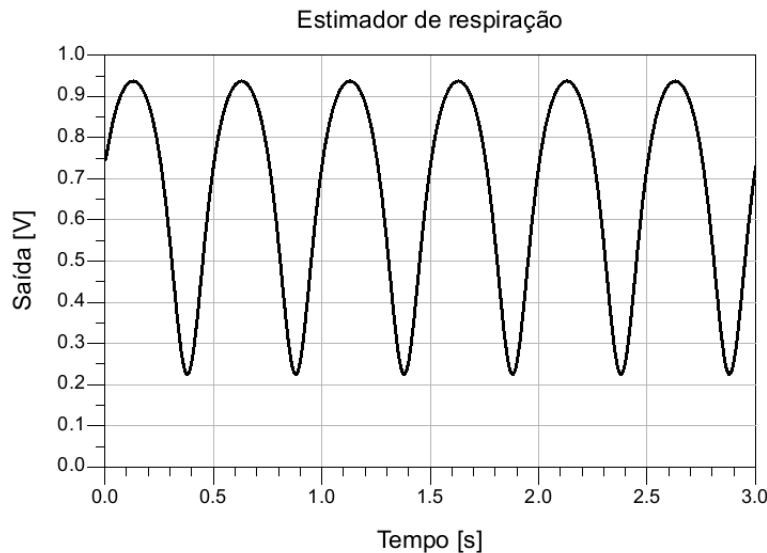


Figura 82 – Resultado da simulação transiente do estimador de respiração no software ADS.

A saída é convertida com o conversor analógico-digital do ESP8266-12E e transmitida via WI-FI até o *broker* do protocolo do MQTT implementado no Raspberry Pi 3. O *layout* do circuito foi desenvolvido no software Proteus e segue nos Anexos II. O placa desenvolvida foi de camada simples com uso de componentes PTH. Para a transferência do *layout* para o cobre foi usado o processo de transferência térmica e corrosão por percloroeto de ferro.

9 Energia

Por se tratar de um ambiente de simulação de realidade virtual, alguns parâmetros foram identificados a fim de estabelecer a melhor relação física entre o dispositivo projetado e a verdadeira sensação de um passeio ou corrida de bicicleta. Os sistemas foram desenvolvidos de acordo com os requisitos estabelecidos pelo projeto e posteriormente integrados entre as frentes de controle, estrutura e software presentes no mesmo.

9.1 Sistema de Elevação Vertical Dianteiro

Em um simples passeio de bicicleta é comum lidarmos com situações adversas de terreno, ou seja, variações na declividade em razão a existência de subidas e descidas bem como ainda a existência de planos. O V-Ride conta com um sistema de acionamento vertical dianteiro que emula a realidade entendida pelo usuário quando imerso em ambiente de variações de terreno significativas. O acionamento figura-se em um princípio básico de ativação: um motor acoplado a um eixo presente em um macaco hidráulico movimenta um parafuso de potência transformando o movimento horizontal linear em movimento vertical linear. Todo princípio de acionamento é controlado pela atuação de um motor, sendo assim, a escolha do mesmo é fundamental para a determinação do correto movimento a ser transmitido, e por consequência garantir a movimentação dianteira em concordância a simulação de realidade pretendida. Por se tratar de um movimento de caráter sensível e preciso, o projeto V-Ride encontrou na modernidade a facilidade no emprego de uma tecnologia consolidada no mercado: o macaco elétrico. A tecnologia viabiliza a operação funcional do sistema de elevação vertical, uma vez que quando dimensionado, o torque, executado pelo motor é capaz de saciar as necessidades de carga exigidas pelo usuário.

9.1.1 Motor Elétrico

O motor elétrico é um dispositivo que converte energia elétrica em energia mecânica. O mesmo pode ser operado mediante alimentação de corrente contínua ou alternada. O princípio de funcionamento de um motor elétrico se dá pela interação entre campos electromagnéticos. A existência de uma força mecânica gerada por uma corrente que flui sobre um fio nele presente, quando imerso em um campo magnético, viabiliza a rotação de uma de suas partes, o rotor.



Figura 83 – Componentes de um motor elétrico. Fonte: Zona da Tecnologia

Principais componentes de um motor elétrico:

- **I . Rotor** O rotor é o componente que gira em uma máquina elétrica. Ele é formado por um eixo que abriga um conjunto de bobinas enroladas sobre um núcleo magnético que pode girar sobre um campo magnético criado por um imã ou um conjunto de bobinas presentes no estator.
- **II. Estator** O estator é a parte fixa do motor e tem por finalidade conduzir o fluxo magnético para rotação do rotor, parte móvel da máquina elétrica. É no estator que é criado um campo magnético capaz de induzir corrente elétrica no conjunto móvel.

9.1.2 Dimensionamento

Antes de qualquer aplicação prática, um dimensionamento prévio deve ser estabelecido a fim de determinar a escolha do melhor motor para uso. Com isso, um estudo prévio deve ser feito a fim de garantir a funcionalidade e aplicabilidade pretendidas com o uso da máquina elétrica. Alguns parâmetros foram então identificados e determinados como forma de garantir o correto dimensionamento do motor.

9.1.2.1 Análise das forças envolvidas

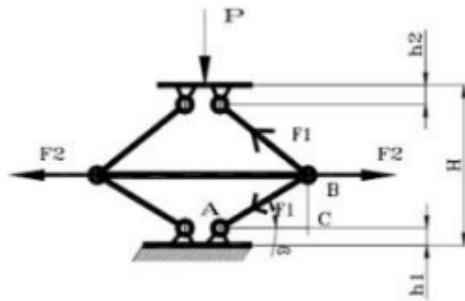


Figura 84 – Diagrama de corpo livre do macaco hidráulico

O valor do ângulo beta presente na figura foi obtido previamente com valor aproximado de 20 graus. Aplicando o somatório de forças atuante sobre o braço superior direito, temos:

$$\sum Fy = 0$$

$$- P/2 + F_1 \cdot \sin \beta = 0$$

$$F_1 = P/2 \cdot \sin \beta \quad |$$

Considerando que o usuário, bicicleta e a mesa giratória presente na parte dianteira possuem peso aproximado de 1300 N, temos:

$$F_1 = 1900,47 \text{ N} \quad (1)$$

Para a determinação de aplicação sobre o fuso do macaco, aplicamos o somatório das forças no eixo x, então:

$$\sum Fx = 0$$

$$- 2 \cdot F_1 \cdot \cos \beta + F_2 = 0$$

$$F_2 = 2 \cdot F_1 \cdot \cos \beta$$

Aplicando o valor de F_1 encontrado no item anterior encontramos o valor da força axial máxima quando β é o valor aproximado do ângulo determinado:

$$F_2 = 2 \cdot 1900,47 \cdot \cos 20^\circ$$

$$F_2 = 3571,71 \text{ N} \quad (2)$$

Assim temos que a carga axial máxima no fuso no momento do levantamento é de 3571,71 N. Os braços sofrem ação de uma força de compressão e nas piores condições sustentam uma força de 1900,47 N.

9.1.2.2 Velocidade máxima desempenhada pelo motor

A partir das especificações técnicas do motor presente no macaco elétrico, o cálculo da velocidade máxima de levantamento para a carga nominal foi calculado:

Modelo	Tensão Nominal	Corrente Máxima	Elevação	Carga Máxima	Frequência	Potência Nominal
AU604	DC12V	15A	22 cm	1500kg	60Hz	100W

Figura 85 – Tabela 1. Especificações técnicas do motor elétrico

A potência útil desempenhada pelo motor deve ser calculada usando:

$$\text{Pot}_{\text{util}} = \eta \cdot \text{Pot} \quad (3)$$

Sabendo que η é o coeficiente de performance da caixa de redução presente no equipamento, e seu valor variando entre faixa de 94% à 97%, temos:

$$\text{Pot}_{\text{util}} = 0,97 \cdot 100$$

$$\text{Pot}_{\text{util}} = 97 \text{ W}$$

Potência mecânica é definida pela equação 4 abaixo, onde v é a velocidade desempenhada pelo motor no levantamento:

$$| \text{Pot}_{\text{util}} = F \cdot v \quad (4)$$

$$v = \frac{P_{\text{util}}}{m \cdot a} \quad (5)$$

A partir da eq. 5, e considerando que a massa total é a massa do conjunto usuário, bicicleta e mesa tendo valor igual a 130 Kg e a aceleração da gravidade igual 10 m/s²:

$$v = \frac{97}{130 \cdot 10}$$

$$v = 0,07446 \text{ m/s}$$

$$v = 2 \cdot \pi \cdot r \cdot f \quad (6)$$

$$0,07446 = 2 \cdot \pi \cdot 0,006 \cdot f$$

$$f = 0,07446 / 0,03769$$

$$f = 1,975 \text{ Hz}$$

Determinando o número de rotações por minuto basta multiplicarmos a freqüência de operação por 60, uma vez que a freqüência é o número de ciclos por segundo:

$$f = 118,5 \text{ RPM}$$

Dessa forma, o motor produz aproximadamente 119 rotações por minuto quando operado em velocidade nominal para a carga total associada. Esse parâmetro é variável, uma vez que a carga total é função do usuário e do peso da bicicleta acoplada no sistema.

9.2 Sistema de Alimentação de Energia

O conceito de sustentabilidade está cada vez mais imerso no dia a dia do ser humano. A ideia de tornar sustentável e a capacidade de reutilização tornam-se obséquio da capacidade humana em desenvolver maneiras ainda mais versáteis e inovadoras em detrimento à dependência por tecnologias já consolidadas e de alto custo de manutenção. Com isso, o projeto V-Ride conta com um sistema próprio de geração de energia elétrica a partir do movimento mecânico gerado pelas pedaladas do usuário. O circuito consiste em um sistema misto de alimentação. Uma fonte geradora, dínamo, e o uso da rede elétrica a fim de manter a carga sempre armazenada na bateria.

9.2.1 Circuito carregador rede elétrica

O circuito integrado ao circuito gerador tem por fonte a rede elétrica residencial. Sabendo que a tensão da bateria utilizada para armazenamento da energia elétrica apresenta tensão inferior a tensão fornecida pela rede, foi necessário a construção de um carregador que atendesse aos parâmetros de carregamento da bateria. O dispositivo capaz de interagir com os valores disponibilizados pela rede é o transformador. Assim, o grupo adequou-se ao uso do componente que é capaz de receber uma alta tensão, oriunda da rede elétrica, e disponibilizasse a tensão de recarga indicada pelo fabricante da bateria. Por se tratar de fontes de natureza distintas, ou seja, a rede elétrica disponibiliza corrente alternada e a bateria é alimentada por corrente contínua, criou-se a necessidade de retificação da corrente de saída do transformador. A ponte retificadora consiste em configuração de diodos em ponte, ou ponte de “Wheatstone”, capaz de ‘linearizar’ o sinal oscilatório de natureza alternada.

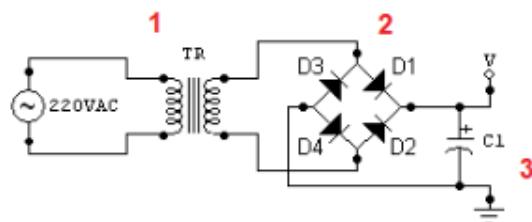


Figura 86 – Esboço simplificado carregador de bateria. Fonte: Ebah

Em 1 é possível identificarmos a presença do transformador. No primário, a tensão de entrada é de 220V, referente a rede; no secundário saída de 15V. A corrente de operação na saída do transformador é de 3A. A ponte retificadora é indicada em 2, nela o sinal entra alternado e tem saída contínuo. Em 3 é possível identificar a presença de um capacitor, o mesmo é responsável pela filtração do sinal de saída da ponte retificadora, uma vez que a retificação é de onda completa. A necessidade de incremento do banco de capacitores ao circuito se da uni e exclusivamente em razão a otimização e qualidade da corrente que será disponibilizada a bateria.

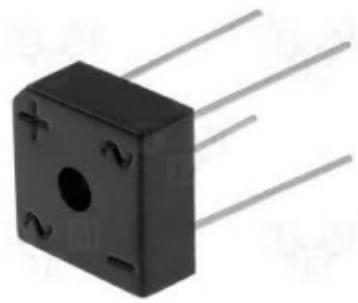


Figura 87 – Ponte retificadora 10A. Fonte: Proesi



Figura 88 – Transformador 220V/15V. Fonte: AliExpressi



Figura 89 – Capacitor 2200mF. Fonte: Bau da Eletronica

A montagem do circuito carregador foi feito segundo a figura 8. Nela é possível identificarmos a presença de alguns componentes extra, são eles: botão liga-desliga, o porta fusível como item de segurança e um led indicador de abertura ou fechamento do circuito.

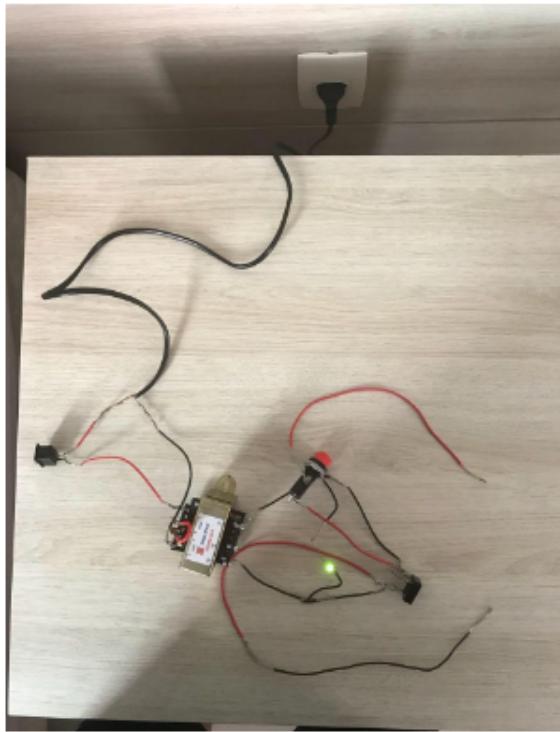


Figura 90 – Representação esquemática circuito carregadora

A figura 11 representa a simulação por software do circuito carregador. Nela é possível analisarmos uma tensão de 15,9V na saída do transformador. A margem é aceitável, uma vez que é superior à tensão da bateria, mas não é o valor ideal, visto que o fabricante determina os valores ótimos para recarga.

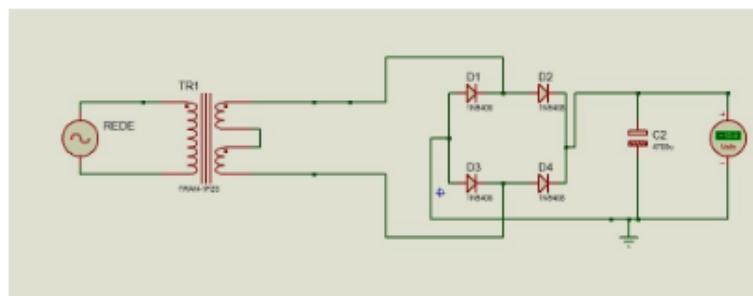


Figura 91 – Simulação do circuito do carregador

9.3 Bateria

A presença de uma bateria no projeto é justificada pela necessidade de armazenamento da energia elétrica produzida. Uma vez que o projeto conta com um sistema de geração de energia, o dínamo elétrico, a energia ali produzida deve ser armazenada a fim de manter as condições de funcionamento de outros equipamentos presentes no projeto, como por exemplo os motores que atuam nos sistemas de elevação e de frenagem. Para o

projeto V-Ride criou-se então a necessidade do uso de uma bateria que atendesse a simples sistemas de potência, como a operação de motores. Assim, por ser alimentada por um circuito integrado que consiste em uma fonte geradora e uso da rede elétrica residencial, o primeiro passo consiste em escolher uma bateria que apresente tensão inferior a suas formas de alimentação. O passo seguinte é adequar o fornecimento de corrente elétrica necessária a correta alimentação das cargas envolvidas. A figura 4 ilustra a bateria utilizada no projeto.



Figura 92 – Bateria Moura 12MVA-7 . Fonte: Mercado Livre

Analizando todos os tipos de bateria existentes no mercado e as necessidades geradas pelos equipamentos consumidores de potência elétrica, determinou-se o uso da bateria cuja especificações estão listadas na tabela 2 abaixo.

Grandezas Elétricas	Valor
Tensão	DC12V
Capacidade Nominal	7Ah
Potência Nominal	84Wh

Figura 93 – Bateria Moura 12MVA-7 . Fonte: Mercado Livre

Os valores apresentados pela tabela 2 são específicos ao tipo de bateria usado no projeto V-Ride. Podemos observar que a mesma possui uma autonomia fixa de 84Wh, ou seja, é capaz de fornecer uma potência constante de 84W por um período fixo de uma hora, suficiente e necessário para alimentação dos componentes elétricos presentes. A figura a seguir ilustra ainda alguns parâmetros de suma importância para a correta adequação da bateria ao seu sistema de carga.

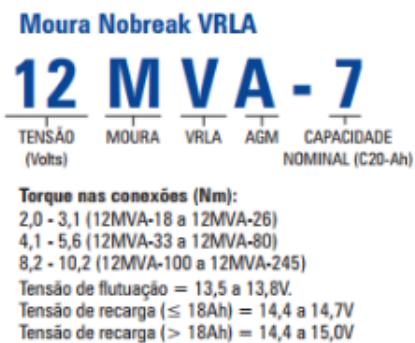


Figura 94 – Especificações técnicas bateria. Fonte: Moura

Observamos que a mesma apresenta tensão de recarga entre os valores 14,4 V e 14,7 V, ou seja, por apresentar um sistema de alimentação misto foi necessário adequação dos sistemas de recarga ao uso de um regulador de tensão capaz de manter a tensão nos terminais de entrada da bateria dentro dos valores determinados pelo fabricante.

9.4 Sistema de frenagem

A fim de garantir as melhores condições de simulação da realidade proposta ao usuário, o V-Ride conta com um sistema que emula as condições de terreno impostas. Ou seja, em ambientes de aclividade, a sensação de um pedalar mais difícil é sentida. Tal impressão só é sentida devido a existência de um sistema sensível capaz de operar nas condições de realidade proposta. Para isso, o acionamento é feito mediante atuação de um motor que acoplado a uma haste de ferro tracionada viabiliza o contato por atrito com uma polia presente no eixo do rolo da estrutura traseira. Por se tratar de um movimento muito preciso e sensível, a transmissão do movimento do motor para a haste deve ocorrer de maneira controlada e gradual, uma vez que o espaço percorrido até o contato é pequeno. O motor que melhor atende as condições necessárias é o motor de passo, capaz de trabalhar com pequenas variações dentro de um passo ou ainda micro passo.

9.4.1 Motor de Passo

O motor de passo é um motor elétrico usado em situações onde se deseja obter um posicionamento preciso ou ainda o rotacionamento de um ângulo exato. A rotação desenvolvida pelo motor é controlada por uma série de campos magnéticos emitidos eletronicamente por pulsos ou passos. Por não usar escovas ou comutadores, o motor possui um número fixo de pólos magnéticos que determinam o número de passos por revolução executada. O número de passos realizados executa a variação de um certo ângulo rotacionado pelo eixo do motor, sendo o controle desses passos realizado de maneira computacional e uma das formas mais versáteis de sistema de posicionamento.

9.4.2 Especificações do Motor de Passo

O motor de passo utilizado no sistema de frenagem apresenta as especificações listadas segundo a figura 9 abaixo:

Motor de passo modelo: 42HS40-1204A05-A24			
ESPECIFICAÇÕES			DIAGRAMA
Âng. de Passo	1.8° ± 5%	Corrente	1,2A
Nº de Fase	2	Resistência	5,5 ± 10% Ω
Resist. de Isolação	100 MΩ (500VDC)	Indutância	11 ± 20% mH
Classe de Isolamento	B	Holding Torque	5,2 kgf.cm
Ligaçāo no driver:	Paralelo	A+ Preto A- Verde	B+ Preto B- Verde

Figura 95 – Dados técnicos motor de passo

O torque de manutenção apresentado é de 5,2kgf .cm .Para as necessidades criadas o valor é superior, entretanto por ser uma máquina que estava disponível para uso apenas houve a adequação da mesma ao funcionamento do sistema de frenagem. Outro parâmetro considerável para análise de dimensionamento do motor é a faixa de freqüência de operação e o torque por ele produzido. Tendo em vista que o mesmo irá operar dentro de um curto período de tempo, o mesmo é capaz de satisfazer os valores entendidos para carga durante ambientes de inclinação.

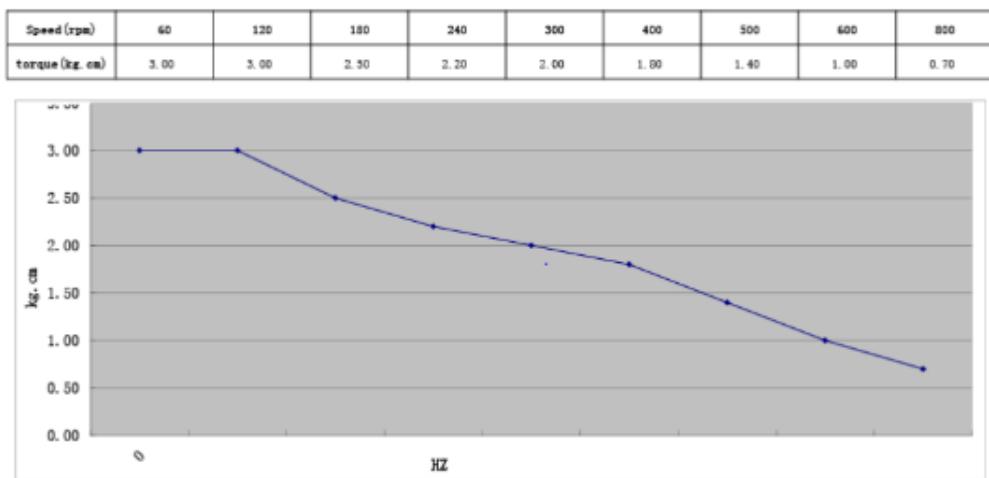


Figura 96 – Curva Torque x Frequência de operação

9.4.3 Geração de Energia

Uma máquina elétrica nada mais é que um dispositivo que realiza a conversão entre energia mecânica e energia elétrica, quando esta conversão é feita no sentido da

transformação da energia mecânica em energia elétrica esta máquina recebe o nome de gerador, esta conversão normalmente ocorre devido a atuação de um campo magnético (CHAPMAN, 2013).

Para o escopo deste trabalho decidiu-se utilizar um alternador com o objetivo de converter a energia mecânica oriunda das pedaladas do usuário na bicicleta em energia elétrica para alimentar os componentes da solução.

As duas principais partes das máquinas elétricas são o estator e o rotor, o estator consiste em um conjunto de órgãos ligados rigidamente à carcaça, que possui bobinas com enrolamentos e o rotor é sistema rígido que gira em torno de um eixo apoiado em mancais fixos na carcaça, que é constituído por dois núcleos polares (polos magnéticos Norte e Sul), uma bobina indutora, dois anéis coletores e um veio. (NETTO, 2010).

Sendo assim, podemos destacar ainda que nestas máquinas teremos um indutor que será responsável por produzir o campo magnético, e o induzido que receberá a corrente induzida, então no alternador o rotor faz o papel de indutor, enquanto o estator fará o papel de induzido, assim como a conversão obedecerá o princípio da Lei de Lenz, pois uma corrente induzida produzirá um campo magnético que por sua vez exercerá forças contrárias a rotação do rotor, isto explica a necessidade do rotor nestas máquinas elétricas demandarem acionamento mecânico (NETTO, 2010).

Inicialmente decidiu-se por utilizar um alternador automotivo, uma vez que o mesmo atendia os requisitos de aplicação impostos pelo projeto e já possuía integrado os sistemas de retificação, regulação de tensão e proteção contra correntes reversas, as principais partes do alternador automotivo são descritos a seguir:

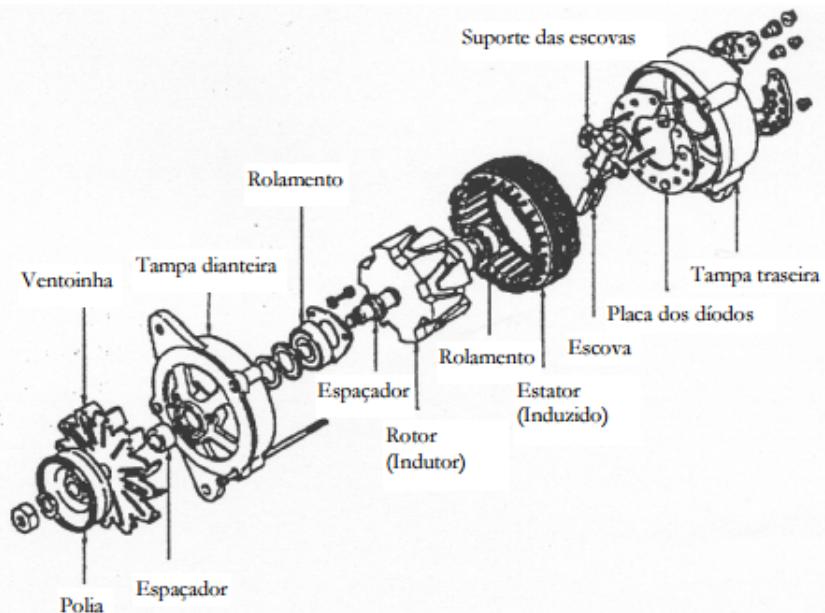


Figura 97 – Partes de um Alternador. Fonte: General Motors

Como posse das supracitadas informações foi decidido por utilizar um Alternador

da marca Bosh 14 V 80 A/h que foi acoplado ao rolo de treino da estrutura por uma correia que liga a polia do alternador a uma polia que foi instalada no rolo, da seguinte forma:



Figura 98 – Alternador acoplado ao rolo de treino.

O esquema mostrado acima foi acoplado a uma bateria para serem realizados os testes de validação da solução, com o auxílio de um multímetro foi medida a corrente entre o sistema alternador/bateria.

O alternador escolhido tem a especificação de mínima rotação para acioná-lo, sendo esta em torno de 800 RPM, no esquema montado têm-se que a relação da roda para da bicicleta para o rolo é de 6:1 e da polia do rolo para a polia do alternador de 2:1, assim sendo estipulou-se que a rotação mínima para acionar a geração de energia é de 67 RPM, o que é um valor razoável que até um usuário sedentário poderia atingir.

Porém verificou-se experimentalmente que para as condições previstas teoricamente o alternador não era capaz de carregar a bateria uma vez que a corrente obtida na medição era negativa, ou seja o alternador não só não estava cumpindo sua função de carregar a bateria como estava puxando energia da mesma, através de revisão bibliográfica explica-se este fato devido aos componentes citados anteriormente que poderiam vir a demandar energia, assim sendo foram realizados testes em períodos maiores de tempo e variando o sistema de marchas da bicicleta.

Averigou-se então que em marchas mais pesadas a corrente medida passava a ser positiva e aumentava gradualmente com o aumento da velocidade das pedaladas, porém a solução foi invalidada uma vez que um dos escopos do projeto é propor uma solução modular independente da bicicleta, o que não seria possível devido a dependência

da marcha, foram levantadas soluções alternativas, como o aumento da relação entre as polias para causar um efeito multiplicador, porém isto causaria o mesmo efeito do aumento da marcha, ou seja o aumento da sensação de peso pelo usuário, assim sendo, só seria possível gerar energia em um sistema com marcha pesada o que inviabilizaria a simulação de cenários de descida, que é um dos propósitos do jogo.

Como a utilização do alternador não era mais uma solução viável optou-se por utilizar dínamos de bicicleta, que possuem capacidade de produção de energia bem menos significativas, porém são adaptáveis a todos os requisitos do projeto, além de um sistema com um circuito complementar que permitirá carregar a bateria com o sistema convencional de energia elétrica oriunda da rede para suprir as possíveis demandas que o dínamo não é capaz de atender.

O dínamo que será utilizado é o seguinte:



Figura 99 – Dínamo a ser usado.

O critério para a seleção do mesmo foi a necessidade que o mesmo possuíssem uma tensão maior que a da bateria (12V), assim sendo, o único modelo comercial que possuía estas especificações é o da figura que possui tensão de 16 V e potência máxima de 8 W, como sabe-se que esta potência depende das rotações oriundas da pedaladas vê-se que esta é uma solução proposta apenas para aproveitar a energia mecânica que está sendo gerada. Optou-se ainda por utilizar 2 dínamos deste tipo a fim de aumentar a potência gerada sem criar complicações estruturais.

Como a bateria tem a especificação de 7 Ah e cada dínamo libera no máximo 0.5 A, utilizando uma rotação alta a geração máxima seria 1 de Ah, logo seriam demandadas 7 horas pra carregar completamente a bateria, um tempo considerado alto, porém como os atuadores são acionados apenas esporadicamente e a geração é contínua, este tempo

não é o tempo real de carga da bateria uma vez que o tempo de geração é bem maior que o tempo que energia é demandada pelos atuadores, na próxima etapa do projeto com a integração da exatidão do tempo nos cenários do jogo será possível determinar este dado com precisão.

A saída do dínamo é em formas de pulsos, ou seja demanda retificação para conectá-la a bateria que demanda corrente contínua, para tanto será utilizado um circuito retificador como o seguinte:

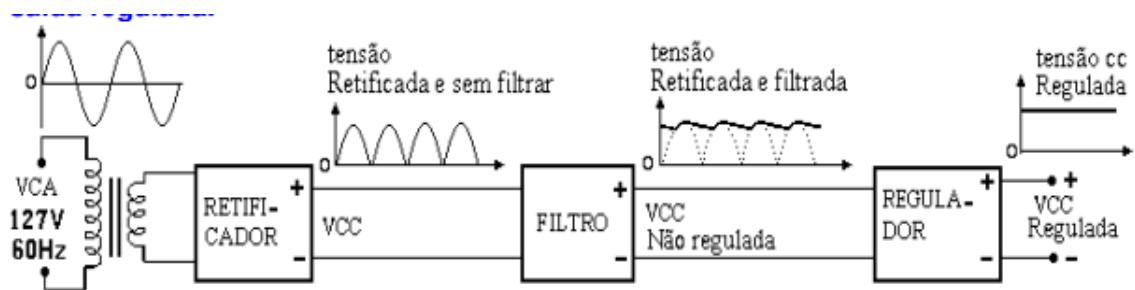


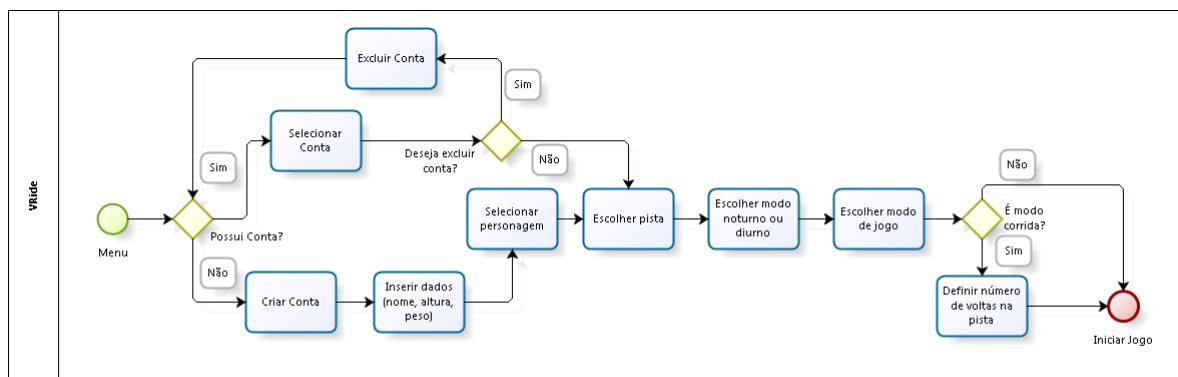
Figura 100 – Circuito a ser implementado em conjunto com o dínamo.

A primeira parte da retificação ocorre por meio de uma ponte de diodos em H, os diodos inicialmente usados para teste foram o 1N4004, para a filtragem é utilizado um capacitor de 4700uF que será responsável por diminuir esta pulsação, porém como visto na imagem acima a onda ainda não é completamente linear, então ocorre a estabilização através de um diodo Zenner que ainda terá a função de evitar correntes reversas que poderiam a vir da bateria para os dínamos.

10 Software

10.1 Fluxograma do jogo

A Figura 94 detalha o fluxo do jogo com as ações possivelmente executadas pelos jogadores.



Powered by
bizagi
Modeler

Figura 101 – Fluxograma do Jogo.

10.2 Funcionalidades

10.2.1 Menu

O menu é o módulo pelo qual o usuário irá escolher suas opções de jogo, sendo elas: a criação de conta ou a utilização de uma já existente, escolha dos modos de jogo, seleção de número de voltas na pista, escolha da pista, cenário noturno ou diurno, visualização de gráficos. Esta sequência de escolhas no menu possibilitará ao jogador diferentes versões de ambientes de realidade virtual.

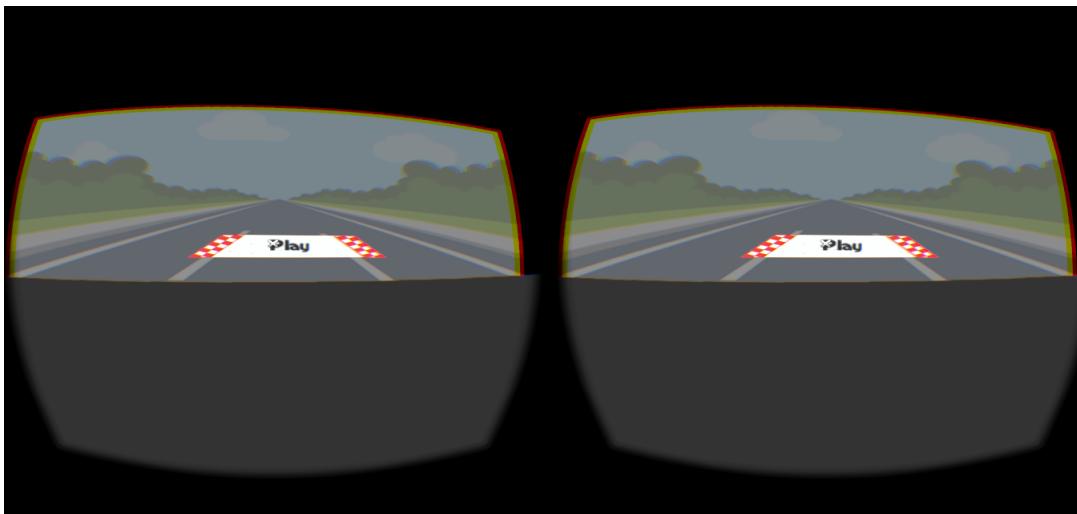


Figura 102 – Tela inicial do menu.



Figura 103 – Tela de inserir o nome para criar conta.

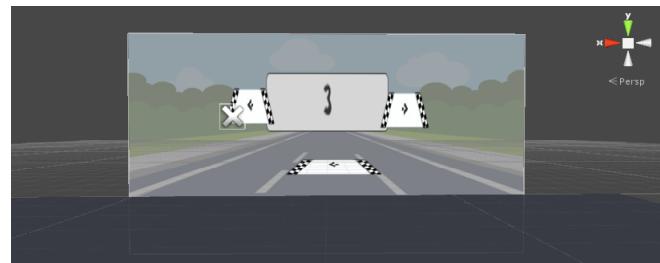


Figura 104 – Tela de selecionar o número de voltas.

10.2.2 Modo Corrida

Para cada cenário disponível no jogo é possível escolher dentre dois modos: um deles é o modo corrida e outro é o modo livre. A principal diferença presente é a restrição do número de voltas no circuito no modo corrida. Contudo, outras particularidades são encontradas nesse modo, como a contabilização do tempo, a restrição do sentido da bicicleta para computação das voltas e delimitação do cenário do circuito, para auxiliar o cumprimento das voltas.

Depois de escolher o pista que deseja, o usuário escolhe a quantidade de voltas que vai correr e então começa a corrida. O início e o fim do modo corrida são demarcados

pela linha de chegada (Figura 98). O modo corrida termina assim que as voltas acabam, e então é mostrado o seu desempenho.



Figura 105 – Linha de Chegada.

10.2.3 Modo Livre

Diferentemente da funcionalidade anterior, o modo livre tem o propósito de deixar o usuário experimentar o ambiente virtual criado. Nenhuma das particularidades citadas anteriormente está presente nele. Para iniciá-lo é necessário apenas escolher a pista que deseja explorar. A partir de então é iniciado o modo livre. Ele só acaba quando é pausado o jogo. Sendo que tal interação se dá quando o usuário tira alguma de suas mãos do guidão da bicicleta física. Neste momento é mostrado então a opção de se encerrar o modo livre.

10.2.4 Controle da Bicicleta

Essa funcionalidade descreve a comunicação do sistema eletrônico, que devolve dados de velocidade da bicicleta e rotação do guidão. Com esses dados, o jogo deve ser capaz de controlar a bicicleta no cenário, alterando a velocidade do objeto, movimentando o sistema personagem-bicicleta-câmeras e rotacionando a direção do jogador, além de rotacionar o guidão para fidelidade visual.

10.2.5 Física do Jogo

A física do jogo é a parte responsável pela detecção e tratamento das colisões entre os objetos físicos dele. Nesse jogo, é necessário definir um poliedro de colisão para a bicicleta, de forma que fique realista a um nível em que o jogador tenha a sensação de estar em uma bicicleta real. Além de poliedros de colisão para a grama, as pistas, a cerca e a linha de chegada. Essas colisões são tratadas pela *Unity* e podem ser capturadas por código para mudar estados e ativar sons, como batida em cerca e caminhada na grama.

10.2.6 Conta

A fim de conseguir customizar a experiência de cada usuário, o jogo consta com a funcionalidade de criação de uma conta. Assim que é ele entra no jogo é possível selecionar uma conta já existente ou criar uma nova. Para criar a conta é necessário informar o nome,

peso, altura e sexo. A partir de então, com a conta criada é possível acessar as outras funcionalidades, bem como acessar algumas estatísticas próprias do jogo. Por final, é possível na tela de criar uma conta deletar uma já existente.

10.2.7 Gráficos

Além dos dados já informados pelo próprio usuário ao criar a sua conta, a plataforma possui sensores que irão coletar e medir dados como velocidade da bicicleta, batimentos cardíacos, resistência galvânica da pele, frequência respiratória, entre outros. Durante o jogo serão exibidos alguns destes dados coletados como ilustrado na Figura 99 e ao final serão exibidos de forma mais detalhada. Estes dados de cada corrida serão armazenados na conta do usuário e possibilitarão a ele a visualização de gráficos que servirão para demonstrar o seu desempenho na plataforma.

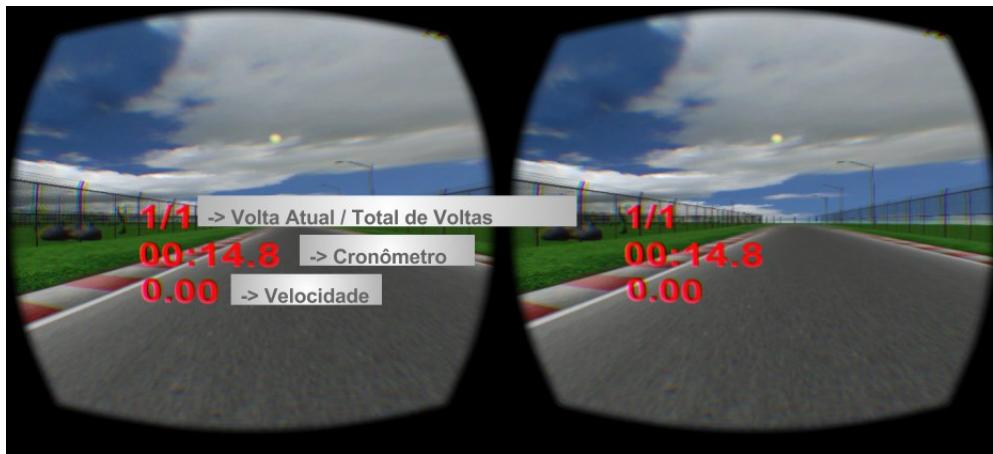


Figura 106 – Informações do Modo Corrida.

10.2.8 Personagens

A visão do jogador consiste na orientação da câmera que representa o *Oculus*. Dentro do jogo é a visão do personagem, no qual está posicionado em cima da bicicleta, para proporcionar a sensação de imersão. É possível visualizar a movimentação do personagem como o pedalar de acordo com a velocidade, os braços acompanhando a direção do guidão, entre outras. Existem dois tipos de personagens no jogo que podem ser selecionados pelo jogador: um homem e uma mulher, demonstrados nas (Figuras 100 e 101) .



Figura 107 – Personagem feminina vista de perfil.



Figura 108 – Personagem feminina vista de perfil.

10.2.9 Cenários

O jogador poderá escolher opções do cenários para jogar como:

Pistas Uma pista íngreme e uma pista regular.

Modo Corrida e Modo Livre Detalhados nas Seções 10.2.2 e 10.2.3.

Noturno e Diurno Cenário noturno (Figura 102) com os postes ligados, lua e estrelas e o cenário diurno (Figura 103) com nuvens, sol e postes desligados.



Figura 109 – Cenário noturno.



Figura 110 – Cenário diurno.

As imagens abaixo contém os elementos principais que compõem o cenário do jogo.

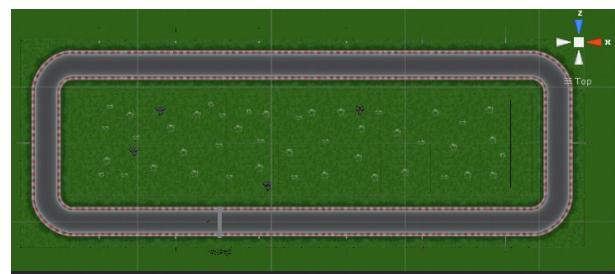


Figura 111 – Vista superior da pista regular.

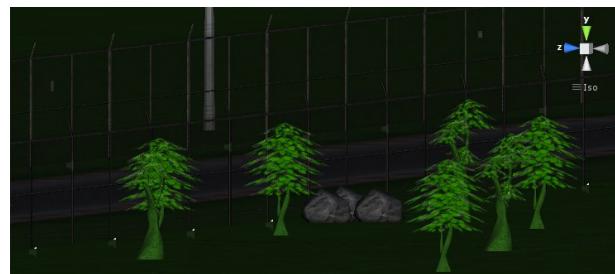


Figura 112 – Jardim localizado no centro do cenário.



Figura 113 – Torcida localizada proximo à linha de chegada.



Figura 114 – Visão próxima á linha de chegada.

10.3 Arquitetura

10.3.1 Modelo de Domínio

O modelo de domínio representado nas (Figuras 108, 109 e 110) faz referência aos três módulos principais do desenvolvimento do jogo. Cada uns dos modelos abaixo representam as cenas criadas, *Menu*, *Track* e *Statistics*.

O Menu sendo representado por todos os componentes que interagem com o usuário para que ele escolha o modo de jogo e pelos componentes que armazenam informações do usuário. Os painéis do menu: *Player Height*, *Start*, *Player Name*, *Choose Gender*, *Choose Lap*, *Player Weight*, *Choose Mode*, *Choose Account* fazem parte do *Canvas* que é a base que agrupa todos os painéis do menu. O cursor é o elemento que se move a partir dos movimentos da cabeça com o oculus e que seleciona as opções do menu. O *terrain*, como o próprio nome diz, é o terreno da cena do Menu.

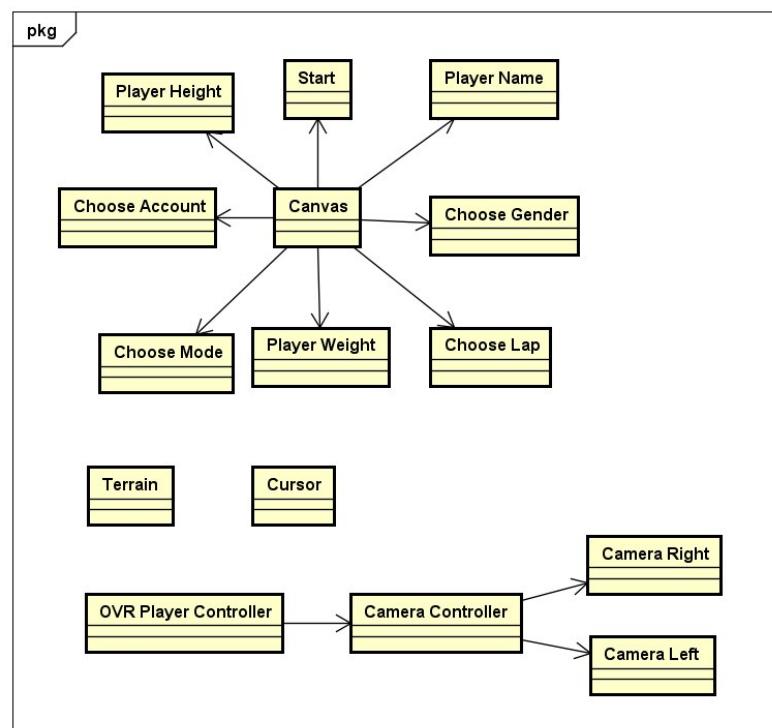


Figura 115 – Modelo de Domínio - Menu.

O *Track* engloba os componentes utilizados na construção do percurso que o usuário irá fazer ao jogar, como os cenários, personagens, torcida, cerca. Este modelo faz referência as duas modalidades de jogo, tanto o Modo Livre quanto o Modo Corrida.

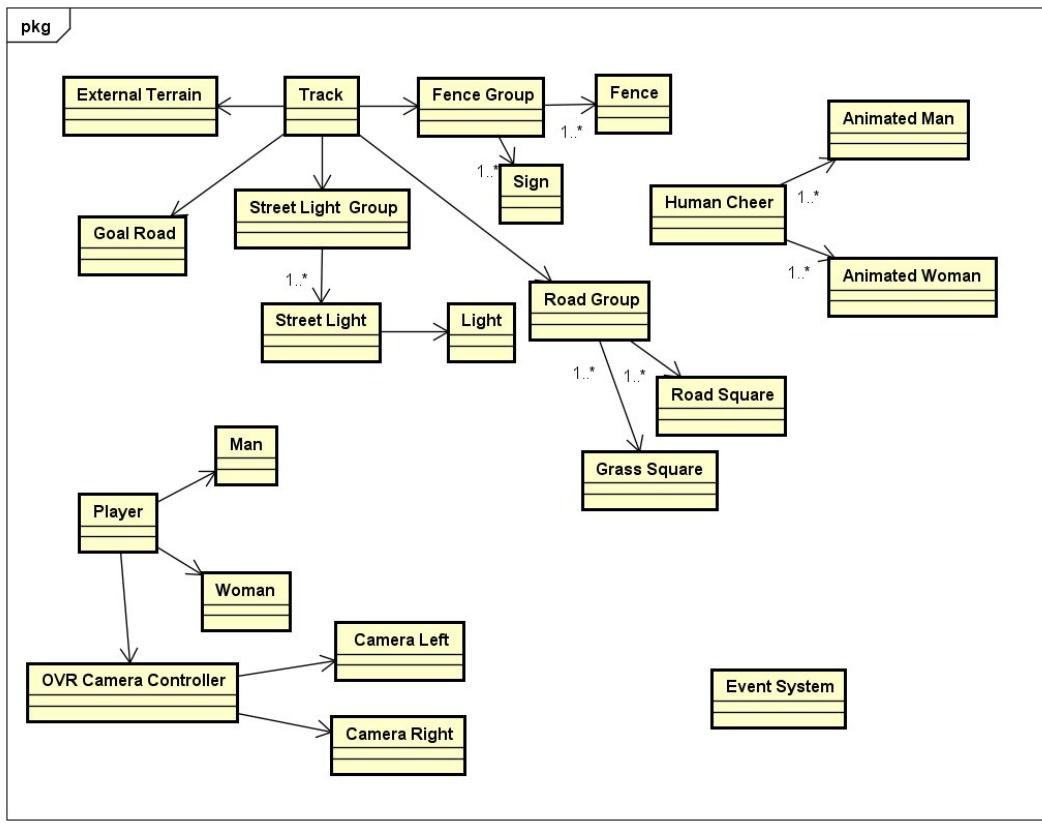
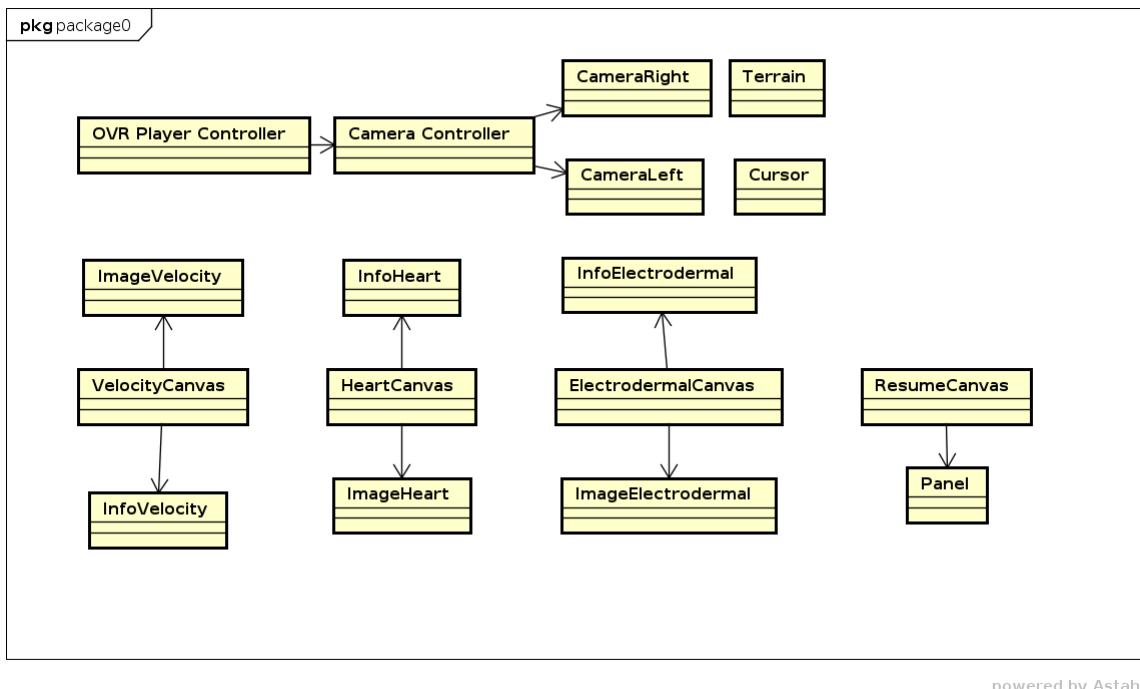


Figura 116 – Modelo de Domínio - *Track*.

Em *Statistics* estão os componentes das cenas de gráficos. *VelocityCanvas*, *HeartCanvas*, *ElectrodermalCanvas*, *ResumeCanvas* representam os gráficos gerados pelo jogo e os seus componentes principais.



powered by Astah

Figura 117 – Modelo de Domínio - *Statistics*.

10.3.2 Arquitetura de Componentes

A *Unity 3D* possui uma arquitetura baseada em componentes. Tal decisão arquitetural é baseada no princípio de que os objetos de um jogo - como personagem, árvore, chão - são formados por diversos componentes diferentes - como imagem, som, colidível e outros. Dessa forma, ao invés de cada tipo de objeto do jogo possuir novas funcionalidades por meio de herança, novos componentes são adicionados a eles de forma dinâmica. Na *Unity*, em específico, cada objeto herda da classe *GameObject* que possui métodos de adicionar e remover componentes. Todos os componentes herdam da classe *Component* e alguns dos mais usados incluem:

- *Collider*: Adiciona uma área de colisão ao objeto, que pode reagir a colisões físicas ou de gatilho em métodos como *OnCollisionEnter* e *OnTriggerEnter*;
- *AudioSource*: Adiciona som ao objeto, que pode tocar, automaticamente, em *loop* e ser 3D (ter uma fonte espacial no jogo) ou não.
- *Transform*: Guarda as informações acerca da posição e da rotação de um objeto.
- *Script*: Adiciona instruções ao objeto. Podem ser escritos em C# ou *Javascript*, com instruções executadas ao iniciar (*Start*), a cada frame (*Update*) ou em determinados eventos (*OnCollisionExit* e outras).

Em relação à construção do jogo, os menus e fases são agrupados em cenas (*scenes*). Cada cena possui uma hierarquia com diversos *game objects*. Cada *game object* possui um

pai e um ou mais filhos. A cada *frame*, todos os *game objects* são atualizados e todos os métodos de *update* dos *scripts* executados.

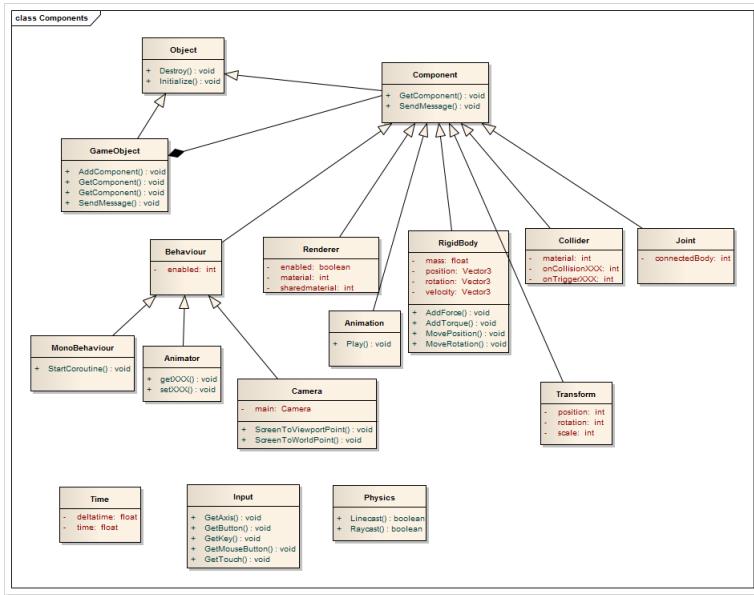


Figura 118 – Arquitetura de Componentes. Fonte: ([PROGRAMERING...](#))

Os códigos escritos pela equipe de *software* são, em sua maioria, *scripts*. Eles são adicionados como componentes aos *game objects* e sobrescrevem métodos de inicialização, atualização, detecção de colisão e outros. Além desses, há outras classes notáveis como a *InputOutput*, que age como um *facade* e se responsabiliza por encapsular a comunicação com o MQTT, impedindo que as variações neste afetem o comportamento da bicicleta virtual, e a *PlayerInfo*, responsável por armazenar as preferências do jogador entre as cenas.

10.3.2.1 Scripts

Os *scripts* são a parte em que os desenvolvedores alteram o comportamento do jogo programaticamente. Cada *script* altera o comportamento de um *game object* diretamente e pode alterar o de outros de forma indireta. Cada *game object* pode ter um ou mais *scripts*.

Os principais scripts do jogo são:

- *PlayerScript*: Responsável pelo controle do jogador, utilizando os valores de velocidade e rotação para movimentar a bicicleta, o personagem e a câmera.
- *HandleBarScript*: Responsável pela rotação do guidão da bicicleta de acordo com a rotação recebida da classe *InputOutput*.
- *Scripts* de áudio: Responsáveis pela reprodução de áudio de colisão com cercas e chão, reproduzindo sons característicos em tal contato.

- *CheeringScript*: Responsável pelo início da animação dos personagens de torcida para que eles não tenham a animação sincronizada, mas em tempos randômicos em relação um ao outro.
- *Scripts* do menu: Responsáveis pela transição dos painéis dentro do menu, pelo controle das ações e comportamento dos botões e por salvar e carregar as informações da conta.

10.3.3 Fluxo de Informações

10.3.3.1 MQTT

O MQTT é um protocolo baseado em mensagens utilizado em soluções IOT. Como ilustrada na Figura 112, o MQTT possui três papéis principais para o estabelecimento das trocas de mensagens: o *Broker*, o *Publisher* e o *Subscriber*: O *Broker* é um servidor responsável por intermediar o recebimento e envio das mensagens e é onde é implementado toda a lógica responsável pelo armazenamento de dados. O *Publisher* é o dispositivo que mandará mensagens em tópicos para o Broker de modo que fique acessível para o *Subscriber* ler a mensagens.

A identificação das mensagens é definida por tópicos que podem ser identificadas por palavras divididas por barras, como por exemplo: ***bike/velocity***. Para que o *Publisher* publique uma mensagem, o tópico deve ser definido. E para que o *Subscriber* leia a mensagem, ele se inscrever no tópico desejado. Os dados contidos nas mensagens trocadas pelo MQTT estão em *bytecode*.

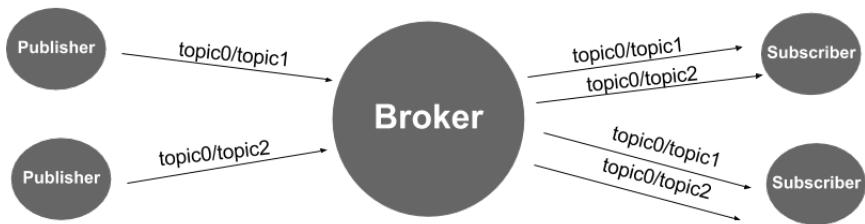


Figura 119 – Fluxo de mensagens do MQTT.

Neste projeto, o jogo agirá como um *Publisher* e como um *Subscriber*. Por exemplo, para definir a velocidade da bicicleta e a angulação do guidão, agirá como um *Subscriber* e para definir a angulação vertical, agirá como um *Publisher*. As funções de publicação, inscrição, conexão, entre outras é importada do asset do MQTT disponível para Unity. A classe que faz as intermediações entre os dados no jogo é a *InputOutput* que será detalhada no tópico a seguir.

10.3.3.2 *InputOutput e Mock do Input*

Na função *Start* da classe *InputOutput*, é realizada a conexão do jogo com o *Broker* através do IP e porta e a inscrição de todos os tópicos que serão utilizados. Os tópicos presentes atualmente são: o *bike/velocity* para a velocidade da bicicleta e o *bike/angle* para a angulação do guidão.

Como a integração com o sistema físico ainda não foi realizada, é implementado um *Publisher* para enviar mensagens a partir de eventos do teclado. Portanto, para testes do subsistema isolado, o fluxo de informações é o seguinte:

- Quando a seta ↑ é pressionada, é enviado uma mensagem através de um *Publish* que a tecla está sendo pressionada no tópico *bike/velocity*. No *script* responsável pelo controle do movimento da bicicleta, são repassadas as mensagens contidas no tópico de velocidade que aumenta gradativamente enquanto esta tecla estiver pressionada.
- Quando as setas ← e → são pressionadas, também é enviado uma mensagem através de um *Publish* que a tecla está sendo pressionada no tópico *bike/angle*. As mensagens contidas no tópico de angulação são repassadas para o *script* responsável pela movimentação e é variada então em 45° para direita ou esquerda dependendo da tecla pressionada e para 0° quando nenhuma das duas estiver pressionada.
- Concluindo, o *Publisher* que é acionado através do *Input.GetKey*, uma espécie de handler de eventos do teclado, envia dados para o *Broker* que repassa para o jogo como demonstrado na Figura 113.

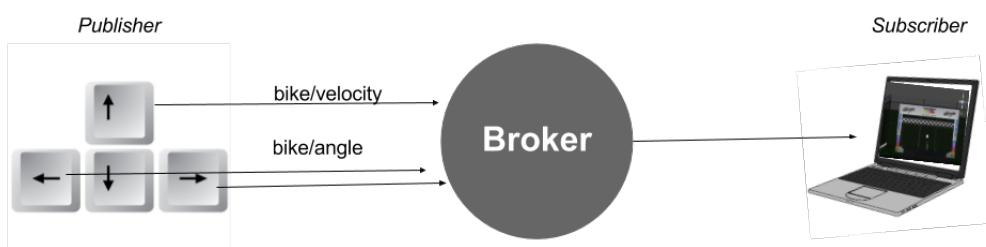


Figura 120 – Integração através do MQTT

10.3.4 Banco de Dados

Para o armazenamento das informações relativas a conta de um usuário foi adotado a utilização de um banco de dados. Tais informações incluem tanto os dados pessoais como, nome, altura e peso, quanto os dados relativos ao desenvolver do usuário, como o tempo das voltas, batimentos cardíacos durante a corrida, frequência respiratória e velocidade no circuito, entre outros, que poderão vir a ser adicionados para melhorar a funcionalidade de estatísticas.

O banco de dados escolhido foi o *iBoxBD* (<http://www.iboxdb.com/>), uma banco de bados totalmente não relacional, que é leve e usa pouca memória. Ele é executado como um servidor incorporado como banco de dados local, também suporta conexão TCP como parte do sistema distribuído. Outras vantagens são: único arquivo, ausência da necessidade de configuração e suporte ao C#.

Na implementação dele no projeto foi criado um *Singleton*, que instancia e gerencia a “*Box*”, que é parte desse BD que cuida do contexto das operações e as executa. Além disso foi criada uma DAO para a classe *Player* e para a *Measure*, que separa as regras de negócio do jogo do acesso aos dados, que se dá pelo *Singleton*. Na figura 114 é possível visualizar o que o banco de dados guarda atualmente.

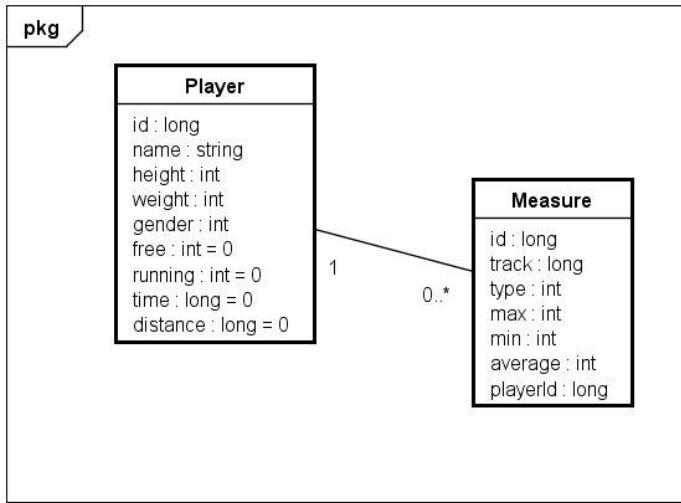


Figura 121 – Diagrama de classe das entidades do Banco de Dados

Por ser um banco de dados não relacional, o relacionamento representado no diagrama 114 não é realizado por meio de chaves estrangeiras, e sim por um único índice presente na classe *Measure* pelo *playerId*. Essa entidade guarda as informações referentes as medidas que são aferidas durante o jogo. Para não onerar o banco de dados, a cada corrida é calculado o valor médio e identificado o valor mínimo e máximo. O *type* nesse caso guarda o tipo de medida que está sendo guardada, sendo referente ao Enum *Type* presente nessa mesma classe.

A classe *Player* ainda guarda informações como o tempo total de jogo, a distância percorrida e a quantidade de corrida realizada em cada modo de jogo.

10.4 Métricas de Código

Ao decorrer do projeto viu-se a necessidade de se coletar métricas principalmente para averiguar se o código está em boas condições para que seja manutenido e evoluído. Para isso, foi escolhido algumas métricas, que serão explicadas posteriormente, do *Anализо* disponibilizadas para a linguagem Java/C++.

Os indicadores propostos tem como base um artigo sobre o *kalibro* (FILHO,). Procurou-se observar níveis que vão garantir o objetivo estipulado de qualidade de código. A tabela 22 apresenta as métricas escolhidas.

Tabela 22 – Indicadores

Métrica	Código	Descrição	Indicadores
<i>Average Cyclomatic Complexity per Method</i> (Média de complexidade ciclomática por método)	accm	Complexidade ciclomática nada mais é do que o número de caminhos independentes que um software pode seguir em sua execução, calculado a partir da representação em grafo das estruturas de controle.	Bom [0, 5[Regular [5, 7[Ruim [7, INF[
<i>Average Method Lines of Code</i> (Média de linhas de código por método)	amloc	AMLOC representa a média do número de linhas dos métodos de uma classe.	Bom [0, 10[Regular [10, 13[Ruim [13, INF[
<i>Lack of Cohesion of Methods</i> (Ausência de coesão em métodos)	lcom4	LCOM4 representa a coesão entre os métodos da classe. Ela verifica a relação entre os métodos e atributos de uma mesma classe.	Bom [0, 2[Regular [2, 5[Ruim [5, INF[
<i>Lines of Code</i> (Linhas de código por classe)	loc	LOC indica o número de linhas executáveis de uma classe, desconsiderando linhas em branco e comentários.	Bom [0, 70[Regular [70, 130[Ruim [130, INF[
<i>Number of Methods</i> (Número de métodos)	nom	NOM é uma métrica de tamanho que conta o número de métodos de uma classe.	Bom [0, 10[Regular [10, 40[Ruim [40, INF[

A partir das métricas escolhidas foi realizado a coleta dos dados e análise com base nos indicadores. A tabela 23 apresenta os *scripts* que foram criados e os valores referentes para cada métrica. A coloração de cada célula foi realizada para melhor representar a situação de cada um, sendo que o verde significa bom, o amarelo significa regular e o laranja significa ruim.

Como observado na tabela de métricas, grande parte das métricas possuem bons indicadores. Entretanto, há alguns indicadores que atingem os níveis regulares e ruins. A *PlayerScript* é a classe mais complexa do sistema e é responsável pelo controle da movimentação da bicicleta virtual, seus indicadores de números de linhas lógicas e tamanho médio dos métodos são reflexos disso. As classes que envolvem estatísticas (*ImageScript*, *FinalImageScript* e *ResumeScript*) envolvem processamento de imagem e carregamento dela, por isso, possuem maior complexidade. Além disso, por terem sido criadas nas fases finais do projeto, não passaram por momentos de refatoração como as classes mais anti-

Tabela 23 – Métricas de Código

Script	ACCM	AMLOC	LCOM4	LOC	NOM
PlayerScript.cs	4.25	23.375	2	187	9
CheeringScript.cs	2.5	8.5	1	17	2
FenceAudioScript.cs	1	4.5	1	9	2
GrassAudioScript.cs	1.2857	4.2857	1	30	7
HandleBarScript.cs	1	4	2	8	2
InputOutput.cs	1.875	11	3	176	16
KneeScript.cs	1	3.5	1	7	2
AccountDelete.cs	1.8	6.8	2	34	5
AccountSelect.cs	1.4285	6.7142	2	47	7
CountLaps.cs	1.8	6.6	2	33	5
IgnoreRaycast.cs	1	4	1	4	1
LoadLevel.cs	1.2	4.4	2	22	5
MenuController.cs	1.8	6.4	2	32	5
WeightHeight.cs	2.5714	9.1428	2	64	7
NewBehaviourScript.cs	1	3	2	6	2
PeopleScript.cs	3	13	1	13	1
PlayerInfo.cs	0	0	0	0	0
SkyScript.cs	2.25	13.5	1	54	4
Statistics/FinalImageScript.cs	2.5	20.25	2	81	4
Statistics/ImageScript.cs	4	30.5	2	122	4
Statistics/ResumeScript.cs	6	19	1	19	1
DatabaseSingleton.cs	2	12	1	12	1
Measure.cs	1	5	2	10	2
MeasureDAO.cs	1	3	6	18	6
Player.cs	1	6.3333	3	19	3
PlayerDAO.cs	1	3	5	15	5
ThighScript.cs	1	6.5	2	13	2
WheelMovement.cs	1	2.5	2	5	2

gas. As classes de banco de dados (*MeasureDAO* e *PlayerDAO*) possuem um valor alto no indicador de falta de coesão, mas agem como uma indireção para impedir que o banco seja acessado diretamente por outras classes. Por fim, pode-se concluir que o código atual atinge níveis satisfatórios, mas com diversos espaços para melhorias.

11 Orçamento Final

Na tabela 25 estão listados todos os gastos durante o projeto. O orçamento total foi de R\$ 3.122,61.

Tabela 24 – Orçamento Final

Subsistema	Data	Valor	Descrição
Estrutura	29/09	R\$ 35,00	Rolamento da mesa giratória
Estrutura	05/10	R\$ 230,00	Tarugo de aço
<i>Software</i>	06/10	R\$ 35,05	Assets
Eletrônica	06/10	R\$ 115,00	Sensor FSR
Eletrônica	06/10	R\$ 66,60	Node MCU
Eletrônica	06/10	R\$ 26,80	Sensor de proximidade
Eletrônica	13/10	R\$ 199,89	RaspBerry Pi 3
Eletrônica	13/10	R\$ 44,88	Conversor analógico-digital
Eletrônica	19/10	R\$ 46,00	Materiais para fabricar PCI
Energia	19/10	R\$ 144,81	Dobradiça e resistência
<i>Software</i>	22/10	R\$ 49,17	Assets pista
Eletrônica	25/10	R\$ 31,80	Sensor de frequência Cardiáca
<i>Software</i>	26/10	R\$ 17,99	Assets personagem
Estrutura	27/10	R\$ 280,00	Usinagem de peças
Eletrônica	26/10	R\$ 60,00	Cartão SD Ultra 8 GB
Estrutura	7/11	R\$ 380,00	Macaco
<i>Software</i>	9/11	R\$ 54,33	Asset personagem e cerca
Energia	20/11	R\$ 423,45	Dínamo, bateria, componentes eletrônicos,
<i>Software</i>	20/11	R\$ 69,90	Fone de ouvido
Estrutura	21/11	R\$ 105,00	Perfil de aço + parafusos
Eletrônica	21/11	R\$ 118,25	Material para fabricação de placa de circuito impresso
Eletrônica	29/11	R\$ 27,64	Módulo Wifi
Estrutura	29/11	R\$ 85,00	Placa de ps, acabamento de brum, rebites, mola e costureira
Eletrônica	30/11	R\$ 118,00	Material para fabricação de placa de circuito impresso
Estrutura	30/11	R\$ 34,00	Tintas + rebite
Estrutura	30/11	R\$ 10,00	Mola
Geral	30/11	R\$ 58,17	Material para fazer cinta, resistor, placa de composito para pcb
Eletrônica	30/11	R\$ 70,88	Placas e componentes eletrônicos
Eletrônica	30/11	R\$ 50,00	Peças do driver
Eletrônica	30/11	R\$ 110,00	Moto de passos
Eletrônica	30/11	R\$ 25,00	ESP

Referências

- ABHISHEK, K.; SAXENA, A. K.; SONKAR, R. K. Non-invasive measurement of heart rate and hemoglobin concentration level through fingertip. In: *2015 IEEE International Conference on Signal Processing, Informatics, Communication and Energy Systems (SPICES)*. [S.l.: s.n.], 2015. p. 1–4. Citado na página 85.
- CHIHAK, B. et al. Synchronizing self and object movement: How child and adult cyclists intercept moving gaps in a virtual environment. v. 36, p. 1535–52, 11 2010. Citado na página 22.
- CRITCHLEY, H. D. et al. Neural activity relating to generation and representation of galvanic skin conductance responses: A functional magnetic resonance imaging study. *The Journal of Neuroscience*, v. 20, n. 8, p. 3033–3040, April 2000. Disponível em: <https://www.researchgate.net/profile/Rebecca_Elliott2/publication/12565836_Neural_activity_relating_to_generation_and_representation_of_galvanic_skin_conductance_responses_A_functional_magnetic_resonance_imaging_study/links/00b4952dd499abb525000000.pdf>. Citado na página 84.
- FILHO, C. M. de O. Kalibro: Uma ferramenta de con guração e interpretação de métricas de código-fonte. Citado na página 118.
- INTERLINK ELECTRONICS. *Force Sensing Resistor Integration Guide and Evaluation Parts Catalog*. Camarillo. Citado na página 87.
- LANGEREIS, G. Photoplethysmography (ppg) system. *Version 2*, 2010. Citado na página 85.
- MESTRE, D. R.; DAGONNEAU, V.; MERCIER, C.-S. Does virtual reality enhance exercise performance, enjoyment, and dissociation? an exploratory study on a stationary bike apparatus. *Presence: Teleoper. Virtual Environ.*, MIT Press, Cambridge, MA, USA, v. 20, n. 1, p. 1–14, fev. 2011. ISSN 1054-7460. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1162/pres_a_00031>. Citado na página 22.
- MIRANDA, M. R. et al. Development of simulation interfaces for evaluation task with the use of physiological data and virtual reality applied to a vehicle simulator. In: INTERNATIONAL SOCIETY FOR OPTICS AND PHOTONICS. *SPIE/IS&T Electronic Imaging*. [S.l.], 2015. p. 939207–939207. Citado 2 vezes nas páginas 84 e 86.
- PLANTE, T. et al. Might virtual reality promote the mood benefits of exercise? v. 19, p. 495–509, 07 2003. Citado na página 22.
- PROGRAMERING - Just for programmers. Disponível em: <<http://www.programering.com/>>. Citado 2 vezes nas páginas 6 e 114.
- RHEE, S. *Design and analysis of artifact-resistive finger photoplethysmographic sensors for vital sign monitoring*. Tese (Doutorado) — Massachusetts Institute of Technology. Dept. of Mechanical Engineering, 2000. Citado na página 85.

ROSERO, O. F. G. *Sistema móvel de monitoramento e treinamento para ciclista com smartphone android.* Dissertação (Mestrado) — Departamento de Engenharia Elétrica, Faculdade de Tecnologia – Universidade de Brasília, feb 2012. Citado na página 86.

SIATE – SERVIÇO INTEGRADO DE ATENDIMENTO AO TRAUMA EM EMERGÊNCIA. *Sinais vitais.* Paraná, 2015. Citado na página 87.

VANDERLEI, L. C. M. et al. Noções Básicas de variabilidade da frequência cardíaca e sua aplicabilidade clínica. *Brazilian Journal of Cardiovascular Surgery*, scielo, v. 24, p. 205 – 217, 06 2009. ISSN 0102-7638. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-76382009000200018&nrm=iso>. Citado na página 85.

VIGOUROUX, R. The electrical resistance considered as a clinical sign. *Progrès Médicale*, v. 3, p. 87–89, 1888. Citado na página 84.

Apêndices

APÊNDICE A – Termo de Abertura do Projeto

A.0.1 Descrição do projeto

O projeto é uma plataforma de ciclismo interativa com imersão em ambiente de realidade virtual e monitoramento de dados fisiológicos e de desempenho. O usuário utilizará uma bicicleta acoplada ao sistema e um óculos de realidade virtual, interagindo com um ambiente virtual gamificado emulado pelo Oculus por meio da bicicleta, pedalando e utilizando o guidão.

A.0.2 Justificativa do projeto

Treinos de ciclismo em ambientes fechados é uma demanda relevante para profissionais e entusiastas do esporte. Diversas soluções para esse ponto existem, incluindo circuitos *indoor* e bicicletas fixas de exercício que simulam parte da estrutura de uma bicicleta tradicional. Tais soluções são o padrão atual do mercado, mas possuem algumas limitações. Uma delas é o fato de que bicicletas de exercício não possuem uma sensação similar o suficiente a uma bicicleta comum, além de possuírem indicadores limitados a quantidade aproximada de calorias gastas e outros. Treinamento em circuitos *indoor* requerem deslocamento do usuário ao local.

Um sistema de ciclismo interativo permitiria uma experiência de ciclismo verossímil e gamificada, servindo de estímulo de treinamento aos usuários, tanto pela qualidade da experiência quanto pela praticidade de uso.

A.0.3 Objetivos do projeto

Como proposta de solução, o projeto a ser desenvolvido tem como objetivo emular a sensação de andar de bicicleta de uma forma verossímil, utilizando uma bicicleta tradicional como base e a realidade virtual para emular diferentes ambientes de ciclismo, a fim de aproximar a experiência do usuário no sistema à experiência real, à medida em que dados do seu desempenho são coletados. O projeto também procura ser de fácil acesso e utilização, utilizando-se de diretrizes de usabilidade para isso. Com isso, busca-se uma maior utilização do sistema no dia-a-dia, para que o usuário tenha seu desempenho medido de forma constante.

A.0.4 Requisitos de alto nível

O projeto terá uma bicicleta acoplada a uma plataforma, um óculos de realidade virtual e um *notebook* para a execução do *software*. O sistema também contará com um sistema que permite a elevação da bicicleta e aumento no esforço necessário para movimentar o pedal, simulando subidas e decisões.

O jogo contará com dois circuitos, um com pista lisa e duas curvas inspirado em pistas tradicionais e um com caminho com elevações e diversas curvas, inspirado em ambientes abertos. Cada usuário poderá ter uma conta local, em que serão registrados preferências e dados de desempenho. Os dados de desempenho devem ser apresentados em forma de gráficos para o usuário e acessíveis a partir do menu principal. A bicicleta deverá ser projetada de tal forma que caso o usuário venha a perder o equilíbrio este não caia da plataforma. Além disso, deverá haver aproveitamento de parte da energia produzida pelo usuário ao pedalar.

A.0.5 Subsistemas Identificados

Foram identificados quatro subsistemas no projeto: o subsistema eletrônico, responsável pela construção dos componentes eletrônicos, captação e interpretação dos sinais da bicicleta e do usuário, o subsistema de energia, responsável pela geração de energia elétrica a partir da energia mecânica obtida pelos movimentos de pedalada do usuário, o subsistema de estrutura, responsável pela construção da plataforma e adaptação da bicicleta e componentes do Oculus na montagem do projeto, e o subsistema de software, responsável pela interface de interação com o usuário e apresentação do cenário virtual.

A.0.6 Riscos

Os principais riscos que podem ocorrer durante o projeto são os referentes a inexperiência da equipe na utilização das ferramentas necessárias para construção da plataforma, bem como nas tecnologias a serem utilizadas no desenvolvimento. Outros riscos que podem ocorrer e que afetam diretamente ao projeto, são os riscos relacionados a utilização de equipamentos de alto custo e do espaço cedido para equipe no LART. Outro risco de grande impacto é a integração no último mês do projeto de todos os módulos a serem desenvolvidos.

A.0.7 Resumo do cronograma de marcos

O desenvolvimento da solução terá três marcos principais, caracterizados como pontos de controle. A primeira fase do projeto é a fase de planejamento e tem duração de três semanas e será finalizada no dia do primeiro ponto de controle, entre seis a nove de setembro. A segunda fase é a fase de construção dos subsistemas e inicia dia primeiro de

setembro e termina dia três de novembro, com uma duração de, aproximadamente, dois meses. O segundo ponto de controle ocorre entre os dias primeiro e três de novembro. A terceira fase é a de integração dos subsistemas, inicia dia três de novembro e termina dia primeiro de dezembro. O terceiro ponto de controle ocorre entre três a seis de dezembro.

A.0.8 Resumo do orçamento

O custo total do projeto será de R\$ 8.995,34, deste valor total, R\$ 7.317,64, refere-se aos custos do óculos *Rift* e o Desktop do LART que a equipe já possui.

Tabela 25 – Orçamento

Simulador de Ambiente Virtual	R\$ 7.317,64
Sistema de Alimentação de Energia	R\$ 383,99
Estrutura	R\$ 900,00
Sistemas de aquisição e controle	R\$ 393,71
R\$ 8.995,34	

A.0.9 Lista das partes interessadas

Dentre os interessados, estão os patrocinadores e alunos de graduação de engenharia da Universidade de Brasília campus Gama que cursam a disciplina de Projeto Integrador em Engenharia 2.

A.0.10 Requisitos para a aprovação do projeto

O projeto deverá ser aprovado por seus patrocinadores e professores da disciplina de Projeto Integrador em Engenharia 2.

A.0.11 Gerência do projeto

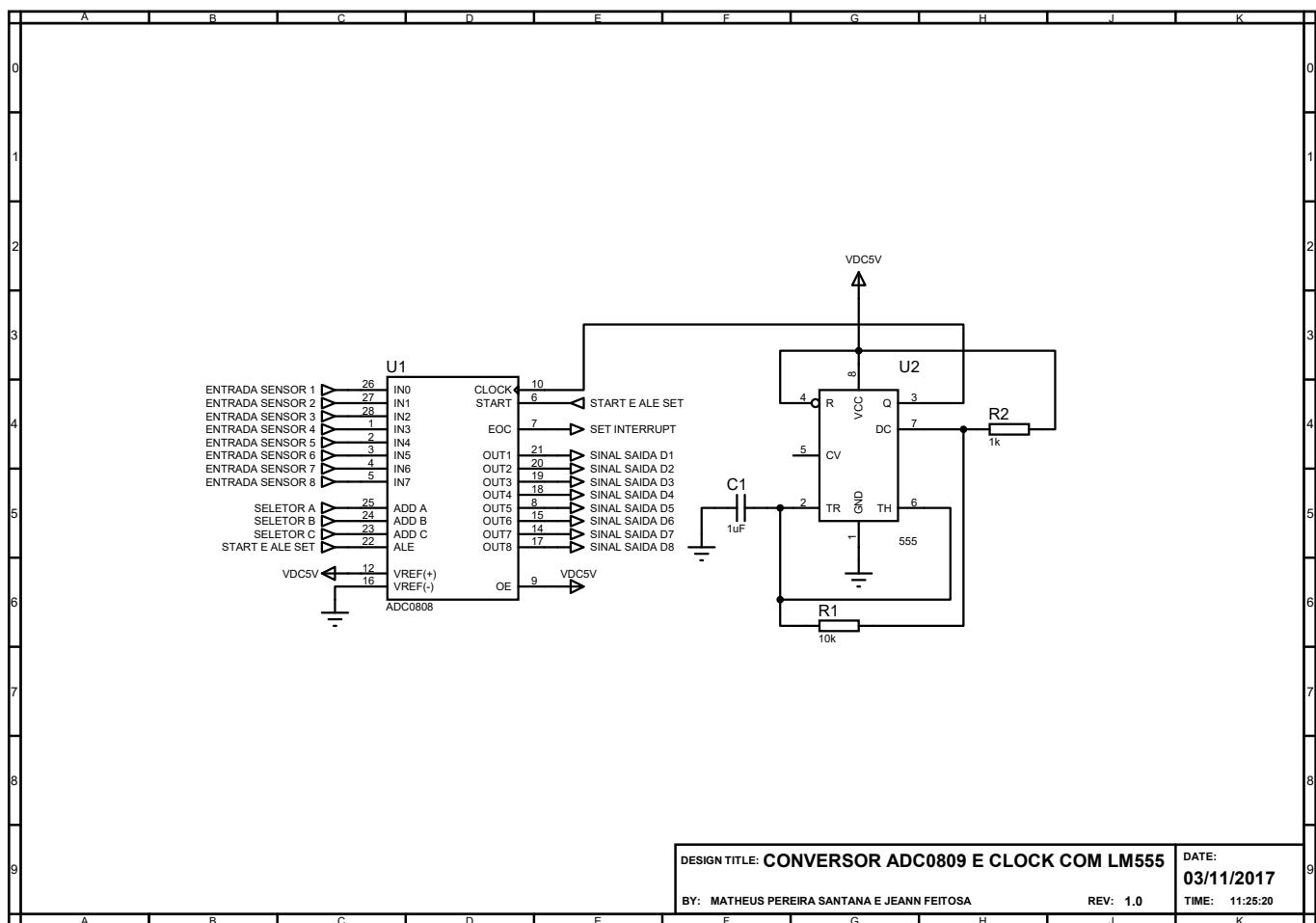
O projeto será gerenciado por Matheus Pereira Santana, graduando em Engenharia Eletrônica, sendo ele o gerente geral. Mas terá também outros quatro estudantes responsáveis por gerenciar cada subsistema da Plataforma de Ciclismo Interativa.

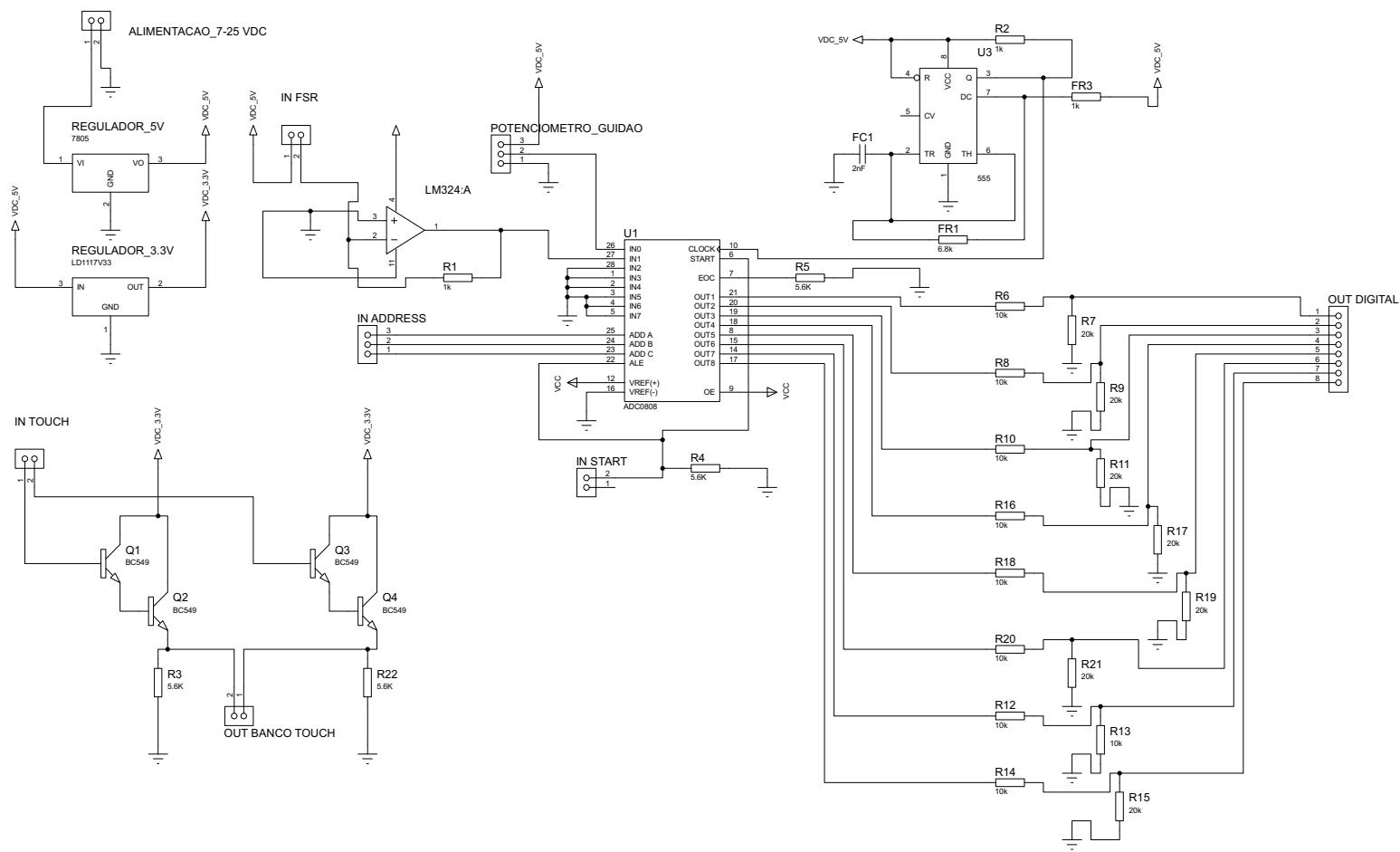
A.0.12 Patrocinadores

O projeto contará com dois patrocinadores, a professora Carla Rocha e o professor Augusto Brasil, que possuem interesse no produto a ser gerado ao final do semestre.

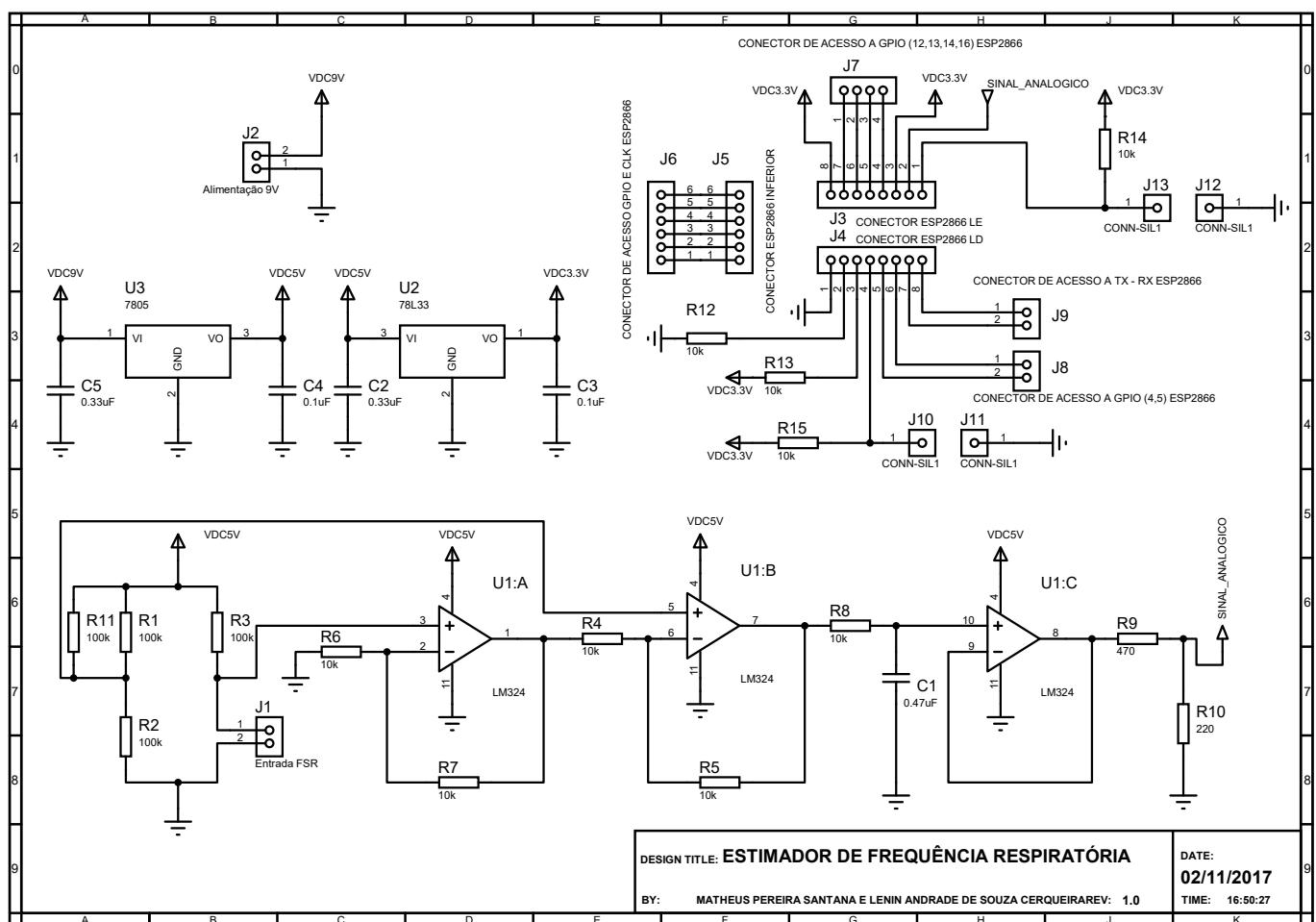
Anexos

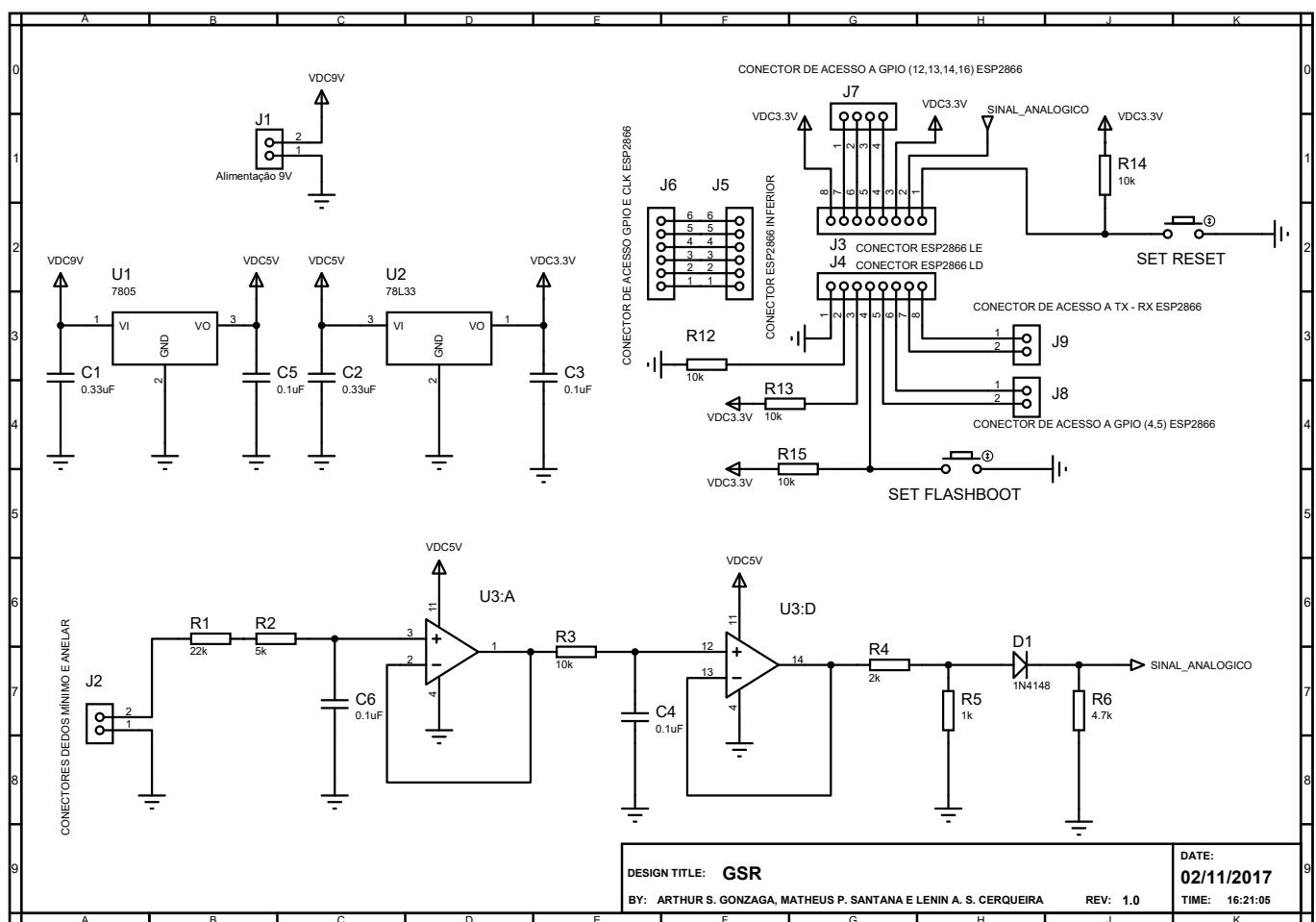
ANEXO A – Esquemáticos



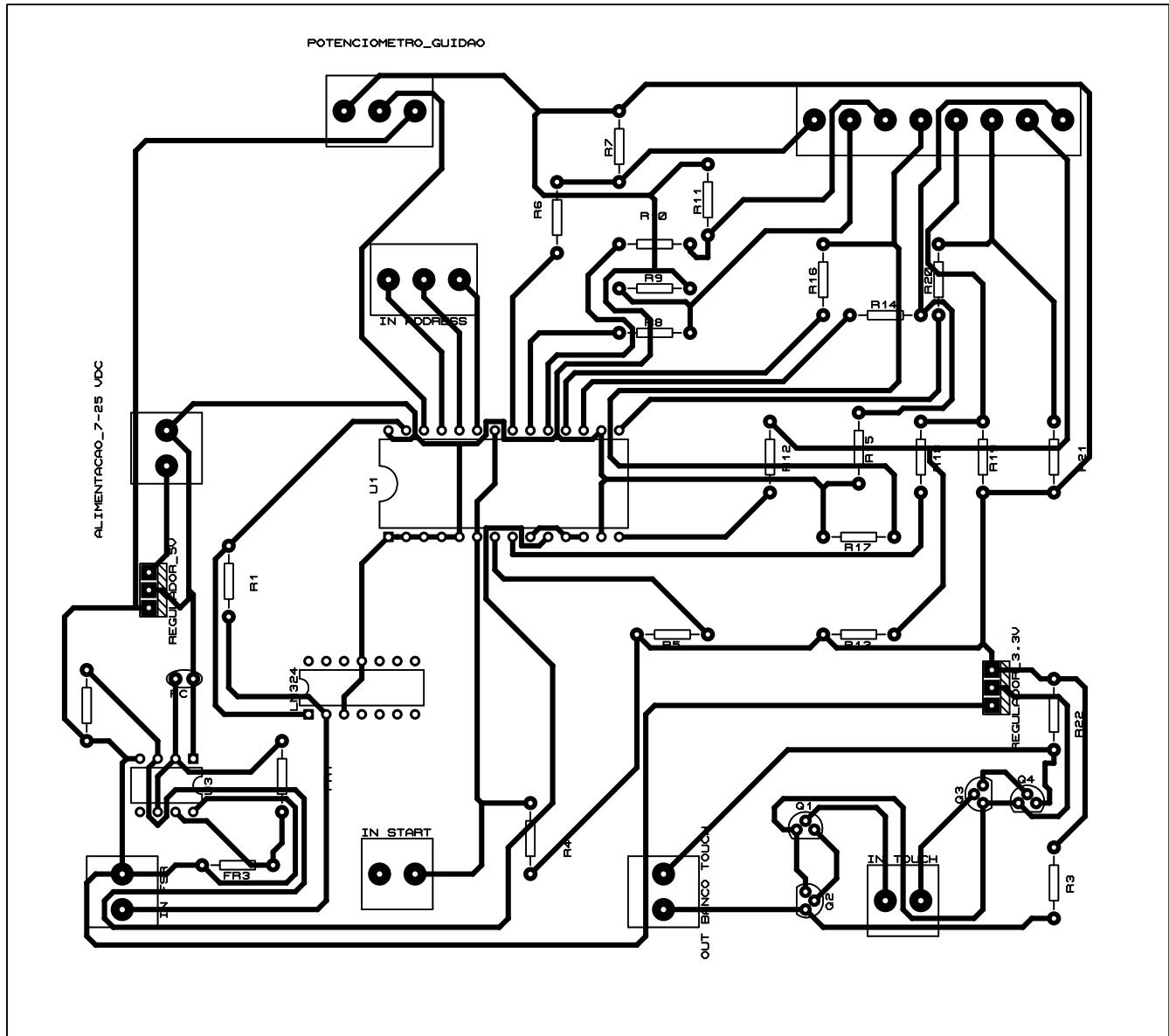


DESIGN TITLE:
BIKE BOARD

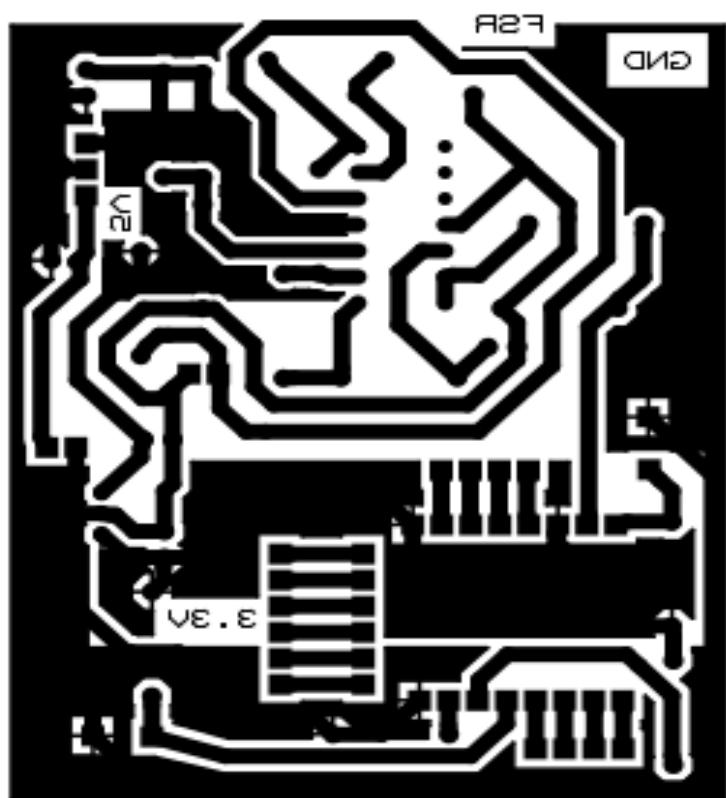




ANEXO B – Layout



Layout Estimador de Respiração



ANEXO C – Códigos

ANEXO D – Configuração de Rede

O Raspberry foi programado para atuar como duas interfaces principais. Como access point da rede wireless e como broker do protocolo MQTT. As configurações utilizadas para tal função foram:

1. Atualização e instalação dos pacotes:

- \$ sudo apt-get update
- \$ sudo apt-get install isc-dhcp-server
- \$ sudo apt-get install hostapd
- \$ sudo apt-get install mosquitto
- \$ sudo apt-get install mosquitto-dev

2. No arquivo */etc/dhcp/dhcp.conf* fazer as seguintes alterações:

- Comentar com # as linhas: option domain-name "example.org";
option domain-name-servers
ns1.example.org, ns2.example.org
- Descomentar as linhas: authoritative
- Escrever no fim do arquivo:

```
subnet 10.0.0.0 netmask 255.255.255.0 {
    range 10.0.0.2 10.0.0.255;
    option domain-name-servers 8.8.8.8;
    option domain-name "local";
    option routers 10.0.0.1;
    option broadcast-address 10.0.0.255;
    default-lease-time 600;
    max-lease-time 7200; }
```

3. No arquivo */etc/network/interfaces* colocar no arquivo:

```
auto lo
iface lo inet loopback

iface eth0 inet dhcp

allow-hotplug wlan0

iface wlan0 inet static
    address 10.0.0.1
```

netmask 255.255.255.0

gateway 10.0.0.1

4. Criar o arquivo */etc/hostapd/hostapd.conf* com o seguinte texto:

interface=wlan0

driver=nl80211

ssid=bikerift_broker

country_code=US

hw_mode=g

channel=6

macaddr_acl=0

auth_algs=1

ignore_broadcast_ssid=0

wpa=2

wpa_passphrase=bikerift

wpa_key_mgmt=WPA-PSK

wpa_pairwise=CCMP

wpa_group_rekey=86400

ieee80211n=1

wme_enabled=1

5. Alterar no arquivo */etc/default/hostapd* a linha #DAEMON_CONF

por DAEMON_CONF="/etc/hostapd/hostapd.conf"

6. No arquivo */etc/sysctl.conf* descomentar a linha: net.ipv4.ip_forward=1.

7. Executar no terminal:

- \$ sudo sh -c "echo 1 > /proc/sys/net/ipv4/ip_forward"
- \$ sudo iptables -t nat -A POSTROUTING -o eth0 -j MASQUERADE
- \$ sudo iptables -A FORWARD -i eth0 -o wlan0 -m state --state RELATED,ESTABLISHED -j ACCEPT
- \$ sudo iptables -A FORWARD -i wlan0 -o eth0 -j ACCEPT
- \$ sudo sh -c "iptables-save > /etc/iptables/rules.v4"
- \$ sudo service hostapd start
- \$ sudo service isc-dhcp-server start

- \$ sudo update-rc.d hostapd enable
- \$ sudo update-rc.d isc-dhcp-server enable

ANEXO E – Desenhos Técnicos

ANEXO F – Manual de Configuração

O ambiente para desenvolver o jogo para o VRide é baseado nas versões da *Unity* e do *Oculus Integration*. Abaixo estão as versões de cada componente necessário para o ambiente funcionar no *Oculus Development Kit 1* (DK1):

- Unity3D 4.6.0
- OVR Unity Integration 0.4.2lib
- Oculus Runtime SDK 0.4.2

Com cada um destes itens baixados, segue a instalação passo a passo.

F.1 Passo a passo

Antes de prosseguir, verifique se você não possui nenhuma versão da *Unity* instalada.

1. Instale a *Unity* normalmente, clicando em próximo até terminar.
2. Instale o *Oculus Runtime*, *oculus_runtime_rev_1_sdk_0.4.2_win.exe*, apenas pressionando seguir.
3. Extraia os arquivos de *ovr_unity_0.4.2_lib.zip*. Abra a *Unity*, e então faça um duplo clique em *OculusUnityIntegration.unitypackage*. Isso importará as coisas necessárias para executar o *Oculus* na *Unity*.
4. Para testar o *Oculus*, é importante importar *OculusUnityIntegrationTuscanyDemo.unitypackage*. Na pasta Tuscany tem um projeto *Unity*, quando clicar na barra lateral direita aparecerá um botão para abrir.
5. Antes de executar a demo, instale outros *drivers* para executar o *Oculus*. Eles estão em C: Usuário\Seu nome de usuário\AppData\Local\Temp\Oculus Inc. Então, você precisa executar *OculusDisplayDriver_Win8.1_x64.msi* e *OculusMSI_x64.msi*.
6. Para testar que tudo está funcionando corretamente, execute o projeto em *Unity*.

ANEXO G – Desempenho Individual

Nas seções abaixo estão os relatórios individuais de cada aluno dentro do seu subsistema.

G.1 Aquisição e Controle

G.1.1 Arthur Simões Gonzaga

Matrícula:

Engenharia:

Tarefas desempenhadas no subsistema:

- Descrição da atividade

G.1.2 Jeann Feitosa Figueiredo

Matrícula:

Engenharia:

Tarefas desempenhadas no subsistema:

- Descrição da atividade

G.1.3 Lenin Andrade de Sousa Cerqueira

Matrícula:

Engenharia:

Tarefas desempenhadas no subsistema:

- Descrição da atividade

G.1.4 Matheus Pereira Santana

Matrícula:

Engenharia:

Tarefas desempenhadas no subsistema:

- Descrição da atividade

G.2 Sistema de Alimentação de Energia

G.2.1 Bruno de Medeiros Vieira Rocha

Matrícula:

Engenharia:

Tarefas desempenhadas no subsistema:

- Descrição da atividade

G.2.2 Thaynara Késsia Espíndola Pereira

Matrícula:

Engenharia:

Tarefas desempenhadas no subsistema:

- Descrição da atividade

G.3 Estrutura

G.3.1 Alisson Henrique Sousa de Carvalho

Matrícula:

Engenharia:

Tarefas desempenhadas no subsistema:

- Descrição da atividade

G.3.2 Daniel Sampaio Santos Moreira

Matrícula:

Engenharia:

Tarefas desempenhadas no subsistema:

- Descrição da atividade

G.3.3 Heitor de Moura Del Esposte

Matrícula:

Engenharia:

Tarefas desempenhadas no subsistema:

- Descrição da atividade

G.4 Simulador de Ambiente Virtual

G.4.1 João Vitor Araujo Moura

Matrícula:

Engenharia:

Tarefas desempenhadas no subsistema:

- Descrição da atividade

G.4.2 Mateus Manuel Rodrigues Bezerra

Matrícula:

Engenharia:

Tarefas desempenhadas no subsistema:

- Descrição da atividade

G.4.3 Renata Soares dos Santos

Matrícula:

Engenharia:

Tarefas desempenhadas no subsistema:

- Descrição da atividade

G.4.4 Sabryna de Sousa Pessôa

Matrícula:

Engenharia:

Tarefas desempenhadas no subsistema:

- Descrição da atividade