CAPÍTULO VI – Conclusiones y recomendaciones

# Conclusiones

1. La metodología de desarrollo de software de prototipo es adecuada para la realización de proyectos de robótica como el desarrollado en el presente trabajo de investigación, ya que permite el perfeccionamiento de los componentes individuales del mismo a partir del desarrollo de una serie de prototipos incrementales desarrollados. Esto promueve un proceso de desarrollo, análisis de resultados e introducción de mejoras constante, asegura una mayor calidad de los componentes finales y simplifica el proceso de integración de la plataforma final.
2. La tarea de desarrollo de un cuadricóptero requiere de la aplicación de conocimiento de distintas áreas de la ingeniería y las ciencias, por lo cual es recomendable una alta modularización y desacoplamiento de los componentes a desarrollar. Más aún, la realización de pruebas individuales de funcionamiento, y la integración paulatina de los módulos permite identificar problemas y posibles mejoras en el desarrollo de los mismos a tiempo y con facilidad.
3. El desarrollo de tecnologías de distribución libre como Arduino han permitido acelerar el tiempo de desarrollo en proyectos de robótica abstrayendo a los desarrolladores de la capa de hardware de las tarjetas de control, y permitir a los mismos codificar en un lenguaje de programación de estructura flexible, sintaxis simple, y poseedor de multitud de librerías y documentación. En particular, la tarjeta Arduino Nano 3.0 utilizada en el presente trabajo, y basada en el microcontrolador ATMEGA328, ha presentado un rendimiento satisfactorio, una alta confiabilidad, y ha permitido reducir el tiempo de implementación y pruebas del proyecto en gran medida.
4. En el desarrollo de circuitos de potencia es recomendable realizar un análisis incremental, partiendo de la respuesta de la mínima combinación de componentes bajo las condiciones de trabajo esperadas, y aumentando la complejidad conforme se realizan pruebas y se recogen datos de funcionamiento. Esto permite identificar las características de funcionamiento particulares de cada componente, y, de los circuitos diseñados, y es vital para alcanzar las condiciones óptimas de funcionamiento de los mismos.
5. Las vibraciones mecánicas producidas por la rotación de las aspas y el accionamiento de los motores a alta velocidad pueden llegar a perturbar de forma significativa, e incluso, inutilizar, las estimaciones de estado realizadas mediante giroscopios y acelerómetros ubicados en el cuadricóptero. La colocación física de los sensores en el chásis, y la implementación de algoritmos de filtrado de las señales de los mismos, son aspectos críticos para el éxito de cualquier proyecto que involucre estimación de estado de un cuadricóptero mediante Unidades de Medición Inercial.
6. Las hélices flexibles del chasis Draganflyer V, a pesar de poseer una alta durabilidad y representar un menor peligro para el usuario final, reducen en gran medida la eficiencia energética del cuadricóptero y la carga máxima que éste puede levantar.
7. La implementación de un sistema de control de velocidad angular altamente reactivo permite realizar un control más robusto y preciso del cuadricóptero, y asegura un mejor seguimiento de las consignas de estabilidad y orientación establecidas por el sistema de control de posición angular. El mismo trabaja directamente sobre la dinámica del cuadricóptero en vuelo, y asegura la permanencia del sistema en equilibrio a partir del marco de referencia inercial propio del mismo.
8. La manipulación de la frecuencia de ejecución de los algoritmos de control, permite el desarrollo de sistemas de control altamente acoplados a la dinámica de los sistemas desarrollados, y con ello, la realización de un control más robusto, preciso, y que aprovecha mejor las características propias de la planta controlada. Se obtiene además una menor saturación de los actuadores, lo cual puede representar una mayor eficiencia energética y un menor desgaste en las piezas del chasis y los actuadores.
9. Se comprueba la hipótesis presentada en **[Nadales 2009]** acerca de la posibilidad de estabilizar un cuadricóptero en vuelo mediante la aplicación de un algoritmo Proporcional-Integral-Derivativo. Más aún, se comprueba que a partir de una estimación de estado basada en mediciones de giroscopios, acelerómetros y sensores de distancia, y mediante la aplicación de una arquitectura de control en capas basada en algoritmos PID, es posible realizar un control satisfactorio de posición angular, orientación angular y altura de un cuadricóptero en vuelo, siete de los doce grados de libertad posibles.
10. Bajo la asunción de ángulos de rotación reducidos, el algoritmo de estimación desarrollado, basado en la técnica de filtro complementario, o permite una estimación precisa, rápida, y suficientemente robusta para la estabilización de un cuadricóptero en vuelo.
11. La velocidad de transmisión, la verificación de errores, y la coordinación de la comunicación éntre la unidad de control del cuadricóptero y cualquier otra unidad o estación de control, son variables críticas para una correcta ejecución de los sistemas de control, el correcto envío y ejecución de comandos, y una retroalimentación efectiva del estado del cuadricóptero mediante telemetría.

# Recomendaciones

1. Al desarrollar cuadricópteros se aconseja separar los sistemas de control de los mismos en una arquitectura por capas, para asegurar la correcta estabilización y seguimiento de consignas de orientación y traslación. Esto simplifica la realización de pruebas y la calibración de los mismos. Además, permite el desarrollo de sistemas escalables.
2. En caso de utilizarse los módulos desarrollados en el presente trabajo de investigación para tareas de control de alto nivel, se recomienda partir de la interfaz de comunicación serial desarrollada para realizar la retroalimentación entre el Módulo de Lógica, Sensores y Comunicación desarrollado, y cualquier otra unidad que ejecute un algoritmo de control de mayor nivel, como pueden ser, algoritmos de control de posición o trayectoria.
3. En caso de perseguirse el desarrollo sistemas de control para realizar vuelo acrobático o maniobras agresivas, se recomienda mejorar el algoritmo de estimación de ángulos mediante filtro complementario validando la dirección del vector de aceleración gravitacional al realizar la estimación de ángulo a partir de los datos del acelerómetro.
4. Para una estimación más robusta del ángulo de Yaw se recomienda la utilización de un magnetómetro en conjunción con un giroscopio. Se sugiere consultar la investigación presentada en **[Madgwick 2010]**.
5. Para disminuir el tiempo de respuesta e incrementar la robustez y precisión de los sistemas de control se recomienda implementar control de velocidad individual de los motores del cuadricóptero.
6. Para la realización de pruebas de algoritmos de estimación de estado, control y comunicación se recomienda limitar el movimiento del cuadricóptero en uno, dos, o tres ejes, ya que ello permite realizar un estudio exhaustivo del rendimiento de los mismos bajo condiciones controladas, e identificar posibles problemas de funcionamiento e integración con mayor rapidez y precisión.
7. Para la realización de investigación avanzada con cuadricópteros se recomienda fervientemente utilizar tecnología de punta, como pueden ser: los motores sin escobillas, Electronic Speed Controllers, y unidades de control como el Ardupilot Mega, Pixhawk y Asctec Mastermind, entre otros. Esto, porque los mismos están basados en estándares del área, y permiten reducir el tiempo de desarrollo, al homogeneizar la arquitectura de los cuadricópteros sobre los cuales se realizará la investigación.