

Universidade de Brasília - UnB
Faculdade UnB Gama - FGA
Engenharia Automotiva, Engenharia Eletrônica, Engenharia de
Energia e Engenharia de Software

KIT UNIVERSAL DE AUTOMAÇÃO DE CADEIRAS DE RODAS

Autor: Grupo Cadeira de rodas automatizada
Orientador: Professores Orientadores da Matéria

Brasília, DF
2015

Grupo Cadeira de rodas automatizada

KIT UNIVERSAL DE AUTOMAÇÃO DE CADEIRAS DE RODAS

Relatório para matéria do curso de graduação de Engenharias, Projeto Integrador 2

Universidade de Brasília - UnB

Faculdade UnB Gama - FGA

Orientador: Professores Orientadores da Matéria
Coorientador: Professores Orientadores da Matéria

Brasília, DF

2015

"A deficiência não precisa ser um obstáculo para o sucesso."

Professor Stephen W Hawking

Orientadores

Nome orientador	Engenharia
Luiz Carlos Gadelha de Souza	Engenharia Aeroespacial
Alessandro Borges de Sousa	Engenharia Automotiva
Edson Mintsu Hung	Engenharia Eletrônica
Jungpyo Lee	Engenharia de Energia
Paulo Roberto Miranda Meirelles	Engenharia de Software
Ricardo Matos Chaim	Engenharia de Software

Membros

Nome Aluno	Matricula	Engenharia
Carlos Filipe Araujo	10/0096093	Automotiva
Edward Douglas M. Pereira Junior	10/0028349	Automotiva
Felipe Duerno do Couto Almeida	11/0116712	Eletrônica
Gustavo Vinicius Martins Arvelos	09/0115830	Eletrônica
Henrique Berilli Silva Mendes	11/0120841	Eletrônica
Luiz Cláudio Percy	10/46497	Eletrônica
Bruno Carlos dos S. Moraes	10/43854	Energia
Bruno Lossio	10/0095208	Energia
Felipe de Souza Campos	10/0054323	Energia
Jéssica Rocha Gama	10/0054501	Energia
Rafael Ferrato	10/0120491	Energia
Thabata Helen Macedo Granja	09/0139658	Software
Victor Cotrim de Lima	09/0134699	Software

Lista de abreviaturas e siglas

IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
VPN	Virtual Private Network
XP	Extreme Programming
SLA	Bateria Selada Chumbo-Ácido
INMETRO	Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia
ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
NBR	Norma Brasileira

Sumário

1	INTRODUÇÃO	13
1.1	Objetivos	13
1.1.1	Objetivos Gerais	13
1.1.2	Objetivos Específicos	14
1.2	Estado Técnico	15
1.2.1	História	15
1.2.2	O Estado da Arte	16
1.3	Requisitos	17
1.3.1	Requisitos em Relação a Estrutura	17
1.3.2	Requisitos em Relação as Tecnologias	18
1.3.3	Requisitos em Relação a Parte Financeira	18
2	FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	19
2.1	Estrutura	19
2.2	Power Train	21
2.2.1	Motor	21
2.2.1.1	Motor de Corrente Contínua	22
2.2.2	Redutor	22
2.2.3	Bateria	23
2.2.3.1	Carregando baterias	24
2.3	Controle	25
2.3.1	Dispositivos de controle	25
2.3.2	Tecnologias	26
2.3.2.1	Raspberry PI	26
2.3.2.2	Python	27
2.3.2.3	Ambiente de desenvolvimento	27
2.3.2.4	Arquitetura	27
2.3.2.5	Controle do motor	27
3	METODOLOGIA	31
3.1	Estrutura	31
3.2	Power Train	31
3.3	Controle	31
3.4	Metodologia de organização e monitoramento	32
3.5	Integração entre Engenharias	33

4	RESULTADOS	35
4.1	Estrutura	35
4.1.1	Protótipo	36
4.2	Power-Train	37
4.2.1	Resistência a Rolagem	37
4.2.2	Moto-reductor	40
4.2.3	Bateria	41
4.2.3.1	Autonomia	41
4.3	Controle	43
4.3.1	Joystick	43
4.3.2	Controlador Central	43
5	PLANEJAMENTO FINANCEIRO	47
5.1	Arrecadação	47
5.2	Planejamento de Gastos	47
6	PROBLEMAS ENCONTRADOS	49
6.1	Geral	49
6.2	Controle	50
6.2.1	Ambiente de Desenvolvimento	50
6.2.2	Ambiente físico	50
6.2.3	Arquitetura	51
6.2.4	Ponte H	52
6.2.5	Joystick	53
6.3	Power Train	53
6.3.1	Escolha de um motor	53
6.3.2	Eixo do conjunto moto-reductor	53
6.4	Estrutura	54
6.4.1	Acoplamento	54
6.4.2	Falta de cadeira	54
7	PERSPECTIVAS	57
7.1	Incremento atual	57
7.1.1	Estrutura	57
7.1.2	Power Train	57
7.1.3	Controle	58
7.1.4	Interface com Usuário	58
7.2	Próximos passos	58
7.2.1	Estrutura	58
7.2.2	Power Train	59

7.2.3	Interface com Usuário	59
7.2.4	Controle	59

1 Introdução

A Cadeira de rodas manual (CRM) é um importante instrumento para a funcionalidade diária na vida daqueles que tem os membros inferiores comprometidos. Segundo uma pesquisa realizada em 2010 pelo IBGE existe cerca de 4,4 milhões de indivíduos incapazes ou com grandes dificuldades de locomoção em todo o Brasil (??), cadeirantes, em sua maioria.

Segundo Sagawa et al as CRM são consideradas meios de locomoção de baixa eficiência mecânica (2 a 10%), além disso os membros superiores não foram preparados para fazerem tantos esforços e movimentos repetidos, para indivíduos que ainda estão em fase de adaptação esse esforço é ainda maior e para aqueles com sobrepeso os problemas de sobrecarga podem ser tão sérios quanto os riscos cardiovasculares. Na busca de aumenta a funcionalidade de independência do individuo a cadeira de rodas elétrica surgiu oferecendo ao individuo maior facilidade e eficácia no deslocamento, no entanto, cadeiras de rodas elétricas têm um alto custo e muitas e não são portáteis como CRM.

Nesse âmbito, nos últimos anos projetos de automação de cadeiras de rodas manuais (??), (??), (??), (??) vem sido testados, estes dão ao cadeirante a facilidade de mobilidade e ao mesmo tempo utilizam-se do fato de que a cadeira de rodas manual do cadeirante já está com a ergometria adaptada as necessidades do individuo.

Dessa forma, diante da importância entre a relação homem/cadeira de rodas o presente trabalho tem como objetivo prototipar um kit de automação de cadeira de rodas que seja acoplável a todas as cadeiras de rodas Para garantir que esse produto seja compatível com o maior número de cadeiras de rodas do mercado possível, seguir-se-á o padrão especificado pela NBR 9050 (ABNT, 2004) e as dimensões do INMETRO (??)

1.1 Objetivos

1.1.1 Objetivos Gerais

O principal objetivo desse trabalho é desenvolver um kit de automação de cadeira de rodas, portátil e removível, o que tornará possível descartar o uso do trabalho humano para locomoção da CRM. Para garantir que esse produto seja compatível com o maior número de cadeiras de rodas do mercado possível, seguir-se-á o padrão especificado pela NBR 9050 (ABNT, 2004) e as dimensões do INMETRO ([HTTP://WWW.INMETRO.GOV.BR/](http://www.inmetro.gov.br/), 2015). Oferecendo um custo significativamente reduzido quando comparado a uma cadeira de rodas motorizada e, além disso, a possibilidade de o cadeirante usufruir dos benefícios da cadeira motorizada sem perder a liberdade e ergonomia que o seu modelo manual

proporciona.

1.1.2 Objetivos Específicos

O projeto está dividido em quatro ramos: power train, estrutura, controle e interface com o usuário, pretende-se ter envolvimento de todas as engenharias (Automotiva, Eletrônica, Energia e Software) nos quatro ramos durante toda a execução do projeto.

Engenharia Automotiva

1. Criar um design que permita um acoplamento, visando a ergonomia, peso e dimensionamento do sistema de power train segundo NBR 9050;
2. Análises de materiais levando em consideração que o produto deve resistir a adversidades como água, sol, calor, etc.
3. Análise de esforços;
4. Montagem do protótipo

Engenharia Eletrônica

1. Construir um sistema automatizado de controle que seja capaz de gerir as funcionalidades do kit de automação;
2. Dar condição de pleno funcionamento para o controle de potência e motor utilizando pontes H;
3. Permitir a interação do usuário com o kit de automação com o uso de periféricos;
4. Auxiliar no desenvolvimento e criação de interface com o usuário;

Engenharia de Energia

1. Dimensionamento do motor com o menor requerimento de potência, ou seja, obter uma relação torque-potência ótimo para o sistema de tração elétrica;
2. Dimensionamento do redutor, visto que motores elétricos CC não possuem o torque necessário para a movimentação da cadeira, visto que motores elétricos CC possuem baixo torque nominal;
3. Dimensionamento da bateria visando os requisitos: peso, custo, autonomia, e transporte do produto por vias aéreas; e
4. Desenvolver o melhor sistema de acoplamento entre o motor e a roda do kit afim de que a transmissão de forças seja a mais eficiente possível.

Engenharia de Software

1. Montar arquitetura da informação de forma evolutivo e escalonável em relação a qualquer código a ser desenvolvido.
2. Testar Incrementalmente as unidades usando metodologias TDD e se possível BDD.
3. Desenvolver incrementalmente de forma a manter a integração contínua.

1.2 Estado Técnico

1.2.1 História

O primeiro meio de suporte para pessoas doentes ou deficientes, possivelmente foi a maca, inventando 4000aC. Ela era leve e podia ser facilmente transportada pelos escravos, servos ou membros da família (SOUZA, 2011).

Uma cama de criança, retratada em um vaso grego do século VI aC, pode ser considerada a mais antiga representação de um veículo sobre roda em ambientes internos. Uma escultura feita mil anos após o vaso, pode ser considerada a mais antiga representação de uma cadeira de rodas. Acredita-se que a escultura venha da China, sendo o único país da metade oriental da Ásia em que as cadeiras foram usadas antes dos tempos modernos (SOUZA, 2011).

No século III dC, foi inventando um veículo muito utilizado até hoje, o carrinho de mão. Este objeto chegou a Europa por volta do século XII dC pela rota das Cruzadas, sendo um veículo útil para todos os tipos de natureza (SOUZA, 2011).

Por volta do século XVI, algumas cadeiras receberam pequenas rodas ou rolos, dando comodidade aos idosos e doentes, onde essas cadeiras tinham as costas reclináveis, apoio de cabeça e apoio de braço. Com a criação dessas cadeiras, os idosos e doentes não precisavam ficar confinados nas camas, já que muitas dessas cadeiras eram feitas individualmente e para a própria utilização do dono (SOUZA, 2011).

Com o passar do tempo, cresceu o desejo pelo conforto, com isso, foram feitas algumas alterações nos contornos das cadeiras, onde elas recebiam braços adaptados às formas do corpo humano. Entretanto, as cadeiras de rodas ainda precisavam de alguma pessoa para empurrar. Uma das últimas melhorias que foi aplicada às cadeiras de rodas, foi no final do século XIX, quando as rodas de bicicletas de madeira foram substituídas por raios de metais, deixando-as bem parecidas com as que usamos hoje em dia. Um pouco mais tarde, quando as rodas de bicicletas foram envoltas com pneu de borracha, os fabricantes das cadeiras de rodas começaram a seguir essa tendência (SOUZA, 2011).

No início do século XX, o inventor americano George Westinghouse, fez alguns desenhos sobre suas idéias para a criação de uma cadeira de rodas elétrica, entretanto, Westinghouse faleceu em 1914 sem ter construído uma cadeira de rodas elétrica. Apesar disso, muitos o consideram como o inventor da cadeira de rodas elétrica. Alguns anos depois, um grupo de engenheiros criou uma cadeira de rodas motorizada, entretanto, esta era muito cara, pesada e inflexível para os consumidores (CLARK, 1997), (SHEPARD; KAREN, 1984).

Já no início da década de 1930, Harry Jennings projetou uma cadeira de rodas dobrável com a ajuda de um paraplégico, o que acabou melhorando os modelos seguintes das cadeiras de rodas elétricas (CLARK, 1997), (SHEPARD; KAREN, 1984). De acordo com a necessidade e avanço científico e tecnológico do ser humano as cadeiras de rodas se tornaram um novo produto. Visando o mercado, várias empresas investiram na fabricação e desenvolvimento de modelos e tecnologias, que beneficiam aos cadeirantes. Existem atualmente diversos modelos de cadeiras de roda como cadeiras para banhos, cadeiras automatizadas, cadeiras dobráveis é até mesmo kits de automação, equipamentos que se tornaram de extrema importância para facilitar a acessibilidade dos cadeirantes ([HTTP://WWW.SCIELO.BR/PDF/PROD/V12N1/V12N1A06](http://www.scielo.br/pdf/PROD/V12N1/V12N1A06), 2012).

1.2.2 O Estado da Arte

As tecnologias Assistivas, que são recursos tecnológicos que facilitam a vida das pessoas com algum tipo de deficiência, tem se tornado hoje um assunto cada vez mais comum. O avanço tecnológico tem facilitado para que haja uma inclusão social cada vez maior auxiliando atividades como: a automação de ambientes, que facilita para a execução de tarefas simples; na correção postural, com cadeiras que beneficiam a postura de pessoas que possuem alguma deficiência física; e na locomoção, que podem ser bengalas, cadeiras de rodas manuais ou elétricas, qualquer equipamento ou estratégia que auxilie na mobilidade.

A NBR9050 recomenda padrões de cadeiras de roda manuais e ajustes estruturais da mobília para de prédios para acessibilidade de pessoas com deficiência, estabelecendo padrões de estofados, dimensões estruturais, dentre outros que facilitam a vida de pessoas com deficiência (BECKER, 2000).

Hoje em dia, com a tecnologia mais avançada e os estudos em materiais mais resistentes e leves, pode-se observar uma vasta gama de cadeiras de rodas manuais e elétricas. Atualmente: cadeira de rodas dobrável com propulsão manual ou elétrica, cadeira leve tipo standard, cadeira semi-reclinável, cadeira "stand-up", vide figura 1, e cadeira desportos, vide figura 2, scooters e cadeira motorizada (SOUZA, 2011).

Na figura 1, é apresentado uma cadeira de rodas do modelo stand-up, onde existem

Figura 1: Cadeira Stand-up

modelos dela manuais e motorizadas. Seu principal objetivo para o cadeirante é melhorar sua auto-estima, facilitando a acessibilidade nas atividades cotidianas, como exemplo, pegar um livro em uma estante, ou simplesmente olhar uma pessoa frente a frente. Isso ocorre devido a cadeira ter um sistema de elevação elétrico ou manual, permitindo pequenos deslocamentos do corpo da pessoa na posição ereta, com segurança e praticidade ([HTTP://WWW.CAVENAGHI.COM.BR/](http://WWW.CAVENAGHI.COM.BR/), 2015).

Figura 2: Cadeira desporto

Na figura 2, tem um exemplo de cadeira de rodas para desporto. Esse tipo de cadeira de rodas são utilizadas nas atividades desportivas, onde cada cadeira é feita de acordo com a deficiência do para-atleta. Essas cadeiras são feitas com materiais leves, para que o para atleta tenha mais velocidade e agilidade (FREIRE, 2009).

Na figura 3, é apresentado a patente (PI0304753-9) que é um kit para motorização de cadeiras de rodas, onde as rodas de uma cadeira de rodas manual será tracionada por um conjunto de rodas menores, comandadas por um joystick, dotado de todos os elementos de comando de ambos os conjuntos de tração. Esse joystick é fixado junto ao apoio de braço direito ou esquerdo da cadeira de rodas ([HTTP://WWW.PATENTESONLINE.COM.BR/](http://WWW.PATENTESONLINE.COM.BR/), 2015).

Figura 3: Patente de um kit de automação de cadeiras de rodas

A idéia dessa patente serviu de inspiração para o desenvolvimento desse projeto, onde a idéia principal é construir um kit para ser acoplado em qualquer cadeira de rodas manual, transformando-a em motorizada.

1.3 Requisitos

Os requisitos iniciais do projeto foram definidos a fim de facilitar um planejamento na fase inicial, ajudar na definição das tecnologias que serão utilizadas, e gerenciamento do projeto.

1.3.1 Requisitos em Relação a Estrutura

- O sistema de acoplamento entre o kit de automação e a cadeira deve ser universal com base nas dimensões do INMETRO;

- O projeto de design deve ser discreto;
- A ergonomia do kit deve prover conforto e segurança ao usuário;
- Transmissão de torque e potência entre o kit e a roda da cadeira de rodas deve possuir as menores perdas possíveis;
- O peso do conjunto motor-bateria deve ser o menor possível. Esse requisito está também atrelado ao custo- benefício.

1.3.2 Requisitos em Relação as Tecnologias

- É necessário um sistema de automação, controle dos motores, indicadores e controladores de potência;
- Interface com o usuário deve ser simples e acessível;
- A velocidade mínima da comunicação entre interface do usuário e placas de controle deve ser a mais alta possível.
- Este requisito será melhor adequado em relação a valores assim que testado com o usuário.

1.3.3 Requisitos em Relação a Parte Financeira

- Os custos totais do protótipo devem ser consideravelmente menores aos de uma cadeira de rodas motorizada;
- Os custo-benefício das peças a serem utilizadas no projeto devem ser embasados em cálculos matemáticos de quantidade-analisada por valor a ser pago.

2 Fundamentação Teórica

As cadeiras de rodas motorizadas proporcionam conforto, segurança, rapidez e prevenção de lesões nos membros superiores devido ao uso repetitivo em cadeiras de rodas manuais. Porém, uma cadeira de rodas motorizada representa um alto custo: em uma análise do impacto orçamentário realizada pelo Departamento de Economia da Saúde, Investimento e Desenvolvimento - Ministério da Saúde-DESID/SE/MS, o preço sugerido para uma cadeira de rodas motorizada é de R\$ 4.999,00, além do custo de manutenção (??).

Além disso, cadeiras de rodas motorizadas, em caso de necessidade, não podem ser usadas como cadeiras de rodas manuais, pois possuem rodas pequenas para aproveitar melhor a potência dos motores e sistema de transmissão. Outro detalhe importante é que cadeiras de rodas motorizadas são geralmente pesadas e não possuem as facilidades de transportes das cadeiras manuais.

Neste capítulo é apresentada toda a fundamentação teórica utilizada para a criação do produto desenvolvido. Dividido em seções, o capítulo aborda os princípios do *Power Train* (Alimentação e Motores) e *Controle Eletrônico* utilizados.

Na seção *Power Train* são apresentados conceitos relacionados a motores e baterias, já na seção *Controle* são apresentados controladores analógicos de motores (ponte H), interface de controle do usuário, microcontroladores, arquitetura, linguagens de programação, testes de software e tecnologias.

2.1 Estrutura

Liga Metálica

Com o objetivo de confeccionar a estrutura que suportará os motores e baterias, é necessário observar alguns conceitos dos materiais que são relevantes ao projeto, bem como o custo, já que este trabalho se trata de um trabalho universitário.

De acordo com a matéria publicada por Infomet, a dureza e resistência da liga deve-se ao enriquecimento superficial nos aços que é suportada por um núcleo tenaz. Sabe-se que vários tipos de aço apresentam boas condições para essa finalidade. Para tanto, deve-se levar em consideração que a cementação exige tratamento térmico relativamente complexo, o que faz com que a escolha do aço não pode ser feita baseada somente na aplicação final do material, mas também levando em conta as condições térmicas que o material irá sofrer (??). Para esse trabalho, o material estará exposto a condições de temperatura ambiente, o que não será uma variável preocupante. Dessa forma, os esforços

mecânicos serão os que merecem devida atenção.

Levando em consideração principal o aspecto financeiro verificou-se dois tipos de ligas que podem ser utilizadas nesse trabalho: SAE 1020 e SAE 1040. De acordo com a fornecedora de aço Favorit, o aço SAE 1040 apresenta boa resistência mecânica, boa usinabilidade e baixa soldabilidade. Estes aços não apresentam as mesmas características mecânicas e metalúrgicas apresentadas pelos aços especiais, pois em seus processos de fabricação não são controlados o tamanho de grão austenítico, os níveis de gases dissolvidos, o grau de pureza, etc. As faixas de composições químicas dos aços comerciais são apenas orientadas pela norma NBR 6006 ou pelas normas internacionais tipo SAE, AISI, ou DIN, portanto, não há garantias de que os teores dos elementos químicos principais ou residuais estejam estritamente dentro dos limites especificados por estas normas. Além disto, nos aços comerciais, não são garantidas as faixas de temperabilidade conforme as normas NBR ou SAE (??). Como outra opção, o aço SAE 1020 é um dos aços ao carbono mais utilizado como aço para cementação com excelente relação custo benefício quando comparado com aço para o mesmo propósito (??).

De acordo com um experimento realizado no trabalho de conclusão de curso do Fernando Ickert, através da análise visual das amostras foi possível observar que os materiais que possuem maior ductilidade (aço SAE 1020 e aço SAE 1045), apresentaram escoamento com maior facilidade em relação aos materiais menos dúcteis (aço inoxidável AISI 304). A partir disto, foi possível verificar com maior clareza a propagação da trinca devido à compressão e tração do corpo de prova, ao longo do ensaio até sua ruptura por fadiga, pois as amostras de aço SAE 1020 e aço SAE 1045 apresentaram uma considerável deformação antes de atingir a ruptura, ao contrário do que aconteceu com um material dúctil-frágil no caso do aço inoxidável AISI 304, que não apresentou uma variação visível em sua deformação e acabou rompendo de maneira inesperada (??).

Conforme a fornecedora de aço Açosport, Características e propriedades mecânicas dos aços SAE 1020, os aços SAE 1020 são aços carbonos de ligas metálicas constituídas basicamente de ferro, carbono, silício e manganês, apresentando também outros elementos inerentes ao processo de fabricação, em percentuais controlados. O aço carbono SAE 1020 é um dos aços mais utilizados, devido a sua baixa temperabilidade, excelente forjabilidade e soldabilidade, porém sua usinagem é relativamente pobre. Esse aço é indicado para parafusos, trefilados duros, chassis, discos de roda, peças em geral para máquinas, tubos soldados e veículos submetidos a esforços pequenos e médios. Este tipo de aço é altamente tenaz, particularmente indicado para fabricação de peças que devam receber tratamento superficial para aumento de dureza, principalmente cementação. O aço SAE 1020 é utilizado ainda para eixos em geral, forjados (??).

Por conta da facilidade de compra do SAE 1020 e especificações mecânicas descritas acima, o grupo optou por esse material para a realização da estrutura do dispositivo

de locomoção automatizada. O material atende todas as especificações mecânicas para aguentar as cargas exigidas.

2.2 Power Train

Para que a cadeira de rodas se movimente sem o uso de força humana, é preciso de um sistema elétrico capaz de substituir essa ação. Tal sistema deve ser composto por motores que darão o torque e a força necessária para as rodas da cadeira, e por uma fonte de energia que alimente estes motores, garantindo autonomia eficiente ao sistema, uma bateria, por exemplo.

2.2.1 Motor

Motor é uma máquina que tem a capacidade de transformar energia elétrica em energia mecânica (??), existem dois tipos de motores: motor de corrente alternada (CA) e os de corrente contínua (CC).

As cadeiras de rodas automáticas utilizam-se de baterias como fonte de alimentação para os motores, portanto deve-se utilizar motores de corrente contínua. Este tipo de motor é muito utilizado em projetos que necessitam de velocidades variáveis, eles também apresentam uma região de torque e potência constante e são simples de realizar a aceleração e a desaceleração (??).

É necessário que as relações de velocidades entre os motores tenham um sistema de controle rígido de forma que o usuário consiga controlar a cadeira adequadamente. Os motores devem responder aos comandos sem que hajam erros por uma questão de segurança. Uma metodologia para o dimensionamento de sistemas de tração para veículos elétricos é baseada na dinâmica veicular e considerando três condições de operação:

- Aceleração inicial
- Velocidade nominal
- Velocidade máxima

Um sistema que supre essas três condições funcionará adequadamente nos demais regimes de operação. Os parâmetros que definem essas restrições são:

- Velocidade nominal do veículo
- Tempo especificado para o veículo atingir a velocidade nominal
- Velocidade máxima

- Massa do veículo

2.2.1.1 Motor de Corrente Contínua

O objetivo é atender as restrições de projeto com o menor requerimento de potência, ou seja, obter um perfil de torque-velocidade ótimo para o sistema de tração elétrica. Os motores de corrente contínua utilizam-se das forças eletromagnéticas para transformar energia elétrica em mecânica, eles funcionam com uma fonte retificada, ou seja, que possuem polaridade fixa.

Este tipo de motor possui dois terminais, um positivo e outro negativo que de acordo com a polaridade e o sentido da corrente controlam a repulsão dos eletroímãs e consequentemente o sentido da rotação do motor. Ele é capaz de reverter o sentido da corrente sem que haja reversão de torque.

Uma das maiores vantagens dos motores de corrente contínua é o controle da velocidade que é feito por drenagem de corrente para o motor. Porém são mais difíceis de serem construídos e mais propícios a problemas, gerando uma maior manutenção, além disso, são propícios a problemas com faíscas internas o que impede o seu uso em ambientes perigosos.

Outro problema encontrado é a alta velocidade angular. Motores de corrente contínua encontrados no mercado possuem velocidades angulares nominais entre 2500 e 2800 rpm, o que lhes confere um baixo torque. Cadeiras de rodas precisam de motores que transmitam um alto torque para as rodas para poder movimentá-la, assim, se faz necessário um sistema redutor acoplado ao eixo do motor para reduzir a velocidade angular e aumentar o torque.

2.2.2 Redutor

O redutor tem a finalidade de modificar algumas características de ventiladores, bombas e motores elétricos para o acoplamento com outros dispositivos em seus eixos. Desta forma, o uso do redutor irá variar a velocidade, rotação ou torque (??).

Para definir um redutor é necessário que haja a presença de um conjunto de eixos com engrenagens cilíndricas dentadas ou, até mesmo, conectado com um parafuso. Tudo isso para que haja uma redução do torque do eixo do dispositivo gerador de energia, quando comparado com o torque do eixo do dispositivo a ser acoplado, por exemplo uma roda. O uso de redutores é bem visto na fabricação de relógios, esteiras industriais e bombas.

Para que possa obter uma redução de torque é necessário a presença de engrenagem entre os eixos dos dispositivos. Por meio das engrenagens a velocidade de rotação da transmissão é reduzida, e o contato entre engrenagens de menor ou maior número de

dentes (variação do diâmetro) possibilita a redução de torque desejada. A figura 4 abaixo representa um motor acoplado a um redutor.

Existem dois tipos principais de redutores: Engrenagens cilíndricas de dentes retos e engrenagens cilíndricas de dentes helicoidais.

As primeiras distinguem-se por transmissão de força sem deslizamento nos dentes, relação de multiplicação constante e independência de carregamento. Promove segurança de funcionamento, durabilidade, resistência a sobrecargas, fácil manutenção e dimensões reduzidas em relação a potência.

As engrenagens cilíndricas de dentes helicoidais apresentam a vantagem de terem um funcionamento muito suave. Elas trabalham com relevante escorregamento de um dente sobre outro. Sua utilização permite transmissões silenciosas, sem vibrações e choques. O número de dentes mínimo poderá ser inferior ao das engrenagens cilíndricas de dentes retos, e a relação de transmissão poderá ser maior. Sendo a superfície de contato muito reduzida, se tem grandes pressões, por isso as engrenagens helicoidais são mais usadas.

Figura 4: Motor de corrente contínua acoplado a um redutor

2.2.3 Bateria

Baterias são dispositivos que transformam energia química em elétrica e vice-versa. Por ser um processo reversível, as baterias podem ser carregadas e descarregadas várias vezes. Hoje no mercado existem vários tipos de baterias, com diferentes condições nominais.

A bateria adequada ao projeto seria uma bateria de chumbo ácida, muito utilizada em veículos devido a seu fácil acesso e baixo custo. Atualmente ela já é utilizada em cadeiras de rodas elétricas. Este é o tipo menos eficiente de bateria, com a pior relação peso/energia, em compensação, é a tecnologia mais barata.

Inventadas em 1859 pelo físico francês Gaston Planté, é muito utilizada hoje em dia em diferentes áreas, como automóveis, sistemas de fornecimento de energia elétrica ininterrupta (*no-breaks*) e cadeiras de rodas elétricas. Desprezando-se o problema do peso, é a bateria que mais se adéqua ao projeto.

Um grande problema foi solucionado na década de 70, onde pesquisadores conseguiram desenvolver uma bateria de chumbo-ácido livre de manutenção, podendo operar em qualquer posição. Nesta bateria, o invólucro foi selado e o eletrólito líquido foi transformado em separadores umedecidos.

As baterias SLA (bateria selada chumbo-ácido), também conhecida como *Gelcell*, tem uma faixa típica de capacidade que vai de 0,2 Ah até 30 Ah. Esse tipo de bateria está livre do famoso efeito memória, e deixar a bateria em carga flutuante por um longo período não causa nenhum dano.

A bateria de chumbo-ácido tem a melhor retenção de carga entre todas as baterias recarregáveis. As baterias de SLA descarregam, em média, aproximadamente 40% da sua energia armazenada em 1 ano, já uma de NiCd se auto descarrega na mesma quantidade em 3 meses.

As baterias SLA devem sempre ser armazenadas carregadas. Deixar a bateria descarregada causa sulfatação, uma condição que torna difícil, se não impossível, de se recarregar as baterias. A bateria SLA consegue fornecer entre 200 e 300 ciclos de carga/descarga.

Vantagens:

- A mais barata em termos de custo por Watt hora;
- Segura e durável quando utilizada corretamente;
- Auto descarga está entre as mais baixas entre as baterias com sistema de recarga;
- Não exige muita manutenção e não tem o efeito memória.

Limitações:

- A bateria não pode ser armazenada em completa descarga, a tensão tem de estar acima de 2,10V;
- Densidade baixa da energia;
- Ciclo de carga/descarga limitado;
- O eletrólito e o conteúdo da carga podem causar danos ambientais;
- Imprópria para dispositivos de mão que exigem tamanho compacto.

2.2.3.1 Carregando baterias

O tempo de carga de uma bateria de Chumbo-Ácido (selada) é de 12 a 16 horas. Com correntes de carga maiores, e métodos de carga multi-estágios, o tempo de carga pode ser reduzido para 10 horas ou menos. Durante a carga em corrente constante, a bateria carrega 70% em aproximadamente 5 horas, os 30% restantes são completados por uma lenta carga de pico. A corrente de pico dura outras 5 horas e é essencial para o bem estar da bateria.

2.3 Controle

Desde a primeira patente de cadeira de rodas elétrica em 1937 (??), diversos modelos de cadeiras de rodas motorizadas foram desenvolvidos. As mais diversas interfaces humano-computador foram criadas de modo a facilitar a vida do cadeirante, desde cadeiras elétricas com um joystick simples à cadeiras inteligentes controladas por voz ou sem fio via celular, com monitoramento de velocidade, bateria e inclinação (??). Foram pesquisadas várias formas de controle de cadeiras de rodas que podem ser consultados na tabela 2.3.

Interface	Comunicação	Monitoramento	Características
Joystick tradicional	Sem ou com fio, dependendo da aplicação.	Pouco, geralmente apenas o nível da bateria.	Contém mecanismo para encaixe na cadeira de rodas e ainda botões de emergência, os dados são enviados via bluetooth ou fio para o microcontrolador, onde é feito todo o processamento.
Joystick adaptado para o queixo	Com fio.	Nenhum.	Joystick fixo é adaptado para o controle com o queixo, utilizado por tetraplégicos.
Guidão e motor dianteiro	Mecânica.	Pouco ou nenhum.	Apenas para motores dianteiros.

Tabela 1: Formas de controle

2.3.1 Dispositivos de controle

O *joystick* é um periférico de computador pessoal ou um dispositivo geral de controle que consiste em uma vara vertical na qual os pivôs se aproximam de uma extremidade e transmitem seu ângulo em duas ou três dimensões a um computador (??). O *joystick*, muito utilizado em computadores e jogos eletrônicos, provou sua utilidade em diversas áreas.

Em uma cadeira de roda elétrica o controle que representa a interface com o usuário, normalmente é feito com sistemas de *joystick*. Essa é uma solução comum devido sua simplicidade, baixo custo e confiabilidade.

Para o projeto, o *joystick* será conectado com fio e acoplado ao braço da cadeira, em uma posição que o usuário se sinta mais confortável de acordo com as limitações do dispositivo. Este acoplamento deverá ser simples e confiável.

2.3.2 Tecnologias

2.3.2.1 Raspberry PI

O Raspberry Pi é um computador do tamanho de um cartão de crédito que faz uso do sistema operacional Linux. Este sistema foi desenvolvido para rodar aplicações de todos os tipos, como internet, vídeo, dentre outras, que geralmente rodam em um computador pessoal comum. Possui entradas USB que permitem a conexão de periféricos como mouse, teclado, câmeras e saídas para TVs como HDMI. Possui apenas memória volátil, sem disco rígido e roda o sistema operacional a partir de um cartão de memória (??).

O Raspberry Pi tem como principal componente um pequeno circuito integrado que reúne o processador com a arquitetura ARM, a GPU VideoCore IV e a memória RAM que é compatível com o sistema operacional GNU/Linux. As especificações gerais do modelo mais provável a ser utilizado no projeto, o Raspberry Pi modelo B+, que pode ser visto na figura 5, são:

- Processador ARM11 de 700 MHz;
- GPU Dual Core VideoCore IV;
- Memória 512MB SDRAM;
- Saída de vídeo HDMI e RCA;
- Saída de áudio P2;
- Interface de rede Ethernet;
- 4 portas USB 2.0;
- Conector Micro USB para alimentação.

Figura 5: Raspberry Pi Model B+

Ainda será utilizada uma tecnologia de conexão remota chamada SSH, que consiste em "um programa utilizado para acessar remotamente máquinas e executar comandos remotamente na máquina acessada"(BSD General Commands Manual, acessado em 22 de Outubro de 2015).

2.3.2.2 Python

Uma das linguagens a ser adotada será Python devido a facilidade de existir bibliotecas específicas que controlam o GPIO (*General Purpose Input/Output*) do Raspberry Pi. Essa linguagem é uma linguagem de programação de alto nível, interpretada, orientada à objetos, de tipagem dinâmica. Tem uma sintaxe consisa e clara, juntamente com uma biblioteca com recursos poderosos. Os módulos e *frameworks* ainda não foram decididos.

2.3.2.3 Ambiente de desenvolvimento

O ambiente utilizado para desenvolver o software relativo ao projeto tem como linguagem de desenvolvimento Python 3.4 e ambiente para testes.

Os testes unitários são utilizados de forma a testar a menor unidade do software, de tal forma a suportar a automatização dos mesmos, de forma independente entre os testes (??). O *framework* a ser utilizado será o "unittest", suportado e provido pelo próprio Python.

Ainda será utilizado o *Mock*, uma biblioteca de teste que faz parte do *framework* "unittest". É utilizada para simular o comportamento de um componente enquanto este não for implementado (??).

Será realizada ainda a cobertura de código, uma métrica quantitativa de qualidade utilizada para aferir a quantidade percentual de teste do software, mostrando assim a efetividade dos testes realizados, artifício esse que se torna indispensável quando utiliza-se testes unitários, pois proporciona um retorno da medida da eficácia.

2.3.2.4 Arquitetura

"É um conjunto de elementos arquiteturais (de dados, de processamento, de conexão) que possuem alguma organização. Os elementos e sua organização são definidos por decisões tomadas para satisfazer objetivos e restrições"(??).

2.3.2.5 Controle do motor

Geralmente motores precisam de corrente relativamente altas para controlar o seu funcionamento, assim é necessário que o sistema seja capaz de drenar corrente suficiente para os dispositivos. Considerando a característica dos motores de corrente contínua, sua direção é controlada pelo sentido da corrente, pode-se construir um sistema para o controle do sentido de forma simples utilizando apenas chaves, transistores e o circuito de ponte H.

Ponte H

Para realizar o controle dos motores elétricos de corrente contínua é necessário determinar o sentido da corrente que passa pelos terminais do motor, é através da ponte H que se realiza o controle. Com a ponte H é possível determinar o sentido que o eixo girará e sua velocidade. O Diagrama da ponte H pode ser visto na figura 6.

Figura 6: Ponte H completa e circuitos de acionamento

A ponte H é utilizada para o controle dos motores e ela faz isso por meio do controle de corrente. E ainda é usada para determinar o sentido de corrente e o valor de tensão no controle de um motor DC.

A ponte H é um conjunto de quatro transistores, ligados de formas que suas entradas, ao serem acionadas, polarizem apenas dois transistores como mostrado na figura 7, dos quatro presentes. Permitindo assim, que a corrente flua pelo motor movimentando-o.

Figura 7: Ponte H com transistores FETs

Os transistores da ponte H funcionam como chaves controladas por tensão. Os transistores utilizados são o IRF 3205, e eles são polarizados quando se cria uma diferença de tensão entre o *Gate* (G) e *Source* (s), conforme pode ser visto na figura 8, VGS maior que a tensão de threshold (V_{TH}).

Figura 8: Portas do transistor IRF 3205 (??)

A tensão de V_{TH} é a menor diferença de tensão que precisa ser alcançado entre G e S, conforme pode ser visto na figura x, para que o transistor seja ativado essa informação encontra-se no datasheet, para o transistor IRF 3205 esse valor vai de 2V até 4V (??).

Com isso utiliza-se desta propriedade e da disposição deles para fazer o controle do sentido de giro do motor. Quando o transistor Q1 e Q4 são polarizados, o terminal direito do motor fica com uma tensão mais positiva que o esquerdo, fazendo a corrente fluir da direita para a esquerda como mostrado na figura 9.

Figura 9: Motor no sentido horário devido a corrente

Acionando-se em conjunto os transistores Q3 e Q2, o terminal esquerdo do motor fica com uma tensão maior que o direito, fazendo a corrente fluir da esquerda para a direita. Com o acionamento dos transistores Q1 e Q4, como mostrado na figura 10, a corrente flui no sentido contrário e os motores giram no sentido contrário.

Figura 10: Motor no sentido anti-horário devido a corrente

Os transistores Q1 e Q2 não podem ser polarizados simultaneamente assim como os transistores Q3 e Q4. Pois o fechamento em conjunto de tais chaves causaria um curto na fonte de alimentação. Por esse motivo foi desenvolvido um modulo de segurança utilizando portas logicas na entrada, impedindo que as duas entradas que controlam os transistores sejam acionadas ao mesmo tempo.

3 Metodologia

Nesta seção são apresentadas as metodologias de desenvolvimento do produto, de organização e monitoramento e de integração entre engenharias.

A metodologia de desenvolvimento do produto mostra como serão desenvolvidas as partes da estrutura, alimentação e controle do sistema, a metodologia de organização e monitoramento detalha como são realizadas as reuniões, papéis dentro da equipe, ferramentas de organização e documentos produzidos, já a parte de integração entre engenharias apresenta a contribuição de cada engenharia no decorrer do projeto e em cada tarefa.

3.1 Estrutura

Modelagem 3D do dispositivo: será construído um modelo 3D da estrutura, seguindo as dimensões especificadas de cadeiras pela NBR 9050 (??) e as dimensões do INMETRO, utilizando para isto o software Catia V5 3D.

Será construído um modelo utilizando PVC para os testes de acoplamento.

Com o auxílio do torno mecânico disponível no galpão da Faculdade UNB - Campus Gama será torneado um eixo para o acoplamento do conjunto de moto-redução e roda do sistema.

3.2 Power Train

Especificação do conjunto moto-redutor e bateria: serão levantados os requisitos necessários do moto-redutor e a autonomia do sistema comparando os cálculos teóricos realizados e o que é encontrado no mercado.

3.3 Controle

Especificação de tecnologia: estudo e escolha da melhor tecnologia voltada para o problema. Envolvendo desde as especificações do ambiente físico até as especificações do ambiente virtual para desenvolvimento do software.

Estudo, simulação e execução de qual tipo de controlador de potência será usado no motor, para controle de sua corrente.

Estudo e simulação das soluções encontradas para o *joystick*, bateria e sensoramento.

3.4 Metodologia de organização e monitoramento

Para a execução do projeto o grupo organizou com base nas metodologias ágeis "Extreme Programming" (XP) e Scrum, comuns a engenharia de software, porém, estas metodologias foram adaptadas conforme a necessidade e o contexto do projeto que este documento descreve. Um exemplo destas adaptações é a ausência de um "Product Owner", para esta representação todo o grupo a exercerá através de reuniões para tomadas de decisão.

O Scrum e o XP são metodologias ágeis que nos baseamos para o planejamento do processo produtivo. No início do projeto foi definido o escopo, product backlog, de uma forma mais macro, resultando assim na nossa EAP, que pode ser observada na figura 11.

Figura 11: Estrutura Analítica do Projeto

O projeto foi dividido em Sprints, técnica do Scrum baseada em intervalos fixos de tempo para a entrega de uma parte do produto final (Builds), que por votação interna teve sua duração limitada a uma semana. Foi definido também que a cada início de Sprint será realizada Planning, reunião dedicada ao planejamento de toda a Sprint. Em seu decorrer será realizado dailies, um feedback diário de cada membro, ou cada pairing do que foi realizado naquele dia, se existe alguma dificuldade e o que será feito no próximo dia. No final da Sprint será realizado uma retrospectiva onde são levantados pontos positivos e pontos a serem melhorados.

A presença dos integrantes do grupo nos horários de aula serão obrigatórios e controlados através de lista de presença de controle interno, pois devido as Sprints de duração de uma semana o Planning e retrospectiva serão realizados nas aula de sexta-feira, e quarta feira será realizado um ponto de controle interno que pode servir tanto para a realização de super-pairings, quanto para tomadas de decisões importantes para o andamento do projeto.

Os prazos e datas nos quais foram baseados as datas de entrega, builds, releases, foram definidos para se adequar ao tempo da disciplina e às datas estipuladas pelo plano de ensino da disciplina.

Para o acompanhamento do projeto serão utilizadas ferramentas que facilitam os métodos citados anteriormente. Para auxiliar na comunicação será utilizada a ferramenta Slack, para o compartilhamento de Artefatos, pesquisas e documentos será utilizada a ferramenta Google Drive, para reuniões à distancia será utilizada a ferramenta Google

Hangouts, para o desenvolvimento e versionamento dos softwares provenientes será utilizado o GitHub.

Com isso podemos concluir que nossas fases são divididas em Sprints, e as atividades são definidas no planejamento inicial de cada Sprint, bem como os responsáveis. As entradas são as atividades planejadas e as saídas são os relatórios e o produto incrementado.

3.5 Integração entre Engenharias

Considerando a diversidade de conhecimentos das várias engenharias que estão a contribuir para o trabalho, o grupo tem como objetivo compartilhar o máximo de informação possível, com a finalidade de integração entre os componentes. Com base nesta integração, então será alcançando um trabalho final mais completo e acabado. Envolvendo os membros em atividades que não são apenas a da área de conforto.

Com isso em mente e munidos de uma metodologia de organização de ciclo de vida cíclico e dinâmico, as tarefas são divididas entre os pairings formados pelos integrantes de diferentes engenharias sempre que possível. Como exemplo, temos a tabela 2, que mostra nosso esquemático de divisão de responsáveis nas tarefas dentro das Sprints, esclarecendo a metodologia implementada

Tabela 2: Integração das engenharias conforme momento(Sprint) e tarefa

Sprint	Tema	Engenharia
Sprint 0	Bateria/Alimentação	Energia
	Manual do usuário das ferramentas a serem utilizadas pelo grupo	Eletrônica/Software
	Motor	Eletrônica/Energia
	Estrutura	Automotiva
	Comunicação	Eletrônica
	Identidade Visual do Grupo	Energia/Software
	Projetos Similares	Energia/Software
Sprint 1	Estrutura	Automotiva/Energia
	Controle	Eletrônica/Software
	Power Train	Eletrônica/Energia
	Revisão e junção das pesquisas realizadas em um só documento	Eletrônica/Energia/Software

Embora a intenção principal seja integrar os conhecimentos da melhor forma possível, temos ciência da necessidade de se focar engenharias específicas em determinadas áreas de atuação. Portanto, definimos de uma forma macro as principais áreas de atuação específica de cada engenharia.

Neste exemplo do nosso primeiro momento, a maior contribuição das Engenharias de Software e Eletrônica será, em conjunto, no controle da cadeira, desde o controle da direção, que pretendesse aplicar tanto por *joystick* quanto por aplicativo para celular, quanto no controle dos motores e bateria necessária. A Engenharia de Energia ficará responsável, em primeiro momento, pelo dimensionamento da bateria e montagem do motor, juntamente com a Engenharia Automotiva que trabalhará também na estrutura do produto produzido.

Contudo, todos os membros do projeto, em algum momento, trabalharão em duplas de pesquisa ou implementação em partes fora de sua zona de conforto, visando uma maior integração entre as engenharias e um maior entendimento de todos em cada parte do projeto.

4 Resultados

A partir do estudo e pesquisa realizado até o momento determinamos o que utilizar no conjunto do sistema, levantando um perfil que a equipe acredita ser a mais viável em termos de interação, custo-benefício, tempo, conhecimento técnico e outros fatores importantes para o projeto. Será desenvolvido um kit com capacidade de ser acoplado em diversas cadeiras de rodas afim de facilitar a mobilidade elétrica em cadeiras manuais. Os resultados levantados estão disposto no decorrer do capítulo.

4.1 Estrutura

Com a utilização do programa CATIA V5 3D foi estruturado o sistema eletrônico acoplado à cadeira de rodas, [12](#). Visando três preceitos básicos: comodidade, acessibilidade e conforto.

Figura 12: Vista Isométrica Traseira

O objetivo do projeto é desenvolver uma estrutura de fácil conexão e resistente. O produto proposto, ver figura [13](#), [14](#), [15](#) e [16](#), deve-se acoplar a qualquer cadeira de rodas.

Foi pensado em um dispositivo no formato de uma mala para que seja de fácil conexão, uso e manuseio.

Figura 13: Vista Traseira

A forma como a mala será acoplada a cadeira usa como base as hastes da mala e as hastes verticais aonde as manoplas utilizadas para empurrar manualmente a cadeira são fixadas. Tendo em vista que são rígidas e normatizadas pela NBR 9050 as hastes verticais da cadeira tem a distancia e espessura já definidas, o que facilita o desenvolvimento de um produto que possa ser usado em qualquer cadeira de rodas que esteja dentro dos padrões impostos pela norma.

Figura 14: Visão do Sistema

Cada roda possuirá um motor próprio para que seja possível rotaciona-lás em sentidos opostos, por exemplo, quando for necessário fazer manobras em que a rotação deve ocorre em torno do eixo do próprio cadeirante, movimento muito comum para manobrar

uma cadeira de rodas. Assim o cadeirante se sentira confortável e não terá grandes dificuldades quando for manobrar a cadeira, já que a lógica de controle será a mesma usada quando se propulsiona manualmente a cadeira.

Figura 15: Imagem Lateral

Como pode se notar nas figuras, o sistema de propulsão devera empurrar a cadeira de rodas, pois assim podemos aproximar o máximo possível o eixo da roda que ira gerar o movimento ao eixo da maior roda da cadeira, o que diminui a quantidade de torque necessário para movimentar o conjunto, fazendo com que o consumo de energia diminua e possibilite o uso de um motor de menor potencia, que diminuirá o custo do produto final.

Figura 16: Imagem Superior

4.1.1 Protótipo

A partir do policloreto de vinila, usualmente conhecido como PVC, foi feita uma estrutura de teste para encaixar na parte de trás da cadeira de rodas, com o intuito de buscar a melhor regulação to tamanho da estrutura. O protótipo em questão foi feito para se chegar o mais próximo de um modelo ideal capaz de se acoplar as cadeiras regulamentadas pela NBR 9050.

O protótipo é uma estrutura retangular com uma alça de regulação de largura, seguido de dois “joelhos” em PVC para o acoplamento das rodinhas e da haste, dois encaixes com três saídas para regulação da barra de encaixe superior da cadeira. Há quatro furos na barra de regulação de largura, a qual serve para se adequar ao tipo de cadeira de rodas sendo utilizada, vide figura para mais detalhes 17.

Figura 17: Estrutura de acoplamento

No protótipo foram usadas oito braçadeiras circulares de curso infinito, as quais se acoplam na cadeira de rodas dando rigidez a estrutura, dessas oito braçadeiras, duas na parte inferior se acoplam na parte de baixo da cadeira, outras duas se acoplam na parte superior. A figura 18 ilustra o sistema de acoplamento estrutura/cadeira.

Figura 18: Sistema de acoplamento com braçadeira

Na parte da estrutura mostrada na figura 18 existem dois “joelhos” que ligam as rodinhas com o as barras de PVC, além de uma barra em paralelo com a barra das

rodinhas, capaz de variar em altura e largura para se adequar ao tamanho da cadeira utilizada, e duas braçadeiras nas pontas das barras que irão se acoplar a cadeira de rodas.

Figura 19: Parte superior da estrutura

A figura 19 representa a parte superior da estrutura, ela contém dois “joelhos” capazes de ligar as duas alças com as duas barras de sustentação da estrutura. Há dois “T” com furo que ligam três barras de cada lado, eles têm a função de regular a altura com os seis furos nas barras de movimentação. Na alça estão duas braçadeiras livres, que se ligam na parte superior da cadeira de rodas, assim como a parte superior já descrita.

Os componentes utilizados para se fazer este modelo são descritos:

- Oito braçadeiras circulares de curso infinito;
- Quatro “joelhos” de 90°;
- Dois “T”;
- Duas rodas;
- Barras de PVC com diâmetros de 20mm e 25mm;
- Quatro parafusos;
- Oito arruelas;
- Quatro porcas.

O protótipo apresentado na figura 20 foi capaz de mostrar como funcionará o sistema, e todo encaixe necessário para não ocorrer folga e desconforto ao cadeirante. Esta estrutura se assemelha com as medidas do sistema original, mudando apenas o material da execução e do funcionamento. Obteve-se excelentes resultados testando tal protótipo em dois modelos de cadeira de rodas.

Figura 20: Estrutura acoplada a cadeira

4.2 Power-Train

4.2.1 Resistência a Rolagem

Segundo (??), os fatores que determinam a resistência ao rolamento são: os coeficientes de atrito das rodas traseiras e dianteiras, o peso total do sistema (cadeira e usuário),

a superfície em que a cadeira está sendo impulsionada e a distribuição de peso entre as rodas traseiras e dianteiras através do centro de massa (Cm).

A figura 21 a seguir é um diagrama que ilustra as variáveis que determinam a resistência de rolagem da cadeira de rodas manual. Estas variáveis são: o comprimento da roda (dwb), a distância horizontal do eixo das rodas traseiras ao centro de massa (x) e a distância horizontal do eixo das rodas dianteiras ao centro de massa ($dwb-x$).

As forças presentes no diagrama representam as forças peso das rodas traseiras (f_r) e das dianteiras (f_c), que fazem parte das forças de resistência ao rolamento: $f_{r,rr}$ das rodas traseiras e $f_{c,rr}$ das rodas dianteiras. Nas equações abaixo: e é o coeficiente de fricção de rolagem, m é a massa e g é a aceleração da gravidade (??):

$$f_r = m * g \frac{(dwb - x)}{dwb} e f_{r,rr} = * f_r \quad (4.1)$$

$$f_c = m * g \frac{x}{dwb} e f_{c,rr} = * f_c \quad (4.2)$$

$$f_{rr} = f_{c,rr} + f_{r,rr} \quad (4.3)$$

A resistência ao rolamento f_{rr} é, por fim, a soma das resistências das rodas dianteiras e traseiras.

Figura 21: Diagrama das variáveis que determinam a resistência de rolagem da cadeira de rodas manual. (??).

Ao acoplar o protótipo criado para automatizar a cadeira de rodas, acrescenta-se um peso a mais ao sistema, assim como um ponto de contato de distribuição da massa total é adicionado ao sistema. Desta maneira, as forças nas rodas traseiras são aliviadas por serem divididas com as rodas do protótipo. A figura ?? abaixo apresenta as distâncias entre os eixos das rodas da cadeira e do protótipo ao centro de massa.

Figura 22: Diagrama das Variáveis para determinação da Resistência de Rolagem com o protótipo acoplado. FONTE: própria autoria.

Desta maneira, as equações discutidas anteriormente são modificadas para se ajustarem ao protótipo acoplado, onde s é a distância entre as rodas do protótipo e o centro de massa (Cm) e dwb é a distância entre o eixo das rodas dianteiras e as rodas do protótipo:

$$f_p = m * g \frac{(dwb - s - x)}{dwb} e f_{p,rr} = * f_p \quad (4.4)$$

$$f_r = m * g \frac{(dwb - s)}{dwb} e f_{r,rr} = * f_r \quad (4.5)$$

$$f_c = m * g \frac{x}{dwb} e f_{c,rr} = * f_c \quad (4.6)$$

$$f_{rr} = f_{c,rr} + f_{r,rr} + f_{p,rr} \quad (4.7)$$

As constantes usadas nestes cálculos foram:

- $\mu = 0,03$ constante estimada para o piso e o tipo de material da roda;
- $m = 150$ kg (massa máxima);
- $g = 9.81$ m/s²;
- $dwb = 72$ cm;
- $s = 36$ cm;
- $x = 6$ cm;

Os resultados das forças de resistência ao rolamento são, portanto:

- $f_{p,rr} = 18.394$ N;
- $f_{r,rr} = 22.073$ N;
- $f_{c,rr} = 3.6787$ N;
- $f_{rr} = 44.146$ N;

Esta força deve ser vencida pelos motores acoplados ao protótipo de modo a retirar a cadeira da inércia quando todas as rodas da cadeira estão alinhadas para frente perfeitamente. Porém, isto nem sempre acontece.

Portanto foi feita uma simulação para quando as rodas dianteiras estão paralelas às rodas traseiras. Nesta configuração, as rodas dianteiras fornecem uma resistência a mais ao movimento. Esta resistência foi considerada como uma resistência de atrito estático e depende do coeficiente de atrito estático do material das rodas dianteiras (e) e da fração da massa suportada nas rodas dianteiras que pode ser definida como:

$$c = \frac{x}{dwb} \quad (4.8)$$

A resistência adicional pode ser definida, portanto, como:

$$f_{ce} = m * g * \mu_e \frac{x}{dwb} \quad (4.9)$$

A resistência total ao movimento (fT) seria portanto a soma das resistências de rolamento com a de atrito estático:

$$f_T = f_{rr} + f_{ce} = 44.146 + 61.312 = 105.46N \quad (4.10)$$

Isto exige um torque inicial de 10.546 Nm (dado que os raios das rodas do protótipo são de 10 cm). Portanto, pode-se dizer que, nesta situação, a potência necessária para retirar a cadeira da inércia é de:

$$P = T * \omega = 10.546 * 26.18 = 276.09W \quad (4.11)$$

A potência entregue pelos motores à cadeira de rodas, já considerando as perdas, é de cerca de 583 W. A diferença entre a entregue e a necessária para retirar a cadeira da inércia é considerável, o que poderia causar um arranque repentino do sistema. Este tranco poderia prejudicar o usuário assim como a cadeira. A solução para este problema está no uso de pontes H, que fornecem corrente aos motores de forma gradativa a medida que o usuário empurra o joystick, diminuindo o arranque do protótipo.

4.2.2 Moto-redutor

Será utilizado no projeto o motor de corrente contínua. A escolha foi feita pois esse tipo de motor é muito utilizado em projetos que necessitam de velocidades variáveis, eles também apresentam uma região de torque e potência constante e são simples de realizar a aceleração e a desaceleração (??).

Após uma vasta pesquisa no mercado de motores e redutores, optou-se por comprar dois moto-redutores feitos pela empresa MKS Redutores de São Paulo. O motor com redutor escolhido para o projeto foi o MR com motor GPB que possui as seguintes especificações:

- Potência de 305 a 350 W;
- 12 ou 24 Vcc;
- Rotação de entrada de 2500 rpm;
- Reduções de 1:10 até 1:60.

Especificações a serem atendidas:

- Velocidade máxima de 10 km/h;
- 12 Volts corrente contínua;
- Peso da bateria 15 kg;

- Peso da cadeira (valor aproximado) 15kg;
- Peso total estimado: 150 Kg;
- Redução de pelo menos 1:10.

4.2.3 Bateria

A bateria de chumbo-ácido é muito utilizada hoje em dia em diferentes áreas, como automóveis, sistemas de fornecimento de energia elétrica ininterrupta (no-breaks) e cadeiras de rodas elétricas. Desprezando-se o problema do peso e considerando as observações feitas anteriormente no capítulo 2, a bateria de chumbo-ácido selada foi a escolhida para o projeto, considerando ainda o seu fácil acesso no mercado e baixo custo.

4.2.3.1 Autonomia

Segundo a literatura, cadeiras de rodas elétricas trabalham com motores de corrente contínua entre 250 W a 300 W de potência. Há diversas maneiras de chegar neste valor, como por distribuição de forças, por balanço de energia, por forças em um plano inclinado, entre outras. Para este projeto fez-se uma estimativa da potência necessária através do balanço de energia (??).

A energia fornecida pelo motor deve ser igual à energia cinética da cadeira. Sendo a massa máxima que a cadeira de rodas aguenta de 150 kg e considerando que cadeiras de rodas elétricas chegam até 10 km/h, tem-se:

$$Em = \frac{m * V^2}{2} \quad (4.12)$$

Onde Em é a energia fornecida pelo motor, m é a massa de 150 kg e V é a velocidade de 2.77 m/s. Assim, a energia necessária para mover a cadeira é de 578.7 J. Sendo 1 Watt igual a 1 J/s, tem-se, portanto, 578.7 W.

Após uma pesquisa no mercado, foram adquiridos dois motores de corrente contínua de 12 Volts e 305 Watts para o projeto, assim, a potência total entregue ao sistema é de 610 W. Este tipo de motor possui perdas de potência tanto mecânicas (P_m) quanto térmicas (P_j) (??). A primeira está associada a perdas por causa da velocidade: por atrito, nas escovas do motor e por curto-circuito; estima-se que estas juntas sejam cerca de 3 a 5% da potência nominal do motor.

As perdas térmicas estão associadas ao efeito Joule: os fios usados nos enrolamentos dos motores apresentam certa resistência elétrica. A corrente entregue para o motor, em máxima potência é dada pela divisão da potência pela tensão do motor: $I = 25.417$ A. Desta forma, a resistência R pode ser calculada pela fórmula da potência a seguir:

$$P = R * I, \text{ assim, } R = \frac{305}{25.417^2} = 0.47231\Omega \quad (4.13)$$

As perdas nos enrolamentos (P_j) é portanto:

$$P_j = R * I = 0.47213 * 25.417 = 12W \quad (4.14)$$

As perdas totais (P_t) são, portanto:

$$P_t = P_j + P_m = 12 + (305 * 0.05) = 27.25W \quad (4.15)$$

Estas perdas representam cerca de 9% da potência nominal do motor. Desta maneira, se deve adicionar um termo de perdas a serem superadas pelos motores à equação da energia, este termo ϵ seria igual a 1.09 :

$$Em = \frac{m * V^2 * \epsilon}{2} \quad (4.16)$$

Assim, a energia necessária para mover a estrutura seria de 630.434 J, ou 630.434 W de potência. Para encontrar o valor da velocidade final do sistema é preciso rearranjar a equação acima. Uma eficiência de 80% foi atribuída ao acoplamento das rodas com o eixo do motor. Estes 20% englobam as perdas no redutor, perdas por escorregamento da conexão do redutor e da roda com o chão, entre outros. Assim, temos:

$$Em = 0.8 * \sqrt{\frac{600 * 2}{m * \epsilon}} \quad (4.17)$$

Assim, a estimativa da velocidade máxima que a cadeira deve obter será de aproximadamente 8.6 km/h, que é uma velocidade bem razoável para este tipo de sistema. Sabe-se que a velocidade angular é dada pela divisão da velocidade linear pelo raio:

$$\omega = \frac{V}{r} \quad (4.18)$$

Logo, utilizando a velocidade estimada acima, a velocidade angular obtida é de 23.9 rad/s ou 228.31 rpm. Considerando as especificações do motor, sua velocidade angular nominal de 2500 rpm, teria de ser feita uma redução de pelo menos 1:11, onde a velocidade angular de saída do redutor seria de 227.3 rpm.

Por motivos construtivos do motoredutor, a redução só pode ser feita de 1:10 ou de 1:15. Desta forma optou-se por uma redução de 1:10, que proporciona velocidade de saída nominal de 250 rpm (26.18 rad/s) no redutor. Sendo o torque a divisão da potência pela velocidade angular, o torque gerado é de 23.30 Nm.

Para atender dois motores de 305 W, será conectada uma bateria de carro de chumbo-ácido selado de 12 V (U) e capacidade de 60Ah ($I \cdot \Delta t$), tem-se que a energia E gerada pela bateria é de:

$$E = (I \cdot \Delta t) \cdot U = (60Ah) \cdot 12 = 720Wh \quad (4.19)$$

Desta forma, considerando a potência consumida pelos dispositivos eletrônicos de controle desprezível, tem-se que a autonomia da bateria seria de pouco mais de uma hora:

$$\Delta t = \frac{720Wh}{610W} = 1.18h = 1hora e 10 minutos \quad (4.20)$$

4.3 Controle

4.3.1 Joystick

O módulo Joystick é a interface de ligação entre o usuário e a cadeira de rodas, este componente é composto por um *joystick* (alavanca que se move sobre uma base e capta movimentos em dois eixos) e um microcontrolador.

Toda a forma de interação entre o usuário e a cadeira de rodas é feita a partir do Joystick, a figura 22 dá uma noção das dimensões e ergonomia deste componente. O controle que fica nas mãos do usuário é conectado à cadeira de rodas por meio de um cabo RJ45, apenas o *joystick* foi colocado dentro do controle, o microcontrolador dedicado a este módulo foi colocado junto ao controlador central na traseira da cadeira, para uma maior segurança do mesmo.

Figura 23: Imagem do controle da cadeira de rodas

O *joystick* utilizado é composto por dois potenciômetros que indicam as posições em dois eixos independentes. Utilizando os potenciômetros como simples divisores de tensão é possível inferir as posições de seus eixos a partir das medições das tensões do circuito, para realizar esta medição e então rastrear o comando de movimento do usuário, são utilizados dois canais de conversores AD para os potenciômetros, tais conversores são internos ao microcontrolador utilizado e não necessitam de nenhum *hardware* extra.

A rotina de trabalho do microcontrolador do módulo Joystick consiste em adquirir os valores analógicos das posições do *joystick*, convertê-los em valores digitais de um *byte* cada, diferenciando-os utilizando a estratégia de representar um eixo apenas por valores ímpares e o outro apenas por valores pares (ambos entre 0 e 255) e enviá-los via serial alternadamente em um laço infinito, conforme a figura 23.

Figura 24: Rotina de trabalho do microcontrolador do módulo Joystick

4.3.2 Controlador Central

O Raspberry será utilizado como central de comandos para processar as informações vindas do MSP dedicado ao módulo Joystick e enviar o resultado deste processamento para o MSP dedicado aos Motores.

Comunicação entre MSP e Raspberry

A comunicação, tanto entre o MSP do Joystick e o Raspberry, quanto entre o MSP do Motor e o Raspberry, estão sendo feitas via *threads*.

A conexão entre os MSP foi formulada através do método *findPort*. Sua implementação pode ser observada na figura 24.

```
def findPort(self,port):
    global serialMotor
    while port < 2:
        try:
            serialMotor = SerialObject.initSerialObject("/dev/ttyACM" + str(port), True)
            port += 1
            return True,port
        except serial.SerialException:
            print("SerialException: device " + str(port) + " could not be found or could not
            be configured.")
            port += 1
            continue
    return False,port
```

Figura 25: Método para encontrar porta dinamicamente

Este método permite que tanto o MSP do Joystick quanto o MSP do Motor, sejam conectados sem a previa identificação de qual porta utilizar para comunicação. Porém, há existência de prioridade entre as *threads*, ou seja, enquanto a *threads* do Joystick não se conectar com sucesso a *threads* do Motor não irá se conectar.

Para que este processo ocorra com sucesso, uma checagem de dados é feita para cada tentativa de conexão. Esta checagem consiste em verificar se a porta, a ser conectada, está enviando dados ou recebendo. Para que a conexão do Joystick ocorra com sucesso, a porta deva estar recebendo dados, para que a conexão do Motor ocorra com sucesso, a porta não deve enviar dados. A implementação desta checagem pode ser verificada na figura 25.

Esta estratégia auxilia na manutenção do produto, pois caso algum MSP fique inutilizável, é possível colocar outro MSP, previamente configurado, no lugar do componente inutilizado.

Após o Raspberry conseguir encontrar uma porta para se conectar com o MSP do Joystick, então a *thread* do MSP do Motor utiliza do mesmo método para se conectar.

```
def tryReceiveData(self):  
    rcv_str = serialMotor.read(10)  
    if(len(rcv_str) == 0):  
        return False  
    else:  
        logging.info("Motor: I don't want you, joy!")  
        return True
```

Figura 26: Método para checar se existe recebimento de dados em porta. Caso do Motor.

Ao se ter as duas conexões estabelecidas, então o recebimento de dados são adquiridos do Joystick e enviados para os Motores. Para se fazer este envio de informações de forma correta é necessário fazer a sincronização entre as *threads*.

Sincronização de *Threads*

Foi percebido que as *threads* precisam estar sincronizadas para se fazer o envio de informações de forma correta. Pois a *thread* do Joystick recebe as informações, e a *thread* do Motor consome estas informações.

Este problema de sincronização das *threads* é conhecido como um clássico problema de *threads*: Produtor e Consumidor.

Este problema é caracterizado por 2 processo que compartilhem de um *buffer* comum, no qual o produtor insere a informação no *buffer* e o consumidor retira a informação do *buffer*. Possíveis problemas: Produtor insere produto onde não foi consumido e consumidor remove informação onde já foi removido. Mais detalhes do problema no capítulo 2.

Este problema foi solucionado com os seguintes passos:

1. Produtor: Produz os itens necessários em *buffer*, no caso os valores referentes aos potenciômetros do Joystick. Neste momento a *thread* do Consumidor é parada e uma variável responsável por esta trava é notificada. Isto pode ser visto na figura 26;
2. Consumidor: Consume os itens em *buffer* enviado os mesmos para o MSP dos Motores. Neste momento a *thread* do Produtor é parada e a variável responsável pela trava é consumida. Isto pode ser visto na figura 27;

A variável de trava é utilizada com o propósito de se fazer a produção e o consumo de forma sincronizada. O processo do Consumidor somente será ativo quando o processo do Produtor setar a variável de trava.

```
globs.lock.acquire()
if c[0] & 1:
    globs.coordinates['x'] = c[1] & 0xFE
    globs.coordinates['y'] = c[0] | 0x01
else:
    globs.coordinates['x'] = c[0] & 0xFE
    globs.coordinates['y'] = c[1] | 0x01

globs.lock.notify()
globs.lock.release()
```

Figura 27: Código utilizado para notificar variável de trava

```
globs.lock.acquire()
if self.x != globs.coordinates['x'] or self.y != globs.coordinates['y']:
    print(str(globs.coordinates['x']) + ',' + str(globs.coordinates['y']))
    self.x = globs.coordinates['x']
    self.y = globs.coordinates['y']
    serialMotor.flushOutput()
    success = SerialObject.writeWithSerial(serialMotor, [self.x, self.y])
else:
    #print("Else writing information")
    globs.lock.wait()
    logging.info("Motor: X and Y not change.")
    #break
globs.lock.release()
```

Figura 28: Código utilizado para consumir itens e consequentemente a variável de trava

5 Planejamento Financeiro

Um dos aspectos de grande relevância para o projeto é o custo. Nessa sessão faremos uma avaliação sobre o custo para compararmos com o valor de mercado de uma cadeira de rodas elétrica

5.1 Arrecadação

Desde o início do projeto começamos a arrecadar um valor mensal, sem qualquer cálculo, usando apenas suposições.

- Início da arrecadação = setembro
- Quantidade de meses de projeto = 4
- Valor = R\$50,00
- Quantidade de integrantes = 13
- Total a ser arrecadado = R\$2600,00

Com o amadurecimento e o conhecimento dos gastos reais do projeto esse valor se mostrou suficiente para custear o projeto.

5.2 Planejamento de Gastos

Um dos tópicos de grande importância para o projeto é o custo do produto que está sendo desenvolvido. Nessa sessão os valores são apresentados na tabela 3.

O custo total do projeto é de R\$2663.00. Vale ressaltar que apesar do custo do protótipo ser alto, a nível industrial seria significativamente reduzido.

Quantidade	Componente	Preço Unitário
Controle		
1	Raspberry Pi B+	R\$ 250.00
3	MSP430G2553	R\$ 20.00
1	Joystick	R\$ 15.00
2	Ponte H	R\$ 50.00
	Componentes Reserva	R\$ 50.00
	Subtotal	R\$ 475.00
Power train		
1	Baterias SLA	R\$ 300.00
2	Redutor MR com motor GPB 1:10	R\$ 560.00
2	Rodas para anexo	R\$ 75.00
	Subtotal	R\$1570.00
Estrutura		
1	Solda e material	R\$300.00
	Subtotal	R\$600.00
	TOTAL	R\$2345.00

Tabela 3: Custos do projeto conforme áreas de trabalho

6 Problemas Encontrados

Esta seção tem como foco a explicação dos problemas encarados e das soluções adaptadas, durante o desenvolvimento do projeto. Tanto como grupo quanto em subdivisões específicas feitas.

6.1 Geral

-Dificuldade na definição das atividades da Sprint: No início do projeto foi definido que nossa organização seria baseada na metodologia ágil, sendo assim teríamos tarefas semanais.

- Problema: De uma forma geral, o grupo superestimou as atividades nas sprints, tornando muito difícil a conclusão das atividades propostas para a sprint.
- Solução: Como solução granularizamos as atividades reduzindo-as para que fosse possível realizá-las no tempo de uma sprint e durante a mudança, que durou cerca de 3 sprints, calibramos os erros e acertos na retrospectiva feita ao final de cada sprint.

-Redistribuição do pessoal da área de Power Train para a área de Controle e Estrutura, porque as atividades propostas para a área de Power Train foram concluídas. Baseado nisso foi feita a escolha de realocar os componentes desta área para a área de Controle.

- Problema: Realocar os componentes de forma a não ficarem ocioso em alguma atividade.
- Solução:Relocar os componentes conforme maior expertise dos mesmos na área de Controle e Estrutura.

-Gastos com materiais

- Problema: Na fase inicial do trabalho muitas pesquisas foram feitas e os materiais necessários levantados, porém não era de conhecimento o quanto gastaríamos com o projeto.
- Solução: Desde o início já começamos a arrecadar dinheiro dos integrantes e com o amadurecimento do projeto conseguimos mensurar de forma mais real qual seria o custo do projeto sendo possível assim um planejamento financeiro melhor.

6.2 Controle

Linguagem Nova

Mesmo com a experiência do grupo dos alunos de software, houve problemas em relação ao Python, como: entendimento da exportação relativa de classes em outras pastas, mudança da versão 2.7 para a versão 3.4 e problemas de indentação relacionado a IDE de desenvolvimento.

6.2.1 Ambiente de Desenvolvimento

Testes unitários do código-fonte

- Problema: Utilização do framework de teste de forma correta.
- Solução: Olhar a documentação do framework e aprender como utilizar.

Mock

- Problema: Entendimento de como utilizar o "Mock" para fingir que o Hardware existe.
- Solução: Conversa entre grupos da disciplina de Projeto Integrador 2 e leitura e compreensão da documentação.

Cobertura de código em Python

- Problema: Como fazer cobertura de código para Python.
- Solução: Depois de realizar pesquisas o Coverage foi escolhido e instalado inicialmente no repositório local para teste e depois que confirmada a eficiência foi instalado na Raspberry Pi.

6.2.2 Ambiente físico

O ambiente físico utilizado para desenvolvimento do software deste projeto é um Raspberry Pi, vide seção [2.3.2](#), referente as configurações do mesmo.

SSH

- Problema: O acesso via SSH é feito através de um cabo de rede, no qual somente uma máquina por vez pode acessar. Isso ocasiona um problema de ociosidade na equipe: enquanto um componente o utiliza, os outros 2 ficam ociosos.

- Solução: Utilizar o Raspberry conectado a um roteador Wi-Fi, que permite a todos os integrantes utilizarem do ambiente mutualmente via rede sem fio.

Mudança de Sistema Operacional

Pode ser instalado no Raspberry um sistema operacional que possibilite a facilidade de uso, mediante as necessidades de quem o instala.

- Problema: Problema relacionado: Pretende-se utilizar um ambiente para teste que possibilite o desenvolvimento de forma completa mediante o possível para o projeto. Para isto é necessário o uso de testes unitários e do "Mock", descobriu-se que o primeiro Sistema Operacional instalado (Raspbian Wheezy) não atende para a utilização do "Mock".
- Solução: Um outro Sistema Operacional foi instalado (Raspbian Jessie), por possuir nativamente um ambiente de testes robusto que possibilite o uso de testes unitários e "Mock".

Quantidade de MSPs a serem utilizados

A utilização de vários MSPs é uma ótima alternativa para separar componentes independentes e utilizar ferramentas como conversor AD, gerador de PWM e temporizador de forma simples, barata e rápida.

- Problema: Unificar todo o controle no Raspberry Pi diminui a confiabilidade do sistema, além disso, ele não tem conversores analógico/digital, necessários para o sistema de controle.
- Solução: MSPs dedicados a cada componente foram utilizados, por sua facilidade em implementar conversores AD de vários canais, PWMs e por ser de fácil comunicação com o Raspberry Pi via serial UART.

6.2.3 Arquitetura

- Problema: Esta arquitetura possui 2 formas de serem montadas: Paralela ou Sequencial. A Paralela nos permite ter várias "threads" acontecendo simultaneamente para diferentes situações. A Sequencial acontece de forma sucessiva em somente uma "thread". Houve a dúvida técnica de qual destas implementar em tempo de apresentação do produto. Existiu o temor de não se obter uma Arquitetura, caso fosse usado a solução Paralela.
- Solução 1: Foi sugerido que uma montagem da solução sequencial fosse montada para se fazer uma avaliação, em relação ao tempo de resposta que seria entre o usuário fazer o movimento com o Joystick e o motor responder ao movimento.

- Solução 2: Foi sugerido que a contabilização do tempo de execução (delay dos componentes eletrônicos + complexidade do software) fosse feita, para analisar e ter certeza de que a solução Sequencial diferenciaria muito da solução Paralela.

6.2.4 Ponte H

- Problema: Se colocado alto nível nas duas entradas o motor poderia “explodir”.
- Solução: Colocar uma porta lógica no início para corrigir essa falha, assim quando a ponte H receber nível lógico nas duas entradas o motor não responderá
- Problema: As entradas da ponte H não podem ser acionadas ao mesmo tempo, pois caso sejam acionadas haverá um curto circuito no sistema e não haverá diferença de tensão nos terminais do motor.
- Solução: Para o risco de curto circuito, caso as entradas fossem acionadas ao mesmo tempo, desenvolveu-se uma lógica na entrada utilizando portas lógicas do tipo AND e NAND. Isso foi feito para garantir que não haverá acionamento das duas entradas da ponte H ao mesmo tempo.
- Problema no desenvolvimento da PCB: Por algumas placas estarem velhas, ao serem esquentadas o esquemático do papel não estava sendo transferido e o Fenolíteo descolou do cobre.
- Solução: Foram compradas placas novas de Fenolíteo e foi feita a mudança de papel coche para papel fotográfico
- Dificuldades na simulação: Para fazer os testes da ponte H era necessário um PWM nas entradas do circuito, e na simulação não era possível fazer o sinal de PWM com um microcontrolador. Para testar o circuito completo era necessário utilizar a lógica das portas lógicas junto com os CI's correspondentes. Nas primeiras simulações os componentes corretos para a confecção não estavam sendo encontrados.
- Solução: A dificuldade de simulação foi superada com a mudança de software de simulação, pois nessa forma foi possível encontrar todos os componentes que eram necessários para simulação, e para gerar o PWM foi estudado formas de gera-lo utilizando circuitos integrados. Dessa forma foi possível testar o funcionamento.
- Problema: A ponte H é um circuito de potência, e os seus transistores esquentam muito. Como o circuito puxa uma alta corrente, os transistores MOSFET superaquecem, e com isso não se é desejável deixar o circuito em uma temperatura tão elevada. Os transistores MOSFET podem operar em até 175°C.

- Solução: Para amenizar o problema de superaquecimento dos transistores, foi planejado a utilização de uma placa metálica, com o intuito de dissipar o calor dos transistores e nela acoplar um cooler.

6.2.5 Joystick

- Problema: Inicialmente utilizamos um joystick de um controle de videogame (PlayStation 2). Este não se adequou às nossas necessidades.
- Solução: Adquirimos um joystick que tivesse conectores, facilitando assim a prototipagem e implementação. Ainda estamos aguardando sua chegada para verificar se esse joystick se adequaria.

6.3 Power Train

6.3.1 Escolha de um motor

Fazer a escolha do melhor motor, levando em conta o atendimento os requisitos velocidade-torque.

- Problema: A escolha do melhor método de cálculo de potência necessária para mover o sistema completo (cadeira de rodas mais usuário) foi um problema devida a alta variedade de possibilidades, tornando-se muito indecisa a precisão dos cálculos.
- Solução: Após uma vasta pesquisa na literatura e com alguns professores da FGA, com o auxílio do software Matlab, foram feitas diversas simulações envolvendo as variáveis de projeto para a decisão do melhor conjunto.
- Problema: Motores de corrente contínua fornecem um baixo torque, através dos cálculos, observou-se que era preciso um torque alto.
- Solução: Foi necessário o uso de um redutor para atender as especificações matemáticas do projeto. A partir disso foi feita uma busca de mercado e optamos por encomendar um kit motor-redutor pronto

6.3.2 Eixo do conjunto moto-redutor

- Problema: Os primeiros conjuntos moto-redutor que foram analisados foram o de motor de para-brisas de carro, esses conjuntos não forneciam a velocidade especificada pelo projeto, porém foram úteis para testes de controle. E seria fácil acoplar a roda do sistema a esse conjunto devido ao seu design. Entre tudo, quando os

motores reais do projeto chegaram, o eixo era muito curto e devido ao design seria impossível conectar diretamente as rodas

- Solução: Será necessário fazer um novo eixo com o uso do torno mecânico para ligar a roda ao conjunto moto-redutor.

6.4 Estrutura

6.4.1 Acoplamento

- Problema: O ponto mais importante a se considerar para que o projeto funcione de modo eficaz e robusta é a forma como o sistema se acopla a cadeira, pois o deslocamento sera feito através da rotação das rodas acopladas a mala, ou seja, caso a conexão não fique firme o deslocamento sera comprometido.
- Solução 1: Primeiramente se pensou em criar um sistema de garras que seriam presas a estrutura tubular da cadeira, o que seria eficaz e simples de ser feito, porem após conseguir cadeiras reais para análise foi constatado que não haveria como acoplar as garras a algumas cadeiras devido a forma como os fabricantes fixam o tecido que mantem o encosto para as costas no lugar. Então foi pensado em utilizar velcros que seriam baratos, fáceis de utilizar e se bem posicionados permitiriam uma boa fixação, mas após testados ficou claro que não seria possível manter a estrutura firmemente fixada, pois o velcro não previne alguns tipos de movimentos que a movimentação do sistema geraria.
- Solução 2: Em seguida foi pensado em uma forma de acoplamento que não fosse afetada por diferentes tipos de modos de montagem ou disposição de partes da cadeira. Tendo em mãos duas cadeiras de rodas reais e distintas notou se a presença de dois pontos livres para realizar o acoplamento. Com a solução em mente foi decidido criar um protótipo em PVC, devido ao baixo custo, para que fosse possível analisar de fato se o sistema de acoplamento idealizado seria eficaz. Após construída a estrutura foi constatada, então, a eficácia do sistema, que tem baixo custo, sem perder a resistência, praticidade e adaptabilidade aos parâmetros fixados pela NBR 9050.

6.4.2 Falta de cadeira

- Problema: Não se tinha cadeiras de rodas disponíveis para teste da estrutura.

- Solução: Entramos em contato com os professores responsáveis pela cadeira de rodas presente no laboratório e conseguimos autorização para utilizá-la. Outras cadeiras foram conseguidas por meio de doações de terceiros.

7 Perspectivas

Este capítulo divide-se em duas seções, o incremento atual do produto e os próximos passos, ambas as etapas são divididas por área de desenvolvimento: estrutura, *power train* e controle.

Na seção *Incremento Atual* são levantadas as características e funcionalidades atuais do produto, já em *Próximos Passos* são discutidas próximas tarefas e desenvolvimento e perspectivas do grupo quanto ao final do projeto.

7.1 Incremento atual

7.1.1 Estrutura

1. Modelagem da cadeira motorizada adaptada: Foi feito a modelagem da cadeira de rodas levando em conta a solução de portabilidade e acessibilidade da mesma, pontuando pontos como o design de inovação do anexo autômato a cadeira;
2. Escolha do material a ser usado na estrutura: Um estudo dos possíveis materiais será realizado, alavancando os motivos e vantagens do uso dos mesmos para suporte das cargas;
3. Ergonomia do produto: Estudo e modelagem do melhor design da cadeira de rodas manual com o anexo que a motoriza;
4. Desenvolvimento de um modelo de PVC para testes do sistema de acoplamento;
5. Desenvolvimento do eixo que ira transmitir potência entre a roda ao conjunto de moto-redução.

7.1.2 Power Train

1. Escolha do motor elétrico, levando em consideração, os estudo matemáticos realizados e seu custo financeiro.
2. Especificação do motor elétrico de Corrente Contínua quanto a potência mínima;
3. Estudo e especificação sobre baterias a serem utilizadas, quanto tensão, capacidade e dimensão. Foi escolhido usar a bateria de Chumbo-Ácida selada, levando em conta vantagens e limitações. Os cálculos de autonomia foram feitos para melhor estimar o método de carregamento da bateria;

4. Estudo com o auxílio do software Matlab da interferência da roda e do peso do sistema no desempenho do conjunto de moto-redução;
5. Os motores com redutor escolhido para o projeto possui potência de 305W e redução de 1:10;

7.1.3 Controle

1. Especificação de tecnologia: Estudo e escolha da melhor tecnologia voltada para o problema, que no caso será feito com um Raspberry Pi para comunicação entre a interface do usuário e o motor;
2. Controle de potência: Estudo de qual tipo de controlador de potência a ser usado no motor, para controle de sua corrente. A escolha da utilização da ponte H será combinado com o algoritmo de PWM, que utiliza o Raspberry Pi como forma de resposta aos comandos dos usuários como a direção, aceleração, frenagem da cadeira motorizada adaptada;
3. Escolha da linguagem de programação: Definição de qual linguagem será utilizada com base na problemática existente e nos recursos a serem utilizados. A linguagem escolhida foi o Python, pois existem bibliotecas específicas que controlam GPIO do Raspberry Pi.

7.1.4 Interface com Usuário

1. Gerar uma interface com o usuário utilizando o joystick para o controle da cadeira de rodas. Gerar, utilizando um display, indicadores que são importantes para o usuário, tais como: Velocidade e indicador da bateria.
2. Decisão do não uso de aplicativo para controle da cadeira de rodas.
3. Montagem de protótipo de controle para testes de ponte H e pulsos de PWM.

7.2 Próximos passos

7.2.1 Estrutura

1. Testes com o eixo acoplado ao motor;
2. Escolha de material mediante norma ABNT 6061 - T6;
3. Desenvolvimento do protótipo.

7.2.2 Power Train

1. Testes em conjunto com a parte de estrutura e controle.

7.2.3 Interface com Usuário

1. Montagem do Joystick ergonômico.

7.2.4 Controle

1. Implementação de filtro para suavizar movimentos do Joystick para motores;
2. Implementação dos testes para os códigos do MSP;
3. Implementação dos sensores de nível de bateria e velocidade em MSP;