

Phân loại bánh xe và các cấu trúc của robot di động

Nguyễn Văn Diễn
MSV: 22027541
QH-2022-I/CQ-E-RE

Hoàng Văn Cường
MSV: 22027549
QH-2022-I/CQ-E-RE

Vũ Đức Hiếu
MSV: 22027527
QH-2022-I/CQ-E-RE

Tóm tắt nội dung—

Từ khóa—Robot di động, Phân loại, Động học robot, Cơ cấu bánh xe, Robot đa hướng

I. GIỚI THIỆU

Trong thập kỷ qua, lĩnh vực robot di động đã chứng kiến sự phát triển vượt bậc, trở thành một thành phần không thể thiếu trong kỷ nguyên Công nghiệp 4.0. Từ các robot tự hành (AGV) vận chuyển hàng hóa trong kho bãi, robot dịch vụ trong bệnh viện, đến các phương tiện thám hiểm tự hành trên các hành tinh khác, robot di động đang giải phóng con người khỏi các công việc lặp lại, nặng nhọc và nguy hiểm [1], [2].

Một trong những yếu tố nền tảng quyết định khả năng vận hành của robot di động là cơ chế di chuyển. Mặc dù có nhiều phương thức di chuyển khác nhau như sử dụng chân, bay, hoặc bơi, cơ cấu sử dụng bánh xe vẫn là giải pháp phổ biến và chiếm ưu thế nhất trong hầu hết các ứng dụng trên mặt đất [3]. Ưu điểm vượt trội của robot bánh xe nằm ở hiệu suất năng lượng cao, khả năng chịu tải lớn, cơ khí đơn giản và thuật toán điều khiển tương đối hoàn thiện so với các cơ chế khác [4].

Tuy nhiên, sự đa dạng về yêu cầu ứng dụng — từ di chuyển tốc độ cao trên đường nhựa đến khả năng xoay sở linh hoạt trong không gian chật hẹp — đã dẫn đến sự ra đời của hàng loạt thiết kế bánh xe và cấu trúc khung khác nhau. Việc lựa chọn giữa bánh xe tiêu chuẩn, bánh xe đa hướng, hay các cấu trúc dân động vi sai, cấu trúc lái Ackermann... không chỉ ảnh hưởng đến khả năng cơ động mà còn quyết định mô hình động học và độ phức tạp của hệ thống điều khiển [5], [6].

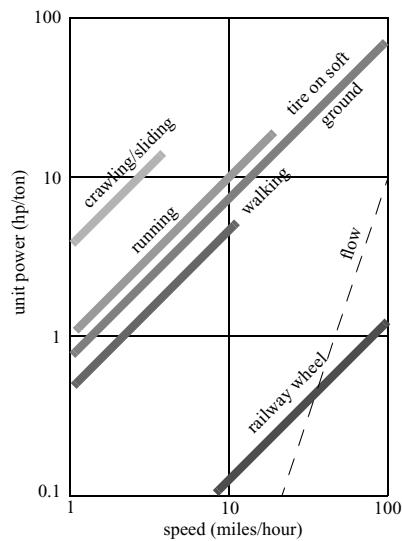
Mặc dù đã có nhiều nghiên cứu riêng lẻ về từng loại robot, nhưng việc tổng hợp và hệ thống hóa mối liên hệ giữa đặc tính linh kiện và cấu trúc động học trong một tài liệu duy nhất là rất cần thiết để có cái nhìn toàn diện. Bài báo này nhằm mục đích cung cấp một cái nhìn toàn diện và phân loại chi tiết về các hệ thống bánh xe và cấu trúc robot di động hiện có.

Cấu trúc của bài báo được tổ chức như sau: Phần II trình bày phân loại chi tiết các loại bánh xe, từ bánh xe tiêu chuẩn đến các thiết kế bánh xe đa hướng và đặc biệt. Phần III phân tích các cấu trúc robot di động phổ biến dựa trên mô hình động học của chúng. Phần IV tổng hợp và so sánh các đặc tính kỹ thuật. Cuối cùng, Phần V và Phần VI thảo luận về các ứng dụng thực tế, xu hướng nghiên cứu tương lai và kết luận.

II. PHÂN LOẠI BÁNH XE

Bánh xe là cơ chế di chuyển được sử dụng nhiều nhất trong robot di động và trong các phương tiện do con người tạo ra

[1]. Việc sử dụng bánh xe đơn giản và tiết kiệm chi phí hơn so với cơ chế di chuyển bằng chân, đồng thời cũng dễ dàng hơn trong việc thiết kế, chế tạo và lập trình khi di chuyển trên bề mặt phẳng, không gồ ghề [7]. Nó có hiệu suất làm việc cao và sử dụng ít năng lượng hơn so với các cơ chế di chuyển khác (*Hình 1*). Bánh xe có thể chia thành 3 loại chính gồm *bánh xe tiêu chuẩn*, *bánh xe đa hướng* và *bánh xe đặc biệt* [3].



Hình 1. Biểu đồ giữa tốc độ và năng lượng của các cơ chế di chuyển của robot [4]

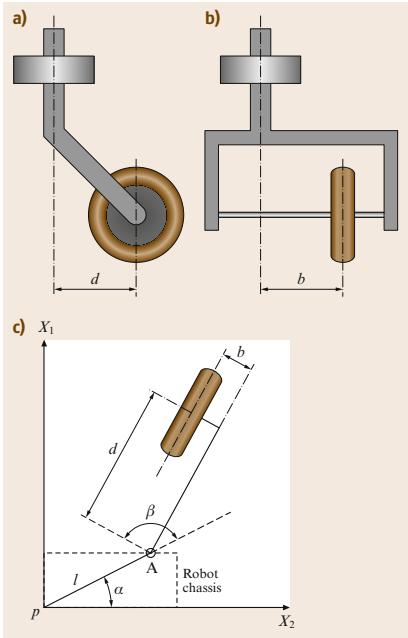
A. Bánh xe tiêu chuẩn (standard wheel)

Bánh xe tiêu chuẩn là nhóm bánh xe phổ biến và cơ bản nhất trong robot di động. Đặc điểm chung của nhóm này là chúng tạo ra các ràng buộc phi đa hướng [1], [8], nghĩa là tại một thời điểm, bánh xe chỉ có thể lăn hiệu quả theo một hướng và không thể trượt theo phương của trục bánh xe trong điều kiện lý tưởng.

Ba điều kiện cần được xác định cho một thiết kế bánh xe tiêu chuẩn [3]:

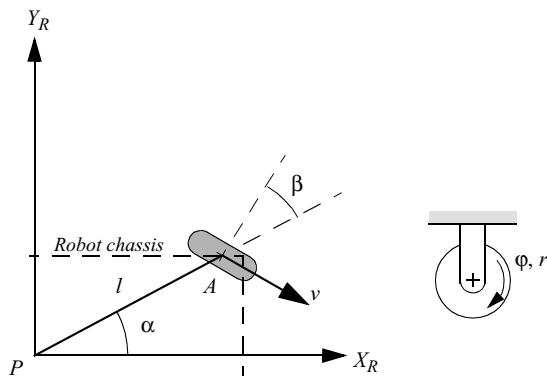
- Xác định hai độ lệch d và b
- Thiết kế cơ khí cho phép chuyển động lái hoặc không (tức là, có cố định hướng bánh xe hay không)
- Xác định cơ cấu dẫn động cho việc lái và di chuyển (tức là, dẫn động chủ động hay bị động)

Bánh xe tiêu chuẩn gồm ba loại: Bánh xe cố định, bánh xe lái và bánh xe xoay tự do.



Hình 2. Thiết kế tổng quát của bánh xe tiêu chuẩn. (a) Hình chiếu cạnh, (b) Hình chiếu đứng, và (c) Hình chiếu bằng [3]

1) Bánh xe cố định (fixed wheel): Bánh xe cố định là loại bánh xe đơn giản nhất, được gắn chặt vào khung robot với một hướng duy nhất không thể thay đổi [9], [10]. Nó chỉ có một bậc tự do là quay quanh trục chính của nó [3], [11]. Nó có cấu trúc đơn giản, nhiều kích thước và có độ tin cậy cao [12].



Hình 3. Mô hình động học tổng quát mô tả một bánh xe tiêu chuẩn được gắn trên khung robot [3]

Hình 3 trình bày sơ đồ động học tổng quát của một bánh xe tiêu chuẩn. Trong sơ đồ, vị trí của tâm bánh xe A được xác định trong hệ toạ độ cực bởi các thông số khoảng cách l và góc α so với hệ toạ độ gắn trên khung robot $\{X_R, Y_R\}$. Hướng của bánh xe được xác định bởi góc β , là góc hợp bởi đường thẳng nối tâm khung robot P với tâm bánh xe A và trục của bánh xe.

Đối với *bánh xe cố định*, cả ba thông số (l , α , và β) đều là các hằng số thiết kế và không thay đổi trong quá trình robot di chuyển. Bánh xe có bán kính r và chuyển động của nó được định nghĩa bằng góc thay đổi theo thời gian $\varphi(t)$.

Về mặt toán học, *bánh xe cố định* áp đặt hai ràng buộc động học chính lên robot trong điều kiện lý tưởng [1], [9]:

- Ràng buộc lăn: Vận tốc tại điểm tiếp xúc mặt đất phải bằng không (lăn không trượt), điều này liên quan đến vận tốc quay của bánh xe:

$$[\sin(\alpha + \beta) \quad -\cos(\alpha + \beta) \quad -l \cos \beta] R(\theta) \dot{\xi}_I - r \dot{\varphi} = 0 \quad (1)$$

- Ràng buộc trượt ngang: Vận tốc của tâm bánh xe (điểm A) theo phương vuông góc với trục bánh xe phải bằng không:

$$[\cos(\alpha + \beta) \quad \sin(\alpha + \beta) \quad l \sin \beta] R(\theta) \dot{\xi}_I = 0 \quad (2)$$

Với $\dot{\varphi}$ là vận tốc góc của bánh và $\dot{\xi}_I = \begin{bmatrix} \dot{x} \\ \dot{y} \\ \dot{\psi} \end{bmatrix}$ là vectơ biểu diễn chuyển động của robot (x , y và ψ lần lượt là vị trí và hướng của robot).

Từ phương trình ràng buộc (2), ta có thể thấy rằng bánh xe cố định triệt tiêu hoàn toàn khả năng di chuyển tức thời theo phương ngang trực bánh. Tính chất này biến robot sử dụng bánh xe cố định thành hệ thống phi đa hướng. Về mặt điều khiển, điều này có nghĩa là không gian điều khiển (số lượng động cơ) nhỏ hơn không gian cấu hình (số bậc tự do vị trí), buộc robot phải thực hiện các quỹ đạo phức tạp (như đỗ xe song song) để đến được vị trí mong muốn thay vì di chuyển thẳng. Tuy nhiên, chính ràng buộc này lại mang lại sự ổn định hướng vượt trội khi di chuyển ở tốc độ cao, giúp robot giữ lô trình tốt hơn so với các loại bánh đa hướng.

Các phương trình (1) và (2) dựa trên giả thuyết lý tưởng về lăn không trượt và tiếp xúc điểm cứng tuyệt đối. Tuy nhiên, trong các ứng dụng thực tế, đặc biệt là với các robot vận tải (AGV) mang tải trọng lớn hoặc robot nông nghiệp di chuyển trên địa hình mềm, giả thuyết này thường bị vi phạm:

- Hiện tượng trượt: Khi lực kéo vượt quá giới hạn ma sát nghỉ, hiện tượng trượt dọc sẽ xảy ra, dẫn đến sai số tích luỹ trong bài toán định vị. Ngoài ra, khi robot quay vòng, hiện tượng trượt ngang cũng xuất hiện do lực ly tâm, tạo ra góc trượt làm lệch hướng di chuyển thực tế so với hướng bánh xe.
- Biến dạng lốp: Diện tích tiếp xúc thực tế là một vùng thay vì một điểm, tạo ra mô-men cản lăn làm tiêu tốn năng lượng [13], [14].

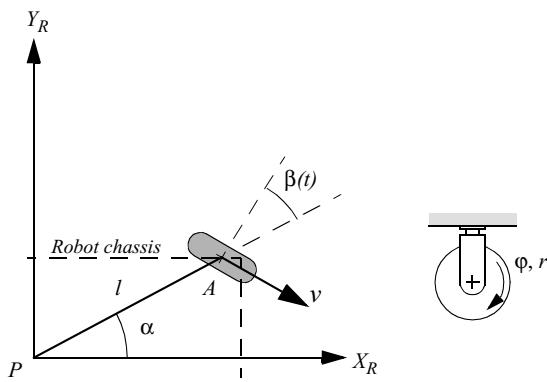
Do đó, để giải quyết các thách thức này, kỹ thuật robot hiện đại thường tiếp cận theo hai hướng song song:

- 1) Các mô hình động học được bổ sung thêm các tham số về độ trượt và độ cứng lốp để phản ánh chính xác hơn tương tác vật lý [15]–[17].
- 2) Vì mô hình hóa không thể loại bỏ hoàn toàn sai số tích lũy, dữ liệu từ bánh xe bắt buộc phải được kết hợp với các cảm biến ngoại vi (như IMU, LiDAR) thông qua các

bộ lọc ước lượng trạng thái (như EKF) để đảm bảo độ chính xác vị trí trong thời gian dài [18], [19].

Nhờ sự kết hợp giữa độ tin cậy cơ khí cao và các giải pháp điều khiển/định vị tiên tiến này, bánh xe cố định vẫn giữ vững vai trò là nền tảng cốt lõi cho các cấu trúc robot phổ biến như dẫn động vi sai và dẫn động trượt [20].

2) *Bánh xe lái (steerable standard wheel)*: Bánh xe lái phức tạp hơn bánh cố định. Ngoài bậc tự do quay quanh trục của bánh xe, nó còn có thêm một bậc tự do thứ hai là khả năng quay quanh trục thẳng đứng (trục lái) đi qua tâm của bánh xe và điểm tiếp xúc với mặt đất [20]. Một động cơ lái thường được sử dụng để chủ động thay đổi góc của bánh xe so với khung của robot [21]. Mặc dù có thể thay đổi hướng, tại bất kỳ thời điểm nào, nó vẫn là một bánh xe tiêu chuẩn và phải tuân thủ ràng buộc lăn không trượt theo phương mà nó đang hướng theo. Đây là thành phần cốt lõi trong cấu trúc lái Ackermann [22], [23] (như bánh trước xe ô tô) hoặc trong cấu trúc 3 bánh [24].



Hình 4. Mô hình động học tổng quát mô tả một bánh xe lái được gắn trên khung robot [3]

Ràng buộc lăn của bánh (yêu cầu điều khiển vận tốc) [25]:

$$[\sin(\alpha + \beta(t)) \quad -\cos(\alpha + \beta(t)) \quad -l \cos(\beta(t))] R(\theta) \dot{\xi}_I - r\dot{\phi} = 0 \quad (3)$$

Ràng buộc trượt của bánh (yêu cầu điều khiển vị trí):

$$[\cos(\alpha + \beta(t)) \quad \sin(\alpha + \beta(t)) \quad l \sin(\beta(t))] R(\theta) \dot{\xi}_I = 0 \quad (4)$$

So với bánh xe cố định, việc biến góc β thành một biến số theo thời gian β(t) mang lại sự linh hoạt vượt trội trong việc định hình quỹ đạo. Tuy nhiên, điều này dẫn đến những thách thức kỹ thuật đặc thù mà các hệ thống robot hiện đại phải giải quyết:

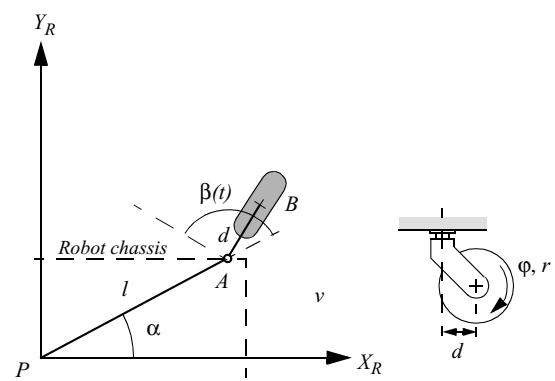
- Ma sát xoay và hiện tượng cày lốp: Một vấn đề vật lý nghiêm trọng của bánh xe lái là hiện tượng ma sát xoay khi robot cần đổi hướng mà vận tốc lăn thấp hoặc bằng không. Để thay đổi góc β, động cơ lái phải thẳng được mô-men ma sát trượt xoay rất lớn giữa bề mặt lốp và mặt đường [26]. Điều này không chỉ gây mài mòn lốp nhanh chóng mà còn đòi hỏi động cơ lái phải có mô-men xoắn

cực đại lớn, làm tăng kích thước và tiêu thụ năng lượng của hệ thống.

- Giới hạn tốc độ lái và Phối hợp điều khiển: Trong lý thuyết, góc lái β có thể thay đổi tức thời. Tuy nhiên, trong thực tế, tốc độ thay đổi góc lái (β) bị giới hạn bởi động lực học của cơ cấu chấp hành. Nếu bộ điều khiển yêu cầu thay đổi hướng quá nhanh so với vận tốc lăn của robot, bánh xe sẽ bị trượt ngang, vi phạm ràng buộc (4). Do đó, các thuật toán điều khiển hiện đại cho robot dùng bánh lái (như Ackermann hoặc Tricycle) đòi hỏi sự phối hợp đồng bộ chặt chẽ giữa vận tốc lăn φ và vận tốc lái β để đảm bảo quỹ đạo mượt mà [27].
- Sai số cơ khí: Hệ thống truyền động lái (thường dùng bánh răng hoặc trực vít) luôn tồn tại độ rã. Sai số này làm cho góc lái thực tế lệch so với góc lái đo được từ encoder, dẫn đến sai số trong bài toán định vị lớn hơn so với bánh xe cố định.

Ứng dụng điển hình của bánh xe lái là trong các robot nông nghiệp cỡ lớn, xe tự hành ngoài trời hoặc các robot giao hàng tốc độ cao, nơi cần kết hợp giữa lực kéo mạnh và khả năng điều hướng ổn định theo kiểu ô tô.

3) *Bánh xe xoay tự do (caster wheel)*: Bánh xe xoay tự do (bánh xe con lăn) cũng có hai bậc tự do tương tự như bánh lái (lăn và xoay quanh trục đứng). Tuy nhiên, điểm khác biệt cơ bản là nó là một cơ cấu bị động. Khi robot di chuyển, lực ma sát từ mặt đất sẽ tạo ra một mô-men xoắn, khiến bánh xe tự động xoay và căn chỉnh theo hướng di chuyển của robot để giảm thiểu lực cản. Chúng không cung cấp bất kỳ lực đẩy chủ động nào. Chúng không dùng để lái hay đẩy, mà chỉ dùng để hỗ trợ và giữ thăng bằng cho robot. Chúng cực kỳ phổ biến và thường được dùng làm bánh xe phụ trong cấu trúc dẫn động vi sai [28], hoặc có thể giúp robot di chuyển lên bậc hoặc bê mặt không bằng phẳng [29], [30].



Hình 5. Mô hình động học tổng quát mô tả một bánh xe xoay tự do được gắn trên khung robot [3]

Ràng buộc lăn của bánh xoay tự do:

$$[\sin(\alpha + \beta(t)) \quad -\cos(\alpha + \beta(t)) \quad -l \cos \beta(t)] R(\theta) \dot{\xi}_I - r\dot{\phi} = 0 \quad (5)$$

Ràng buộc trượt của bánh xoay tự do:

$$[\cos(\alpha + \beta) \quad \sin(\alpha + \beta) \quad d + l \sin \beta] R(\theta) \dot{\xi}_I + d \dot{\beta} = 0 \quad (6)$$

Sự khác biệt cốt lõi giữa *bánh xe xoay tự do* và bánh lái tiêu chuẩn nằm ở tham số d (khoảng cách lệch tâm giữa trục lái và điểm tiếp xúc) trong phương trình (6). Sự xuất hiện của thành phần $d\dot{\beta}$ mang ý nghĩa vật lý quan trọng: mọi chuyển động ngang (trượt) của khung robot tại điểm gắn kết đều có thể được triệt tiêu bằng một tốc độ xoay $\dot{\beta}$ phù hợp của bánh xe. Điều này dẫn đến một kết luận quan trọng: Nếu khớp xoay là tự do (ma sát thấp), *bánh xe xoay tự do* không áp đặt bất kỳ ràng buộc động học nào lên chuyển động tổng thể của robot [17]. Robot có thể di chuyển theo bất kỳ quỹ đạo nào, và *bánh xe xoay tự do* sẽ tự động xoay để đi theo chuyển động đó.

Các vấn đề hiện đại và thách thức động lực học: Mặc dù về mặt hình học, bánh xe xoay tự do rất hoàn hảo để làm bánh phụ trợ, nhưng về mặt động lực học, chúng gây ra nhiều vấn đề phức tạp cho các robot hiện đại:

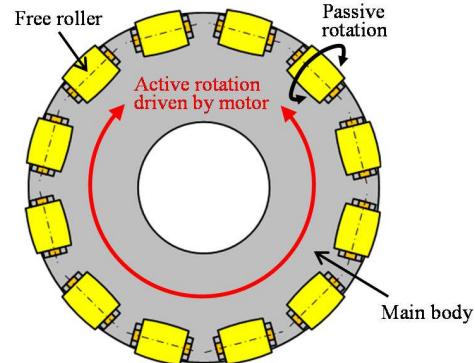
- 1) Hiệu tượng rung lắc: Đây là một vấn đề kinh điển nhưng vẫn là thách thức trong thiết kế robot tốc độ cao. Khi di chuyển nhanh, *bánh xe xoay tự do* thường xảy ra hiệu tượng dao động tự kích quanh trục lái, gây rung lắc dữ dội cho thân robot. Điều này xuất phát từ sự tương tác phức tạp giữa độ đàn hồi của lốp, độ lệch tâm d và ma sát, điều mà các mô hình động học (5) và (6) không mô tả được [18]. Các robot hiện đại thường phải sử dụng bộ giảm chấn hoặc thiết kế tối ưu hóa độ cứng lốp để triệt tiêu hiệu tượng này.
- 2) Hiệu ứng đảo chiều: Khi robot đổi hướng di chuyển đột ngột (ví dụ: từ tiến sang lùi), *bánh xe xoay tự do* phải thực hiện một hành trình xoay 180 độ quanh trục đứng để cǎn chỉnh lại. Quá trình này tạo ra một khoảng "trễ" và một lực phản hồi bất định lên khung robot, gây ra sai số vị trí lớn (Odometry error) và làm quỹ đạo thực tế bị giật cục. Trong các thuật toán định vị hiện đại (SLAM), hành vi khó đoán này của *bánh xe xoay tự do* thường được coi là nhiễu (noise).
- 3) Xu hướng mới: (*bánh xe xoay tự do chủ động*): Để khắc phục tính bị động, một xu hướng nghiên cứu hiện đại là Active Caster (hay Powered Caster). Thay vì để bánh tự xoay do ma sát, người ta gắn động cơ vào cả trục lăn và trục lái. Khi đó, hệ thống trở thành một mô đun truyền động đa hướng mạnh mẽ, cho phép robot di chuyển holonomic mà không cần dùng bánh Mecanum đắt tiền [19].

Tóm lại, *bánh xe xoay tự do* là giải pháp rẻ tiền và hiệu quả để duy trì cân bằng tĩnh, nhưng sự phức tạp về động lực học của nó đòi hỏi sự cân nhắc kỹ lưỡng trong thiết kế robot chính xác cao.

B. Bánh xe đa hướng (omnidirectional wheel)

Bánh xe đa hướng, hay còn gọi là bánh xe toàn hướng, là một bước tiến quan trọng so với bánh xe tiêu chuẩn. Chúng được thiết kế để khắc phục các ràng buộc phi đa hướng của bánh xe tiêu chuẩn nên chúng ngày càng phổ biến trong robot

di động vì robot có thể đi thẳng từ điểm này đến điểm khác [31]. Một robot sử dụng các bánh xe này có thể di chuyển theo bất kỳ hướng nào (tiến/lùi, sang ngang, chéo) và xoay tại chỗ một cách đồng thời mà không cần phải xoay định hướng thân robot trước. Khả năng này đạt được bằng cách gắn các con lăn bị động vào chu vi của bánh xe chính.



Hình 6. Bánh xe omni với các con lăn nhỏ gắn dọc vành bánh [32]

1) *Bánh xe omni (omni wheel)*: Cấu tạo và nguyên lý: Bánh xe omni (hay còn gọi là Universal Wheel) bao gồm một vành bánh xe chính và các con lăn nhỏ được gắn dọc theo chu vi. Đặc điểm hình học cốt lõi là trực quay của các con lăn này vuông góc (90°) với trực quay chính của bánh xe [33], [34]. Nguyên lý hoạt động dựa trên sự tách biệt chuyển động:

- Động cơ dẫn động trực chính tạo ra lực đẩy chủ động theo hướng dọc.
- Các con lăn tự do cho phép bánh xe trượt thụ động theo phương ngang. Sự kết hợp của nhiều bánh xe omni (thường là 3 hoặc 4) cho phép tổng hợp véc-tơ vận tốc theo bất kỳ hướng nào [32], [34].

Các biến thể cấu trúc và giảm chấn: Một nhược điểm cố hữu của thiết kế omni cổ điển là sự không liên tục của điểm tiếp xúc. Giữa các con lăn luôn tồn tại khoảng hở, gây ra rung động dọc khi bánh xe quay. Ferrière và các cộng sự [35] đã phân tích rằng biên độ rung động này phụ thuộc trực tiếp vào kích thước khe hở và bán kính con lăn. Để khắc phục, các biến thể cấu trúc hiện đại đã được phát triển:

- Bánh omni kép: Sử dụng hai đĩa bánh xe ghép lại, lệch pha nhau để đảm bảo biên dạng tiếp xúc liên tục. Tuy nhiên, thiết kế này làm tăng bê rọng và khối lượng bánh xe.
- Thiết kế con lăn Xen kẽ: Các con lăn được thiết kế đan xen để giảm thiểu khe hở mà không cần dùng bánh kép, giúp giảm rung động hiệu quả.

Phân tích Động lực học Trượt: Trong các nghiên cứu hiện đại, mô hình động học lý tưởng (lăn không trượt) đã được chứng minh là không đủ chính xác. Williams và các cộng sự [36] đã phát hiện ra rằng phần vật liệu cứng nằm giữa các con lăn đóng vai trò quan trọng trong việc gây ra hiện tượng trượt, ngay cả ở tốc độ thấp. Nghiên cứu thực nghiệm chỉ ra rằng hệ số ma sát trong hướng lăn (μ_W) và hướng trượt ngang (μ_T) là khác nhau đáng kể (ví dụ: $\mu_W \approx 0.26$ so với $\mu_T \approx 0.09$

trên bề mặt giấy). Do đó, các bộ điều khiển robot hiện đại cần tích hợp mô hình ma sát phi tuyến để bù trừ sai số trượt này, thay vì chỉ dựa vào mô hình hình học thuần túy.

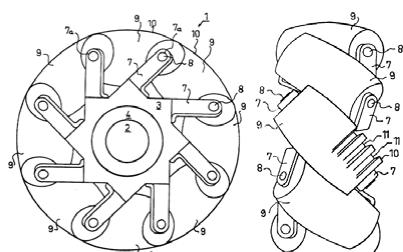
Đột phá về Vật liệu: Xu hướng "nhẹ hóa" robot đang thúc đẩy việc thay thế các vật liệu kim loại truyền thống. Nghiên cứu mới nhất của Patil và các cộng sự [33] đã đề xuất sử dụng vật liệu Composite sợi Carbon gia cường (Carbon Fiber Reinforced Polymer) để chế tạo đĩa bánh xe omni thay cho nhôm.

- Sử dụng phương pháp đắp tay với nhựa epoxy, đĩa bánh xe sợi carbon đạt được độ bền uốn lên tới 2.2 kN.
- Mô phỏng ANSYS cho thấy biến dạng tối đa chỉ tập trung ở vùng cổ răng bánh xe và nằm trong giới hạn an toàn. Đây là bước tiến quan trọng giúp giảm quán tính quay của bánh xe, từ đó nâng cao khả năng tăng tốc và tiết kiệm năng lượng cho robot.

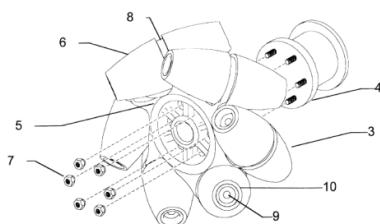
Hướng nghiên cứu mới: Bánh omni Chủ động (Active omni Wheel): Một hạn chế lớn của bánh omni thường là khó kiểm soát chính xác chuyển động thụ động của con lăn do lực cản lăn không xác định. Để giải quyết vấn đề này, Komori và các cộng sự [32] đã đề xuất cơ cấu bánh omni chủ động.

- Thiết kế này sử dụng cơ cấu vi sai để dẫn động chủ động cả trục bánh xe chính và trục của các con lăn con.
- Kết quả là một bánh xe duy nhất có thể chủ động di chuyển theo hướng bất kỳ mà không cần phụ thuộc vào lực kéo của các bánh xe khác, mở ra khả năng thiết kế các loại xe vận chuyển đa hướng với cấu hình linh hoạt hơn.

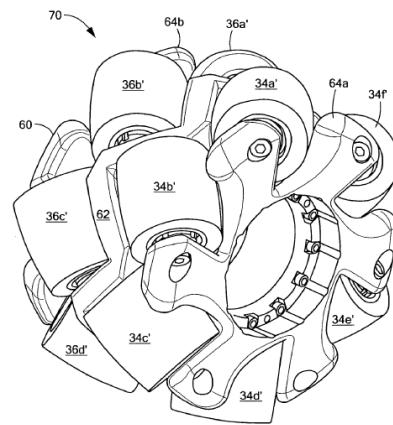
2) *Bánh xe Mecanum (Mecanum wheel):* Bánh xe Mecanum đại diện cho giải pháp kỹ thuật phổ biến nhất hiện nay để đạt được khả năng di chuyển toàn hướng mà không cần cơ cấu lái phức tạp.



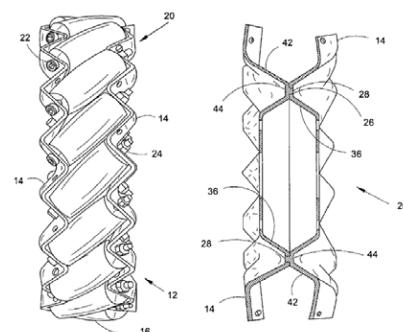
Hình 7. Sáng chế bánh xe Mecanum của B. E. Ilon [37]



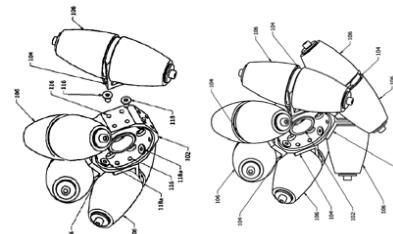
Hình 8. Sáng chế bánh xe Mecanum của D. H. Barnett [38]

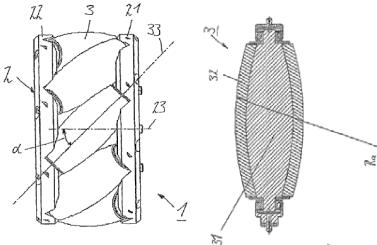


Hình 9. Sáng chế bánh xe Mecanum của S. D. Potter [39]



Hình 10. Sáng chế bánh xe Mecanum của A. R. Baker [40]





Hình 13. Sáng chế bánh xe Mecanum của W. Günther [43]

Lịch sử và Cấu hình Hình học: Được phát minh vào năm 1973 bởi Bengt Ilon tại Thụy Điển [37], [44], bánh xe Mecanum có cấu tạo gồm một trục chính và các con lăn thụ động bao quanh. Đặc điểm nhận dạng là trục của các con lăn tạo một góc $\alpha = 45^\circ$ so với trục bánh xe.

- **Chế tạo:** Salih và các cộng sự [45] đã mô tả chi tiết quy trình chế tạo một bánh Mecanum tùy chỉnh gồm 9 con lăn làm từ vật liệu Delrin (một loại nhựa kỹ thuật có độ ma sát thấp và độ cứng cao), giúp giảm thiểu mài mòn khi trượt ngang.
- **Bố trí:** Để robot hoạt động đúng, 4 bánh xe phải được lắp đặt theo quy tắc hình chữ nhật hoặc hình vuông, sao cho các trục con lăn tạo thành hình chữ X hướng vào tâm robot khi nhìn từ trên xuống [45], [46].

Cơ chế Tạo lực và Động học: Nguyên lý vận hành dựa trên việc phân tách véc-tơ lực ma sát. Khi bánh xe quay, lực tác dụng lên mặt đất nghiêng 45° .

- **Phối hợp véc-tơ:** Bằng cách điều khiển độc lập chiều quay và tốc độ của 4 bánh, các thành phần lực dọc và ngang có thể cộng hưởng hoặc triệt tiêu. Ví dụ, Salih và các cộng sự [45] đã thực nghiệm và chỉ ra rằng để di chuyển ngang (sideways), các bánh chéo nhau phải quay cùng chiều, trong khi hai bánh cùng bên quay ngược chiều.
- **Vấn đề Trượt:** Mặc dù mô hình động học lý thuyết (dựa trên ma trận Jacobian) rất hoàn hảo [47], Ignatiev và các cộng sự [31] và Salih và các cộng sự [45] đều nhấn mạnh rằng trong thực tế, hiện tượng trượt là không thể tránh khỏi do diện tích tiếp xúc nhỏ (điểm) của con lăn. Điều này làm giảm độ chính xác của phương pháp định vị bằng việc đếm xung encoder, đòi hỏi các giải pháp bù trừ sai số.

Vấn đề Hiện đại: Rung động và Tối ưu hóa Thiết kế: Nhược điểm lớn nhất của bánh Mecanum là rung động do sự không liên tục của điểm tiếp xúc khi chuyển giao giữa các con lăn.

- **Phân tích Rung động:** Bae và Kang [48] đã đo đạc thực nghiệm và phát hiện ra gia tốc rung động dọc trục có tính bất đối xứng, tăng mạnh ở tốc độ cao.
- **Tối ưu hóa Topo:** Để khắc phục, Doroliat và các cộng sự [49] đề xuất sử dụng thuật toán tối ưu hóa topo để thiết kế lại cấu trúc bên trong của lớp cao su bọc con lăn. Bằng cách thay đổi độ dày vật liệu tại các vị trí khác

nhau, họ tạo ra độ cứng tiếp xúc đồng nhất, giúp giảm rung động tới 30%.

Hệ thống Điều khiển và Tích hợp: Sự phát triển của bánh Mecanum gắn liền với sự tiến bộ của hệ thống nhúng.

- **Điều khiển cơ bản:** Salih và các cộng sự [45] trình bày kiến trúc điều khiển kinh điển sử dụng vi điều khiển (như BasicStamp) kết hợp với mạch cầu H để điều xung PWM độc lập cho 4 động cơ DC, cho phép thực hiện các chuyển động cơ bản.
- **Điều khiển Tự hành Nâng cao:** Ignatiev và các cộng sự [31] đã nâng cấp hệ thống lên mức tự hành bằng cách tích hợp Thị giác máy tính. Robot được trang bị camera và máy tính nhúng để nhận diện mẫu và bám theo đối tượng, khắc phục nhược điểm sai số vị trí của bánh Mecanum.
- **Mô phỏng Động lực học:** Để kiểm chứng thuật toán trước khi chế tạo, Dosoftei và các cộng sự [50] và Zimmermann và các cộng sự [51] đề xuất các phương pháp mô phỏng động lực học đa vật thể và mô hình hóa giản lược, giúp tính toán chính xác lực va chạm và mô-men xoắn yêu cầu.

Ứng dụng Mở rộng: Không chỉ giới hạn ở xe vận chuyển (AGV) trong nhà kho, bánh Mecanum đang được ứng dụng trong các hệ thống phức tạp hơn:

- **Mobile Manipulator:** Ignatiev và các cộng sự [31] giới thiệu robot tích hợp cánh tay máy công nghiệp (như PUMA 560) đặt trên nền tảng Mecanum, cho phép thực hiện các thao tác lắp ráp linh hoạt trong không gian hẹp.
- **Y tế và Vũ trụ:** Các ứng dụng xe lăn thông minh và robot thám hiểm không gian (NASA OmniBot) tận dụng khả năng xoay sở trong môi trường chật hẹp [52], [53].



Hình 14. NASA OmniBot mobile base [54]

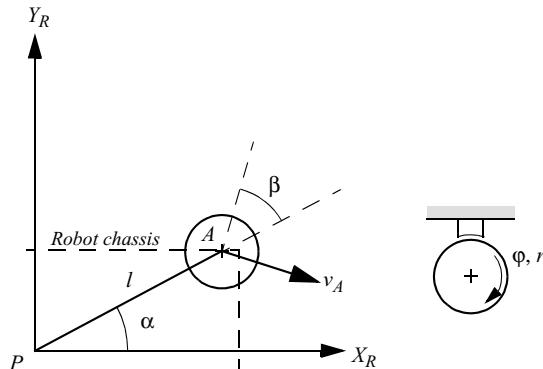
C. Bánh xe đặc biệt

Nhóm này bao gồm các thiết kế bánh xe mang tính thử nghiệm, đột phá hoặc mới lạ, thường tập trung vào các lĩnh vực nghiên cứu cụ thể như robot tự cân bằng hoặc robot có khả năng thích ứng địa hình.

1) **Bánh hình cầu:** Bánh hình cầu là một cơ cấu bánh xe sử dụng một quả cầu để tiếp xúc với mặt đất. Thiết kế này về cơ bản cho phép chuyển động đa hướng. Chúng ta có thể

phân biệt hai loại chính: bánh cầu bị động và bánh cầu chủ động.

- Bánh cầu bị động: Nó hoạt động như một bánh xe xoay tự do đa hướng, bị động. Thường được dùng làm bánh xe hỗ trợ (thứ ba hoặc thứ tư) để giữ thăng bằng cho các robot có cấu trúc dẫn động vi sai.
- Bánh cầu chủ động: Đây là một cơ cấu cơ khí cực kỳ phức tạp, trong đó quả cầu được chủ động điều khiển để tạo lực đẩy. Quả cầu được giữ trong một hốc và tiếp xúc trực tiếp với các con lăn hoặc động cơ được đặt bên trong cơ cấu. Bằng cách điều khiển các con lăn này (ví dụ, hai con lăn đặt vuông góc với nhau), cơ cấu có thể làm quả cầu quay theo bất kỳ trục nào trên mặt phẳng [55], [56]. Một bánh xe cầu chủ động là một cơ cấu truyền động đa hướng hoàn chỉnh. Một robot được trang bị 3 hoặc 4 bánh xe này có thể di chuyển theo mọi hướng và xoay đồng thời, tương tự như bánh Mecanum nhưng tiềm năng về độ mượt mà và khả năng vượt địa hình gồ ghề (nhẹ) tốt hơn [57]. Ưu điểm là khả năng cơ động đa hướng tuyệt đối. Nhược điểm là độ phức tạp cơ khí cực cao, chi phí lớn, và khó khăn trong việc duy trì lực bám và chống mài mòn [58].



Hình 15. Mô hình động học tổng quát mô tả một bánh xe hình cầu được gắn trên khung robot [3]

Quan sát mô hình động học (Hình 15), ta thấy các tham số hình học (l , α , β) tương tự như bánh xe cố định. Tuy nhiên, ý nghĩa vật lý của các phương trình ràng buộc lại hoàn toàn khác biệt [1]:

Phương trình lăn:

$$[\sin(\alpha + \beta) \quad -\cos(\alpha + \beta) \quad -l \cos \beta] R(\theta) \dot{\xi}_I - r \dot{\varphi} = 0 \quad (7)$$

Phương trình trượt:

$$[\cos(\alpha + \beta) \quad \sin(\alpha + \beta) \quad l \sin \beta] R(\theta) \dot{\xi}_I = 0 \quad (8)$$

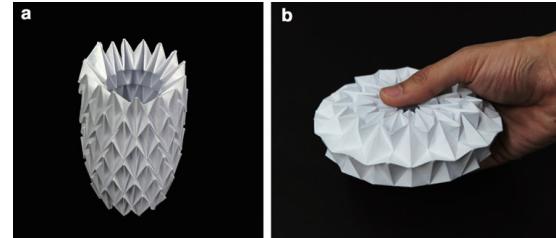
Đối với bánh xe cố định, góc β là hằng số, nên phương trình (8) là một ràng buộc ngăn cản chuyển động ngang. Ngược lại, đối với bánh hình cầu, góc β là một biến tự do. Do đó, phương trình (8) không hạn chế chuyển động của robot ($\dot{\xi}_I$), mà nó dùng để xác định hướng quay tức thời của quả cầu sao cho phù hợp với hướng di chuyển của robot. Nói cách khác, bánh

hình cầu không áp đặt bất kỳ ràng buộc động học nào lên khung robot, cho phép robot di chuyển toàn hướng.

Thách thức hiện đại: Mặc dù lý thuyết động học rất lý tưởng, việc hiện thực hóa bánh hình cầu chủ động gặp thách thức lớn về hiệu suất truyền động. Lực đẩy phụ thuộc hoàn toàn vào ma sát tiếp xúc điểm giữa con lăn dân động và quả cầu. Nếu ma sát không đủ sẽ gây trượt, nếu quá lớn sẽ gây mài mòn và tổn hao năng lượng. Đây là bài toán khó về vật liệu và cơ khí chính xác mà các nghiên cứu hiện nay đang tập trung giải quyết [58].

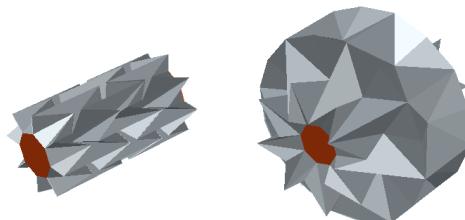
2) *Bánh Origami*: Bánh xe Origami đại diện cho một hướng đi đột phá trong thiết kế robot di động, kết hợp lĩnh vực robot mềm với nghệ thuật gấp giấy truyền thống để giải quyết mâu thuẫn kinh điển giữa khả năng di chuyển nhanh trên đường băng và khả năng vượt địa hình phức tạp.

Đặc điểm cốt lõi của loại bánh xe này là khả năng thay đổi hình học (đường kính hoặc bề rộng) thông qua các nếp gấp thông minh.



Hình 16. Bánh Origami thay đổi hình dạng tuỳ thuộc vào ngoại lực [59]

- Lee và cộng sự [59], [60] đã tiên phong phát triển bánh xe biến đổi đường kính dựa trên mẫu gấp "Magic Ball". Cấu trúc này cho phép bánh xe thay đổi đường kính một cách đáng kể (ví dụ: từ 30mm lên 68mm hoặc từ 4cm lên 11cm) mà vẫn duy trì độ tròn tương đối để lăn. Điều này giúp robot có thể thu nhỏ để chui qua khe hẹp hoặc mở rộng để leo qua các bậc thang cao.
- Mặc dù được chế tạo từ vật liệu mềm (như vải cốt hợp kim hoặc composite polymer), cấu trúc Origami liên kết kín cho phép bánh xe chịu được tải trọng rất lớn, lên tới hơn 400 lần trọng lượng của chính nó, đảm bảo tính khả thi cho các ứng dụng thực tế.



Hình 17. Hai cấu hình của một bánh Origami [61]

Để kích hoạt quá trình biến hình, các nghiên cứu tập trung vào việc sử dụng vật liệu thông minh và cơ cấu truyền động nội tại.

- Fonseca và cộng sự [61] và Lee và cộng sự [60] đã ứng dụng lò xo hợp kim nhô hình (SMA) làm cơ cấu chấp hành. Khi được cấp nhiệt, SMA co lại làm thay đổi cấu trúc nếp gấp (thường là mẫu waterbomb), giúp bánh xe biến hình mà không cần động cơ cồng kềnh. Tuy nhiên, nghiên cứu của Fonseca cũng chỉ ra rằng hệ thống này thể hiện các đặc tính động lực học phi tuyến mạnh và hỗn loạn, đòi hỏi các chiến lược điều khiển phức tạp để duy trì độ ổn định.
- Khác với việc thay đổi đường kính, Liu và cộng sự [62] gần đây đã giới thiệu một thiết kế bánh xe Origami có khả năng thay đổi bề rộng. Cơ chế này giúp tăng diện tích tiếp xúc khi di chuyển trên nền cát hoặc đất mềm (giảm áp suất mặt đất để tránh sụt lún) và thu hẹp lại khi di trên nền cứng để giảm ma sát.

Bánh xe Origami cung cấp giải pháp biến hình linh hoạt: sử dụng bánh xe lớn/mỏng để di chuyển tốc độ cao trên đường băng và bánh xe nhỏ/rộng để vượt chướng ngại vật hoặc địa hình yếu. Thách thức chính hiện nay nằm ở độ bền mới của các nếp gấp vật liệu và tốc độ phản hồi của cơ cấu chấp hành (đặc biệt là SMA).

Công nghệ bánh xe Origami đang chuyển dịch từ các mô hình thử nghiệm khái niệm sang các thiết kế tối ưu hóa cho môi trường phi cầu trúc đặc thù (như sa mạc, đồng đỗ nát), mở ra tiềm năng cho các robot cứu hộ và thám hiểm thê hệ mới với khả năng thích ứng hình học chưa từng có.

D. Tổng hợp, so sánh các loại bánh xe

Sau khi phân tích chi tiết đặc tính động học và cơ khí của từng nhóm bánh xe, phần này tổng hợp và so sánh chúng để cung cấp cái nhìn toàn diện cho việc lựa chọn thiết kế robot. Trong kỹ thuật robot hiện đại, không có loại bánh xe nào là ưu việt tuyệt đối; sự lựa chọn luôn là kết quả của bài toán tối ưu hóa đa mục tiêu giữa: Khả năng cơ động, Độ phức tạp và Khả năng thích ứng địa hình.

Bảng I dưới đây tóm tắt các đặc tính kỹ thuật cốt lõi của các loại bánh xe đã khảo sát.

Từ bảng so sánh, ta có thể rút ra ba xu hướng thiết kế chính trong robot hiện đại:

- Có một sự nghịch đảo rõ rệt giữa khả năng di chuyển linh hoạt và khả năng vượt địa hình.
 - Các bánh xe toàn hướng (omni, Mecanum, bánh cầu) cho phép robot di chuyển ngang và xoay tại chỗ trong không gian hẹp, nhưng cấu tạo con lăn nhỏ hoặc bề mặt cầu khiến chúng cực kỳ nhạy cảm với bụi bẩn, gờ giảm tốc và nền đất mềm.
 - Ngược lại, bánh xe tiêu chuẩn (cố định, bánh lái) chịu tải tốt và bám đường tốt trên địa hình gồ ghề, nhưng lại bị hạn chế bởi bán kính quay vòng (đối với bánh lái) hoặc ma sát trượt khi quay (đối với bánh cố định).
 - Xu hướng hiện đại: Bánh xe Origami nổi lên như một giải pháp lai, hy sinh sự đơn giản để đạt được cả hai yếu tố trên nhờ khả năng biến hình.
- Độ phức tạp điều khiển và định vị:

- Bánh xe tiêu chuẩn có mô hình động học ổn định, ít bị trượt ngang, giúp thuật toán Odometry đạt độ chính xác cao.
- Các bánh xe Holonomic (đặc biệt là Mecanum và Ballbot) chịu ảnh hưởng lớn bởi sự trượt ngẫu nhiên. Điều này đặt ra thách thức lớn cho hệ thống điều khiển: bắt buộc phải sử dụng các bộ lọc ước lượng trạng thái (như EKF/Particle Filter) và hợp nhất cảm biến đất tiền để bù đắp sai số vị trí tích lũy.

3) Hiệu suất Năng lượng:

- Bánh xe cố định và bánh lái tận dụng ma sát lăn thuận túy, tiêu tốn ít năng lượng nhất.
- Bánh omni và Mecanum tiêu tốn năng lượng đáng kể do lực ma sát trượt nội tại giữa các con lăn và trực, cũng như việc các vec-tơ lực của 4 bánh thường triệt tiêu lẫn nhau khi tạo chuyển động ngang. Đây là lý do chúng hiếm khi được dùng cho các robot chạy pin hoạt động ngoài trời trong thời gian dài.

III. PHÂN LOẠI CẤU TRÚC ROBOT DI ĐỘNG

Trong thiết kế robot di động sử dụng bánh xe, các phương án cấu trúc rất đa dạng. Đối với robot di động, bài toán thiết kế tập trung vào ba yếu tố chính: lựa chọn loại bánh xe, bố trí vị trí bánh xe và xác định các tham số động học. Các mục tiêu thiết kế này cần được xác định cụ thể dựa trên môi trường hoạt động, nhiệm vụ được giao, cũng như cân nhắc về chi phí đầu tư và vận hành. Phần này sẽ phân loại các cấu trúc robot dựa trên số lượng bánh xe, đồng thời giới thiệu các đặc điểm của những thiết kế phổ biến hiện nay.

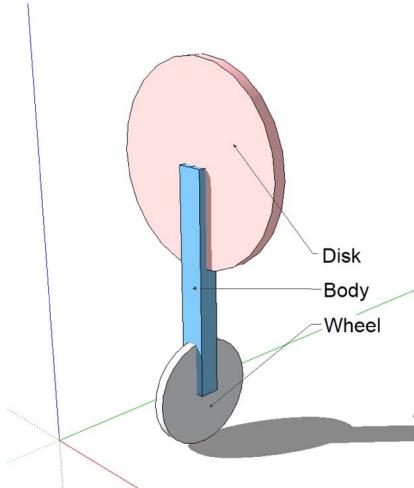
A. Robot một bánh

1) Robot xe đạp một bánh (unicycle robot): Đây là cấu trúc robot di động có đặc điểm chỉ tiếp xúc với mặt đất tại một điểm duy nhất thông qua bánh xe. Về mặt động lực học, hệ thống này vốn không ổn định ở cả hai phương dọc và phương ngang, đồng thời là hệ thống thiếu cơ cấu chấp hành. Do đó, các nghiên cứu tập trung chủ yếu vào việc thiết kế cơ cấu phụ trợ để duy trì cân bằng phương ngang trong khi bánh xe chính duy trì cân bằng phương dọc. Dựa trên các tài liệu khảo sát, các phương pháp tiếp cận hiện đại có thể được phân loại như sau:

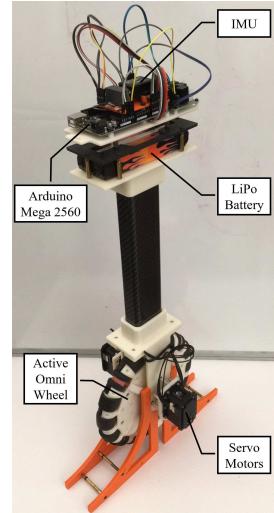
- Nhóm sử dụng bánh phản lực và bàn xoay: Đây là phương pháp phổ biến nhất, sử dụng mô-men quán tính sinh ra từ việc tăng/giảm tốc độ của đĩa quay (hoặc bánh xe phụ) để triệt tiêu mô-men đổ.
 - Thuật toán điều khiển: Để xử lý tính phi tuyến mạnh của hệ thống, các nghiên cứu thường áp dụng mô hình động lực học tách biệt. Han [64] và J. Lee [63] đã đề xuất sử dụng bộ điều khiển trượt kết hợp với logic mờ để bù trừ sai số mô hình và giảm hiện tượng rung. Trong khi đó, Rosyidi [65] chứng minh rằng cấu trúc điều khiển PID đa tầng vẫn đảm bảo khả năng cân bằng ở góc nghiêng lớn lên tới $\pm 23^\circ$.
 - Cải tiến cơ khí: Để khắc phục hạn chế về khả năng điều hướng, Rizal et al. đã tích hợp thêm một bàn xoay phía

Bảng I
TỔNG HỢP VÀ SO SÁNH CÁC LOẠI BÁNH XE

Loại bánh xe	Loại ràng buộc	Độ phức tạp cơ khí	Độ phức tạp điều khiển	Thích ứng địa hình	Hiệu suất năng lượng
Bánh xe cố định	Phi đa hướng	Thấp	Thấp	Cao	Cao
Bánh xe lái	Phi đa hướng	Trung bình	Trung bình	Cao	Cao
Bánh xe xoay tự do	Bị động	Thấp	Trung bình	Trung bình	Trung bình
Bánh xe omni	Đa hướng	Trung bình	Cao	Thấp	Trung bình
Bánh xe Mecanum	Đa hướng	Cao	Rất cao	Thấp	Thấp
Bánh hình cầu	Đa hướng	Rất cao	Rất cao	Thấp	Thấp
Bánh Origami	Biến thiên	Rất cao	Rất cao	Rất cao	Trung bình



Hình 18. Mô hình đơn giản của robot xe đạp một bánh sử dụng bánh phản lực, gồm 1 đĩa quay (Disk), thân (Body) và bánh xe di chuyển (Wheel) [63]



Hình 19. Mô hình robot OmBURo sử dụng bánh xe đa hướng chủ động [67]

trên thân robot để tạo mô-men xoắn trực đứng, giúp robot di chuyển chính xác từ điểm này sang điểm khác. Đáng chú ý, Geist [66] đã giới thiệu robot "Wheelbot" với thiết kế đối xứng gồm hai bánh xe (một tiếp đất, một làm bánh phản lực), cho phép robot tự bật dậy từ trạng thái nằm trên sàn, khắc phục nhược điểm không thể tự khởi động của các robot truyền thống.

b. Nhóm sử dụng bánh xe đa hướng chủ động: Khác với phương pháp dùng bánh phản lực bên trong thân, nhóm này thay đổi cấu trúc của bánh xe tiếp đất để tạo lực cân bằng trực tiếp.

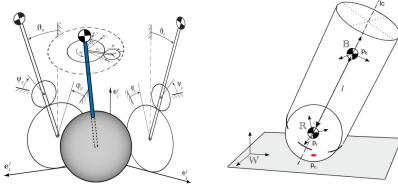
- Điển hình là robot OmBURo do Shen và Hong [67] phát triển. Robot sử dụng bánh xe omni với các con lăn trên vành được dẫn động chủ động thông qua hệ thống trục mềm và bánh răng. Thiết kế này cho phép robot di chuyển ngang tức thời để "đỗ" lấy trọng tâm khi sắp đổ, biến bài toán cân bằng 3D phức tạp thành mô hình hai con lắc ngược 2D tách biệt, giúp robot đứng yên tại chỗ hiệu quả hơn so với cơ chế bánh phản lực.

c. Nhóm sử dụng cơ chế Khí động học và Mô phỏng sinh học: Ngoài các phương pháp cơ khí truyền thống, một số nghiên cứu đề xuất các giải pháp sáng tạo khác:



Hình 20. Robot xe đạp một bánh sử dụng khí động học để cân bằng [68]

- Khí động học: J.H. Lee [68] đã phát triển robot sử dụng hai quạt ducted fan gắn trên thân. Lực đẩy từ luồng khí được sử dụng để tạo mô-men khôi phục cân bằng phương ngang, thay thế cho khối lượng nặng nề của bánh phản lực.
- Mô phỏng sinh học: Suzuki [69] thiết kế robot mô phỏng người lái xe đạp một bánh, sử dụng cơ cấu liên kết kín (closed linkage) cho phần chân và một rotor phía trên đầu để mô phỏng cử động vặn người nhằm hỗ trợ cân bằng và điều hướng.

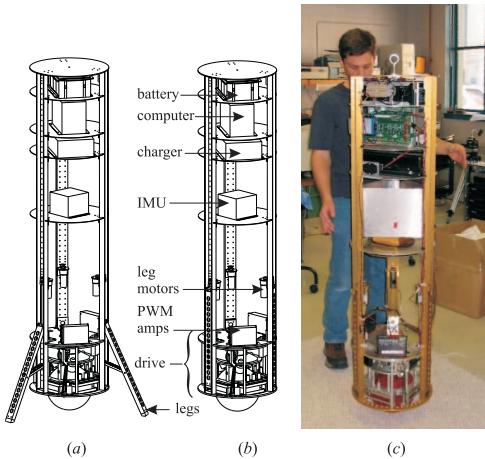


Hình 21. Mô hình robot cân bằng trên bóng trong mặt phẳng 2D (bên trái) và không gian 3D (bên phải) [70]

2) *Robot cân bằng trên bóng (ballbot)*: Ballbot là một dạng robot di động cân bằng động trên một bánh xe hình cầu duy nhất [71]. Khác với các robot di động ổn định tĩnh (nhiều bánh xe) truyền thống vốn cần trọng tâm thấp và chân để rộng, Ballbot có đặc điểm cao, hẹp và trọng tâm cao [72]. Nhờ chỉ có một điểm tiếp xúc duy nhất với mặt đất, Ballbot sở hữu khả năng di chuyển đa hướng linh hoạt, cho phép nó di chuyển trực tiếp theo bất kỳ hướng nào mà không cần phải quay đầu trước như các robot hai bánh tự cân bằng (dạng Segway) [71]. Với diện tích mặt chân để nhỏ, Ballbot đặc biệt phù hợp để hoạt động trong các môi trường chật hẹp của con người. Tuy nhiên, đây là một hệ thống thiếu cơ cấu chấp hành và không ổn định, đòi hỏi các chiến lược điều khiển tích cực liên tục để duy trì thăng bằng [73], [74].

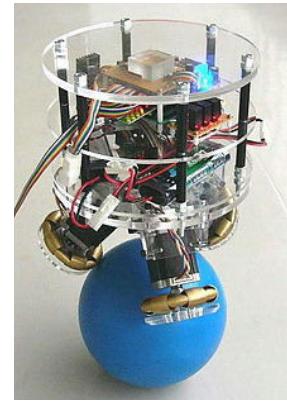
Cơ cấu truyền động là yếu tố cốt lõi để Ballbot giữ thăng bằng và di chuyển. Có hai phương pháp truyền động chính:

- Cơ cấu lái chuột bi ngược (Inverse Mouse-Ball Drive): Được tiên phong bởi nhóm nghiên cứu tại Đại học Carnegie Mellon (CMU) với robot "Ballbot" ban đầu. Cơ cấu này sử dụng các con lăn ma sát ép vào quả bóng để truyền mô-men xoắn. Phiên bản đầu tiên gấp ván đề dao động nhảy, nhưng phiên bản cải tiến sử dụng bốn động cơ DC servo điều khiển bốn con lăn chủ động đã khắc phục được điều này [72]. Bóng được sử dụng có thể là lõi nhôm phủ urethane để tăng độ bền và ma sát [55].



Hình 22. Mô hình thiết kế (a, b) và thực tế (c) của CMU Ballbot [55]

- Cơ cấu Bánh xe đa hướng: Đây là thiết kế phổ biến hơn trong các nghiên cứu sau này nhờ khả năng kiểm soát tốt hơn.
- Cấu hình: Thông thường sử dụng 3 bánh xe đa hướng bố trí lệch nhau 120° [73]. Góc tiếp xúc của bánh xe với mặt phẳng ngang thường được đặt ở mức 45° hoặc 50° để tối ưu hóa việc truyền lực [58], [75].
- Biến thể: Một số thiết kế tập trung vào chi phí thấp và đơn giản hóa bằng cách sử dụng động cơ bước truyền động trực tiếp không hộp số để giảm độ rơ [58]. Các thiết kế hiện đại hơn như robot MiaPURE tập trung vào khả năng chịu tải lớn (lên đến 60-80kg) để chở người hoặc hàng hóa, sử dụng bánh xe omni chịu lực cao và động cơ Quasi-Direct-Drive (QDD) [76].
- Cải tiến: Để robot gọn nhẹ hơn, Park đã thiết kế một thân robot mỏng với hộp số hành tinh bậc thang tùy chỉnh, giúp đạt tỷ số truyền cao trong không gian nhỏ hẹp [77].



Hình 23. Robot sử dụng cơ cấu bánh xe đa hướng [58]

Việc mô hình hóa chính xác là bước quan trọng để thiết kế bộ điều khiển.

- Phương pháp Lagrange: Hầu hết các nghiên cứu đều sử dụng phương trình Euler-Lagrange để xây dựng mô hình động lực học [71], [74], [77], [78].
- Mô hình phẳng: Để đơn giản hóa, chuyển động của Ballbot thường được tách thành hai mô hình con lắc ngược bánh xe (WIP) độc lập trên hai mặt phẳng trực giao. Giả định này hợp lý khi góc nghiêng nhỏ và sự ghép nối giữa các mặt phẳng là không đáng kể [72], [73], [76].
- Mô hình 3D toàn diện: Pellegrini và các cộng sự [74] đã phát triển một mô hình 3D chi tiết cho robot "Balancino", bao gồm cả động lực học của động cơ và ma sát xoay. Phân tích tính điều khiển được trên mô hình 3D chỉ ra rằng góc xoay (yaw) của bóng và thân robot không thể điều khiển đồng thời về 0 từ mọi trạng thái, và ma sát xoay là yếu tố cần thiết để đảm bảo tính điều khiển được.

Các phương pháp điều khiển đa dạng từ tuyến tính cổ điển đến phi tuyến hiện đại đã được áp dụng:

- Điều khiển PID: Là phương pháp đơn giản và phổ biến cho các nguyên mẫu giá rẻ. Han et al. sử dụng các vòng

lặp PID độc lập cho trục pitch và roll, với cấu trúc điều khiển vận tốc để tránh hiện tượng bão hòa tích phân [73]. Kumagai và Ochiai sử dụng lệnh gia tốc thay vì mô-men xoắn cho động cơ bước để tăng tính bền vững [58].

- Điều khiển LQR (Linear Quadratic Regulator): Được sử dụng rộng rãi để tối ưu hóa hiệu suất cân bằng quanh điểm làm việc thẳng đứng. Lauwers và các cộng sự [55] sử dụng LQR với vòng lặp PI bên trong để ổn định vận tốc. Lima và các cộng sự [75] thiết kế bộ điều khiển LQR rời rạc, sử dụng quy tắc Bryson để tinh chỉnh ma trận trọng số Q và R.

- Điều khiển Nâng cao & Kết hợp:

- LQR-PI: Xiao và các cộng sự [76] đề xuất bộ điều khiển tầng LQR-PI, trong đó vòng ngoài LQR tính toán mô-men xoắn tối ưu, còn vòng trong PI xử lý các ma sát phi tuyến và ma sát tĩnh mà mô hình LQR thường bỏ qua. Phương pháp này giúp robot MiaPURE đạt vận tốc tới $2.3m/s$ và phanh dừng trong 2 giây.
- Fuzzy PD: Cai et al. đề xuất bộ điều khiển Fuzzy PD tầng (Cascade Fuzzy PD) để xử lý các vùng phi tuyến ở góc nghiêng lớn, kết hợp với điều khiển vị trí và điều khiển góc xoay [71].
- Observer & Feedback: Park sử dụng bộ bù bao gồm một bộ quan sát vòng kín và phản hồi trạng thái đầy đủ để giảm thiểu sai số mô hình [77].

- Ước lượng góc nghiêng: Việc sử dụng bộ lọc Kalman hoặc bộ lọc bù để hợp nhất dữ liệu từ gia tốc kế và con quay hồi chuyển là tiêu chuẩn để có được góc nghiêng chính xác, loại bỏ nhiễu và trôi [73], [77].

Sự ổn định động của Ballbot mở ra các ứng dụng tương tác vật lý thú vị:

- Tương tác vật lý (pHRI): Ballbot có khả năng nhường đường khi bị đẩy, giúp nó an toàn hơn khi va chạm so với robot ổn định tĩnh. Một lực đẩy nhẹ có thể di chuyển robot, trong khi một cú đẩy mạnh có thể được hiểu là lệnh để robot tránh đi chỗ khác [72].



Hình 24. Robot MiaPURE hỗ trợ di chuyển [76]

- Hỗ trợ di chuyển: Các nghiên cứu gần đây như của Xiao [76] và Song [79] tập trung vào việc sử dụng Ballbot làm phương tiện di chuyển cá nhân (như xe lăn thế hệ mới).
 - Hệ thống MiaPURE có thể chở tải trọng 60kg và người lái có thể điều khiển bằng cách nghiêng người [76].

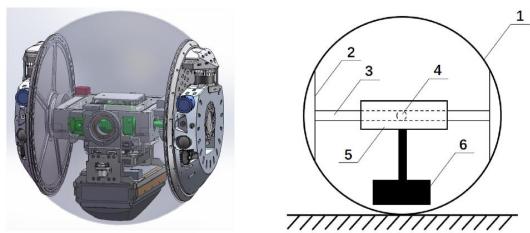
- Nghiên cứu mô phỏng VR của Song giới thiệu giao diện điều khiển rảnh tay dựa trên chuyển động thân người, cho phép cả người dùng xe lăn và người bình thường điều khiển robot hiệu quả qua các môi trường phức tạp [79].

Ballbot đại diện cho một lớp robot di động hứa hẹn với khả năng vận động đa hướng và tương tác an toàn. Các thách thức hiện tại nằm ở việc xử lý ma sát phi tuyến, đảm bảo an toàn khi chở người, và tối ưu hóa cơ khí để giảm kích thước nhưng vẫn đảm bảo mô-men xoắn lớn [74], [76]. Xu hướng nghiên cứu đang chuyển dịch từ các mô hình thử nghiệm phòng thí nghiệm sang các ứng dụng thực tế như robot dịch vụ và phương tiện hỗ trợ di chuyển cá nhân.

3) *Robot dạng cầu (spherical robot)*: Robot dạng cầu là một loại robot di động độc đáo với toàn bộ hệ thống cơ khí, điện tử và nguồn năng lượng được bao bọc hoàn toàn bên trong một vỏ hình cầu kín. Đặc điểm cầu trúc này mang lại cho robot dạng cầu những ưu thế vượt trội so với robot bánh xe hoặc robot chân truyền thống, bao gồm khả năng tự cân bằng, di chuyển đa hướng, và khả năng chống chịu cao với các yếu tố môi trường như bụi bẩn, độ ẩm hoặc sự ăn mòn. Tuy nhiên, do đặc tính tiếp xúc điểm với mặt đất và cơ chế truyền động gián tiếp, robot dạng cầu là một hệ thống phi tuyến tính cao, thiếu cơ cấu chấp hành và chịu các ràng buộc không holonomic, đặt ra nhiều thách thức lớn trong việc thiết kế và điều khiển.

Nguyên lý di chuyển của robot dạng cầu chủ yếu dựa vào việc thay đổi trọng tâm hoặc bảo toàn mô-men động lượng. Các thiết kế có thể được phân loại thành ba nhóm chính:

- Cơ chế Dịch chuyển Trọng tâm: Đây là phương pháp phổ biến nhất. Robot di chuyển bằng cách thay đổi vị trí của một khối lượng bên trong, làm lệch trọng tâm của cả hệ thống và tạo ra mô-men xoắn làm quay vỏ cầu.
 - Hệ thống IDU (Internal Drive Unit): Alves và Dias [80] đã giới thiệu robot "BYO" sử dụng một đơn vị dẫn động bên trong (IDU) nằm ở đáy quả cầu. Khi IDU di chuyển dọc theo các trục bên trong, nó thay đổi vị trí trọng tâm, khiến robot lăn theo hướng mong muốn.
 - Con lắc: Li [81] đề xuất mô hình sử dụng con lắc 2 bậc tự do. Một động cơ điều khiển góc nghiêng của con lắc để lái, trong khi động cơ khác tạo lực đẩy để di chuyển dọc. Tương tự, Yang [82] cũng sử dụng cơ chế con lắc để điều khiển robot bám theo quỹ đạo, tận dụng tính chất đơn giản và hiệu quả năng lượng của nó.
 - Thiết kế cơ khí tối ưu: Tholapu [83] tập trung vào việc tối ưu hóa thiết kế cơ khí của hệ thống dịch chuyển trọng tâm để đảm bảo robot có thể di chuyển ổn định trên các địa hình phẳng. Ren [84] cũng nghiên cứu trên cấu trúc này nhưng tập trung vào việc giải quyết vấn đề thiêu cơ cầu chấp hành của hệ thống con lắc-vỏ cầu.
- Cơ chế Bánh đà/Rotor: Khác với việc dịch chuyển khối lượng tĩnh tiến, nhóm này sử dụng nguyên lý bảo toàn mô-men động lượng. Joshi [85] đã phân tích một thiết



Hình 25. Mô hình robot hình cầu [84]

kế robot cầu phức tạp sử dụng 4 rotor (bánh đà) bố trí bên trong. Bằng cách tăng/giảm tốc độ quay của các rotor này, mô-men phản lực được tạo ra để điều khiển robot lăn theo bất kỳ hướng nào.

- Cơ chế Biến đổi Cấu trúc: Để khắc phục hạn chế về khả năng vượt chướng ngại vật của vỏ cầu cứng, Chen [86] đã đề xuất một loại robot cầu có cấu trúc biến đổi. Robot này có thể mở rộng hoặc thu nhỏ đường kính vỏ cầu nhờ các cánh tay đòn bên trong, giúp nó leo qua các vật cản cao hơn bán kính của chính nó hoặc chui qua khe hẹp.

Việc xây dựng mô hình toán học chính xác là bước tiên quyết để điều khiển robot cầu.

- Phương pháp Lagrange: Hầu hết các nghiên cứu đều sử dụng phương trình Euler-Lagrange để mô tả động lực học hệ thống. Sang [87] đã xây dựng mô hình động lực học cho robot cầu dựa trên năng lượng hệ thống, xem xét các ràng buộc lăn không trượt. J. Chen [88] mở rộng phân tích động lực học cho robot cầu hoạt động trong môi trường dưới nước, nơi các lực thủy động lực học (lực cản, lực nổi) đóng vai trò quan trọng bên cạnh động lực học vật rắn thông thường.
- Ràng buộc không holonomic: Đặc điểm lăn không trượt của robot cầu tạo ra các ràng buộc không holonomic (không thể tích phân trực tiếp để ra vị trí). Điều này được nhấn mạnh trong các nghiên cứu của Alves [80] và Joshi [85], làm cho việc lập kế hoạch quỹ đạo trở nên phức tạp hơn so với robot bánh xe thông thường.

Các phương pháp điều khiển đa dạng từ kinh điển đến hiện đại đã được áp dụng để giải quyết vấn đề ổn định và bám quỹ đạo:

- Điều khiển bám quỹ đạo: M. Li [81] đã phát triển bộ điều khiển để robot con lắc 2-DOF bám theo các quỹ đạo cong phức tạp, chứng minh tính ổn định thông qua mô phỏng số. Yang [82] đề xuất một luật điều khiển phi tuyến tính giúp robot cầu bám quỹ đạo mong muốn với sai số nhỏ nhất, ngay cả khi có nhiễu động.
- Điều khiển bền vững: Đối mặt với các bất định của mô hình và nhiều môi trường, Ren [84] đã nghiên cứu các phương pháp điều khiển tiên tiến (như điều khiển trượt - Sliding Mode Control hoặc các biến thể) để đảm bảo robot hoạt động ổn định.
- Điều khiển chuyển động Holonomic: Joshi [85] đã phát triển thuật toán điều khiển cho hệ thống 4 rotor, cho phép

robot thực hiện các chuyển động quay và tịnh tiến độc lập, tận dụng tối đa khả năng di chuyển đa hướng.

Ngoài khả năng di chuyển, các nhà nghiên cứu còn tích hợp thêm các chức năng để robot cầu trở nên hữu dụng hơn:

- Ốn định Camera: Một nhược điểm lớn của robot cầu là vỏ quay liên tục khiến camera gắn trên đó bị chóng mặt. Chadil [89] đã giải quyết vấn đề này bằng cách thiết kế một cơ cầu ổn định bên trong, sử dụng đối trọng để giữ cho camera luôn hướng về một phía cố định hoặc điều khiển được góc nhìn độc lập với chuyển động lăn của vỏ cầu.
- Hoạt động đa môi trường: J. Chen [88] đã nghiên cứu khả năng hoạt động của robot cầu trong môi trường nước, mở rộng phạm vi ứng dụng từ trên cạn xuống dưới nước.

Từ các bài báo, có thể thấy robot dạng cầu là một lĩnh vực nghiên cứu sôi động. Xu hướng phát triển đang chuyển dịch từ các thiết kế cơ khí đơn giản (con lắc đơn) sang các hệ thống phức tạp hơn (biến đổi cấu trúc, rotor đa hướng) và từ các thuật toán điều khiển cơ bản sang các phương pháp điều khiển phi tuyến, bền vững. Khả năng tích hợp các hệ thống quan sát ổn định và khả năng biến hình vượt chướng ngại vật là những hướng đi hứa hẹn để đưa robot cầu vào ứng dụng thực tế như thám hiểm, giám sát và cứu hộ.

4) *Robot đơn bánh vành lớn (monowheel)*: Robot đơn bánh vành lớn (monowheel) là một dạng phương tiện hoặc robot di động đặc biệt, trong đó toàn bộ các cơ cấu điều khiển, nguồn năng lượng, cảm biến và tải trọng đều được bố trí bên trong một bánh xe lớn [90]. Cấu trúc này mang lại ưu điểm vượt trội về khả năng di chuyển trên nhiều loại địa hình, tính nhỏ gọn và hiệu quả năng lượng cao so với các hệ thống nhiều bánh hoặc chân [91], [92].

Tuy nhiên, thách thức lớn nhất của loại robot này là tính không ổn định vốn có. Khác với robot xe đạp một bánh có trọng tâm cao hơn trực bánh xe và hoạt động như một con lắc ngược cần cân bằng liên tục, robot monowheel có trọng tâm thấp hơn trực quay (nhờ phân bố khối lượng bên trong), tạo ra sự ổn định tự nhiên theo phương dọc giống như nguyên lý con lắc. Mặc dù vậy, vẫn đề nghiêm trọng nằm ở sự ổn định ngang [90]. Khi robot đứng yên hoặc di chuyển chậm, hiệu ứng con quay hồi chuyển chưa đủ lớn để giữ thăng bằng, khiến robot dễ bị đổ sang hai bên nếu không có cơ chế điều khiển chủ động [91], [92].

Có hai hướng tiếp cận chính trong thiết kế cơ khí cho robot monowheel:

- 1) Cơ cầu cân bằng sử dụng cánh tay đòn: Đây là phương pháp được nhóm nghiên cứu từ ĐH AGH (Cieslak, Buratowski) đề xuất [91], [92].
 - Cầu tạo: Robot bao gồm một bánh xe lớn bên ngoài và một thân xe di chuyển tự do bên trong nhờ các con lăn. Cơ cầu cân bằng bao gồm một cánh tay đòn hình cung có gắn vật đối trọng, được điều khiển bởi động cơ servo để xoay sang trái hoặc phải.
 - Nguyên lý: Việc xoay cánh tay đòn sẽ làm thay đổi trọng tâm (CoM) của toàn bộ robot theo phương ngang, tạo ra mô-men xoắn để giữ thăng bằng hoặc điều

hướng. Động cơ chính sẽ truyền động qua hệ thống bánh răng để làm quay bánh xe lớn, tạo chuyển động tịnh tiến.

- 2) Cơ cấu Robot Lai Chân-Bánh (Ringbot): Đây là thiết kế tiên tiến được Gim và Kim (2024) giới thiệu [90].

- Cấu tạo: Thay vì một khôi thân xe duy nhất, Ringbot sử dụng hai mô-đun lái riêng biệt di chuyển bên trong vành bánh xe. Đặc biệt, mỗi mô-đun được tích hợp một chân robot 3 bậc tự do (3-DoF).
- Nguyên lý: Hai mô-đun này có thể thay đổi vị trí dọc theo vành bánh để tạo mô-men xoắn cho chuyển động lăn (tương tự việc thay đổi trọng tâm dọc). Các chân robot không chỉ đóng vai trò cân bằng bằng cách dịch chuyển trọng tâm ngang mà còn có thể chạm đất để thực hiện các tác vụ phức tạp như tự đứng dậy, xoay tại chỗ, hoặc bước qua vật cản.

Các nghiên cứu đều khẳng định robot đơn bánh chịu sự ràng buộc không holonomic, nghĩa là robot không thể trượt ngang mà chỉ có thể lăn theo hướng của bánh xe.

- Động lực học phương dọc: Chuyển động tịnh tiến được tạo ra do sự thay đổi trọng tâm. Khi các cơ cấu bên trong (thân xe hoặc mô-đun lái) tiến lên phía trước vành bánh xe, trọng lực sẽ tạo ra mô-men xoắn làm bánh xe lăn về phía trước để đưa trọng tâm về vị trí thấp nhất.
- Động lực học phương ngang: Đây là bài toán phức tạp nhất, được mô hình hóa như một con lắc ngược kép với khớp đầu tiên (diagram tiếp xúc đất) không có truyền động.
 - Khi di chuyển nhanh: Hiệu ứng con quay hồi chuyển sinh ra từ mô-men động lượng của bánh xe giúp ổn định robot. Tốc độ tiến động tỉ lệ nghịch với mô-men động lượng, nghĩa là bánh xe quay càng nhanh thì khả năng rẽ càng chậm lại với cùng một lực tác động nghiêng.
 - Khi di chuyển chậm hoặc đứng yên: Hiệu ứng con quay biến mất. Robot của nhóm AGH sử dụng mô hình tuyến tính hóa quanh điểm cân bằng để điều khiển cánh tay đòn giữ thẳng bằng. Trong khi đó, Ringbot sử dụng chân để tương tác trực tiếp với mặt đất hoặc dịch chuyển trọng tâm chân để giữ thẳng bằng tĩnh.

Do tính chất phi tuyến tính và không ổn định, các chiến lược điều khiển phức tạp đã được áp dụng:

- Ước lượng trạng thái: Cả hai hệ thống đều sử dụng bộ lọc Kalman để hợp nhất dữ liệu từ cảm biến gia tốc và con quay hồi chuyển nhằm ước lượng chính xác góc nghiêng và vận tốc góc, loại bỏ nhiễu và sai số trôi.
- Bộ điều khiển:
 - Nhóm AGH (Cieslak/Buratowski): Đã thử nghiệm PID và Fuzzy Logic nhưng không thành công. Cuối cùng, họ phát triển một bộ điều khiển tùy chỉnh dựa trên công thức toán học có tính đến giá trị điều khiển trước đó và các yếu tố phi tuyến, giúp robot tự cân bằng khi đứng yên hoặc di chuyển chậm ($< 0.3m/s$).
 - Ringbot (Gim & Kim): Sử dụng bộ điều khiển tách biệt cho tốc độ và góc lái.

* Điều khiển lái: Sử dụng cấu trúc vòng lặp: vòng

ngoài điều khiển góc yaw, vòng trong điều khiển góc nghiêng thông qua việc dịch chuyển chân.

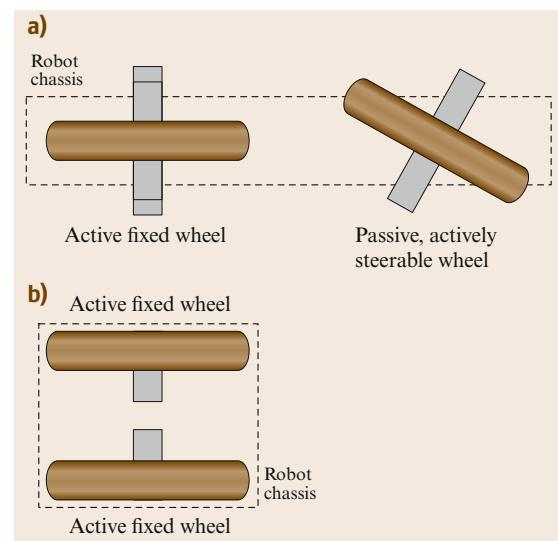
- * Máy trạng thái hữu hạn (Finite State Machine - FSM): Ringbot sử dụng FSM để chuyển đổi giữa các chế độ: Lái, Hồi phục khi ngã, Tự đứng dậy, và Xoay tại chỗ.

Các thử nghiệm thực tế cho thấy robot của nhóm AGH có thể chịu được các lực tác động bên ngoài (như đẩy tay) và tự cân bằng lại khi đứng yên, tuy nhiên sẽ thất bại nếu lực vượt quá ngưỡng tối hạn. Ringbot thể hiện ưu thế vượt trội nhờ kích thước bánh xe lớn (đường kính $> 500mm$) và sự hỗ trợ của chân. Nó có thể vượt qua các vật cản cao tới 17.5% đường kính bánh xe (tương đương gờ giảm tốc hoặc vỉa hè). Ringbot có khả năng tự đứng dậy sau khi ngã và xoay tròn tại chỗ nhờ chân, khắc phục nhược điểm không thể quay đầu khi đứng yên của các monowheel truyền thống.

Tổng hợp từ các bài báo cho thấy sự tiến hóa của robot đơn bánh từ các thiết kế sử dụng đối trọng bên trong đơn thuần (Cieslak/Buratowski) để giải quyết bài toán cân bằng tĩnh, sang các thiết kế lai ghép phức tạp (Ringbot) sử dụng chân robot để tăng cường khả năng cơ động và tương tác môi trường. Các nghiên cứu đều chỉ ra tiềm năng lớn của loại robot này trong các ứng dụng giao thông cá nhân hoặc giao hàng chặng cuối trong môi trường đô thị chật hẹp.

B. Robot hai bánh

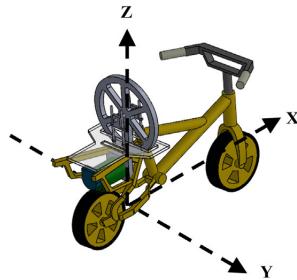
Trong lĩnh vực robot di động, các robot hai bánh thường được phân loại thành hai nhóm cấu trúc chính dựa trên nguyên lý hoạt động và phương pháp giữ thẳng bằng: Robot kiểu xe đạp (Bicycle-type robot) và Robot kiểu con lắc ngược (Inverted-pendulum-type robot).



Hình 26. Cấu trúc chung của (a) Robot kiểu xe đạp và (b) Robot kiểu con lắc ngược [3]

1) *Robot kiểu xe đạp*: Robot kiểu xe đạp là một lớp đặc biệt trong các phương tiện di động hai bánh, thu hút sự quan tâm lớn của cộng đồng nghiên cứu nhờ khả năng di chuyển linh hoạt, tiết kiệm năng lượng và kích thước nhỏ gọn. Tuy

nhiên, từ góc độ động lực học hệ thống, robot xe đạp thuộc loại phương tiện "con lắc ngược có bánh xe", vốn dĩ không ổn định về mặt tĩnh học theo phương ngang và thể hiện các hành vi động lực học phi tuyến tính phức tạp. Các nghiên cứu gần đây tập trung vào việc giải quyết bài toán ổn định hệ thống dưới các điều kiện bắt định về trọng tâm, biến thiên tốc độ, nhiễu loạn từ môi trường và tối ưu hóa tính toán, cũng như mở rộng ứng dụng sang các môi trường công nghiệp đặc thù.



Hình 27. Mô hình tổng quát của robot kiểu xe đạp [93]

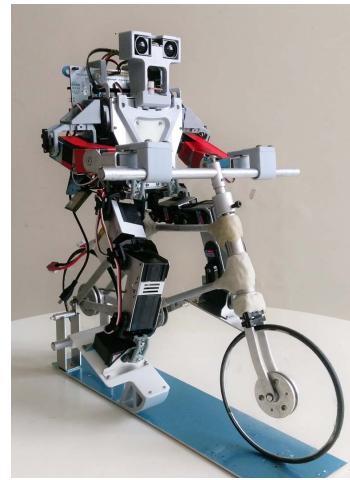
Phương pháp phổ biến nhất để duy trì sự cân bằng cho robot xe đạp khi di chuyển là điều chỉnh góc lái, tận dụng lực ly tâm để chống lại mô-men trọng trường gây đổ. Tuy nhiên, thách thức lớn nằm ở việc xử lý sự thay đổi vận tốc và các sai số mô hình.

Yeh và cộng sự [94] đã đề xuất một bộ điều khiển cân bằng mạnh mẽ dựa trên mô hình thay đổi tham số tuyến tính (Linear Parameter Varying - LPV). Thay vì giải một họ các bất đẳng thức ma trận tuyến tính (LMI) vô hạn, nhóm nghiên cứu đã phân rã mô hình động lực học thành một tổ hợp lồi của bốn hệ thống con tuyến tính với các hệ số thay đổi theo thời gian. Bộ điều khiển đề xuất cũng có cấu trúc tương tự như luật phản hồi trạng thái mờ cho các mô hình TSK. Kết quả mô phỏng và thực nghiệm cho thấy phương pháp này cho phép robot duy trì ổn định ngang ngay cả khi tăng tốc từ $1.5m/s$ lên $10m/s$, vượt trội hơn so với bộ điều khiển LQR truyền thống vốn dễ mất ổn định khi vận tốc thay đổi.

Trong một hướng tiếp cận khác, Huang và cộng sự [95] tập trung vào vấn đề bắt định của trọng tâm (Center of Gravity - COG) khi robot hình người cưỡi xe đạp. Sự mất cân bằng khối lượng (do lắp ráp hoặc tải trọng) tạo ra một sai số trong phép đo góc nghiêng, khiến các bộ điều khiển PD thông thường dẫn đến sai số xác lập, làm xe bị lệch hướng. Nhóm tác giả đã phát triển một khung điều khiển có khả năng ước lượng trực tuyến các sai lệch này và triệt tiêu chúng. Kết quả thực nghiệm với robot hình nhân nhỏ cho thấy hệ thống có thể tự động bù đắp cho việc lệch trọng tâm (ví dụ: khi gắn thêm vật nặng 50g vào tay lái) và duy trì đường đi thẳng ổn định.

Đối với các ứng dụng yêu cầu robot đứng yên hoặc di chuyển chậm, cơ chế lái không tạo đủ lực ly tâm để cân bằng. Do đó, việc sử dụng bánh đà hoặc con lắc phản lực để tạo mô-men cân bằng là giải pháp tối ưu.

Chiu và Wu [93] đã phát triển một hệ thống điều khiển bám sát backstepping thông minh và mạnh mẽ (Robust Intelligent Backstepping Tracking Control - RIBTC) cho robot xe đạp.



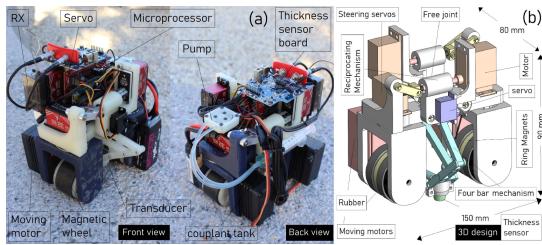
Hình 28. Mô hình robot hình người đi xe đạp [95]

Do mô hình toán học chính xác của hệ thống rất khó xác định do ma sát và độ rõ cơ khí, nhóm tác giả sử dụng bộ điều khiển thích nghi mạng nơ-ron CMAC loại TSK hồi quy đầu ra (AORTSKCMAC) để mô phỏng bộ điều khiển backstepping lý tưởng. Đồng thời, một bộ điều khiển bền vững H^∞ được tích hợp để giảm thiểu ảnh hưởng của các sai số xấp xỉ và nhiễu loạn bên ngoài. Thực nghiệm trên robot xe đạp cho thấy phương pháp này có khả năng phục hồi cân bằng nhanh chóng (trong khoảng 2 giây) khi chịu tác động ngoại lực ngang, vượt trội so với các phương pháp PID, Fuzzy hay mạng nơ-ron Elman truyền thống.

Tuy nhiên, các bộ điều khiển cấp cao (Higher Order Controller - HOC) như H^∞ thường dẫn đến độ phức tạp tính toán lớn, gây khó khăn cho việc triển khai trên phần cứng thời gian thực. Kumar và Suman [96] đã giải quyết vấn đề này bằng phương pháp mô hình hóa giảm bậc (Reduced Order Modelling - MOR). Họ áp dụng kỹ thuật xấp xỉ nhiễu loạn đơn lẻ cân bằng (Balanced Singular Perturbation Approximation - BSPA), là sự kết hợp giữa cắt cụt cân bằng và xấp xỉ nhiễu loạn đơn lẻ. Phương pháp này cho phép giảm bộ điều khiển từ bậc 6 xuống bậc 3 mà vẫn giữ lại các đặc tính quan trọng của hệ thống gốc, bao gồm cả độ lợi DC. Kết quả mô phỏng chứng minh rằng bộ điều khiển bậc 3 (Reduced Order Controller - ROC) hoạt động hiệu quả tương đương với bộ điều khiển bậc cao ngay cả khi có sự thay đổi tham số tải trọng và tốc độ bánh đà.

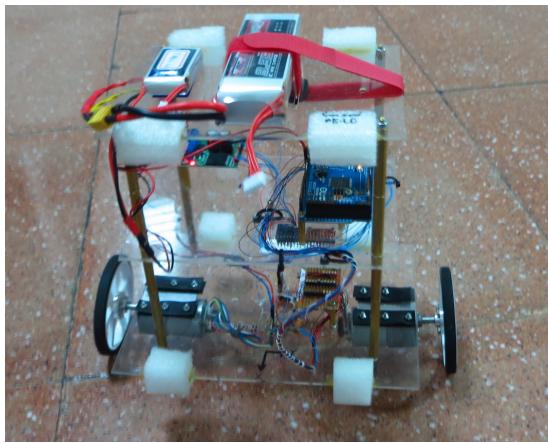
Vượt ra ngoài việc di chuyển trên mặt phẳng, cấu hình robot kiểu xe đạp còn được ứng dụng trong các nhiệm vụ kiểm tra kết cấu thép phức tạp. Nguyễn Sơn Thanh [97] đã giới thiệu một robot leo trèo kiểu xe đạp linh hoạt (Agile Bicycle-like Robot) sử dụng hai bánh xe từ tính độc lập để bám dính vào các bề mặt sắt từ. Điểm đột phá trong thiết kế này là cơ chế tịnh tiến khứ hồi và các khớp động, cho phép robot thay đổi hình dạng (khoảng cách trục bánh xe) để vượt qua các chướng ngại vật khó như góc nhọn, cạnh mỏng hoặc đàm chữ T, chữ L. Robot được trang bị cảm biến siêu âm để đo độ dày thép và có khả năng di chuyển đa hướng trên các cấu trúc cầu và

đường ống phức tạp mà các robot bánh xích hoặc robot leo trèo truyền thống khó tiếp cận.



Hình 29. Mô hình robot kiểu xe đạp có thể bám bề mặt [97]

Tổng hợp từ các nghiên cứu trên cho thấy sự phát triển đa dạng của robot kiểu xe đạp. Về mặt điều khiển, xu hướng chuyển dịch từ các bộ điều khiển tuyến tính cổ điển sang các phương pháp phi tuyến thích nghi (như TSK-fuzzy, Neural Networks) và tối ưu hóa tính toán (Reduced Order Modelling) để đối phó với tính bất định và phi tuyến của hệ thống. Về mặt thiết kế cơ khí, sự kết hợp giữa cơ chế lái, bánh đà và bánh xe từ tính linh hoạt đã mở rộng phạm vi hoạt động của robot từ mặt đất phẳng sang các cấu trúc 3D phức tạp, phục vụ hiệu quả cho các nhiệm vụ kiểm tra và giám sát tự động.



Hình 30. Mô hình robot kiểu con lắc ngược đơn giản [98]

2) *Robot kiểu con lắc ngược*: Robot kiểu con lắc ngược là một hệ thống cơ điện tử đặc thù, được thiết kế dựa trên nguyên lý của con lắc ngược đặt trên xe hai bánh đồng trục. Khác với các robot di động thông thường, phần cứng của loại robot này phải được tối ưu hóa để giải quyết bài toán cân bằng động liên tục, đòi hỏi sự tích hợp chặt chẽ giữa cơ cấu chấp hành phản hồi nhanh và hệ thống cảm biến quán tính chính xác.

Đặc điểm vật lý quan trọng nhất của robot kiểu con lắc ngược là vị trí trọng tâm (Center of Gravity - COG). Để hệ thống hoạt động đúng theo nguyên lý con lắc ngược, trọng tâm của thân xe phải được bố trí cao hơn trực bánh xe một khoảng đáng kể, tạo ra mô-men quán tính đủ lớn để hệ thống có thể cảm nhận và phản hồi lại xu hướng đổ ngã.

- Li và cộng sự [99] nhấn mạnh rằng thiết kế cơ khí phải đảm bảo robot đủ gọn nhẹ để di chuyển trong không gian

hép nhưng cũng đủ cứng vững để chịu tải (như chở người hoặc hàng hóa). Robot của họ có kích thước 42x36x15 cm và nặng 12 kg, sử dụng cấu trúc khung nhôm để tối ưu hóa tỷ lệ công suất/trọng lượng.

- Khả năng cân bằng phụ thuộc hoàn toàn vào việc tạo ra mô-men xoắn phục hồi tại bánh xe. Do đó, động cơ DC công suất lớn (ví dụ: 200W) kết hợp với hộp số giảm tốc tỷ số truyền cao (ví dụ: 15:1) thường được sử dụng để đảm bảo khả năng phản ứng tức thời với các thay đổi nhỏ của góc nghiêng, đồng thời cung cấp đủ lực để leo dốc.

Trái tim của phần cứng robot con lắc ngược là hệ thống đo lường quán tính (IMU), đóng vai trò như tiền định giúp robot nhận biết trạng thái cân bằng.

- Juang và Lum [98] chỉ ra rằng việc sử dụng duy nhất gia tốc kế hoặc con quay hồi chuyển là không đủ do nhiễu rung động và sai số trôi. Giải pháp phần cứng tiêu chuẩn là tích hợp cả hai loại cảm biến này (thường là module MEMS như MPU-6050) và xử lý tín hiệu ngay trên vi điều khiển (như Arduino) thông qua bộ lọc Kalman hoặc Complementary để có được góc nghiêng chính xác trong thời gian thực.
- Để kiểm soát hành trình và ngăn robot tăng tốc mất kiểm soát khi cố gắng giữ thẳng đứng, các encoder độ phân giải cao được gắn trực tiếp vào trục động cơ để cung cấp phản hồi vận tốc chính xác cho vòng điều khiển.

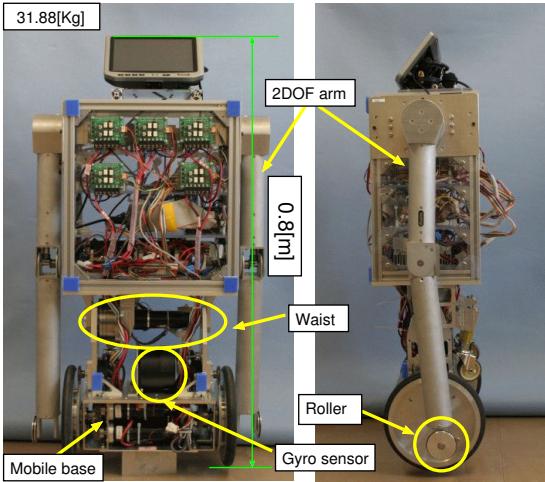
Gần đây, phần cứng của robot kiểu con lắc ngược đã phát triển vượt bậc với sự xuất hiện của các cơ cấu lai ghép, cho phép robot thực hiện các động tác phức tạp mà vẫn duy trì nguyên lý cân bằng động:



Hình 31. Robot Ascento [100]

• Cơ cấu nhảy:

- Zhang và cộng sự [102] đã phát triển một robot con lắc ngược có khả năng nhảy nhờ tích hợp cơ cấu liên kết 4 khâu và hệ thống bánh răng lệch tâm. Thiết kế này cho phép robot tích trữ năng lượng và giải phóng đột ngột để bật nhảy, thay đổi quỹ đạo bay, giúp vượt qua chướng ngại vật mà bánh xe thông thường không thể làm được.
- Robot Ascento của Klemm và cộng sự [100] sử dụng thiết kế chân có khớp nối với lò xo xoắn. Cấu trúc này cho phép robot hoạt động như một con lắc ngược linh

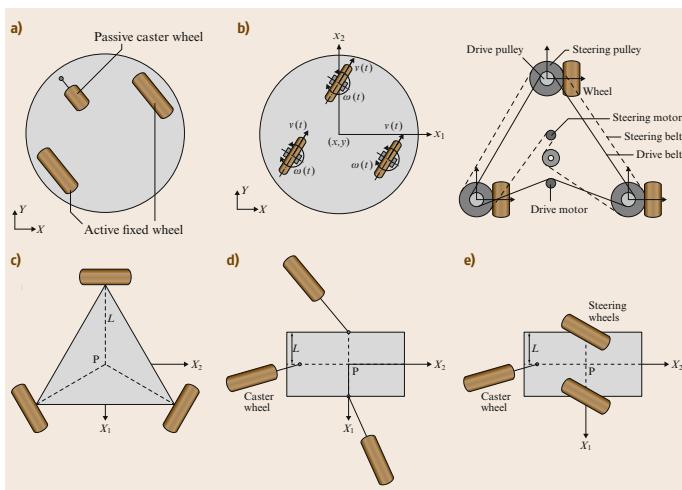


Hình 32. Robot I-PENTAR [101]

hoạt: nó có thể di chuyển nhanh bằng bánh xe trên mặt phẳng và dùng chân để nhảy lên cầu thang hoặc hấp thụ xung lực khi tiếp đất, mở rộng đáng kể khả năng vận hành trong môi trường phi cấu trúc.

- Robot I-PENTAR được Jeong và Takahashi [101] giới thiệu có khả năng thay đổi cấu hình cơ khí thông qua khớp eo chủ động. Điều này cho phép robot thực hiện các tác vụ như "ngồi" (thu gọn trọng tâm để ổn định) hoặc "đứng" (nâng cao trọng tâm để di chuyển nhanh), mô phỏng linh hoạt hành vi của con người.

C. Robot ba bánh

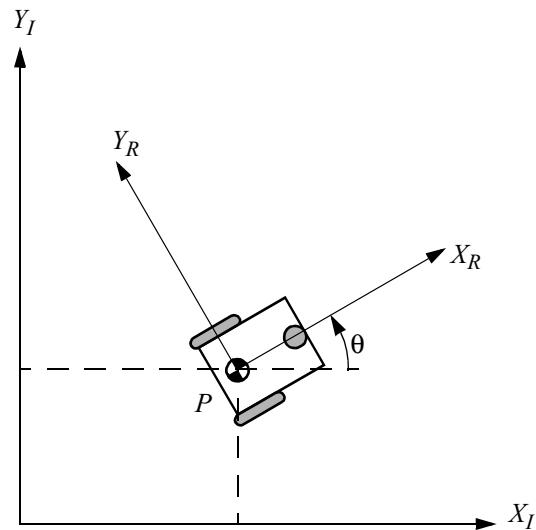


Hình 33. Năm cấu hình thiết kế robot ba bánh phổ biến: (a) Robot dãy động vi sai, (b) Robot dãy động đồng bộ, (c) Robot toàn hướng sử dụng bánh Mecanum, (d) Robot toàn hướng sử dụng bánh xe dãy hướng chủ động, (e) Robot toàn hướng sử dụng cơ chế lái chủ động [3]

Trong lĩnh vực robot di động, cấu trúc ba bánh là một trong những nền tảng thiết kế phổ biến nhất nhờ vào hai ưu điểm cốt lõi: sự ổn định tĩnh và cấu trúc cơ khí đơn giản. Ưu điểm về mặt cân bằng giúp robot duy trì tư thế ổn định trên mặt

phẳng mà không cần các thuật toán điều khiển phức tạp như robot hai bánh. Hơn nữa, sự linh hoạt của cấu trúc ba bánh cho phép tích hợp hầu hết các loại bánh xe đã được giới thiệu ở các phần trước để tạo ra các đặc tính di chuyển khác nhau. Dựa trên cách bố trí và loại bánh xe sử dụng, phần này sẽ tập trung phân tích 5 cấu hình thiết kế tiêu biểu nhất (được minh họa trong Hình 33):

1) *Robot dãy động vi sai*: Trong nhóm robot di động sử dụng bánh xe, cơ cấu dãy động vi sai chiếm ưu thế nhờ sự đơn giản trong thiết kế cơ khí và khả năng cơ động cao. Các nghiên cứu tập trung vào việc tối ưu hóa cấu hình khung gầm, lựa chọn cơ cấu chấp hành và tích hợp hệ thống cảm biến vật lý để đảm bảo độ ổn định và khả năng chịu tải.



Hình 34. Mô hình robot dãy động vi sai [1]

Cấu trúc phổ biến nhất của robot dãy động vi sai là dạng 3 bánh, bao gồm hai bánh xe chủ động được gắn cố định đồng trục và một (hoặc nhiều) bánh xe tự do để cân bằng [103]. Hirpo và cộng sự [104] đã trình bày chi tiết quy trình thiết kế phần cứng cho một robot dịch vụ, trong đó khung gầm được thiết kế 3D trên phần mềm CATIA để tối ưu hóa không gian cho các mô đun chức năng. Hai động cơ PMDC (Permanent Magnet DC) được bố trí đối xứng ngược chiều nhau, kết nối trực tiếp với bánh xe thông qua hộp số giảm tốc để tăng mô-men xoắn. Để đảm bảo độ ổn định tĩnh và động, trọng tâm của robot thường được bố trí nằm trên trục dọc của robot, cách trục bánh xe một khoảng xác định, giúp robot không bị lật khi tăng tốc hoặc phanh gấp [105].

Yếu tố then chốt trong phần cứng là hệ thống truyền động. Stefek và cộng sự [103] phân tích rằng động cơ DC là lựa chọn tiêu chuẩn, với mô hình động lực học phần cứng bao gồm các tham số vật lý như điện trở phần ứng (R_a), độ tự cảm (L_a), và mô-men quán tính rotor (J). Nguồn năng lượng thường sử dụng là ắc quy axit-chì hoặc pin Lithium sắt phosphate (LiFePO4) để cung cấp dòng xả cao và độ ổn định điện áp cho động cơ. Hiệu suất phần cứng được đánh giá thông qua

tiêu hao năng lượng động năng, phụ thuộc trực tiếp vào khối lượng tổng (m) và mô-men quán tính toàn phần (I) của robot.

Để robot vận hành tự chủ, phần cứng phải tích hợp đa dạng các loại cảm biến:

- Cảm biến nội thụ: Encoder quang học hoặc tachometer được gắn trực tiếp trên trục động cơ để đo vận tốc góc và phản hồi cho bộ điều khiển cấp thấp [104].
- Cảm biến ngoại vi: Đối với các robot thương mại dùng trong nghiên cứu như Pioneer P3-DX, hoặc các robot tự ráp, hệ thống cảm biến thường bao gồm cảm biến siêu âm và hồng ngoại bố trí quanh thân để tránh va chạm [106].
- Cảm biến thị giác: Trong các ứng dụng phức tạp hơn, phần cứng được mở rộng với camera RGB-D (như Asus Xtion Pro) gắn trên giá đỡ cao để thu thập dữ liệu chiêm sâu của môi trường, phục vụ cho việc lập bản đồ và định vị [106].



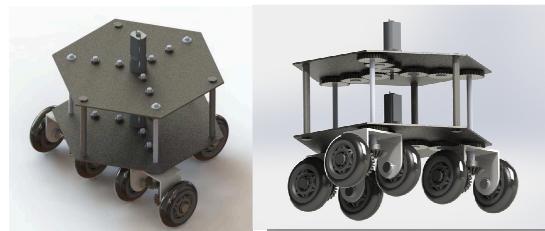
Hình 35. Robot dẫn động vi sai Pioneer 3-DX [105]

Tóm lại, xu hướng thiết kế phần cứng hiện nay ưu tiên tính mô-đun hóa, cho phép dễ dàng thay thế các cụm bánh xe động cơ và mở rộng không gian cho các loại cảm biến hiện đại, đồng thời tối ưu hóa các tham số hình học (bán kính bánh xe r , khoảng cách trục b) để đạt được sự cân bằng giữa tốc độ và độ chính xác của phép đo hành trình [103], [105].

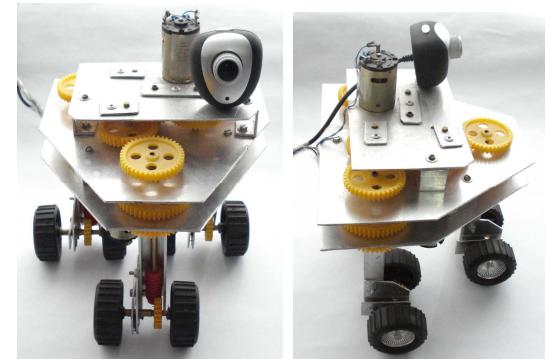
2) *Robot dẫn động đồng bộ*: Cấu trúc dẫn động đồng bộ đại diện cho một phương pháp thiết kế robot di động độc đáo, nơi chức năng di chuyển và chức năng lái được tách biệt hoàn toàn về mặt cơ khí. Khác với các cấu trúc dẫn động vi sai hay Ackermann, robot dẫn động đồng bộ cho phép tất cả các bánh xe quay cùng một tốc độ và bẻ lái theo cùng một hướng tại mọi thời điểm, tạo ra khả năng di chuyển tịnh tiến theo hướng bất kỳ mà không làm thay đổi hướng của thân robot.

Đặc trưng cơ bản của robot dẫn động đồng bộ là việc sử dụng tối thiểu số lượng cơ cấu chấp hành để kiểm soát nhiều bánh xe. Tătar và cộng sự [107], [108] đã phát triển các mô hình robot mini toàn hướng dựa trên nguyên lý này, sử dụng cấu hình hai động cơ DC độc lập:

- Động cơ dẫn động (Driving motor): Chịu trách nhiệm cung cấp mô-men xoắn để quay tất cả các bánh xe quanh trục ngang của chúng, tạo ra lực đẩy tịnh tiến cho robot.



Hình 36. Mô hình robot dẫn động đồng bộ [107]



Hình 37. Mô hình robot dẫn động đồng bộ đơn giản [108]

- Động cơ lái (Steering motor): Chịu trách nhiệm xoay đồng bộ tất cả các cụm bánh xe quanh trục thẳng đứng để thay đổi hướng di chuyển.

Sự tách biệt này giúp đơn giản hóa đáng kể mô hình điều khiển, vì vận tốc dài và góc hướng của robot được kiểm soát bởi hai kênh tín hiệu riêng biệt, loại bỏ sự phụ thuộc lẫn nhau thường thấy trong các robot holonomic khác.

Thách thức lớn nhất trong thiết kế phần cứng của robot dẫn động đồng bộ là cơ chế truyền lực từ hai động cơ cố định trên khung xe xuống các bánh xe có thể xoay 360 độ.

- Cơ cấu truyền động bánh răng: Trong các thiết kế của Tătar, hệ thống sử dụng các cơ cấu bánh răng phức tạp để đảm bảo sự đồng bộ. Robot được trang bị ba cặp bánh xe tiêu chuẩn bố trí đối xứng. Một hệ thống gồm ba bộ truyền bánh răng được dùng cho chức năng lái và ba bộ khác dùng cho chức năng dẫn động.
- Ưu điểm của thiết kế: Việc sử dụng bánh răng thay vì đai hoặc xích (thường thấy trong các robot dẫn động đồng bộ cổ điển) giúp tăng độ cứng vững, giảm độ rơ và đảm bảo độ chính xác cao trong quá trình đồng bộ hóa góc lái của các bánh xe.

Nhờ cơ chế đồng bộ, robot có khả năng di chuyển toàn hướng. Robot có thể thay đổi hướng di chuyển tức thời sang bất kỳ góc nào mà không cần thực hiện thao tác quay thân xe, giúp nó hoạt động hiệu quả trong các môi trường chật hẹp và đông đúc. Hơn nữa, thiết kế này cho phép robot duy trì hướng nhìn của cảm biến hoặc camera cố định về một phía trong khi di chuyển theo quỹ đạo phức tạp, một đặc tính quan trọng cho các ứng dụng giám sát và kiểm tra tự động.

Robot dẫn động đồng bộ cung cấp một giải pháp phần cứng

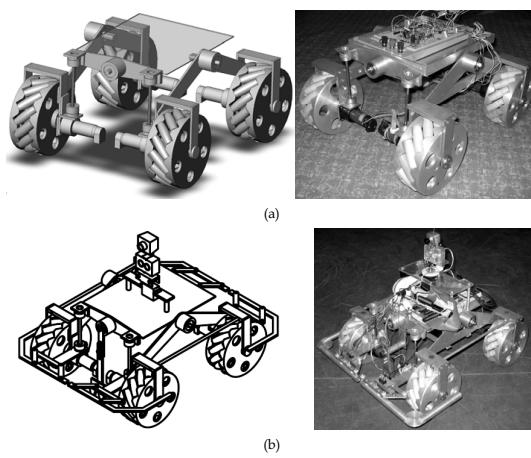
thanh lịch cho bài toán di chuyển toàn hướng. Bằng cách xử lý sự phức tạp về điều phối chuyển động ngay tại tầng cơ khí (through qua hệ thống bánh răng đồng bộ), nó giảm tải gánh nặng cho hệ thống điều khiển điện tử, đồng thời cung cấp khả năng vận hành mượt mà và chính xác.

3) *Robot toàn hướng sử dụng bánh xe Mecanum*: Robot di động toàn hướng sử dụng bánh xe Mecanum đại diện cho một lớp robot có khả năng di chuyển holonomic, cho phép thực hiện chuyển động tịnh tiến theo bất kỳ hướng nào và quay tại chỗ đồng thời mà không cần thay đổi cấu hình hình học của xe.



Hình 38. Robot toàn hướng Uranus [109]

Thành phần cốt lõi của hệ thống là bánh xe Mecanum. Cấu tạo của bánh xe bao gồm một trục chính và một loạt các con lăn thụ động được gắn xung quanh trục. Đặc điểm hình học quan trọng nhất là trục của các con lăn này tạo thành một góc 45° so với trục quay của bánh xe chính. Để đạt được khả năng di chuyển toàn hướng, robot thường được bố trí với 4 bánh xe Mecanum. Các bánh xe này phải được lắp đặt theo quy tắc hình học xác định (thường là cấu hình hình chữ X hoặc O của các vector lực con lăn khi tiếp xúc mặt đất) để đảm bảo vector vận tốc tổng hợp có thể hướng theo mọi phía. Denegri và cộng sự [110] nhấn mạnh tầm quan trọng của việc thiết kế khung gầm đối xứng để đảm bảo phân bố lực đồng đều.



Hình 39. Mô hình robot toàn hướng sử dụng bánh Mecanum [111]

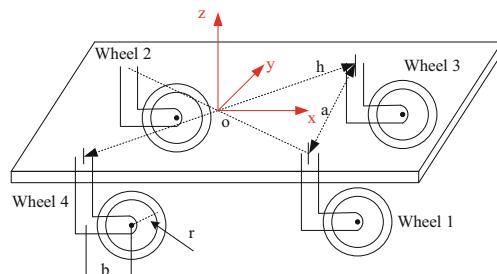
Chuyển động của robot là kết quả của sự tổng hợp vector vận tốc từ các bánh xe riêng lẻ. Nguyên lý di chuyển dựa trên việc điều khiển độc lập chiều quay và tốc độ của 4 động cơ.

- Liu và cộng sự [112] đã xây dựng mô hình động học chi tiết, thiết lập mối quan hệ giữa vận tốc góc của bốn bánh xe ($\omega_1, \omega_2, \omega_3, \omega_4$) và vận tốc của robot trong hệ tọa độ Descartes (v_x, v_y, ω_z) thông qua ma trận Jacobian ngược.
- Tatar và cộng sự [113] đã phân tích các trường hợp di chuyển cơ bản: khi tất cả bánh quay cùng chiều, robot di thẳng; khi các cặp bánh chéo nhau quay cùng chiều nhưng ngược chiều với cặp còn lại, robot di chuyển ngang; và khi hai hàng bánh bên trái/phải quay ngược chiều nhau, robot thực hiện quay tại chỗ.

Ưu điểm vượt trội của cấu trúc này là khả năng vận hành cực kỳ linh hoạt trong không gian chật hẹp, giúp tối ưu hóa quy trình di chuyển trong các môi trường công nghiệp hoặc kho vận. Tuy nhiên, thiết kế này cũng đối mặt với thách thức về rung động do sự tiếp xúc không liên tục của các con lăn và yêu cầu bề mặt di chuyển phải tương đối bằng phẳng để tránh trượt bánh, đảm bảo độ chính xác của phép đo hành trình.

Robot sử dụng bánh xe Mecanum cung cấp một giải pháp hiệu quả cho bài toán di chuyển đa hướng mà không cần cơ cấu lái phức tạp (như bánh lái). Sự phức tạp của hệ thống được chuyển dịch từ thiết kế cơ khí sang thuật toán điều khiển phối hợp vận tốc động cơ.

4) *Robot toàn hướng sử dụng bánh xe dẫn hướng chủ động*: Robot sử dụng bánh xe dẫn hướng chủ động đại diện cho giải pháp tối ưu để đạt được khả năng di chuyển toàn hướng mà không phải đánh đổi khả năng chịu tải hay chịu rung động như bánh xe Mecanum/omni. Cấu trúc này sử dụng lốp xe tiêu chuẩn (thường là lốp cao su), mang lại độ bám đường cao và vận hành êm ái trên nền cứng.



Hình 40. Mô hình 3D đơn giản của robot toàn hướng sử dụng cơ chế lái chủ động [114]

Một trong những thiết kế nổi bật nhất trong nhóm này là cơ cấu ASOC (Active Split Offset Caster):

- Nguyên lý hoạt động:** Chung [115] và Zheng [114] mô tả ASOC bao gồm hai bánh xe đồng trục được gắn vào một trục xoay lệch tâm. Khác với bánh xe dẫn hướng đơn phải xoay trục lái bằng một động cơ riêng, ASOC tạo ra mô-men lái thông qua sự chênh lệch vận tốc giữa hai bánh xe (dẫn động vi sai). Khi hai bánh quay cùng chiều, module di chuyển tịnh tiến; khi quay ngược chiều, module tự xoay quanh trục đứng để đổi hướng.
- Ưu điểm cơ khí:** Thiết kế này loại bỏ hoàn toàn ma sát trượt khi xoay tại chỗ, một nhược điểm lớn của các bánh xe dẫn hướng đơn truyền thống. Zheng [114] cũng chỉ ra

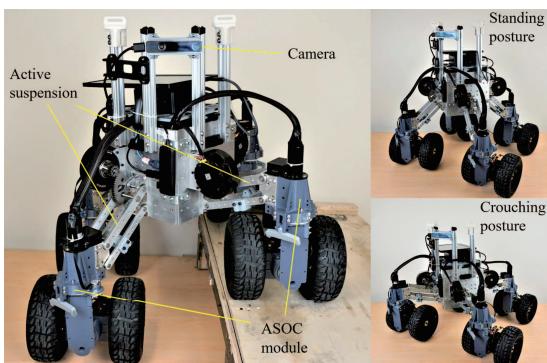
rằng ASOC có khả năng chịu tải trọng lớn nhờ cấu trúc kép, phù hợp cho các robot vận chuyển trong nhà máy.

Do tính chất dư thừa bậc tự do khi kết hợp nhiều module bánh xe, việc điều khiển robot đòi hỏi sự phối hợp chính xác.

- Chung và cộng sự [115] đã xây dựng mô hình động học cho robot sử dụng bánh xe dẫn hướng chủ động, tập trung vào việc giải quyết các điểm kỳ dị trong ma trận điều khiển. Nghiên cứu nhấn mạnh tầm quan trọng của việc duy trì một độ lệch tâm hợp lý để đảm bảo khả năng điều khiển toàn hướng tại mọi thời điểm.
- Ueno và cộng sự [116] đề xuất chiến lược điều khiển bám quỹ đạo cho robot sử dụng bánh xe dẫn hướng chủ động, trong đó bộ điều khiển xem xét động lực học của từng module bánh xe để giảm thiểu sai số trượt và đảm bảo chuyển động mượt mà khi robot thay đổi hướng di chuyển đột ngột. Đối với cơ cấu ASOC, Chung [115] áp dụng kỹ thuật điều khiển bền vững để bù đắp các bất định về ma sát và tải trọng.

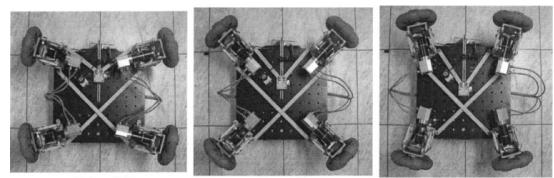
Robot sử dụng bánh xe dẫn hướng chủ động, đặc biệt là cấu trúc ASOC, là giải pháp thay thế mạnh mẽ cho bánh xe Mecanum trong các ứng dụng tải trọng lớn và yêu cầu độ êm ái cao. Thách thức chính nằm ở sự phức tạp của cơ cấu cơ khí và thuật toán điều khiển phối hợp để đảm bảo tất cả các bánh xe cùng đóng góp vào vector chuyển động chung của thân xe.

5) *Robot toàn hướng sử dụng cơ chế lái chủ động*: Cấu trúc robot sử dụng cơ chế lái chủ động đại diện cho sự linh hoạt tối đa trong nhóm robot sử dụng bánh xe tiêu chuẩn. Thay vì dựa vào bánh xe chuyên dụng (như Mecanum) hay trượt lốp (như Skid-steer), loại robot này trang bị động cơ lái riêng biệt cho từng bánh xe, cho phép định hướng lại vector vận tốc một cách độc lập.



Hình 41. Robot toàn hướng sử dụng cơ chế lái chủ động có hệ thống nâng hệ bánh [117]

Thiết kế điển hình nhất của nhóm này là cấu hình 4WIS4WID (Four-Wheel Independent Steering and Four-Wheel Independent Driving). Jiang và cộng sự [117] mô tả một nền tảng robot trong đó mỗi module bánh xe được tích hợp hai động cơ: một động cơ dẫn động và một động cơ lái. Thiết kế này cho phép mỗi bánh xe quay 360 độ quanh trục đứng và lăn tự do, giúp robot đạt được khả năng di chuyển toàn hướng thực sự.



Hình 42. Robot toàn hướng sử dụng cơ chế lái chủ động ở các góc bánh khác nhau [118]

Song và Byun [118] nhấn mạnh tầm quan trọng của việc thiết kế bánh xe dẫn hướng có độ lệch tâm. Việc bố trí trực lái lệch khỏi trục bánh xe giúp giảm ma sát xoay tại chỗ và tạo ra mô-men xoắn hỗ trợ quá trình chuyển hướng mượt mà hơn, khắc phục nhược điểm kẹt cơ khí của các thiết kế bánh xe thẳng hàng cũ.

Sức mạnh của cấu trúc lái chủ động nằm ở khả năng tái cấu hình động học tức thời để phù hợp với môi trường. Jiang và cộng sự [117] đã phân tích và hiện thực hóa 5 chế độ di chuyển riêng biệt trên cùng một robot:

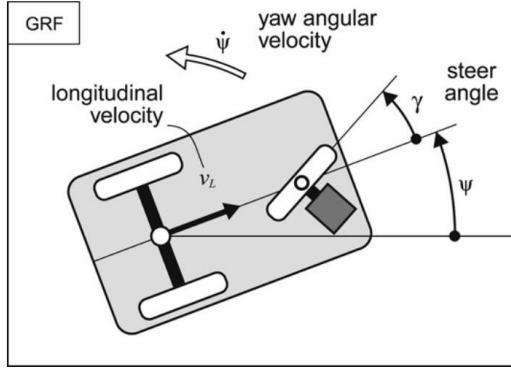
- Lái Ackermann (Ackermann Steering): Giống ô tô, dùng để di chuyển ổn định ở tốc độ cao hoặc vào cua mượt.
- Lái hai cầu (Double Ackermann): Cả bánh trước và sau cùng lái ngược chiều để giảm bán kính quay vòng.
- Di chuyển ngang (Crab Motion): Tất cả bánh xe xoay cùng một góc (ví dụ 90°), cho phép robot tịnh tiến sang ngang mà không thay đổi hướng đầu xe.
- Xoay tại chỗ (Zero Radius Turn): Các bánh xe xoay tiếp tuyến với đường tròn ngoại tiếp robot, cho phép quay quanh tâm hình học.
- Lái đỗ xe (Parking Mode): Xoay bánh đầu hoặc đuôi độc lập để đưa robot vào vị trí hẹp.

Thách thức lớn nhất của hệ thống này là sự phối hợp phức tạp giữa 8 động cơ (4 lái + 4 dẫn động). Bộ điều khiển phải đảm bảo trực của tất cả các bánh xe luôn cắt nhau tại một tâm quay tức thời (ICR) duy nhất trong mọi thời điểm để tránh hiện tượng cưỡng bức trượt và xung đột nội lực giữa các bánh xe. Song và Byun [118] đã đề xuất thiết kế hệ thống điều khiển phân cấp, trong đó bộ điều khiển trung tâm tính toán vận tốc và góc lái lý thuyết, còn các bộ điều khiển cục bộ tại từng bánh xe đảm bảo bám sát giá trị đặt với sai số thấp nhất.

Robot sử dụng cơ chế lái chủ động 4WIS mang lại sự linh hoạt vô song, kết hợp được sự ổn định của cơ cấu Ackermann và khả năng di ngang của bánh Mecanum. Tuy nhiên, sự phức tạp về cơ khí và giải thuật điều khiển đồng bộ là rào cản chính khiến cấu trúc này thường chỉ xuất hiện trong các ứng dụng cao cấp hoặc robot nghiên cứu.

6) *Cấu trúc lái ba bánh (Steered Tricycle)*: Cấu trúc lái ba bánh là nền tảng kinh điển trong robot di động mặt đất, đặc trưng bởi sự tách biệt giữa chức năng lái và dẫn động. Dựa trên phân tích tổng hợp từ các nghiên cứu hiện đại, cấu trúc này được phân loại và đánh giá qua ba khía cạnh: Cấu hình hình học cơ khí, Kiến trúc phần cứng nhúng và Cấu trúc hệ thống điều khiển.

Sự ổn định động lực học của robot phụ thuộc hoàn toàn vào cách bố trí khung gầm. Hai biến thể chính hiện nay là:



Hình 43. Sơ đồ động học của robot di động ba bánh cấu hình Delta. Trong đó, góc lái γ điều khiển vận tốc góc quay $\dot{\psi}$ so với Hệ quy chiếu Toàn cục (GRF). [119].

- Cấu hình Delta (1F/2R): Đây là thiết kế tiêu chuẩn với một bánh lái phía trước và hai bánh sau cố định. Mặc dù có ưu điểm về cơ cấu servo đơn giản [119], các nghiên cứu của Vázquez-Rodríguez và các cộng sự [120] và Licea và các cộng sự [121] chỉ ra rằng cấu trúc này có "tam giác hỗ trợ" hẹp về phía trước, khiến robot cực kỳ dễ bị lật khi phanh gấp hoặc vào cua tốc độ cao. Để khắc phục, Jaskot và Posiadała [122] nhấn mạnh việc phải đưa các thành phần lực ma sát trượt vào mô hình cấu trúc động lực học thay vì chỉ dùng mô hình hình học cứng nhắc, giúp dự đoán sớm các trạng thái mất ổn định.
- Cấu hình Tadpole (2F/1R): Để giải quyết vấn đề ổn định của Delta, cấu hình Tadpole (hai bánh trước, một bánh sau) được ưu tiên trong các ứng dụng tốc độ cao [120]. Cấu trúc này yêu cầu cơ cấu lái Ackermann phức tạp hơn để đồng bộ hóa hai bánh trước, nhưng đổi lại, trọng tâm robot luôn nằm trong vùng hỗ trợ rộng nhất khi phanh, giúp giảm thiểu chỉ số lật (Rollover Index - RI) [121].

Cấu trúc robot hiện đại không chỉ là khung sắt mà là một hệ thống cơ điện tử tích hợp.

- Kiến trúc Phân cấp (Hierarchical Architecture): Widiawan và các cộng sự [119] đề xuất mô hình phân cứng phân cấp để khắc phục độ trễ truyền dẫn. Hệ thống sử dụng Raspberry Pi cho các tác vụ bậc cao (xử lý ảnh/IoT) và vi điều khiển ATMega328 để điều khiển động cơ thời gian thực.
- Tích hợp Đa cảm biến: Do cấu trúc ba bánh dễ bị trượt ngang, phép đo hành trình từ encoder thường thiếu chính xác. Chand [123] đã đề xuất tích hợp La bàn điện tử vào cấu trúc phân cứng. Dữ liệu hướng từ la bàn được hợp nhất với encoder thông qua bộ lọc Kalman, giúp robot duy trì định vị chính xác trong môi trường trong nhà.
- Mô hình hóa Không gian An toàn: Trong môi trường công nghiệp, Subash và các cộng sự [124] đề xuất thay thế cấu trúc khung bao hình chữ nhật bằng các "hình tròn bao phủ" (covering circles). Cấu trúc ảo này cho phép robot tận dụng khả năng bẻ lái linh hoạt của bánh trước để di chuyển trong không gian hẹp mà không va chạm.

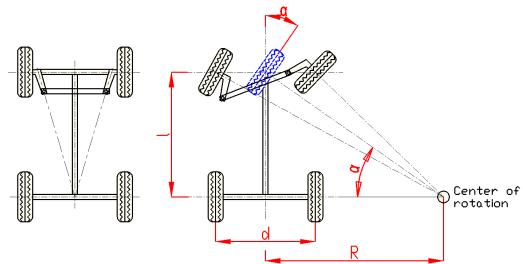
Để vận hành cấu trúc cơ khí trên, các kiến trúc điều khiển hiện đại đã chuyển dịch từ PID cổ điển sang các cấu trúc thông minh và thích nghi.

- Cấu trúc Điều khiển Tầng (Cascaded Control): Kamga và Rachid [125] đã đặt nền móng với cấu trúc điều khiển tách biệt cho vận tốc và góc lái. Phát triển trên nền tảng đó, Precup và các cộng sự [126] đề xuất kiến trúc điều khiển mờ kết hợp với trường thế năng nhân tạo, giúp robot xử lý các hành vi phi tuyến của cấu trúc ba bánh khi tránh vật cản.
- Cấu trúc Thích nghi và Tối ưu: Để đối phó với sự thay đổi trọng tâm và ma sát, Pătrașcu và Gheorghe [127] sử dụng kiến trúc điều khiển P-D được tinh chỉnh trực tuyến bằng giải thuật di truyền. Đồng thời, Ketemaw và Seid [128] đề xuất kiến trúc điều khiển trượt tích hợp logic mờ để giám sát chỉ số RI, tự động kích hoạt phanh vi sai cầu sau để chống lật chủ động.

Cấu trúc lái ba bánh hiện đại là sự hội tụ của thiết kế cơ khí tối ưu (ưu tiên Tadpole cho tốc độ cao), phần cứng nhúng phân cấp (Raspberry Pi/Vi điều khiển) và các thuật toán điều khiển thông minh. Sự kết hợp này cho phép khắc phục các nhược điểm vật lý vốn có (như dễ lật, dễ trượt), biến nó thành nền tảng tin cậy cho nông nghiệp thông minh và logistics tự động.

D. Robot bốn bánh

1) Cấu trúc lái Ackermann: Cấu trúc lái Ackermann là giải pháp tiêu chuẩn cho các robot di động hoạt động ngoài trời hoặc yêu cầu di chuyển tốc độ cao tương tự ô tô. Nguyên lý cốt lõi của cấu trúc này là đảm bảo tất cả các bánh xe đều lăn quanh một tâm quay tức thời (ICR) duy nhất, giúp triệt tiêu hiện tượng trượt bánh và giảm thiểu mài mòn lốp khi vào cua.



Hình 44. Nguyên lý hoạt động của cấu trúc lái Ackermann [132]

Thách thức lớn nhất trong thiết kế phần cứng Ackermann là tạo ra mối quan hệ hình học chính xác giữa góc lái của bánh trong và bánh ngoài.

- Đây là giải pháp cơ khí phổ biến nhất. Tuy nhiên, Yao và Angeles [129] chỉ ra rằng cơ cấu 4 khâu truyền thống chỉ có thể đáp ứng điều kiện Ackermann một cách gần đúng tại một số điểm nhất định trong hành trình lái. Họ đề xuất phương pháp tổng hợp động học tính toán để tối ưu hóa chiều dài các khâu, giảm thiểu sai số bình phương trung bình của góc lái thực tế so với lý thuyết.

- Để khắc phục giới hạn của cơ cấu liên kết, Zhao và cộng sự [130] đã đề xuất một cơ chế lái tiên tiến sử dụng các bánh răng phi tròn. Thiết kế này cho phép biến đổi quan hệ góc lái giữa hai bánh trước tuân theo chính xác phương trình Ackermann lý thuyết trong toàn bộ dài hoạt động, loại bỏ hoàn toàn sai số hình học của các cơ cấu 4 khâu.
- Mitchell và cộng sự [131] cung cấp các phân tích sâu về hình học lái, phân biệt giữa "Ackermann hoàn hảo" (lý tưởng cho robot tốc độ thấp) và các biến thể như "Anti-Ackermann" hoặc "Parallel Steer" (dùng trong đua xe để bù góc trượt lốp). Đối với robot di động, việc duy trì hình học Ackermann chính xác là ưu tiên hàng đầu để đảm bảo tính chính xác của phép đo hành trình.

Trong thực tế chế tạo robot, cấu trúc Ackermann thường được kết hợp với các giải pháp dẫn động hiện đại để giảm trọng lượng và tăng tính linh hoạt.

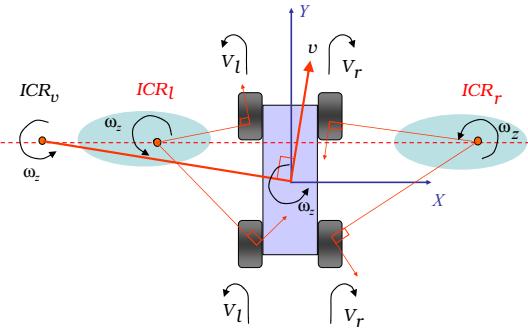
Hrbáček và cộng sự [132] giới thiệu robot "Bender II", sử dụng cấu trúc lái Ackermann phía trước kết hợp với hai động cơ dẫn động độc lập phía sau. Thay vì sử dụng bộ vi sai cơ khí cồng kềnh và nặng nề như ô tô truyền thống, họ áp dụng thuật toán "vi sai mềm" để điều khiển vận tốc hai bánh sau dựa trên góc lái của bánh trước. Giải pháp phần cứng này giúp đơn giản hóa khung gầm, giảm tiêu hao năng lượng và tăng độ tin cậy. Phần cứng điều khiển thường được phân cấp, với các bộ vi điều khiển chuyên dụng (như Atmega128) xử lý vòng lặp điều khiển PID cho từng động cơ (lái và dẫn động) để đảm bảo sự đồng bộ thời gian thực giữa góc lái và vận tốc bánh xe, ngăn chặn hiện tượng cưỡng bức trượt.

Robot sử dụng cấu trúc lái Ackermann cung cấp sự ổn định vượt trội và hiệu quả năng lượng khi di chuyển đường dài. Xu hướng thiết kế hiện nay đang chuyển dịch từ các cơ cấu liên kết xấp xỉ sang các cơ cấu chính xác cao (như bánh răng phi tròn) và thay thế các thành phần cơ khí phức tạp (vi sai) bằng các giải pháp điều khiển điện tử thông minh.

2) *Cấu trúc dẫn động trượt*: Cấu trúc dẫn động trượt là một biến thể cơ học bền bỉ của cấu trúc vi sai, thường được áp dụng cho các robot vận hành trên địa hình gồ ghề. Đặc điểm của loại robot này là các bánh xe (hoặc đai xích) ở cùng một phía được kết nối cơ khí và quay cùng tốc độ. Để thay đổi hướng, robot tạo ra sự chênh lệch vận tốc giữa hai bên trái/phải, buộc các bánh xe phải trượt trên mặt đất để tạo ra mô-men quay.

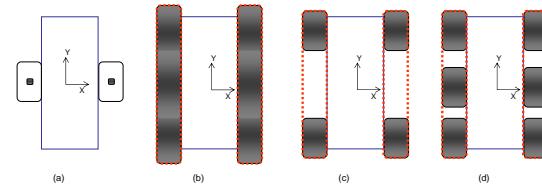
Khác với robot vi sai lý tưởng, mô hình động học của robot dẫn động trượt phức tạp hơn nhiều do sự hiện diện của ma sát trượt không xác định.

- Mandow và cộng sự [17] đã đề xuất và kiểm chứng thực nghiệm một mô hình động học dựa trên vị trí của các Tâm quay Tức thời (Instantaneous Centers of Rotation - ICR). Nghiên cứu chỉ ra rằng, do hiện tượng trượt, các ICR của hai bên bánh xe không nằm trên trực bánh xe hình học mà bị dịch chuyển dọc theo phương dọc của robot. Vị trí của các điểm này phụ thuộc vào đặc tính lốp và mặt đường, nhưng tương đối ổn định ở tốc độ thấp, cho phép cải thiện đáng kể độ chính xác của phép đo hành trình so với mô hình vi sai tiêu chuẩn.



Hình 45. Mô hình động học trên mặt phẳng của cấu trúc dẫn động trượt bốn bánh, hiển thị các tâm quay tức thời (ICR) của thân xe (ICR_v) và hai bên bánh xe (ICR_l , ICR_r). Các tâm quay này nằm bên ngoài thân robot do hiện tượng trượt [17].

- Mở rộng mô hình này, Martínez và cộng sự [133] đã phân tích hành vi của các ICR khi robot di chuyển trên địa hình dốc. Kết quả mô phỏng động lực học cho thấy góc nghiêng (pitch và roll) ảnh hưởng đáng kể đến sự phân bố áp lực lên các bánh xe, làm thay đổi vị trí ICR và yêu cầu các chiến lược điều khiển bù trừ để duy trì quỹ đạo mong muốn.



Hình 46. Sơ đồ vùng tiếp xúc thể hiện sự tương đồng động học giữa các cấu trúc: (a) Robot vi sai tiêu chuẩn, (b) Robot bánh xích, (c) Robot dẫn động trượt 4 bánh, (d) Robot dẫn động trượt 6 bánh [17].

Do dựa vào ma sát để bẻ lái, hiệu suất của robot dẫn động trượt phụ thuộc chặt chẽ vào cơ học đất.

- Reina và Galati [134] đã phát triển phương pháp sử dụng chính chiếc robot làm cảm biến để định danh tính chất địa hình. Thông qua việc giám sát sai lệch giữa mô hình động học lý thuyết và phản hồi thực tế từ encoder/gyroscope, hệ thống có thể ước lượng trực tuyến các tham số vật lý của mặt đường, giúp robot thích nghi chiến lược điều khiển.
- Fiset [135] đã nghiên cứu sâu về tiêu thụ năng lượng của robot bánh lốp dẫn động trượt trên nền đất tối xốp. Kết quả chỉ ra mối quan hệ phi tuyến tính giữa bán kính quay vòng và công suất tiêu thụ: tại các bán kính quay nhỏ, hiện tượng ủi đất của các bánh xe trượt ngang gây ra lực cản cực lớn, làm tăng vọt mức tiêu thụ năng lượng. Điều này gợi ý rằng các thuật toán hoạch định đường đi cần tránh các cua gắt để tiết kiệm năng lượng.

Cấu trúc skid-steer cũng được ứng dụng trong các robot leo trèo chuyên dụng. Alkalla [136] giới thiệu EJBot-II, một robot leo tường sử dụng cơ chế dẫn động trượt kết hợp với lực đẩy từ cánh quạt. Sự kết hợp này cho phép robot chuyển đổi linh



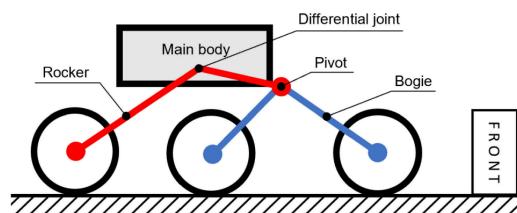
Hình 47. Robot EJBot-II leo tường và bám trần nhà [136]

hoạt giữa di chuyển trên mặt sàn và leo tường thẳng đứng, tận dụng sự đơn giản của cơ cấu dãy động trượt để giảm trọng lượng và tăng độ tin cậy cho hệ thống.

Robot dãy động trượt là giải pháp tiêu chuẩn cho các ứng dụng ngoài trời nhờ sự đơn giản và bền bỉ của phần cứng. Tuy nhiên, thách thức lớn nằm ở việc mô hình hóa chính xác hiện tượng trượt và quản lý tiêu hao năng lượng do ma sát, đòi hỏi các mô hình động học thích nghi (như ICR) và chiến lược điều khiển nhận thức địa hình.

E. Robot sáu bánh và cơ cấu Rocker-Bogie

Trong lĩnh vực robot địa hình, cấu hình sáu bánh kết hợp với hệ thống treo thụ động Rocker-Bogie được xem là tiêu chuẩn vàng cho các ứng dụng thám hiểm hành tinh và cứu hộ, nhờ khả năng duy trì độ ổn định vượt trội và bám địa hình mà không cần hệ thống điều khiển phức tạp.



Hình 48. Mô hình đơn giản của cơ cấu Rocker-Bogie [137]

Cơ cấu Rocker-Bogie, được phát triển ban đầu bởi NASA cho Mars Pathfinder, là một hệ thống treo thụ động không sử dụng lò xo hay giảm chấn.

Gupta [138] mô tả cơ cấu này gồm hai phần chính: "Rocker" (thanh bập bênh) lớn được nối với thân xe qua khớp xoay, và "Bogie" (thanh cân bằng) nhỏ hơn được nối vào đầu Rocker. Cấu trúc này đảm bảo cả 6 bánh xe luôn tiếp xúc với mặt đất ngay cả khi đi qua địa hình gồ ghề.

Một thành phần quan trọng là bộ vi sai (thường là vi sai thanh giằng hoặc hộp số) kết nối hai bên trái/phải của robot. Chinchkar và cộng sự [139] giải thích rằng bộ vi sai này giúp cân bằng góc nghiêng của thân xe bằng trung bình cộng góc nghiêng của hai bên Rocker, giúp giảm thiểu rung động truyền lên thân robot khi một bên bánh xe leo qua vật cản.

Khả năng vượt chướng ngại vật của robot phụ thuộc chặt chẽ vào các thông số hình học.

- Pandey và cộng sự [140] đã phân tích thiết kế của robot Rocker-Bogie cho ứng dụng leo cầu thang. Kết quả cho thấy với kích thước bánh xe và chiều dài liên kết phù hợp,



Hình 49. Robot sáu bánh địa hình [138]

robot có thể leo qua các bậc thang có chiều cao gấp 1.5 lần đường kính bánh xe mà không bị lật.

- Song và cộng sự [141] đề xuất một phương pháp tối ưu hóa đa mục tiêu cho hệ thống treo Rocker-Bogie, tập trung vào việc cực tiểu hóa năng lượng tiêu thụ và cực đại hóa độ ổn định. Nghiên cứu chỉ ra rằng tỷ lệ chiều dài giữa Rocker và Bogie ảnh hưởng trực tiếp đến sự phân bố lực kéo và khả năng chống trượt của robot trên đất mềm.

Để khắc phục hạn chế về tốc độ và khả năng leo trèo của thiết kế cổ điển, nhiều biến thể mới đã được phát triển.

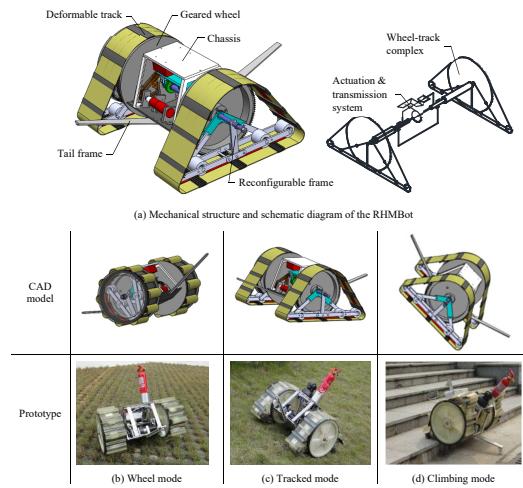
- Moore và cộng sự [142] giới thiệu robot "Shrimp", một biến thể 6 bánh hiệu năng cao. Thay vì dùng Rocker-Bogie tiêu chuẩn, Shrimp sử dụng cấu trúc hình thoi với một bánh xe được gắn trên phuộc trước và một bánh sau treo lơ lửng, kết hợp với hai bogie song song ở giữa. Thiết kế này cho phép robot vượt qua vật cản cao gấp 2 lần đường kính bánh xe và leo cầu thang một cách thụ động hoàn toàn, vượt trội so với các xe rover truyền thống.
- Kim [143] và Lim [137] đã phát triển các robot 6 bánh có khả năng biến đổi hình dạng. Robot của Kim sử dụng cơ cấu 6 bánh với các trục bánh xe có thể mở rộng hoặc thu gọn để thay đổi chế độ di chuyển (từ chế độ ổn định cao sang chế độ di chuyển nhanh). Trong khi đó, thiết kế của Lim tập trung vào khả năng thay đổi cấu hình khung giàm để thích nghi với các không gian hẹp hoặc địa hình dốc đứng, kết hợp ưu điểm của bánh xe và chân robot.

Robot sáu bánh Rocker-Bogie và các biến thể của nó đại diện cho đỉnh cao của thiết kế cơ khí thụ động. Xu hướng nghiên cứu hiện nay đang chuyển dịch từ việc tinh chỉnh các tham số hình học sang việc phát triển các cơ cấu lai chủ động-thụ động để nâng cao tốc độ vận hành mà vẫn giữ được sự ổn định vốn có.

F. Robot bánh xích

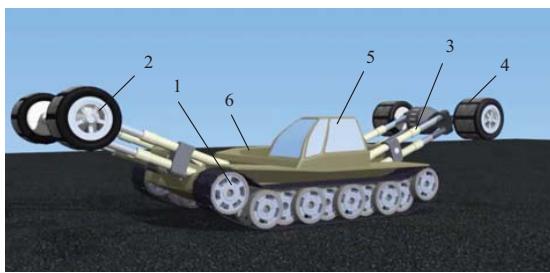
Xu hướng nghiên cứu hiện đại trong lĩnh vực robot di động đang chuyển dịch mạnh mẽ sang các thiết kế lai nhằm kết hợp ưu điểm vận tốc cao của bánh xe và khả năng vượt địa hình vượt trội của bánh xích. Các nghiên cứu gần đây đã đề xuất nhiều cơ chế tái cấu hình sáng tạo để tối ưu hóa khả năng vận hành trong các môi trường phi cấu trúc.

Một hướng tiếp cận phổ biến là sử dụng các cơ cấu liên kết cơ khí để thay đổi hình học của bộ phận di chuyển. Luo



Hình 50. Mô hình robot RHMBot và ba chế độ của nó [144]

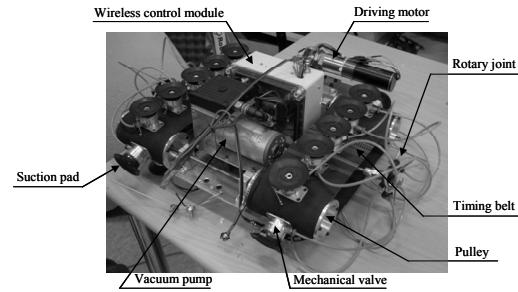
và cộng sự đã phát triển robot RHMBot dựa trên cơ cấu liên kết sáu thanh Watt II, cho phép robot chuyển đổi linh hoạt giữa ba chế độ: chế độ bánh xe tròn để di chuyển nhanh, chế độ bánh xích tam giác để vượt địa hình, và chế độ lăn đặc biệt để vượt qua các chướng ngại vật lớn [144]. Thiết kế này sử dụng đai xích biến dạng bao gồm ba lớp (đàn hồi, truyền động và ràng buộc) để thích ứng với sự thay đổi hình dạng của khung. Tương tự, Cui và cộng sự [145] đề xuất một cơ cấu xích có thể thu gọn sử dụng liên kết bốn thanh kép. Kết quả thực nghiệm từ nghiên cứu này chỉ ra rằng việc chuyển đổi sang chế độ bánh xe trên đường bằng phẳng giúp giảm tiêu thụ năng lượng và tăng độ chính xác điều khiển so với chế độ xích.



Hình 51. Robot lai với các cụm bánh xích và bánh xe riêng biệt [146]

Bên cạnh việc biến đổi hình dạng xích, các thiết kế mô-đun độc lập hoặc trực giao cũng được khai thác để tăng tính linh hoạt. Rachkov và cộng sự [146] giới thiệu một robot lai với các cụm bánh xích và bánh xe riêng biệt, trong đó trục bánh xe được gắn trên các đòn bẩy có thể nâng hạ. Hệ thống này sử dụng các cảm biến đo kích thước vật cản để tự động điều chỉnh cấu hình: nâng xích lên để chạy bằng bánh xe trên đường phẳng hoặc hạ xích xuống để tăng độ bám trên địa hình gồ ghề. Khác biệt với cách bố trí song song truyền thống, Ben-Tzvi và Saab [147] đề xuất một kiến trúc đa hướng bằng cách bố trí các đơn vị bánh xe và bánh xích theo hai trục trực giao. Thông qua cơ cấu tịnh tiến theo phương thẳng đứng, robot

có thể chuyển đổi giữa di chuyển dọc bằng xích và di chuyển ngang bằng bánh xe, hỗ trợ đắc lực cho các tác vụ yêu cầu cẩn chỉnh vị trí chính xác.



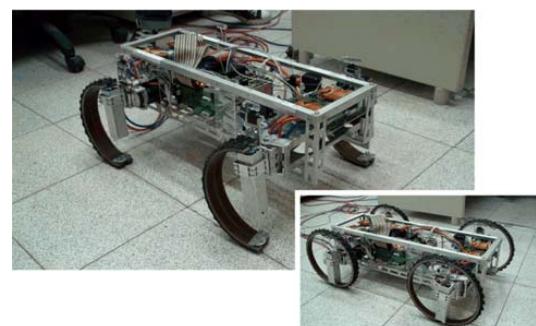
Hình 52. Robot bánh xích có thể leo tường [148]

Ngoài ra, cơ cấu bánh xích còn được cải tiến đặc biệt cho các ứng dụng leo tường thẳng đứng. Kim và cộng sự [148] đã phát triển cơ cấu "bánh xe bánh xích" tích hợp giác hút chân không, đạt tốc độ leo lên tới 15m/phút nhờ sử dụng van cơ khí điều khiển bởi cam biên dạng thay vì van điện tử truyền thống. Trong khi đó, Zhu và cộng sự sử dụng cơ cấu xích chuỗi linh hoạt cho phép robot Cleanbot II thực hiện quay vòng bằng cách xoắn chuỗi xích, đồng thời duy trì lực hút an toàn để mang tải trọng lớn [149].

Tóm lại, các thiết kế robot bánh xích hiện nay không còn giới hạn ở cấu trúc cố định mà đang phát triển mạnh mẽ theo hướng lai ghép và tái cấu hình thông minh, sử dụng đa dạng các nguyên lý từ cơ cấu liên kết, mô-đun hóa cho đến các giải pháp khí động lực học để đáp ứng yêu cầu ngày càng cao về khả năng vận hành đa địa hình.

G. Cấu trúc lai cơ cấu chân - bánh

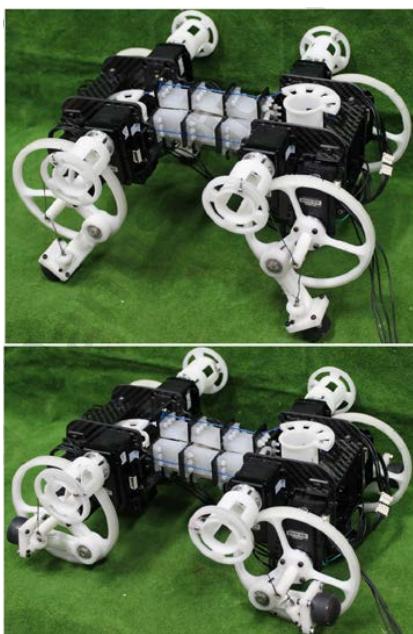
Cấu trúc lai chân - bánh đại diện cho sự kết hợp tối ưu giữa hai cơ chế di chuyển cơ bản: hiệu suất năng lượng và tốc độ cao của bánh xe trên địa hình bằng phẳng, cùng với khả năng vượt chướng ngại vật vượt trội của cơ cấu chân. Các nghiên cứu trong lĩnh vực này tập trung vào hai hướng thiết kế chính: bánh xe biến hình và chân khớp nối gần bánh.



Hình 53. Robot có cơ cấu bánh xe biến hình [150]

Cơ cấu Bánh xe Biến hình: Đây là hướng tiếp cận độc đáo nhằm thay đổi hình học của bánh xe để thích nghi với địa hình mà không làm tăng đáng kể kích thước bao của robot.

- Shen và cộng sự [150] đã phát triển một nền tảng robot sử dụng cơ cấu bánh xe có khả năng biến đổi thành chân. Ở chế độ bình thường, các phần tử được ghép lại thành vành tròn hoàn chỉnh để lăn. Khi gấp chướng ngại vật hoặc cầu thang, cơ cấu liên kết bên trong sẽ tách vành bánh xe thành các "chân" hình bán nguyệt, cho phép robot bước qua vật cản thay vì lăn qua chúng.
- Zheng và cộng sự [151] tiếp tục phát triển ý tưởng này với các thiết kế bánh xe biến hình có khả năng thay đổi bán kính tác dụng hoặc hình dạng tiếp xúc, giúp tăng mô-men xoắn và độ bám khi robot thực hiện các thao tác leo trèo phức tạp mà bánh xe tròn truyền thống không thể thực hiện.



Hình 54. Robot có cơ cấu chân gắn bánh [152]

Cấu trúc chân khớp nối gắn bánh: Hướng thiết kế này sử dụng các chân robot chủ động (thường có nhiều bậc tự do) với bánh xe được gắn ở đầu mút.

- Chen và cộng sự [153] đã phân tích sâu về hoạch định dáng đi cho loại robot này. Họ đề xuất các chiến lược di chuyển lai như lăn - bước, trong đó robot sử dụng các khớp chân để nâng hạ trọng tâm hoặc bước qua hố sâu trong khi các bánh xe vẫn hỗ trợ di chuyển, giúp duy trì sự ổn định động học tốt hơn so với robot chân thuần túy.
- Lu và cộng sự [154] tập trung vào bài toán điều khiển lực bám cho robot chân - bánh trên địa hình gồ ghề. Thông qua mô hình động lực học phức tạp, nghiên cứu chỉ ra rằng việc chủ động điều khiển góc và lực nén của từng chân lên mặt đất có thể tối ưu hóa phân bố lực ma sát, ngăn chặn hiện tượng trượt bánh khi robot leo dốc hoặc di chuyển trên nền đất yếu.

Thách thức lớn nhất của robot lai là duy trì sự ổn định khi chuyển đổi giữa các chế độ di chuyển. Wei và cộng sự [152] đã nghiên cứu các thuật toán điều khiển cân bằng cho robot

lai, đặc biệt trong các pha chuyển động nhanh hoặc khi va chạm với môi trường. Kết quả cho thấy việc kết hợp hệ thống treo chủ động (từ cơ cấu chân) với phản hồi tốc độ (từ bánh xe) giúp giảm thiểu rung động thân xe và tăng khả năng bám đường trên các địa hình phi cấu trúc.

Robot lai chân - bánh là giải pháp toàn diện cho các nhiệm vụ đa địa hình. Xu hướng thiết kế đang chuyển dịch từ các cơ cấu biến hình cơ khí phức tạp sang các hệ thống chân - bánh có khả năng điều khiển phối hợp thông minh, cho phép robot tự động lựa chọn phương thức di chuyển (lăn, bước, hoặc trượt) tối ưu cho từng đoạn đường cụ thể.

IV. ỨNG DỤNG

Sự đa dạng trong thiết kế bánh xe và cấu trúc khung vỏ robot di động không phải là ngẫu nhiên mà là kết quả của quá trình tối ưu hóa cho các môi trường vận hành cụ thể. Việc lựa chọn cấu hình robot phù hợp luôn là sự cân nhắc kỹ lưỡng giữa các yếu tố: khả năng cơ động, tải trọng, hiệu suất năng lượng và đặc điểm địa hình. Dưới đây là các ứng dụng tiêu biểu tương ứng với từng loại cấu trúc:

- 1) Logistics và kho bãi thông minh: Đây là lĩnh vực ứng dụng rộng lớn nhất của robot di động tự hành (AMR) và xe tự hành (AGV), nơi yêu cầu cao về độ chính xác và hiệu quả trong không gian hạn chế.
 - Cấu trúc dẫn động vi sai: Đây là cấu hình chiếm ưu thế tuyệt đối trong các robot vận chuyển kệ hàng tự động (ví dụ: Amazon Kiva/Amazon Robotics). Cấu trúc cơ khí đơn giản giúp giảm chi phí bảo trì và tăng độ tin cậy. Đặc biệt, khả năng xoay tại chỗ cho phép robot chuyển hướng linh hoạt trong các lối đi vuông góc chật hẹp của nhà kho.
 - Cấu trúc Đa hướng (Mecanum/omni): Đang dần phổ biến trong các nhà máy sản xuất linh kiện điện tử hoặc lắp ráp máy bay, nơi cần di chuyển chính xác các linh kiện lớn trong không gian chật hẹp mà không cần khong quay đầu.
- 2) Giao hàng chặng cuối là một xu hướng hiện đại bùng nổ sau đại dịch:
 - Cấu trúc 6 bánh (6-Wheel Differential/Rocker-bogie): Các robot như Starship Technologies sử dụng cấu trúc này để leo lề đường và di chuyển ổn định trên vỉa hè đô thị không bằng phẳng.
 - Cấu trúc Ackermann: Được dùng cho các robot giao hàng tốc độ cao trên lùn đường xe đạp hoặc khu dân cư rộng (như Nuro R2).
- 3) Thám hiểm và Nông nghiệp
 - Cấu trúc Dẫn động trượt & Rocker-bogie: Là tiêu chuẩn vàng cho các robot thám hiểm hành tinh (như Mars Rovers: Curiosity, Perseverance, Jackal [155]) nhờ hệ thống cơ khí bền bỉ, không có các khớp lái phức tạp dễ hỏng hóc trong môi trường bụi bặm khắc nghiệt.
 - Cấu trúc Bánh xích: Vẫn là lựa chọn số một cho các robot cứu hỏa hoặc nông nghiệp hoạt động trên nền đất bùn lầy (soft soil) để giảm áp suất tiếp xúc.
- 4) Robot Dịch vụ và Tương tác người (Service & HRI):

- Ballbot và Robot tự cân bằng: Nhờ diện tích đế nhỏ và chiều cao lớn, các cấu trúc này (như Rezero, Segway) rất phù hợp để di chuyển trong văn phòng đông người và tương tác ngang tầm mắt mà không gây cản trở giao thông.

V. XU HƯỚNG NGHIÊN CỨU

Lĩnh vực thiết kế và điều khiển robot di động đang trải qua một sự chuyển dịch mô hình mạnh mẽ: từ các cơ cấu cứng nhắc, điều khiển dựa trên mô hình hình học cố định sang các hệ thống mềm dẻo, thích ứng và nhận thức môi trường. Dựa trên khảo sát các công bố khoa học từ 2019 đến 2025, các xu hướng nghiên cứu mũi nhọn có thể được phân thành bốn nhóm chính sau:

1) *Cơ cấu bánh xe biến hình và vật liệu mềm*: Giới hạn lớn nhất của bánh xe truyền thống là sự đánh đổi giữa tốc độ (trên đường bằng) và khả năng vượt chướng ngại vật. Xu hướng hiện đại tập trung vào các thiết kế có khả năng thay đổi hình học trong thời gian thực.

- Bánh xe Origami chịu tải trọng cao: Các nghiên cứu tiên phong của Lee và các cộng sự [48] đã giới thiệu bánh xe Origami có thể thay đổi đường kính. Tuy nhiên, thách thức lớn nhất là độ cứng vững. Xu hướng mới nhất (2021-2023) tập trung vào cơ chế khóa cấu trúc. Nghiên cứu [49] đã phát triển bánh xe Origami có khả năng chịu tải lên tới hàng trăm kilogram khi ở trạng thái khóa, nhưng vẫn linh hoạt biến hình khi cần thiết. Gần đây nhất, robot OriWheelBot (2023) [52] đã tích hợp khả năng này để tự động chuyển đổi giữa chế độ bánh xe tròn (di chuyển nhanh) và chế độ bánh răng/gai (leo dốc) dựa trên cảm nhận địa hình.

- Cấu trúc Lai Bánh-Chân (omni-Whegs): Sự kết hợp giữa bánh xe và chân (Whegs) đang được cải tiến để đạt được tính năng toàn hướng. Robot OmniWhegs [47] là một ví dụ điển hình, sử dụng cơ cấu biến hình để tách các phần của bánh xe omni thành các "chân" riêng biệt, cho phép robot vừa đi ngang trên sàn phẳng, vừa bước qua bậc thang mà không cần hệ thống lái phức tạp.

2) *Động học dựa trên Thị giác và Ước lượng Trạng thái*:

Đối với các robot dẫn động trượt hoạt động ngoài trời, mô hình động học truyền thống (dựa trên Encoder) thường thất bại do hiện tượng trượt không xác định. Một xu hướng nghiên cứu đột phá trong năm 2024 là tích hợp thị giác máy vào vòng lặp động học.

- Visual Kinematics Estimation: Thay vì chỉ dùng Camera/LiDAR để định vị (SLAM), nghiên cứu mới nhất của Zuo và các cộng sự (2024) [39] đề xuất sử dụng dữ liệu hình ảnh để ước lượng trực tiếp các tham số động học tức thời (như tâm quay ICR và vận tốc trượt). Bằng cách phân tích luồng quang học của kết cấu mặt đất, robot có thể "nhìn thấy" mình đang trượt như thế nào và tự động điều chỉnh lại mô hình động học theo thời gian thực, giúp giảm sai số vị trí xuống mức thấp kỷ lục mà không cần GPS độ chính xác cao.

3) *Điều khiển Phối hợp và Tối ưu Năng lượng*: Với sự phổ biến của các robot dẫn động 4 bánh độc lập (4WD/4WS), vấn đề không chỉ là "đi được" mà là "đi hiệu quả".

- Trên các robot dẫn động trượt thừa dẫn động, các bánh xe thường sinh ra nội lực chống lại nhau. Các nghiên cứu của Liao và các cộng sự [40], [41] tập trung vào các thuật toán phân phối mô-men xoắn tối ưu. Mục tiêu là tìm ra tổ hợp lực kéo của 4 bánh sao cho robot vẫn bám quỹ đạo mong muốn nhưng tiêu tốn năng lượng ít nhất và giảm thiểu mài mòn lốp.
- Việc đưa các mô hình cơ học đất phức tạp (như mô hình Bekker/Wong [14], [57]) vào bộ điều khiển thời gian thực đang trở thành xu hướng. Bằng cách ước lượng online các thông số của đất (độ lún, độ kết dính), robot có thể chủ động giới hạn giá tốc để tránh bị đào hố trên cát hoặc bùn lầy, như phân tích về tiêu thụ năng lượng của Fiset và các cộng sự (2021) [36].

4) *Điều khiển Tiên tiến cho Hệ thống Cân bằng*: Đối với cấu trúc Ballbot và robot tự cân bằng, nghiên cứu đã vượt qua giai đoạn PID/LQR cơ bản để hướng tới các thuật toán phi tuyến mạnh mẽ.

- Model Predictive Control (MPC): Xu hướng chủ đạo hiện nay là sử dụng MPC để xử lý các ràng buộc vật lý (như giới hạn góc nghiêng, điện áp động cơ). Nghiên cứu của Jespersen [73] và các cộng sự năm 2024-2025 [66], [75] cho thấy MPC giúp Ballbot thực hiện các quỹ đạo lượn tốc độ cao và phục hồi sau va chạm tốt hơn hẳn các phương pháp cổ điển.
- Learning-based Control: Áp dụng AI để học đặc tính động lực học của robot. Ví dụ, sử dụng mạng nơ-ron mờ (Fuzzy Neural Networks) [6] để tự động tinh chỉnh tham số điều khiển khi robot mang vác các vật nặng có khối lượng thay đổi, giúp robot phục vụ trong gia đình trở nên an toàn và tin cậy hơn.

VI. KẾT LUẬN

Bài báo cáo này đã trình bày một cái nhìn tổng quan và hệ thống hóa về các loại bánh xe và cấu trúc cơ bản của robot di động, đồng thời phân tích các vấn đề hiện đại liên quan đến động lực học và điều khiển.

Qua phân tích, có thể rút ra các kết luận chính sau:

- 1) Sự lựa chọn cấu trúc robot luôn là một sự đánh đổi. Cấu trúc dẫn động vi sai tối ưu cho sự đơn giản và giá thành; Cấu trúc đa hướng tối ưu cho sự linh hoạt trong không gian hẹp; trong khi Cấu trúc Skid-steer/Bánh xích tối ưu cho địa hình gồ ghề.
- 2) Các mô hình động học lý tưởng là nền tảng cần thiết nhưng không đủ. Kỹ thuật robot hiện đại buộc phải giải quyết các vấn đề phi tuyến như ma sát xoay, trượt và tương tác địa hình thông qua việc mở rộng mô hình và ghép nối cảm biến.
- 3) Xu hướng phát triển đang hướng tới các cấu trúc lai (chân-bánh) và các vật liệu thông minh, cho phép robot không chỉ di chuyển trên địa hình mà còn thích ứng với địa hình đó.

Việc hiểu rõ đặc tính của từng loại bánh xe và cấu trúc robot là bước đầu tiên và quan trọng nhất để thiết kế nên những hệ thống robot tự hành hiệu quả, bền bỉ và thông minh trong tương lai.

TÀI LIỆU

- [1] R. Siegwart, I. R. Nourbakhsh, and D. Scaramuzza, *Introduction to Autonomous Mobile Robots, second edition*. MIT Press, 2011.
- [2] G. Fragapane, R. de Koster, F. Sgarbossa, and J. O. Strandhagen, "Planning and control of autonomous mobile robots for intralogistics: Literature review and research agenda," *European Journal of Operational Research*, vol. 294, no. 2, pp. 405-426, Jan. 2021, doi: <https://doi.org/10.1016/j.ejor.2021.01.019>.
- [3] W. Chung and K. Iagnemma, "Wheeled robots," *Springer Handbook of Robotics*. 2008, doi: 10.1007/978-3-540-30301-5.
- [4] D. J. Todd, *Walking machines: An Introduction to Legged Robots*. Springer, 2012.
- [5] G. Campion, G. Bastin and B. D'Andrea-Novel, "Structural properties and classification of kinematic and dynamic models of wheeled mobile robots," [1993] Proceedings IEEE International Conference on Robotics and Automation, Atlanta, GA, USA, 1993, pp. 462-469 vol.1, doi: 10.1109/ROBOT.1993.292023.
- [6] K. M. Lynch and F. C. Park, *Modern robotics : mechanics, planning, and control*. Cambridge: University Press, 2017.
- [7] F. Rubio, F. Valero, and C. Llopis-Albert, "A review of mobile robots: Concepts, methods, theoretical framework, and applications," *International Journal of Advanced Robotic Systems*, vol. 16, no. 2, Mar. 2019, doi: 10.1177/1729881419839596.
- [8] H. R. Rasam, "Review on Land-Based Wheeled Robots," *MATEC Web of Conferences*, vol. 53, p. 01058, Jan. 2016, doi: 10.1051/matecconf/20165301058.
- [9] Ľ. Miková and A. Gmíterko, "Kinematic model and control algorithm for the path tracking of nonholonomic mobile robots," *Journal of Automation and Control*, vol. 4, no. 2, pp. 26-29, Dec. 2016, doi: 10.12691/automation-4-2-4.
- [10] J. S. Ling Leong, K. T. Kin Teo and H. P. Yoong, "Four Wheeled Mobile Robots: A Review," 2022 *IEEE International Conference on Artificial Intelligence in Engineering and Technology (IICAIET)*, pp. 1-6, Sep. 2022, doi: 10.1109/IICAIET55139.2022.9936855.
- [11] L. Miková, F. Trebuňa and M. Čurilla, "Model of mechatronic system's undercarriage created on the basis of its dynamics," 2013 International Conference on Process Control (PC), Štrbské Pleso, Slovakia, 2013, pp. 231-234, doi: 10.1109/PC.2013.6581414.
- [12] K. Shabalina, A. Sagitov and E. Magid, "Comparative Analysis of Mobile Robot Wheels Design," 2018 11th International Conference on Developments in eSystems Engineering (DeSE), Cambridge, UK, 2018, pp. 175-179, doi: 10.1109/DeSE.2018.00041.
- [13] J. Y. Wong, "Mechanics of Vehicle-Terrain Interaction," Theory of ground vehicles. 2022, doi: 10.1002/9781119719984.
- [14] K. Iagnemma and S. Dubowsky, "Mobile Robot Rough-Terrain Control (RTC) for Planetary Exploration," Sep. 2000, doi: <https://doi.org/10.1115/detc2000/mech-14211>.
- [15] C. C. Ward and K. Iagnemma, "A Dynamic-Model-Based Wheel Slip Detector for Mobile Robots on Outdoor Terrain," in *IEEE Transactions on Robotics*, vol. 24, no. 4, pp. 821-831, Aug. 2008, doi: 10.1109/TRO.2008.924945.
- [16] J. Yi, H. Wang, J. Zhang, D. Song, S. Jayasuriya, and J. Liu, "Kinematic Modeling and Analysis of Skid-Steered Mobile Robots With Applications to Low-Cost Inertial-Measurement-Unit-Based Motion Estimation," vol. 25, no. 5, pp. 1087-1097, Oct. 2009, doi: <https://doi.org/10.1109/tro.2009.2026506>.
- [17] A. Mandow, J. L. Martinez, J. Morales, J. L. Blanco, A. Garcia-Cerezo and J. Gonzalez, "Experimental kinematics for wheeled skid-steer mobile robots," 2007 IEEE/RSJ International Conference on Intelligent Robots and Systems, San Diego, CA, USA, 2007, pp. 1222-1227, doi: 10.1109/IROS.2007.4399139.
- [18] S. Thrun, W. Burgard, and D. Fox, *Probabilistic robotics*. Cambridge, Mass.: Mit Press, 2010.
- [19] T. Moore and D. Stouch, "A generalized extended kalman filter implementation for the robot operating system," in *Proceedings of the 13th International Conference on Intelligent Autonomous Systems (IAS-13)*, 2014.
- [20] D. R. Parhi and B. B. V. L. Deepak, "Kinematic model of three wheeled mobile robot," *Mechanical Engineering Research*, vol. 3, no. 9, pp. 307-318, Sep. 2011, doi: 10.5897/jmer.9000032.
- [21] Y. Ueno, K. Watanabe and I. Nagai, "Design and development of steered active wheel casters and its application," 2017 IEEE International Conference on Mechatronics and Automation (ICMA), Takamatsu, Japan, 2017, pp. 507-512, doi: 10.1109/ICMA.2017.8015869.
- [22] Q. Qiu và các cộng sự, "Extended Ackermann Steering Principle for the coordinated movement control of a four wheel drive agricultural mobile robot," *Computers and Electronics in Agriculture*, vol. 152, pp. 40-50, Jul. 2018, doi: 10.1016/j.compag.2018.06.036.
- [23] P. Gautam, S. Sahai, S. S. Kelkar, P. S. Agrawal, and M. R. D., "Designing Variable Ackermann Steering geometry for Formula Student Race car," *International Journal of Analytical Experimental and Finite Element Analysis (IJAEEFA)*, vol. 8, no. 1, Feb. 2021, doi: 10.26706/ijaefea.1.8.20210101.
- [24] S. Patel, R. Rawat, N. Shantanu, A. Kumar, and N. Amardeep, "Study of steering system for an electric Trike-Ackermann steering," in *Smart innovation, systems and technologies*, 2021, pp. 9-18. doi: 10.1007/978-981-16-2857-3_3.
- [25] K. H. Low and Y. P. Leow, "Kinematic modeling, mobility analysis and design of wheeled mobile robots," *Advanced Robotics*, vol. 19, no. 1, pp. 73-99, Jan. 2005, doi: 10.1163/1568553053020241.
- [26] T. D. Gillespie, *Fundamentals of Vehicle Dynamics*. Warrendale, PA: SAE International, 1992.
- [27] A. De Luca, G. Oriolo, and C. Samson, "Feedback control of a nonholonomic car-like robot," in *Robot Motion Planning and Control*, J.-P. Laumond, Ed. Springer, 1998, pp. 171-253.
- [28] J. Arrizabalaga, N. Van Duijkeren, M. Ryll, and R. Lange, "A caster-wheel-aware MPC-based motion planner for mobile robotics," 2021 20th International Conference on Advanced Robotics (ICAR), pp. 613-618, Dec. 2021, doi: 10.1109/icar53236.2021.9659478.
- [29] W. Lee, J. Kim, and T. Seo, "Design and analysis of a mobile robot with novel caster mechanism for high step-overcoming capability," *Scientific Reports*, vol. 14, no. 1, p. 13745, Jun. 2024, doi: 10.1038/s41598-024-63825-y.
- [30] J. M. García, J. L. Martínez, A. Mandow, and A. García-Cerezo, "Caster-leg aided maneuver for negotiating surface discontinuities with a wheeled skid-steer mobile robot," *Robotics and Autonomous Systems*, vol. 91, pp. 25-37, Dec. 2016, doi: 10.1016/j.robot.2016.12.007.
- [31] K. V. Ignatiev, M. M. Kopichev and A. V. Putov, "Autonomous omnidirectional mobile robots," 2016 2nd International Conference on Industrial Engineering, Applications and Manufacturing (ICIEAM), Chelyabinsk, Russia, 2016, pp. 1-4, doi: 10.1109/ICIEAM.2016.7910957.
- [32] M. Komori, K. Matsuda, T. Terakawa, F. Takeoka, H. Nishihara, and H. Ohashi, "Active omni wheel capable of active motion in arbitrary direction and omnidirectional vehicle," *Journal of Advanced Mechanical Design Systems and Manufacturing*, vol. 10, no. 6, p. JAMDSM0086, Jan. 2016, doi: 10.1299/jamdsm.2016jamdsm0086.
- [33] S. Patil, M. Madgule, and R. Patil, "Design and analysis of carbon reinforced composite plate for robotic omni-Wheel: replacement of costly metals," *Journal of the Institution of Engineers (India) Series D*, Nov. 2024, doi: 10.1007/s40033-024-00831-4.
- [34] K. Kanjanawanishkul, "Omnidirectional wheeled mobile robots: wheel types and practical applications," *International Journal of Advanced Mechatronic Systems*, vol. 6, no. 6, p. 289, Jan. 2015, doi: 10.1504/ijamechs.2015.074788.
- [35] L. Ferriere, B. Raucent and G. Campion, "Design of omnimobile robot wheels," *Proceedings of IEEE International Conference on Robotics and Automation*, Minneapolis, MN, USA, 1996, pp. 3664-3670 vol.4, doi: 10.1109/ROBOT.1996.509271.
- [36] R. L. Williams, B. E. Carter, P. Gallina and G. Rosati, "Dynamic model with slip for wheeled omnidirectional robots," in *IEEE Transactions on Robotics and Automation*, vol. 18, no. 3, pp. 285-293, June 2002, doi: 10.1109/TRA.2002.1019459.
- [37] B. E. Ilon, "Wheels for a course stable selfpropelling vehicle movable in any desired direction on the ground or some other base," U.S. Patent 3 876 255, 1975.
- [38] D. H. Barnett, "Low vibration omni-directional wheel," U.S. Patent 6,547,340, Apr. 15, 2003.
- [39] S. D. Potter, "omni-directional wheel," U.S. Patent Application 2010/0187779 A1, published Jul. 29, 2010.
- [40] A. R. Baker, "omni-directional wheel design for construction cost reduction," U.S. Patent 7,641,288, Jan. 5, 2010.

- [41] J. Scogna, "Wheel for omni-directional vehicle," U.S. Patent 8,011,735, Sep. 6, 2011.
- [42] K. L. Schlee, "Mecanum wheel," U.S. Patent Application 2013/0292918 A1, published Nov. 7, 2013.
- [43] W. Günther, "Wheel," U.S. Patent 8,833,862, Sep. 16, 2014.
- [44] Wikipedia, "Mecanum wheel," Wikipedia, Sep. 08, 2025. https://en.wikipedia.org/wiki/Mecanum_wheel.
- [45] J. E. M. Salih, M. Rizon, and S. Yaacob, "Designing omni-Directional Mobile Robot with Mecanum Wheel," American Journal of Applied Sciences, vol. 3, no. 5, pp. 1831-1835, May 2006, doi: 10.3844/ajassp.2006.1831.1835.
- [46] S. Hasana and H. Alwan, "Modeling and control of wheeled mobile robot with four Mecanum wheels," Engineering and Technology Journal, vol. 39, no. 5A, pp. 779-789, May 2021, doi: 10.30684/etj.v39i5a.1926.
- [47] A. S. Dyakov and D. S. Fedorov, "GEOMETRY, KINEMATICS AND DYNAMICS OF THE MECANUM WHEEL. UNSTABLE ACCELERATED MOTION OF MECANUM VEHICLE," Izvestiya MG TU MAMI, May 2024, doi: 10.17816/2074-0530-629873.
- [48] J.-J. Bae and N. Kang, "Design optimization of a mecanum wheel to reduce vertical vibrations by the consideration of equivalent stiffness," Shock and Vibration, vol. 2016, pp. 1-8, Jan. 2016, doi: 10.1155/2016/5892784.
- [49] A. P. Doroliat, M.-H. Ing, and C.-H. G. Li, "Optimization of mecanum wheels for mitigation of AGV vibration," The International Journal of Advanced Manufacturing Technology, vol. 121, no. 1-2, pp. 633-645, May 2022, doi: 10.1007/s00170-022-09298-7.
- [50] C. Dosoftei, V. Horga, I. Doroftei, T. Popovici and ř. Custura, "Simplified Mecanum Wheel Modelling using a Reduced omni Wheel Model for Dynamic Simulation of an Omnidirectional Mobile Robot," 2020 International Conference and Exposition on Electrical And Power Engineering (EPE), Iasi, Romania, 2020, pp. 721-726, doi: 10.1109/EPE50722.2020.9305643.
- [51] K. Zimmermann, I. Zeidis, and M. Abdelrahman, "Dynamics of Mechanical Systems with Mecanum Wheels," in Springer proceedings in mathematics & statistics, 2014, pp. 269-279. doi: 10.1007/978-3-319-08266-0_19.
- [52] T. Giurgiu, G. B  rsan, I. Virca, and C. Pup  z  , "Mecanum wheeled platforms for special applications," International Conference KNOWLEDGE-BASED ORGANIZATION, vol. 28, no. 3, pp. 44-51, Jun. 2022, doi: 10.2478/kbo-2022-0086.
- [53] N. P. S. Yadav, V. Agrawal, N. J. C. Mohanta, and N. Md. F. Ahmed, "A Theoretical Review of Mobile Robot Locomotion based on Mecanum Wheels," Evergreen, vol. 9, no. 2, pp. 396-403, Jun. 2022, doi: 10.5109/4794163.
- [54] I. Doroftei and B.-D. D. Mangeron, "PRACTICAL APPLICATIONS FOR MOBILE ROBOTS BASED ON MECANUM WHEELS - A SYSTEMATIC SURVEY," Romanian Review Precision Mechanics, Optics and Mechatronics, Jan. 2011, [Online]. Available: <http://www.incdmmt.ro/mecahitech2011/articole/Pp112-123.pdf>.
- [55] T. B. Lauwers, G. A. Kantor and R. L. Hollis, "A dynamically stable single-wheeled mobile robot with inverse mouse-ball drive," Proceedings 2006 IEEE International Conference on Robotics and Automation, 2006. ICRA 2006., Orlando, FL, USA, 2006, pp. 2884-2889, doi: 10.1109/ROBOT.2006.1642139.
- [56] R. Mukherjee, M. A. Minor and J. T. Pukrushpan, "Simple motion planning strategies for spherobot: a spherical mobile robot," Proceedings of the 38th IEEE Conference on Decision and Control (Cat. No.99CH36304), Phoenix, AZ, USA, 1999, pp. 2132-2137 vol.3, doi: 10.1109/CDC.1999.831235.
- [57] U. Nagarajan, G. Kantor, and R. L. Hollis, "Trajectory planning and control of an underactuated dynamically stable single spherical wheeled mobile robot," IEEE Xplore, May 01, 2009. <https://ieeexplore.ieee.org/document/5152624>.
- [58] M. Kumagai and T. Ochiai, "Development of a robot balancing on a ball," 2008 International Conference on Control, Automation and Systems, Seoul, Korea (South), 2008, pp. 433-438, doi: 10.1109/ICCAS.2008.4694680.
- [59] D.-Y. Lee, S.-R. Kim, J.-S. Kim, J.-J. Park, and K.-J. Cho, "Origami Wheel Transformer: A Variable-Diameter wheel drive robot using an origami structure," Soft Robotics, vol. 4, no. 2, pp. 163-180, May 2017, doi: 10.1089/soro.2016.0038.
- [60] D. -Y. Lee, G. -P. Jung, M. -K. Sin, S. -H. Ahn and K. -J. Cho, "Deformable wheel robot based on origami structure," 2013 IEEE International Conference on Robotics and Automation, Karlsruhe, Germany, 2013, pp. 5612-5617, doi: 10.1109/ICRA.2013.6631383.
- [61] L. M. Fonseca, G. V. Rodrigues, M. A. Savi, and A. Paiva, "Nonlinear dynamics of an origami wheel with shape memory alloy actuators," Chaos Solitons & Fractals, vol. 122, pp. 245-261, Apr. 2019, doi: 10.1016/j.chaos.2019.03.033.
- [62] J. Liu et al., "An origami-wheeled robot with variable width and enhanced sand walking versatility," Thin-Walled Structures, vol. 206, p. 112645, Nov. 2024, doi: 10.1016/j.tws.2024.112645.
- [63] J. Lee, S. Han and J. Lee, "Decoupled Dynamic Control for Pitch and Roll Axes of the Unicycle Robot," in IEEE Transactions on Industrial Electronics, vol. 60, no. 9, pp. 3814-3822, Sept. 2013, doi: 10.1109/TIE.2012.2208431.
- [64] S. I. Han and J. M. Lee, "Balancing and Velocity Control of a Unicycle Robot Based on the Dynamic Model," in IEEE Transactions on Industrial Electronics, vol. 62, no. 1, pp. 405-413, Jan. 2015, doi: 10.1109/TIE.2014.2327562.
- [65] M. A. Rosyidi, E. H. Binugroho, S. E. Radin Charel, R. S. Dewanto and D. Pramadihanto, "Speed and balancing control for unicycle robot," 2016 International Electronics Symposium (IES), Denpasar, Indonesia, 2016, pp. 19-24, doi: 10.1109/ELECSYM.2016.7860969.
- [66] A. R. Geist, J. Fiene, N. Tashiro, Z. Jia and S. Trimpe, "The Wheelbot: A Jumping Reaction Wheel Unicycle," in IEEE Robotics and Automation Letters, vol. 7, no. 4, pp. 9683-9690, Oct. 2022, doi: 10.1109/LRA.2022.3192654.
- [67] J. Shen and D. Hong, "OmBURo: A Novel Unicycle Robot with Active Omnidirectional Wheel," 2020 IEEE International Conference on Robotics and Automation (ICRA), Paris, France, 2020, pp. 8237-8243, doi: 10.1109/ICRA40945.2020.9196927.
- [68] J. H. Lee, H. J. Shin, S. J. Lee and S. Jung, "Novel air blowing control for balancing a unicycle robot," 2010 IEEE/RSJ International Conference on Intelligent Robots and Systems, Taipei, Taiwan, 2010, pp. 2529-2530, doi: 10.1109/IROS.2010.5649120.
- [69] H. Suzuki, S. Moromugi, and T. Okura, "Development of robotic unicycles," Journal of Robotics and Mechatronics, vol. 26, no. 5, pp. 540-549, Oct. 2014, doi: 10.20965/jrm.2014.p0540.
- [70] M. Abdelrahim, M. A. Thabet, H. S. Abbas, M. M. M. Hassan, M. H. Amin and A. Morsi, "Modeling and Control of a Ballbot: A Systematic Approach," in IEEE Access, vol. 13, pp. 141263-141280, 2025, doi: 10.1109/ACCESS.2025.3597797.
- [71] C. Cai, J. Lu and Z. Li, "Kinematic Analysis and Control Algorithm for the Ballbot," in IEEE Access, vol. 7, pp. 38314-38321, 2019, doi: 10.1109/ACCESS.2019.2902219.
- [72] U. Nagarajan, G. Kantor, and R. Hollis, "The ballbot: An omnidirectional balancing mobile robot," The International Journal of Robotics Research, vol. 33, no. 6, pp. 917-930, Nov. 2013, doi: 10.1177/0278364913509126.
- [73] H. Y. Han, T. Y. Han and H. S. Jo, "Development of omnidirectional self-balancing robot," 2014 IEEE International Symposium on Robotics and Manufacturing Automation (ROMA), Kuala Lumpur, Malaysia, 2014, pp. 57-62, doi: 10.1109/ROMA.2014.7295862.
- [74] E. Pellegrini, K. J. Diepold, R. Dessert, and H. Panzer, "3D-Modeling of a Robot Balancing on a Ball," Technical Reports on Automatic Control, Jan. 2011, [Online]. Available: <https://mediatum.ub.tum.de/1081938>.
- [75] F. H. B. Lima, E. Poleze, G. P. das Neves and B. A. Ang  lico, "Ball Balancing Robot: construction, modeling and control design," 2018 13th IEEE International Conference on Industry Applications (INDUSCON), Sao Paulo, Brazil, 2018, pp. 1368-1372, doi: 10.1109/INDUSCON.2018.8627171.
- [76] C. Xiao, M. Mansouri, D. Lam, J. Ramos and E. T. Hsiao-Wecksler, "Design and Control of a Ballbot Drivetrain with High Agility, Minimal Footprint, and High Payload," 2023 IEEE/RSJ International Conference on Intelligent Robots and Systems (IROS), Detroit, MI, USA, 2023, pp. 376-383, doi: 10.1109/IROS55552.2023.10342007.
- [77] S. Park, "Design, Implementation, and Control of a Ball-Balancing Robot," in IEEE Access, vol. 12, pp. 127380-127389, 2024, doi: 10.1109/ACCESS.2024.3456238.
- [78] Y. Rizal, C. -T. Ke and M. -T. Ho, "Point-to-point motion control of a unicycle robot: Design, implementation, and validation," 2015 IEEE International Conference on Robotics and Automation (ICRA), Seattle, WA, USA, 2015, pp. 4379-4384, doi: 10.1109/ICRA.2015.7139804.
- [79] S. Y. Song, N. Marin, C. Xiao, R. Okubo, J. Ramos and E. T. Hsiao-Wecksler, "Hands-Free Physical Human-Robot Interaction and Testing for Navigating a Virtual Ballbot," 2023 32nd IEEE International Conference on Robot and Human Interactive Communication (RO-

- MAN), Busan, Korea, Republic of, 2023, pp. 556-563, doi: 10.1109/ROMAN57019.2023.10309327.
- [80] J. Alves and J. Dias, "Design and control of a spherical mobile robot," Proceedings of the Institution of Mechanical Engineers Part I Journal of Systems and Control Engineering, vol. 217, no. 6, pp. 457-467, Sep. 2003, doi: 10.1177/095965180321700602.
- [81] M. Li, S. Guo, H. Hirata, and H. Ishihara, "Design and performance evaluation of an amphibious spherical robot," Robotics and Autonomous Systems, vol. 64, pp. 21-34, Nov. 2014, doi: 10.1016/j.robot.2014.11.007.
- [82] M. Yang et al., "Design and Analysis of a Spherical Robot with Two Degrees of Freedom Swing," 2020 Chinese Control And Decision Conference (CCDC), Hefei, China, 2020, pp. 4913-4918, doi: 10.1109/CCDC49329.2020.9164196.
- [83] S. Tholapu, A. P. Sudheer, and M. L. Joy, "Kinematic modelling and structural analysis of a spherical robot: BALL-E," IOP Conference Series Materials Science and Engineering, vol. 1132, no. 1, p. 012034, Apr. 2021, doi: 10.1088/1757-899x/1132/1/012034.
- [84] W. Ren et al., "Spherical robot: A novel robot for exploration in harsh unknown environments," IET Cyber-Systems and Robotics, vol. 5, no. 4, Oct. 2023, doi: 10.1049/csy2.12099.
- [85] V. A. Joshi, R. N. Banavar, and R. Hippalgaonkar, "Design and analysis of a spherical mobile robot," Mechanism and Machine Theory, vol. 45, no. 2, pp. 130-136, May 2009, doi: 10.1016/j.mechmachtheory.2009.04.003.
- [86] W.-H. Chen, C.-P. Chen, J.-S. Tsai, J. Yang, and P.-C. Lin, "Design and implementation of a ball-driven omnidirectional spherical robot," Mechanism and Machine Theory, vol. 68, pp. 35-48, May 2013, doi: 10.1016/j.mechmachtheory.2013.04.012.
- [87] S. Sang, Z. Jichao, H. Wu, S. Chen, and Q. An, "Modeling and simulation of a spherical mobile robot," Computer Science and Information Systems, vol. 7, no. 1, pp. 51-62, Jan. 2010, doi: 10.2298/cs1001051s.
- [88] J. Chen, P. Ye, H. Sun and Q. Jia, "Design and motion control of a spherical robot with control moment gyroscope," 2016 3rd International Conference on Systems and Informatics (ICSAI), Shanghai, China, 2016, pp. 114-120, doi: 10.1109/ICSAI.2016.7810940.
- [89] N. Chadil, M. Phadoongsidhi, K. Suwanasit, P. Manoonpong and P. Laksanacharoen, "A reconfigurable spherical robot," 2011 IEEE International Conference on Robotics and Automation, Shanghai, China, 2011, pp. 2380-2385, doi: 10.1109/ICRA.2011.5979756.
- [90] K. G. Gim and J. Kim, "Ringbot: Monocycle Robot With Legs," in IEEE Transactions on Robotics, vol. 40, pp. 1890-1905, 2024, doi: 10.1109/TRO.2024.3362326.
- [91] P. Cieslak, T. Buratowski, T. Uhl, and M. Giergiel, "The mono-wheel robot with dynamic stabilisation," Robotics and Autonomous Systems, vol. 59, no. 9, pp. 611-619, May 2011, doi: 10.1016/j.robot.2011.05.002.
- [92] T. Buratowski, P. Cieślak, M. Giergiel, and T. Uhl, "A self-stabilising multipurpose single-wheel robot," Journal of Theoretical and Applied Mechanics/Mechanika Teoretyczna I Stosowana, vol. 50, no. 1, pp. 99-118, Jan. 2012, [Online]. Available: <http://www.ptmts.org.pl/jtam/index.php/jtam/article/download/v50n1p99/102>.
- [93] C. -H. Chiu and C. -Y. Wu, "Bicycle Robot Balance Control Based on a Robust Intelligent Controller," in IEEE Access, vol. 8, pp. 84837-84849, 2020, doi: 10.1109/ACCESS.2020.2992792.
- [94] T. Yeh, H.-T. Lu, and P.-H. Tseng, "Balancing Control of a Self-driving Bicycle," Proceedings of the 16th International Conference on Informatics in Control, Automation and Robotics - Volume 2: ICINCO, pp. 34-41, Jan. 2019, doi: 10.5220/0007810600340041.
- [95] C. -F. Huang, Y. -C. Tung and T. -J. Yeh, "Balancing control of a robot bicycle with uncertain center of gravity," 2017 IEEE International Conference on Robotics and Automation (ICRA), Singapore, 2017, pp. 5858-5863, doi: 10.1109/ICRA.2017.7989689.
- [96] S. Kumar and A. Kumar, "Reduced order modelling and balancing control of bicycle robot," FME Transaction, vol. 49, no. 4, pp. 919-934, Jan. 2021, doi: 10.5937/fme2104919k.
- [97] S. T. Nguyen, H. Nguyen, S. T. Bui, V. A. Ho, T. D. Ngo and H. M. La, "An Agile Bicycle-like Robot for Complex Steel Structure Inspection," 2022 International Conference on Robotics and Automation (ICRA), Philadelphia, PA, USA, 2022, pp. 157-163, doi: 10.1109/ICRA46639.2022.9812153.
- [98] H. -S. Juang and K. -Y. Lum, "Design and control of a two-wheel self-balancing robot using the arduino microcontroller board," 2013 10th IEEE International Conference on Control and Automation (ICCA), Hangzhou, China, 2013, pp. 634-639, doi: 10.1109/ICCA.2013.6565146.
- [99] J. Li, X. Gao, Q. Huang, Q. Du and X. Duan, "Mechanical Design and Dynamic Modeling of a Two-Wheeled Inverted Pendulum Mobile Robot," 2007 IEEE International Conference on Automation and Logistics, Jinan, China, 2007, pp. 1614-1619, doi: 10.1109/ICAL.2007.4338830.
- [100] V. Klemm et al., "Ascento: A Two-Wheeled Jumping Robot," 2019 International Conference on Robotics and Automation (ICRA), Montreal, QC, Canada, 2019, pp. 7515-7521, doi: 10.1109/ICRA.2019.8793792.
- [101] SH. Jeong and T. Takahashi, "Wheeled inverted pendulum type assistant robot: inverted mobile, standing, and sitting motions," 2007 IEEE/RSJ International Conference on Intelligent Robots and Systems, San Diego, CA, USA, 2007, pp. 1932-1937, doi: 10.1109/IROS.2007.4398961.
- [102] Y. Zhang, L. Zhang, W. Wang, Y. Li and Q. Zhang, "Design and Implementation of a Two-Wheel and Hopping Robot With a Linkage Mechanism," in IEEE Access, vol. 6, pp. 42422-42430, 2018, doi: 10.1109/ACCESS.2018.2859840.
- [103] A. Stefek, T. V. Pham, V. Krivanek and K. L. Pham, "Energy Comparison of Controllers Used for a Differential Drive Wheeled Mobile Robot," in IEEE Access, vol. 8, pp. 170915-170927, 2020, doi: 10.1109/ACCESS.2020.3023345.
- [104] B. D. Hirpo , W. Zhongmin, "Design and Control for Differential Drive Mobile Robot", INTERNATIONAL JOURNAL OF ENGINEERING RESEARCH & TECHNOLOGY (IJERT), vol. 6, no. 10, pp. 327-334, Oct. 2017.
- [105] P. Petrov, "Modeling and adaptive path control of a differential drive mobile robot," Proceedings of the 12th WSEAS International Conference on AUTOMATIC CONTROL, MODELLING & SIMULATION, pp. 403-408, May 2010, [Online]. Available: <http://www.wseas.us/e-library/conferences/2010/Catania/ACMOS/ACMOS-68.pdf>.
- [106] R. Fareh, M. Baziyyad, M. H. Rahman, T. Rabie, and M. Bettayeb, "Investigating reduced path planning strategy for differential wheeled mobile robot," Robotica, vol. 38, no. 2, pp. 235-255, May 2019, doi: 10.1017/s0263574719000572.
- [107] M. O. Tătar, F. Haiduc, and D. Mândru, "Design of a Synchro-Drive omnidirectional Mini-Robot," Diffusion and Defect Data, Solid State Data. Part B, Solid State Phenomena/Solid State Phenomena, vol. 220-221, pp. 161-167, Dec. 2014, doi: 10.4028/www.scientific.net/ssp.220-221.161.
- [108] M. O. Tătar, C. Cirebea, D. Mândru, and B. V. Chetran, "Synchronous Drive Omnidirectional minirobot," Applied Mechanics and Materials, vol. 162, pp. 294-301, Mar. 2012, doi: 10.4028/www.scientific.net/amm.162.294.
- [109] P. Muir and C. Neuman, "Kinematic modeling for feedback control of an omnidirectional wheeled mobile robot," Proceedings. 1987 IEEE International Conference on Robotics and Automation, Raleigh, NC, USA, 1987, pp. 1772-1778, doi: 10.1109/ROBOT.1987.1087767.
- [110] E. Denegri, E. Muñoz-Panduro and O. E. Ramos, "Step-by-step Development of an Omnidirectional Mobile Robot," 2019 IEEE Sciences and Humanities International Research Conference (SHIRCON), Lima, Peru, 2019, pp. 1-4, doi: 10.1109/SHIRCON48091.2019.9024865.
- [111] I. Doroftei, V. Grosu, and V. Spinu, "Omnidirectional Mobile Robot - Design and Implementation," in Bioinspiration and Robotics Walking and Climbing Robots, 2007. doi: 10.5772/5518.
- [112] Y. Liu et al., "An omnidirectional mobile operating robot based on mecanum wheel," 2017 2nd International Conference on Advanced Robotics and Mechatronics (ICARM), Hefei and Tai'an, China, 2017, pp. 468-473, doi: 10.1109/ICARM.2017.8273208.
- [113] M. O. Tătar, C. Cirebea, and D. Mândru, "Structures of the Omnidirectional Robots with Swedish Wheels," Diffusion and Defect Data, Solid State Data. Part B, Solid State Phenomena/Solid State Phenomena, vol. 198, pp. 132-137, Mar. 2013, doi: 10.4028/www.scientific.net/ssp.198.132.
- [114] T. Zheng et al., "Design and control of two degree of freedom powered caster wheels based omni-Directional Robot," in Communications in computer and information science, 2018, pp. 548-560. doi: 10.1007/978-981-13-2396-6_51.
- [115] J. H. Chung, B.J. Yi, W. K. Kim and H. Lee, "The dynamic modeling and analysis for an omnidirectional mobile robot with three caster wheels," 2003 IEEE International Conference on Robotics and

- Automation (Cat. No.03CH37422), Taipei, Taiwan, 2003, pp. 521-527 vol.1, doi: 10.1109/ROBOT.2003.1241647.
- [116] Y. Ueno, K. Watanabe and I. Nagai, "Design and development of steered active wheel casters and its application," 2017 IEEE International Conference on Mechatronics and Automation (ICMA), Takamatsu, Japan, 2017, pp. 507-512, doi: 10.1109/ICMA.2017.8015869.
- [117] S. Jiang et al., "Design, Control and Experiments of An Agile Omnidirectional Mobile Robot with Active Suspension," 2022 IEEE 18th International Conference on Automation Science and Engineering (CASE), Mexico City, Mexico, 2022, pp. 913-918, doi: 10.1109/CASE49997.2022.9926462.
- [118] J. Song and K. Byun, "Design and Control of a Four-Wheeled Omnidirectional Mobile Robot with Steerable Omnidirectional Wheels," Journal of Robotic Systems, vol. 21, no. 4, pp. 193-208, Mar. 2004, doi: 10.1002/rob.20009.
- [119] B. Widiawan, C. Triwidiarto, S. Kautsar, and R. Firgiyanto, "Wireless greenhouse monitoring system using Tricycle Mobile-Robot based on Rasberry PI," IOP Conference Series Earth and Environmental Science, vol. 411, no. 1, p. 012058, Jan. 2020, doi: 10.1088/1755-1315/411/1/012058.
- [120] E. A. Vázquez-Rodríguez, F. J. Pérez-Pinal, P. Bautista-Camino and M. A. Rodríguez-Licea, "The Rollover Risk and its Mitigation in Rickshaws," 2018 IEEE International Autumn Meeting on Power, Electronics and Computing (ROPEC), Ixtapa, Mexico, 2018, pp. 1-6, doi: 10.1109/ROPEC.2018.8661423.
- [121] M. A. R. Licea, E. A. V. Rodríguez, F. J. P. Pinal, and J. P. Olivares, "The rollover risk in Delta tricycles: a new rollover index and its robust mitigation by rear differential braking," Mathematical Problems in Engineering, vol. 2018, pp. 1-14, Oct. 2018, doi: 10.1155/2018/4972419.
- [122] A. Jaskot and B. Posiadała, "Analysis of motion of the three wheeled mobile platform," MATEC Web of Conferences, vol. 157, p. 01008, Jan. 2018, doi: 10.1051/matecconf/201815701008.
- [123] P. Chand, "Integrating an electronic compass for position tracking on a wheeled tricycle mobile robot," Drone Systems and Applications, vol. 10, no. 1, pp. 179-199, Jan. 2022, doi: 10.1139/dsa-2021-0049.
- [124] A. Subash, D. Kloeser, J. Frey, R. Reiter, M. Diehl and K. Bohlmann, "Model Predictive Control for Frenet-Cartesian Trajectory Tracking of a Tricycle Kinematic Automated Guided Vehicle," 2024 IEEE/RSJ International Conference on Intelligent Robots and Systems (IROS), Abu Dhabi, United Arab Emirates, 2024, pp. 11948-11953, doi: 10.1109/IROS58592.2024.10802822.
- [125] A. Kamga and A. Rachid, "Speed, steering angle and path tracking controls for a tricycle robot," Proceedings of Joint Conference on Control Applications Intelligent Control and Computer Aided Control System Design, Dearborn, MI, USA, 1996, pp. 56-61, doi: 10.1109/CACSD.1996.555197.
- [126] R. -e. Precup, S. Preitl and Z. Preitl, "Fuzzy Control Solution for a Class of Tricycle Mobile Robots," 2006 IEEE International Conference on Mechatronics, Budapest, Hungary, 2006, pp. 203-208, doi: 10.1109/ICMECH.2006.252525.
- [127] M. Pătrașcu and V. Gheorghe, "Robust Position Control for High Slip Risk Tricycle Robots with Real-coded Genetic Algorithms," 2021 60th IEEE Conference on Decision and Control (CDC), Austin, TX, USA, 2021, pp. 629-634, doi: 10.1109/CDC45484.2021.9683704.
- [128] D. Ketemaw and S. Seid, "Design of a rollover index-based sliding mode controller for roll stability of three wheeled vehicles using rear differential braking," Frontiers in Mechanical Engineering, vol. 8, Nov. 2022, doi: 10.3389/fmech.2022.1038289.
- [129] J. Yao and J. Angeles, "THE KINEMATIC SYNTHESIS OF STEERING MECHANISMS," Transactions of the Canadian Society for Mechanical Engineering, vol. 24, no. 3-4, pp. 453-476, Sep. 2000, doi: 10.1139/tcsme-2000-0035.
- [130] J.-S. Zhao, X. Liu, Z.-J. Feng, and J. S. Dai, "Design of an Ackermann-type steering mechanism," Proceedings of the Institution of Mechanical Engineers Part C Journal of Mechanical Engineering Science, vol. 227, no. 11, pp. 2549-2562, Feb. 2013, doi: 10.1177/0954406213475980.
- [131] Wm. C. Mitchell, A. Staniforth, and I. Scott, "Analysis of Ackermann Steering geometry," SAE Technical Papers on CD-ROM/SAE Technical Paper Series, vol. 1, Dec. 2006, doi: 10.4271/2006-01-3638.
- [132] J. Hrbáček, T. Rípel and J. Krejsa, "Ackermann mobile robot chassis with independent rear wheel drives," Proceedings of 14th International Power Electronics and Motion Control Conference EPE-PEMC 2010, Ohrid, Macedonia, 2010, pp. T5-46-T5-51, doi: 10.1109/EPEPEMC.2010.5606853.
- [133] J. L. Martínez, J. Morales, J. M. García and A. García-Cerezo, "Analysis of Tread ICRs for Wheeled Skid-Steer Vehicles on Inclined Terrain," in IEEE Access, vol. 11, pp. 547-555, 2023, doi: 10.1109/ACCESS.2022.3232954.
- [134] G. Reina and R. Galati, "Slip-based terrain estimation with a skid-steer vehicle," Vehicle System Dynamics, vol. 54, no. 10, pp. 1384-1404, Jun. 2016, doi: 10.1080/00423114.2016.1203961.
- [135] J.-S. Fiset, M. Effati, and K. Skonieczny, "Effects of turning radius on skid-steered wheeled robot power consumption on loose soil," pp. 115-129, 2021.
- [136] M. G. Alkalla et al., "EJBot-II: an optimized skid-steering propeller-type climbing robot with transition mechanism," Advanced Robotics, vol. 33, no. 20, pp. 1042-1059, Aug. 2019, doi: 10.1080/01691864.2019.1657948.
- [137] K. Lim, S. Ryu, J. H. Won and T. Seo, "A Modified Rocker-Bogie Mechanism With Fewer Actuators and High Mobility," in IEEE Robotics and Automation Letters, vol. 7, no. 4, pp. 8752-8758, Oct. 2022, doi: 10.1109/LRA.2022.3188120.
- [138] A. K. Gupta and V. K. Gupta, "Design and development of six-wheeled Multi-Terrain Robot," 2013 International Conference on Control, Automation, Robotics and Embedded Systems (CARE), Jabalpur, India, 2013, pp. 1-6, doi: 10.1109/CARE.2013.6733751.
- [139] D. S. Chinchkar, S. S. Gaikhate, R. N. Panchal, R. M. Shetenawar, and P. S. Mulik, "Design of Rocker Bogie Mechanism," IARJSET, vol. 4, no. 1, pp. 46-50, Jan. 2017, doi: 10.17148/iarjset.ncdmde.2017.13.
- [140] A. Pandey, A. Kumar, T. D. Diwan, Md. E. Hasan, R. L. Mohanty, and S. S. Gour, "New Concept-Based Six-Wheels Rocker-Bogie Robot: Design and analysis," Materials Today Proceedings, vol. 56, pp. 726-734, Jan. 2022, doi: 10.1016/j.matpr.2022.02.243.
- [141] Z. Song, Z. Luo, G. Wei, and J. Shang, "Design and analysis of a six-wheeled companion robot with mechanical obstacle-overcoming adaptivity," Mechanical Sciences, vol. 12, no. 2, pp. 1115-1136, Dec. 2021, doi: 10.5194/ms-12-1115-2021.
- [142] K. L. Moore and N. S. Flann, "A six-wheeled omnidirectional autonomous mobile robot," in IEEE Control Systems Magazine, vol. 20, no. 6, pp. 53-66, Dec. 2000, doi: 10.1109/37.887449.
- [143] D. Kim, H. Hong, H. S. Kim, and J. Kim, "Optimal design and kinetic analysis of a stair-climbing mobile robot with rocker-bogie mechanism," Mechanism and Machine Theory, vol. 50, pp. 90-108, Dec. 2011, doi: 10.1016/j.mechmachtheory.2011.11.013.
- [144] Z. Luo, J. Shang, G. Wei, and L. Ren, "A reconfigurable hybrid wheel-track mobile robot based on Watt II six-bar linkage," Mechanism and Machine Theory, vol. 128, pp. 16-32, Jun. 2018, doi: 10.1016/j.mechmachtheory.2018.04.020.
- [145] D. Cui, X. Gao, W. Guo and H. Dong, "Design and Stability Analysis of a Wheel-Track Robot," 2016 3rd International Conference on Information Science and Control Engineering (ICISCE), Beijing, China, 2016, pp. 918-922, doi: 10.1109/ICISCE.2016.200.
- [146] M. Rachkov, A. Emelyanov and V. Kolot, "Reconfigurable Autonomous Wheel-Tracked Robot," 2019 International Conference on Industrial Engineering, Applications and Manufacturing (ICIEAM), Sochi, Russia, 2019, pp. 1-5, doi: 10.1109/ICIEAM.2019.8742987.
- [147] P. Ben-Tzvi and W. Saab, "A hybrid Tracked-Wheeled Multi-Directional mobile robot," Journal of Mechanisms and Robotics, vol. 11, no. 4, Apr. 2019, doi: 10.1115/1.4043599.
- [148] H. Kim et al., "Development of a wall-climbing robot using a tracked wheel mechanism," Journal of Mechanical Science and Technology, vol. 22, no. 8, pp. 1490-1498, Aug. 2008, doi: 10.1007/s12206-008-0413-x.
- [149] J. Zhu, D. Sun, and S.-K. Tso, "Development of a tracked climbing robot," Journal of Intelligent & Robotic Systems, vol. 35, no. 4, pp. 427-443, Dec. 2002, doi: 10.1023/a:1022383216233.
- [150] S. -Y. Shen, Cheng-Hsin Li, C. -C. Cheng, J. -C. Lu, S. -F. Wang and P. -C. Lin, "Design of a leg-wheel hybrid mobile platform," 2009 IEEE/RSJ International Conference on Intelligent Robots and Systems, St. Louis, MO, USA, 2009, pp. 4682-4687, doi: 10.1109/IROS.2009.5353958.
- [151] C. Zheng et al., "Design and analysis of a wheel-legged hybrid locomotion mechanism," Advances in Mechanical Engineering, vol. 7, no. 11, Nov. 2015, doi: 10.1177/1687814015616908.
- [152] Z. Wei, G. Song, G. Qiao, Y. Zhang, and H. Sun, "Design and implementation of a Leg-Wheel robot: TransLeg," Journal of Mechanisms and Robotics, vol. 9, no. 5, Jun. 2017, doi: 10.1115/1.4037018.
- [153] S. -C. Chen, K. -J. Huang, W. -H. Chen, S. -Y. Shen, C. -H. Li and P. -C. Lin, "Quattroped: A Leg-Wheel Transformable Robot," in IEEE/ASME

- Transactions on Mechatronics, vol. 19, no. 2, pp. 730-742, April 2014, doi: 10.1109/TMECH.2013.2253615.
- [154] D. Lu, E. Dong, C. Liu, M. Xu and J. Yang, "Design and development of a leg-wheel hybrid robot "HyTRo-I," 2013 IEEE/RSJ International Conference on Intelligent Robots and Systems, Tokyo, Japan, 2013, pp. 6031-6036, doi: 10.1109/IROS.2013.6697232.
- [155] "Jackal UGV - Small Weatherproof Robot - Clearpath," Clearpath Robotics, Jun. 09, 2025. <https://www.clearpathrobotics.com/jackal-small-unmanned-ground-vehicle/> (accessed Nov. 20, 2025).