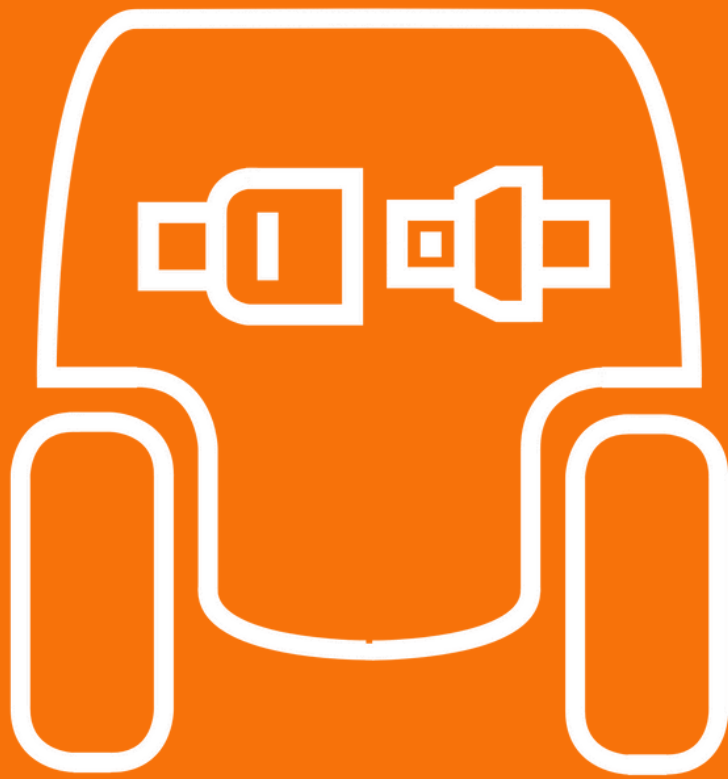


Munay 2024

BADEIGTS; Máximo - DUBAL, Agustín - GONZALEZ PAUTASO, Valentino - LUCENTINI,
Juan Sebastian - MELCHOR, Francisco - TAMAI, Franco Nahuel



Informe Descriptivo



Escuela de Educación Técnica Nº7

Taller Regional Quilmes

Prácticas Profesionalizantes: Especialidad Aviónica

Intergrantes



BADEIGTS; Máximo
DNI: 47.066.639 - Tel.: 11 6442 5852

DUBAL, Agustín
DNI: 47.279.596 - Tel.: 11 2658 3058

GONZALEZ PAUTASO, Valentino
DNI: 46.680.272 - Tel.: 11 3873 4764

LUCENTINI, Juan Sebastian
DNI: 47.144.279 - Tel.: 11 2495 0701

MELCHOR, Francisco
DNI: 46.635.532 - Tel.: 11 6420 2998

TAMAI, Franco Nahuel
DNI: 46.955.036 - Tel.: 11 2707 4526





Docentes tutores:

BIANCO, Carlos

CARLASSARA, FABRICIO

MEDINA, Sergio

PALMIERI, Diego

Fecha de inicio:

22 de Marzo de 2024

Duración

30 semanas

Esfuerzo de l proyecto

23 horas semanales
(690 de trabajo total)

Pagina web

<https://munay-impa.web.app/>

Instagram

https://www.instagram.com/proyecto_munay24/

Github

<https://github.com/impatrq/munay>

Índice





Introducción

Objetivo

Mediante este proyecto se planteó una serie de escalones (tres) de mejora sobre el auto eléctrico experimental “Munay”.

El proyecto presenta efectivizar aún más el trabajo realizado por el operador de este mismo. El concepto inicial del proyecto Munay era ayudar en el trabajo de reconocimiento de FODs en pista, dejando una menor huella de carbono y reduciendo los gastos en cantidad de trabajadores innecesarios, ya que este reconocimiento se realizaba en camionetas y con varios trabajadores. En esta búsqueda de reducir gastos e impacto ambiental, encontramos una contrapartida. Por cómo se diseñó el programa de notificaciones de FODs durante sus búsquedas, el operador del Munay debe distraer su atención del camino para confirmar en el sistema si lo que avistó es precisamente un FOD o no.

Dado a que se insiste en reducir el gasto de personal, y este único operador tiene que realizar dos tareas en simultáneo (manejar y confirmar avistamientos), decidimos simplificar a este una de esas dos tareas mediante ADAS (Advanced Driver Assistance Systems). De esta manera garantizamos una mayor efectividad en el empleo de ambas tareas.

Alcance

Munay está destinado al trabajo aeroportuario, específicamente para el personal de seguridad del mismo.

A pesar de su claro enfoque al rubro Aeronáutico, el segmento al que apunta nuestro proyecto puede ser también de un consumo industrial mas general, de parte de empresas que busquen la automatización de sus trabajos.

Nos permitimos pensar en gran escala y creemos que tiene techos en ventas de uso industrial no visibles ya que el vehículo se puede dividir en dos tecnologías; conducción semiautónoma y el reconocimiento de FOD's mediante IA. Esto le permite al vehículo una gran versatilidad como producto, si se personaliza el segundo sistema mencionado dependiendo de la industria que lo requiera.



Descripción General

El proyecto consta de tres sistemas principales; alerta de riesgo de colisión frontal, alerta de cambio de carril involuntario y control crucero.

- **Alerta de riesgo de colisión frontal:** El sistema considera la velocidad del vehículo, la distancia entre su frente y un supuesto obstáculo y la velocidad de dicho obstáculo mediante un sensor ultrasónico, y avisa al conductor si se aproxima de manera peligrosa a este.
- **Alerta de cambio de carril involuntario:** mediante sensores infrarrojos situados en su lateral se mide y compara entre sí la distancia del vehículo respecto de las líneas de carril trazadas en el asfalto. Se comparan ambas distancias para saber si el vehículo se encuentra centrado en el carril (dando un margen de error de unos centímetros). A medida que la distancia respecto a una de las líneas aumenta y la otra disminuye, se detecta el desvío de carril y se prende un testigo luminoso en el tablero, el cual lo indica de manera clara.
- **Control crucero:** Regula a los motores una velocidad constante manualmente establecida por el conductor. Los datos de velocidad son calculados entre el diámetro de la rueda y los pulsos del motor por cada vuelta por el código. Puesto que utiliza motores de corriente, a cada cantidad de caudal de corriente le corresponde una cantidad de vueltas (que se refleja en velocidad del vehículo).

La tercera etapa (ADAS 2) consiste en desarrollar los anteriores sistemas lo suficiente para volverlos activos. El sistema “Alerta de Riesgo de Colisión Frontal” sería llevado a “Frenado Autónomo de Emergencia”. El sistema de Alerta de cambio de carril involuntario se cambiaría por el sistema de Mantenimiento de Carril Activo. Por su lado, el Control Crucero no será desarrollado a su opción “activa” (Control Crucero Adaptativo) dado que este es una medida de seguridad contra tráfico de un mismo carril, situación a la cual el “Munay” no se enfrentaría.

- **Frenado Autónomo de Emergencia:** la fase donde se reconoce la necesidad o no de frenar ya estaría cubierta, se utilizará la misma metodología que en su versión pasiva. Para el accionamiento del mismo freno, una vez ya reconocida la necesidad, el microcontrolador acciona un motor eléctrico que, al estar unido mediante una correa a una bomba de dirección hidráulica, le da presión al sistema de freno alternativo

