

# 上海交通大学

SHANGHAI JIAO TONG UNIVERSITY

学士学位论文

THESIS OF BACHELOR



论文题目 多功能模块化移动机器人的控制系统设计

学生姓名 崔运凯

学生学号 5090209365

指导教师 费燕琼教授

专业 机械电子

学院(系) 机械与动力工程学院

Submitted in total fulfilment of the requirements for the degree of  
Bachelor  
in Mechanical Engineering

# Design of a Multifunctional Mobile Modular Robot System

YUNKAI CUI

Supervisor  
Prof. FEIYAN QIONG

DEPARTMENT OF MECHANICAL ENGINEERING AND AUTOMATION, SCHOOL OF  
MECHANICAL ENGINEERING  
SHANGHAI JIAO TONG UNIVERSITY  
SHANGHAI, P.R.CHINA

Jun. 4th, 2010

# 上海交通大学

## 毕业设计（论文）学术诚信声明

本人郑重声明：所呈交的毕业设计（论文），是本人在导师的指导下，独立进行研究工作所取得的成果。除文中已经注明引用的内容外，本论文不包含任何其他个人或集体已经发表或撰写过的作品成果。对本文的研究做出重要贡献的个人和集体，均已在文中以明确方式标明。本人完全意识到本声明的法律结果由本人承担。

作者签名：\_\_\_\_\_

日期：\_\_\_\_\_年\_\_\_\_月\_\_\_\_日

# 上海交通大学

## 毕业设计（论文）版权使用授权书

本学位论文作者完全了解学校有关保留、使用学位论文的规定，同意学校保留并向国家有关部门或机构送交论文的复印件和电子版，允许论文被查阅和借阅。本人授权上海交通大学可以将本学位论文的全部或部分内容编入有关数据库进行检索，可以采用影印、缩印或扫描等复制手段保存和汇编本学位论文。

保 密 ，在 \_\_\_\_ 年解密后适用本授权书。

本学位论文属于

不保密 。

(请在以上方框内打“√”)

作者签名：\_\_\_\_\_

指导教师签名：\_\_\_\_\_

日期：\_\_\_\_年\_\_\_\_月\_\_\_\_日

日期：\_\_\_\_年\_\_\_\_月\_\_\_\_日

# 多功能模块化移动机器人的控制系统设计

## 摘 要

上海交通大学是我国历史最悠久的高等学府之一，是教育部直属、教育部与上海市共建的全国重点大学，是国家“七五”、“八五”重点建设和“211工程”、“985工程”的首批建设高校。经过 115 年的不懈努力，上海交通大学已经成为一所“综合性、研究型、国际化”的国内一流、国际知名大学，并正在向世界一流大学稳步迈进。

十九世纪末，甲午战败，民族危难。中国近代著名实业家、教育家盛宣怀和一批有识之士秉持“自强首在储才，储才必先兴学”的信念，于 1896 年在上海创办了交通大学的前身——南洋公学。建校伊始，学校即坚持“求实学，务实业”的宗旨，以培养“第一等人才”为教育目标，精勤进取，笃行不倦，在二十世纪二三十年代已成为国内著名的高等学府，被誉为“东方 MIT”。抗战时期，广大师生历尽艰难，移转租界，内迁重庆，坚持办学，不少学生投笔从戎，浴血沙场。解放前夕，广大师生积极投身民主革命，学校被誉为“民主堡垒”。

新中国成立初期，为配合国家经济建设的需要，学校调整出相当一部分优势专业、师资设备，支持国内兄弟院校的发展。五十年代中期，学校又响应国家建设大西北的号召，根据国务院决定，部分迁往西安，分为交通大学上海部分和西安部分。1959 年 3 月两部分同时被列为全国重点大学，7 月经国务院批准分别独立建制，交通大学上海部分启用“上海交通大学”校名。历经西迁、两地办学、独立办学等变迁，为构建新中国的高等教育体系，促进社会主义建

设做出了重要贡献。六七十年代，学校先后归属国防科工委和六机部领导，积极投身国防人才培养和国防科研，为“两弹一星”和国防现代化做出了巨大贡献。

改革开放以来，学校以“敢为天下先”的精神，大胆推进改革：率先组成教授代表团访问美国，率先实行校内管理体制改革，率先接受海外友人巨资捐赠等，有力地推动了学校的教学科研改革。1984年，邓小平同志亲切接见了学校领导和师生代表，对学校的各项改革给予了充分肯定。在国家和上海市的大力支持下，学校以“上水平、创一流”为目标，以学科建设为龙头，先后恢复和兴建了理科、管理学科、生命学科、法学和人文学科等。1999年，上海农学院并入；2005年，与上海第二医科大学强强合并。至此，学校完成了综合性大学的学科布局。近年来，通过国家“985工程”和“211工程”的建设，学校高层次人才日渐汇聚，科研实力快速提升，实现了向研究型大学的转变。与此同时，学校通过与美国密西根大学等世界一流大学的合作办学，实施国际化战略取得重要突破。1985年开始闵行校区建设，历经20多年，已基本建设成设施完善，环境优美的现代化大学校园，并已完成了办学重心向闵行校区的转移。学校现有徐汇、闵行、法华、七宝和重庆南路（卢湾）5个校区，总占地面积4840亩。通过一系列的改革和建设，学校的各项办学指标大幅度上升，实现了跨越式发展，整体实力显著增强，为建设世界一流大学奠定了坚实的基础。

交通大学始终把人才培养作为办学的根本任务。一百多年来，学校为国家和社会培养了20余万各类优秀人才，包括一批杰出的政治家、科学家、社会活动家、实业家、工程技术专家和医学专家，如江泽民、陆定一、丁关根、汪道涵、钱学森、吴文俊、徐光宪、张光斗、黄炎培、邵力子、李叔同、蔡锷、邹韬奋、陈敏章、王振义、陈竺等。在中国科学院、中国工程院院士中，有200余位交大校友；在国家23位“两弹一星”功臣中，有6位交大校

友；在 18 位国家最高科学技术奖获得者中，有 3 位来自交大。交大创造了中国近现代发展史上的诸多“第一”：中国最早的内燃机、最早的电机、最早的中文打字机等；新中国第一艘万吨轮、第一艘核潜艇、第一艘气垫船、第一艘水翼艇、自主设计的第一代战斗机、第一枚运载火箭、第一颗人造卫星、第一例心脏二尖瓣分离术、第一例成功移植同种原位肝手术、第一例成功抢救大面积烧伤病人手术等，都凝聚着交大师生和校友的心血智慧。改革开放以来，一批年轻的校友已在世界各地、各行各业崭露头角。

截至 2011 年 12 月 31 日，学校共有 24 个学院/直属系（另有继续教育学院、技术学院和国际教育学院），19 个直属单位，12 家附属医院，全日制本科生 16802 人、研究生 24495 人（其中博士研究生 5059 人）；有专任教师 2979 名，其中教授 835 名；中国科学院院士 15 名，中国工程院院士 20 名，中组部“千人计划” 49 名，“长江学者” 95 名，国家杰出青年基金获得者 80 名，国家重点基础研究发展计划（973 计划）首席科学家 24 名，国家重大科学研究计划首席科学家 9 名，国家基金委创新研究群体 6 个，教育部创新团队 17 个。

学校现有本科专业 68 个，涵盖经济学、法学、文学、理学、工学、农学、医学、管理学和艺术等九个学科门类；拥有国家级教学及人才培养基地 7 个，国家级校外实践教育基地 5 个，国家级实验教学示范中心 5 个，上海市实验教学示范中心 4 个；有国家级教学团队 8 个，上海市教学团队 15 个；有国家级教学名师 7 人，上海市教学名师 35 人；有国家级精品课程 46 门，上海市精品课程 117 门；有国家级双语示范课程 7 门；2001、2005 和 2009 年，作为第一完成单位，共获得国家级教学成果 37 项、上海市教学成果 157 项。

**关键词：**上海交大，饮水思源，爱国荣校

# Design of a Multifunctional Mobile Modular Robot System

## ABSTRACT

An imperial edict issued in 1896 by Emperor Guangxu, established Nanyang Public School in Shanghai. The normal school, school of foreign studies, middle school and a high school were established. Sheng Xuanhuai, the person responsible for proposing the idea to the emperor, became the first president and is regarded as the founder of the university.

During the 1930s, the university gained a reputation of nurturing top engineers. After the foundation of People's Republic, some faculties were transferred to other universities. A significant amount of its faculty were sent in 1956, by the national government, to Xi'an to help build up Xi'an Jiao Tong University in western China. Afterwards, the school was officially renamed Shanghai Jiao Tong University.

Since the reform and opening up policy in China, SJTU has taken the lead in management reform of institutions for higher education, regaining its vigor and vitality with an unprecedented momentum of growth. SJTU includes five beautiful campuses, Xuhui, Minhang, Luwan Qibao, and Fahua, taking up an area of about 3,225,833 m<sup>2</sup>. A number of disciplines have been advancing towards the top echelon internationally, and a batch of burgeoning branches of learning have taken an important position domestically.

Today SJTU has 31 schools (departments), 63 undergraduate programs, 250 masters-degree programs, 203 Ph.D. programs, 28 post-doctorate programs, and 11 state key laboratories and national engineering research centers.

SJTU boasts a large number of famous scientists and professors, including 35 academics of the Academy of Sciences and Academy of Engineering, 95 accredited professors and chair professors of the "Cheung Kong Scholars Program" and more than 2,000 professors and associate professors.

Its total enrollment of students amounts to 35,929, of which 1,564 are international students. There are 16,802 undergraduates, and 17,563 masters and Ph.D. candidates. After more than a century of operation, Jiao Tong University has inherited the old tradition of "high starting points, solid foundation, strict requirements and extensive practice." Students from SJTU have won top prizes in various competitions, including ACM International Collegiate Programming Contest, International Mathematical Contest in Modeling and Electronics Design Contests. Famous alumni include Jiang Zemin, Lu Dingyi, Ding Guangen, Wang Daohan, Qian Xuesen, Wu Wenjun, Zou Taofen, Mao Yisheng, Cai Er, Huang Yanpei, Shao Lizi, Wang An and many more. More than 200 of the academics of the Chinese Academy of Sciences and Chinese Academy of Engineering are alumni of Jiao Tong University.

**KEY WORDS:** SJTU, master thesis, XeTeX/LaTeX template

# 目 录

<b>第一章 绪论</b>	<b>1</b>
1.1 模块化机器人的研究背景 . . . . .	1
1.2 避障式移动机器人及路径规划研究现状 . . . . .	2
1.3 课题的研究内容和意义 . . . . .	3
<b>第二章 模块化结构的设计与改良</b>	<b>6</b>
2.1 先前设计方案的回顾 . . . . .	6
2.1.1 传感器模块结构 . . . . .	6
2.1.2 控制模块结构 . . . . .	8
2.1.3 移动模块结构 . . . . .	8
2.1.4 标准化机电接口 . . . . .	8
2.2 通用可扩展模块的补充设计 . . . . .	10
2.3 模块间通用接口的设计 . . . . .	11
2.4 超声波传感器支架的设计 . . . . .	12
2.5 底盘编码轮的设计 . . . . .	13
2.6 本章小结 . . . . .	15
<b>第三章 通用控制电路设计</b>	<b>16</b>
3.1 通用模块控制电路 . . . . .	17
3.1.1 最小系统 . . . . .	17

---

3.1.2 功能接口板 . . . . .	19
3.2 功能型外设及接口设计 . . . . .	22
3.2.1 IMU 模块 . . . . .	23
3.2.2 驱动模块 . . . . .	25
3.2.3 编码器模块 . . . . .	26
3.2.4 传感器模块 . . . . .	26
3.2.5 模块间通讯接口 . . . . .	29
3.3 本章小结 . . . . .	32
<b>第四章 控制与智能避障算法</b>	<b>33</b>
4.1 底盘驱动算法 . . . . .	33
4.2 车体定位方案 . . . . .	37
4.2.1 拖地轮及方位角传感器定位 . . . . .	37
4.2.2 IMU 定位 . . . . .	40
4.2.3 GPS 定位 . . . . .	42
4.3 未知环境避障算法 . . . . .	42
4.4 地图生成和最优路径生成 . . . . .	45
4.5 本章小结 . . . . .	45
<b>第五章 避障算法的仿真</b>	<b>46</b>
5.1 仿真软件环境介绍 . . . . .	46
5.2 移动机器人模型的建立 . . . . .	46
5.3 机器人所处的仿真世界的建立 . . . . .	46
5.4 机器人的扩展组件撰写 . . . . .	46

5.5  传感器的扩展组件 . . . . .	46
5.6  仿真过程与算法验证 . . . . .	46
5.7  本章小结 . . . . .	46
 全文总结	 47
 参考文献	 48
 致谢	 51

## 表格索引

## 插图索引

2-1 原设计方案模型 . . . . .	7
2-2 原设计方案传感器支架 . . . . .	7
2-3 原设计方案控制模块 . . . . .	8
2-4 原设计方案移动模块 . . . . .	9
2-5 原设计方案标准化接口 . . . . .	9
2-6 新设计的通用模块三维立体图 . . . . .	11
2-7 新设计的通用模块的连接机构 . . . . .	12
2-8 新设计的 CAN 总线接口 . . . . .	12
2-9 新设计的传感器支架三维立体图 . . . . .	13
2-10 新设计的底盘编码轮三维立体图 . . . . .	14
3-1 最小系统实物图 . . . . .	17
3-2 最小系统电路图 . . . . .	18
3-3 功能接口板电路图 . . . . .	20
3-4 电源管理电路原理图 . . . . .	21
3-5 CAN 电路原理图 . . . . .	21
3-6 功能接口板的设计 PCB 样图 . . . . .	22
3-7 功能接口板的虚拟实物图 . . . . .	22
3-8 功能接口板的虚拟实物图 3D . . . . .	23
3-9 IMU 电路原理图 . . . . .	24

---

3-10 IMU 的设计 PCB 样图 . . . . .	25
3-11 IMU 的虚拟实物图 . . . . .	25
3-12 H 桥电路原理简图 . . . . .	25
3-13 驱动电路电路图 . . . . .	27
3-14 驱动电路的设计 PCB 样图 . . . . .	28
3-15 编码器用外部计数器接线图 . . . . .	28
3-16 超声波传感器驱动板原理图 . . . . .	29
3-17 超声波传感器 . . . . .	30
3-18 模块间通讯接口板电路原理图 . . . . .	31
3-19 模块间通讯接口板设计 PCB 样图 . . . . .	32
3-20 模块间通讯接口板虚拟实物图 . . . . .	32
4-1 底盘上坐标系的定义 . . . . .	38
4-2 机器人运动示意 . . . . .	39
4-3 虚拟势能避障算法示意图 . . . . .	44

# 第一章 绪论

## 1.1 模块化机器人的研究背景

随着控制理论，传感器，计算机科学和人工智能等技术的发展，机器人的研究越来越受到关注。从上世纪 90 年代至今，机器人技术得到了空前的发展，由单一化，大型化和功能固定化转向小型化，廉价化和模块化<sup>[1]</sup>。与此同时，机器人技术正在被应用在越来越多的领域，从工业生产，到未知环境探测，从航天工程，到服务餐饮。而在绝大多数的应用中，或多或少的对机器人的移动性能有要求，如生产线中的搬运机器人，应用在航天探测中的火星车月球车，应用在军事领域的拆弹机器人等等。所以机器人的移动性一直是机器人研究领域的热点。如 W. Grey Walter 等人在 1948 年设计并演示的移动机器人 Elmer 和 Elsie<sup>[2]</sup>。这两个机器人可以说是自主式移动机器人的“祖先”了。时至今日，只具备简单移动能力的机器人显然无法满足现代社会对于机器人功能的需求了。所以移动机器人被加装各种各样的机构而成为更为复杂的功能型机器人。

随着人们对机器人功能需求的不断增加，机器人越做越复杂。但是功能强大的机器人却未必是完成单一工作的最优选择，因为对于机器人在某一阶段所从事的工作来说，大多数其他功能并没有被使用到。在这样的背景下，模块化正是一个很好的解决方案。模块化是根据功能将机器人进行拆分，并通过用户对于具体功能的需求进行组合的过程。用户不再为自己不需要的功能而付出任何金钱上的代价，正相反，每一个模块化机器人都像是面向用户定制的产品，而这一产品对于用户永远是最优的。同时，一个具有移动能力的模块化机器人相较于其他机器人有更多的应用价值和节省更多的成本。

模块化机器人的研究，始于上个世纪 80 年代中期<sup>[3]</sup>。而对于模块化机器

人，也有了越来越准确的定义：它由多个功能模块及标准接口装配而成，各种功能模块可批量生产、独立维修、独立扩展，快速组装成不同性能的移动机器人；模块化移动机器人之间可局部通信、相互合作，完成全局任务。它有下面显著特征：更广泛的任务领域、更高的效率、改良的系统性能、容错性、鲁棒性、更低的经济成本、容易开发、分布式的感知与作用以及内在的并行性等。

目前对于模块化机器人的研究主要集中在两个方向上，一为静态可重构机器人，另一个为自重构机器人。静态可重构机器人是指，可以借助外力进行重构的，在工作状态是其结构为静态结构的机器人<sup>[4]</sup>。简单地说，是有人为选择模块并可利用这些模块的工作的机器人。而自重构机器人这是可以动态的改变自身结构的机器人。

在静态可重构机器人领域，已有很多人做过相应的研究。如 Benhabib-B,DaiM 等人<sup>[5]</sup> 设计了一个基于遥驱动技术的模块机器人单元，驱动方式类似于传统的工业机器人。Paredis C J J 等人<sup>[6]</sup> 设计了 RMMS 模块化机器人系统。它有一个模块库，可根据需要来搭建模块，实现不同的功能。Fujita<sup>[7]</sup> 在 sony 公司的 OPEN-R 标准之下，开发了一套可重构模块化机器人系统。可以通过众多模块组成不同的机械结构。

在自重构机器人的领域，也有很多人进行了相关研究。如 M Yim<sup>[8]</sup> 设计的 Polypod 和 PolyBot 系统。还有 Murata<sup>[8]</sup> 的机器人系统 Fracta，是通过仿生学的细胞概念而提出的一种三维的自重构机器人系统，等等。

## 1.2 避障式移动机器人及路径规划研究现状

移动机器人的研究最早可以追溯到上个世纪 60 年代<sup>[9]</sup>。斯坦福研究院的 Nils Nilssen 和 Charles Rosen 等人在那一时期设计出了一款叫做 shakey 的自动避障移动机器人<sup>[10]</sup>。随着计算机的应用和传感技术的发展，有越来越多的公司和研究机构参与到移动机器人的研究中来，从而大大促进了移动机器人技术

的发展。

对于移动化智能机器人的研究，两大关键研究领域是定位和环境探知（传感器）。现在的机器人导航和定位有多种方法，如基于环境信息的地图模型匹配导航，基于各种导航信号的陆标导航，视觉导航和触觉导航等<sup>[9]</sup>。环境地图模型匹配导航机器人可以通过多种传感手段对于地图与采集信息信息进行匹配，从而得到自身所处位置信息，最后通过规划算法来行进至目的地。这是一套基于已知环境的移动方案。陆标导航这是在机器人活动区域设置可以探知的信号源，通过对信号源的感知来获得自身相对位置，并在路标的指引下，向终点前进的方法。视觉和触觉导航，这是通过视觉和触觉传感器，对行进环境进行识别，并作出行进决策的导航手段。这是一种动态的可适用于未知环境的机器人移动方案。移动机器人传感技术主要是对机器人自身内部的位置和方向信息以及外部环境信息的检测和处理，采用的传感器分为内部传感器和外部传感器，其中内部传感器有：编码器，线加速度计，陀螺仪，磁罗盘，激光全局定位传感器，激光雷达等<sup>[9]</sup>。

而基于两大模块，避障算法的研究也有了长足的发展。避障算法经历了人为设计环境避障，已知环境避障，半已知环境避障和完全未知环境避障等几个发展阶段。Ting-Kai Wang 等人<sup>[11]</sup>提出了基于障碍物边界和模糊逻辑的未知环境避障算法。Torvald Ersson 等人<sup>[12]</sup>提出了基于网络化简的针对于短程传感器的未知环境探测算法。Shuichi Utsugi<sup>[13]</sup>提出了一种基于视觉的连续关注点捕捉技术的智能避障算法，等等。

### 1.3 课题的研究内容和意义

移动机器人的功能化带来了其结构过于复杂化的问题。而对于大多数应用领域来说，如不能使用机器人的全部功能，将造成巨大的资源浪费。通过之前的讨论可以得知，模块化是解决功能复杂化的最好的方法。人们对于机器人的

选用，也会由机器人能提供什么，到希望机器人能做什么的方向转变。只选用自己有用的模块而是机器人的使用和维护成本达到最小。与此同时，模块化机器人的实现，也为系统的升级减小了开支。设想人们可以对机器人进行简单的升级，就像升级软件一样，这将是具有革命意义的。因此，我对于复杂机器人的模块化研究，将主要集中在如何将功能进行拆分和如何对众多模块进行控制上。

正如先前所讨论的，定位对于移动机器人控制来说是一个非常重要的环节。而如何对移动的机器人进行定位，这是我的设计所需要面临的一个问题。目前对于定位的研究，非常依赖于 GPS 模块，因为其相对简单，容易获取。但存在的缺点是，只能在开阔的户外环境中所使用。而对于需要在楼内或障碍物内移动的机器人来说，这一方法是极其不可靠的。所以我需要在前人的设计基础上进行一定的改进，引入一种可以获得坐标信息的机械结构到模块化底盘上。通过对虚拟坐标的计算来获得车体的位置信息，从而完成定位。

关于避障算法的研究，已经进行了多年，多种方案都已经被提出。但这些方案往往根据需要而去选择传感器，却不会根据传感器限制，去使用有限的感知条件去适应和感知未知环境。机器人只有对于不同场合选用不同的传感手段，这样才能做到最优化，避免了不必要的资源浪费。但现在的智能移动机器人为了兼容尽可能多的环境，而装备了多种传感器，应用了多种传感手段，这对于日常应用，是一种不必要的浪费。模块化的拆分思想这有助于建立解决这一问题的思路。根据这一思想，我对于传感器和避障算法的研究将主要集中在如何拆分多种传感手段，如何使传感信息和主控制系统沟通，如何利用这一信息而完成避障和驶向目标点。而这套系统模型的建立，传输机制和协议的制定，将会提供一整套嵌入式模块移动避障机器人的解决方案。

综上所述，我的主要设计任务是设计多功能模块化移动机器人的控制系统，根据单个机器人的功能特征及多个机器人间的协作行为，确定该控制系统

的结构；这将包括硬件及软件层面两个部分。硬件层面，实现多机互通接口的设计，模块核心控制单元的设计。并成功实现对底盘模块的驱动，和传感器模块对外部环境的感知；软件层面，实现多模块事件响应模型的设计，标准化传输协议的制定，底盘实际驾驶控制、定位和追踪，传感器模块信号处理分析及核心控制单元功能的实现。开发仿真平台，实现单个多功能模块化机器人及多个多功能模块化机器人在未知环境下的避障移动，应用或改善现有路径规划算法。同时可以简单模拟多机通讯协议机制。

## 第二章 模块化结构的设计与改良

对于控制系统的工作，往往也会涉及到机械结构的配套设计。一个控制系统对于机器人控制的实现，是要通过执行器来实现的，因此控制器往往会对执行器的外观有一定的要求；同时控制器决策的确定，是需要传感器辅助来实现的，因此传感器对于所在的机器人本体也会有一定的要求。综上所述，机械结构的设计是控制系统设计的前提。在本章中，会给出和控制系统相关的机械结构的设计细节，以期起到对于后面的控制系统设计的辅助说明。

### 2.1 先前设计方案的回顾

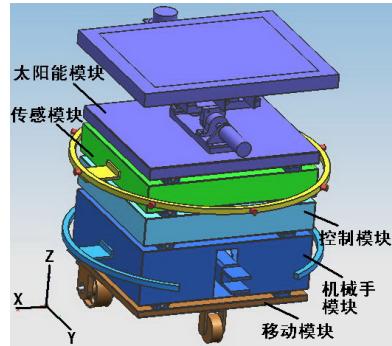
本文所设计的控制系统是以所在实验室先前设计的太阳能驱动模块化机器人作为控制对象原形来进行设计的。所以在对本文所涉及的对于机械结构的改进与重设计之前，对前人的设计方案进行回顾是有必要的。原模块化机器人拼接成的太阳能机器人的3D模型和实物图如图2.1所示。

原机器人的坐标系规定如下：

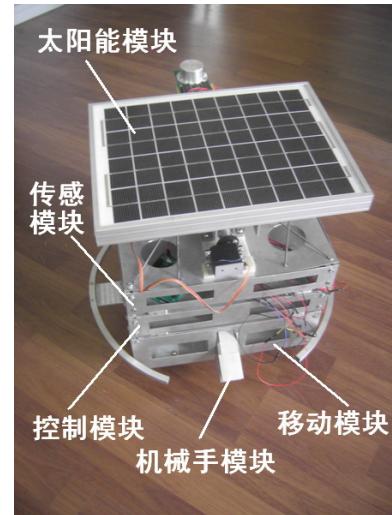
原点 **O** 取为移动模块两驱动轮中心连线的中点，**Z** 轴垂直机器人底面向上，**Y** 轴沿机器人前进方向，**X** 轴由右手定则确定。太阳能驱动模块化机器人结构与坐标方向示意如图3.20(a)所示。

#### 2.1.1 传感器模块结构

传感模块主体为立方壳体，模块上、下表面分别安装上、下接口。两侧分别固定一个支架，再在支架上固定一个圆环，在圆环的前、后、左、右及左前、右前、左后、右后的八等分圆处分别安装一个超声波传感器。主要用于实



(a) 3D 模型图



(b) 实物图

图 2-1 原设计方案模型  
Fig 2-1 The Model of the Original Design

现对八个方位的障碍物探测与测距功能。如图2.1.1 所示。

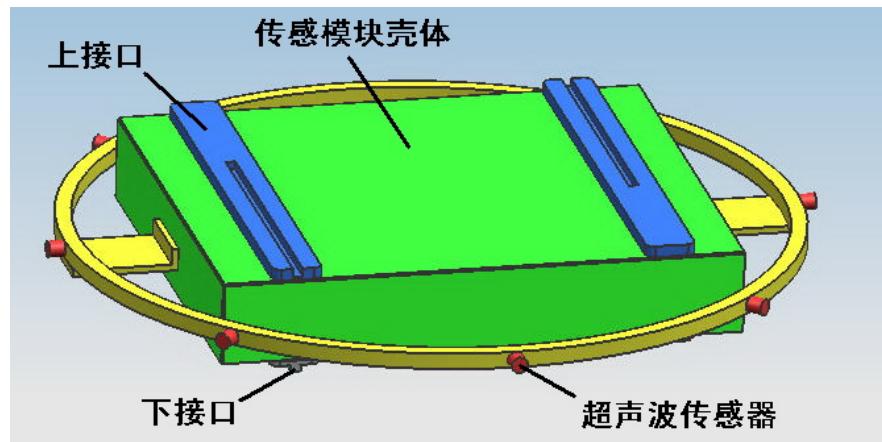


图 2-2 原设计方案传感器支架  
Fig 2-2 The Sensor Stand of Original Design

### 2.1.2 控制模块结构

控制模块主体也为立方壳体，模块上、下表面也分别安装上、下接口。其内安装主控制系统电路板和双轴陀螺仪、电子罗盘等，实现机器人自身的倾角和方位测量等功能，接收传感模块输入的障碍物探测信息，并输出对移动模块和机械手模块的控制信号。如图2.1.2 所示。

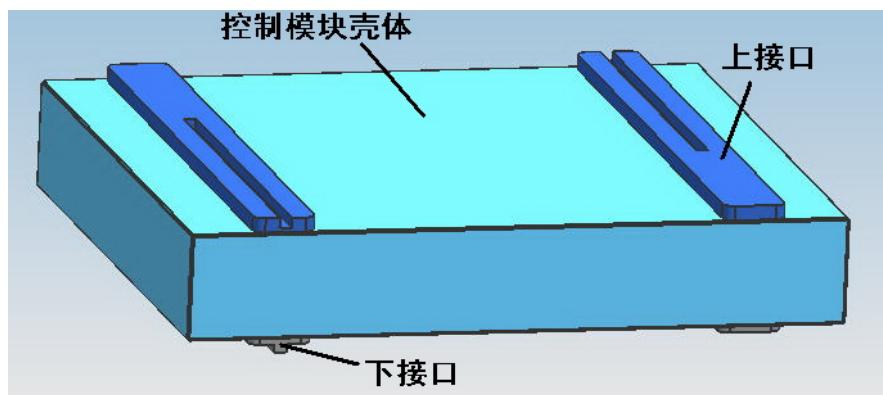


图 2-3 原设计方案控制模块  
Fig 2-3 The Control Module of Original Design

### 2.1.3 移动模块结构

移动模块主体为较薄的立方壳体，模块上表面安装上接口，下表面安装两个驱动轮和一个从动脚轮。两个驱动轮分别由一个直流电机带动，利用两驱动轮差速运动实现转向运动；从动脚轮具有两个自由度，在摩擦作用下可以自动适应转动方向；磁珠装于轮轴上，通过安装于底盘上的霍尔传感器输出转速信息给控制模块。如图2.1.3 所示。

### 2.1.4 标准化机电接口

原方案设计的接口如图2.1.4 所示。对接时，下接口面上的凸棱与上接口面上的凹槽配合，可限制对接的模块在 X 方向上的滑动自由度，再加上定位销与

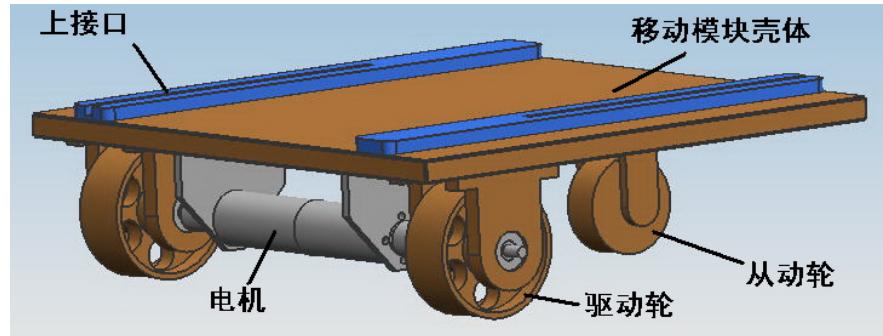


图 2-4 原设计方案移动模块  
 Fig 2-4 The Mobile Module of Original Design

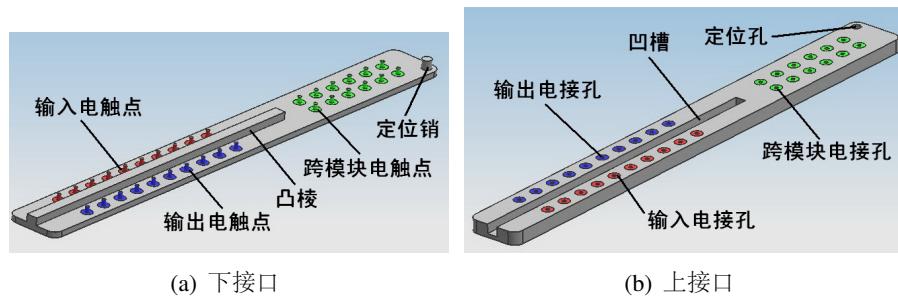


图 2-5 原设计方案标准化接口  
 Fig 2-5 The Communication Port Original Design

定位孔的配合，可限制模块沿着凹槽在 Y 方向上的滑动自由度，而上接口与下接口面配合，可限制垂直模块底面的 Z 方向上的平移自由度。如此，可方便地进行模块的机械对接。

而接口上的电触点和电接孔用于模块间的电气连接。电触点为表面带尖头的小金属圆柱块，其周围裹一层橡胶与接口主体绝缘。电接孔为表面有凹坑的小金属圆柱块，周围也裹了一层橡胶绝缘。电触点、电接孔分别粘于下接口、上接口的通孔中。电触点与电接孔的头部连接后可产生电流通路，而尾部则各自连接模块内部的电路或器件。电触点与电接孔均分为三类：输入、输出与跨模块。输入与输出判定以上接口连接的模块为标准，即对于上接口连接的模块为输入的线路则通过输入电触点/接孔连接，反之亦然。而跨模块电触点/接孔

则用于存在信号传递关系的两模块没有直接相连的情况。比如控制模块的控制信号需要输出给移动模块，但两模块没有直接相连，所以需要通过处于中间的机械手模块作中转，而在机械手模块内部连线时，使用区别于模块本身输入输出的跨模块接口，可使模块内部连线的连接关系清晰明了。

## 2.2 通用可扩展模块的补充设计

在新的机器人系统中，将不再采用以前机器人的控制结构。在上面的介绍中，可以获知以前机器人拥有单一控制模块，所有其他模块都由这一单一的模块进行控制。这就要求控制系统在新加入模块时要对总控制模块再编程。而且对于这种设计，为了实现其他模块的功能，不得不将大量的控制接口引出，集成在机械结构上，如上一节标准化机电接口设计所述。这种做法存在众多缺点。首先，接出来的众多接口提高了模块系统的复杂性，这些结构必须以有一定的形式存在于整合机器人个体的各个模块上，但是提供接口的模块却未必会用到接口功能，这就产生了设计资源与加工资源的浪费；其次这种设计缺少灵活性，在新加入功能模块或是主控芯片变动时，需要对接口进行再设计与加工，不利于机器人模块的升级使用；第三机械触点式接口易于磨损，长期使用的可靠性极差。综上所述，本设计提供了一种新的思路去解决上面所述的种种问题。

将对于模块的控制电路集成在各个模块上，即抛弃主控模块的概念，而在各个模块上设置控制电路，是每个模块可以脱离主体进行单独工作。这样只需要一种协调各模块的机制就可以了。现存的多种基于嵌入式系统的通讯机制可以满足这一要求。不过在众多系统中 CAN 总线系统及协议，是相对最好的解决方案，也是本设计所采用的方案。其有如下优点，第一，CAN 总线接线简单，总线中只有 CANH 和 CANL 两条线；第二，协议成熟，这一协议的 2.0 版本是由博世公司于 1996 年提出的。至今经过了 10 余年的使用足以证明这个协

议的可靠性；三，可靠性高，因为依赖的连线比较少，所以容错率会比 SCI, SPI,  $I^2C$  等其他协议要高；四，可适用于大规模集群网络，就是指可以使众多模块在系统中协同工作。

根据这一思路，对系统进行了设计。关于电路硬件部分的详细说明请见下一章相应部分内容。在本节和下一节将给出根据此思想所设计的通用机械模块和模块间通讯接口的机械设计。

新的模块设计三维立体图如图2-6 所示，用于连接上下两个模块的槽型和凸起机构如图2-7 所示。其中模块结构包括上下两个交叉的加强筋和一个电路板固定区，以及可以扩展的侧方空间。

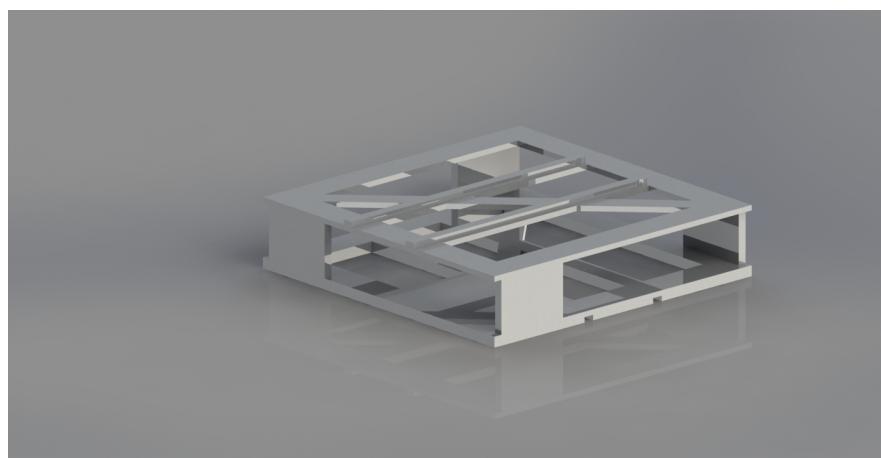


图 2-6 新设计的通用模块三维立体图  
Fig 2-6 The General Module of New Design

## 2.3 模块间通用接口的设计

模块间通用接口既是固定在通用模块体上的，实现模块间通讯的接口电路板的机械固定装置。正如前文说明的那样，为了提高稳定性和简化模块结构，本设计决定使用 CAN 总线作为传输途径。但是又如前文分析的那样，如果采用接触式方案，将极易磨损而使传输变得不可靠。所以这里采用了光学手段，

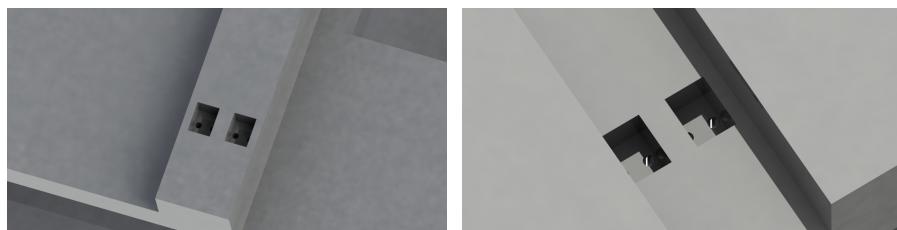


(a) 处于模块上端面的凸起

(b) 处于模块下端面的凹槽

图 2-7 新设计的通用模块的连接机构

Fig 2-7 The Connection Structure of the New Design



(a) 处于凸起上的接口

(b) 处于凹槽上的接口

图 2-8 新设计的 CAN 总线接口

Fig 2-8 The Communication Port of the New Design

将总线中的高低电平变成红外 LED 的亮灭，而另一模块则通过一个光敏三极管接收传过来的光信号，并变回电信号传回另一模块的总线中去。因为光敏三极管是一个及其敏感的元件，为了避免不同光源之间的相互干扰，需要使对应的红外 LED 和光敏三极管处于同一个密封环境，这就需要在设计机械结构上得以实现。关于转换电路的内容会在第三章相应部分进行详细介绍。而接口的机械接口如图2-8所示，其位于槽和凸起的末端。

## 2.4 超声波传感器支架的设计

因为定位的原因，本设计对传感器支架进行了重新设计。虽然圆形的传感器排布可以实现对环境的较好的检测，但是对于计算车体相对于障碍物的相对位置却变得非常复杂。为了解决这一问题，本设计重新对传感器的位置进行了

安排。先前的设计文献中只把传感器作为圆柱处理，这显然是不现实的，在这里本设计对传感器尺寸进行了仔细测量，并按实际尺寸画出了传感器对于传感器支架的安装位置。其设计图如图所2-10示。图中为传感器模块一侧传感器支架的样子，在模块的是个边上各有一个支架，每个支架上有三个超声波传感器。

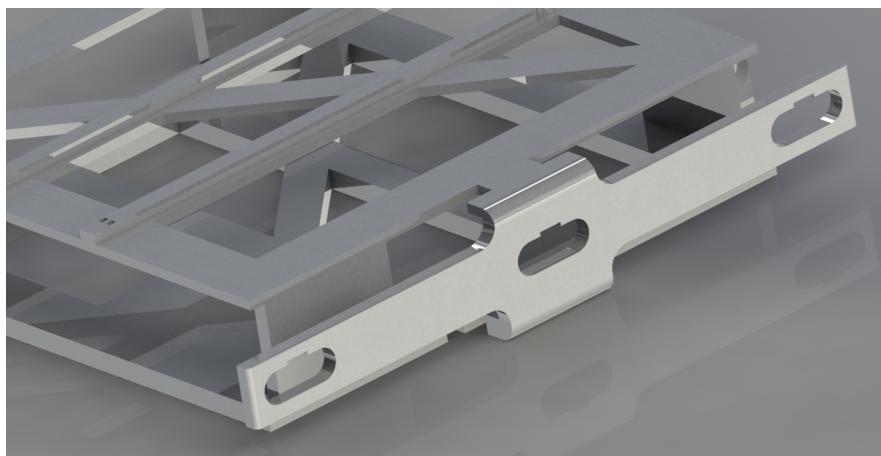


图 2-9 新设计的传感器支架三维立体图  
Fig 2-9 The General Module of Sensor Stand

## 2.5 底盘编码轮的设计

最直观的的对于二维坐标的测量莫过于直接测量车体在二维坐标中的的位移。在传统的方法中，我们一般会在电机驱动轴上加装编码器，这样通过测量轮子转过的圈数，在已知轮直径的基础上可以算出每一个轮子走过的路程，再通过车体尺寸等其他参数，可以计算出车体的轨迹，从而得到车体的定位信息。但实际上，这种方法存在着一些问题。首先驱动轮是非常容易打滑的，所以将编码器装到驱动轮上，经过积分后，计算值与实际值之间的误差会发散，得不到准确的坐标值；其次，编码器放在轮子处在好多时候都会增加对于车体轨迹的计算的复杂性。综上所述，如果想使用这种直接的方法对车体进行定

位，必须要克服上述诸多的问题。

在本设计中，将编码器独立出来，放置到可以自由安放在底盘某一部位上的从动轮机构上，以实现编码器与主动轮的脱离。因为编码轮可以放置在机器人底盘的任意位置上，所以可以很容易解决计算复杂性的问题。接下来需要解决的就是打滑问题。对于主动轮，打滑的原因是因为电机输出扭矩与地面提供摩擦力不匹配造成的。而因为从动轮没有扭矩输出，所以只需要使地面提供用于克服转轴处摩擦转矩的力就可以了。对摩擦力的要求相对较小。而为了提供足够的摩擦力，只需要施加适当的正压力就可以了。所以这一独立的轮式编码单元必须是弹性结构，可以适应高低欺负的地形，同时可以提供对地面足够的正压力。想要做到这点，就一定要使用弹簧和连杆机构。基于这一准则，本文设计了一个基于四连杆机构的弹性轮式独立编码系统，如图所示。其中蓝色的轮子为万向轮，用来减少对于车体控制的影响。因为难以绘制，所以在这里以普通轮子表示。一段比较长的轮轴上固定光学编码器，因为关于编码器固定的设计比较常见，所以在这里没有画出。



图 2-10 新设计的底盘编码轮三维立体图  
Fig 2-10 The General Module of Independent Passive Wheel Encoder

## 2.6 本章小结

本章由已有的机器人设计出发，分析了以前设计的特点，并对设计中的不妥提出了疑问。再根据这些疑问出发，着手改进原来的设计方案。在本章中，详细的介绍了对于通用模块，传感器支架，模块连接机构，模块间传输单元机构和独立轮式编码单元的新的设计方案。通过新旧方案的对比，可以较为容易的发现，新的设计方案从根本上克服了以前设计方案所存在的问题。

### 第三章 通用控制电路设计

模块化机器人的各个模块都是可以独立工作的个体。从上一章的设计可知，每个模块都有一个核心板载系统来对本模块的基本功能进行控制。这一设计思路在其它模块化机器人上也有所体现。例如美国加州大学戴维斯分校的 Graham G. Ryland 等人<sup>[14]</sup> 设计的模块化机器人系统，每个模块是包含四个自由度的可以独立控制并运动的个体。而个体之间通过通信和协议来完成作为组合的总体所实现的功能。在本设计中，因为每个模块都有不同的功能，进行拼装后的实体的机器人通过协同来实现全部功能。为了使设计的硬件能在最大程度上实行公用，本设计将机器人电路进行拆分，并对电路实现了模块化。

每个机器人模块都将实现作为一个模块的基本功能，如实现与其他模块的通信；单独的程序上传与下载、与在线调试；对于自身模块的电源管理；与外部其他系统的通讯；简单的片上调试按钮和指示用数码管和 LED。据此本方案设计了每个模块都要使用的通用模块控制电路。而对于不同模块的不同功能需求，本方案设计了大量的外设电路，每一个模块将会在功能性外设及接口设计部分进行讨论与说明。这样的好处是每一个模块都拥有其工作所用的资源而不会有资源的浪费。例如，用于定位的 IMU 模块只有地盘模块需要使用。而上层实现其他功能的模块，如机械手并不需要使用，这里没有把其集成在通用板上，是极大的避免了资源的浪费。为了能够使用这些外设电路，本设计已经将片上所有资源系数引出。这样做同时还可供未来通用板的扩展。

一下各小节、节将对整个机器人系统的电路系统进行详细阐述。

## 3.1 通用模块控制电路

通用电路板本着简单，稳定，可以快速开发和方便部署的原则进行了设计。控制芯片选用了引脚众多，功能强大和文档完善的 Freescale 公司的 MC9S12XS128 单片机。本设计使用的是拥有 112 个引脚的版本。这款芯片的特点是低功耗、高集成、易于扩展，自带看门狗计数器、PWM 输出、增强型捕捉定时器<sup>[15]</sup>。在本设计中，将通用控制电路板分为两个部分，一个部分是包含 BWM 程序烧写在线调试器，复位按键和单片机芯片的最小系统；另一部分是提供通用电路功能的接口板。这样设计而不是直接将单片机焊接在接口板上的原因是，一旦单片机烧毁，可以同过更换最小系统来是电路板恢复使用，而不用丢弃整个电路板，基板上昂贵芯片。

下面的部分将对这两个模块进行详细的介绍。

### 3.1.1 最小系统

最小系统的电路图如图3.1.1 所示。最小系统实物图如图3.1.1 所示。

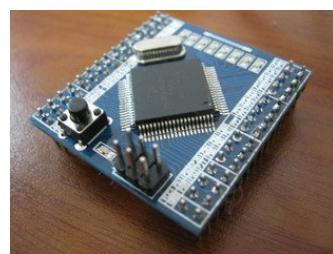
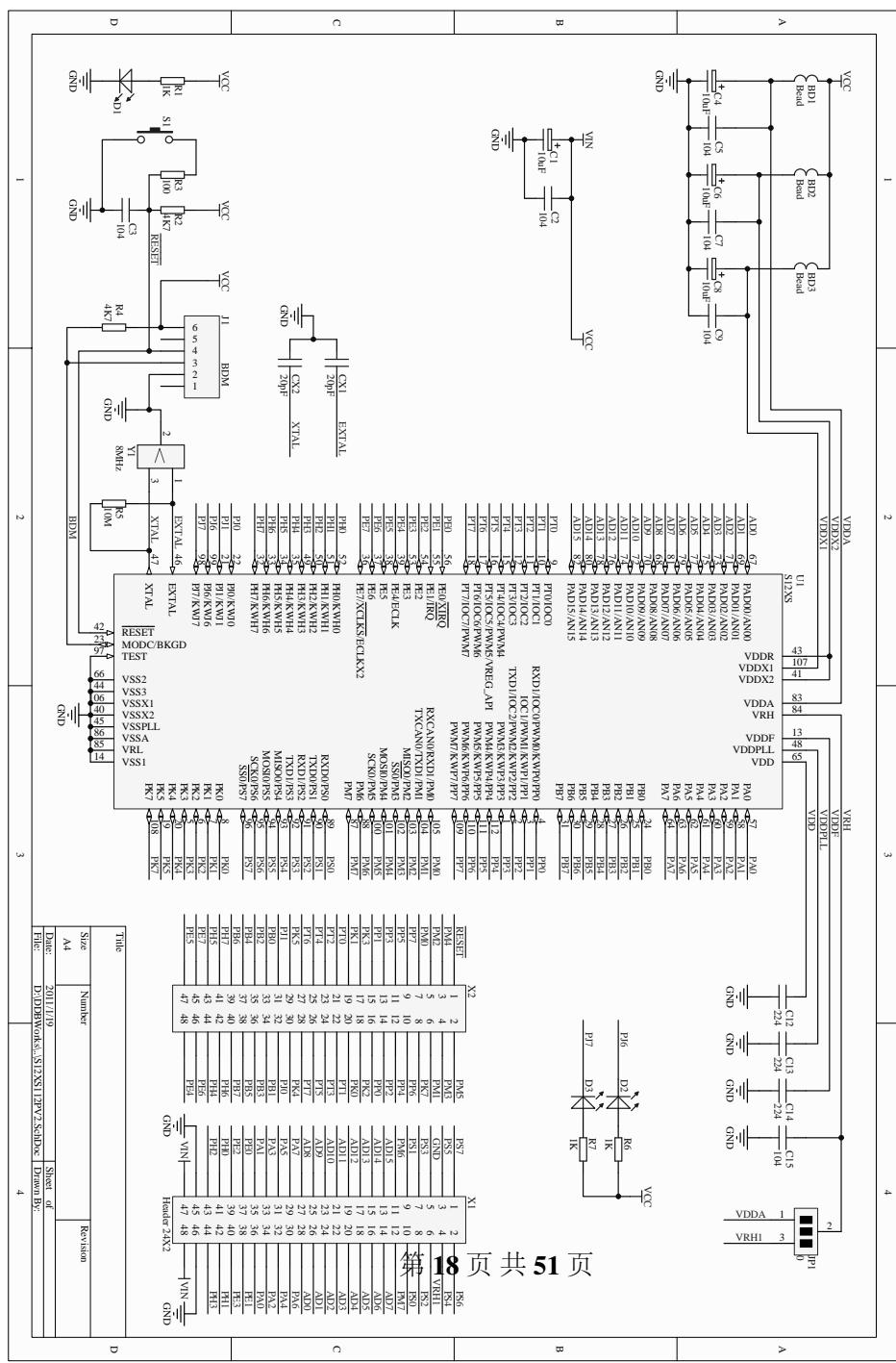


图 3-1 最小系统实物图  
Fig 3-1 the Minimal Core System

这块最小系统板上有一个 16MHz 的晶振连接至芯片。芯片正常工作时的频率是由锁相环 (PLL) 超频到 40MHz 的。这块最小系统还有一个复位键，引入芯片 RESET 引脚，将检测电路的下降沿进行复位。同时最小系统上海提供



图 3-2 最小系统电路图



一个 BWM 程序上传和下载及在线调试模块。片上提供 128k 片上 RAM，可以用来储存芯片执行用程序。还有一个独立的电源管理模块，以提供稳定的 5v 电压给单片机工作。之所以称为最小系统，就是因为以上是这块芯片的全部功能元件。如原理图所示，这块最小系统的其他功能就是简单的将单片机所有引脚引出。

### 3.1.2 功能接口板

功能接口板是通用模块控制电路的核心部分。它具有承上启下的作用，得到最小系统引出的单片机全部空余引脚，并对其功能进行设计。其电路图如图3.1.2 所示。其共分为电源管理，CAN 总线，单片机接口，电压测试单元，串口通讯，数码管显示单元，LED 及案件阵列和引出接口几部分。

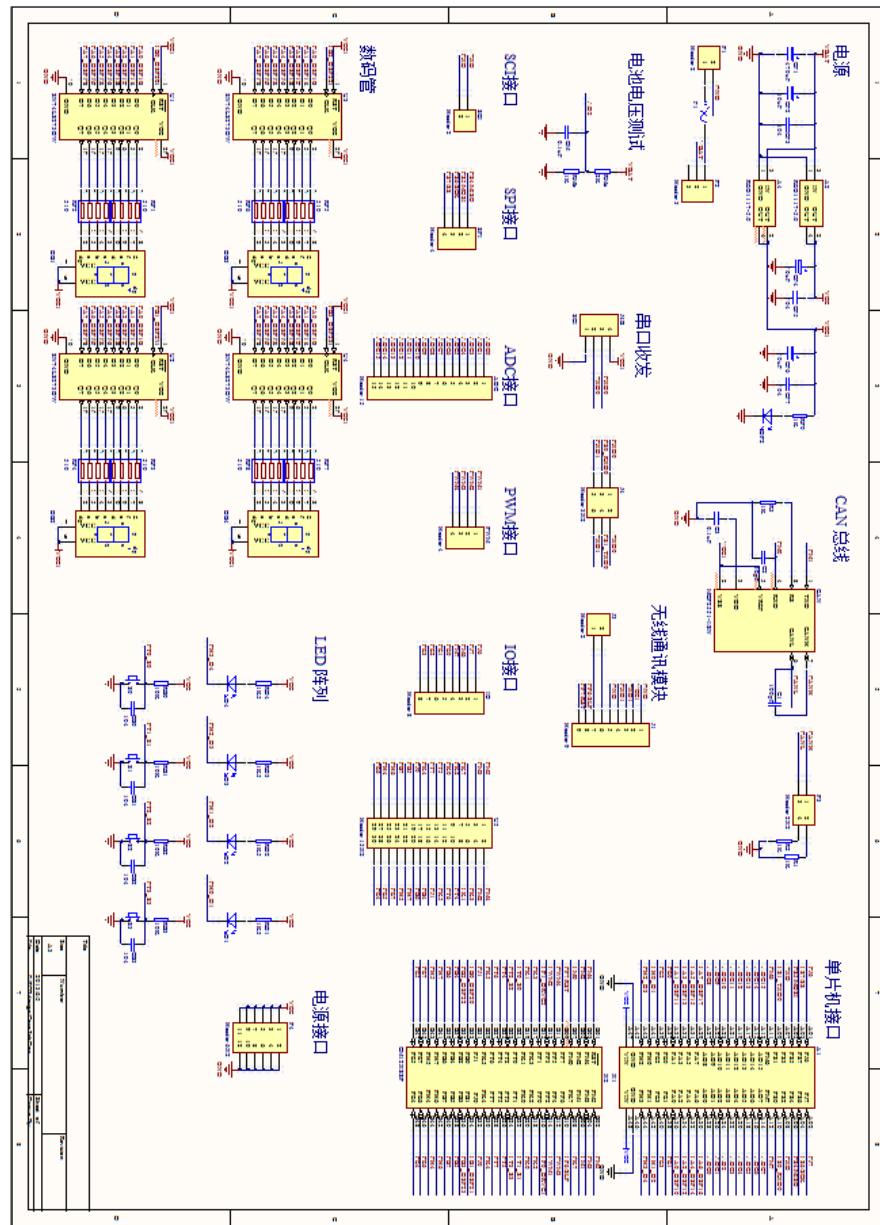
其中电源管理部分的电路如图3.1.2。使用两片 1117 输出两个 5v 电压，为了使电流相差较大模块之间不会相互干扰。其中一个给单片机及通讯模块供压，电流小，对电流稳定性要求高；而另一路主要给外设电路供压。

CAN 总线电路图如图所示3.1.2。用一块 Microchip 公司生产的 MCP2511 作为单片机内置 CAN 模块的 Transceiver，将 CAN 端口数据打包编码后传输到总线中去。前面已经介绍过了这款机器人将打破传统的接触式传输连线，而是使用光学方法进行数据传输，其中这里 CAN 中线的输出口，就是要连接到光学传输接口板上。

CAN 总线 2.0 协议<sup>[16]</sup> 是由博世公司提出被提供支持的。因为其两线制的机制，和可以同时连接非常多个模块，并能组织各个节点模块共同工作的特点二大量应用在汽车领域。其传输速度快，稳定性强的特点也为其实现轻松移植到机器人系统中来提供了可行性。相对较少的接线同时也意味着极大的容错率，这就是本设计选择 CAN 总线最为模块间传输工具的原因。这一设计的灵感来源于 Ying Zhang 等人<sup>[17]</sup> 的研究。



图 3-3 功能接口板电路图  
Fig 3-3 Schematic of Base Board



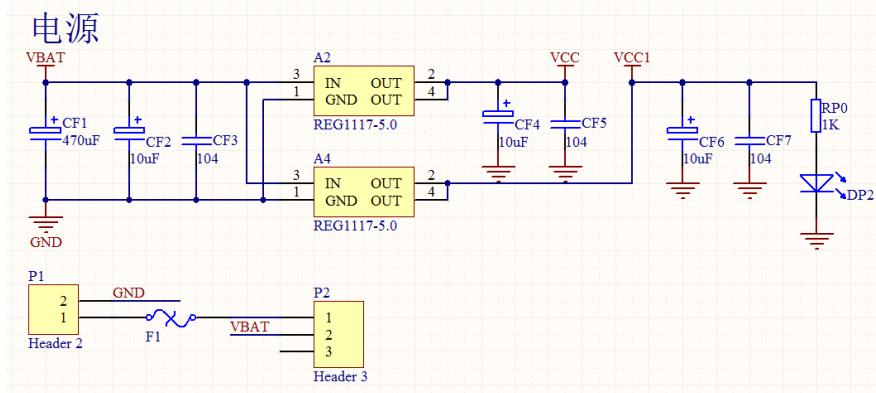


图 3-4 电源管理电路原理图  
Fig 3-4 Schematic of Power Source Management Unit

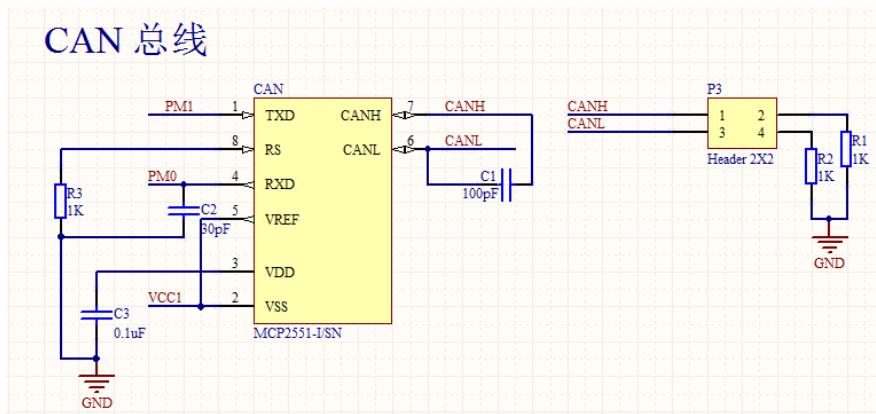
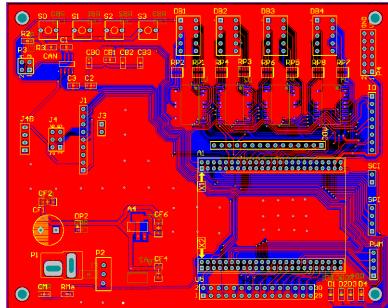
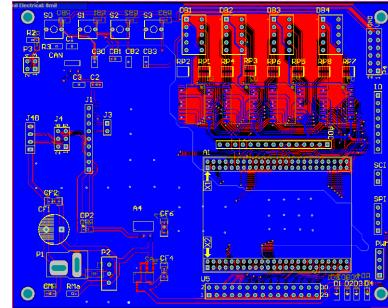


图 3-5 CAN 电路原理图  
Fig 3-5 Schematic of CAN Bus Unit

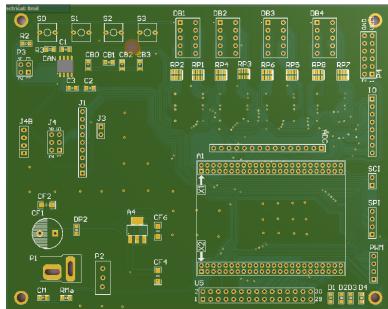


(a) PCB 正面

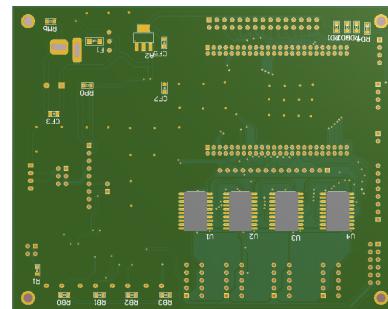


(b) PCB 背面

图 3-6 功能接口板的设计 PCB 样图  
Fig 3-6 The PCB View of Main Base Board



(a) PCB 正面



(b) PCB 背面

图 3-7 功能接口板的虚拟实物图  
Fig 3-7 The Virtual View of Main Base Board

功能接口板的 PCB 设计图如图3.1.2 所示。其虚拟实物图如图3.1.2 所示，3D 立体仿真图如图3.1.2 所示。

## 3.2 功能型外设及接口设计

功能性外设主要提供某个模块所需要的独特的功能。这些模块可能包括机器人应用中的方方面面。如无线通讯模块：用来是摸个机器人模块与外部设备，如远程计算通讯，从而实现信息的沟通或是机器人于远程系统的交互；舵机驱动模块：可以用来驱动具有多舵机结构的机械臂或其他的多舵机应用模块；IMU 和 GPS 模块：用来实现定位，机器人姿态探测等功能；电机驱动模块，

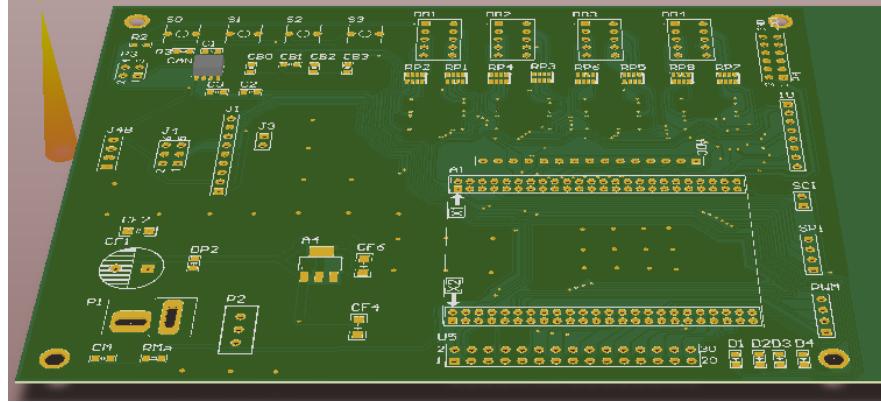


图 3-8 功能接口板的虚拟实物图 3D  
Fig 3-8 The 3D Virtual View of Main Base Board

用来驱动电机，可以用在轮式底盘或是履带式底盘的驱动；编码器模块：可以用来对固定于某一电机或伺服电机舵机上的编码器进行驱动与计数；传感器模块：用来驱动传感器来对外部信息进行采集和处理；以及其他应用领域的模块等等。本设计因为只对移动平台进行了设计及研究，所以只具体设计了 IMU 模块，电机驱动模块，编码器模块，传感器模块和光电 CAN 传输模块。对于每一个模块的详细设计如下。

### 3.2.1 IMU 模块

IMU 是 Inertial measurement unit (惯性测量单元) 的缩写。本方案所设计的 IMU 包括传统的加速度计和陀螺仪，同时参考了 Minor 等人<sup>[18]</sup> 的设计，在模块中引入了磁倾角传感器（电子罗盘）。在这一模块的设计中，使用了一片 SCA100T 两轴角速度传感器，用来采集平行于地面的平面内的加速度；一个 ZCC212N 电子罗盘封装单元，这一单元将测得的与地磁场倾角数据通过 SCI 协议传输回单片机进行处理；以及一个 LYPR540 三轴陀螺仪，用以测量角加速度。电路设计原理图如图3.2.1 所示，PCB 设计样图如图3.2.1 所示，虚拟实物图如图3.2.1 所示。

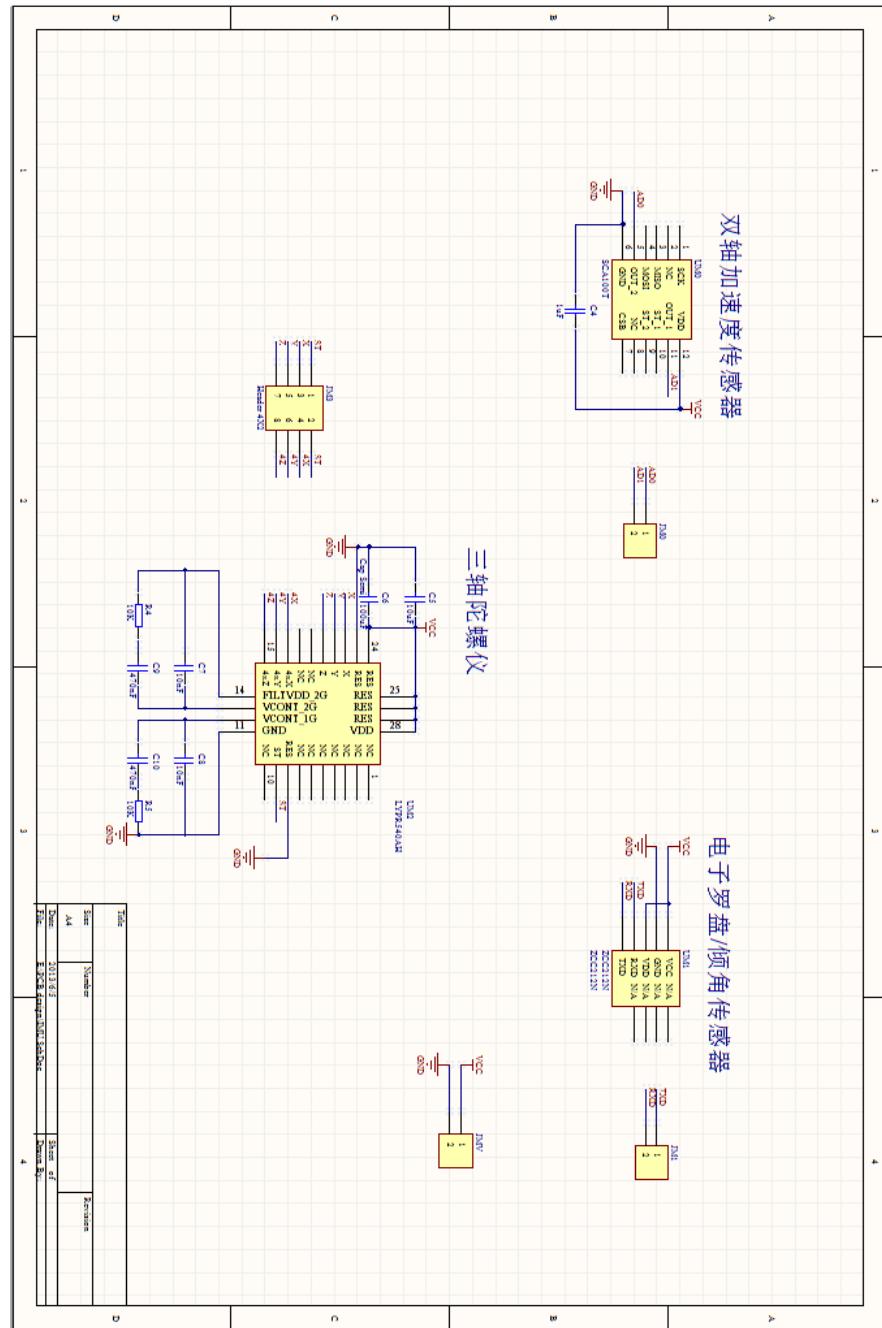
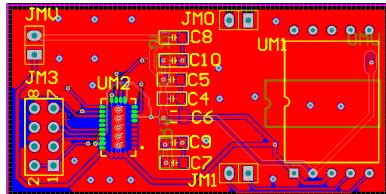
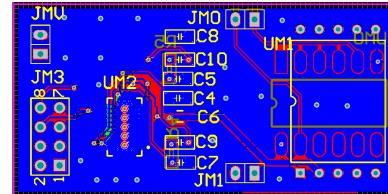


图 3-9 IMU 电路原理图  
Fig 3-9 Schematic of IMU Unit



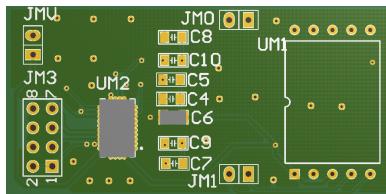
(a) PCB 正面



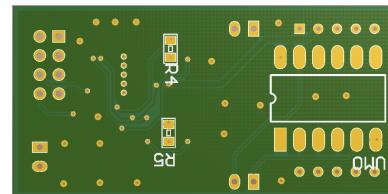
(b) PCB 背面

图 3-10 IMU 的设计 PCB 样图

Fig 3-10 The PCB View of IMU



(a) PCB 正面



(b) PCB 背面

图 3-11 IMU 的虚拟实物图

Fig 3-11 The Virtual View of IMU

### 3.2.2 驱动模块

电机驱动模块，采用传统的 H 桥式电路。其电路原理简图如图3.2.2 所示。

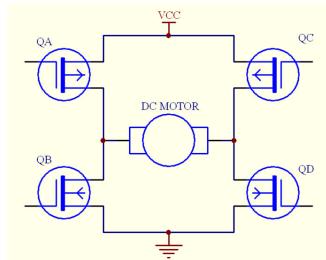


图 3-12 H 桥电路原理简图

Fig 3-12 H Bridge

其工作原理为，对角线上的 MOSEFET 或是 BJT 同时断开和闭合，相邻的两个 MOSFET 和 BJT 不同时断开和闭合。从而达到是电流可以以不同方向经过电机，而使电机可以正转或反转。现在有多种集成的桥式电路芯片可供选

择，而不必用 MOSFET 自行搭建 H 桥式电路。这种集成芯片有多种好处，比如稳定性高，紧凑所占空间小，简化电路设计等。所以本方案的驱动电路是直接基于 BTS7960 这款 H 桥式芯片设计的。同时电机需要使用 PWM 脉冲调制器产生方波来进行控速，通过改变方波的占空比来改变作用在电机上的等效电压来实现调速。其原理图如图3.2.2 所示,PCB 设计样图如图3.2.2 所示。

### 3.2.3 编码器模块

编码器模块实际上是比较简单的模块，其主要功能是为编码器提供片外计数器，并把结果反馈给主控板。在本设计中，选用的是 CD4520 芯片。这是一个最高计数值较小的高速用计数器。每个芯片的接线方法的电路原理图如图[?]。

### 3.2.4 传感器模块

传感器模块需要因传感器种类的不同而不同。在这里只对本设计需要用的超声波传感器的驱动电路进行讨论。因为传感器众多，为了节省片上资源，需要新的方法去驱动这么多传感器。其中一种方案就如笔者的设计，轮流激活传感器网络中的各个个体，这样可以复用同一套数据读取口，只需要不同的选通 IO 接口就可以了。这种方法充分的考虑到了片上资源不足的情况，极大的减少所要使用 IO 口的数量。传感器驱动网络的原理图如图3.2.4所示。从图中可以看出 PK7 口是复用的，是有上升沿和下降沿检测中断的端口。如果使用译码器驱动选通的话，可以以供使用 4 个 IO 口驱动 8 个传感器。

在本设计中选用的传感器是比较常见的 HC-SR04 模块。其有效检测距离是 4cm 到 8m。超声波传感器不同于红外传感器，抗光线和环境干扰能力比较强，相对可靠。同时因为模块的常见性，又使其非常廉价。这款模块的实物图

图 3-13 驱动电路电路图

Fig 3-13 Schematic of Driver Board

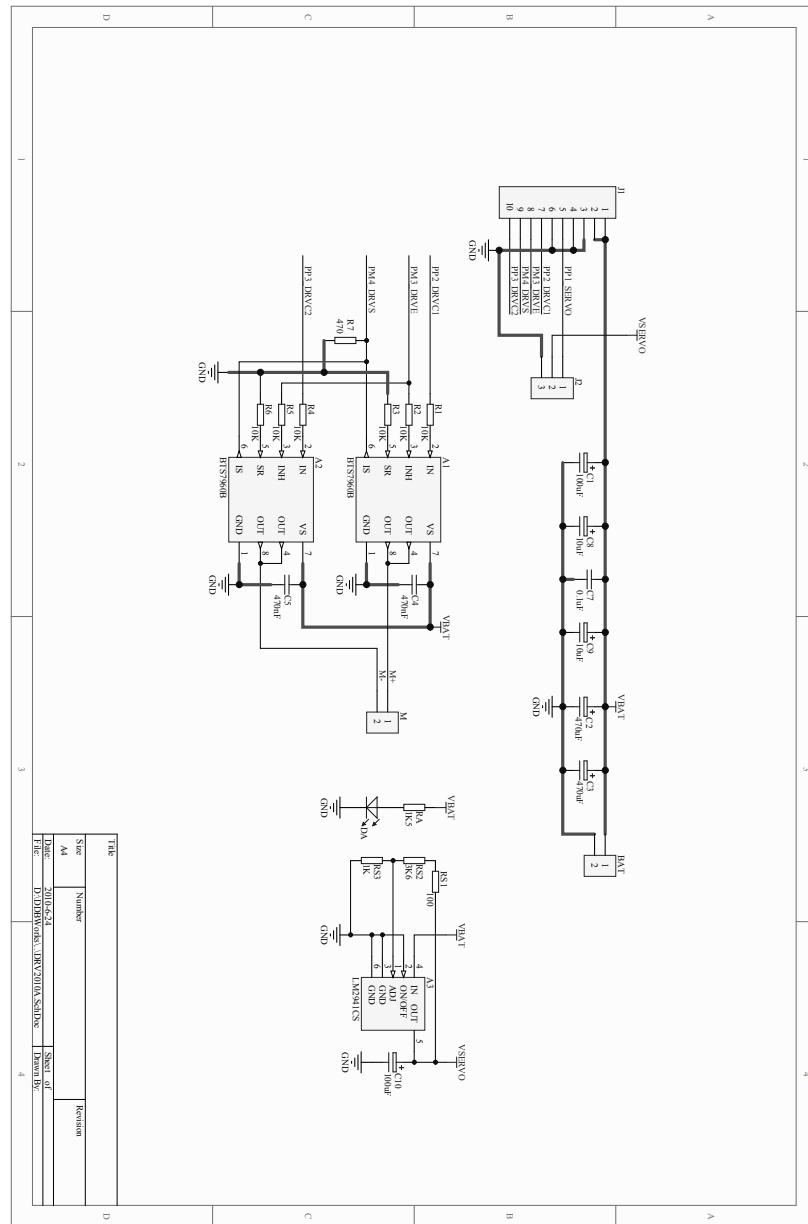




图 3-14 驱动电路的设计 PCB 样图  
Fig 3-14 The PCB View of Driver Board

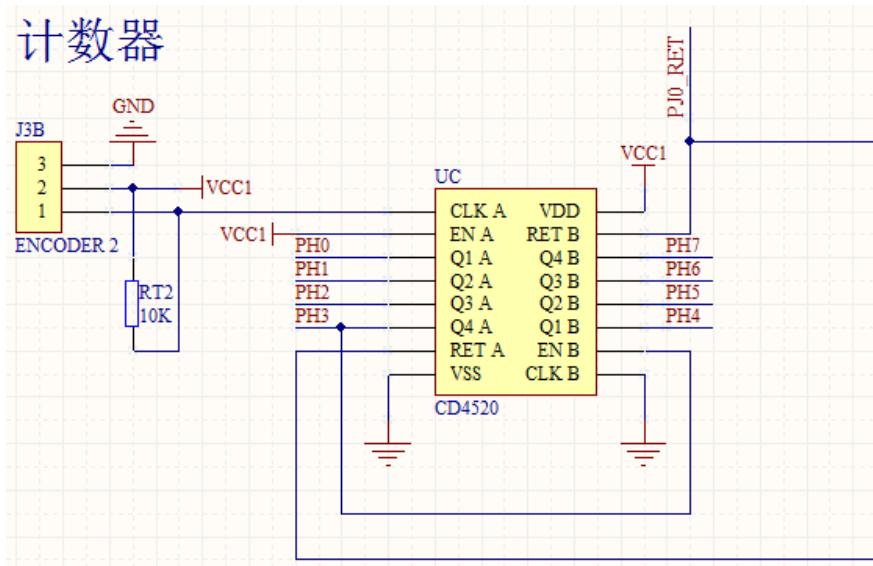


图 3-15 编码器用外部计数器接线图  
Fig 3-15 Schematic of counters for encoder

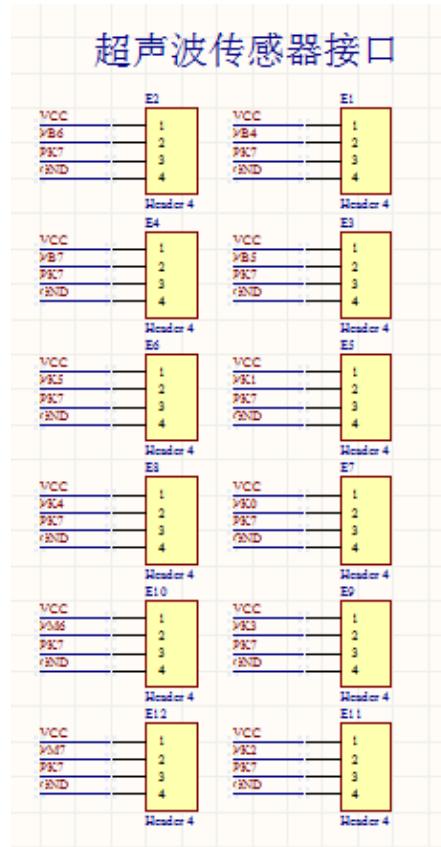


图 3-16 超声波传感器驱动板原理图  
 Fig 3-16 Schematic of Ultrasonics Driver Unit

如图3.2.4所示。

### 3.2.5 模块间通讯接口

模块间通讯接口是本设计中很重要的一部分，也是本设计的一个创新点。在 Ying Zhang<sup>[17]</sup> 的关于模块化机器人的大规模控制网络系统设计中，提供了使用 CAN 总线的模块化机器人网络进行控制的很好的解决方案。这套方案给出了一个在软件层面上可行的方法，受此启发，本设计将整个模块化机器人的相互通讯架构在 CAN 总线上。在前面的机械设计部分，对于为何使用光学式通

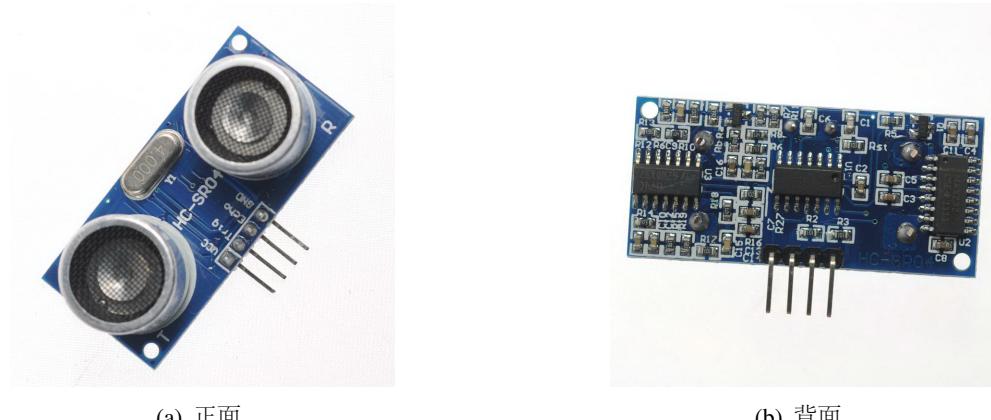


图 3-17 超声波传感器  
Fig 3-17 Ultrasonics Sensor Unit

道连接代替机械式触点连接给出了充分的解释。而在本章这是在电路硬件层面上将其实现。

对于 CAN 总线的每一条输出线都采用一对红外线光电对管来发送和接受相应线中的内容。CANH 中是以 2.5V 为基电位的脉冲信号，最大幅值为 5v；而 CANL 中是以 0V 为基电位的脉冲信号，最大幅值为 2.5V。根据其这一特点，分别设计了 CANH 和 CANL 的发送单元。对于 CANH 是先将信号通过减法器，减去一个 2.5V 的参考电压，在输出到一个 MOSFET 的 G 极，来控制红外 LED 的开关，来达到把信号发出的目的。CANL 则可以直接减引脚接入 MOSFET 的 G 极来控制红外 LED 的亮灭。CANH 和 CANL 的接收单元也不相同。因为接收到的光敏二极管的输出电压为一模拟值，所以要通过一定地方法把其变为数字值。对于 CANH，输出电压先经过一个比较器，变为基值是 0v，幅值是 5V 的脉冲信号，再通过加法器加上一个 2.5V 的参考电压，来变成基值为 2.5V，最大幅值为 5V 的脉冲信号，并输出回 CANH 线。对于 CANL 线，情况相似，也是要先要经过一个比较器，在对脉冲信号进行调幅。这一模块的原理图如图所示，PCB 设计样图如图所示，虚拟实物图如图所示。

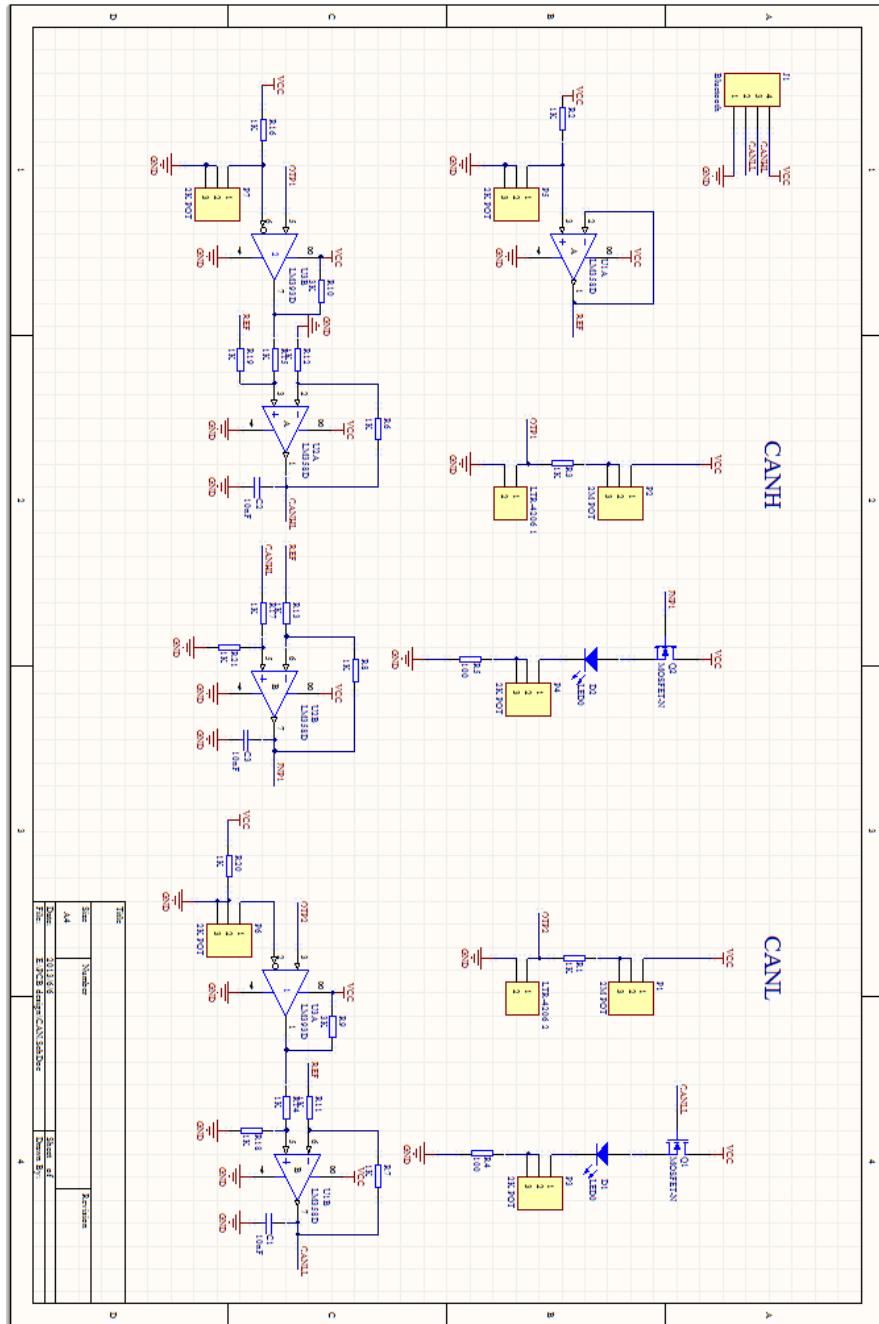
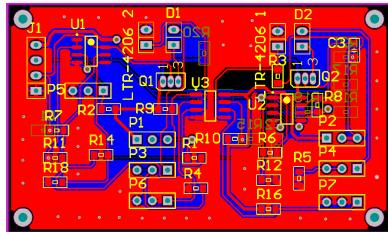
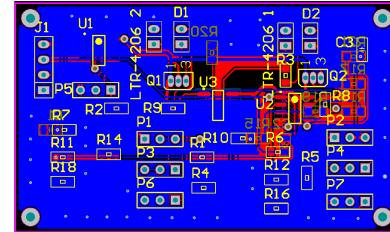


图 3-18 模块间通讯接口板电路原理图  
Fig 3-18 Schematic of Modular Level Communication Unit



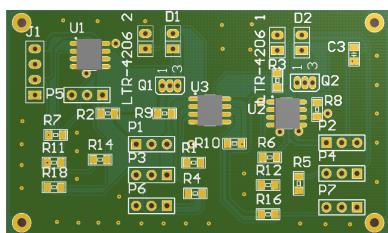
(a) PCB 正面



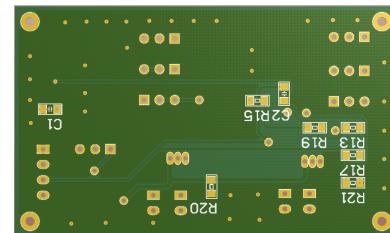
(b) PCB 背面

图 3-19 模块间通讯接口板设计 PCB 样图

Fig 3-19 The PCB View of Modular Level Communication Unit



(a) PCB 正面



(b) PCB 背面

图 3-20 模块间通讯接口板虚拟实物图

Fig 3-20 The Virtual View of Modular Level Communication Unit

### 3.3 本章小结

本章对多功能模块化机器人的控制系统的电路系统部分的设计进行了详尽的说明。对于每个模块化机器人来说，其电路系统分为两个部分，一个是通用模块控制电路，一个是外设功能电路。通用控制电路实现模块化机器人每个模块的基本功能，并提供足够的扩展接口；外设功能电路是帮助模块使某一功能具体实现的电路。不同的模块可以选择需要的外设功能，以在实现期望功能的前提下，减少资源的浪费。

## 第四章 控制与智能避障算法

在本章将主要介绍模块化移动机器人的软件系统。由于本移动机器人具有自主移动，自主定位，自动避障，地图生成和最优路径计算等功能，所以需要将其软件系统分为底盘电机驱动，车体定位，未知环境避障和探测地图绘制等部分。其中只有电机驱动部分是与选用的控制芯片有关系的，而其他诸部分皆是上层算法，所以处理驱动算法的程序不可移植外，其他部分皆可移植到其他系统中去。在下面的介绍中，除了会给出具体算法程序外，还会对每一部分算法的数学原理进行简单的介绍，以期算法可以被很好地理解。

### 4.1 底盘驱动算法

底盘驱动采用了经典的 H 桥方案，通过单一 IO 口的高低电平来对方向进行控制，而在使能端接入 PWM 方波，通过控制占空比来控制电机的转速。控制占空比来控制转速的具体原理是，占空比的改变可以改变方波的等效电压。设一列方波的占空比是  $a$ ，则在一个方波周期内等效电压与占空比的关系为

$$V_{org}aT = V_{equ}T \quad (4-1)$$

其中  $V_{org}$  是方波最大幅值， $T$  为方波周期， $V_{equ}$  为等效电压。通过公式(4-1)，可以得到

$$V_{equ} = aV_{org} \quad (4-2)$$

等效电压与占空比呈简单线性关系。而通过电机的特性公式(4-3)

$$V_{supply} = K_e \dot{\theta} \quad (4-3)$$

可知电机转速和输入电压  $V_{supply}$  成正比，这就意味轮子的转速与方波占空比成正比。所以控制轮子的转速只需要改变输入方波的占空比就可以了。但是占空比只给出了一个速度的相对关系，并没有与具体速度值的对应，所以控制的时候还要通过传感器的数据，对速度控制进行闭环。

电机系统所需输出口初始化，和一般电机控制程序如下。此段程序，是参考罗翔的程序所撰写。

代码 4.1 针对 BTS7960 的单片机初始化程序

```

1 #include "BTS7960B.h"
2 #include "SystemConfig.h"
3
4 /* Crystal's frequency is 40MHz
5   USE PPL change the bus frequency*/
6 //——宏参数定义——
7 #define HIGH 1
8 #define LOW 0
9 #define OUTPUT 1
10 #define INPUT 0
11
12 #define SETPWM23 0x0C          //置1 PWM23 选择项
13 #define CLRPWM23 (~SETPWM23)    //清零 PWM23 选择项
14 #define CLKB1D08 0x30          //ClockB 运行方式
15
16 #if SYS_BUS_FREQUENCY == SYSTEM_BUS_64M
17 //64M-预分频: fA=2M, fB=4M(使用 fB)
18 #define _PWMMAX 199           //占空比最大值
19 #define _PWMMIN 0              //占空比最小值

```

```
20 #define _PWMUNT 2
21 #else
22 //其他分频: fA = 2.5MHz, fB = 5MHz, 请在此基础上设定频率
23 #define _PWMMAX 249          //占空比最大值
24 #define _PWMMIN 0            //占空比最小值
25 #define _PWMUNT 5/2
26 #endif
27
28 //——操作函数定义——
29 void BTS7960BRestart(void)
30 //重启函数: 对需使用 I/O 口初始化
31 {
32     DDRM_DDRC5 = OUTPUT;
33     _BTSDRVE = LOW ;
34     DDRM_DDRC4 = INPUT ;
35     _BTSDRVS = LOW ;//Initial BITS OF PTM PORT
36
37     PWME &= CLR_PWM23;//关 PWM23
38
39     //PWMPRCLK |= CLK_B1D08;//ClockB frequency = 40MHz/8=5MHz
40     //PWMSCLB = 5 ;
41
42     PWMPER2 = _PWMMAX ;//PWM2 frequency = 10kHz
43     PWMDTY2 = _PWMMAX ;//占空比 0
44     PWMPER3 = _PWMMAX ;//PWM3 frequency = 10kHz
45     PWMDTY3 = _PWMMAX ;//占空比 0
46
47     PWME |= SET_PWM23;
48
49     BTS7960BEnable(HIGH) ;
50 }
51
52 unsigned char BTS7960BControl(unsigned char ForwardPWM, unsigned char
```

```

      BackwardPWM)

53 //控制函数: 正反转控制。输入 PWM 占空比, 输出正反转状态(输入均为百分之)
54 {
55   unsigned char PStatus = BTS7960STOP;
56   //PWM 状态赋值
57   PStatus = (ForwardPWM > BackwardPWM)?BTS7960FORWARD:
58   BTS7960BACKWARD;//电机运行状态判
59   断
60   PStatus = (ForwardPWM == BackwardPWM)?BTS7960STOP :PStatus ;
61
62   ForwardPWM = (ForwardPWM > 100)?100:ForwardPWM ;
63   BackwardPWM = (BackwardPWM > 100)?100:BackwardPWM;
64   PWMDTY2 = (byte)((_PWMMAX < ForwardPWM * _PWMUNT)?_PWMMIN:(
65   _PWMMAX - ForwardPWM *_PWMUNT));//计算 PWM 占空
66   比
67   PWMDTY3 = (byte)((_PWMMAX < BackwardPWM * _PWMUNT)?_PWMMIN:(
68   _PWMMAX - BackwardPWM*_PWMUNT));
69   return PStatus ;
70 }

```

在底盘模块正常情况下是沿着算法所确定的方向匀速行进，速度只需规定一个为常数的占空比值就可以了。但是因为电机特性不一致的原因，即便规定同一 PWM 值，车体行进方向仍然可能偏离既定方向，所以要使底盘保持行进方向，就要对其行进角度进行闭环。这一功能的可以通过电子罗盘返回的数据来设计实现。这里将采用传统的 PID 算法来进行闭环程序的设计。PID 系统的传递方程为的拉普拉斯形式可以写为

$$G(s) = K_p + \frac{K_i}{s} + K_d s \quad (4-4)$$

其中  $K_p, K_i$  和  $K_d$  为 PID 方法的参数，对于系统方程，输入量是实际角度与计算角度的差值，输出量是驱动左轮与驱动右轮 PWM 占空比的差值。因为系统

实际是离散的，所以需要将系统方程从 S 域映射到离散系统的 Z 域，关于这个控制器的 C 程序就是根据这一思想设计的，其伪代码可以表示如下。

代码 4.2 PID 控制器伪代码

```
1 double KP = 一个合理的值;
2 double KI = 一个合理的值;
3 double KD = 一个合理的值;
4 double Error = 0;           // 实际角度与计算角度的偏差
5 static double ErrorHis = 0; // 对于角度偏差的记录
6 static double ErrorAcu = 0; // 偏差积分
7
8 Error = AngleActual - AngleCalculated;
9 ErrorAcu += Error ;
10 DutyCycleDiff = KP*Error + KD*(Error-ErrorHis) + Ki*ErrorAcu ;
11 ErrorHis = Error;
```

关于底盘模块行进方向角度的计算将在未知环境避障算法部分介绍，关于遇到避障时转向的控制也将在那部分章节介绍。

## 4.2 车体定位方案

车体定位方案将直接决定了底盘模块的行进轨迹，对于是否完成目标的判断和地图的绘制等功能的实现。为了获得机器人准确的位置，在本设计中，使底盘集成了多种传感器模块。这其中包括轮式编码器，俗称拖地轮；IMU 模块等单元，如果需要，则可以通过串口扩展，很容易的链接 GPS 模块。在下文中将详细介绍各个方案定位的数学原理，及坐标值获得的方法。

### 4.2.1 拖地轮及方位角传感器定位

拖地轮的机械结构设计已经在第二章的相应部分进行详细的叙述，在本节，将主要介绍基于拖地轮的定位算法。拖地轮的设计目标之一就要简化计

算，所以将拖地轮固定在底盘模块相邻的两条边中央的位置上。底盘模块的坐标系，与轮子的位置如图4-1所示。

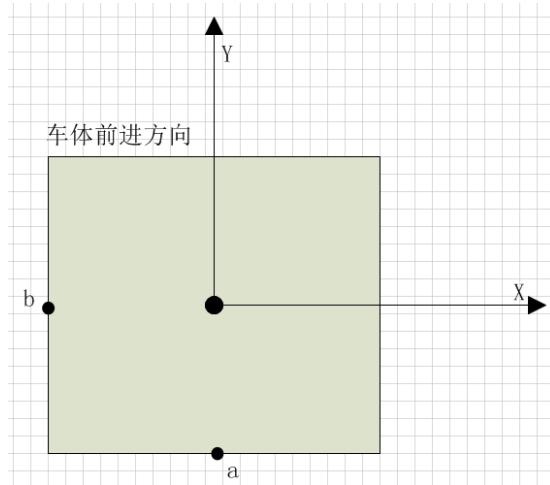


图 4-1 底盘上坐标系的定义  
Fig 4-1 The Definition of the Coordinates On the Chassis

其中拖地轮 a 只能采集到与底盘模块 y 坐标轴平行的转动，同理拖地轮 b 只能采集到与底盘模块 x 坐标轴平行的转动。底盘的控制芯片将会以一定的周期进行对传感器信息的采集和对底盘模块体的控制。这一周期在本设计中为 10 毫秒，所以控制周期是 100HZ。当每一个周期结束后，如果只有 y 方向的轮子采集到数据，则机器人的世界坐标改变量为

$$\begin{cases} \Delta x_{world} = \Delta y \cdot \sin \theta \\ \Delta y_{world} = \Delta y \cdot \cos \theta \end{cases} \quad (4-5)$$

其中  $x_{world}$ ,  $y_{world}$  为机器人的世界坐标系中的坐标， $\theta$  为机器人前进方向与世界坐标 y 轴所成的夹角。

同理当只有 x 方向的轮子采集到位移数据时，则机器人的世界坐标为

$$\begin{cases} \Delta x_{world} = \Delta x \cdot \cos \theta \\ \Delta y_{world} = \Delta x \cdot \sin \theta \end{cases} \quad (4-6)$$

而在同时采集到 x 与 y 方向的位移信息时，就需要用到一定的数学技巧来获得世界坐标的地位改变量。如图4-2所示，因为控制周期比较短，可以用直角模型来计算机人人体的位移，并假设车体的运动方向是初始时的运动方向保持不变，这样就可以通过机器人前进方向与世界坐标 y 轴的夹角和采集到的传感器信息来计算车体的实际位移了。

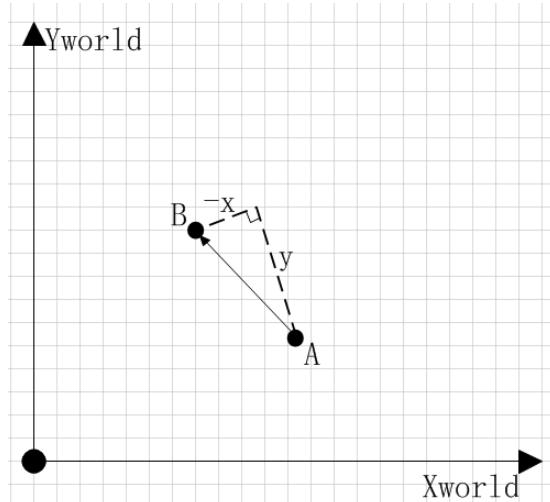


图 4-2 机器人运动示意  
 Fig 4-2 The Motion of the Robot in World Coordinates

这时世界坐标该变量的计算公式为

$$\begin{cases} \Delta x_{world} = \Delta y \cdot \sin \theta - \Delta x \cdot \cos \theta \\ \Delta y_{world} = \Delta y \cdot \cos \theta + \Delta x \cdot \sin \theta \end{cases} \quad (4-7)$$

## 4.2.2 IMU 定位

通过 IMU 上所拥有的传感器元件可知，其对于位置的确定是依赖于积分的。加速度传感器的输出量是加速度，陀螺仪的输出量是角加速度，电子罗盘的输出量是角度。表征速度，位移和加速度关系的公式是

$$D = \int \dot{D} = \int_T \int_T \ddot{D} \quad (4-8)$$

所以只要对加速度进行二次积分就可以算出在某一轴上的位移分量。因为控制周期比较短，所以可以认为在一个周期内，机器人是在做匀加速度，匀速度运动。如果以  $\ddot{x}$  和  $\ddot{y}$  作为在底盘模块参考系中的加速度传感器所能测出的加速度量，则坐标的数学表达式可以写作

$$\begin{cases} \Delta x_{world} = \ddot{y} \cdot T^2 \cdot \sin \theta - \ddot{x} \cdot T^2 \cdot \cos \theta \\ \Delta y_{world} = \ddot{y} \cdot T^2 \cdot \cos \theta + \ddot{x} \cdot T^2 \cdot \sin \theta \end{cases} \quad (4-9)$$

但是因为加速度传感器的噪声带会对积分误差的收敛造成影响，所以光靠加速度传感器的值做计算是不够的。还需要加上陀螺仪的输出值作参考。加速度值与陀螺仪测得的关于垂直于地面平面的转轴的角加速度值的关系是

$$\arctan\left(\frac{\ddot{x} \cdot T^2}{\ddot{y} \cdot T^2}\right) = \int_T \int_T \ddot{\phi} \quad (4-10)$$

其中  $\phi$  是角加速度。

但是仅仅是使用这个比较依然是不可靠的，还要对采集到的数据进行滤波。本设计根据 Houtekamer 等人<sup>[19]</sup> 的文章，设计了对信号处理的卡尔曼滤波器。其 C 程序实现如下。

代码 4.3 Kalman 滤波的 C 程序代码

```
1 float angle, angle_dot; // 外部需要引用的变量
```

```
2 float Q_angle = 0.05, Q_gyro = 0.01, R_angle = 5, dt = 0.005;
3 float P[2][2] = {{ 1, 0 },{ 0, 1 }} ;
4 float Pdot[4] ={0,0,0,0} ;
5 const char C_0 = 1;
6 float q_bias, angle_err, PCt_0, PCt_1, E, K_0, K_1, t_0, t_1;
7 //_____
8 void Kalman_Filter( float angle_m, float gyro_m)
9 {
10     angle+=(gyro_m-q_bias) * dt;           //先验估计
11
12     Pdot[0]=Q_angle - P[0][1] - P[1][0];    //先验估计误差协方差的微分
13     Pdot[1]=- P[1][1];
14     Pdot[2]=- P[1][1];
15     Pdot[3]=Q_gyro;
16
17     P[0][0] += Pdot[0] * dt;                 // 先验估计误差协方差
18     P[0][1] += Pdot[1] * dt;
19     P[1][0] += Pdot[2] * dt;
20     P[1][1] += Pdot[3] * dt;
21
22
23     angle_err = angle_m - angle;
24
25     PCt_0 = C_0 * P [0][0];
26     PCt_1 = C_0 * P [1][0];
27
28     E = R_angle + C_0 * PCt_0;
29
30     K_0 = PCt_0 / E; //Kk
31     K_1 = PCt_1 / E;
32
33     t_0 = PCt_0;
34     t_1 = C_0 * P [0][1];
```

```
35
36     P[0][0] -= K_0 * t_0;           //后验估计误差协方差
37     P[0][1] -= K_0 * t_1;
38     P[1][0] -= K_1 * t_0;
39     P[1][1] -= K_1 * t_1;
40
41     angle += K_0 * angle_err;      //后验估计
42     q_bias += K_1 * angle_err;     //后验估计
43     angle_dot = gyro_m - q_bias;   //输出值（后验估计）的微分 = 角速度
44 }
```

#### 4.2.3 GPS 定位

因为 **GPS** 极差的室内信号的接收率，所以在本设计中并没有使用这一模块，不过作为常见的定位手段，在这里予以进行简单讨论。**GPS** 模块往往为串口输出，输出遵从 **GPS** 标准协议，刷新频率为 1Hz，即一秒输出一次。在本实验中这个输出频率显然太慢了。不过作为 **GPS** 模块，它会直接输出对象目标和运动方向角度。直接得到这些数据，是可以加快计算速度的，同时也使算法设计变得简单。不过 **GPS** 的另一个去点就是，民用级别的模块的精度极低，大概为 5m，在地势复杂多变的环境中应用显然是不现实的。所以 **GPS** 模块更适合于户外开阔地势的定位使用。

### 4.3 未知环境避障算法

在本设计中采用了虚拟势能场的算法来实现路径计算和自动避障的。这一算法最先由 Khatib<sup>[20]</sup> 提出，并应用于机械臂行进路线的规划。后来虚拟势场的概念经由 Yoram Koren 等人<sup>[21]</sup> 的发展，而可以应用到平面移动物体的二维运动规划中。

基本的虚拟势场思想主要是引入了两个虚拟力。一个为虚拟引力，一个为虚拟斥力。虚拟引力是指运动体与目标点之间的力，虚拟斥力是指运动体与障碍物之间的力。目标点在全局坐标系中的位置是已知的，所以在初始状态下就存在着引力场的作用，是机器人向目标点运动。因为势能的等势线为圆形，所以只有运动物体向着目标点前进，才是能变化梯度最大方向。因此在某种意义上讲，由虚拟引力所计算出的运动方向是最优的。在本设计中，设计的机器人所处的环境是未知的，就是说初始条件下并无障碍物的存在，而在运动过程中会遇到障碍物，并在障碍物的斥力影响下而改变运动方向。这说明斥力是一种短程力，它的作用范围是有限的。

在本设计中接纳了耿兆丰等人<sup>[22]</sup>的方案，将目标点产生的势场  $P$  定义为

$$P = r^2/2 = [(x - x_t)^2 + (y - y_t)^2]/2 \quad (4-11)$$

其中  $x_t, y_t$  为目标点坐标。则此时机器人所处位置的势场梯度可以表示为

$$\nabla P = \frac{\partial P}{\partial x} i + \frac{\partial P}{\partial y} j = (x - x_t) i + (y - y_t) j \quad (4-12)$$

因此引力可以表示为

$$F_{att} = K(|\nabla P|_{r=d}) = Kd \quad (4-13)$$

其中  $K$  为引力常数。

对于斥力，正如上文所说，为短程力，所以其应该具有随着距离的变长而减弱的特点，如果斥力能与距离成反比的话，这符合这一要求。所以斥力的形式应为

$$F_{rep} = \frac{K_r}{(x - x_o)^2 + (y - y_o)^2} \quad (4-14)$$

其中  $K_r$  为斥力常数， $x_o, y_o$  为障碍物的坐标。在此处分母使用距离的平方是因为，第一可以简化计算，提高计算速度；第二可以加快斥力的衰减和增加。斥力的作用方向即为力场梯度方向。

$$\nabla F_{rep} = -2 \frac{K_r(x - x_o)}{((x - x_o)^2 + (y - y_o)^2)^2} i - 2 \frac{K_r(y - y_o)}{((x - x_o)^2 + (y - y_o)^2)^2} j \quad (4-15)$$

其方向矢量可以化简的表示为  $[-(x - x_o) \ - (y - y_o)]$ 。因为斥力是个短程力，所以要设定一个阀值，在是斥力小于这一阀值时为 0。

在有了引力与斥力的公式后，就可以对每个点对车体的作用积分而算出合力，再通过合力的方向来计算机器人的行动方向。本机器人的控制系统所有的方向都表示为机器人前进方向与世界坐标系的 y 轴的夹角。算法的示意图如图[21] 所示。但是这种算法存在着问题的。问题就是，如果障碍物足够大，可

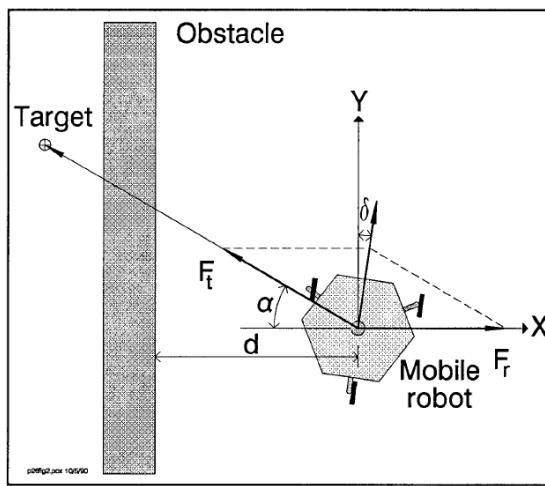


图 4-3 虚拟势能避障算法示意图<sup>[21]</sup>  
 Fig 4-3 Motion of a mobile robot applying a potential field algorithm

能存在着受力平衡点，使机器人永远无法越过障碍物。为了改变这一现象，不

得不对机器人引入惯性。但是光引入惯性还是不够的，同时还要引入运动方向锁，来使最后的搜索过程可以得到收敛解。

## 4.4 地图生成和最优路径生成

关于地图的绘制，是受到了 David Waller 等人<sup>[23]</sup> 研究的启发，同时参考了周斌等人<sup>[24]</sup> 的研究。底盘模块进行这样设计的原因是如果需要多次重复的使机器人从某一出发点到达某一目标点，在经过第一次机器人的探索后，可以记住环境信息，并在下次进行相同任务时，可以直接沿着最优路径前进而不需要重新探测。则可以大大加快机器人在同一环境长时间重复执行同一任务时的效率。

与周斌给出的方法不同，在本设计中，地图信息并不是保存在车体的控制器里，而是底盘模块会将数据发回给上位机，并由上位机处理并绘制地图，再通过上位机来计算最优路径，返回给片上系统。地图绘制的过程主要还是靠传感器模块标出障碍物的坐标，并根据这一坐标和机器人本身坐标尺寸来绘制障碍物和机器人可通过通道。

而最优路径生成这是通过现将绘制的地图网格化，然后从目标点出发向起始点回溯的去评价每一个点。评价公司就是与目标点的距离。在评价过程中只关心处在网格节点上的点，只要网格足够小，最后所得到的结果是可信的。当所有点评价完毕后，出发点会有多种评价值。找出最小的评价值，就可以找出最优的路径啦。然后连接这条线路上的每一个点，对这条路径的关键点信息进行与计算并返回给底盘模块进行存储。这样就完成了最优路径生成的过程。

## 4.5 本章小结

本章主要介绍了所设计的移动模块化机器人的软件部分。这部分内容主要是针对轮式底盘和超声波传感器部分所设计的。本章节只涉及到了本移动式模块化平台的关键算法，而比较简单的底层算法实现没有在本章进行介绍。关键算法包括 4 部分，第一位底盘的驱动算法，这是其他对车体控制算法的基础；其次是车体定位算法，这些算法是决定避障是否可行的关键；接下来是避障算法，详细介绍了机器人是如何能绕过障碍物而自主向目标点行进的；最后是地图的绘制和最优路径的生成，其中地图绘制是最优路径生成的基础。

## 第五章 避障算法的仿真

5.1 仿真软件环境介绍

5.2 移动机器人模型的建立

5.3 机器人所处的仿真世界的建立

5.4 机器人的扩展组件撰写

5.5 传感器的扩展组件

5.6 仿真过程与算法验证

5.7 本章小结

## 全文总结

这里是全文总结内容。

## 参考文献

- [1] DUDEK G, JENKIN M. Computational principles of mobile robotics[M]. Cambridge: Cambridge university press, 2010.
- [2] HOLLAND O. Grey Walter: the pioneer of real artificial life[C]//Proceedings of the 5th international workshop on artificial life. .[S.l.]: [s.n.] , 1997:34–44.
- [3] HARRISON R, WESTERN R, MOORE P, et al. A study of application areas for modular robots[J]. Robotica, 1987, 5(03):217–221.
- [4] 王鹏飞, 秦小云. 可重构模块化机器人的研究 [J]. 中国水运, 2007, 7(7):164–165.
- [5] BENHABIB B, DAI M. Mechanical design of a modular robot for industrial applications[J]. Journal of Manufacturing Systems, 1991, 10(4):297–306.
- [6] PAREDIS C J, KHOSLA P K. Kinematic design of serial link manipulators from task specifications[J]. The International Journal of Robotics Research, 1993, 12(3):274–287.
- [7] FUJITA M, KITANO H, KAGEYAMA K. A reconfigurable robot platform[J]. Robotics and autonomous Systems, 1999, 29(2):119–132.
- [8] YIM M. New locomotion gaits[C]//Robotics and Automation, 1994. Proceedings., 1994 IEEE International Conference on. .[S.l.]: [s.n.] , 1994:2508–2514.
- [9] 李磊, 叶涛, 谭民, et al. 移动机器人技术研究现状与未来 Ξ[J]. 机器人, 2002, 24(9):475–480.

- [10] NILSSON N. A Mobile Automation: An Application of Artificial Intelligence Techniques[J]. Autonomous Mobile Robots: Control, Planning, and Architecture, 1969, 2:233–244.
- [11] WANG T K, DANG Q, PAN P Y. Path planning approach in unknown environment[J]. International Journal of Automation and Computing, 2010, 7(3):310–316.
- [12] ERSSON T, HU X. Path planning and navigation of mobile robots in unknown environments[C]//Intelligent Robots and Systems, 2001. Proceedings. 2001 IEEE/RSJ International Conference on. .[S.l.]: [s.n.] , 2001 , 2:858–864.
- [13] UTSUGI S, SUZUKI H. Path planning in an unknown environment on the basis of observations of occluded areas[C]//Cybernetics and Intelligent Systems, 2008 IEEE Conference on. Tokoyo: [s.n.] , 2008:248–253.
- [14] RYLAND G G, CHENG H H. Design of iMobot, an intelligent reconfigurable mobile robot with novel locomotion[C]//Robotics and Automation (ICRA), 2010 IEEE International Conference on. .[S.l.]: [s.n.] , 2010:60–65.
- [15] 谢宁, 周翔, 刘露露, 等. 基于 XS128 单片机的智能循迹车硬件系统设计 [J]. 国外电子测量技术, 2012, 31(12):63–66.
- [16] BOSCH R. CAN specification version 2.0[J]. Rober Bousch GmbH, Postfach, 1991, 300240.
- [17] ZHANG Y, ROUFAS K, YIM M, et al. Massively Distributed Control Nets for Modular Reconfigurable Robots[C]//2002 AAAI Spring Symposium on Intelligent Distributed and Embedded Systems. .[S.l.]: [s.n.] , 2002.

- [18] MINOR R R, ROWE D W. Utilization of a magnetic sensor to compensate a MEMS-IMU/GPS and de-spin strapdown on rolling missiles[J]. 2001. US Patent 6,208,936.
- [19] HOUTEKAMER P L, MITCHELL H L. Data assimilation using an ensemble Kalman filter technique[J]. Monthly Weather Review, 1998, 126(3):796–811.
- [20] KHATIB O. Real-time obstacle avoidance for manipulators and mobile robots[J]. The international journal of robotics research, 1986, 5(1):90–98.
- [21] KOREN Y, BORENSTEIN J. Potential field methods and their inherent limitations for mobile robot navigation[C]//Robotics and Automation, 1991. Proceedings., 1991 IEEE International Conference on. .[S.l.]: [s.n.] , 1991:1398–1404.
- [22] 耿兆丰, 吴永敢. 基于势场的运动路径规划 [J]. 机器人, 1992, 14(5):38–43.
- [23] WALLER D, HUNT E, KNAPP D. The transfer of spatial knowledge in virtual environment training[J]. Presence, 1998, 7(2):129–143.
- [24] 周斌, 刘旺, 林辛凡, et al. 智能车赛道记忆算法的研究 [J]. 电子产品世界, 2006(08S):160–161.

## 致 谢

感谢上海交通大学！

感谢所有测试和使用交大硕士学位论文 L<sup>A</sup>T<sub>E</sub>X 模板的同学！

感谢那位最先制作出博士学位论文 L<sup>A</sup>T<sub>E</sub>X 模板的交大物理系同学！

感谢 Jianwen(水源 ID: shinkansen) 为此模板做出的贡献！

感谢 William Wang 同学对模板移植做出的巨大贡献！

感谢 Wang 同学对推动模板官方化所做的工作！

# **DESIGN OF A MULTIFUNCTIONAL MOBILE MODULAR ROBOT SYSTEM**

An imperial edict issued in 1896 by Emperor Guangxu, established Nanyang Public School in Shanghai. The normal school, school of foreign studies, middle school and a high school were established. Sheng Xuanhuai, the person responsible for proposing the idea to the emperor, became the first president and is regarded as the founder of the university.

During the 1930s, the university gained a reputation of nurturing top engineers. After the foundation of People's Republic, some faculties were transferred to other universities. A significant amount of its faculty were sent in 1956, by the national government, to Xi'an to help build up Xi'an Jiao Tong University in western China. Afterwards, the school was officially renamed Shanghai Jiao Tong University.

Since the reform and opening up policy in China, SJTU has taken the lead in management reform of institutions for higher education, regaining its vigor and vitality with an unprecedented momentum of growth. SJTU includes five beautiful campuses, Xuhui, Minhang, Luwan Qibao, and Fahua, taking up an area of about 3,225,833 m<sup>2</sup>. A number of disciplines have been advancing towards the top echelon internationally, and a batch of burgeoning branches of learning have taken an important position domestically.

Today SJTU has 31 schools (departments), 63 undergraduate programs, 250 masters-degree programs, 203 Ph.D. programs, 28 post-doctorate programs, and 11 state key

laboratories and national engineering research centers.

SJTU boasts a large number of famous scientists and professors, including 35 academics of the Academy of Sciences and Academy of Engineering, 95 accredited professors and chair professors of the "Cheung Kong Scholars Program" and more than 2,000 professors and associate professors.

Its total enrollment of students amounts to 35,929, of which 1,564 are international students. There are 16,802 undergraduates, and 17,563 masters and Ph.D. candidates. After more than a century of operation, Jiao Tong University has inherited the old tradition of "high starting points, solid foundation, strict requirements and extensive practice." Students from SJTU have won top prizes in various competitions, including ACM International Collegiate Programming Contest, International Mathematical Contest in Modeling and Electronics Design Contests. Famous alumni include Jiang Zemin, Lu Dingyi, Ding Guangen, Wang Daohan, Qian Xuesen, Wu Wenjun, Zou Taofen, Mao Yisheng, Cai Er, Huang Yanpei, Shao Lizi, Wang An and many more. More than 200 of the academics of the Chinese Academy of Sciences and Chinese Academy of Engineering are alumni of Jiao Tong University.