

Sistema FIEB



PELO FUTURO DA INOVAÇÃO

CENTRO UNIVERSITÁRIO SENAI CIMATEC

## Estudo do Estado da Arte: Quadrotores

Apresentada por: Mateus Zarth Seixas

Orientado por: Prof. Marco Reis, M.Eng.

Novembro de 2021

Mateus Zarth Seixas

# **Estudo do Estado da Arte: Quadrotores**

Salvador  
Centro Universitário SENAI CIMATEC  
2021

---

Resumo/abstract, sumário e siglas

---

## Resumo

---

Escreva aqui o resumo da dissertação, incluindo os contextos geral e específico, dentro dos quais a pesquisa foi realizada, o objetivo da pesquisa, assunção filosófica, os métodos de pesquisa usados e as possíveis contribuições que o que é proposto pode trazer à sociedade.

**Palavras-chave:** Palavra-chave 1, Palavra-chave 2, Palavra-chave 3, Palavra-chave 4, Palavra-chave 5

---

## Abstract

---

Escreva aqui, em inglês, o resumo da dissertação, incluindo os contextos geral e específico, dentro dos quais a pesquisa foi realizada, o objetivo da pesquisa, assunção filosófica, os métodos de pesquisa usados e as possíveis contribuições que o que é proposto pode trazer à sociedade.

**Keywords:** Keyword 1, Keyword 2, Keyword 3, Keyword 4, Keyword 5

---

# Sumário

---

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| <b>1</b> | <b>Introdução</b>                             | <b>1</b>  |
| 1.1      | Objetivos . . . . .                           | 1         |
| 1.2      | Justificativa . . . . .                       | 1         |
| 1.3      | Organização do documento . . . . .            | 2         |
| <b>2</b> | <b>Metodologia</b>                            | <b>3</b>  |
| 2.1      | Ciclo Ingênuo . . . . .                       | 4         |
| 2.2      | Ciclo Otimizado . . . . .                     | 4         |
| 2.3      | Ciclo de Impacto . . . . .                    | 5         |
| 2.4      | Ciclo de Produção . . . . .                   | 5         |
| <b>3</b> | <b>Estudo do Estado da Arte</b>               | <b>6</b>  |
| 3.1      | Quadrotores . . . . .                         | 6         |
| 3.1.1    | Classificações . . . . .                      | 6         |
| 3.1.1.1  | Classificação Quanto ao Peso . . . . .        | 7         |
| 3.1.1.2  | Classificação Quanto a Configuração . . . . . | 7         |
| 3.1.1.3  | Ambiente de Operação . . . . .                | 7         |
| 3.1.2    | Principais Componentes . . . . .              | 8         |
| 3.1.2.1  | Sensores Inerciais . . . . .                  | 8         |
| 3.1.2.2  | Motores . . . . .                             | 8         |
| 3.1.2.3  | Baterias . . . . .                            | 9         |
| 3.1.2.4  | Microprocessador . . . . .                    | 9         |
| 3.2      | Revisão Bibliográfica . . . . .               | 9         |
| 3.2.1    | Autores . . . . .                             | 9         |
| 3.2.2    | Artigos . . . . .                             | 9         |
| 3.3      | Ambiente de Aplicação . . . . .               | 9         |
| 3.4      | Funcionalidades . . . . .                     | 10        |
| 3.4.1    | Modelagem . . . . .                           | 10        |
| 3.4.2    | Controle . . . . .                            | 10        |
| 3.4.3    | Localização . . . . .                         | 12        |
| 3.4.4    | Planejamento de Trajetória . . . . .          | 13        |
| 3.5      | Mapa Conceitual . . . . .                     | 14        |
| <b>4</b> | <b>Resultados</b>                             | <b>15</b> |
| 4.1      | Testes unitários . . . . .                    | 15        |
| 4.2      | Integração do sistema . . . . .               | 15        |
| 4.3      | Testes integrados . . . . .                   | 16        |
| <b>5</b> | <b>Conclusão</b>                              | <b>17</b> |
| 5.1      | Considerações finais . . . . .                | 17        |
| <b>A</b> | <b>Diagramas mecânicos</b>                    | <b>18</b> |
| <b>B</b> | <b>Diagramas eletro-eletrônicos</b>           | <b>19</b> |
|          | <b>Referências</b>                            | <b>20</b> |

---

## Lista de Figuras

---

|     |                       |   |
|-----|-----------------------|---|
| 2.1 | Método BILI . . . . . | 3 |
|-----|-----------------------|---|

---

## Introdução

---

Este documento aborda o estudo do estado da arte de veículos aéreos não tripulados (VANTs) do tipo quadrotor, que são aeronaves de asas rotativas com quatro propulsores que podem se deslocar em todas as direções no espaço tridimensional. Esses veículos são comumente chamados de Drones, que em inglês significa zangão ou zumbido, pelo barulho gerado pelos seus rotores em sua operação.

Os quadrotores são veículos muito ágeis, com grande manobrabilidade e payload, além de possuírem a habilidade de realizar vôos estacionários e também pouso e decolagem vertical. Esses atributos tornam essas aeronaves muito úteis em diversas aplicações. Entretanto existem grandes desafios a serem enfrentados em sua operação, como controle, localização e autonomia.

Esta pesquisa apresenta os principais estudos acadêmicos realizados sobre este tipo de aeronave, principais autores, técnicas mais utilizadas aplicadas em suas funcionalidades e modelos já desenvolvidos, para embasar o desenvolvimento de um projeto de concepção de um veículo desse tipo.

### **1.1 Objetivos**

Este estudo foi realizado para dar suporte no desenvolvimento de um quadrotor autônomo com capacidade de realizar pouso em uma plataforma móvel. Trazendo conhecimento das melhores técnicas que vem sendo utilizadas em áreas como navegação, controle e localização e mapeamento simultâneos (SLAM), assim como os melhores modelos e arquiteturas para conceber um veículo eficiente.

### **1.2 Justificativa**

Os VANTs tem sido cada vez mais utilizados para fins civis e militares. Tarefas que envolvem risco podem ser facilmente executadas por esse tipo de aeronave sem expor o piloto aos perigos associados a essa missão. Os drones tem sido utilizados em áreas como cinematografia, cartografia, vigilância, entrega de encomendas, mapeamento, entre outras. Devido a isso surge a importância de estudar essas aeronaves que apresentam



alguns desafios a serem enfrentados como autonomia de voo, localização e controle.

### ***1.3 Organização do documento***

Este documento apresenta 5 capítulos e está estruturado da seguinte forma:

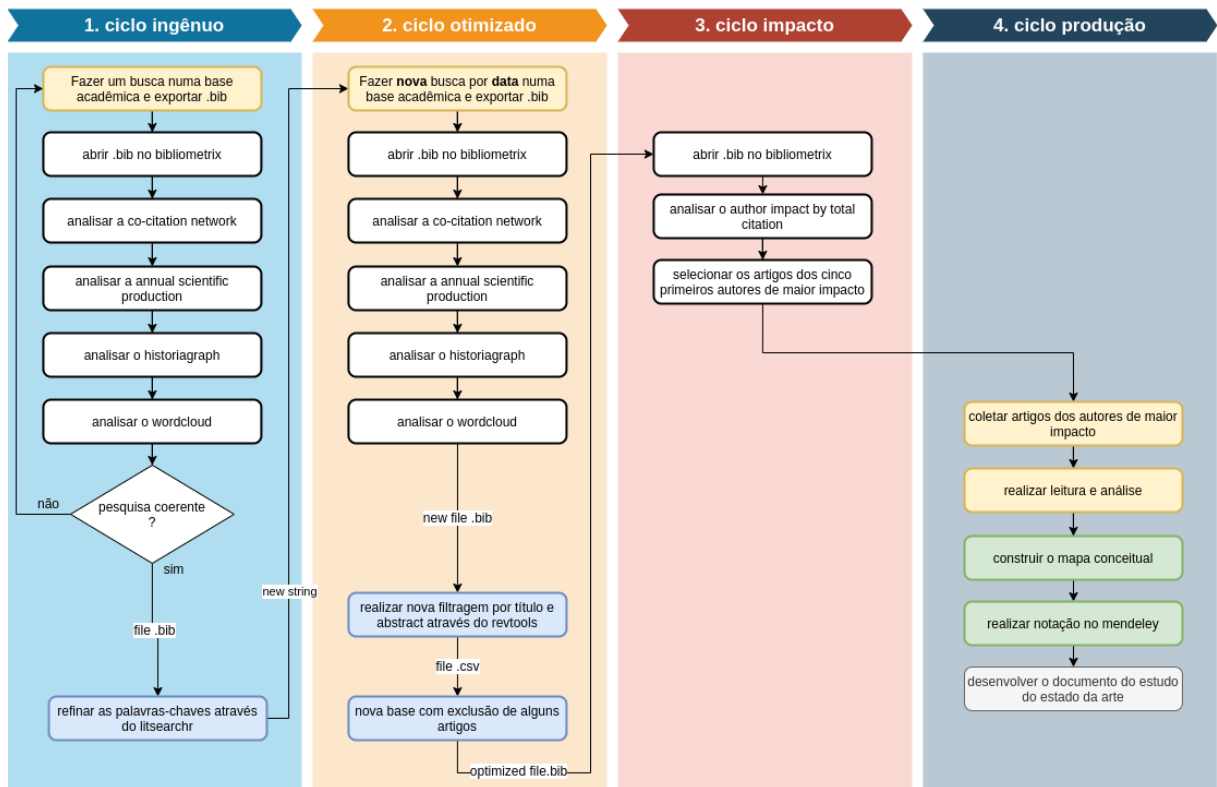
- **Capítulo 1 - Introdução:** Contextualiza o âmbito, no qual a pesquisa proposta está inserida. Apresenta, portanto, a definição do problema, objetivos e justificativas da pesquisa e como este está estruturado;
- **Capítulo ?? - Fundamentação Teórica:** XXX;
- **Capítulo 3 - Materiais e Métodos:** XXX;
- **Capítulo 4 - Resultados:** XXX;
- **Capítulo 5 - Conclusão:** Apresenta as conclusões, contribuições e algumas sugestões de atividades de pesquisa a serem desenvolvidas no futuro.

## Metodologia

A pesquisa do estudo do estado da arte desenvolvida neste documento foi elaborada principalmente a partir do método BILI, que permite realizar uma pesquisa bibliográfica em um banco de dados de artigos científicos, publicações em periódicos, livros e outras fontes de conhecimento científicos, fazendo o levantamento das publicações e dos autores mais impactantes na área pesquisada. Também foram realizadas pesquisas para avaliar as soluções encontradas já no mercado.

O método BILI é dividido em quatro ciclos que acontecem em sequência. Eles são chamados de ciclo ingênuo, ciclo otimizada, ciclo de impacto e ciclo de produção.

Figura 2.1: Método BILI



Fonte: Autoria própria.

## 2.1 *Ciclo Ingênuo*

No primeiro ciclo do método BILI é feita uma busca das pesquisas desenvolvidas na área estudada em um banco de dados de documentos acadêmicos, através de palavras-chave que tenham conexão o tema proposto. O banco de dados escolhido para aplicar o método foi o Scopus.

O resultado da busca no banco de dados com as palavras-chave é um arquivo .bib, que contém o nome dos documentos encontrados, palavras-chave, ano de publicação, nome dos autores, DOI, resumo, entre outros.

Em seguida o arquivo .bib gerado no banco de dados é aberto no Bibliometrix, que é um pacote desenvolvido para R que permite uma clara visualização das informações levantadas e também realiza análises dos dados obtido.

É então realizada a análise da rede de cocitação, que é um gráfico que relaciona os autores, mostrando a proximidade da pesquisa realizada por eles através de citações realizadas nas pesquisas. O resultado dessa análise é positivo se a rede de cocitação estiver coesa, com todos elementos conectados.

É avaliada também a produção científica anual, que é um gráfico que mostra quantas pesquisas foram realizadas na área pesquisada ao longo do tempo. O resultado desse gráfico é coerente quando se tem um crescimento positivo do número de pesquisas realizadas com o passar do tempo.

São avaliados por último os gráficos de histogram e wordcloud, que dão idéia das pesquisas mais importantes realizadas ao longo do tempo e das palavras chaves mais utilizadas, respectivamente.

Se a pesquisa não apresentar resultados coerentes, é realizada uma nova pesquisa com palavras-chave diferentes. Caso seja coerente, o próximo passo é fazer um refinamento das palavras-chave através do litsearchr, que é um pacote desenvolvido para R, que através do arquivo .bib obtido, fornece as palavras-chave mais impactantes dos dados.

## 2.2 *Ciclo Otimizado*

Com as palavras-chave otimizadas obtidas através do litsearchr, é feita uma nova busca no banco de dados acadêmico escolhido, no caso o Scopus, para obter um novo arquivo .bib, da mesma forma que foi obtido no primeiro ciclo.

Os gráfico de rede de cocitação, produção científica anual, wordcloud e histogram são analisados novamente, para avaliar a coerência. Caso verificada a coerência do resultado, é realizada uma filtragem dos resultados através do revtools. O revtools é um pacote desenvolvido também para R onde é possível realizar a leitura do resumos das pesquisas e é possível manter a pesquisa caso ela seja útil ou excluir caso ela não sirva.

O resultado do revtools é um arquivo .csv contendo apenas os documentos que são úteis para a pesquisa. O arquivo então é convertido novamente para o formato .bib e então passado para o próximo ciclo.

### **2.3 *Ciclo de Impacto***

O arquivo .bib gerado no ciclo anterior é novamente aberto no Bibliometrix. Nessa etapa é avaliados o gráfico de author impact by total citation e levantados de três a cinco autores com maior impacto apresentados no gráfico.

### **2.4 *Ciclo de Produção***

Por último são coletados os artigos dos autores selecionados no banco de dados e é feita a leitura completa dos artigos.

É feito o upload dos artigos e leitura na plataforma Mendeley. Nesse aplicativo é possível compartilhar os artigos com grupos de estudo e também fazer anotações e grifar trechos importantes.

A partir dos conhecimentos adquiridos é feito um mapa conceitual que relaciona os principais conceitos apresentados para servir de base para o desenvolvimento desse documento.

---

## Estudo do Estado da Arte

---

Nessa pesquisa foram abordados diversos aspectos que envolvem a concepção de um projeto envolvendo um UAV do tipo quadrotor. O desenvolvimento de uma plataforma desse tipo ainda envolve desafios estruturais, autonomia, controle, localização entre outros, que necessitam de estudo prévio detalhado para ser alcançado um bom resultado com o veículo.

### **3.1 Quadrotores**

Quadrotores são aeronaves de asas rotativas, ou seja, são sustentadas e movimentadas por rotores. Diferente das aeronaves de asas fixas, como aviões, as aeronaves de asas rotativas não utilizam seu movimento horizontal para sustentar seu voo. Isso faz com que esse tipo de veículo apresente um consumo energético muito maior. Apesar disso, as aeronaves de asas rotativas possuem a habilidade de realizar pouso e decolagem vertical, além de poder realizar vôos estacionários.

As aeronaves de asas rotativas são classificadas como multirotores, sendo seus tipos mais importantes quadrotores, hexarotores, octarotores, coaxiais ou helicópteros. Os quadrotores são veículos que apresentam alta manobrabilidade e alto payload, mas apresentam também alto gasto energético, tornando baixa o seu tempo de voo, sendo um desafio achar baterias mais eficientes que aumentem sua autonomia. À medida que aumenta-se o número de rotores, passando de quadrotores para hexarotores e octarotores, aumenta-se também o payload, que é o quanto a aeronave consegue carregar em relação ao seu peso, e a tolerância a falha, que é continuar realizando um voo controlado mesmo com algumas das hélices apresentando falhas de funcionamento. Entretanto, diminui-se também a manobrabilidade e aumenta-se o consumo energético.

#### **3.1.1 Classificações**

Os quadrotores são classificados em diversas categorias, possuindo cada uma delas características específicas, que podem ajudar no design do projeto e também na escolha de componentes que vão ajudar na operação da aeronave.

### 3.1.1.1 *Classificação Quanto ao Peso*

L. Brooke-Holland, Unmanned Aerial Vehicles (drones): An Introduction, House of

Os UAVs são classificados em diversas categorias de acordo com o quanto eles pesam. UAVs que pesam até 2 quilogramas (kg) são classificados como micro, de 2 kg até 7 kg são classificados como mini, de 7 kg até 25 kg são classificados como pequenos, de 25 kg até 150 kg, como médios e de 150 kg em diante são classificados como grandes.

Quadrotores mais leves são mais ágeis por serem menores e por isso terem inércias menores. Possuindo assim maiores. acelerações angulares

### 3.1.1.2 *Classificação Quanto a Configuração*

Os quadrotores tem duas configurações possíveis em relação à disposição de seus rotores. Os rotores podem ter a a configuração em forma de "+", em que a frente da aeronave fica alinhada com uma das hastes que suporta um par de rotores. Essa configuração também é conhecida como cruz. A outra confuração possível é a configuração em "x", em que a frente da aeronave fica a 45° do eixo que contém a haste da aeronave, ficando assim a frente da aeronave no meio de duas hastes, como mostrado na Figura.

A configuração em "+" é mais acrobática, entretando, como desvantagens, a haste dos rotores bloqueia o campo de visão da câmera e também apresenta um momento de guinada ao translacionar, necessitando de um maior gasto energético para estabilizar a aeronave.

A configuração em "x" não apresenta esse efeito, por ter os movimentos de arfagem e rolagem desacoplados do de guinada. Apresenta menor esforço para transladar pois todos rotores agem nesses movimentos, diferente da configuração em "+", em que apenas um par de rotores é responsável pelo deslocamento enquanto o outro se mantém com velocidades constantes. É mais estável, entretando apresenta menor manobrabilidade.

### 3.1.1.3 *Ambiente de Operação*

Os quadrotores podem operar em dois tipos de missões: outdoor e indoor. As missões outdoor são as missões em que os quadrotores são expostos a ambientes desconhecidos, onde existe a forte presença de perturbações, como rajadas de vento. Nesse tipo de missão, os quadrotores muitas vezes vão precisar de sensores do tipo GPS para ajudar na localização do veículo e também de um controlador adequado para lidar com a rejeição de perturbação. As missões indoor possuem menos perturbações e ambientes mias estruturados. Sendo

possível fazer o mapeamento prévio do ambiente para realizar as operações

### 3.1.2 Principais Componentes

#### 3.1.2.1 Sensores Inerciais

Os VANTs são geralmente equipados com uma IMU (Inertial Measurement Unit), que são dispositivos que são compostos por giroscópios, acelerômetros e magnetômetros. Os giroscópios são sensores capazes de medir a velocidade angular do veículo nos três eixos, os acelerômetros são responsáveis por calcular as acelerações lineares nos três eixos e o magnetômetro mede campos magnéticos nos três eixos. Devido ao forte campo magnético existente no planeta Terra, é possível obter a orientação do robô também através da obtenção da magnitude do campo magnético atuando no eixos da aeronave. Através da fusão sensorial é possível obter a atitude do robô e realizar odometria. Muitas vezes também são utilizados sensores do tipo barômetro, que são sensores capazes de medir a pressão atmosférica. Como a pressão atmosférica varia com a altitude, é possível mensurar a altura da aeronave em relação ao nível do mar da aeronave com a utilização desse sensor.

#### 3.1.2.2 Motores

Falar sobre hélices?

Os motores DC são máquinas elétricas de corrente contínua (CC) que são constituídos por uma armadura ou rotor que é a parte giratória montada sobre o eixo da máquina, um estator de material ferromagnético envolvido pelo enrolamento de campo, um comutador com função de manter o torque gerado em um determinado sentido e de escovas, que são conectores fixos que permitem o deslizamento do comutador no eixo da armadura. Os motores DC possuem uma grande variabilidade de velocidade de operação, podendo operar acima e abaixo do valor nominal, possuem alta aceleração, podendo variar de velocidade rapidamente, inclusive mantendo o torque constante e não necessitam de conversores complexos. Como desvantagens, eles necessitam de manutenção constante para a troca de escovas, são mais caros e maiores do que motores CA com mesma potência e também possuem centelhamento.

O motor brushless DC (BLDC) é um motor de corrente contínua síncrono que é alimentado por corrente contínua (CC) e não possui escovas de contato elétrico. Ele é composto por ímãs permanentes, chamados de magnetos, que podem ser localizados no estator externo ou no centro do estator interno. A vantagem desse tipo de motor é que

eles são altamente eficientes, pois possuem menos perdas por atrito, resultando em torques maiores. Essa eficiência é de grande valia para os quadrotores, pois um grande desafio associado a operação com esse tipo de veículo é a autonomia. A redução do atrito também faz com que a vida útil desse tipo de motor seja maior e que seja necessário ter menos manutenções, por não necessitar trocar as escovas.

### *3.1.2.3 Baterias*

Um grande desafio a ser enfrentado no trabalho com veículos aéreos de asas rotativas é a autonomia. Graças ao grande gasto energético que essas aeronaves possuem para se sustentar no ar o tempo de voo desses veículos acaba se tornando baixo.

As baterias mais amplamente utilizadas para UAVs são baterias polímero de lítio (LiPo). Esse tipo de bateria tem uma das melhores relações entre capacidade e peso, o que é de vital importância para esse tipo de veículo, já que o peso das baterias é algo em torno de 50% do peso da aeronave. As baterias LiPo possuem uma capacidade regular e um bom ciclo de vida. Em (Abdilla, 2015) é feito um estudo do consumo de energia de multirrotores e uma modelagem para estimação da autonomia do veículo operando com baterias LiPo.

### *3.1.2.4 Microprocessador*

## **3.2 Revisão Bibliográfica**

### *3.2.1 Autores*

### *3.2.2 Artigos*

## **3.3 Ambiente de Aplicação**

O uso do veículos aéreos não tripulados do tipo quadrotor tem se expandido em diversas áreas, tanto civil, quanto militar e também acadêmica.

No ambiente acadêmico, os quadrotores são utilizados como plataforma para teste de estratégias de controle, dada a dificuldade de se estabilizar e de controlar esse tipo de veículo, e também para teste de técnicas de planejamento de trajetória, por se deslocar no espaço tridimensional.



Os quadrotores por não necessitarem de um piloto embarcado, podem ser pequenos e ágeis podem ser utilizados em missões de busca e resgate em ambientes hostis, como casos de desmoronamento ou soterramento, e também em missões de espionagem e vigilância, por chamaerem pouca atenção.

Tem-se crescido muito o uso de aeronaves do tipo quadrotor na área de agricultura de precisão. Os drones podem ser utilizados para monitorar uma lavoura, mapear, distribuir uso de defensivos, semear e até mesmo irrigar.

Outra área de grande utilização é a de enterterimento. Existem muitos drones são comercializados com finalidade exclusivamente lúdica, podendo ser equipados com câmeras para produzir fotografias e vídeos. São utilizados tambpem na cinematografia para realizar essas filmagnes aéreas, que antes eram feitas por helicópteros tripulados que tinham custo associados muito maiores.

### **3.4 Funcionalidades**

#### *3.4.1 Modelagem*

A modelagem de um quadrotor é uma das etapas mais importantes no desenvolvimento de um projeto envolvendo esse tipo de veículo. Por ser uma plataforma instável, se torna inviável realizar técnicas de identificação em malha aberta. Sendo assim, é necessário obter o modelo dinâmico da aeronave através de técnicas de modelagem.

A modelagem da aeronave pode ser obtida através das equações de Newton-Euler ou através do formalismo de Euler-Lagrange (CASTILLO 2005). Através dessa modelagem é possível obter o modelo de alto nível, onde os torques e forças são entradas e as saídas são posições angulares e lineares.

#### *3.4.2 Controle*

Os quadrotores são veículos subatuadas, ou seja, possuem mais graus de liberdade do que atuadores, são naturalmente instáveis e apresentam comportamento não-linear. Devido a esses fatores, esse tipo de veículo necessita de uma estrutura de controle adequada bem ajustada para que seja possível a estabilização e o seguimento de referência.

Os controladores que atuam no quadrotor geralmente são utilizados em cascata (NONAMI,2010), de forma que existe um controle de baixo nível para garantir uma velocidade

de rotação desejada nos rotores, um controlador em um nível mais alto para controlar a altitude e as velocidades angulares de rotação, arfagem e rotação e por último um controlador no nível mais alto controlando posições lineares no espaço tridimensional. (Kendoul)

Controlador hierárquico, estabilidade global

O controlador mais comumente usado em baixo nível para controlar a velocidade de rotação dos propulsores é o PID.

Os controladores que controlam atitude, altitude e posições lineares no quadrotor podem ser controladores lineares ou não-lineares. Para serem utilizados controladores lineares é necessário realizar uma linearização do modelo matemático do quadrotor, considerando pequenas variações de ângulo.

Os controladores lineares que são mais amplamente utilizados são os controladores PID, LQR, H<sub>2</sub>, H<sub>∞</sub> e controle adaptativo. Como alguns parâmetros do quadrotor podem apresentar incertezas ou até mesmo variar durante a operação, também é possível adicionar robustez a esses controladores, podendo ajudar também na rejeição de perturbação. O controlador PID é um controlador prático e de fácil implementação que pode ser usado sem o conhecimento da dinâmica do sistema ajustando os parâmetros empiricamente. A técnica foi uma das primeiras a ser utilizada e é constantemente utilizada como parâmetro de comparação para outras técnicas. Foi implementado com sucesso em trabalho como (Bouabdallah 2004), (Hoofman 2007).

O Regulador Quadrático Linear (LQR) é um controlador de realimentação de estado que minimiza uma função custo que pondera o sinal de controle e o erro do segmento de referência. Foi inicialmente implementado em Bouabdallah 2004... em Waslander 2005

Os controladores não-lineares mais amplamente utilizados são os controladores por inversão de modelo, o sliding mode control (SMC) e o controlador Fuzzy.

A técnica de sliding mode control (SMC) é um método de controle não-linear baseado no critério de estabilidade de Lyapunov, que atinge seu objetivo através da definição de uma superfície de deslizamento onde estarão as trajetórias do sistema que são atingidas através de funções de chaveamento. O SMC é uma técnica que une robustez com velocidade de convergência, o que permite a aeronave realizar missões de difíceis trajetórias, lidar com grandes variações de parâmetros e perturbações. A técnica SMC também permite construir um observador de estados, para aplicações em que a medição de determinados pode se encontrar ausente ou falhar por alguns instantes. Em (Zhao, 2018) foi utilizada a um SMC adaptativo utilizando a técnica de backstepping em um quadrotor e comparados os

resultados com o PID e com o SMC padrão em ambiente simulacional, mostrando melhores resultados o SMC adaptativo.

A técnica Backstepping é uma técnica de controle não linear recursiva baseada também no critério de Lyapunov, que obtêm um controlador que estabiliza a aeronave formalmente. Essa é uma técnica que se encaixa bem em uma arquitetura de controle em cascata cumprindo a função de controlador de atitude. A técnica se mostra eficiente para lidar com o controle da orientação da aeronave na presença de fortes perturbações.

O controlador Fuzzy é feito de tal forma que entradas e saídas são mapeadas através da definição de funções de pertencimento. Em (Santos, 2010) é aplicado um controlador Fuzzy em um quadrotor para controlar a orientação da aeronave e a altitude, enquanto as entradas era a potência designada para cada motor. A técnica Fuzzy pode ser combinada com outras técnicas de controle também. Em (Nicol C.) é utilizada uma técnica chamada Cerebellar Model Articulation Controller (CMAC) que garante um aprendizado e adaptação rápida. O CMAC associa rede neural, com técnica fuzzy e controle adaptativo. A técnica se mostrou ser computacionalmente eficiente, mas sendo necessário ajustes para adicionar robustez. Em Deepak Gautam é utilizado um PID com auto tunagem dos parâmetros através de algoritmo Fuzzy. Foram obtidos resultados melhores do que um controlador PID segundo o critério de integral do erro quadrático.

### 3.4.3 Localização

A localização do quadrotor pode ser auxiliada por uso de diversos sensores como LiDAR, GPS, IMU, câmeras monoculares, sensores ultrassônicos e lasers.

A IMU pode ser utilizada para a funcionalidade de localização através da odometria. A IMU pode contar com giroscópio, acelerômetro, magnetômetro e até mesmo barômetro.

Os sensores que são mais amplamente utilizados atualmente são os sensores baseados em visão. É possível obter bons resultados apenas utilizando câmeras monoculares, como mostrado em ... utilizando o pacote ORB Slam.

Os sensores GPS são amplamente utilizados para missões outdoor e os sensores ultrassônicos e baseados em laser são utilizados para auxiliar na medição da altitude.

Pode-se realizar a fusão sensorial de diversos sensores para se obter uma boa estimativa da localização da aeronave. A técnica mais amplamente utilizada é a de filtragem, como a do filtro estendido de kalman, EKF, porém ela sofre com o drift, que é um deslocamento não considerado pela medição. Outra opção é o ? framework de otimização não-linear, que

apresenta resultados mais consistentes, porém apresenta um custo computacional superior.

#### 3.4.4 Planejamento de Trajetória

O planejamento de trajetória é fundamental para que o quadrotor se torne uma plataforma completamente autônoma. Através dessa funcionalidade o veículo pode calcular uma rota para se deslocar da sua posição atual até uma posição final sem a interferência humana, sendo de extrema importância para o objetivo final do projeto que é tornar o drone capaz de realizar um pouso autônomo em uma plataforma móvel.

Diversas técnicas de planejamento de trajetória tem sido usados para lidar com o problema Belief Rodamap (onde eu vi?), A\*, algoritmos genéticos, e algoritmos com inteligência artificial

Em (v. Roberge 2013) (simulação) foi feito um estudo de comparação entre o planejamento de trajetória através do algoritmo genético e da otimização por enxame de partículas. explicar as técnicas. Ambas as técnicas apresentaram boas soluções em tempos computacionais relativamente curtos (quanto?). Como conclusão foi observado que com significância estatística o GA apresenta melhores trajetórias ao PSO. Para comparar os resultados foi realizar o t-teste sobre o a função custo

Em (Y CHEM,2014) é feito o planejamento de trajetória através da técnica Artificial Potential Field, que é vantajosa por ser implementada através de um algoritmo de estrutura simples, com uma descrição matemática consistente e conveniente para controle em tempo real, além de possuir uma grande portabilidade, podendo solucionar o problema de desvio de obstáculos mudando a fonte do campo potencial artificial. (Y CHEM,2014). A técnica também pode ser utilizada para o planejamento de trajetória de voo em formações de múltiplos UAVs. Apesar das diversas vantagens, o APF na configuração padrão não resulta na trajetória ótima, sendo possível ser combinado com outras técnicas como o algoritmo genético ou algoritmos evolucionários para melhorar seus resultados. FALAR de NMPC? O APF é baseado na ideia de que o destino funciona como um campo potencial atrativo para o UAV, enquanto os obstáculos funcionam como campos potenciais repulsivos. Nessa pesquisa, o APF é reconstruído sobre a otimização com restrições introduzida com a força de controle adicional.

Em (Y Chem,2015), é utilizada um algoritmo de de otimização derivado do Central Force Optimizatin (CFO), chamado de Modified Central Force Optimization. O CFO é um algoritmo de otimização de partícula inteligente baseado na lei da gravidade, onde cada solução é uma partícula. As partículas se atraem com a força gravitacional virtual. As massas dessas partículas são dependendes da função custo de cada solução. Na metáfora

do CFO, quando uma massa está sobre forte influência de uma massa, ela fica presa em seu campo gravitacional, o que é análogo a localizar um valor máximo para uma função objetivo. No MCFO são adicionados conceitos da otimização por Enxame de partículas (PSO) além do operador de mutação do algoritmo genético (GA) para melhorar os resultados do CFO. Os resultados da pesquisa mostraram resultados em simulação superiores aos das técnicas com o algoritmo CFO, GA, PSO e de buscas aleatórias. FA? tambem.

Em (muller 2015), é apresentado um método computacional mente eficiente que calcula trajetórias com funções de posição polinomiais três vezes diferenciáveis, considerando as retrições de velocidade e aceleração do veículo. O algoritmo foi testado com a captura de uma bola arremessada pelo quadrotor.

- Artificial potential field
- probabilistic roadmap
- belief roadmap
- potential fields (PF)
- Heuristic search algorithms
- Optimization methods
- planning under uncertainties
- reactive and bio-inspired obstacle avoidance methods

### **3.5    *Mapa Conceitual***

---

## Resultados

---

Importante sempre ter um parágrafo introdutório para explicar os resultados encontrados.

### **4.1 Testes unitários**

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetur id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

### **4.2 Integração do sistema**

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetur id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

### 4.3 *Testes integrados*

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Ut purus elit, vestibulum ut, placerat ac, adipiscing vitae, felis. Curabitur dictum gravida mauris. Nam arcu libero, nonummy eget, consectetur id, vulputate a, magna. Donec vehicula augue eu neque. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Mauris ut leo. Cras viverra metus rhoncus sem. Nulla et lectus vestibulum urna fringilla ultrices. Phasellus eu tellus sit amet tortor gravida placerat. Integer sapien est, iaculis in, pretium quis, viverra ac, nunc. Praesent eget sem vel leo ultrices bibendum. Aenean faucibus. Morbi dolor nulla, malesuada eu, pulvinar at, mollis ac, nulla. Curabitur auctor semper nulla. Donec varius orci eget risus. Duis nibh mi, congue eu, accumsan eleifend, sagittis quis, diam. Duis eget orci sit amet orci dignissim rutrum.

---

## Conclusão

---

Chegou a hora de apresentar o apanhado geral sobre o trabalho de pesquisa feito, no qual são sintetizadas uma série de reflexões sobre a metodologia usada, sobre os achados e resultados obtidos, sobre a confirmação ou rechaço da hipótese estabelecida e sobre outros aspectos da pesquisa que são importantes para validar o trabalho. Recomenda-se não citar outros autores, pois a conclusão é do pesquisador. Porém, caso necessário, convém citá-lo(s) nesta parte e não na seção seguinte chamada **Conclusões**.

### **5.1** *Considerações finais*

Brevemente comentada no texto acima, nesta seção o pesquisador (i.e. autor principal do trabalho científico) deve apresentar sua opinião com respeito à pesquisa e suas implicações. Descrever os impactos (i.e. tecnológicos, sociais, econômicos, culturais, ambientais, políticos, etc.) que a pesquisa causa. Não se recomenda citar outros autores.



## Diagramas mecânicos

---

---

## Diagramas eletro-eletrônicos

---

---

## Referências

---

*Estudo do Estado da Arte:*  
*Quadrotores*

Mateus Zarth Seixas

Salvador, Novembro de 2021.