

Лекція1_ПТвАВ

Тема: Автоматизоване планування оптимальних траєкторій переміщення мобільних мехатронних пристроїв

План

- 1.1. Загальні положення.**
- 1.2. Стисло щодо поширених алгоритмів безперешкодних (безколізійних) переміщень ММП.**
- 1.3. Інформаційне забезпечення та формалізовані описи критеріїв вибору оптимальної траєкторії переміщення ММП.**
- 1.4. Структурна схема розробленого програмного продукту “LSTr” та приклади його працездатності**

1.1. Загальні положення

На сьогодні автоматизація виробництва є одним з головних напрямів науково-технічного прогресу, головною метою якої є підвищення ефективності виробництва шляхом впровадження нових технологій, якості та надійності виготовлення продукції та створення умов для оптимального використання всіх виробничих ресурсів. В зв'язку з цим особливу увагу в умовах виробництва приділяють використанню промислових роботів (ПР), що дозволяють забезпечити повний цикл технологічної дії на об'єкт маніпулювання (ОМ) з високою точністю та продуктивністю.

На даному етапі розвитку робототехніки важливе місце посідають задачі оптимізації різних показників (геометричних, кінематичних, динамічних, траєкторних, економічних тощо), які є необхідним при проектуванні/синтезі роботизованих механоскладальних технологій (РМСТ), що реалізуються в гнучких виробничих комірках (ГВК) та в інших технологічних структурах гнучкого виробництва. Важливе місце серед них посідають траєкторні задачі, розв'язування яких неможливе без планування рухів ПР в ГВК та вибір оптимальних з них за попередньо обраним критерієм / критеріями.

Для реалізації планувальних задач система управління ПР повинна бути здатною будувати квазіоптимальну траєкторію, в ідеалі - оптимальну за попередньо прийнятим критерієм та вільну від зіткнень (колізій) з іншими елементами ГВК (так звану безколізійну траєкторію). Побудова безперешкодного, близького до оптимального шляху необхідна для мінімізації часових та

енергетичних затрат за рахунок бажаного зменшення відстані та збільшення швидкості переміщень ланок маніпуляційної системи (МС) та схвата (Сх) ПР.

Задача пошуку найкоротшого шляху, який оминає перешкоди, в заданому просторі станів розглядається досить давно і включає багато алгоритмів їх вирішення.

Саме тому для ефективного вирішення цієї задачі розглядається мобільний мехатронний пристрій (ММП) як деякий аналог Сх ПР, що переміщується чітко визначеними опорними точками з ОМ або без нього. І, знаючи закони переміщення саме цього кінцевого елемента, можна говорити про те, що в кінцевому етапі ці алгоритми і отримані дані можуть бути використані для подальшого розв'язку зворотних задач кінематики, тобто за конкретним положенням Сх ПР з/без ОМ, що є технологічним роботизованим комплектом (ТРК), визначати положення, яке займає вся МС ПР, щоб не тільки на рівні кінцевого елемента визначати перетини і колізії, але й на рівні всіх ланок МС ПР.

1.2. Стисло щодо поширених алгоритмів безперешкодних (безколізійних) переміщень ММП

На сьогодні існує ряд алгоритмів планування безперешкодних траєкторій, найпоширенішими з яких є наступні 9 алгоритмів:

- КРІЕСЕ (Kinodynamic Motion Planning by Interior-Exterior Cell Exploration);
- Bi-directional КРІЕСЕ;
- Lazy Bi-directional КРІЕСЕ;
- PRM (probabilistic roadmap method);
- SBL (A Single-Query Bi-Directional Probabilistic Roadmap Planner with Lazy Collision Checking),
- RRT (Rapidly exploring random tree);
- RRT Connect;
- Lazy RRT;
- EST (Expansive Space Trees).

Змістовний аналіз визначених алгоритмів вказує наступне.

Дані алгоритми досліджують простір станів, починаючи з початкової конфігурації q_{init} і до поки не досягнуть кінцевої конфігурації q_{goal} . Дослідження простору проходить шляхом розповсюдження дерев, що є графічною ілюстрацією можливих переміщень Сх, що розростаються від початкової точки до кінцевої, оминаючи при цьому наявні перешкоди. В деяких із наведених вище алгоритмів одночасно будується два дерева T_{init} та T_{goal} (в прямому напрямку, від початкового стану q_{init} , та у зворотному напрямку, тобто від цілі q_{goal}), зупиняючись після того, як два дерева з'єднуються. Перевірка на колізії

(зіткнення, перетини) в кожному із наведених алгоритмів проходить на різних стадіях їх роботи, але спільним є те, що у випадку виявлення перешкоди, сегмент, що її містить, видаляється, після чого процес пошуку продовжується.

За результатами роботи вказаних алгоритмів будуються безперешкодні (безколізійні) траєкторії. Для оптимізації траєкторій використовується алгоритм вирізання кутів. Його стислий зміст зводиться до наступного. На траєкторії вибирається три суміжних вузла. Якщо переміщення по прямій із крайнього лівого вузла в крайній правий вузол можливо, то середній вузол відкидається. Процес повторюється ітеративно, доки не будуть видалені все можливі вузли. Тому для побудови траєкторії, близької до оптимальної, бажано використовувати одразу декілька алгоритмів, спів ставляти отримані результати та оптимізувати отримані рішення.

1.3. Інформаційне забезпечення та формалізовані описи критеріїв вибору оптимальної траєкторії переміщення ММП

Для успішної реалізації процесу планування траєкторій ММП вхідна інформація умовно поділена на постійну, змінну та умовно-змінну (рис.1.1).

Постійна інформація містить основні відомості про аналізовані алгоритми, а саме - це існуючі алгоритми планування безперешкодних траєкторій. Джерелами постійної інформації є ресурси зі змістом та сутністю алгоритмів, а також їх програмна реалізація, що знаходиться у вільному доступі (бібліотека OMPL).

Змінна інформація містить дані про:

- сцену, що являє собою певної форми обмежений 3D-простір з наявними в ньому перешкодами;
- кінцеві та початкові координати об'єкта маніпулювання (ОМ), форма та геометричні розміри ОМ;
- кінцеві та початкові координати ММП, його форма та геометричні розміри.

Джерелами змінної інформації є технічне завдання, що необхідно реалізувати для досягнення поставленої мети.

В залежності від поставленого завдання, ММП пристрій може відноситись також і до умовно-змінної інформації. Це можливо в тому випадку, коли при одному ММП використовується різні ОМ.

Джерелами умовно-змінної інформації є конкретні виробничі умови, в яких аналізуються / проектується відповідні траєкторії.

Результатом переміщення ММП по знайдених траєкторіях при вирішенні поставленої задачі є вибір оптимальних з них за попередньо прийнятими критеріями гладкості (**S**) або довжини (**L**) на 3-ох ділянках сцени (див. далі).

Основними вимогами, які мають бути при цьому забезпечені, є можливість безперешкодного (безколізійного) переміщення ММП за найкоротшою із можливих траєкторій, а також реалізація принципу безрозривності та плавності самих траєкторій.

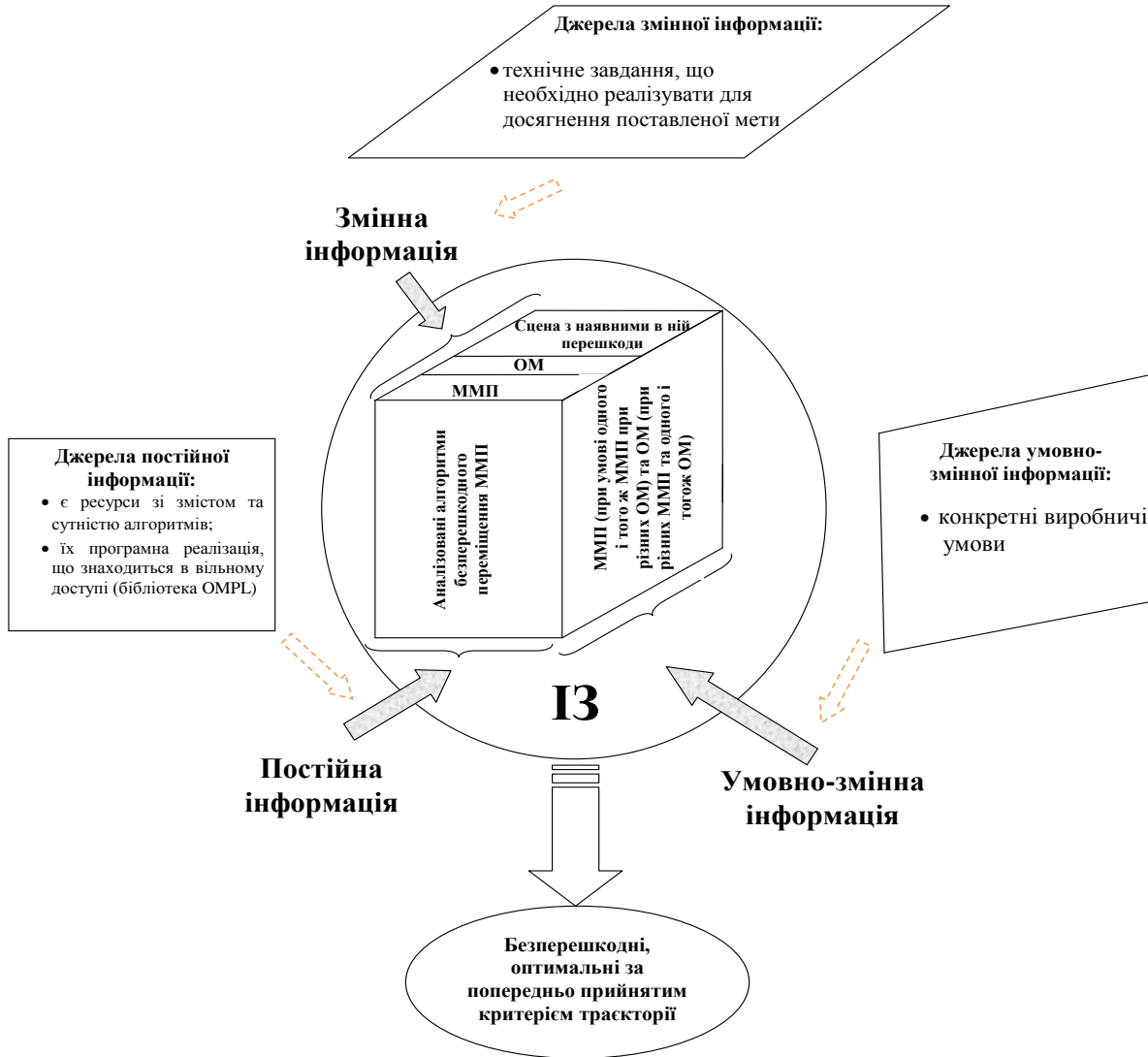


Рис. 1.1. Структура пропонованого інформаційного забезпечення

Формальна постановка вирішуваних завдань передбачає визначення запропонованої системи критеріїв, що логічно впливають із змістовної сутності аналізованих алгоритмів A_1, \dots, A_9 .

В зв'язку з цим критерії, що використовуються в подальшому, є наступними:

- локальні:

- мінімальна довжина $\min L_{A_j}$ локальних траєкторій переміщення ММП на ділянках **1-2**, **2-3** та **3-1**, кожу з яких забезпечує відповідний A_j -ий алгоритм із їх кінцевої аналізованої множини $A = (A_j | j = \overline{1, 9})$:

$$F_{L_{A_j}}(z_i) = \min L_{A_j}, i = \overline{1, 3}; z \in (1-2, 2-3, 3-1); j = \overline{1, 9} \quad (12.1)$$

де A_1 – алгоритм **KPIECE**;
 A_2 – алгоритм **Bi – directional KPIECE** ;
 A_3 – алгоритм **Lazy Bi – directional KPIECE**;
 A_4 – алгоритм **PRM**;
 A_5 – алгоритм **SBL** ;
 A_6 – алгоритм **RRT** ;
 A_7 – алгоритм **Lazy RRT** ;
 A_8 – алгоритм **RRT Connect** ;
 A_9 – алгоритм **EST**;
 z_1 – 1-ша ділянка;
 z_2 – 2-га ділянка;
 z_3 – 3-тя ділянка (про ці ділянки див. далі);

- найменша гладкість відпрацювання локальних траєкторій переміщення ММП на ділянках **1-2**, **2-3** та **3-1**:

$$F_{S_{A_j}}(z_i) = \min S_{A_j}, i = \overline{1, 3}; z \in (1 - 2, 2 - 3, 3 - 1); j = \overline{1, 9}; S_{A_j} \in [0, 1] \quad 12.2)$$

де A_1, \dots, A_9 – наведені вище алгоритми планування траєкторій;
 z_1, z_2, z_3 – перша, друга та третя ділянка траєкторій відповідно;

- глобальний:

- сумарна мінімальна довжина переміщення ММП з врахуванням мінімальної довжини переміщення ММП на кожній із ділянок **1-2**, **2-3** та **3-1** одним із аналізованих алгоритмів:

$$F_{L_{\min}} = \min L_{A_j(1-2)} + \min L_{A_j(2-3)} + \min L_{A_j(3-1)}, \quad (12.3)$$

де $L_{A_j(1-2)}$ – довжина траєкторії на ділянці **1-2**;

$L_{A_j(2-3)}$ – довжина траєкторії на ділянці **2-3**;

$L_{A_j(3-1)}$ – довжина траєкторії на ділянці **3-1**.

Доречно наголосити, що глобальний критерій щодо гладкості траєкторій F_S підлягає додатковому детальному дослідженню, яке саме тут і в такій постановці не розглядається. Аналогічне можна стверджувати і щодо комбінованого критерію F_{LS} , що комплексно враховує довжини та гладкості траєкторій, тобто локальні критерії $F_{L_{A_j}}$ та $F_{S_{A_j}}$.

1.4. Структурна схема розробленого програмного продукту “LSTr” та приклади його працездатності

Нижче представлено опис розробленого програмного продукту (ПП) “LSTr” та наведені результати тестових прикладів його функціонування. Для програмної реалізації змісту поставлених задач вибрана мова програмування C++ з використанням:

- графічної бібліотеки *OpenGL (Open Graphics Library)*;
- *QT*, що являє собою крос-платформовий інструментарій розробки програмного забезпечення та включає в себе всі основні класи, які потрібні при розробці елементів графічного інтерфейсу;
- бібліотеки *OMPL (Open Motion Planning Library)* для побудови самих траєкторій;
- бібліотека *Assimp (Open Asset Import Library)* для роботи з 3D-моделями;
- програма *SketchUp* для створення 3D-моделей сцен.

На рис. 1.2 зображена структурна схема функціонування розробленого ПЗ, що демонструє взаємозв'язок різних прикладних пакетів програмування для планування безперешкодних (безколізійних) траєкторії переміщення ММП.

На рис. 1.3 зображено інформаційне поле розробленого ПП “LSTr”. Згідно рис. 1.3 задача розбивається на три частини, розв'язок яких виконується на ділянках:

- 1-ша ділянка – переміщення ММП від початкового (**Initial position**) до ОМ (**Take object of manipulation**) (ділянка **1-2**);
- 2-га ділянка – ММП з ОМ переміщується до цілі, де залишає ОМ (ділянка **2-3**);
- 3-тя ділянка – “пустий”, тобто без ОМ в Сх, ММП повертається у початкове положення (ділянка **3-1**).

Для вирішення тестових задач було створено три сцени, що включають в себе простір стану та параметри перешкод, ММП та ОМ, початкову та кінцеву ціль ММП, тобто початкові та кінцеві координати точок переміщення мехатронного мобільного пристрою.

На рис. 1.4 – 1.8 представлені результати розв'язання тестової задачі №1, що відповідає побудованій сцені 1.

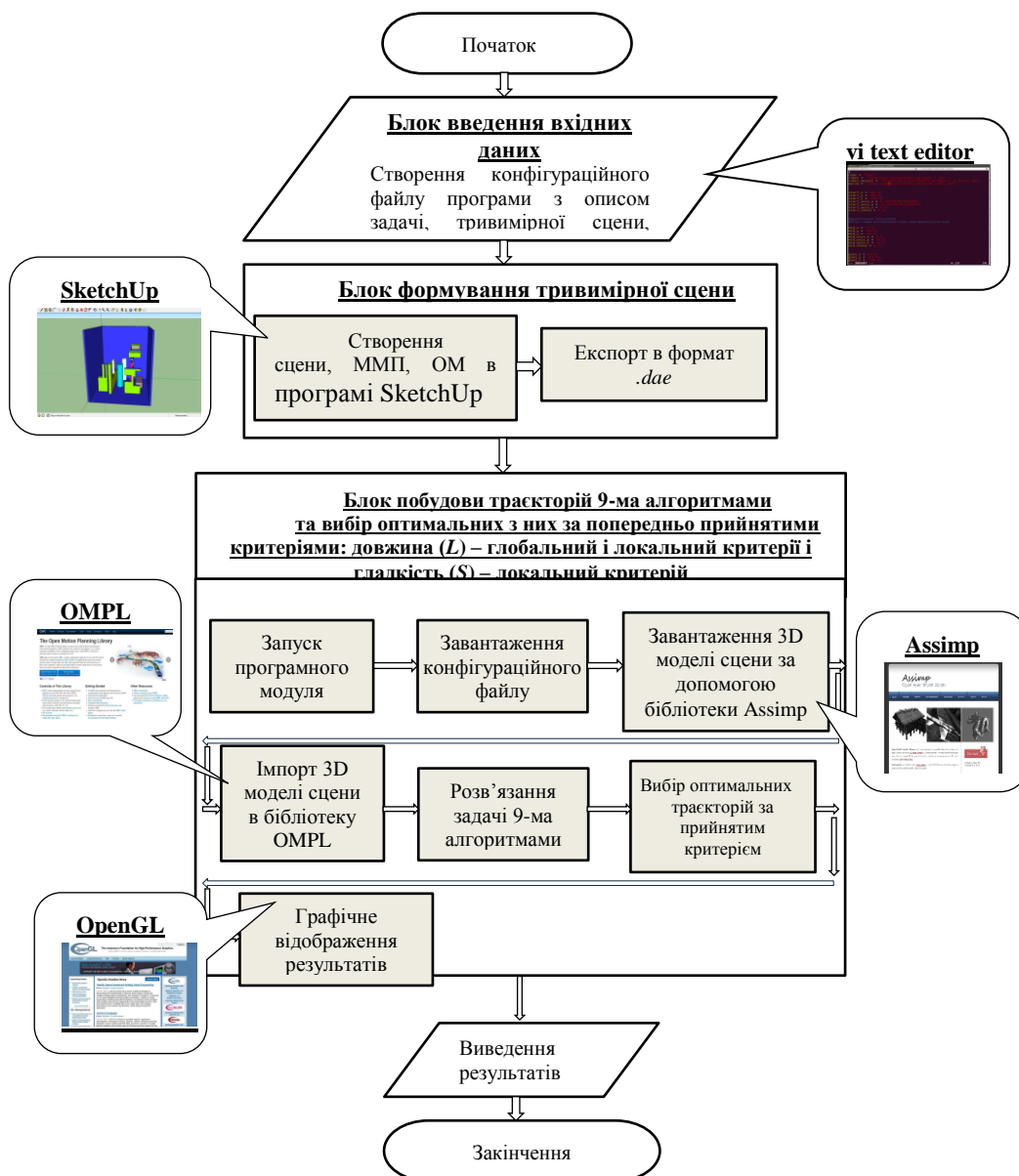


Рис. 1.2. Структурна схема функціонування розробленого ПП “LSTr”

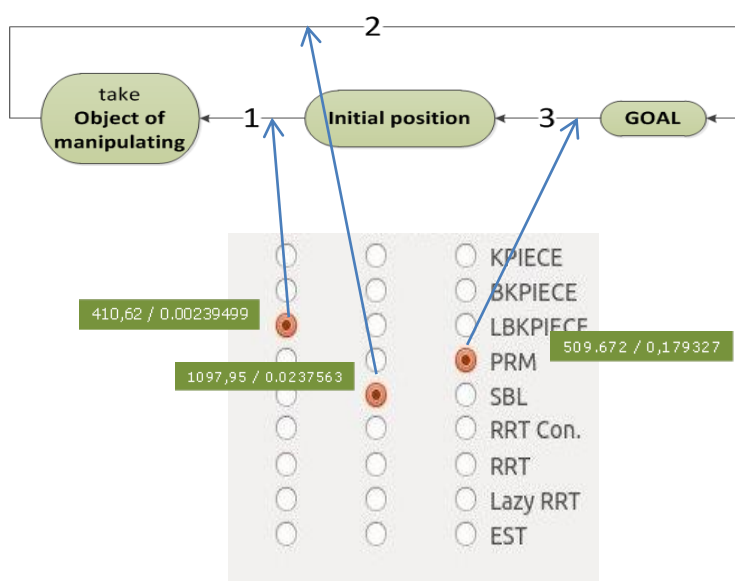


Рис. 1.3. Інформаційне поле розробленого ПП “LSTr”

На рис. 1.4 представлені результати оптимальної траєкторії за критерієм її довжини **L**, та на рис. 1.5. – за критерієм гладкості **S**.

Відповідні кінцеві параметри вказані нижче.

За рис. 1.4:

- на 1-ій ділянці: найкращий результат забезпечив алгоритм **SBL** зі значенням 336,810;
- на 2-ій ділянці: найкращий результат дав алгоритм **EST** зі значенням 710,749;
- на 3-ій ділянці: найкращий результат відпрацював алгоритм **EST** зі значенням 306,724.

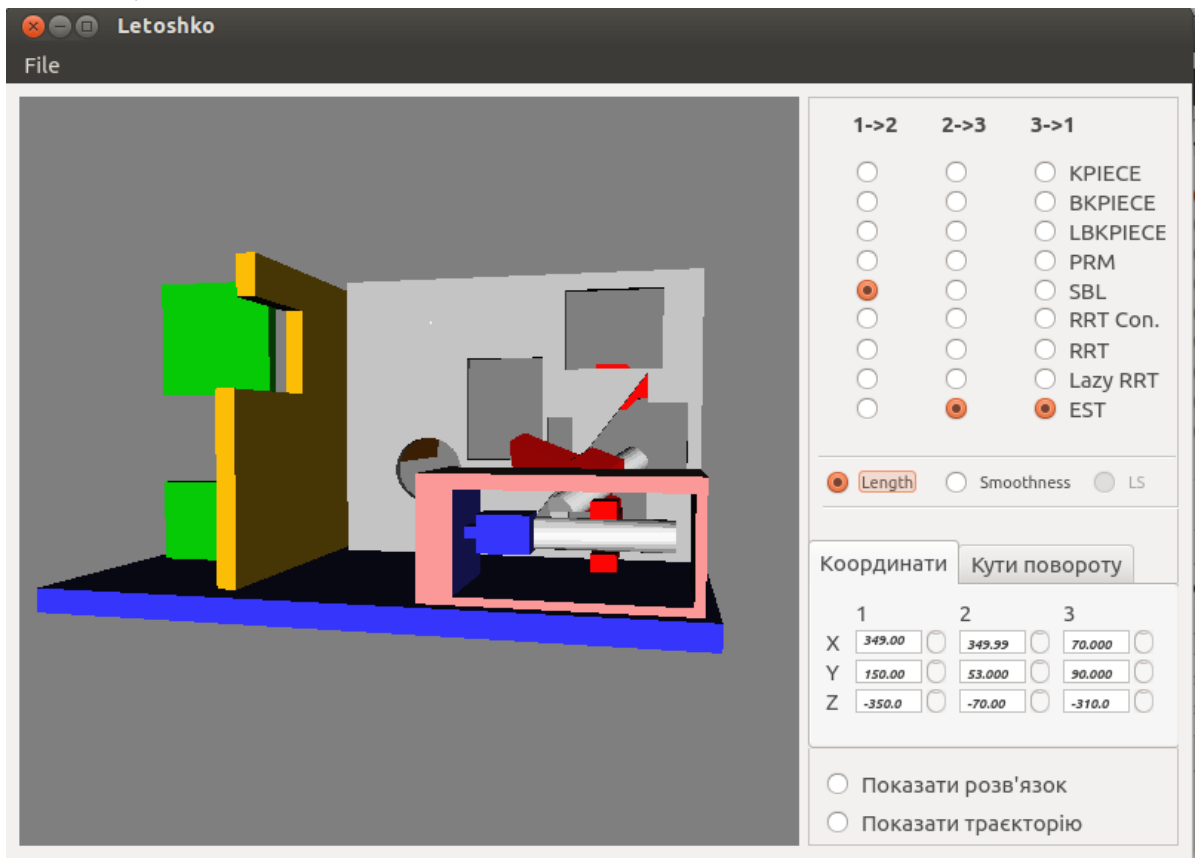


Рис. 1.4. Результат роботи аналізованих алгоритмів на сцені №1 за критерієм довжини **L**

За рис. 1.5:

- на 1-ій ділянці: найкращий результат забезпечив алгоритм **KPIECE** зі значенням $S_1=0,00614645$;
- на 2-ій ділянці: найкращий результат дав алгоритм **Lazy RRT** зі значенням $S_2=0,00712410$;
- на 3-ій ділянці: найкращий результат відпрацював алгоритм **EST** зі значенням $S_3=0,015405091$.

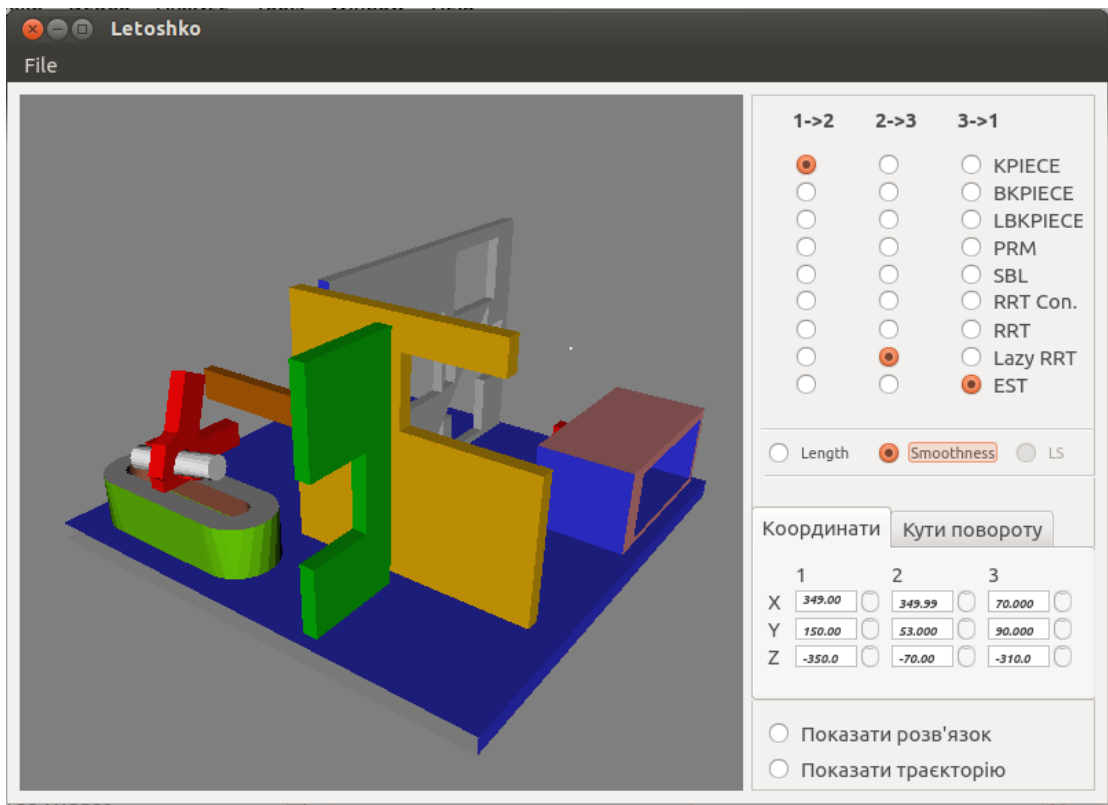


Рис. 1.5. Результат роботи аналізованих алгоритмів на сцені №1 за критерієм гладкості S

Графічне представлення отриманих траєкторій за критеріями довжини L та гладкості S зображені відповідно на рис. 1.6. та рис. 1.7.

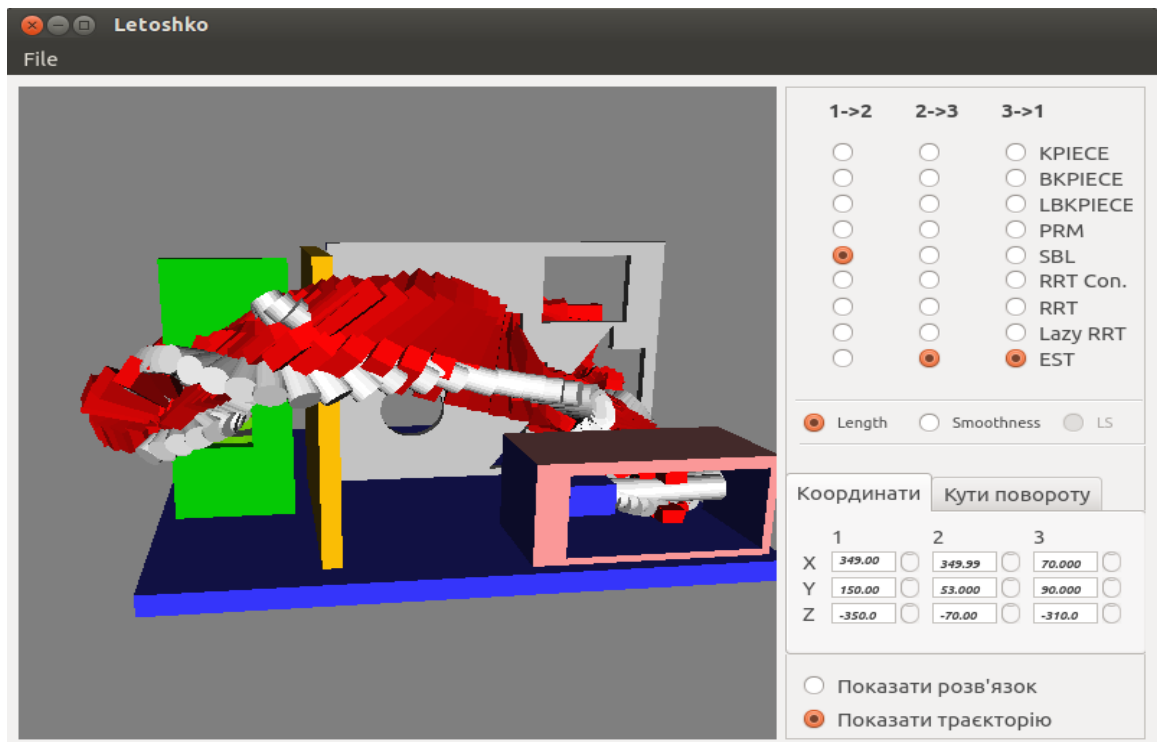


Рис.

1.6. Графічне представлення траєкторії за даними рис. 12.4

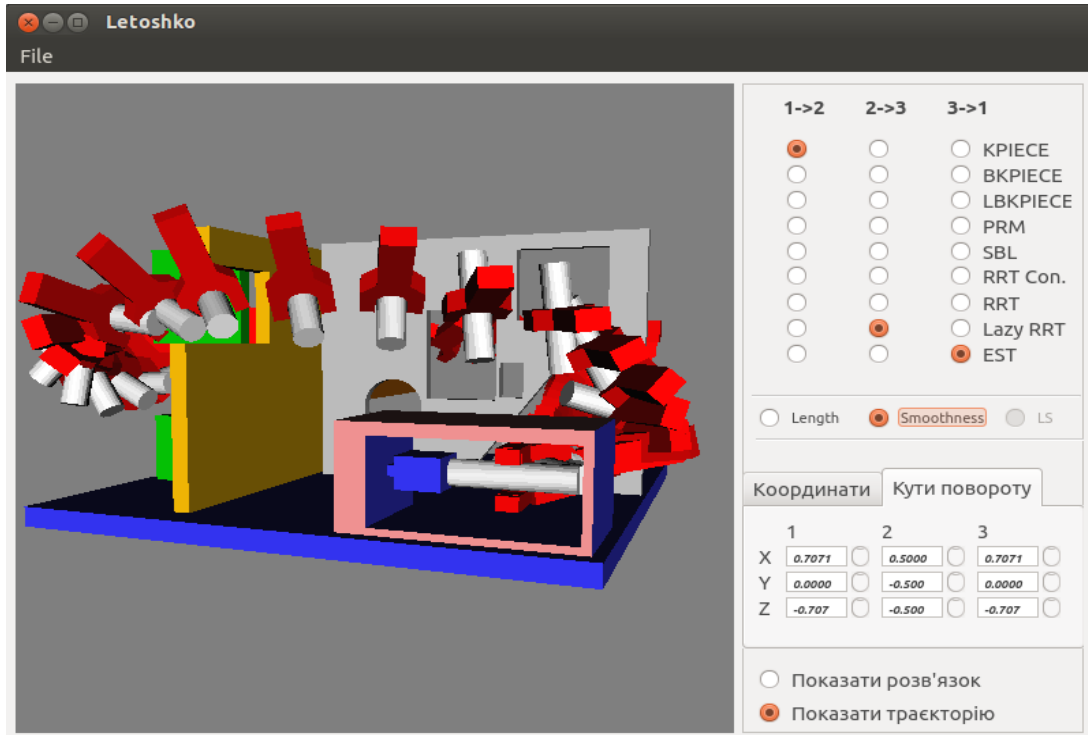


Рис. 1.7. Графічне представлення траєкторії за даними рис.12.5

Загальні результати траєкторій за всіма 9-ма алгоритмами за прийнятими критеріями довжини L та гладкості S приведені на рис. 1.8.

| Solutions length: | | | |
|-------------------|---------|---------|---------|
| | 1->2 | 2->3 | 3->1 |
| KPIECE | 348.298 | 785.637 | 386.727 |
| BKPIECE | 991.212 | 927.692 | 310.566 |
| LBKPIECE | 1105.07 | 999.944 | 309.764 |
| PRM | 380.023 | 773.353 | 353.567 |
| SBL | 336.81 | 781.414 | 343.405 |
| RRT Con | 397.695 | 827.576 | 320.301 |
| RRT | 362.783 | 927.614 | 319.066 |
| Lazy RRT | 353.775 | 859.333 | 326.161 |
| EST | 351.373 | 710.749 | 306.724 |

| Solutions smoothness: | | | |
|-----------------------|------------|------------|------------|
| | 1->2 | 2->3 | 3->1 |
| KPIECE | 0.00614645 | 0.81684403 | 0.00035364 |
| BKPIECE | 0.00649233 | 0.57762842 | 0.00061215 |
| LBKPIECE | 0.01556398 | 0.33841250 | 0.00134936 |
| PRM | 0.01087982 | 0.06572647 | 0.00584544 |
| SBL | 0.03920195 | 0.01541525 | 0.00114600 |
| RRT Con | 0.02972639 | 0.00798675 | 0.00136550 |
| RRT | 0.02104365 | 0.04835968 | 0.00076772 |
| Lazy RRT | 0.01041575 | 0.00712410 | 0.00015978 |
| EST | 0.02201124 | 0.12016734 | 0.01540509 |

Рис. 1.8. Загальні результати роботи ПІІ “LSTr” за 9-ти алгоритмами

Як слідує із наведеного вище, створений ПП “**LSTr**” дозволяє вирішувати задачу планування безперешкодного (безколізійного) переміщення ММП з ОМ та без нього в межах попередньо сформованих сцен.

Таким чином, представлений матеріал вказує на його **наукову новизну**, яку можна сформулювати наступним чином:

набув подальшого розвитку підхід до визначення оптимального планування траєкторій за критеріями довжини та гладкості, що базується на основі існуючих алгоритмів безколізійного переміщення рухомих об’єктів (ММП) з врахуванням змодельованої сцени, конструктивно-геометричних параметрів ММП та ОМ, робота яких передбачає визначення локальних критеріїв довжини та гладкості, і дає можливість в подальшому розв’язувати пряму та зворотні задачі кінематики.

Виконані розробки і отримані результати розглядаються як **практичне** підґрунтя для подальшого розвитку підходу щодо планування траєкторій ПР та / або ММТ з розв’язанням прямої та зворотної задач кінематики, а в подальшому і прямої та зворотної задач динаміки. Остання є основою для розробки законів керування ланками МС ПР та його Сх.