

# Control difuso para el seguimiento de trayectoria de un robot móvil

Camilo Morales Corral, Israel Soto

Universidad Autónoma de Ciudad Juárez,  
Instituto de Ingeniería y Tecnología,  
México

{camilo.morales,angel.soto}@uacj.mx

**Resumen.** En el presente trabajo se diseña un sistema de control con la capacidad de manejar los motores motrices de un robot móvil de tracción diferencial. Se parte del modelo dinámico del robot, para lograr el ajuste de un controlador difuso normalizado con estructura PID que permita un correcto seguimiento de los perfiles de velocidad deseados. Para comprobar el buen desempeño del controlador se realizaron simulaciones de tres maniobras básicas que pueden ser llevadas a cabo por el robot.

**Palabras clave:** Robot móvil, control difuso, seguimiento de trayectoria.

## Fuzzy Speed Controller for Trajectory Tracking on a Mobile Robot

**Abstract.** A controller with the capability to drive the motors of a mobile robot with differential traction was designed. Taking based of the dynamic model of the robot to adjust a fuzzy controller that allow a correct tracking of the desired speed profiles. To verify the good performance of the controller, simulations of three of the basic movement were performed.

**Keywords:** Mobile robot, fuzzy controller, trajectory tracking.

## 1. Introducción

En [1] se mencionan los principales desarrollos reportados en la robótica móvil para concluir que a partir de la década del setenta del siglo pasado la investigación y el diseño en esta rama de la tecnología ha ido creciendo de manera exponencial. En los últimos años, los desarrollos en robótica móvil no solo se aplican en la industria, hoy en día se observan dispositivos dedicados a tareas vinculadas al área de servicio. Estos no son más que robots que realizan tareas útiles para el bienestar de los humanos: labores de rescate, guías turísticos,

trasporte de materiales, cuidado y ayuda de personas, limpieza, entre otras [2, 3]. Debido a este gran número de aplicaciones que se han desarrollado en la actualidad, es necesario desarrollar investigaciones en las áreas de: posicionamiento, seguimiento de trayectorias, evasión de obstáculos, y la interacción robot-humano.

Un robot móvil es un sistema electromecánico con la capacidad de desplazarse, interpretar, planear y ejecutar tareas; además de navegar de manera autónoma en un ambiente desconocido. Las partes que lo componen son una estructura rígida (arreglo cinemático), un sistema de actuadores, que dotan de movimiento a la estructura, y un sistema de control [1, 2].

Los robots móviles se pueden clasificar de acuerdo con el tipo de locomoción que utilicen para desplazarse dentro de su espacio de trabajo en tres categorías: robots de ruedas, robots de patas y robots de orugas. Los vehículos con ruedas son la solución más simple para conseguir la movilidad, por lo cual son los más empleados. Aunque presentan la desventaja de que sus prestaciones solo se aprovechan al máximo en superficies duras y libres de obstáculos. Existen diferentes configuraciones en este tipo de locomoción, las cuales confieren diferentes características y propiedades dependiendo de cual se use. Las más usuales son: Ackerman o tipo coche, triciclo, *skid steer*, esteras, omnidireccionales, sincronas, o tracción diferencial.

Un robot móvil con tracción diferencial posee dos ruedas montadas en un único eje, pero propulsadas y controladas independientemente. La tracción se consigue mediante estas dos ruedas y el direccionamiento viene dado por la diferencia de velocidades de cada una. Este sistema es muy útil si consideramos la posibilidad de cambiar su orientación sin movimiento de traslación. Adicionalmente existen una o más ruedas locas o puntos de sustentación para lograr estabilidad en la plataforma móvil.

Según [1], el sistema de actuadores más empleado en robótica móvil son los motores de corriente directa (DC, por sus siglas en inglés), y en especial los de imán permanente. Esto se debe a la sencillez de su control, ya que su modelo es lineal y que el voltaje de control se aplica a la armadura independientemente a la excitación del circuito de campo. De esta forma, en [4] se propone una estrategia de control jerarquizada en dos niveles para el seguimiento de trayectoria. La cual está conformada por un controlador PID interno asociado a los motores, y un lazo externo asociado al modelo cinemático del robot que se encarga de generar los perfiles de velocidad de cada motor. Según [3, 5], las características no lineales (saturación y fricción) presentes en los motores de DC hacen que se degrade el desempeño de los controladores PID tradicionales. Como vía para mejorar la respuesta del lazo, estos autores emplean controladores difusos.

En el presente trabajo se propone el uso de controladores difusos para el control de movimiento de un robot móvil de tracción diferencial. La estructura establecida incluye el ajuste del controlador y el modelo dinámico del robot, el cual es empleado en la sección de resultados para comprobar la trayectoria del robot en diferentes maniobras.

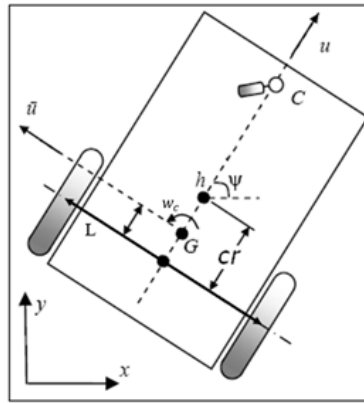
## 2. Metodología

### 2.1. Modelo dinámico del robot móvil

La dinámica considera la evolución de la posición, velocidad y aceleración del robot en respuesta a los pares de actuación de las ruedas. En consecuencia, a la hora de realizar el modelo dinámico de un robot móvil se distinguen los siguientes efectos: pares inerciales y de coriolis, pares de actuación, fricciones viscosas, interacción del contacto de las ruedas con el suelo, entre otros. Para el modelo presentado se consideran las siguientes limitaciones en su construcción:

1. El robot se mueve sobre una superficie plana.
2. No existen elementos flexibles en la estructura del robot.
3. Las ruedas poseen uno o ningún eje de direccionamiento, de manera que este último siempre es perpendicular al suelo.
4. No se consideran ningún tipo de fricciones en elementos móviles del vehículo, o contra el suelo.
5. No se tienen en cuenta los pares gravitacionales, porque se supone que el vehículo viaja por una superficie horizontal.

**Modelo dinámico del robot.** La configuración geométrica del robot de tracción diferencial empleado en el presente trabajo se presenta en la figura 1.



**Fig. 1.** Diagrama del robot.

En la figura 1 el punto que define la posición del robot es  $h = [x, y]^T$ , el cual está ubicado a una distancia  $cr$  delante del centro del eje que une las ruedas traseras del robot,  $L$  representa la distancia entre los centros de las ruedas,  $u$  y  $\bar{u}$  son las velocidades longitudinal y lateral del centro de masa,  $w_c$  es la velocidad angular del robot y  $\psi$  es el ángulo de orientación del robot,  $G$  es el centro de gravedad y  $C$  es el punto de ubicación de la rueda loca.

A partir del diagrama de la figura 1 [6], citado en [7], obtiene el modelo dinámico del robot móvil presentado en la ecuación 1:

$$\begin{bmatrix} \dot{X} \\ \dot{Y} \\ \dot{\psi} \\ \dot{u} \\ \dot{w} \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} u \cos \psi - cr w \sin \psi \\ u \sin \psi + cr w \cos \psi \\ w \\ \frac{e}{a} w^2 - \frac{d}{a} u \\ -\frac{e}{b} u w - \frac{f}{b} w \end{bmatrix} + \begin{bmatrix} 0 & 0 \\ 0 & 0 \\ 0 & 0 \\ \frac{1}{a} & 0 \\ 0 & \frac{1}{b} \end{bmatrix} \begin{bmatrix} u_c \\ w_c \end{bmatrix}, \quad (1)$$

donde,  $x(t) = [X \ Y \ \psi \ u \ w]^T$  es el vector de estado del sistema,  $v(t) = [u_c \ w_c]^T$  es el vector de control y  $p = [a \ b \ c \ d \ e \ f]$  el vector de los parámetros dinámicos del robot. Estos parámetros solo dependen de las características físicas del robot (masa, radio de las ruedas, etc.). Los parámetros dinámicos que se emplearon ya fueron validados en [8], donde se presentan las ecuaciones para su cálculo, sus valores numéricos son:

$$\begin{aligned} a &= 0.24089 & d &= 0.99629 & r &= 0.2 \\ b &= 0.2424 & e &= -0.00373 & cr &= 0.2 \\ c &= -0.00094 & f &= 1.0915 & L &= 0.39 \end{aligned}$$

Las variables de entrada son la velocidad longitudinal y angular del robot. Estas velocidades son resultantes de las velocidades de cada una de las ruedas independientes, que es sobre las cuales se puede actuar variando la tensión de alimentación a los motores. Según [9] la velocidad lineal del centro del chasis es:

$$\sum_{k=1}^2 \dot{C}_k = r w_k + (C - O_k) w_c, \quad (2)$$

$$\dot{C} = \frac{r}{2} (w_i + w_d) + cr w_c, \quad (3)$$

donde  $\dot{C}$  es la velocidad lineal del centro del chasis,  $r$  es el radio de las ruedas,  $w$  es la velocidad rotacional de las ruedas,  $C$  es el centro del chasis,  $O$  es velocidad lineal de las ruedas energizadas.

Para obtener el valor de  $w_c$ , en lugar de aplicar la sumatoria en la ecuación 2 se restan ambos términos, obteniéndose:

$$w_c = \frac{r}{L} (w_i - w_d), \quad (4)$$

Con base en las ecuaciones 3 y 4, se despeja de forma conveniente quedando las siguientes relaciones:

$$u_c = \frac{\pi r}{L} [(w_i + w_d) + 2cr (w_i - w_d)], \quad (5)$$

$$w_c = \frac{2\pi r}{L} (w_i - w_d). \quad (6)$$

**Modelado del sistema motriz: reductor de velocidad.** Un reductor de velocidad es un acople de ruedas dentadas. En él, debido a la diferencia de diámetros de los engranes, se logra cambiar el par del motor y la velocidad. Está regido por la siguiente ecuación:

$$w_o = \frac{N_1}{N_2} w_i, \quad (7)$$

donde  $N_1$  y  $N_2$  representan el número de dientes de los engranajes (su cociente es el factor de reducción),  $w_i$  la velocidad de entrada y  $w_o$  la velocidad de salida.

**Modelado del sistema motriz: motor de corriente directa.** En este caso se emplearán motores de corriente directa de imanes permanentes de grafito sin escobillas los cuales pueden ser modelados siguiendo el procedimiento descrito en [10]. El modelo resultante para describir la dinámica de la velocidad angular del motor en función de la tensión de alimentación queda descrito en la ecuación 8:

$$M(s) = \frac{w(s)}{V(s)} = \frac{k_t r_2}{(L_a s + R_a)(J s + b) + k_t k_v r_2}, \quad (8)$$

donde  $k_t$  representa la constante de par del motor,  $r_2$  el rendimiento del reductor,  $L_a$  y  $R_a$  la inductancia y la resistencia del bobinado del motor,  $J$  el momento de inercia,  $b$  coeficiente de fricción viscosa y  $k_v$  la constante electromotriz. Los datos de los motores empleados son mostrados en la Tabla 1.

Sustituyendo datos de la Tabla 1 en la ecuación 8, y agrupando convenientemente:

$$M(s) = \frac{5,9 \times 10^8}{S^2 + 47452S + 2,9 \times 10^6}. \quad (9)$$

Teniendo en cuenta que la respuesta del sistema tiene un comportamiento marcadamente de primer orden, es conveniente reducir el modelo a uno de este tipo. Para lo cual se elimina el polo de más alta frecuencia, el cual se encuentra ubicado a una frecuencia mucho mayor que el polo dominante.

**Tabla 1.** Datos de los motores de corriente directa.

Parámetros	Valor
Constante de par del motor	$k_t = 4,95mNm/A$
Constante electromotriz	$k_v = 1930rpm/V$
Rendimiento del reductor	$r_2 = 0,83$
Inductancia	$L_a = 0,24mH$
Resistencia	$R_a = 11,4\Omega$
Momento de inercia	$J = 2,9 \times 10_{-8}$
Coefficiente de fricción viscosa	$b = 3,77 \times 10_{-10}$
Número de dientes	$N_1 = 3249 \quad N_2 = 196$

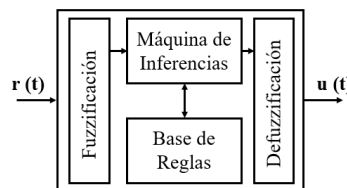
El modelo de primer orden obtenido es presentado en la ecuación 10:

$$M(s) = \frac{12420}{S + 61,5}. \quad (10)$$

Para comprobar que la reducción realizada fue correcta se les aplica un paso escalón a ambas funciones de transferencia. Empleando las dos respuestas obtenidas se calcula el índice de error medio cuadrático normalizado, el cual cuantifica el error entre ambas. El valor calculado es igual a 0.98 lo que corresponde con un buen ajuste del modelo de primer orden.

## 2.2. Control difuso

Según [14], el control difuso es un intento de formalizar la experiencia y el conocimiento empírico de los expertos en la operación de un proceso, de manera que puedan reproducirse con semejantes resultados. La estructura de este tipo de controlador, figura 2 está compuesta por cuatro elementos:



**Fig. 2.** Estructura del controlador difuso.

1. Base de reglas. Contiene el conocimiento experto resumido en un conjunto de reglas.
2. Máquina de inferencias. Simula el proceso de toma de decisiones del experto, teniendo en cuenta la base de reglas y el conocimiento fuzzificado del proceso.
3. Interfase de fuzzificación. Transforma la información de entrada al controlador en información lingüística que puede ser interpretada por la base de reglas y la máquina de inferencias.
4. Interfase de defuzzificación. Convierte las conclusiones de la máquina de inferencia en acciones de control.

**Diseño del controlador difuso.** El controlador difuso diseñado para esta aplicación usa dos variables de entrada: el error de la velocidad de los motores ( $e(t)$ ) y su velocidad de cambio ( $\partial e(t)$ ). La salida del controlador es la tensión ( $u(t)$ ) que se debe aplicar al devanado del motor para minimizar el error.

Para poder simplificar el diseño del controlador difuso se realizan una serie de consideración presentadas en [11], haciendo uso de estas se llega al controlador difuso normalizado.

El universo del discurso de todas las variables de entrada se define en el rango  $(-1, 1)$  y se distribuye en un número único de funciones de pertenencia ( $N_{part}$ ), generalmente impar. Las funciones de pertenencia tienen diferentes formas, las más empleadas son las triangulares, trapezoidales y campanas Gaussianas [12]. En la literatura no existe reportado un método específico para seleccionar la forma de la curva a utilizar. Por lo cual, habitualmente esta selección se realiza mediante el criterio de expertos, empleando algunos experimentos previos. Las funciones de pertenencia seleccionadas para las entradas y salidas del controlador son triangulares, simétricas y distribuidas uniformemente. Esta selección se realiza considerando la futura implementación de un prototipo de pruebas, y la sencillez y bajo costo computacional de estas funciones [13]. Los valores lingüísticos posibles para las variables son: negativo grande (NG), negativo pequeño (NP), cero (CC), positivo pequeño (PP) y positivo grande (PG). La estructura de las funciones de pertenencia es mostrada en la figura 3.

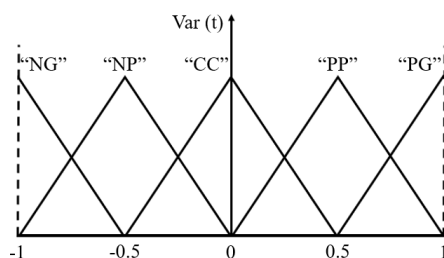


Fig. 3. Funciones de pertenencia para  $N_{part} = 5$ .

Después de definir las funciones de pertenencia se establece la base de reglas. Son definidas 25 reglas difusas de tipo IF-THEN, las cuales son presentadas en la Tabla 2. Estas reglas se generan automáticamente partiendo de los rangos de las variables y del signo de la ganancia del proceso ( $Gan$ ), haciendo uso del algoritmo presentado en [14].

Tabla 2. Base de reglas para el controlador difuso.

$u(t)$	$\partial e(t)$					
	NG	NP	CC	PP	PG	
	NG	NG	NG	NG	NP	CC
	NP	NG	NG	NP	CC	PP
$e(t)$	CC	NG	NP	CC	PP	PG
	PP	NP	CC	PP	PG	PG
	PG	CC	PP	PG	PG	PG

En la máquina de inferencias para la evaluación de las premisas y la implicación de la variable de control se usa el operador mínimo. El método de defuzzificación empleado por este controlador es el de centro de gravedad. Una vez obtenida la salida normalizada hay que calcular la salida real.

Para lo cual se emplea una transformación lineal de la salida normalizada con la siguiente forma:

$$u(t) = u_{min} + \frac{(u + 1)(u_{máx} - u_{min})}{2}, \quad (11)$$

donde  $u_{max}$  y  $u_{min}$  representan los valores máximo y mínimo de la variable de control y  $u(t)$  la salida del regulador normalizado.

La estructura empleada para el control de la velocidad de los motores motrices del robot móvil es un controlador difuso normalizado con estructura PID. En este, las dos entradas estarán afectadas respectivamente por los coeficientes de ganancia  $K_p$  y  $K_d$ , que asumen generalmente valores positivos, y la salida es ahora el incremento de la variable de control  $\Delta u(t)$  que es afectado por la ganancia  $K_i$  y posteriormente integrado. El significado de estas ganancias es semejante al del regulador PID convencional.

**Ajuste del controlador difuso normalizado.** Con el fin de ajustar los parámetros del controlador y comprobar su desempeño se realizaron varias simulaciones del sistema. El *software* empleado en las simulaciones es el paquete Simulink®, perteneciente a MATLAB 2018a. El diagrama en bloques para el control de los motores se muestra en la figura 4.

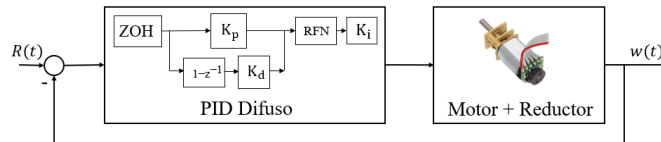


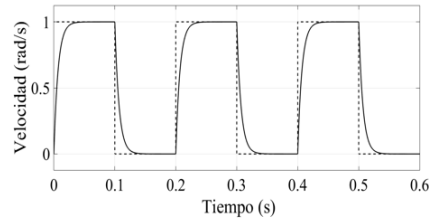
Fig. 4. Diagrama de bloques del sistema de control de un motor.

Para poder acoplar el controlador discreto a un proceso continuo es necesario incluir un retenedor de orden cero (ZOH, por sus siglas en inglés).

El tiempo de muestreo ( $T_m$ ) a emplear en el ZOH se define con base en el Teorema de muestreo. Si la frecuencia del polo es de  $9,79rev/s$ , lo que representa  $102,15ms$ , entonces:  $T_m \leq 102,15/2$ , por lo que se decide usar un  $T_m = 50ms$ .

Tras un proceso de ajuste empírico de los parámetros del controlador, se obtuvieron los mostrados en la Tabla 3, con los cuales se logra un correcto seguimiento de la referencia. La respuesta del sistema obtenida a lazo cerrado se muestra en la figura 5 y los indicadores que la describen su respuesta temporal se presentan en la Tabla 4. Los valores obtenidos ratifican los resultados presentados en [15],





**Fig. 5.** Respuesta del sistema a lazo cerrado.

donde se compara el controlador difuso con el PID tradicional, demostrando el mejor desempeño del primero en este tipo de sistemas.

**Tabla 3.** Parámetros de ajuste del controlador.

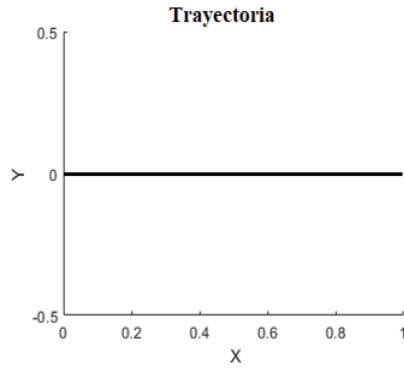
Parámetros	Valor
Ganancia Proporcional	$K_p = 0,07$
Ganancia Derivativa	$K_d = 6$
Ganancia Integral	$K_i = 0,005$
Número de funciones de pertenencia	$N_{part} = 5$
Signo de la ganancia del proceso	$Gan = 1$
Mínimo de la señal de control	$U_{min} = -6$
Máximo de la señal de control	$U_{macuteax} = 6$

**Tabla 4.** Indicadores de la respuesta del sistema a lazo cerrado.

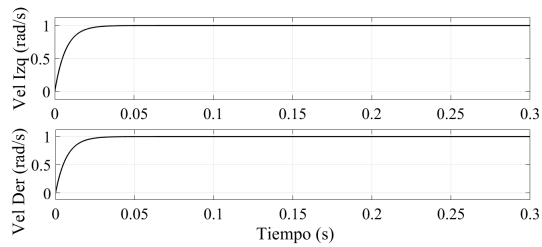
Parámetros	Valor
Error de estado estacionario	$E_{ee} = 0$
Pico máximo	$\%PM = 0\%$
Tiempo de establecimiento	$T_e = 27ms$
Tiempo de subida	$T_s = 6,92ms$

### 3. Resultados y discusión

Para simular el comportamiento del robot móvil de tracción diferencial empleado en el presente trabajo, se agregó el modelo dinámico obtenido en la subsección 2.1. El diagrama en bloques resultante se muestra en la figura 7.

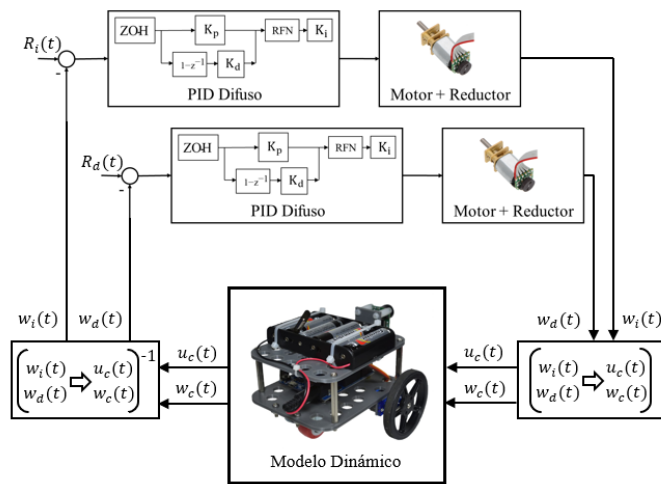


(a) Trayectoria rectilínea.



(b) Velocidades para trayectoria rectilínea.

**Fig. 6.** Traslación con trayectoria rectilínea.



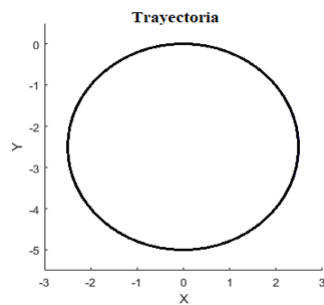
**Fig. 7.** Diagrama en bloques del sistema de control del robot.

Si se considera el robot móvil como un sólido rígido (la separación entre dos puntos cualesquiera es fija e independiente del tiempo), existen cinco tipos de

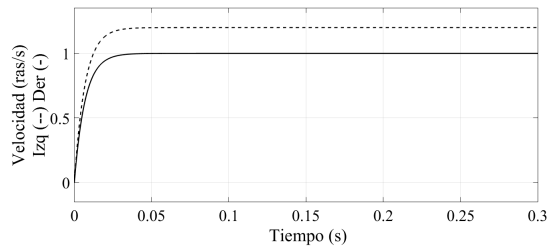
movimiento que puede ejecutar: traslación, rotación alrededor de un eje fijo, movimiento plano general, rotación en torno a un punto fijo y movimiento general. En el análisis cinemático realizado se abordó los casos más simples: movimiento de traslación y movimiento de rotación con eje fijo. Para la simulación se han definido las siguientes maniobras elementales:

**Traslación con trayectoria rectilínea:** Cuando la orientación y magnitud del vector de velocidad es constante en el tiempo, la trayectoria obtenida es lineal (Figura 6(a)). Para el robot móvil esto se consigue con una velocidad igual en ambas ruedas (Figura 6(b)), para especificar la dirección y sentido del movimiento; y con velocidad angular nula.

**Traslación con trayectoria circular:** En el caso que la magnitud del vector de velocidad sea lo único constante en el tiempo, el movimiento tiene trayectoria curvilínea. Si la trayectoria corresponde a una curva conocida, como lo es un círculo, la denominación es traslación circular (Figura 8(a)). En el robot móvil esto implica que la velocidad de una de las ruedas sea mayor que la otra (Figura 8(b)).



(a) Trayectoria circular.

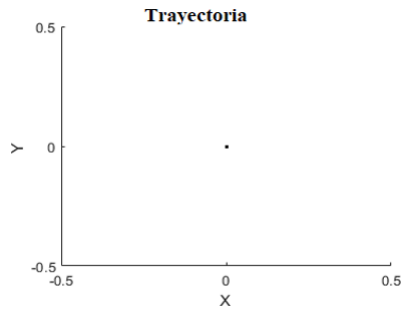


(b) Velocidades para trayectoria circular.

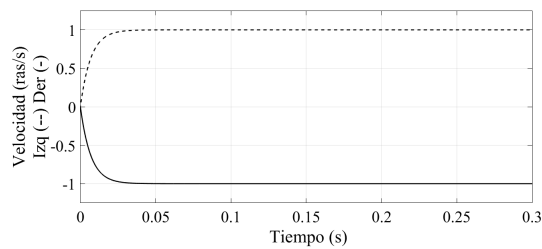
**Fig. 8.** Traslación con trayectoria circular.

**Movimiento de rotación con eje fijo:** Este movimiento está presente cuando existen dos puntos del sólido rígido que tienen velocidad nula. Denominándose a la recta que los contiene como eje instantáneo de rotación. En el

caso del robot móvil una rotación sobre el eje que pasa por su centro de masa (Figura 9(a)), se consigue cuando las velocidades de ambas ruedas son iguales en magnitud pero contrarias en sentido (Figura 9(b)).



(a) Trayectoria de rotación.



(b) Velocidades para trayectoria de rotación.

**Fig. 9.** Movimiento de rotación con eje fijo.

## 4. Conclusiones

Se logró representar el motor de CD con un modelo tan simple como lo es uno de primer orden. Es conocido que la respuesta del sistema real es algo más compleja ya que presenta no linealidades debido a la saturación, a la rotación y otras motivadas por las transiciones de rozamiento estático y cinético.

Para dar solución al problema real se diseñó un controlador difuso, ya que no necesita un conocimiento preciso del proceso a controlar y su salida de control está limitada a un rango. La estructura se seleccionó del tipo PID, porque el sistema no tiene comportamiento integrador intrínsecamente y se necesita que el error de estado estacionario sea cero. Sobre los resultados obtenidos mediante simulación se describieron tres tipos de maniobras para analizar la movilidad del vehículo, demostrando un correcto desempeño del controlador.

## Referencias

1. Sotelo, V. R. B., Sánchez, J. R. G., Ortigoza, R. S.: Robots Móviles: Evolución y Estado del Arte. Polibits, (35), 12-17 (2007)
2. Serrano, A. R.: Navegación autónoma de robots móviles mediante lógica difusa. Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey (1996)
3. Luna, K. L., Palacios, E. R., Marín, A.: A fuzzy speed controller for a guide robot using an HRI approach, IEEE Latin America Transactions, vol. 16, no. 8, p. 6 (2018)
4. Jiménez T. S.: Diseño, construcción y control en tiempo real de un robot móvil, Departamento de Ingeniería Eléctrica, CINVESTAV (1999)
5. Ismail, N. L., Zakaria, K. A., Nazar, N. S. M., Syaripuddin, M., Mokhtar, A. S. N., Thanakodif, S.: DC Motor Speed Control using Fuzzy Logic Controller, International Conference on Engineering and Technology (IntCET), Putrajaya, Malaysia (2017)
6. Cruz, C. d. I., Carelli, R.: Linealización con realimentación del modelo dinámico de un robot móvil y control de seguimiento de trayectoria, XX Congreso Argentino de Control Automático, Buenos Aires, Argentina (2006)
7. Rosales, A., Peña, M., Scaglia, G., Mut, V., Sciascio, F. d.: Dynamic model based predictive control for mobile robots, XII Reunión de Trabajo en Procesamiento de la Información y Control, Santa Cruz, Argentina (2007)
8. Rossomando, F. G., Soria, C., Carelli, R.: Algoritmo compensador neuronal discreto de dinámica en robots móviles usando filtro de Kalman extendido, Revista Internacional de Métodos Numéricos para Cálculo y Diseño en Ingeniería, vol. 29, no. 1, p. 9 (2013)
9. Quintero, A. d. P.: Modelo cinemático dinámico del mini robot móvil RICIMAF, Revista de Ingeniería Electrónica, Automática y Comunicaciones (RIELAC), vol. XXXIII, no. 3, pp. 49-62 (2012)
10. Azcon, A. B.: Análisis y diseño del control de posición de un robot móvil con tracción diferencial., Departamento de Ingeniería Electrónica, Eléctrica y Automática, Universidad Rovira (2003)
11. Martínez, R. F. T., Behar, A. A.: Laboratorio 4 Reguladores Difusos Normalizados. Estructuras PD, PI y PID., Diplomado "Control Avanzado", Instituto de Cibernética, Matemática y Física (2010)
12. Mitaim, S., Kosko, B.: What is the Best Shape for a Fuzzy Set in Function Approximation?, IEEE 5th International Fuzzy Systems, New Orleans, USA, (1996)
13. Farooq, u., Hasan, K. M., Hanif, A., Amar, M., Asad, M. U.: Fuzzy Logic Based Path Tracking Controller for Wheeled Mobile Robots, International Journal of Computer and Electrical Engineering, vol. 6, no. 2, p. 6, (2014)
14. Behar, A. A.: Control Difuso, Diplomado "Control Avanzado", Instituto de Cibernética, Matemática y Física (2010)
15. Almatheel, Y. A., Abdelrahman, A.: Speed Control of DC Motor Using Fuzzy Logic Controller, International Conference on Communication, Control, Computing and Electronics Engineering (ICCCCEE), Khartoum, Sudan (2017)