

AI Drones

**A Bilingual Handbook on the Design, Construction, and
Use of AI-Enabled Drones for Scientific and Educational
Projects**

KI-Drohnen

**Ein zweisprachiges Handbuch über Entwurf, Bau und
Einsatz von KI-fähigen Drohnen für wissenschaftliche
Projekte und Lehre**

Christian Baun, Theodor Bloch, Matthias Deegener, Oliver Hahm, Martin Kappes,
Nur Uddun Syeed

Frankfurt University of Applied Sciences

October 7, 2025

Preface

TBD

TBD

TBD

TBD

TBD

TBD

Vorwort

Dieses Dokument bietet einen Einstieg in das komplexe Thema Drohnen mit künstlicher Intelligenz. Schwerpunkte sind die Entwicklung (inkl. Auswahl geeigneter Hard- und Softwarekomponenten), Bau und Betrieb von Drohnen in der Lehre und für Forschungsprojekte.

Beim Schreiben dieses Dokuments flossen Erkenntnisse aus dem vom Connectom Vernetzungs- und Innovationsfond des hessian.AI geförderten Forschungsprojekt *KI-gestützte Drohnenplattform* und aus der Lehrveranstaltung *Drohnen mit Künstlicher Intelligenz* an der Frankfurt University of Applied Sciences an.

Maßgebliche Kriterien der Auswahl der in dieses Dokument vorgestellten Komponenten sind unter anderem: Anpassbarkeit an verschiedene Einsatzszenarien, Anschaffungspreis, Robustheit, langfristige Marktverfügbarkeit sowie Qualität der Dokumentation und Herstellersupport.

Die Realisierung einer vollständigen Abhandlung zu den Themen Drohnen und KI ist nicht Ziel dieses Dokument. Der Fokus liegt auf den Technologien und Lösungen, die während der Erstellung aktuell waren und mit denen praktische Erfahrung im Studienfeld Informatik des Fachbereich 2 an der Frankfurt University of Applied Sciences gemacht wurden.

Kapitel 1 und 2 stellen knapp die Hard- und Softwarekomponenten vor, die zum Bau und Betrieb von FPV-Drohnen nötig sind. Dieses sind zur Realisierung der hier vorgestellten KI-Projekte in erster Linie ein Werkzeug und/oder Transportvehikel.

Ab Kapitel 3 folgenden Beschreibungen verschiedener KI-Anwendungen, die FPV-Drohnen zur Datenerfassung und/oder als Tarnsportvehikel nutzen. Vorgestellt werden Anwendungen,

TBD

die in Forschungsprojekten, Lehrveranstaltungen und Abschlussarbeiten in der Lehreinheit Informatik an der Frankfurt University of Applied Sciences entwickelt, implementiert und evaluiert wurde. Das Kapitel beschreibt zu jeder dieser KI-Anwendungen die benötigten zusätzlichen Hard- und Softwarekomponenten, nötige Schritte zur Realisierung und die Kosten.

Die üblicherweise zum Bau von FPV-Drohnen verwendeten Komponenten sind nicht in der Lage eine KI-Funktionalität bereitzustellen. Die Flugcontroller haben nicht die nötigen Rechen- und Speicherressourcen, um KI-Anwendungen lokal zu betreiben. Es ist in jedem Fall zusätzliche Hard- und Software nötig. Prinzipiell können die zusätzlichen Komponenten in der Drohne integriert werden und mitfliegen. Alternativ können die zusätzlichen Komponenten die die Drohnen vom Boden aus Steuern und/oder Daten von Ihnen abrufen und die KI-Funktionalität am Boden realisieren. In den jeweiligen Kapiteln werden verschiedene Realisierungsmöglichkeiten, deren Vor- und Nachteile und die Anschaffungskosten beschrieben.

Über Ihre Kommentare und Verbesserungsvorschläge freuen wir uns sehr.

Frankfurt am Main

*Christian Baun,
Theodor Bloch,
Matthias Deegener,
Oliver Hahm,
Martin Kappes,
Nur Uddun Syeed*

Contents

1 Hardware Components for Building FPV Drones	1
1.1 Frames	1
1.2 Flight Controller and Electronic Speed Controller	3
1.2.1 Stack or AIO	5
1.3 Motors	8
1.3.1 Size of the Motors	8
1.3.2 Electrical Voltage	9
1.3.3 KV Value	9
1.3.4 Propeller Mounting	10
1.3.5 Frame Attachment	10
1.4 Propeller	11
1.4.1 Propeller Size (Diameter)	11
1.4.2 Number of Blades	11
1.4.3 Pitch	12
1.5 Batteries	13
1.5.1 Charge and Discharge Rate (C-Rate)	13
1.5.2 Number of Cells (S4/S6)	14
1.5.3 Plugs (XT30/XT60/XT90) for Discharge and Charge	15
1.6 GPS	16
1.7 Receiver	17
1.8 Remote Control (Sender)	18
1.9 Video Transmitter	19
1.10 Camera	21
1.11 FPV Goggles	23
2 Software for Using FPV Drones	25
2.1 Flight Controller Firmware	25
2.1.1 Betaflight	26
2.1.2 INAV	35
2.1.3 ArduPilot	41
2.2 Remote Control Firmware	42
2.2.1 EdgeTX	42
2.3 Transmitter and Receiver Firmware	42
2.3.1 ExpressLRS	42
3 Object Detection	43
3.1 Object Detection by addition Hardware on the Drone	44
3.1.1 Comparison of AI Accelerators	46
3.1.2 Construction and Implementation	48
3.1.3 Total Weight and Purchase Cost	49
3.2 Object Detection by using the Live Image on the Ground	50

3.2.1 Construction and Implementation	51
3.2.2 Cost	51
4 Auto Pilot	53
5 Follow Me Function	55

Inhaltsverzeichnis

1 Hardware-Komponenten zum Bau von FPV-Drohnen	1
1.1 Rahmen	1
1.2 Flugcontroller und Motorsteuerung	3
1.2.1 Stack oder AIO	5
1.3 Motoren	8
1.3.1 Motoraufbau und -größe	8
1.3.2 Elektrische Spannung	9
1.3.3 KV-Wert	9
1.3.4 Propelleraufnahme	10
1.3.5 Rahmenbefestigung	10
1.4 Propeller	11
1.4.1 Propellergröße (Durchmesser)	11
1.4.2 Anzahl der Blätter	11
1.4.3 Steigung (Pitch)	12
1.5 Akkus	13
1.5.1 Lade- oder Entladerate (C-Wert)	13
1.5.2 Anzahl der Zellen (S4/S6)	14
1.5.3 Stecker (XT30/XT60/XT90) zum Entladen und Laden	15
1.6 GPS	16
1.7 Empfänger	17
1.8 Fernbedienung (Sender)	18
1.9 Videosender	19
1.10 Kamera	21
1.11 Videobrille (FPV-Brille)	23
2 Software zum Betrieb von FPV-Drohnen	25
2.1 Flight Controller Firmware	25
2.1.1 Betaflight	26
2.1.2 INAV	35
2.1.3 ArduPilot	41
2.2 Fernbedienung Firmware	42
2.2.1 EdgeTX	42
2.3 Sendemodul- und Empfänger-Firmware	42
2.3.1 ExpressLRS	42
3 Objekterkennung	43
3.1 Objekterkennung mit zusätzlicher Hardware an der Drohne	44
3.1.1 Vergleich von KI-Beschleunigern	46
3.1.2 Aufbau und Implementierung	48
3.1.3 Gesamtgewicht und Anschaffungskosten	49
3.2 Objekterkennung durch Auswertung des Livebilds am Boden	50

3.2.1 Aufbau und Implementierung	51
3.2.2 Kosten	51
4 Autopilot	53
5 Follow-Me-Function	55

1

Hardware Components for Building FPV Drones

Hardware-Komponenten zum Bau von FPV-Drohnen

This chapter presents the most important hardware components required to build FPV drones. It does not aim to provide a comprehensive overview of the current state of technology. Likewise, recent developments in FPV drone technology are intentionally not addressed.

The goal of this chapter is to provide beginners with an easily understandable introduction to FPV drones. It aims to enable them to identify the components needed to design and build drones for their own projects. This forms the basis for selecting and installing the necessary software (see Chapter 2) and implementing AI functionality using additional hardware (see Chapter ??).

The typical components of an FPV drone without AI extensions are shown in Figure 1.1.

Dieses Kapitel stellt die wichtigsten Hardware-Komponenten zum Bau von FPV-Drohnen vor. Es erhebt nicht den Anspruch, einen vollständigen Überblick über den Stand der Technik zu geben. Auch die Entwicklung der FPV-Drohnen in den letzten Jahren wird bewusst ausgeklammert.

Ziel dieses Kapitels ist es, Einsteigern einen leicht verständlichen Zugang zum Thema FPV-Drohnen zu ermöglichen. Sie sollen in der Lage sein, die für ihre Projekte benötigten Komponenten zu identifizieren, um eigene Drohnen zu entwerfen und zu bauen. Dies ist die Voraussetzung für die Auswahl und Installation der notwendigen Software (siehe Kapitel 2) sowie die Realisierung KI-basierter Funktionen mit zusätzlicher Hardware (siehe Kapitel ??).

Die typischen Komponenten einer FPV-Drohne ohne KI-Erweiterung sind in Abbildung 1.1 dargestellt.

1.1

Frames

Der Rahmen verbindet alle Komponenten der Drohne miteinander. Das verwendete Material ist üblicherweise Carbon, ein leichtes, aber äußerst stabiles und verwindungssteifes Verbundmaterial aus Kohlenstofffasern. Seltener kommen Rahmen aus Kunststoff zum Einsatz. Der

Rahmen

The frame connects all components of the drone. It is usually made of carbon fiber, a lightweight yet highly rigid and strong composite material. Frames made of plastic are less common. The frame determines the propeller size (see Section 1.4).

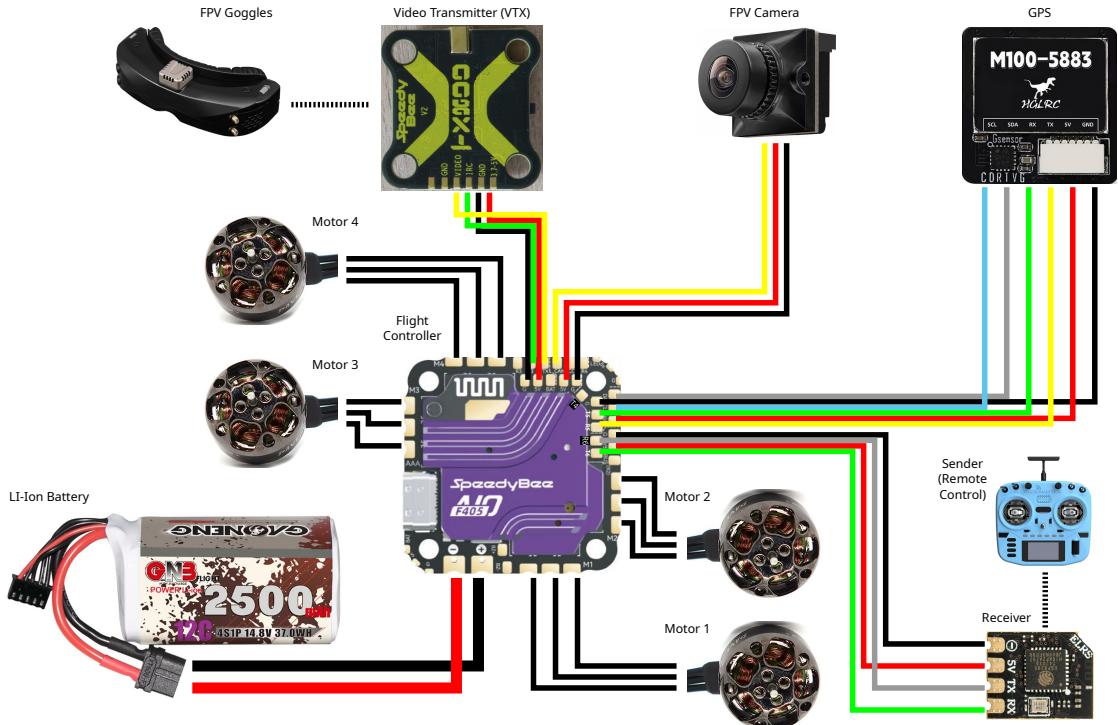


Figure 1.1: Components of a FPV Drone)

Rahmen bestimmt die Propellergröße (siehe Abschnitt 1.4).

The main electronic components such as the flight controller, video transmitter, receiver, and camera are mounted centrally on the frame for protection. The battery is typically placed on top of the drone to prevent damage during landings.

Larger frames provide more space for components and allow the use of more powerful motors (see Section 1.3) and larger propellers. However, frame size also increases the overall weight. Common frame sizes and their typical applications are listed in Table 1.1.

Important distinguishing criteria when selecting an appropriate frame include the hole spacing for mounting the flight controller and the video transmitter. Common dimensions are:

- 30.5×30.5 mm
- 25.5×25.5 mm
- 20×20 mm

Die wichtigsten elektronischen Komponenten wie Flugcontroller, Videosender, Empfänger und Kamera werden zentral auf dem Rahmen montiert, um sie zu schützen. Der Akku befindet sich in den meisten Fällen oben auf der Drohne, um Beschädigungen beim Landen zu vermeiden.

Größere Rahmen bieten mehr Platz für Komponenten und ermöglichen die Nutzung leistungsstärkerer Motoren (siehe Abschnitt 1.3) und größerer Propeller. Mit zunehmender Rahmengröße steigt jedoch auch das Gesamtgewicht. Gängige Rahmengrößen und deren typische Anwendungen sind in Tabelle 1.1 aufgeführt.

Wichtige Unterscheidungskriterien bei der Auswahl des passenden Rahmens sind auch die Abstände der Bohrlöcher zur Befestigung des Flugcontrollers und des Videosenders. Gängige Maße sind:

- $30,5 \times 30,5$ mm
- $25,5 \times 25,5$ mm
- 20×20 mm

Table 1.1: Overview of different Frame Sizes and Drone Categories

Drone Category	Typical Frame Size	Typical Propeller Diameter
TinyWhoop	1.2 - 2.5 Inch	31 - 64 mm
Toothpick	2 - 3 Inch	51 - 76 mm
CineWhoop	2.5 - 3.5 Inch	64 - 90 mm
Freestyle	3 - 6 Inch	76 - 152 mm
Racing	5 Inch	127 mm
Long-Range, Cinelifter	4 - 10 Inch	100 - 254 mm
Heavy-Lift	10 - 12 Inch	254 - 304 mm

If a frame does not provide matching mounting holes for the selected flight controller and video transmitter, a 3D-printed adapter can help — provided there is sufficient space within the frame.

Another distinguishing feature of frames is their geometry. The most straightforward design is the True-X shape, where all arms are of equal length. Another variant is the Squashed-X shape, in which the arms are slightly angled to improve flight characteristics. The asymmetrical Deadcat design positions the front arms farther outward and slightly backward so that the propellers do not enter the camera's field of view. Other variants, such as the H-frame and box frame, aim to increase frame stability through additional reinforcements.

If drones are to be flown indoors or near people, propeller guards are highly recommended. They protect not only the propellers but also the surroundings. Drones intended for racing, freestyle, or long-range applications typically have no propeller guards, as they increase the overall weight. For TinyWhoops and CineWhoops, however, propeller protection is standard.

Verfügt ein Rahmen nicht über passende Bohrlöcher für den ausgewählten Flugcontroller und den Videosender, kann ein per 3D-Drucker hergestellter Adapter helfen, sofern im Rahmen genügend Platz dafür vorhanden ist.

Ein weiteres Unterscheidungsmerkmal von Rahmen ist deren Geometrie. Die naheliegendste Form ist die True-X-Form, bei der alle Arme gleich lang sind. Eine weitere Variante ist die Squashed-X-Form (gequetschtes X), bei der die Arme leicht abgewinkelt sind, was sich positiv auf die Flugeigenschaften auswirken soll. Bei der asymmetrischen Form Deadcat sind die vorderen Arme weiter außen und nach hinten versetzt, damit die Propeller nicht in das Sichtfeld der Kamera hineinragen. Weitere Varianten sind unter anderem H-Frame und Box, die die Stabilität des Rahmens durch zusätzliche Verstrebungen verbessern sollen.

Wenn Drohnen in Innenräumen oder in der Nähe von Personen geflogen werden sollen, ist ein Propellerschutz sehr empfehlenswert. Er schützt nicht nur die Propeller, sondern auch die Umgebung. Drohnen für Racing-, Freestyle- und Long-Range-Anwendungen haben normalerweise keinen Propellerschutz, da er das Gesamtgewicht der Drohne erhöht. Bei TinyWhoops und CineWhoops ist ein Propellerschutz hingegen Standard.

1.2

Flight Controller and Electronic Speed Controller

The flight controller (FC) is the central component of every drone. It processes sensor data

Flugcontroller und Motorsteuerung

Der Flight Controller (FC) ist die zentrale Komponente jeder Drohne. Der FC verarbeitet die

from the gyroscope, accelerometer, barometer, and GPS module. Using control algorithms, it stabilizes the drone's attitude and receives pilot commands through the receiver. In addition, the FC controls the motors via the electronic speed controllers (ESC).

The FPV camera and video transmitter are also connected to the FC, which supplies them with power from the battery and controls their operation. The FC additionally transmits telemetry data as an on-screen display (OSD) to the video transmitter.

Common flight controllers use an STM32 microcontroller, which also stores the firmware. Modern MCUs include the F4, F7, and H7 series. These differ in clock speed and memory capacity (see Table 1.2). The available processing power and memory limit which firmware versions can be used effectively.

Sensordaten von Gyroskop, Beschleunigungssensor, Barometer und GPS-Modul. Er stabilisiert die Fluglage durch Regelalgorithmen und empfängt über den Empfänger die Steuerbefehle des Piloten. Zudem steuert der FC die Motoren über die Electronic Speed Controller (ESC).

Auch die FPV-Kamera und der Videosender sind mit dem FC verbunden. Er versorgt sie mit Strom aus dem Akku und steuert ihre Funktionen. Zudem überträgt der FC Telemetriedaten als On-Screen-Display (OSD) an den Videosender.

Gängige Flight Controller verwenden einen STM32-Mikrocontroller, auf dem auch die Firmware gespeichert ist. Moderne MCUs sind die Serien F4, F7 und H7. Sie unterscheiden sich in ihrer Taktfrequenz und Speicherkapazität (siehe Tabelle 1.2). Die vorhandenen Rechen- und Speicherressourcen begrenzen, welche Firmware-Versionen sinnvoll eingesetzt werden können.

Table 1.2: Overview of modern Flight Controller STM32 MCUs

CPU (MCU)	Clock	Flash Memory	RAM
F405	168 MHz	1 MB	192 kB
F411	100 MHz	512 kB	128 kB
F745	216 MHz	1 MB	320 kB
F722	216 MHz	512 kB	256 kB
H743	480 MHz	2 MB	1 kB

Betaflight (see Section 2.1.1) runs on all, and INAV (see Section 2.1.2) on almost all of the microcontrollers listed in Table 1.2. ArduPilot (see Section 2.1.3) requires at least 1 MB of flash memory for limited operation. The full range of functions is available only with 2 MB of flash memory.

The electronic speed controllers (ESCs) control the motors. The ESC is one of the most heavily stressed components of a drone, as it often handles continuous currents of 10 to 20 amperes.

Separate ESCs mounted as individual boards are now uncommon. In modern drones, four or more ESCs are combined on a single board—known as a 4-in-1 ESC—for motor control. The motors and the power supply connection to the battery (see Section 1.5) are soldered directly to this board.

Betaflight (siehe Abschnitt 2.1.1) funktioniert auf allen, und INAV (siehe Abschnitt 2.1.2) auf fast allen in Tabelle 1.2 genannten Mikrocontrollern. Der Betrieb von ArduPilot (siehe Abschnitt 2.1.3) erfordert für einen eingeschränkten Betrieb mindestens 1 MB Flash-Speicher. Erst mit 2 MB Flash-Speicher steht der vollständige Funktionsumfang zur Verfügung.

Die Electronic Speed Controller (ESCs) steuern die Motoren. Der ESC ist eines der am stärksten belasteten Bauteile der Drohne, da durch ihn häufig Dauerströme von 10 bis 20 Ampere fließen.

Separate ESCs als einzelne Platinen sind heute unüblich. Bei modernen Drohnen sind die vier oder mehr ESCs auf einer einzigen Platine – einem sogenannten 4-in-1-ESC – zur Motorsteuerung integriert. An dieser Platine werden die Motoren sowie die Verbindung zum Akku (siehe Abschnitt 1.5) angelötet.

1.2.1

Stack or AIO

The combination of a separate board for motor control and a flight controller is called a stack.

If the ESCs are located on the same board as the flight controller, the unit is referred to as an All-In-One Flight Controller (AIO FC).

In smaller drones (2 to 4 inches), AIO FCs are commonly used due to limited space. Larger drones typically use stacks. One advantage of stacks is that separate motor controllers with higher continuous current ratings are available on the market—typically between 45 and 70 A. In addition, FCs used in stacks generally offer more soldering pads, larger pads, often additional connectors, and more usable UART interfaces for sensors and actuators compared to AIO FCs.

Stack oder AIO

Die Kombination einer separaten Platine zur Motorsteuerung und dem Flugcontroller heißt Stack.

Befinden sich die ESCs auf der gleichen Platine wie der Flugcontroller, spricht man von einem All-In-One Flight Controller (AIO FC).

Bei kleineren Drohnen (2 bis 4 Zoll) sind schon aus Platzgründen AIO FCs üblich. Bei größeren Drohnen kommen meist Stacks zum Einsatz. Ein Vorteil von Stacks ist, dass separate Motorsteuerungen mit höheren Dauerströmen am Markt verfügbar sind – typischerweise zwischen 45 und 70 A. Zudem bieten die FCs von Stacks tendenziell mehr Platz für Lötpads, größere Lötpads, häufig zusätzliche Steckverbindungen und mehr nutzbare UART-Schnittstellen für Sensoren und Aktoren als AIO FCs.



Figure 1.2: Flight Controller SpeedyBee F405 AIO 40A Bluejay 25.5x25.5 (Front and Back)

Figure 1.2 shows an AIO flight controller. Figures 1.3 and 1.4 show the front and back sides of a stack consisting of a flight controller and a separate ESC board.

An important selection criterion for flight controllers is the number of usable UART interfaces for connecting sensors and actuators. The flight controller shown in Figure 1.2, the SpeedyBee F405 AIO, has six UART interfaces. However,

Abbildung 1.2 zeigt einen AIO-Flight-Controller. Die Abbildungen 1.3 und 1.4 zeigen die Vorder- und Rückseite eines Stacks, bestehend aus Flight-Controller und separater ESC-Platine.

Ein wichtiges Auswahlkriterium für Flugcontroller ist die Anzahl der nutzbaren UART-Schnittstellen zum Anschluss von Sensoren und Aktoren. Der in Abbildung 1.2 gezeigte Flugcontroller SpeedyBee F405 AIO verfügt über

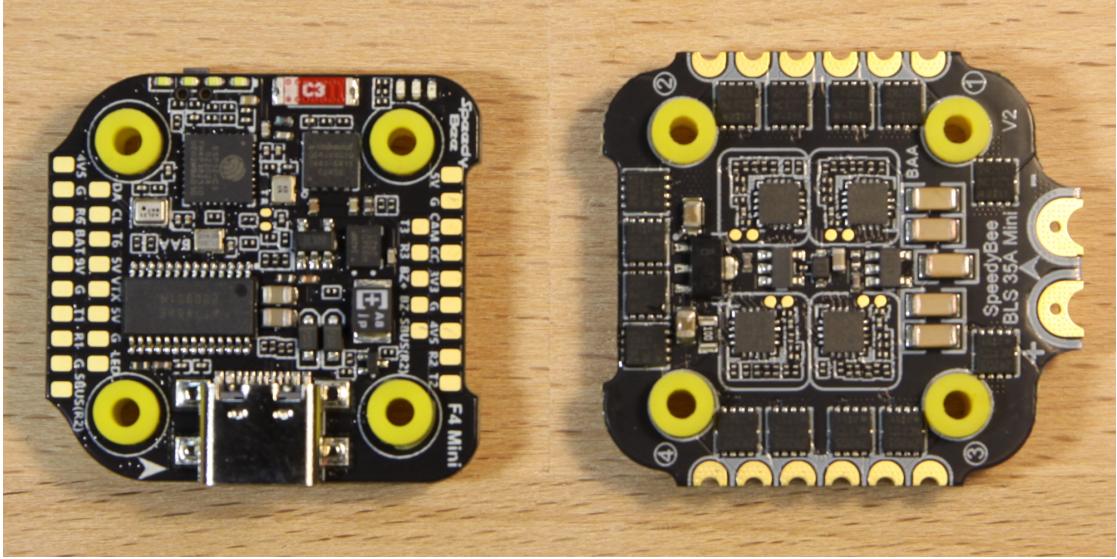


Figure 1.3: Flight Controller SpeedyBee F405 Mini 35A 20x20 Stack (Front)

one is used for Wi-Fi and USB administration, and another operates only unidirectionally (simplex), meaning it can only receive data. This leaves only four fully functional (bidirectional) UART interfaces, of which three are typically occupied by the video transmitter, receiver, and GPS module. Therefore, only one free UART interface usually remains.

The flight controller shown in Figures 1.3 and 1.4, the SpeedyBee F405 Mini 35A Stack, also has six UART interfaces. Here, too, after connecting the commonly used components — video transmitter, receiver, and GPS module — only one interface remains available. This is because one UART is used by the Bluetooth interface for administration, and another is used by the ESC for telemetry data transmission.

For comparison, the flight controller shown in Figure 1.5, the Flywoo GOKU GN745 AIO 45A, offers seven UART interfaces. None of them is used for USB, but one is reserved for telemetry data transmission. After connecting the common components — video transmitter, receiver, and GPS module — three UART in-

sechs UART-Schnittstellen. Allerdings wird eine für die WLAN- und USB-Schnittstellen zur Administration benötigt und eine weitere funktioniert nur unidirektional (Simplex), das heißt, sie kann nur Daten empfangen. Damit stehen lediglich vier vollwertige (bidirektionale) UART-Schnittstellen zur Verfügung, von denen üblicherweise drei durch die Komponenten Videosender, Empfänger und GPS-Modul belegt sind. Somit bleibt meist nur eine einzige freie UART-Schnittstelle.

Auch der in den Abbildungen 1.3 und 1.4 gezeigte Flugcontroller SpeedyBee F405 Mini 35A Stack verfügt über sechs UART-Schnittstellen. Auch hier bleibt nach dem Anschluss der üblichen Komponenten – Videosender, Empfänger und GPS-Modul – nur eine Schnittstelle frei verfügbar, da die Bluetooth-Schnittstelle zur Administration eine UART-Schnittstelle belegt und die Motorsteuerung eine weitere UART-Schnittstelle zur Übertragung der Telemetriedaten nutzt.

Zum Vergleich: Der in Abbildung 1.5 gezeigte Flugcontroller Flywoo GOKU GN745 AIO 45A verfügt über sieben UART-Schnittstellen. Keine davon ist für die USB-Schnittstelle belegt, jedoch wird eine für die Übertragung von Telemetriedaten verwendet. Nach dem Anschluss der üblichen Komponenten – Videosender, Empfänger und GPS-Modul – bleiben somit drei

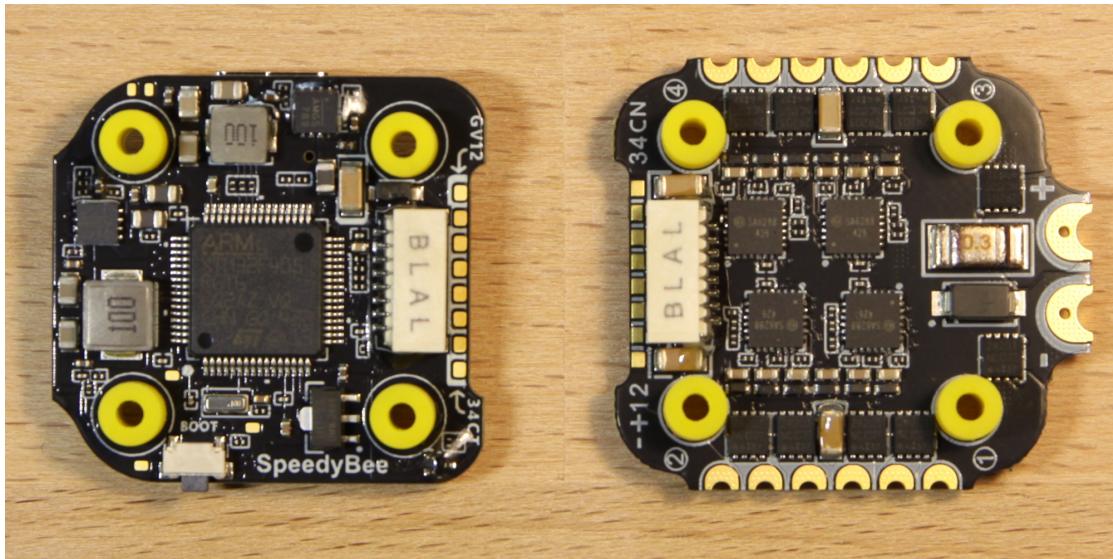


Figure 1.4: Flight Controller SpeedyBee F405 Mini 35A 20x20 Stack (Back)

terfaces remain available for additional sensors and actuators.

UART-Schnittstellen für weitere Sensoren und Aktoren verfügbar.

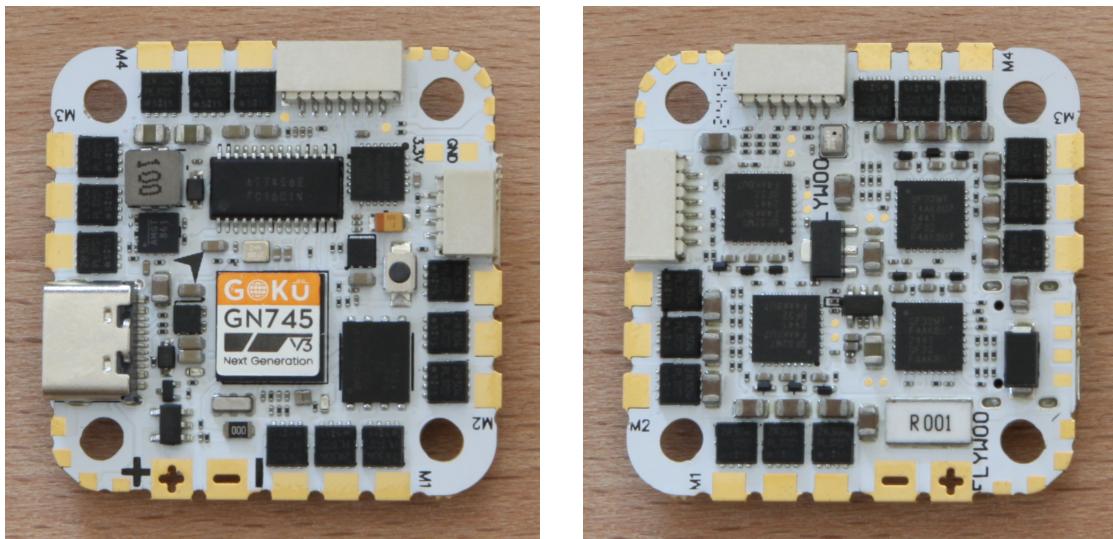


Figure 1.5: Flight Controller Flywoo GOKU GN745 AIO 45A 25.5x25.5 (Front and Back)

Table 1.3 shows the typical use of the available UART interfaces of selected flight controllers and the resulting limitations regarding their suitability for AI projects, which often require connecting additional sensors and actuators.

Tabelle 1.3 zeigt die typische Nutzung der verfügbaren UART-Schnittstellen einiger ausgewählter Flugcontroller und die damit einhergehenden Einschränkungen hinsichtlich ihrer Eignung für KI-Projekte, die häufig den Anschluss weiterer Sensoren und Aktoren erfordern.

Table 1.3: Recommended use and availability of UART Interfaces of some Flight Controllers

Flight Controller	UART1	UART2	UART3	UART4	UART5	UART6	UART7	UART8
SpeedyBee F405 AIO	MSP ^a	available ^b	VTX	available	GPS	Receiver	—	—
SpeedyBee F405 Mini Stack	VTX	Receiver	available	MSP ^a	Telem. ^c	GPS	—	—
SpeedyBee F4V3 / F4V4 Stack	VTX	Receiver	available	MSP ^a	Telem. ^c	GPS	—	—
Flywoo F722 PRO MINI V2	available ^b	Receiver	VTX	available	GPS	Telem. ^c	—	—
Flywoo F722 PRO V2	available	Receiver	VTX	available	GPS	Telem. ^c	—	—
GEPRC F722 35A AIO	VTX	Receiver	GPS	available	available	—	—	—
SpeedyBee F7V3 Stack	VTX	Receiver	available	Telem. ^c	—	GPS	—	—
Flywoo GN745 AIO V3	available	Receiver	VTX	available	available	GPS	Telem. ^c	—
Axisflying F745 40A AIO AM32	VTX	Receiver	GPS	?	available	available	available	available
MicoAir H743 V2 45A AIO	available	VTX	GPS	available	available	Receiver	Telem. ^c	available
T-Motor PACER H743 Stack	available	GPS	available	Telem. ^c	Receiver	VTX	MSP ^a	available

^a MSP = Port for administration via the MultiWii Serial Protocol using Bluetooth and WIFI if available.^b Offers unidirectional (simplex) communication. It can only receive data.^c Receives telemetry data from the ESC.

1.3

Motors

TBD

Motoren

Motoren unterscheiden sich in ihrem Aufbau (Motoraufbau und -größe), der elektrischen Spannung (Volt), mit der sie arbeiten können, Drehzahl (KV-Wert), der Aufnahme des Propellers und der Befestigung mit der Rahmen.

1.3.1

Size of the Motors

TBD

Motoraufbau und -größe

Die Motoren von FPV-Drohnen sind dreiphasige, bürstenlose Gleichstrommotoren. Jeder Motor hat drei Anschlusskabel, die an die Motorsteuerung (ESC) oder direkt an einen AIO-Flugcontroller angelötet werden. Die Motorsteuerung schickt zeitlich versetzte Wechselströme in diese drei Leitungen. Durch das Umschalten der Ströme entsteht ein rotierendes Magnetfeld, das den Rotor mit Permanentmagneten in Drehung versetzt. Die Leitungen sind gleichwertig. Es spielt also keine Rolle in welcher Reihenfolge sie an den Motorsteuerung oder den AIO-Flugcontroller angelötet sind. Die Drehrichtung des Motors kann durch vertauschen von zwei beliebigen der drei Kabel erreicht werden. Alternativ ist es auch möglich die Drehrichtung in der grafischen Oberfläche der Firmware für jeden Motor separat zu prüfen und zu ändern.

TBD

Die Motoren bestehen aus einem Stator und einem Rotor. Der Stator enthält die Wicklungen und das Kugellager. Der Rotor ist die Motorglocke mit den Magneten, die die eigentliche Drehbewegung ausführt. Jeder Motor ist mit einer Zahlenkombination ausgezeichnet, die den Durchmesser und die Höhe des Stators in Millimeter angibt. Bei einem Motor mit der Zahlenkombination 2306 beispielsweise hat der Stator einen Durchmesser von 23 mm und eine Höhe von 6 mm.

TBD

Je größer das Statorvolumen, desto höher ist die Motorleistung im Bezug auf Drehmoment. Zudem ist die thermische Robustheit von großen Motoren besser. Motoren mit kleinem Statorvolumen sind hingegen leichter und sparsamer bei kleinen Lasten.

TBD

Die Propelleraufnahme (siehe Abschnitt 1.3.4) geschieht auf einer M5-Welle mit 5 mm Durchmesser und einer passenden Mutter oder alternativ mit einer Welle mit 1,5 mm Durchmesser und zusätzlich zwei wenige M2-Schrauben am Motor befestigt.

1.3.2

Electrical Voltage

TBD

Elektrische Spannung

Motoren und Akkus (siehe Abschnitt 1.5) müssen zusammenpassen. 4S-Motoren benötigen 4S-Akkus mit maximal 16,8 V und 6S-Motoren benötigen 6S-Akkus mit maximal 25,2 V.

TBD

Komponenten für 4S sind meist günstiger und leichter, bieten dafür aber weniger Leistung. Komponenten für 6S bieten mehr Leistung oder mehr Flugzeit, haben dafür aber auch meist mehr Gewicht (insbesondere die Akkus). Für leichte kostengünstige Drohnen ist 4S die bessere Wahl. Es gibt auch Motoren, die 4S und 6S vertragen und dadurch flexibler eingesetzt werden können.

1.3.3

KV Value

TBD

KV-Wert

Der KV-Wert beschreibt, wie schnell (Drehzahl U/min) sich ein Motor pro Volt im Leerlauf dreht. Ein Motor mit beispielsweise 3000 KV dreht also ohne Propeller bei 1 V Versorgungsspannung 3000 U/min. An einem 4S-Akku (siehe Abschnitt 1.5) mit ≈ 16 V Spannung hat

TBD

TBD

1.3.4

Propeller Mounting

TBD

dieser Motor also eine Leerlaufdrehzahl von $3000 \times 16 \approx 48000$ U/min.

Motoren mit hohen KV-Werten (2800-7000 Kv) sind agiler (ermöglichen schnellere Reaktion), haben ein geringeres Drehmoment pro Ampere und sind für kleinere Propeller und leichtere Drohnen gut geeignet. Motoren mit niedrigen KV-Werten (1500-2450 Kv) haben ein höheres Drehmoment pro Ampere und sind für größere Propeller und schwerere Drohnen gut geeignet.

Ein hoher KV-Wert bedeutet nicht, dass ein Motor stärker ist als ein Motor mit einem niedrigeren KV-Wert. Der Motor dreht nur schneller, braucht aber auch mehr Strom für Schub.

1.3.5

Frame Attachment

TBD

Propelleraufnahme

Größere Motoren (z.B. 22xx, 23xx, 24xx) für Drohnen ab 5 Zoll haben zur Propelleraufnahme meistens eine M5-Welle mit 5 mm Durchmesser. Die Propeller werden direkt auf die Motorwelle gesteckt und mit einer Mutter gesichert. Kleinere Motoren (z.B. 13xx, 14xx, 18xx) für Drohnen bis 3,5 Zoll haben meist eine viel kleinere Wellen mit 1,5 mm Durchmesser. Hier werden die Propeller mit zwei Schrauben am Motor befestigt. Motoren (z.B. 20xx, 21xx) für mittelgroße Drohnen (3,5 oder 4 Zoll) gibt es für M5-Wellen und Wellen mit 1,5 mm Durchmesser.

Rahmenbefestigung

Bei der Auswahl der Motoren ist darauf zu achten, dass die Bohrlöcher des Rahmens bezüglich Anzahl, Abstand und Durchmesser übereinstimmen. Üblich ist die Befestigung der Motoren am Rahmen mit drei oder vier Schrauben (M1,4, M2 oder M3). Die Schrauben sind bei kleinen Rahmen als gleichseitiges Dreieck oder als Quadrat angeordnet. Der Lochabstand kann 7 mm, 9 mm, 12 mm oder 16 mm oder 19 mm betragen.

1.4

Propeller

TBD

Propeller

Die Propeller wandeln die Drehbewegung des Motors in Schub (Lift) und Steuerkraft um. Die Propellergröße (Durchmesser), Steigung (Pitch) und Blätterzahl beeinflussen Schub, Effizienz, Geräuschentwicklung und Flugverhalten. Dieses Dokument berücksichtigt nur Drohnen mit vier Propellern. Andere Konfigurationen wie Hexacopter und Octocopter sind möglich.

1.4.1

Propeller Size (Diameter)

TBD

Propellergröße (Durchmesser)

Die Propellergröße bestimmt, einfach gesagt, wie viel Luft bewegt wird.

Die Angegebene Propellergröße ist immer der Durchmesser in Zoll. Die Propeller müssen zum verwendeten Rahmen (siehe Abschnitt 1.1) passen.

Kleinere Propeller sind wendiger. Das bedeutet, dass schnellere Reaktion auf Steuerbefehle möglich sind. Die Drohne reagiert agiler. Der Grund dafür ist, dass kleinere Propeller einen geringeren Luftwiderstand haben und insgesamt leichter sind. Sie haben eine geringere Rotationsmasse (Trägheitsmoment). Dadurch kann der Motor die Drehzahl schneller erhöhen oder verringern. Da kleinere Propeller typischerweise mit kleineren Motoren mit höherem KV-Wert kombiniert sind, drehen sie zusätzlich schneller, was die Agilität bzw. das Ansprechverhalten erneut steigert.

Größere Propeller erzeugen mehr Schub und haben eine bessere Effizienz. Zudem machen Sie den Flug ruhiger – auf Kosten der Agilität. Mit der Propellergröße steigt auch die Belastung für die Motoren und die Motorsteuerung (ESC), denn die größere Blattfläche erzeugt einen höheren Luftwiderstand. Zudem haben größere Propeller ein höheres Eigengewicht.

TBD

1.4.2

Number of Blades

TBD

Anzahl der Blätter

Es gibt Propeller mit 2 bis 8 Blättern. Je weniger Blätter ein Propeller hat, desto höher sind die erreichbare Geschwindigkeit und Effizienz (Schub

TBD

pro aufgenommenem Watt oder pro Ampere). Mit steigender Anzahl an Blättern verbessern sich Kontrolle, Laufruhe und Beschleunigung und gleichzeitig auch der Stromverbrauch.

Für Long-Range-Anwendungen, bei denen Effizienz das Maß aller Dinge ist, kommen in der Regel 2-Blatt-Propeller zum Einsatz. Racing- und Freestyle-Drohnen sind häufig mit 3-Blatt-Propellern ausgestattet. CineWhoop verwenden häufig Propeller mit 5 oder mehr Blättern, da diese möglichst stabil in der Luft liegen und präzise steuerbar sein sollen.

1.4.3

Pitch

TBD

Steigung (Pitch)

Neben der Anzahl der Propeller beeinflusst auch die Steigung (Pitch) der Blätter die Geschwindigkeit und die Effizienz (Stromverbrauch). Ein niedriger Pitch ist durch den geringeren Luftwiderstand effizienter bei Schweben und führt zu ruhigerem Flugverhalten. Ein hoher Pitch ermöglicht eine höhere Geschwindigkeit und aggressivere Flugmanöver, steigert aber auch den Stromverbrauch.

Der Pitch wird in Zoll angegeben und beschreibt den Vortrieb pro Umdrehung, also wie weit sich der Propeller bei einer Umdrehung durch die Luft schrauben würde, wenn es keine Schlupfverluste gäbe.

Bei einem Pitch von 4,3 Zoll pro Umdrehung und 3000 U/min gibt es einen theoretischen Weg von $3000 \times 4,3 = 12.900 \text{ Zoll/min}$. Ein Zoll entspricht 25,4 mm. Somit ist der theoretische Weg pro Zeit, also die Geschwindigkeit: $12.900 \times 0,0254 \approx 327,7 \text{ m/min}$ bzw. $327,7 \text{ m/min} / 60 \approx 5,46 \text{ m/s}$.

TBD

TBD

TBD

Diese theoretischen Werte werden in der Realität durch Schlupfverluste um 20-30% verringert. Der Grund dafür ist, dass Luft kein festes Medium ist, sondern beweglich ist. Durch das Ausweichen und Verwirbeln, rutscht immer ein Teil der Luft weg und der Propeller erreicht in der Praxis weniger Vortrieb als in der Theorie.

1.5

Batteries

TBD

Akkus

Klassischerweise verwenden FPV-Drohnen Lithium-Polymer (LiPo) oder Lithium-Ionen-Akkus (Li-Ion). Unterschieden werden die Akkus zudem hinsichtlich Kapazität (mAh), Spannung (Zellenzahl) und Entladespannung bzw. C-Wert (*Capacity Rate*), und Stecker. Eine Übersicht der charakteristischen Eigenschaften von LiPo-Akkus und Li-Ion-Akkus zeigt Tabelle 1.4).

Table 1.4: Comparison of Lithium-Polymere (LiPo) and Lithium-Ion (Li-Ion) Characteristics

Feature	Li-Ion	LiPo
Energy Density (Wh/kg)	Higher	Lower
Max. Discharge Current (C-Rate)	Lower (10-12 C)	Higher (75-120 C)
Weight (per stored energy)	Lighter	Heavier
Lifespan (number of charge cycles)	Longer	Shorter
Safety	More stable, more robust	More sensitive to over-/undercharge
Use Cases	Long-range, smooth flying, cruising	Racing, freestyle, aggressive maneuvers

1.5.1

Charge and Discharge Rate (C-Rate) Lade- oder Entladerate (C-Wert)

TBD

Die Akkus bestehen aus einer oder mehreren in Reihe geschalteten Zellen. Der Grund dafür, dass bei FPV-Drohnen meist LiPo-Akkus verwendet werden, sind deren sehr hohe C-Werte von 75 bis 120 C. Der C-Wert gibt an, wie schnell ein Akku entladen werden kann. Li-Ion-Akkus bieten im Gegensatz dazu nur 10-12 C.

Bei einem 1500 mAh LiPo-Akku (siehe Abbildung 1.7) mit einem C-Wert 100 können somit $1,5A * 100 = 150$ Ampere dauerhaft abgegeben werden.

Für sehr rasante Flugmanöver braucht man solche hohen Ströme. Für typische Anwendungen in Lehre und Forschungsprojekten ist das aber uninteressant. Patrouillenflüge oder gar das Verharren an einer Position zur Datensammlung erfordern keine hohen C-Werte.

LiPo-Akkus haben mehrere Nachteile. Die werden sehr leicht tiefentladen, was sie dauerhaft beschäftigt oder zerstört. Abstürze führen auch häufig zu Beschädigungen und bei unsachgemäßer Handhabung wie dem zu schnellen Laden oder dem Betrieb trotz Beschädigungen der Außenhülle, besteht das latente Risiko von

TBD

TBD

TBD



Figure 1.6: A 4S Lithium-Polymer (LiPo) Battery with 1500 mAh Capacity and 100 C Capacity Rate

TBD

TBD

1.5.2

Number of Cells (S4/S6)

TBD

TBD

Bränden. Eine deutlich robustere Alternative zu LiPo-Akkus sind Lithium-Ionen-Akkus. Diese bieten allerdings viel geringere C-Werte.

Li-Ion-Akkus sind ideal für Szenarien, bei denen lange Flugzeiten, ruhiges Flugverhalten und eventuell lange Strecken (Long-Range) angestrebt ist. LiPo-Akkus hingegen sind besser geeignet für rasante Flugmanöver und Rennen.

Der C-Wert gibt auch die empfohlene Laderate an. Diese ist 1C, wenn der Hersteller nicht dediziert eine höhere Laderate wie z.B. 2C freigegeben hat. Bei dem eingangs erwähnten 1500 mAh LiPo-Akku entspricht 1C Laderate einem Strom von 1,5 A und dementsprechend dauert es eine Stunde den Akku vollständig zu laden. Das ist aber ein hypothetischer Wert, da ein derart tiefentladener Akku nicht mehr geladen werden kann.

Anzahl der Zellen (S4/S6)

LiPo-Akkus und Li-Ion-Akkus enthalten eine oder mehrere in Reihe geschaltete Zellen. Der sogenannte S-Wert bei Akkus definiert die Anzahl der Zellen. Jede LiPo-Zelle hat eine Nennspannung von ca. 3,7 V. (voll geladen ca. 4,2 V, entladen ca. 3,0 V). Sind mehrere Zellen in Reihe geschaltet, addieren sich die Spannungen.

Die gängigsten Akkus sind 4S und 6S. Bei einem 4S-Akku sind 4 Zellen in Reihe geschaltet. Die Nennspannung ist $4 \times 3,7 V = 14,8 V$. Ist ein solcher Akku voll geladen ist seine Spannung

16,8 V. Eine Übersicht über die verschiedenen LiPo-Akkus enthält Tabelle 1.5).

Table 1.5: Overview of Lithium-Polymer (LiPo) and Lithium-Ion (Li-Ion) Batteries

Battery Type	Cells	Nominal Voltage	Fully Charged	Discharged
S1	1	3.7 V	4,2,V	3.0 V
S2	2	7.4 V	8.4,V	6.0 V
S3	3	11.1 V	12.6,V	9.0 V
S4	4	14.8 V	16.8,V	12.0 V
S5	5	18.5 V	21.0,V	15.0 V
S6	6	22.2 V	25.2,V	18.0 V

TBD

Bei einer höheren Spannung braucht ein Motor bei gleicher Leistung weniger Strom und läuft effizienter. S6-Komponenten sind leistungsstärker aber auch schwerer und teurer. Größere oder leistungsorientierte Drohnen verwenden meist 6S-Akkus. Kleinere und mittlere Drohnen verwenden meist S4-Akkus und entsprechende leichtgewichtige Komponenten.

TBD

Mit steigender Kapazität eines Akkus steigt nicht nur die Flugdauer, sondern auch das Gesamtgewicht. Sehr kleine S4-Akkus mit 450 mAh Kapazität wiegen ca. 60 g. Der in Abbildung 1.7 gezeigte Akku mit 1500 mAh Kapazität wiegt hingegen ca. 185 g. Ein höheres Gesamtgewicht beeinflusst auch das Flugverhalten.

TBD

Li-Ion-Akkus enthalten üblicherweise in Reihe geschaltete 18650-Zellen. Die Kapazität der einzelnen Zellen hängt immer vom Hersteller und der Qualität der Zellen ab. Typische Kapazitäten sind zwischen 2500 und 3500 mAh. Ist eine höhere Kapazität gewünscht, müssen zusätzliche Zellen parallel geschaltet werden. Die Anzahl der Zellen und die Art Ihrer Verschaltung ist auf den Li-Ion-Akkus mit den Buchstaben S (Serie) und P (Parallel) angegeben. Am Markt verfügbare Li-Ion-Akkus sind häufig 3S1P, 4S1P, 4S2P, 6S1P, 6S2P.

1.5.3

Plugs (XT30/XT60/XT90) for Discharge and Charge

TBD

Stecker (XT30/XT60/XT90) zum Entladen und Laden

Der Anschluss der Akkus an den Flugcontroller geschieht in der Regel über einen XT30- oder alternativ über eine XT60-Gleichstromstecker. Es gibt auch sehr große Akkus mit XT90-Stecker. Zwei Kabel mit einer Buchse sind an die Motor-

TBD

TBD

steuerung (bei einem Stack) oder an den Flugcontroller bei einem AIO angelötet (siehe Abschnitt 1.2).

Bei kleinen und leichten Drohnen bis zu einer Größe von 4 Zoll sind XT30-Buchsen üblich. 5- und 6-Zoll-Drohnen verwenden üblicherweise XT60-Buchsen. Noch größere Drohnen verwenden häufig XT90-Buchsen. Je größer die Zahl, desto größere Ströme verträgt der Stecker. Größere Buchsen und Stecker sind allerdings auch größer und schwerer. Auch der Leitungsquerschnitt muss zu den Buchsen passen.

Neben den Gleichstromstecker verfügt jeder Akku mit zwei oder mehr Zellen über einen Balancerstecker zum sicheren Laden. Dieser Stecker, der bei modernen Akkus meist der Norm JST-XHR entspricht, ermöglicht es dem Ladegerät die Zellspannung jeder einzelnen Zelle zu messen und den Ladevorgang entsprechend zu steuern. Die Anzahl der Pins entspricht der Anzahl der Zellen plus eins (wegen der gemeinsamen Masse). Ein 4S-Akku hat somit fünf Leitungen und ein 6S-Akku hat sieben Leitungen. Durch die Werte, die über den Balancerstecker ausgelesen werden, gleicht das Ladegerät die Spannung der einzelnen Zellen an. Das verhindert die Überladung einzelner Zellen beim Ladevorgang und damit das Risiko für eine Beschädigung des Akkos oder sogar einen Brand und beugt einer Tiefentladung einzelner Zellen beim späteren Betrieb vor.

1.6

GPS

TBD

TBD

TBD

GPS

Ein GPS-Modul (Global Positioning System) ist obligatorisch für viele nützliche Funktionen wie zum Beispiel Return-to-Home (automatisches Heimfliegen), Geschwindigkeitsmessung, Bestimmung der Höhe, Unterstützung der Positionsaltung, autonomer Flug, etc.

Nicht jedes GPS-Modul ist mit allen gängigen Firmwares für Flugcontroller kompatibel. Während Betaflight quasi jedes GPS-Modul unterstützt, ist das bei INAV und ArduPilot nicht der Fall.

Verfügt ein GPS-Modul nur für sechs Anschlüsse (Lötpads oder Kabel), enthält es einen magnetischen Kompass. Verfügt das Modul aller-

dings nur über vier Anschlüsse, fehlt der magnetische Kompass. Ohne magnetischen Kompass weiß eine Drohne aber ohne Vorwärtsbewegung nicht, wie sie positioniert ist, also in welche Richtung sie schaut. Mehrere sinnvolle Funktionen wie GPS-Position-Hold bei Ardupilot sind dann nicht möglich.

TBD

Gängige GPS-Module (siehe Abbildung 1.7) mit integriertem magnetischem Kompass sind in der Regel zwischen 20x20 mm und 25x25 mm groß.

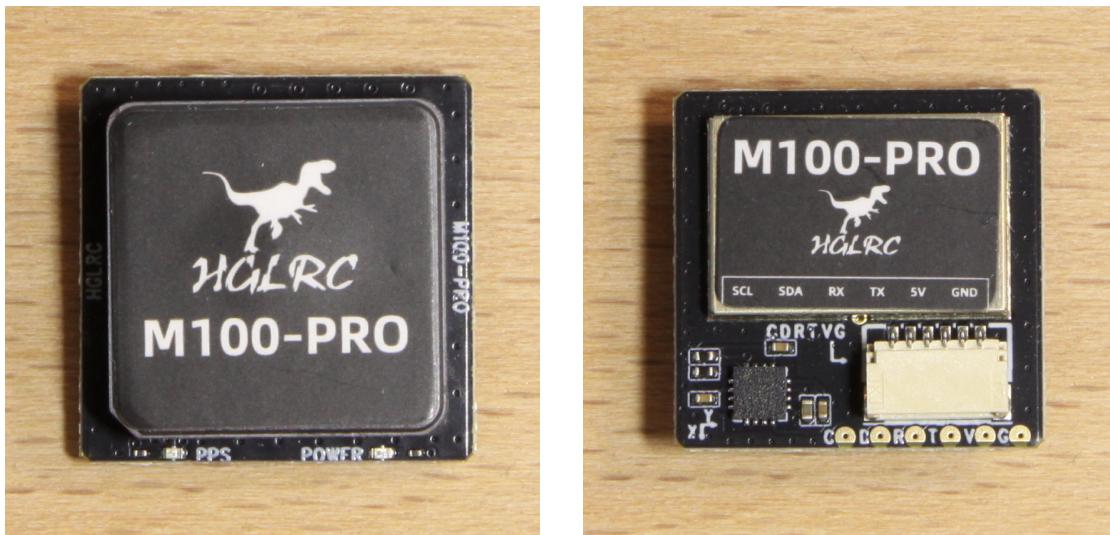


Figure 1.7: HGLRC M100-5883 M10 GPS Module 21x21 mm with built-in magnetic Compass (Front and Back)

1.7

Receiver

TBD

TBD

Empfänger

Der Empfänger nimmt die Steuersignale (verschiedene Kanalwerte) der Fernsteuerung entgegen und gibt Sie an den Flugcontroller weiter. Der Empfänger demoduliert die empfangenen Signale und wandelt sie in digitale Kanalwerte um.

Empfänger und Fernbedienung müssen zueinander kompatibel sein. Das bedeutet Sie müssen das gleiche Protokoll und den gleichen Frequenzbereich nutzen. Die gängigen Systeme nutzen die Frequenzbereiche 2.4 GHz und für Long-Range-Anwendungen 868 MHz in der EU bzw.

TBD

TBD

915 MHz in den USA. In Deutschland ist die Nutzung dieser Frequenzbereiche bei einer maximalen Sendeleistung von 25 mW zulässig.

Zwei populäre Protokolle sind das offene System ExpressLRS (ELRS) und das proprietäre TBS Crossfire. Da ELRS ein Open-Source-Protokoll ist, gibt es zahlreiche Anbieter für Hardwarekomponenten und die Weiterentwicklung ist schnell. Aus diesem Grund fokussiert dieses Dokument ganz auf den Standard ELRS. ELRS-Geräte (Sender und Empfänger) nutzen als Firmware ExpressLRS. Idealerweise verwenden Sender und Empfänger die gleichen Firmware-Version.

Es gibt Empfänger mit einer festen Antenne aus Keramik (siehe Abbildung 1.8), die auf der Platine integriert ist, und Empfänger mit einem (siehe Abbildung 1.9) oder zwei Anschlüssen für abnehmbare Antennen. Der üblicherweise verwendete Steckverbinder ist auch hier das filigrane U.FL (*Pigtail*). Empfänger mit fester Keramikantenne sind kompakter, da kein Antennenkabel verlegt werden muss. Durch die nur wenige mm hohe Antenne reduziert sich allerdings die Reichweite signifikant.

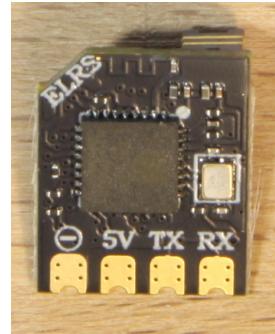
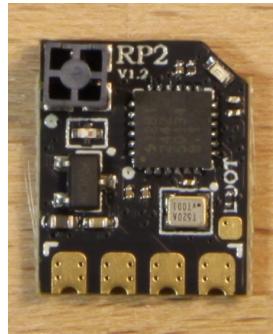


Figure 1.8: RadioMaster RP2 ELRS 2.4GHz Nano Receiver 13x11 mm with integrated Antenna (Front and Back)

1.8

Remote Control (Sender)

TBD

Fernbedienung (Sender)

Die verwendet Fernbedienung muss das gleiche Protokoll implementieren wie der verwendete Empfänger. Zudem müssen die gleichen Frequenzbereiche verwendet werden. Zu den Herstellern von zum ELRS-Protokoll kom-

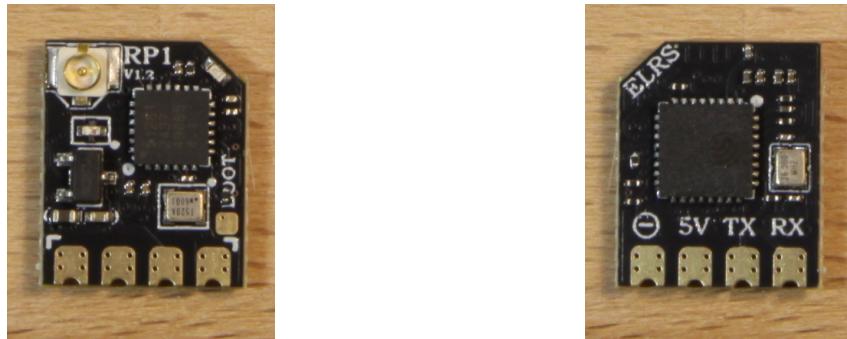


Figure 1.9: RadioMaster RP1 ELRS 2.4GHz Nano Receiver 13x11 mm with U.FL Antenna Connector (Front and Back)

TBD

patiblen Fernbedienungen gehören RadioMaster, Axisflying und Jumper.

ELRS-Fernbedienungen (Sender) nutzen als Firmware für das Funkprotokoll und das Sender-Modul ExpressLRS und als Betriebssystem EdgetX, eine modernere Form von OpenTX. EdgetX erzeugt sozusagen die Steuersignale und ExpressLRS überträgt sie.

1.9

Video Transmitter

TBD

Videosender

TBD

Der Videosender (VTX) überträgt das Livebild des der FPV-Camera über den eingestellten Kanal im festgelegten Band an die FPV Brille. Neben analogen Videosendern existieren auch verschiedene digitale Systeme, die zueinander inkompatibel sind. Videosender werden als einzelnes Gerät oder als Kit mit Kamera und Antenne(n) verkauft. Einen analogen Videosender zeigt Abbildung 1.10.

In Deutschland ist die Nutzung des Frequenzbereichs 5725-5875 Mhz bei einer maximalen Sendeleistung von 25 mW zulässig. Die für analoge Bildübertragung zulässigen Kanäle in den jeweiligen Bändern zeigt Tabelle 1.6). Auffällig sind beim Race Band die großen Kanalabstände von 37 MHz, die Kanalüberlagerungen verhindern.

TBD

Der von einem Videosender zur Übertragung verwendete Kanal und das Band werden in der grafischen Oberfläche Firmware des Flugcontrollers festgelegt.

TBD

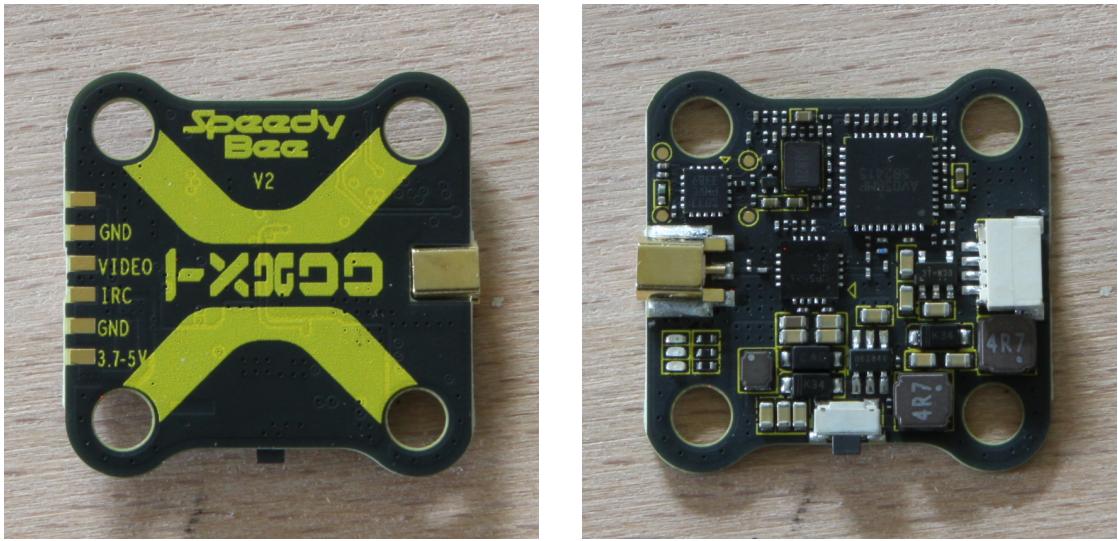


Figure 1.10: SpeedyBee TX800 FPV VTX Video Transmitter (Front and Back)

Table 1.6: Overview about permitted VTX Channels in Germany

CPU (MCU)	Channel Number (Frequency MHz)
Band A	7 (5745), 6 (5765), 5 (5785), 4 (5805), 3 (5825), 2 (5845), 1 (5865)
Band B	1 (5733), 2 (5752), 3 (5771), 4 (5790), 5 (5809), 6 (5828), 7 (5847), 8 (5866)
Band E	none Frequency permitted in Germany
Band F	1 (5749), 2 (5760), 3 (5780), 4 (5800), 5 (5820), 6 (5840), 7 (5860)
Race Band	3 (5732), 4 (5769), 5 (5806), 6 (5843)

TBD

TBD

TBD

Analoge Videosender sind herstellerübergreifend mit analogen Videobrillen kompatibel. Bei digitalen Systemen ist das nicht der Fall. Hier müssen die Hersteller von Sender und Empfänger übereinstimmen. Digitale Systeme zur Übertragung des Livebildes sind von den Herstellern DJI, HDZero und CaddxFPV unter dem Namen Walksnail verfügbar.

Vorteile von digitaler Livebildübertragung sind die exzellente Bildqualität und die Möglichkeit, ohne weitere Action-Camera Videos in HD-Qualität aufnehmen zu können.

Vorteile von analoger Übertragung sind neben der bereits erwähnten herstellerübergreifenden Kompatibilität, die geringe Verzögerung (Latenz), das das Bild bei Störungen schlechter wird, aber nicht abrupt abreißt, und deutlich geringeren Anschaffungskosten für die benötigten Komponenten.

Einen wichtigen Einfluss auf die Bildqualität und Reichweite haben die verwendeten Antennen. Der Betrieb des Videosenders ohne Antenne ist nicht empfehlenswert, da der Videosender so überhitzt und Beschädigungen wahrscheinlich sind. Der Anschluss der Antenne geschieht bei analogen Systemen üblicherweise über sehr filigrane Steckverbinder für Hochfrequenzsignale gemäß dem Standard U.FL. Diese Steckverbinder sind auch von WLAN (WiFi) bekannt und heißen umgangssprachlich *Pigtail*. Digitale Systemen (z.B. von DJI) verwenden in der Regel MMCX-Steckverbinder. Der Anschluss von Antennen mit dem größeren und robusteren SMA-Schraubgewinde ist über Adapterkabel möglich. Häufig liegen diese dem Videosender bei.

TBD

Die Antennen sollten auf Sender- und Empfängerseite zusammenpassen. Die verfügbaren Antennen für Videosender unterscheiden sich anhand ihrer Polarisation. Es existieren:

- linearly polarized antennas (LP)
- circularly polarized antennas (CP)

TBD

LP-Antennen sind die kostengünstigste und einfachste Variante. Sie werden häufig mit dem Videosender und mit der Videobrille mitgeliefert und haben eine Stabform.

TBD

CP-Antennen ermöglichen eine bessere Bildqualität und eine höhere Reichweite. Bei zirkularer Polarisation dreht sich die Polarisation, während sich das Signal ausbreitet. Es existieren Antennen mit rechtsseitiger zirkularer Polarisation (RHCP) und mit linksseitiger zirkularer Polarisation (LHCP).

TBD

RHCP kommen in der Regel bei analogen FPV-Drohnen zum Einsatz und LHCP-Antennen bei FPV-Drohnen mit digitaler Bildübertragung.

1.10

Camera

TBD

Kamera

Dieser Abschnitt befasst sich ausschließlich mit analogen analoge FPV-Kameras. Digitale Systeme zur Übertragung des Livebildes kamen bei den bisher durchgeführten Projekten nicht zum Einsatz.

TBD

TBD

TBD

TBD

TBD

Die Kamera erzeugt ein Videosignal (NTSC oder PAL), das über den Flugcontroller an den Videosender weitergeleitet wird. Bei digitalen Systemen sind die Kameras direkt mit dem Videosender verbunden.

Die Bildqualität analoger Kameras wirkt durch Bildfehler und Unschärfen nicht mehr zeitgemäß und weit entfernt von HD-Qualität. Der Bildeindruck ist subjektiv im schlechtesten Fall mit VHS-Kassetten und im besten Fall mit DVDs vergleichbar. Analoge Bildübertragung hat aber mehrere Vorteile wie den günstigeren Preis, der bestmöglichen Latenz, geringes Gewicht und die herstellerübergreifende Kompatibilität der verfügbaren Komponenten.

Die Aufnahme qualitativ hochwerter Videos ist über eine analoge Kamera nicht möglich. Wenn diese Anforderung vorliegt, ist eine zusätzliche Kamera Actioncam oder etwas Vergleichbares nötig und muss auf der Drohne mitfliegen.

Die am Markt verfügbaren Kameras unterscheiden sich primär in der Auflösung, der Brennweite der Linse, die das Sichtfeld beeinflusst, und der Bauform (Breite).

Die Kamera darf für den verwendeten Rahmen (siehe Abschnitt 1.1) nicht zu breit sein. Modernen Kameras sind 14 mm (Nano-Kamera) oder 19 mm (Micro-Kamera) breite. Abbildung 1.11 zeigt eine Nano-Kamera und Abbildung 1.12 zeigt eine Micro-Kamera.

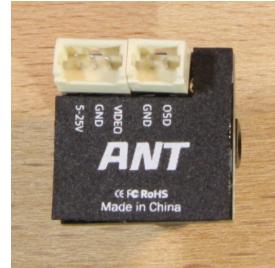


Figure 1.11: Caddx ANT Nano Analog Camera 1200 TVL 14x14 mm (Top and Back)

TBD

TBD

Die horizontale Auflösung ist in TV-Lines (TVL) angegeben und meist 1000, 1200 oder 1500 TVL. Je höher dieser Wert ist, desto besser ist die mögliche Bildqualität.

Die Brennweite definiert das Sichtfeld. Je kleiner der Wert ist, desto größer ist das Sichtfeld, was vorteilhaft beim Fliegen ist. Eine niedrige Brennweite (z.B. 1.8 mm oder 2.1 mm) führt allerdings zu einem Fischaugen-Effekt und



Figure 1.12: RunCam Phoenix 2 Analog Camera 1000 TVL 19x19 mm (Top and Back)

TBD

dementsprechend zu Verzerrungen, die das Auge schneller ermüden lassen und besonders kleine Objekte schwerer erkennbar machen.

Hohe Brennweiten (z.B. 2.5 mm oder 2.8 mm) bieten ein angenehmeres Bildgefühl, aber engen das Sichtfeld ein und erschweren so evtl. die Orientierung im Flug.

1.11

FPV Goggles

TBD

Videobrille (FPV-Brille)

TBD

Die verwendete Videobrille muss zum Videosender passen. Komponenten, zur digitalen Livetickerübertragung sind in der Regel nur dann zueinander kompatibel, wenn sie vom gleichen Hersteller stammen. Analoge Videobrillen sind herstellerübergreifend zu allen analogen Videosendern kompatibel.

Die am Markt verfügbaren Videobrillen unterscheiden sich in erster Linie hinsichtlich der Auflösung, der verwendeten Display-Technologie und den Schnittstellen (Eingänge und Ausgänge). Tabelle 1.7) zeigt eine Gegenüberstellung einiger relevanter Merkmale bei einigen am Markt verfügbaren analogen Videobrillen.

Besonders die Möglichkeit, das Videosignal über eine Schnittstelle auszugeben und in einem anderen Gerät in Echtzeit zu verarbeiten ist für viele denkbare KI-Projekte eine interessante Option. Zahlreiche Videobrillen verfügen zwar über einen HDMI-Port, ermöglichen darüber aber ausschließlich das Abspielen von Videos von externen Quellen. Die Ausgabe über HDMI an ein bietet keine gängige FPV-Brille.

Die meisten Videobrillen verfügen über eine 3,5 mm AV-Schnittstelle über die Video und Audio analog ein- und ausgegeben werden können. Mit Hilfe eines Videograbbers kann das Ausga-

TBD

TBD

Table 1.7: Overview about analog FPV Goggles

Goggle (Product)	Resolution	Display	Video Output
Skyzone Cobra X V4	1280x720 px	LCD	analog A/V
Skyzone SKY04X Pro	1920x1080 px	OLED	analog A/V
Skyzone SKY04O Pro	1280x720 px	OLED	analog A/V
Skyzone SKY02O	640x400 px	LCD	analog A/V
FatShark Dominator	1920x1080 px	OLED	USB-C video output
FatShark Dominator HDO+	1920x1080 px	OLED	analog A/V
FatShark Recon HD	1920x1080 px	LCD	USB-C video output
Fat Shark Echo	800x480 px	LCD	no video output
Eachine EV300O	1024x768 px	OLED	analog A/V
Eachine EV300D	1280x960 px	LCD	analog A/V
Rotorama 800D	800x480 px	LCD	no video output

TBD

besignal an einen Computer weitergeleitet und dort verarbeite werden.

Verfügt eine Videobrille über eine USB-C-Schnittstelle zur Ausgabe des Videosignals, kommt es darauf an, um das Videosignal wie bei einer Webcam als USB Video Class (UVC) exportiert wird, oder als HDMI-Signal. Bei einem UVC-Gerät kann der Videostrom direkt weiterverarbeitet werden. Handelt es sich hingegen um ein HDMI-Signal, ist auch ein geeigneter Video-grabbers nötig, um das Ausgabesignal an einen Computer weiterzuleiten und zu verarbeiten.

2

Software for Using FPV Drones

TBD

Software zum Betrieb von FPV-Drohnen

Dieses Kapitel stellt die wichtigen Software-Komponenten zum Betrieb von FPV-Drohnen vor. Genau wie Kapitel 1 hat auf dieses Kapitel nicht den Anspruch, einen vollständigen Überblick über den Stand der verfügbaren Software zu geben. Vorgestellt werden eine Auswahl populärer Firmwares für Flugcontroller, Sender und Empfänger sowie einzelne nützliche Werkzeuge. Das Kapitel soll einen Überblick über die grundlegenden Funktionsumfang und sinnvolle Einsatzbereich geben und bei den ersten Schritten der Installation und Administration unterstützen.

2.1

Flight Controller Firmware

TBD

Flight Controller Firmware

Jeder Flugcontroller braucht ein Betriebssystem, das in erster Linie die Sensordaten (u.a. Gyroskop, Beschleunigungssensor, GPS, magnetischer Kompass) und die Steuerbefehle des Benutzers in Motorbefehle umsetzt. Zusätzlich implementieren die Betriebssysteme für Flugcontroller verschiedene Flugmodi (z.B. Acro, Angle, Horizon) und sie leiten Datenströme der Kamera an den Videosender weiter, implementieren ein On-Screen-Display (OSD), erstellen und speichern Log-Daten (Blackbox-Logs) zur nachträglichen Analyse von Flugverhalten, ermöglichen die Feineinstellung des Flugverhaltens mit Hilfe von Filtern und Mixern und bieten verschiedene Schnittstellen zur Kommunikation und Konfiguration.

Das Betriebssystem des Flugcontrollers implementiert die Firmware, die im Flash-Speicher abgelegt ist. Da alle gängigen Flugcontrollers-

TBD

Firmwares Open-Source-Projekte sind, passiert es alle paar Jahre, dass sich Entwicklergruppen abspalten und Forks initiieren, die durch neue Features und aktivere Weiterentwicklung mittelfristig eventuell dem Projekt, aus dem Sie hervor gekommen sind, verdrängen. Auch passiert es, dass Projekte durch den Fortgang von Entwicklern oder veränderte Lebensentwürfe nicht mehr weiterentwickelt werden und mit der Zeit Obsolet werden.

TBD

Dieses Dokument stellt die Flugcontroller-Firmwares Betaflight, INAV und ArduPilot vor.

2.1.1

Betaflight

TBD

TBD

TBD

Betaflight

Betaflight ist eine Firmware für Flugcontroller von FPV-Drohnen. Der Fokus von Betaflight ist die Unterstützung des manuellen Fliegens (Freestyle, Racing, etc.). Ziele von Betaflight sind schnelle Reaktion auf Benutzereingaben und umfangreiche Einstellungsmöglichkeiten um das Fliegerhalten zu optimieren (tuning).

Einstellungsmöglichkeiten Autonomes Fliegen unterstützt Betaflight – ganz im Gegensatz zu den alternativem Firmwares INAV oder ArduPilot – fast gar nicht. Ausnahmen sind der Rettungsmodus (*Rescue Mode*), der die Drohne im Fall von Verbindungsproblemen mit Hilfe eines GPS-Moduls automatisch zurückkehren lässt, und ein experimenteller Modus um Höhe und Position automatisch zu halten.

Betaflight ist kompatibel zu praktisch allen am Markt verfügbaren Flugcontrollern und Empfängern und bietet eine intuitive Benutzeroberfläche.

Installation and Configuration

TBD

Installation und Konfiguration

Die Installation und Konfiguration der Firmware geschieht mit der lokal installierten Software Betaflight Configurator oder mit der Webanwendung app.betacflight.com. Abbildung 2.1 zeigt die Möglichkeit der Installation von Betaflight über die Webanwendung. Das Modell des Flugcontrollers wird üblicherweise automatisch erkannt. Diese Seite erreicht man über den Button *Update Firmware* am oberen Rand der Webseite. Ein bestehendes Backup von Einstellungen kann auch auf dieser Seite in den Flugcontroller eingespielt werden. Ein Backup der

aktuellen Einstellungen wird bei der Installation einer neuen Version automatisch angefertigt.

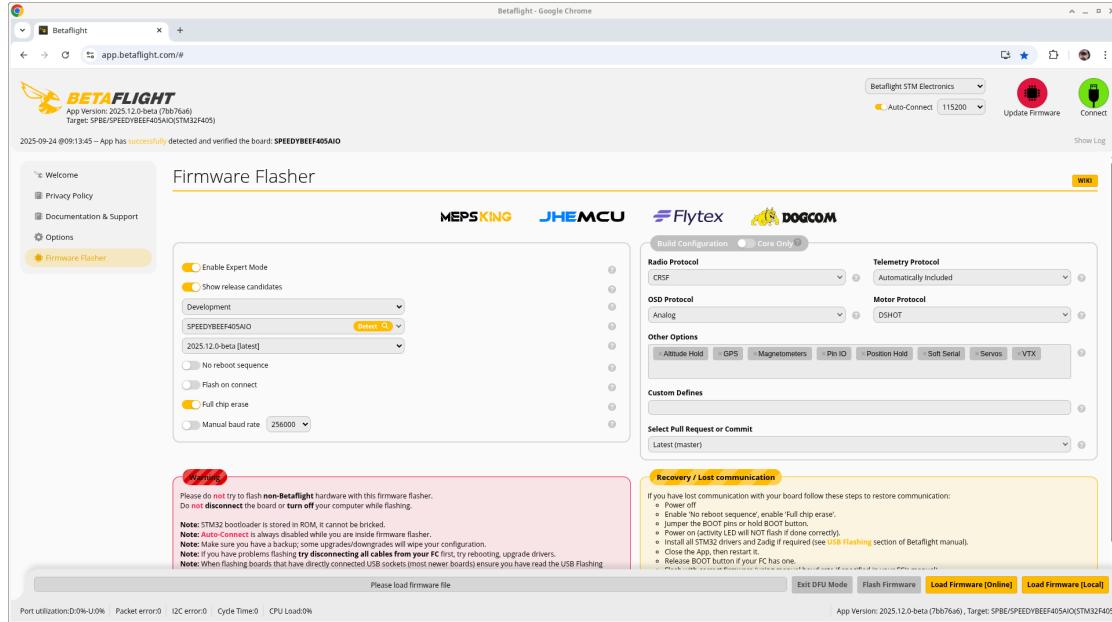


Figure 2.1: Installation of Betaflight and Option to Backup / Restore of Configuration Settings

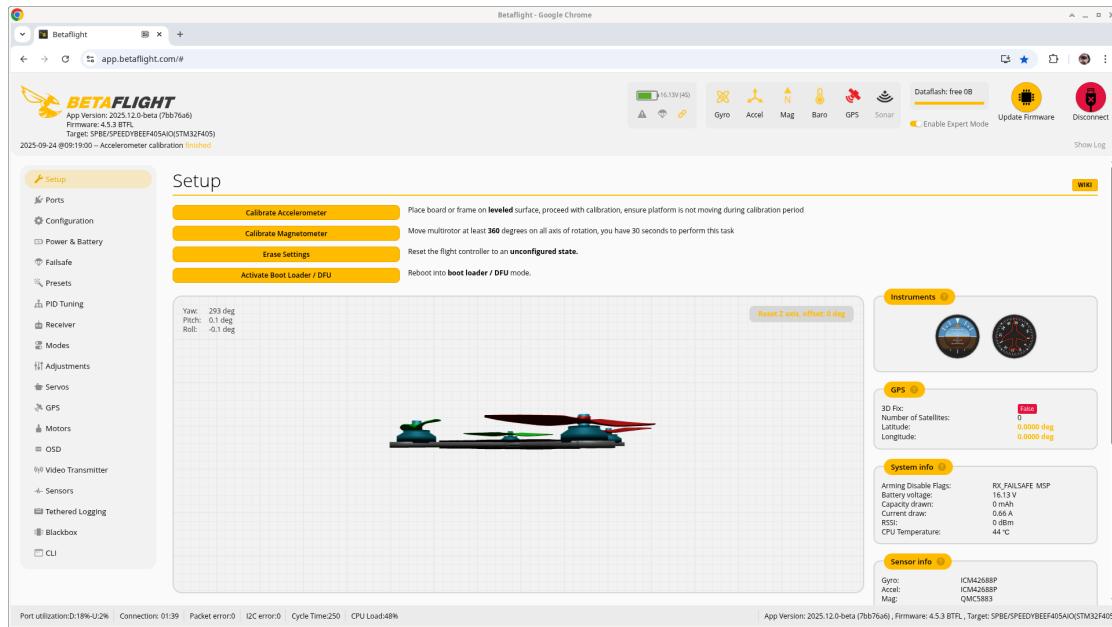


Figure 2.2: Main Page of Betaflight

TBD

Abbildung 2.2 zeigt die Startseite (*Setup*) von Betaflight beim Zugriff aus der Webanwendung heraus. Auf der Startseite können der Beschleu-

TBD

nigungssensor und der magnetische Kompass kalibriert werden. Die Startseite enthält auch generelle Informationen zum Zustand der Drohne und ihrer Komponenten. Ein wertvolles Werkzeug ist die Startseite bei der Kontrolle der korrekten Konfiguration der Ausrichtung des Flugcontrollers im Rahmen. Häufig ergibt es sich bei Flugcontroller-Stacks und bei kleineren Drohnen, dass der Flugcontroller gedreht oder auf dem Kopf stehend im Rahmen verbaut ist. Die Startseite zeigt die Position der Drohne als Live-Bild entsprechen der Konfiguration der Position des Flugcontrollers in der Seite *Configuration*.

Abbildung 2.3 zeigt die Seite *Ports*. Hier wird die Konfiguration der verfügbaren UART-Schnittstellen vorgenommen. Die Korrekte Einstellung der Funktionsweise der UARTs ist Voraussetzung für die Nutzung vieler an der Drohne angeschlossenen Komponenten wie zum Beispiel Videosender (in Abbildung 2.3 an UART3), GPS-Modul (in Abbildung 2.3 an UART5) und Empfänger (in Abbildung 2.3 an UART6).

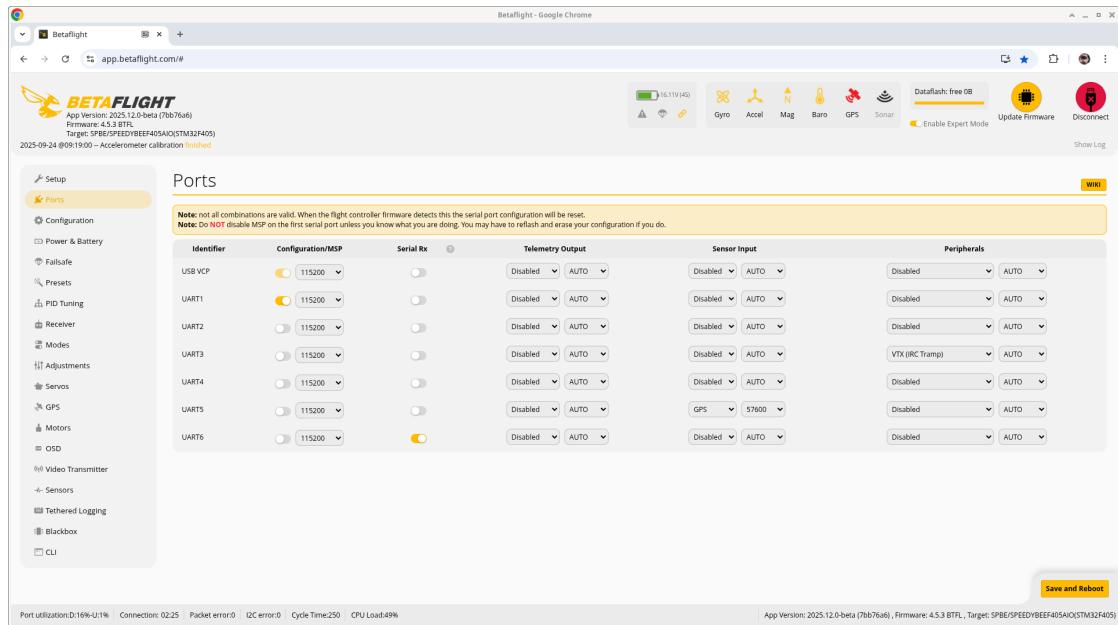


Figure 2.3: Ports Page of Betaflight

TBD

Auf der Seite *Configuration* (siehe Abbildungen 2.4 und 2.5) werden unter anderem Einstellungen zur Ausrichtung des Flugcontrollers und des für jede Drohne unverzichtbaren Gyro-

skops (Kreiselinstrument zur Lagebestimmung) vorgenommen.

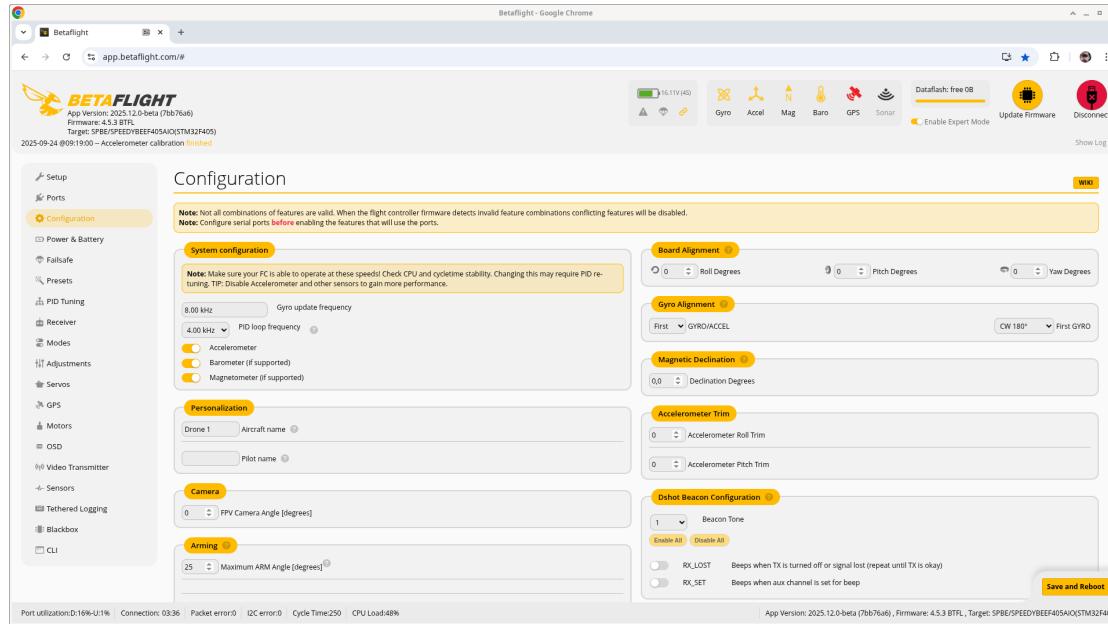


Figure 2.4: Configuration Page of Betaflight (Part 1/2)

TBD

Auch sicherheitsrelevante Einstellungen wie der maximale Aufstellwindel der Drohne, bei der das Arming (das Aktivieren der Motoren, um sie für den Flug vorzubereiten) überhaupt möglich ist, werden auf dieser Seite *Configuration* festgelegt. Soll im Livebild der FPV-Drohne durch den Flugcontroller ein on-screen display (OSD) eingeblendet werden, muss es hier grundsätzlich aktiviert werden. Die in Abbildung 2.5 aktivierte Einstellung Airmode sorgt dafür, dass die Motoren auch bei 0 Throttle leicht weiterlaufen, was die Stabilität der Drohne und die Kontrollierbarkeit verbessert.

Die Seite *Power & Battery* erlaubt die Spannungen zu definieren, bei denen der Akku der vollständig geladen und entladen ist und bei welcher Spannung der Flugcontroller entsprechend warnen soll.

Auf der Seite *Failsafe* kann sehr detailliert festgelegt werden, wie der Flugcontroller reagieren soll, wenn der Drohnenpilot ein Problem anzeigt oder wenn es zum Signalverlust kommt. Sinnvolle Einstellungen hier können sein, dass die Drohne kontrolliert landen oder alternativ mit Hilfe des GPS-Moduls selbstständig zum Startpunkt zurückfliegen soll.

TBD

TBD

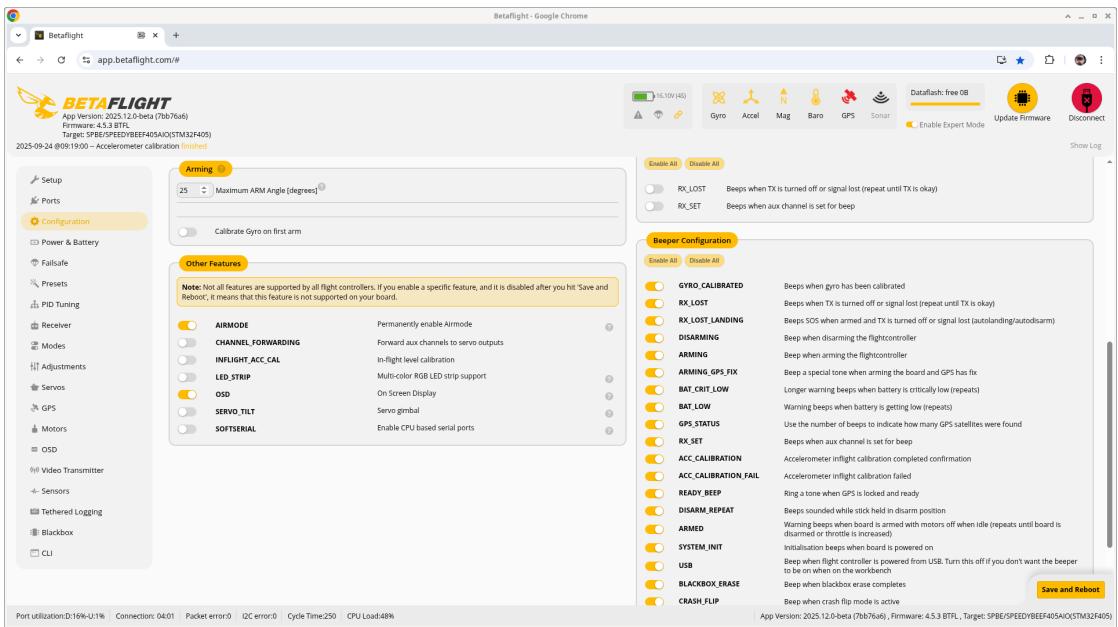


Figure 2.5: Configuration Page of Betaflight (Part 2/2)

TBD

TBD

TBD

TBD

Die Seite *Presets* ermöglicht es die eigene Betaflight-Konfiguration zu speichern und zu wiederherzustellen. Zudem ist es möglich, eine Datenbank von veröffentlichten Konfiguration nach verschiedenen Parametern zu durchsuchen und auf diese zuzugreifen.

Auf der Seite *PID Tuning* (Proportional-Integral-Derivative) können Feineinstellungen in der Motorsteuerung durch den Flugcontrollers vorgenommen werden. Ziel hierbei ist meist ein präziseres oder Flugverhalten zu erreichen und unerwünschtem Verhalten der Drohne entgegenzuwirken, wie zum Beispiel Zittern oder zu langsamem oder zu aggressivem Reagieren auf Steuerbefehle.

Die korrekte Funktionsweise des Empfängers kann auf der Seite *Receiver* (siehe Abbildung 2.6) kontrolliert werden. Bewegungen an den Schaltern des Senders werden, wenn sie vom Empfänger empfangen werden, hier angezeigt. Auch die Anschlussart des Empfängers und das verwendete Protokoll sind hier definiert.

Soll der Empfänger an den Sender Telemetriedaten übertragen, muss der entsprechende Regler auf der Seite *Receiver* aktiviert sein. Zu den Telemetriedaten gehören u.a. Informationen zu Akkuspannung und Stromverbrauch, Signalqualität, GPS-Informationen (Breitengrad, Längen-

grad, Geschwindigkeit, Anzahl der gefundenen Satelliten), Höhe und Temperatur.

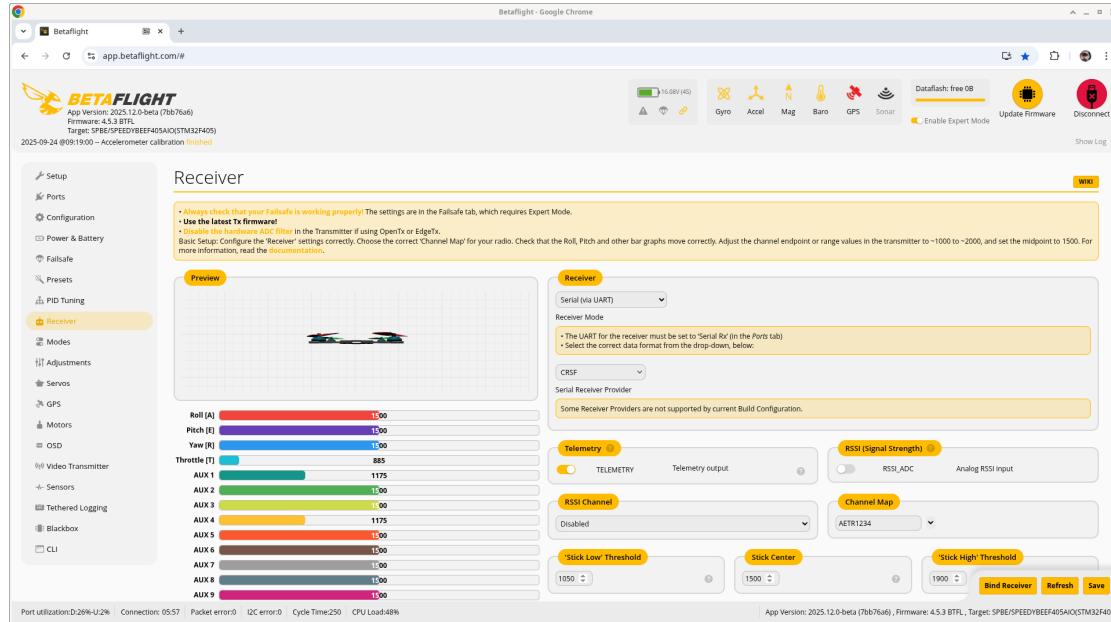


Figure 2.6: Receiver Page of Betaflight

TBD

Die Verknüpfung wichtiger Funktionen der Drohne an einzelne Schalter des Senders geschieht auf der Seite *Modes* (siehe Abbildung 2.7). Die wichtigste Funktion hier ist das Anlaufen („scharf schalten“) der Motoren, um sie für den Flug vorzubereiten. Weitere Funktionen, die sinnvollerweise Schaltern des Senders zugeordnet werden, sind unter anderem die Flugmodi (Angle, Horizon und Acro), der Pieper (Buzzer), um abgestürzte Drohnen leichter wiederzufinden und die automatische Rückkehr (GPS Rescue) zum Startpunkt.

Sehr häufig wird der Schalter SA (AUX1) mit dem Arming belegt. Da bei nur einem Schalter auch ein versehentliches Arming vorkommen kann, kommen Verletzungen z.B. an Händen und Fingern häufiger vor. Zur Verbesserung der Sicherheit beim Halten der Drohne empfiehlt es daher das Arming mit zwei Schaltern – z.B. SA (AUX1) + SB (AUX4) – die nicht direkt nebeneinander liegen, zu verknüpfen. Genau diese Einstellung ist auch in Abbildung 2.7 zu sehen.

Eine weitere etablierte Konfiguration ist die Belegung eines Schalters mit drei möglichen Positionen, dass darüber der Flugmodus eingestellt wird. So kann beispielsweise, wie in Abbil-

TBD

TBD

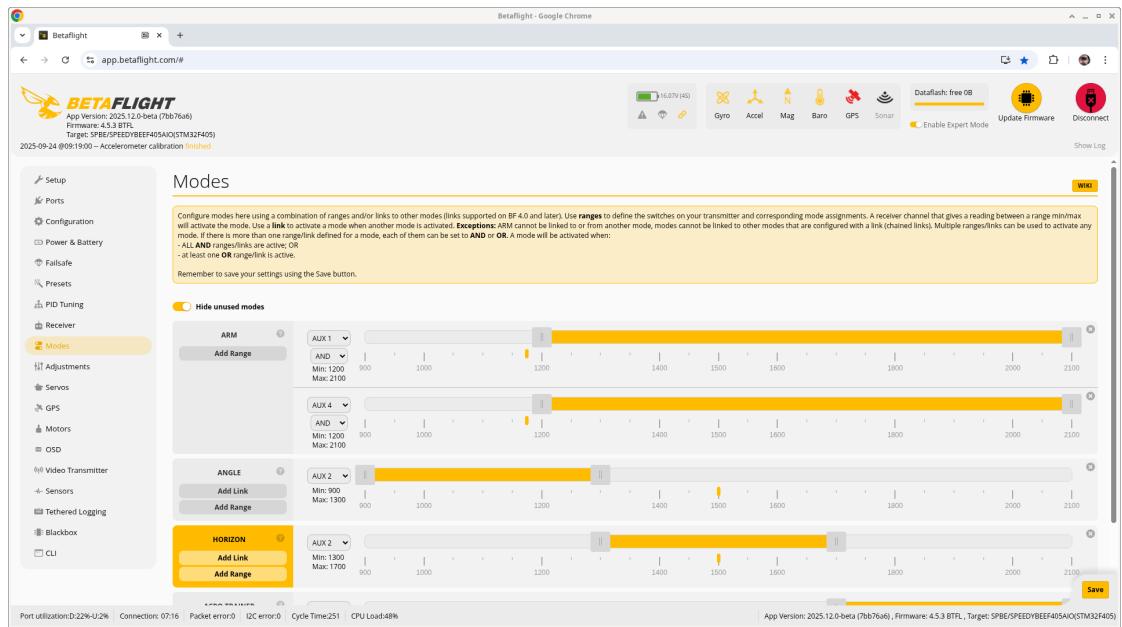


Figure 2.7: Modes Page of Betaflight

TBD

TBD

TBD

dung 2.7 dargestellt, der Schalter SB (AUX2) dahingehend, dass bei der unteren Position der Flugmodus Angle, bei der mittleren Position Horizon und bei der oberen Position Acro verwendet wird.

Auf der Seite *Adjustments* ist es möglich zu definieren welche Parameter der Drohne im Flug mit bestimmten Kanälen (Schaltern) oder Potentiometern (Drehregler) live im Flug angepasst werden können. Die Seite eröffnet Möglichkeiten der Feineinstellungen für fortgeschrittene Drohnen-Piloten während des Fluges.

Die Definition von Steuermöglichkeiten von Servomotoren bietet die Seite *Servos*. Hier werden Kanäle (Schalter des Senders) einzelnen Servomotoren zugeordnet und nötige Feineinstellungen wie die Mittelstellung (Null-Position) und die Endpunkte (Min/Max) vorgenommen. Anwendungsszenarien sind zum Beispiel eine Gimbal-Steuerung der Kamera oder der Bau eines Greifmechanismus um Objekte mit einer Drohne auszuliefern und eventuell auch aufzusammeln.

Wenn an den Flugcontroller der Drohne ein GPS-Modul angeschlossen ist, erfolgen die Kontrolle und Konfiguration die GPS-Funktionalität auf der Seite *GPS*. Hier können, wenn Sichtkontakt zu ausreichend vielen Satelliten besteht, un-

ter anderem die Koordinaten (aktueller Breiten- und Längengrad), Geschwindigkeit, Bewegungsrichtung und Höhe kontrolliert werden. Auch die Entfernung zum Startplatz ist hier zusehen. Während des Fluges ist diese Information hilfreich, wenn sie über die Telemtrydaten an den Sender übertragen wird.

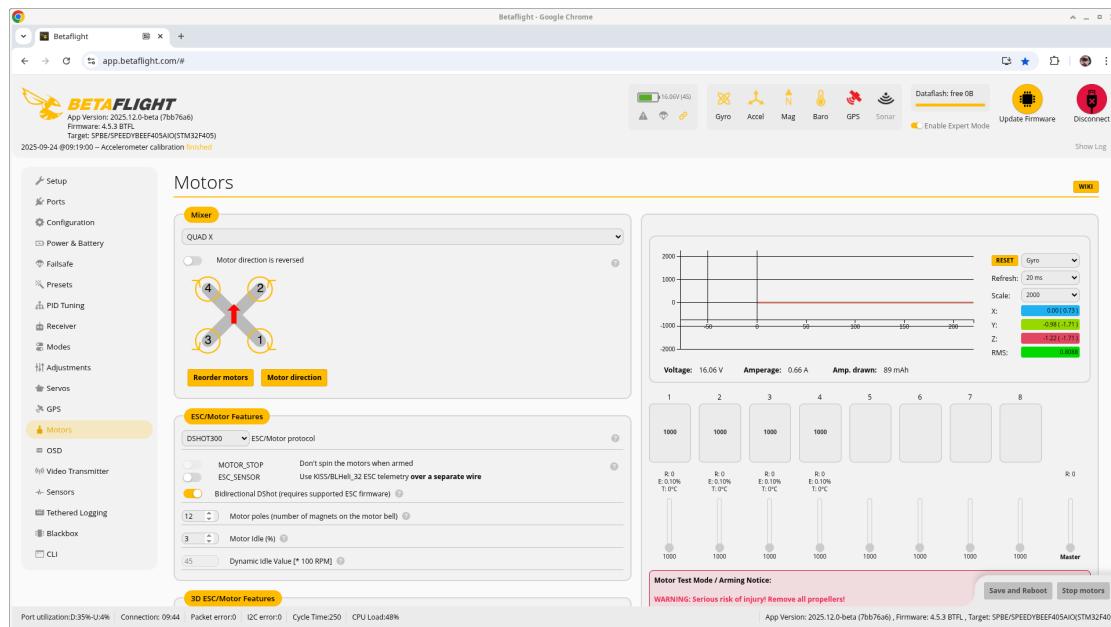


Figure 2.8: Motors Page of Betaflight

TBD

Alle Einstellungen bezüglich der Motoren und das Testen der korrekten Funktion, Zuordnung und Drehrichtung der einzelnen Motoren geschieht auf der Seite *Motors*. Diese Tests müssen immer ohne Propeller durchgeführt werden, da es sonst leicht zu Beschädigungen oder gar Verletzungen kommen kann.

Die präzise Konfiguration des On-Screen-Displays geschieht auf der Seite *OSD*. Hier können per die Positionen und das Layout der gewünschten Anzeigen frei platziert und mehrere Konfigurationen als Profile – zum Beispiel für Racing, Freestyle, Longrange – gespeichert werden. Damit die Konfiguration des OSD an dieser Stelle überhaupt möglich ist, muss der Flugcontroller über einen OSD-Chip verfügen. Ist das nicht der Fall kann mit einem analogen Videosender kein OSD realisiert werden. Digitale Videosender (z.B. von DJI, HDZero, und Walksnail) implementieren ein eigenes OSD.

TBD

Einstellungen zum Videosender wie zum Beispiel die verwendete Frequenz (siehe Tabelle 1.6) und die Sendeleistung können auf der Seite *Video Transmitter* (siehe Abbildung 2.9) vorgenommen werden.

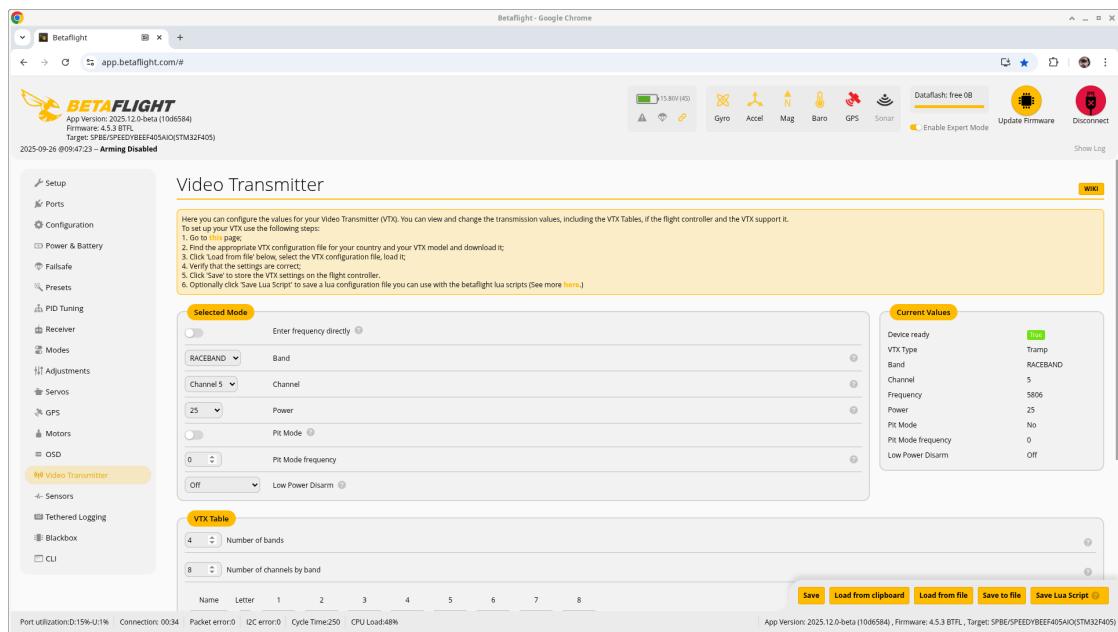


Figure 2.9: Video Transmitter Page of Betaflight

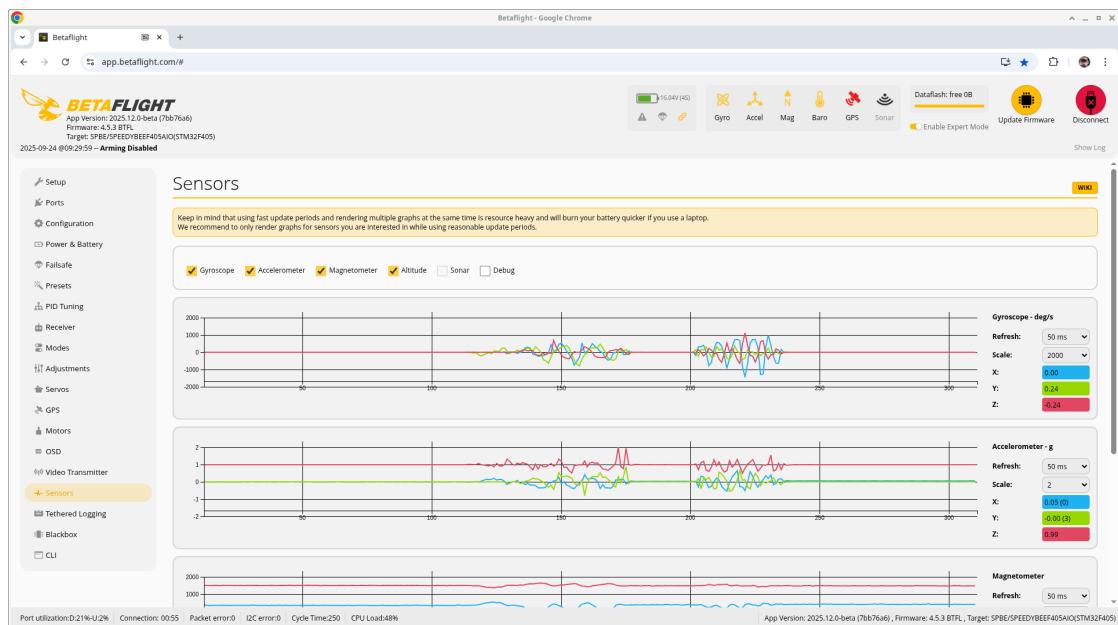


Figure 2.10: Sensors Page of Betaflight

2.1.2

INAV

TBD

INAV

INAV basiert auf einer früheren Cleanflight-Version und ist ebenfalls eng verwandt mit Betaflight. Im Gegensatz zu Betaflight und INAV wird Cleanflight allerdings nicht mehr weiterentwickelt. INAV besteht aus zwei Hauptkomponenten: Die Firmware, welche auf dem Flugcontroller läuft und dem Konfigurationstool, welches für die Installation und Administration genutzt werden kann. Es gibt keine Web-App, wie bei aktuellen Betaflight-Versionen.

Neben der Return-To-Home- (RTH) bzw. Rescuerfunktionalität bietet INAV weitere Autopilotenfunktionalitäten, wie Wegpunktmissionen, *Position halten*, *Flughöhe halten* und mehr. Diese können auch ohne Kompass genutzt werden (seit Version 7.1), jedoch mit geringerer Genauigkeit.

Die Software erhält jedes Jahr einen großen Release und kleinere Support-Updates, wie sie benötigt werden. Die aktuelle Version 8 unterstützt die folgenden STM-Flugcontrollerchips: F405, F722, F745, F765 und H743. Außerdem werden AT-F435 Chips unterstützt. Die Kompatibilität mit einem jeweiligen Board sollte jedoch im Einzelfall immer vor dem Kauf geprüft werden.

Installation

TBD

Installation

Die Installation erfolgt über den *INAV Configurator*. Hier ist die Verwandtschaft zu Betaflight sehr deutlich sichtbar, da der Aufbau sehr ähnlich zum Betaflight Configurator ist, welcher für die Versionen bis 4.5 genutzt wird (Abbildung 2.11). Dieser Guide geht davon aus, dass der Flugcontroller via USB an den Computer angeschlossen ist, mit welchem das Flashen durchgeführt wird.

TBD

Wird die Software nicht zum ersten Mal auf dem Flugcontroller installiert, sollte ein Backup der Konfiguration gemacht werden, da manche Upgrades die Konfiguration zurücksetzen. Dies geschieht über den *CLI*-Tab. Der Befehl `diff all` gibt die entsprechenden Parameter aus. Mit dem Button *Save to File* können diese dann in eine Textdatei gespeichert werden. Danach besteht der Prozess aus den folgenden Schritten:

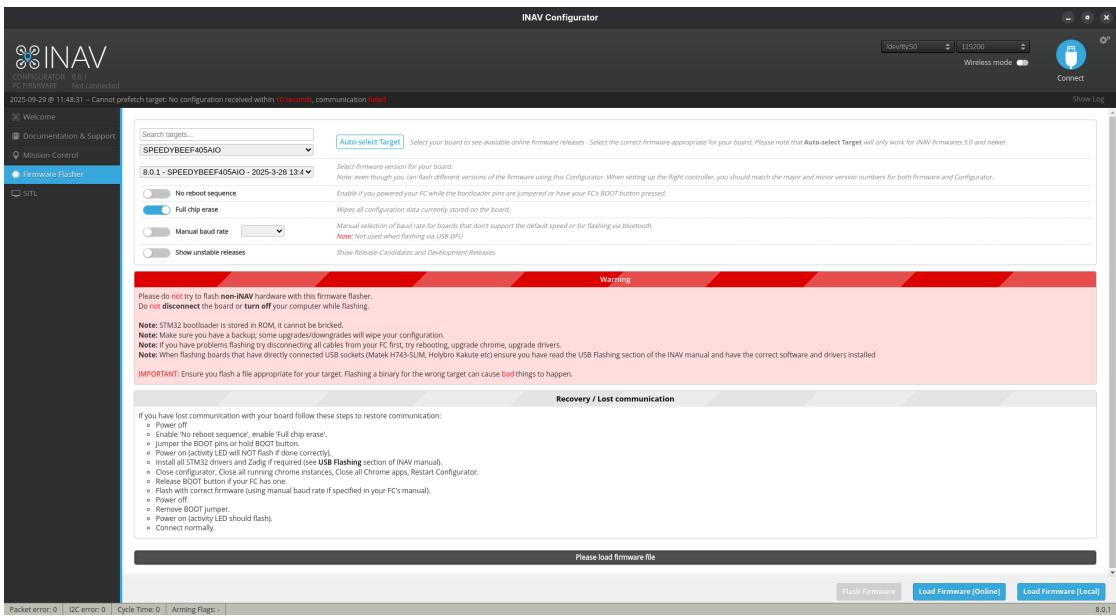


Figure 2.11: Firmware Flasher tab in the INAV Configurator

1. *Device Firmware Upgrade (DFU)-Modus* aktivieren ist der erste notwendige Schritt. Dies kann in der Regel über einen Button am Flugcontrollerboard realisiert werden oder mit dem Befehl `dfu` im *CLI*-Tab.
2. Befindet sich das Board im DFU-Modus, so muss der *Firmware Flasher Tab* im INAV Configurator aufgerufen werden. In diesem muss zunächst das Target ausgewählt werden, sollte *Auto-select Target* nicht funktionieren, muss der Modellname händisch in der Liste gesucht werden.
3. Im Ausklappmenü unter dem Board werden dann die verfügbaren (stable) Releases angezeigt. Mit der Option *Show unstable releases* können noch aktuellere Versionen gewählt werden. Diese funktionieren aber unter Umständen nicht wie erwartet.
4. INAV bietet drei Optionen die für das Flashen gesetzt werden können:
 - *No reboot sequence* - Wird nur benötigt, wenn die Bootpins überbrückt sind oder der Bootbutton gedrückt wird (modellabhängig).
 - *Full chip erase* - Löscht alle Konfigurationsoptionen (Backup Vorhanden?). Sollte immer gesetzt werden,

wenn vorher eine andere Software installiert war.

- *Manual baud rate* - Festlegen der Baudrate für Bluetooth oder falls ein Modell die Standardgeschwindigkeit nicht unterstützt.
5. Der Prozess des Flashens besteht aus zwei Schritten: Zunächst wird die Firmware geladen (online oder über ein File), dann wird das eigentliche Flashen über einen separaten Button gestartet. Das eigentliche Flashen sollte nicht unterbrochen werden.
 6. Gegebenenfalls kann nun das Backup über den *CLI*-Tab wieder eingespielt werden. Dies geschieht über den Button *Load from File*. Damit kann die entsprechende Textdatei herausgesucht werden, um sie mit dem *Execute*-Button auszuführen.

Administration

TBD

Administration

Die Administration von INAV erfolgt ebenfalls über den *INAV Configurator*. Wenn die Software das erste Mal installiert wurde, müssen einige Punkte konfiguriert werden, um das Fliegen initial zu ermöglichen.

Wird der Configurator zum ersten Mal nach der Installation aufgerufen, erscheinen Fenster zum Setzen der *Default-Values* (Presets). Hier gilt es das Preset auszuwählen, was am nächsten an dem gebauten Modell dran ist. Danach können die UART-Ports (für GPS, VTX, etc.) konfiguriert werden. Dies kann allerdings auch über den Ports-Tab durchgeführt werden. Die weiteren Konfigurationsschritte gestalten sich wie folgt:

1. Der *Status-Tab* stellt einen Überblick zur Verfügung. Unter anderem ist in der Übersicht *Pre-arming checks* zu sehen, ob die Drohne abheben kann. Eventuell muss hier vorher die Boardorientierung angepasst werden. Dazu wird die Drohne aufrecht mit Kamera Richtung Bildschirm des konfigurierenden Computers gestellt, um dann den *Reset Z axis* Button zu drücken.
2. Im *Calibration-Tab* (Abbildung 2.12) werden der Beschleunigungsmesser und der

Kompass kalibriert. Dazu muss die Drohne jeweils in unterschiedliche Posen gebracht werden.

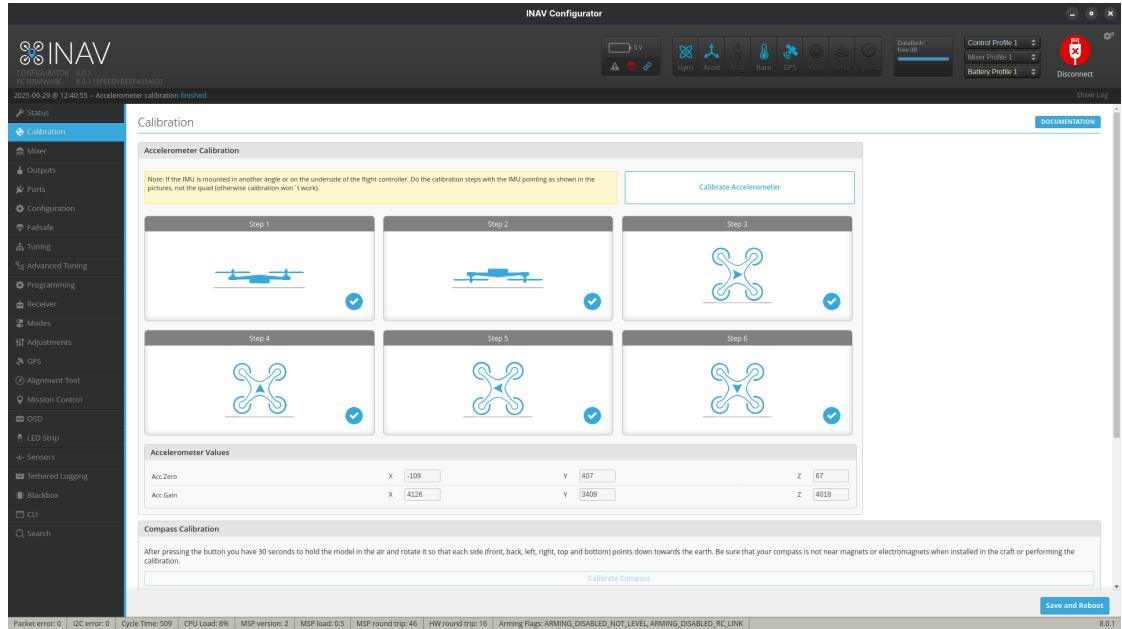


Figure 2.12: INAV Calibration Tab for Board Orientation, Compass and Flow Sensor

TBD

3. Der *Status-Tab* stellt einen Überblick zur Verfügung. Unter anderem ist in der Übersicht *Pre-arming checks* zu sehen, ob die Drohne abheben kann. Eventuell muss hier vorher die Boardorientierung angepasst werden. Dazu wird die Drohne aufrecht mit Kamera Richtung Bildschirm des konfigurernden Computers gestellt, um dann den *Reset Z axis* Button zu drücken.
4. Im *Calibration-Tab* werden der Beschleunigungsmesser und der Kompass kalibriert. Dazu muss die Drohne jeweils in unterschiedliche Posen gebracht werden.
5. Der *Mixer-Tab* konfiguriert zusammen mit dem *Outputs-Tab* die Motoren der Drohne. Hier ist entscheidend, dass der richtige *Platform type* und das richtige *Mixer preset* entsprechend des Typs der verwendeten Drohne konfiguriert sind. Sollten die Motoren nicht in die richtige Richtung drehen, kann die diese über die *Motor direction*-Buttons im Mixer-Tab umgedreht werden.

tion angepasst werden und die Zuordnung über den *Motor Mixer Wizard*.

6. Im *Outputs-Tab* werden die Motoren aktiviert mit der Option *Enable motor and servo output*. Außerdem sollte sichergestellt werden, dass DSHOT300 als *ESC protocol* verwendet wird. Außerdem kann die *Motors IDLE power* auf 5% gesetzt werden, wenn eine Multirotor-Drohne verwendet wird.
7. Im *Ports-Tab* werden die Peripheriegeräte konfiguriert, insofern dies nicht im Pop-Up-Menü am Anfang gemacht wurde. Dieser sieht dem Ports-Tab des Betaflight-Configurators sehr ähnlich, mit dem Unterschied, dass *USB VCP* ausgeblendet statt ausgegraut ist (Abbildung 2.3). Wie diese konfiguriert werden, hängt von den angeschlossenen Geräten und vom Flugcontrollerchip ab. Meist kann die Konfiguration für Betaflight aus den jeweiligen Handbüchern entnommen und übertragen werden.
8. Im *Configuration-Tab* können die Sensoren aktiviert werden, insofern dies nicht nach Konfiguration der Ports automatisch geschehen ist. Wenn möglich, sollte hier der *I2C Speed* auf 800KHZ gestellt werden.
9. Der *Failsafe-Tab* (Abbildung 2.13) ist sehr wichtig, da in diesem das Verhalten definiert ist, sollte das Fernsteuerungssignal abreissen. Hier sollte sichergestellt werden, dass entweder *textslDrop*, *Land* oder *Return-to-Home (RTH)* konfiguriert sind, damit die Drohne nicht unkontrolliert weiterfliegt.

TBD

10. Im *Receiver-Tab* wird Flugcontrollerseitig die Verbindung zur Fernbedienung konfiguriert. Wird eine ExpressLRS-Fernbedienung verwendet, muss **SERIAL** als *Receiver type* und **CRSF** als *Serial Receiver Provider* konfiguriert werden. Darüber hinaus kann kontrolliert werden, ob die Channel-Mappings korrekt sind. Dieser Tab ist sehr ähnlich zum Receiver-Tab im Betaflight Configurator (Abbildung 2.6)

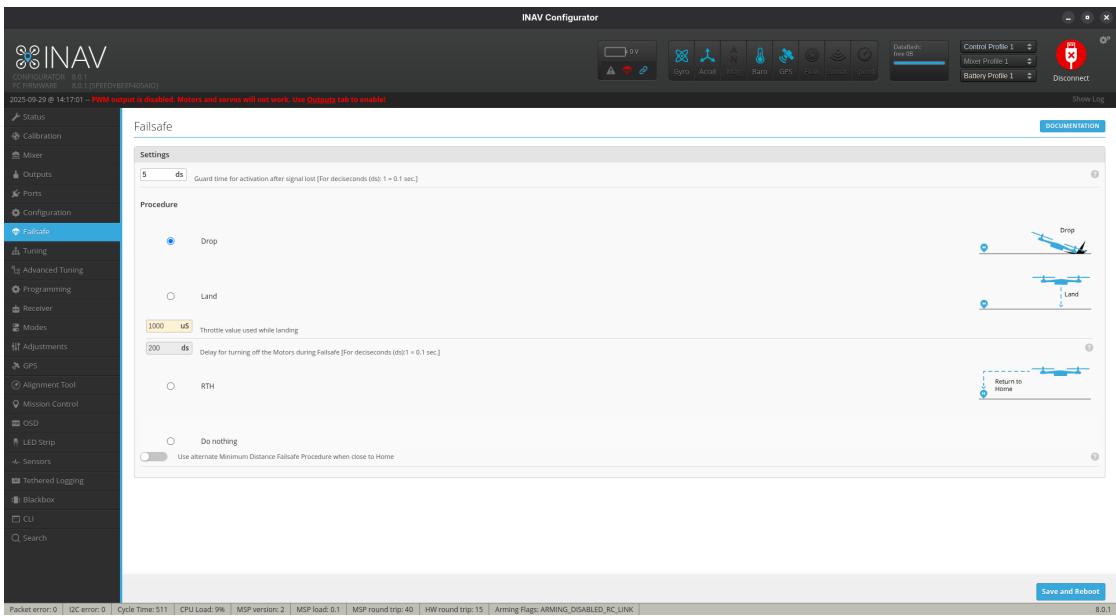


Figure 2.13: INAV Failsafe Tab

11. Im *GPS-Tab* muss die Option *GPS for navigation and telemetry* aktiviert werden, um das GPS nutzen zu können. Die Option *Protocol* ist entsprechend der Spezifikation des verwendeten Modells zu setzen.
12. Im *Modes-Tab*, welcher der Betaflight-Version ebenfalls sehr ähnlich ist (Abbildung 2.7) muss grundsätzlich nur **ARM** konfiguriert werden (**CH5** empfohlen). Darüber hinaus lohnt es sich auch **ANGLE** zu konfigurieren (vor allem für Fluganfänger) und **FAILSAFE** sollte sich die Drohne mal unerwartet verhalten. Modi für Autopilot-funktionalitäten können zu einem späteren Zeitpunkt konfiguriert werden.
13. Das *on-screen display (OSD)* kann so konfiguriert werden, wie es vom Piloten bevorzugt wird. Nützliche Elemente, welche nicht standardmäßig eingeblendet werden sind zum Beispiel *Remaining Flight Time* und *Battery Remaining Percentage*. Je nach VTX-Modell muss in diesem Tab auch das *Video Format* konfiguriert werden.

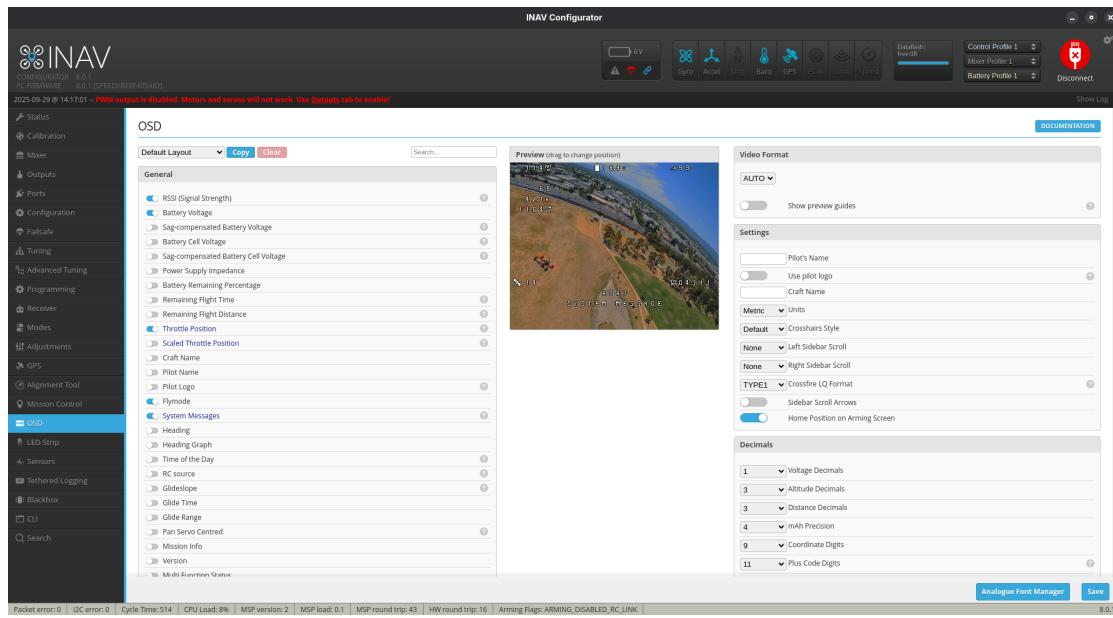


Figure 2.14: INAV OSD Tab

2.1.3

ArduPilot

TBD

ArduPilot

ArduPilot legt als Flugcontroller-Firmware den Fokus auf vollautonomen Flug und komplexe Missionsprofile. Es ermöglicht Missionsplanung mit Wegpunkten, automatische Starts und automatisches Landen, Hindernisvermeidung, Follow-Me, etc. Hierfür nutzt ArduPilot nicht nur die üblichen Sensoren wie GPS, magnetischer Kompass, Geschwindigkeit, sondern kann auch Lidar-Sensoren zur Entfernung und Kameras einbeziehen.

Von den in diesem Dokument vorgestellten Flugcontroller-Firmwares braucht ArduPilot am meisten Speicher. Idealerweise sind zum Betrieb von ArduPilot 2 MB Flash-Speicher verfügbar. Das bieten nur Flugcontroller mit einem H743 Mikrocontroller. Mit 1 MB Flash-Speicher (F405 und F745 Mikrocontroller) ist der Betrieb mit einem reduzierten Funktionsumfang möglich. Mit nur 512 kB (F411 und F722 Mikrocontroller) kann ArduPilot gar nicht verwendet werden.

TBD

Installation

TBD

Installation

TBD

Administration

TBD

Administration

TBD

2.2**Remote Control Firmware**

TBD

Fernbedienung Firmware

TBD

2.2.1**EdgeTX**

TBD

EdgeTX

TBD

Installation

TBD

Installation

TBD

2.3**Transmitter and Receiver Firmware**

TBD

Sendemodul- und Empfänger-Firmware

TBD

2.3.1**ExpressLRS**

TBD

ExpressLRS

TBD

Installation

TBD

Installation

TBD

3

Object Detection

TBD

TBD

- TBD

Objekterkennung

Objekterkennung ist eine der bekanntesten KI-Anwendungen. Zu den bekanntesten quelloffenen Softwarelösungen, die Objekterkennung ermöglichen, gehören das Framework TensorFlow (Lite) für Maschinelles Lernen in Zusammenarbeit mit der Bibliothek OpenCV (*Open Computer Vision*) zur Bildverarbeitung und Objekterkennung. Eine alternative Lösung ist das Objekterkennungs-Framework (*You Only Look Once*).

Objekterkennung mit FPV-Drohnen kann auf zwei grundsätzliche Methoden implementiert werden. Beide Realisierungskonzepte haben Vorteile und Nachteile, deren Gewichtung u.a. von den finanziellen Möglichkeiten, den verfügbaren Hardwarekomponenten, der Entfernung von Drohne und Benutzer, der Anzahl der Drohnen und nicht zuletzt den persönlichen Präferenzen abhängt.

- **Realisierungskonzept Edge-Knoten:** Die KI-Funktionalität erbringt ein Computer, der mit der Drohne mitfliegt. Diese Alternative beschreibt Abschnitt 3.1. Die Anschaffung zusätzlicher Hardware verursacht immer Kosten und macht die Drohne schwerer. Zudem benötigt zusätzliche Hardware Strom, was die Flugzeit reduziert. Ist ein Akkus mit höherer Kapazität erforderlich, steigt das Gewicht der Drohne zusätzlich. Vorteile dieses Realisierungskonzepts sind die potentiell sehr gute Skalierbarkeit. Die Verarbeitung der Sensordaten findet auf der Drohne statt. Nur die Ergebnisse (aggregierten Daten) müssen während des Drohnenflugs oder danach abgerufen. Dadurch reduziert sich die zu übertragene Datenmenge drastisch. Es handelt sich somit um eine Variante des Edge-Computing. Besonders wichtig ist

eine drastische Reduktion der zu übertragenen Daten in Szenarien mit mehreren Drohnen, die gleichzeitig fliegen und Daten sammeln, also Objekte erkennen sollen.

- TBD
- **Realisierungskonzept Übertragung aller Live-Daten:** Die KI-Funktionalität erbringt ein Computer am Boden indem er Zugriff auf das Livebild hat. Diese Alternative beschreibt Abschnitt 3.2. Eine einfache Möglichkeit der Implementierung eröffnet eine Videobrille mit AV-Schnittstelle und ein Videograbber. Vorteile dieses Realisierungskonzepts sind, dass es die Drohne nicht schwerer macht und die geringen zusätzlichen Anschaffungskosten, da ein Videograbber nur 15-20 € kostet. Zusätzliche Übertragungskapazitäten fallen bei diesem Implementierungskonzept nicht, wenn man davon ausgeht, dass die genutzten Drohne in jedem Fall Ihr Livebild über einen der verfügbaren Kanäle überträgt. Die Auswirkung dieser Sensordaten findet allerdings zentral auf einem Computer statt. In Szenarien mit mehreren Drohnen, die gleichzeitig fliegen und Daten sammeln, kann der Ressourcenaufwand der Datenauswertung, also der Objekterkennung, signifikant ansteigen und zusätzliche KI-Hardware am Boden erfordern.

3.1

Object Detection by addition Hardware on the Drone

TBD

Objekterkennung mit zusätzlicher Hardware an der Drohne

Es ist möglich, die zur Objekterkennung nötige Hard- und Software als zusätzliche Komponenten in der Drohne zu integrieren und diese Komponenten mitfliegen zu lassen. Sinnvollerweise handelt es sich dabei um einen platz- und stromsparenden Einplatinencomputer. Tabelle 3.1 zeigt die unterschiedlichen Dimensionen und Strombedarfe verschiedener Generationen des Einplatinencomputers Raspberry Pi.

Table 3.1: Generations of the Raspberry Pi Single-Board Computer

Generation	CPU Cores	RAM	Size	Weight	Power Usage (idle)	Power Usage (peak)
Pi Zero W	1 @ 1000 MHz	512 MB	65x30x5 mm	~ 9 g	~ 120 mAh	~ 350 mAh
Pi Zero 2 W	4 @ 1000 MHz	512 MB	65x30x5 mm	~ 10 g	~ 140 mAh	~ 600 mAh
Pi 3 B+	4 @ 1200 MHz	1 GB	85x56x16 mm	~ 50 g	~ 500 mAh	~ 1400 mAh
Pi 4 B	4 @ 1500 MHz	1-8 GB	85x56x16 mm	~ 50 g	~ 600 mAh	~ 1500 mAh
Pi 5	4 @ 2400 MHz	2-16 GB	85x56x16 mm	~ 70 g	~ 700 mAh	~ 2500 mAh

TBD

Im Vergleich zu den etwa scheckkartengroßen Modellreihen sind die Raspberry Zero Modelle deutliche kleiner, leichter und brauchen weniger Strom. Die Prozessorleistung des Raspberry Pi 2 W ist auch ausreichend um gängige KI-Frameworks neben dem Betriebssystem zu betreiben. Abbildung 3.1 zeigt einen Raspberry Pi 2 WH

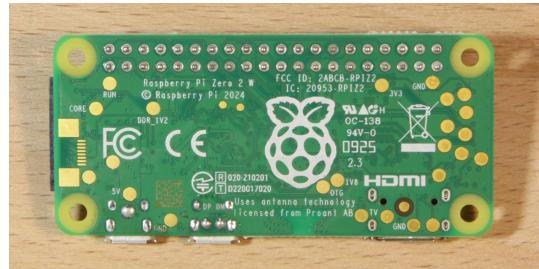
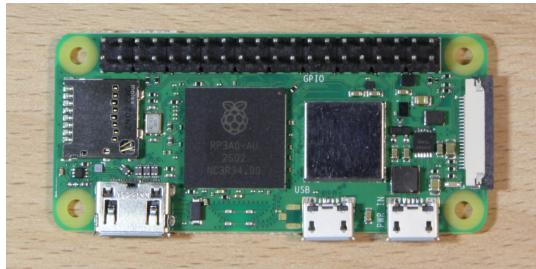


Figure 3.1: Raspberry Pi 2 WH (Front and Back)

TBD

Da es nicht möglich ist, über den Flugcontroller oder über den VTX das Livebild der FPV-Kamera auch an Raspberry Pi weiterzuleiten, muss die Drohne eine weitere, zum Einplatinencomputer kompatible Kamera transportieren. Eine einfache und kostengünstige Lösung sind die Raspberry Pi Camera Module v1, v2 und v3. Diese unterscheiden sich primär in der Auflösung. Sie wiegen alle nur 3-4 g und sind ähnlich groß (ca. 25x24x10 mm). Alternativ kann auch die Raspberry Pi AI Camera (siehe Abschnitt 3.1.1) verwendet werden.

TBD

Da ein Raspberry Pi Einplatinencomputer, egal welcher Baureihe, nicht über die Prozessorleistung verfügt, um Objekterkennung in einem Videoteam zu realisieren, ist eine zusätzliche Hardware zur Beschleunigung der KI-Anwendung nötig. Beim hier vorgestellten Lösungsweg kommt zur Beschleunigung ein Google

Coral TPU Accelerator zum Einsatz. Der folgende Abschnitt beschreibt diesen und alternative Implementierungskonzepte.

3.1.1

Comparison of AI Accelerators

TBD

TBD

Vergleich von KI-Beschleunigern

Dieser Abschnitt stellt die Vor- und Nachteile der KI-Beschleuniger Google Coral TPU Accelerator, Intel Neuronal Compute Stick 2, Raspberry Pi AI Camera, und Raspberry Pi AI Hat vor. Eine Übersicht relevanter Informationen dazu enthält Tabelle 3.2.

Der 2019 erschienene Google Coral TPU Accelerator (siehe Abbildung 3.2) bietet 4 Billionen Operationen pro Sekunde (Tera-operations per second – TOPS), verbraucht je nach Geschwindigkeitseinstellung ca. 500-900 mAh und ist nur 65x30x8 mm groß. Das Gewicht dieses KI-Beschleunigers ist ca. 20 g. Zusätzlich ist noch ein USB-Kabel zum Anschluss nötig, das weitere 10-15 g wiegt. Der Kaufpreis ist ca. 80-90 €. Ein Nachteil des Google Coral TPU Accelerator ist, dass der Hersteller seit 2022 keine signifikanten Ressourcen in die Weiterentwicklung der Treiber und Bibliotheken investiert hat und seitdem die Weiterentwicklung komplett zum Stillstand gekommen ist, was den Betrieb auf aktuellen und zukünftigen Betriebssystemen erschwert.

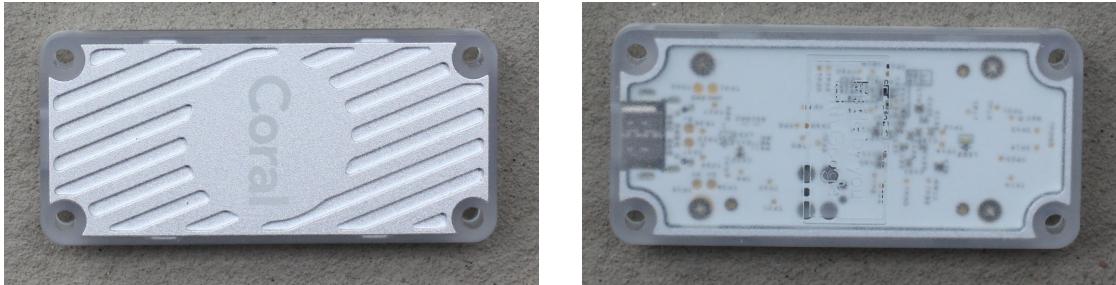


Figure 3.2: Google Coral TPU Accelerator (Front and Back)

TBD

Ein alternativer KI-Beschleuniger, der auch über die USB-Schnittstelle angeschlossen wird, ist der 2019 erschienene Intel Neuronal Compute Stick 2 – NCS2 (siehe Abbildung 3.3). Dieser bietet ebenfalls 4 TOPS, verbraucht je nach Geschwindigkeitseinstellung ca. 200-500 mAh, ist 73x28x14 mm groß und wiegt (ohne ein Verlängerungskabel) ca. 30 g. Der Kaufpreis ist ca. 100 €.

Der NCS2 benötigt das Framework OpenVINO toolkit das freie Software ist und dessen Entwicklung von Intel vorangetrieben wird. Es konvertiert Modelle aus Frameworks wie TensorFlow (Lite), PyTorch, ONNX, Keras, und Caffe in ein für Intel-Hardware optimiertes Format und steuert die Ausführung auf kompatibler Hardware. Auch eine Zusammenarbeit mit verschiedenen Versionen von YOLO ist möglich. Neue Projekte mit dem NCS2 realisieren ist nicht empfehlenswert, da Intel die Unterstützung der Hardware mit OpenVINO 2022.3 eingestellt und seit 2022 keine signifikanten Ressourcen in die Weiterentwicklung der zum Betrieb nötigen Software investiert hat, was den Betrieb auf aktuellen und zukünftigen Betriebssystemen erschwert.



Figure 3.3: Intel Neuronal Compute Stick 2 (Front and Back)

TBD

Eine modernere Alternative zum Anschluss eines KI-Beschleuniger über die USB-Schnittstelle ist die 2024 erschienene Raspberry Pi AI Camera. Diese enthält bereits einen KI-Beschleuniger, dessen Leistungsfähigkeit in TOPS nicht bekannt ist, der aber der 30 Bilder pro Sekunde zur Objekterkennung verarbeiten kann. Der Stromverbrauch ist je nach Betriebsart ca. 300-600 mAh. Der Kaufpreis der Raspberry Pi AI Camera ist mit ca. 80 € zwar höher als der der anderen Camera-Module, aber dafür kann Sie einen KI-Beschleunigers wie den Google Coral TPU Accelerator komplett ersetzen, was bei einem Gewicht von ca. 6 g zu einer deutlichen Gewichtersparnis und geringeren Gesamtkosten führt.

TBD

Neben der Raspberry Pi AI Camera, die sich ideal für einen Einsatz mit dem Raspberry Pi Zero 2 W Einplatinencomputer eignet, gibt es von der Raspberry Pi Foundation noch die KI-Erweiterungen AI Kit und AI HAT+ in zwei verschiedenen Geschwindigkeitsausführungen. Alle

drei Varianten sind Erweiterungsplatinen (sogenannte Hats) für den Raspberry Pi 5. Das AI Kit kann einen KI-Beschleuniger als M.2-Erweiterungsmodul aufnehmen und wird mit einem KI-Beschleuniger Hailo-8L ausgeliefert, der 13 TOPS schnell ist. Die beiden Geschwindigkeitsausführungen des AI HAT+ enthalten verlötete KI-Beschleuniger von Hailo und sind 13 TOPS bzw. 26 TOPS schnell. Diese drei HATs kosten ca. 80-120 € und bieten eine starke KI-Leistung. Der Transport und die Stromversorgung eines Raspberry Pi 5 und eines solchen HATs wird in vielen Szenarien aber nicht praktikabel sein.

Table 3.2: Options for additional Hardware on the Drone that accelerates AI Operations (Edge Computing Scenario)

AI Hardware	Interface	TOPS	Weight	Size [mm]	Power Usage	Support
Google Coral TPU	USB 3.0	4	~ 20 g	65x30x8	500-900 mAh	Discontinued
Intel NCS 2	USB 3.0	4	~ 30 g	73x28x14	200-500 mAh	Discontinued
RPi AI Camera	CSI	?	~ 6 g	25x24x10	300-600 mAh	Active
RPi AI Kit/HAT+	HAT (PCIe)	13	~ 40 g	65x57x6	400-800 mAh	Active

TBD

Aus verschiedenen Gründen wie kurzfristige Hardwareverfügbarkeit war es bislang nicht möglich, die Raspberry Pi AI Camera in ein Drohnen-Projekt zu integrieren. Aus diesem Grund verwendet der im nächsten Abschnitt voreingestellte Lösungsweg den Google Coral TPU Accelerator.

3.1.2

Construction and Implementation

TBD

TBD

Aufbau und Implementierung

Abbildung 3.4 zeigt die Komponenten der FPV-Drohne aus Abbildung 1.1, erweitert um die zur lokalen Bilderkennung nötigen Komponenten, nämlich den Raspberry Pi Einplatinencomputer, ein Raspberry Pi Camera-Module v2, den Google Coral TPU Accelerator und einen BEC zur Umwandlung der elektrischen Spannung des Akkus in 5 V.

Der Verwendete SpeedyBee F405 AIO Flugcontroller verfügt nur über sechs UART-Schnittstellen. Dieses lässt, wie in Abbildung 3.4 gezeigt, nur wenig weiteren Spielraum. Videosender (UART3), GPS-Modul (UART5), Empfänger (UART6) benötigen jeweils eine UART-Schnittstelle. Ebenso wird für die Administra-

TBD

tion über die WLAN- und USB-Schnittstellen (UART1) eine UART-Schnittstelle belegt. Von den beiden restlichen Schnittstellen unterstützt UART2 nur Simplex-Betrieb (nur-lesen). Damit verbleibt eine einzige vollwertige (bidirektionale) UART-Schnittstelle zum Anschluss des Raspberry Pi Zero 2 W. Darüber ist es möglich, Kommandos zwischen Flugcontroller und Einplatinencomputer auszutauschen.

Ein Nachteil des Google Coral TPU Accelerator ist, dass der Hersteller keine weiteren Ressourcen in die Weiterentwicklung der Treiber und Bibliotheken investiert. Die benötigte Python-Bibliothek PyCoral, die auf TensorFlow Lite dahingehend erweitert, dass es mit der Google Coral TPU zusammenarbeiten kann, unterstützt maximal Python 3.9. Neue Versionen sind nicht mehr zu erwarten. Die Installation auf Raspberry Pi OS (32-bit) Bullseye (Debian 11) ist empfehlenswert, da dort die Coral-Pakete mit pycoral zuverlässig funktionieren. Neuere Betriebssysteme auf Basis von Debian 12 oder 13 sind sehr schwierig zu realisieren.

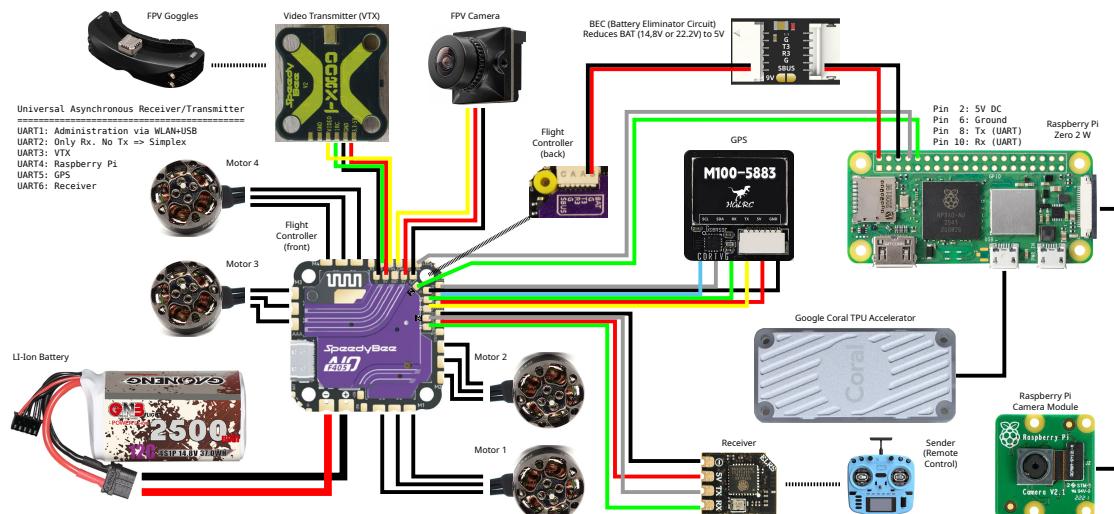


Figure 3.4: Components of a FPV Drone with additional Hardware Components for Object Detection by the Drone itself

3.1.3

Total Weight and Purchase Cost

TBD

Gesamtgewicht und Anschaffungskosten

Zum Aufbau der Drohne empfiehlt sich ein Rahmen mit 3.5 bis 5 Zoll. Soll die Drohne auch

innerhalb geschlossener Räume geflogen werden können, empfiehlt sich ein 3.5-Zoll-CineWhoop-Rahmen. Die in Rahmen eines Forschungsprojekts an der FRA-UAS verwendeten Komponenten enthält Tabelle 3.3.

Table 3.3: Components of a Drone for Object Detection with a Raspberry Pi Zero 2 W and a Google Coral TPU Accelerator

Product	Category	Weight [g]	Price [€]
SpeedyBee Bee35 PRO 3.5	Frame	130	55
SpeedyBee F405 AIO 40A 3-6S	Flight Controller	14	70
Radiomaster RP1 2,4GHz	Receiver	3	25
Flywoo NIN 1404 V2 3750KV	Motors	40	65
Gemfan D90-5 3.5 Inch Ducted 5-Blade	Propellers	4	3
SpeedyBee TX800 VTX + SMA Adapter	Video Transmitter	10	40
Foxeer Lollipop 4 RHCP SMA	FPV Antenna	5	20
HGLRC M100-5883	GPS and Compass	8	20
Caddx Ratel Pro	FPV Camera	10	55
Li-Ion 2500mAh 4S1P 14,8V 12C	Battery	200	25
Raspberry Pi Zero 2 WH	Single-Board-Computer	10	20
Raspberry Pi Zero case	Case	15	5
32GB microSD card	Storage	1	7
Raspberry Pi Camera Module 8MP v2	Camera	4	17
Adafruit Camera Module case	Case	8	5
Google Coral TPU	AI Hardware	20	85
USB-C cable for Coral TPU	Cable	10	5
Additional cables, straps and panels	Cables + fixing material	10	5
Sum		502	527

TBD

Die Komponenten in Tabelle 3.3 betreffen ausschließlich die nötigen Komponenten der Drohne selbst. Weiteres benötigtes Zubehör wie Fernbedienung, FPV-Brille, und Ladegerät müssen bereits vorhanden sein oder zusätzlich beschafft werden. Die Preise der einzelnen Komponenten hängen auch von persönlichen Präferenzen und finanziellen Möglichkeiten ab.

3.2

Object Detection by using the Live Image on the Ground

TBD

Objekterkennung durch Auswertung des Livebilds am Boden

Eine einfache Möglichkeit, auf das Livebild zugreifen, bietet die eventuell vorhandene AV-Schnittstelle der Videobrille. Das Videosignal

kann mit Hilfe eines Videograbbers digitalisiert und an einen Computer zur Verarbeitung weitergeleitet werden.

3.2.1

Construction and Implementation

TBD

Aufbau und Implementierung

TBD

3.2.2

Cost

TBD

Kosten

TBD

4

Auto Pilot

TBD

Autopilot

TBD

5

Follow Me Function Follow-Me-Function

TBD

TBD

