



Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem

Villamosmérnöki és Informatikai Kar

Méréstechnika és Információs Rendszerek Tanszék

Megbízható kommunikációs kapcsolattal rendelkező földi irányító állomás fejlesztése UAV-hoz

SZAKDOLGOZAT

Készítette
Böjti Paszkál

Konzulensek
Vörös András, Dr. Bartha Tamás

2013. december 3.

Tartalomjegyzék

Kivonat	4
Abstract	5
Bevezető	6
1. Előzmények	7
1.1. Motiváció	7
1.2. Repülőgép felépítése	7
1.2.1. Architektúra	8
1.2.2. Kommunikáció	10
1.3. Saját feladat	12
1.3.1. Mi a földi irányító állomás feladata?	12
1.3.2. Hibatűrő kommunikáció kialakítása	12
1.3.3. Grafikus felhasználói felület	13
1.4. Földi állomások	13
1.4.1. ArduPilot	13
1.4.2. Paparazzi	15
1.4.3. MicroPilot Horizon	17
1.4.4. OpenPilot	18
1.4.5. QGroundControl	19
1.4.6. HappyKillmore	20
1.4.7. Összehasonlítás	20
2. Tervezés	22
2.1. Kommunikáció	22
2.2. Adatok fogadása	22
2.2.1. Protokoll	22
2.3. Adatok küldése	24
2.3.1. Protokoll	24
2.4. Grafikus felület	25
2.4.1. Főképernyő	25
2.4.2. Tervezés képernyő	26
2.4.3. Diagnosztikai képernyő	26

2.4.4. Terminál képernyő	26
2.5. Használt technológiák	27
2.5.1. .NET	27
2.5.2. GDI+	27
3. Megvalósítás	28
3.1. Program működése	28
3.1.1. Kapcsolódás megvalósítása	28
3.1.2. Redundáns adatok feldolgozása	28
3.2. Megjelenítés	28
3.2.1. Főképernyő	28
3.2.2. Tervezés képernyő	30
3.3. Diagnosztikai képernyő	30
3.4. fejlesztés menete	30
4. Értékelés	33
5. Összefoglalás	34
Függelék	37
F.1. Függelék1	37

HALLGATÓI NYILATKOZAT

Alulírott *Böjti Paszkál*, szigorló hallgató kijelentem, hogy ezt a szakdolgozatot meg nem engedett segítség nélkül, saját magam készítettem, csak a megadott forrásokat (szakirodalom, eszközök stb.) használtam fel. minden olyan részt, melyet szó szerint, vagy azonos értelemben, de átfogalmazva más forrásból átvettettem, egyértelműen, a forrás megadásával megjelöltem.

Hozzájárulok, hogy a jelen munkám alapadatait (Böjti Paszkál, Megbízható kommunikációs kapcsolattal rendelkező földi irányító állomás fejlesztése UAV-hoz, angol és magyar nyelvű tartalmi kivonat, 2013, Vörös András, Dr. Bartha Tamás) a BME VIK nyilvánosan hozzáférhető elektronikus formában, a munka teljes szövegét pedig az egyetem belső hállózatán keresztül (vagy autentikált felhasználók számára) közzétegye. Kijelentem, hogy a benyújtott munka és annak elektronikus verziója megegyezik. Dékáni engedélyteljes titkosított diplomatervezet esetén a dolgozat szövege csak 3 év eltelte után válik hozzáférhetővé.

Budapest, 2013. december 3.

Böjti Paszkál
hallgató

Kivonat

Napjainkban egyre nagyobb teret hódít a pilóta nélküli légi járművek alkalmazása. Az 1960-as években a hadszíntéren jelentek meg először, ahol megfigyelésre, felderítésre és olyan feladatokra használták, ahol kockázatos lett volna emberi életet veszélyeztetni. Az utóbbi években praktikussága, alacsony üzemeltetési költségei miatt más területeken is hasznosnak bizonyult ez a technológia, pl. geológia mintázatok kutatása, mely az emberi perspektívából nehezen észlelhető, tűzoltósági alakulatok koordinálása, otthoni hobby felhasználás.

Az MTA-SZTAKI Rendszer és Irányításelméleti Kutatólaboratóriumában kidolgozott szabályozó algoritmusok gyakorlatba való átültetésére egy pilóta nélküli járművet hoztak létre, mely a biztonságos üzemeltetés mellett, illetve az esetlegesen előfordulható hibák ellen redundáns hardware elemekkel védekezik. Szakdolgozatom keretében ennek a repülőnek a földi állomását dolgoztam ki, mely a redundánsan küldött rádiójelek feldolgozására és megfelelő megjelenítésre használandó. A földi személyzet mozgó térkép alapú vizualizáció láthatja az aktív útvonalpontokat és a gép útvonalát, a diagnosztikai adatokat és esetleges hibákat egy másik nézetben áttekintheti. Lehetőség nyílik repülési terv meghatározására és feltöltésére a repülőre, melynek fordulópontjait követi.

Abstract

Nowadays..

Bevezető

[1] A pilóta nélküli légi jármű gondolata egészen a XX. század elejére nyúlik vissza, mikor az I. világháborúban egy olyan távirányítású repülőt alkottak, mely robbanószerrel a fedélzeten a célpontba csapódva okozott kárt. Később a vietnámi háborúban több mint 3000 küldetésben vett, ahol a technológiai korlátok miatt a fő funkcionálisága videó felvétel készítése egy meghatározott útvonalon (általában egyenes vonal, körökkel kiegészítve) repülve, majd a bázisra való visszaérkezés. A rádiotechnika fejlődése miatt egyre összetettebb feladatok elvégzésére lettek képesek. A nagyobb átviteli sebességnek köszönhetően valós időben, monitoron keresztül kezelheti az operátor a távirányítású repülőt. A mai UAV-k több üzemmódot is támogatnak, egyik az előbb említett távirányítás, másik a fedélzeti intelligenciára hagyatkozó. Mind a hagyományos repülőiparban, mind ebben az érőben, szükséges és célszerű az emberi terhelés csökkentése, utasszállító gépek esetében is a robotpilóta elvégez minden olyan korrekciót, melyet azelőtt a pilóta folyamatos figyelésével, koncentrációjával lehetett elérni. Ám hiába a fejlett hardware, a valóban automatikus üzemeltetés még mindig távoli cél, emberi beavatkozás minden esetben kelleni fog olyan helyzetekben melyre nincs előre felkészítve az intelligenciája. Ilyen esetekben létfontosságú, hogy az operátor lássa a gép aktuális pozícióját, diagnosztikai adatait.

Feladatom egy olyan grafikus felhasználói felülettel ellátott földi irányító állomás ki-felépítése egy biztonságkritikus robotrepülőhöz, amely képes redundáns kommunikációs csatornán küldött adatok kezelésére és megjelenítésére. Ehhez szükséges megoldanom a kapcsolatot biztosító modem jeleinek vételét. Mivel hibatúró kialakítása révén ez az egység is redundánsan szerelt, így a párhuzamos csatornákon érkező adatok egymástól való eltérésének kijelzése is megvalósítandó. Továbbá, ez a program a földön tartózkodó személyzet kiszolgálására készül, így ami a legfontosabb, hogy ők a repülővel kapcsolatos információkat könnyen értelmezheték.

1. fejezet

Előzmények

1.1. Motiváció

Az MTA SZTAKI Rendszer és Irányításelméleti Kutatólaboratóriumában folyó kutatások eredményének demonstrálására szükség volt egy kézzelfogható eszköz megalkotására. A kifejlesztett szabályozó algoritmusok működésének bemutatásának az egyik leglátványosabb módja egy repülőgép irányítása. Egy stabil repülési tulajdonságokkal bíró repülő levegőben tartása sem triviális, szükség van a kormányszervek harmonikus mozgatására, a tolóról szabályzására. Ezen túlmenően ha feladatokkal látjuk el, pl. fordulópontokat követve feltérképezni az alatta lévő területet, már számolni kell a széllel, mely eltérítheti az útvonaláról, felszálló légáramlatokkal, melyek ellen gyors reagálással kell válaszolnia. Mivel egy teljesen felszerelt repülő összeállítása, felprogramozása nagy szakértelmet, sok időt, energiát igényel és nem utolsó sorban anyagi ráfordítást, egy esetleges meghibásodás jelentős kárt okozna. Ezen okok miatt felmerült az igény a repülő megbízhatóságának növelésére, így a most folyamatban lévő „Nagy megbízhatóságú pilóta nélküli légijármű projekt” keretében egy olyan avionikai rendszer fejlesztése is folyik, amelyben cél minden egyes repülőgép alrendszer meghibásodásának diagnosztizálása, a diagnosztikai információkat felhasználva a repülőgép átkonfigurálása.

1.2. Repülőgép felépítése

A jelenlegi repülő egy saját építésű 3.2 m fesztávolságú modell, melybe diagnosztikai és hibadetekciós célokra egyedi tervezésű komponensek kerültek. A kommerciális célokra szánt szervő motorok nem szolgálnak elég információval a kitérésükről, fogyasztásukról, ezért ezek méréséről gondoskodni kellett.



1.1. ábra

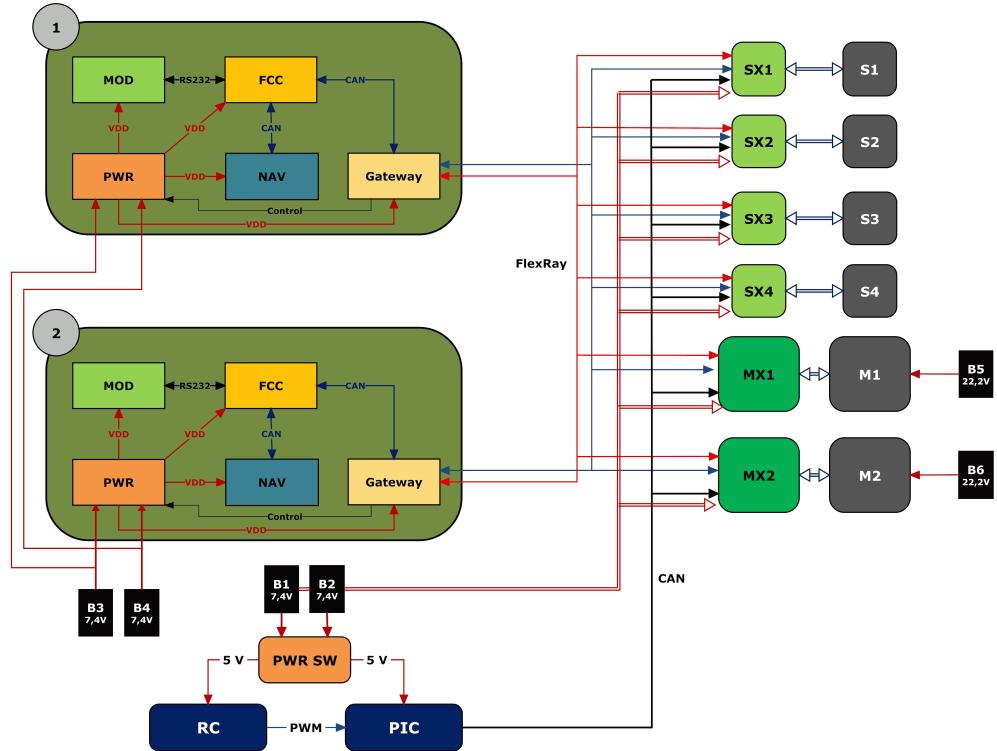
1.2.1. Architektúra

Elsődleges szempont, hogy egy komponens meghibásodása ne okozza a gép vesztét, tehát a rendszerben ne maradjon SPOF¹. Ezt redundanciával érhetjük el, mely során a repülőgépen duplikáljuk az elemeket, melyek nélkülözhetetlenek a levegőben maradásához:

- motor
- kormányfelületek és ezeket mozgató motorok
- tápellátás
- központi számítógép

A repülő méretéből adódóan térbeli szeparációval nem lehetséges a megbízhatóság növelése, mint pl. harci repülőgépek fedélzeti számítógépeinél, melyek a találat kockázata miatt elszórva, akár 4–5x-ve vannak.

¹Single Point Of Failure, olyan meghibásodás, mely ha bekövetkezik, az egész rendszer leállásához vezet



1.2. ábra

1.2. ábrán látható a kialakított architektúra. Elemei:

- **FCC** Flight Controll Computer, repülőgép irányítása
- **NAV** GPS, nyomásmérő, orientációmérő
- **MOD** modem, kommunikáció
- **Gateway** CAN-FlexRay átváltást biztosít
- **PWR** feszültségválasztó
- **M1, M2** motorok
- **S1, S2, S3, S4** szervók
- **Sx, Mx** szabályzóelektronika

A központi számítógépek(ábrán zölddel jelölve 1-es 2-es) 1–1 szendvics panelen helyezkednek el, központi elemük az FCC, mely az irányításért felelős. A navigációs (NAV) eszköz szolgáltatja a GPS-ból érkező magasság és pozíció adatokat, az IMU²-ból érkező orientációt, a nyomásmérőből a légsebesség és magasság értékeit. Ezen egy mikrokontroller előfeldolgozást végez, így már csak a ténylegesen feldolgozandó információval kell az FCC-nek számolnia. Az FCC és a NAV közötti kommunikáció CAN buszon keresztül zajlik. Az ábrán látható S és M-mel jelölt elemek rendre a szervó motorok és a meghajtásért felelős

motorok, melyek redundáns FlexRay kommunikációs csatornán kapják az utasításokat az FCC-ből. A CAN–FlexRay és FlexRay–CAN átalakítást a Gateway egység végzi. A szervók és motorok nem szolgálnak elég információval saját állapotukról, így ezek át vannak alakítva, hogy a FlexRay hálózatra illesztésért felelős szabályozóelektronikájuk (Sx, Mx) megfelelően működhessen. Ezekre bármilyen szabályzóalgoritmus írható, hibadiagnosztikai célokra fault detection filtert vagy Kármán szűrő alkalmazható. A szervók mágneses enkódere a kitérésről, a motorok elektronikája a fogyasztásról ad információt. A dolgozat szempontjából a legérdekesebb egység a modem (MOD) mely az FCC-vel soros porton kommunikál. Hibatírásból adódóan az energiaforrások is redundánsan szerepelnek, a központi számítógépek a B3 és B4-gyel jelölt akkumulátorból nyerhetnek energiát, a választást a PWR néven jelzett egység végzi. Különböző stratégiák választhatók az akkumulátor átkapcsolását illetően, lehetséges mindenleg a legnagyobb feszültséggel operálót választani vagy egyiket lemeríteni bizonyos százalékig és ezután váltani. A B5 és B6 a motorokat hivatottak kiszolgálni, ezek a legnagyobb fogyasztásúak, így ezek kapacitása a legnagyobb. B1 és B2 biztosítja az aktuátoroknak, az hozzájuk tartozó vezérlőknek az áramforrást. Továbbá, mivel a repülőgép mindenleg csak távirányítással tud felszállni, így a távvezérlő egység (RC) és a PWM-CAN átalakításért felelős PIC is ezt a 2 akkumuláltot használja. A PIC közvetlenül az szabályzó elektronikákhoz csatlakozik CAN interface-en, ez a legközvetlenebb módja a kézi irányításnak.

1.2.2. Kommunikáció

A fedélzeti MOD egység egy [5] XBee-PRO 868 típusú modem, mely alacsony fogyasztása és nagy hatótávolsága miatt ideális egy ilyen környezetbe. Vevő oldalon ugyanilyen modem található duplikáltan, mely szintén soros porton küldi a földi állomásnak a vett jelet, a modemelek között lévő vezeték nélküli protokoll: 802.15.4, melyel a 1.2.2 fejezet foglalkozik.

Vezeték nélküli modem

A kiválasztott modem kétféleképpen képes kommunikálni:

- API csomagküldés
- AT transzparens

API módban egy eszköz több eszköztől tud csomagokat venni, ha egy csomag megérkezik a küldőtől a fogadóig, egy ACK³ üzenettel válaszol, ha ezt nem kapja meg, a csomagot újraküldi, lehetőség van broadcast üzenetek küldésére is, melyet minden eszköz megkap. Egy csomag többek közt tartalmazza a küldő és a fogadó címét, az adatot és adatintegritás céljából checksum mezőjében összesítve csomag tartalmát.

AT mód egy vezeték nélküli kapcsolatot jelent 2 sorosport közt. A modem a soros portján bejövő adatokat rádiójelekké alakítja, melyet a virtuális kapcsolat végpontja fogad és visszaalakítja soros portra. Ez pont-pont kommunikációra hivatott, egyéb topológia nem támogatott.

³Acknowledgement, nyugtató üzenet

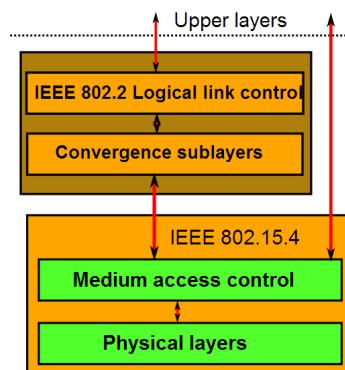


1.3. ábra

IEEE 802.15.4 vezeték nélküli protokoll

Az IEEE⁴-nek egy csoporthoz a 802.15 mely a WPAN⁵ hálózatok szabványosításával foglalkozik, 7 alcsoporthoz közül a 802.15.4 [7] a Low Rate WPAN nevet viseli. Ez a szabvány a kis fogyasztású, olcsó és alacsony sávszélességű vezeték nélküli kommunikációval foglalkozik. Az OSI modell első (fizikai) és második (adatkapcsolati) rétegét valósítja meg, erre építkezik a ZigBee [6] cég által specifikált protokoll verem.

A fizikai réteg feladata fizikai összeköttetést teremteni a hardware-rel, specifikálja, működési feszültséget, szabályozza a használandó frekvenciát, ami Európában 868-868.6 MHz, Észak-Amerikában 902-928 MHz, világszerte 2.4-2.4835 GHz-es ISM⁶ tartományban helyezkedik el. Továbbá átvitási biztosítást biztosít a felette lévő adatkapcsolati rétegeknek, melynek feladata a hibamentes átvitel biztosítása 2 pont között hibajavítással/jelzéssel és forgalomszabályzással. A biteket keretekbe ágyazva küldi a felsőbb rétegeknek, maximális mérete 127 byte melynek formátuma a IEEE 802.15.4-2011-ben van specifikálva, 16 bites CRC ellenőrző kóddal zárul.



1.4. ábra

2 fajta topológia kialakítása lehetséges, egyik a pont-pont másik a csillag. Mindegyik eszköz egy egyéni 64 bites azonosítóval rendelkezik.

A Zigbee 2 újabb réteget helyez az eddigiek fölé, a hálózati és az alkalmazásit, melybe

⁴Institute of Electrical and Electronics Engineers

⁵Wireless Personal Area Network

⁶Industrial, Scientific and Medical (ISM) sávok, melyek szabadon használhatóak ipari, tudományos és orvosi területen

belekerült a ZDOs⁷, mely az eszközök csatlakozásáért, felderítéséért és biztonságáért felelős.

Alacsony fogyasztása abban rejlik, hogy alvó állapotból 30 ms alatt aktívrá tud váltani, így gyakran tud alacsony fogyasztású állapotban lenni, jelentős késleltetés nélkül. Nagy hatótávolságot a 868 MHz-es verzióval a BPSK [8] (Binary Phase-Shift Keying) és Direct Sequence Spread Spectrum (DSSS) technológiák keresztezésével érték el, mely nagy jel-zaj viszonyt biztosít. Az BPSK lényege, a 0-1 és 1-0 átmenetet a vivőfrekvencia 180 fokos fordításával reprezentálja, mely jelentős zajt képes elviselni, a DSSS egy bitet 4 biten reprezentál, igaz ez csökkenti a sávszélességet, de robosztusabbá teszi az információt. A megbízhatóságot Carrier Sense Multiple Access Collision Avoidance (CSMA/CA) segítségével érték el, mielőtt egy állomás adna, megnézi hogy a csatornán zajlik-e kommunikáció, ha igen akkor különböző stratégiák segítségével vár az üzenet küldésének újból próbálásával.

Az XBee a Zigbee protokollt megvalósító bejegyzett márkaneve, melynek tulajdonosa a Digi cég.

1.3. Saját feladat

Feladatom közé tartozik a kapcsolat kiépítése a repülőgép és a földi állomás között, melynek során meg kell oldanom a soros porti kommunikáció létrehozását majd a fogadott független adatok feldolgozását és kijelzését.

1.3.1. Mi a földi irányító állomás feladata?

Egy UAV vezetéséhez elengedhetetlen egy bázis, ahonnan a földi személyzet irányítja, monitorozhatja a repülést. Általában több [3] funkciót lát el:

- Küldetés tervezés: útvonal meghatározása, illetve a célpontok kijelölése
- Küldetés végrehajtás: távirányítással vezetve az operátor végrehajtja a feladatot
- Adatok megjelenítése: megfelelő módon kijelezni a repülőgép állapotát, esetleges hibáit

1.3.2. Hibatűrő kommunikáció kialakítása

Modem kommunikáció

A modem soros port interface-t biztosít, egy USB-RS232 átalakítóval USB porton keresztül megoldható egy olyan számítógéppel is az összeköttetés, mely nem rendelkezik soros porttal, pl. saját energiaellátással rendelkező modern laptop. Figyelembe kell venni, hogy feladataim közé tartozik az útvonalpontok feltöltésének lehetségeit

Párhuzamos csatornák

Mivel a repülőgépen duplikáltak az elemek, így a küldő oldali modem is, a független jelek vételére megoldást kell találni és az esetleges eltérésekkel számolni kell.

⁷ZigBee Device Objects

Biztonságos protokoll

2 irányú kommunikáció kialakítása a cél, így a küldendő adatok csomagjának biztonságos protokollját ki kell dolgozni, mely az adatintegritás megőrzése érdekében hibajelzésre alkalmazható.

1.3.3. Grafikus felhasználói felület

Ahhoz hogy a kialakítandó megjelenítés felhasználóbarát legyen, több nézeti oldal szükséges:

- Egy áttekintő képernyő, mely a legfontosabb adatokat jeleníti meg a repülővel kapcsolatban (pozíció, sebesség, irány)
- Egy tervező modul, amin a lerepülendő útvonalhoz tartozó fordulópontok kijelölése lehetséges
- Egy diagnosztikai nézet, melyen az alacsonyabb prioritású adatok tekinthetők át
- A kommunikáció alacsony szintű megjelenítésére egy terminál ablak létrehozása, melyen a kapott nyers adatok látszódnak

1.4. Földi állomások

Számos megoldás született földi állomások GUI⁸-jainak kialakítására. Elsődleges követelmény, hogy az operátor mindenkor minden fontosabb információt láthassa, ehhez szoftverergonomiaiak kell megtervezni a műszerek. [4] Kísérleteket folytattak, milyen elrendezésben, hány képernyőn érdemes megjeleníteni az adatokat, úgy, hogy az még ne terhelje túl az operátort. Bebizonyosodott, hogy érdemes több módon jelzést adni, így pl. nagy prioritású eseménynél a figyelmeztető ablak megjelenését hanghatás is kíséri. Alábbiakban összehasonlításra kerülnek a piacon lévő megjelenítési felületek, megoldások.

1.4.1. ArduPilot

Az [9] Ardupilot projekt létrejöttének oka, hogy otthoni körülmények között, nem ipari alkatrészekből bárki összeállíthat a robotrepülőgép, mely az előre betáplált utasításokat végrehajtja. Központi eleme az Arduino cég által készített ATMEL mikroprocesszorra épített platform, mely felhasználóbarátabbá teszi a mikroprocesszor programozását. Magas szintű utasításokkal segíti az eszközzel való barátosságot, nincs szükség assembly szintű tudásra. Erre a platformra hozták létre az ArduPilot programot, képes vezérelni többféle autonóm járművet:

- ArduPlane néven futó változat: robotrepülőgép
- ArduCopter: 1, 3, 4, 6, 8 propelleres helikopter

⁸Graphics User Interface, grafikus megjelenítés

- Arduover: 4 kerekű autó

Sikerességének fő oka, a nyílt forráskód, Arduino panel alacsony ára (5 ezer Ft) és a projekt mögött álló lelkes közösség.

Ennek a közösségnak köszönhetően született a Mission Planner nevű szoftver, mely teljes körű támogatást nyújt a csatlakoztatott járműveknek.

Főképernyő

Több nézet segítségével könnyen átlátható a funkcionalitása, repülés szempontjából a főképernyőn a legfontosabb adatok találhatóak. A repülőgép orientációját, sebességét, irányát egy műhorizonton láthatja a felhasználó, ez vizuálisan szemlélteti, hogy hány fokos bedöntéssel repül, milyen állásszöggel emelkedik. Alatta lévő területen előre beállított adatokat jelenít meg, pl. GPS magasság, GPS sebesség, szélirány (valós mágneses irány és a sebesség vektor különbségből számítható). A legnagyobb területet a térkép foglalja el, melyen az aktuális irány, lerepült útvonal, fordulópontok láthatóak. Megfigyelhető, hogy ez kapja arányaiban a legnagyobb területet.



1.5. ábra

Ez a nézet akkor jöhét jól, mikor olyan meghibásodás történik, melyre nincs felkészítve az irányítóegység és szükséges lehet a kézi üzemmódra váltás. Előfordulhat ilyen esetben, hogy nincs vizuális rálátás az operátor és a repülőgép között, ekkor csak az itt látható műszerek és térkép alapján szükséges irányítania. Szerencsére ez az avionikában már bizonyított, hogy műszerek segítségével, „vakon” is lehetséges repülni, itt azonban ez az eset csak pár percig szükséges.

Tervező és útvonalfeltöltő

Másik nézet lehetőséget biztosít útvonalpontok kijelölésére, az útvonalpontokhoz egy listából kiválasztható, hogy az adott pont start-, forduló-, végpont és egyéb lehetőségek. Az útvonalpontok pozícióját egérrel módosíthatjuk, törlhetjük. Bal felső sarokban a kijelölt tervnek hosszát láthatjuk, ez segítséget nyújt, nehogy túlhaladjuk a rádiókapcsolat és a repülő hatósugarát. Az elkészített tervet feltölthetjük a csatlakoztatott eszközre.

Waypoints												
WP Radius	Loiter Radius	Default Alt	<input type="checkbox"/> Absolute Alt	<input checked="" type="checkbox"/> RTL@def Alt	<input type="checkbox"/> Verify Height	Add Below						
30	45	100										
1	TAKEOFF	▼	0	0	0	0	10,8333060	-14,0625000	100	X		
2	WAYPOINT	▼	0	0	0	0	4,5654736	63,2812500	100	X		
3	RETURN_TO_LAUNCH	▼	0	0	0	0	4,5654736	63,2812500	100	X		
4	LAND	▼	0	0	0	0	-25,4829512	3,1640625	100	X		

1.6. ábra

Mindig látható a csatlakozás gomb, melynél a soros port és a jelszabályzás beállítása után a csatlakozás gombbal csatlakozik a program a portra.

Összegzés

Felhasználói szempontból barátságos felületet biztosít a különböző nézetekkel, gombok átgondolt elhelyezésével. Nem a program hibája, de nincs felkészítve párhuzamos csatornák kezelésére, ez az ArduPilot projekt egyszerűségének köszönhető, mivel nem használ redundanciát. Mivel a repülő, melyhez a programot készítem, nagy megbízhatóságú, így szükséges megoldani a 2 port kezelését és az azokon érkező adatok feldolgozását. Jó ötlet a csatlakozás gomb mindenkor látható elhelyezése, a főképernyón térképen ábrázolni a repülő helyzetét, illetve a műhorizont. Azonban hibadiagnosztikai kijelzés nincs megoldva, melynek szintén fontos a megvalósítása.

1.4.2. Paparazzi

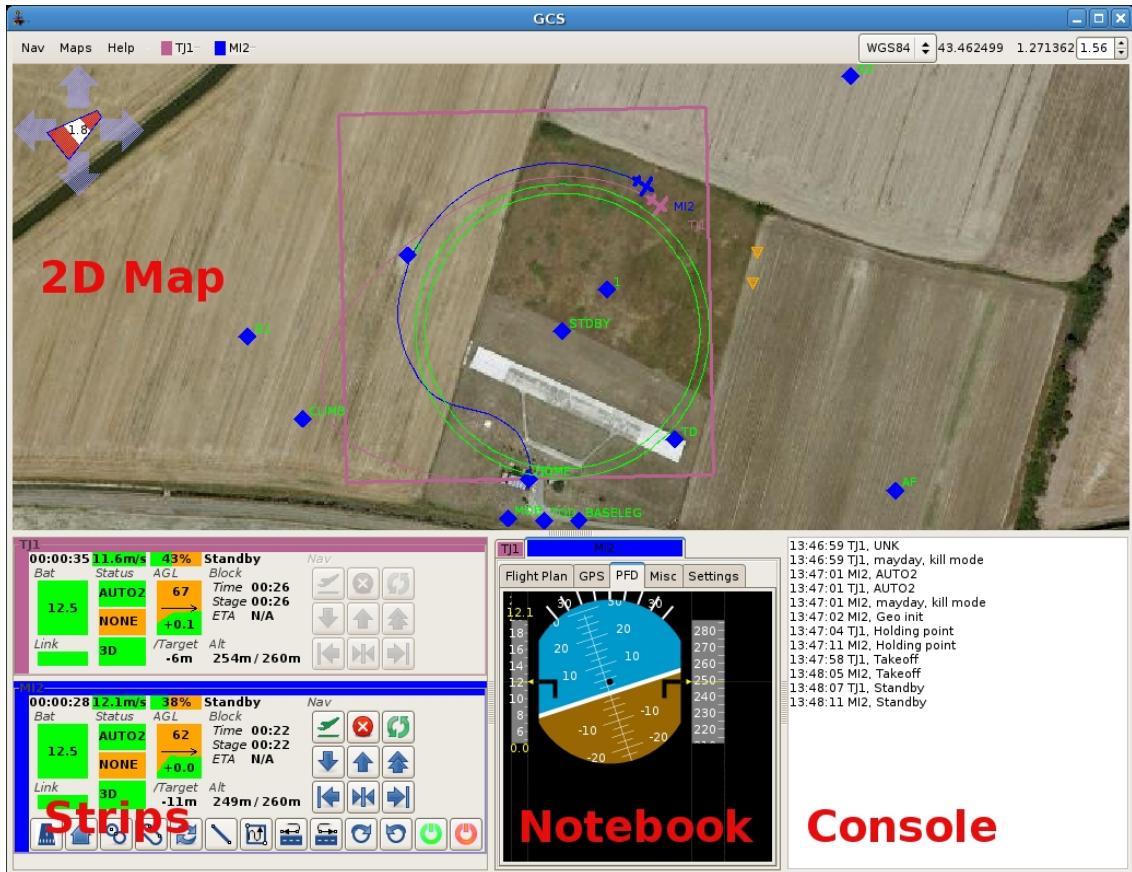
[10] Hasonlóan mint az ArduPilot, ez a projekt is a könnyen, otthon összeszerelhető repülő megépítése jegyében született. Nem csak egy nyílt forráskódú robotpilótát ad, hanem komplett „csináld magad” készletet, melyben feszültségszabályzótól kezdve a GPS vevőig minden megkaphatunk. Továbbá a hozzá készült földi állomáshoz antennát, modemet és programot is nyújt.

A program a következő funkciókkal rendelkezik:

- több platform támogatása (fix- és forgószárny)
- több jármű egyidejű kezelése
- Google Maps, OpenStreetMaps, Microsoft Maps térképes megjelenítés
- küldetés tervezés

- mozgatható iránypontok
- hangjelzés

Főképernyő



1.7. ábra

1.7. ábrán látható képernyő nagy százalékát a térkép foglalja el, melyen a lerepült útvonal és a fordulópontok láthatóak. A repülő aktuális helyzete mellett a neve, sebessége és repülési magassága is kijelezve van. Bal oldalt egy információs sávban a következő fontosabb adatok láthatóak: akkumulátor töltöttsége, sebesség, tolóerő, magasság, illetve utasítások: fel-, leszállás, megfigyelés indítása. Jobb felső sarokban a kurzor térképen lévő koordinátája kerül megjelenítésre.

A térképet billentyűzettel és egérrel lehet mozgatni, nagyítani. A fordulópontokat is ezen a felületen lehet szerkeszteni. A módosítások egy megerősítő üzenet jóváhagyása után töltődnek fel a repülőre, melyre az egy megerősítő válasszal reagál. Új pontot csak felszállás előtt lehetséges feltölteni.

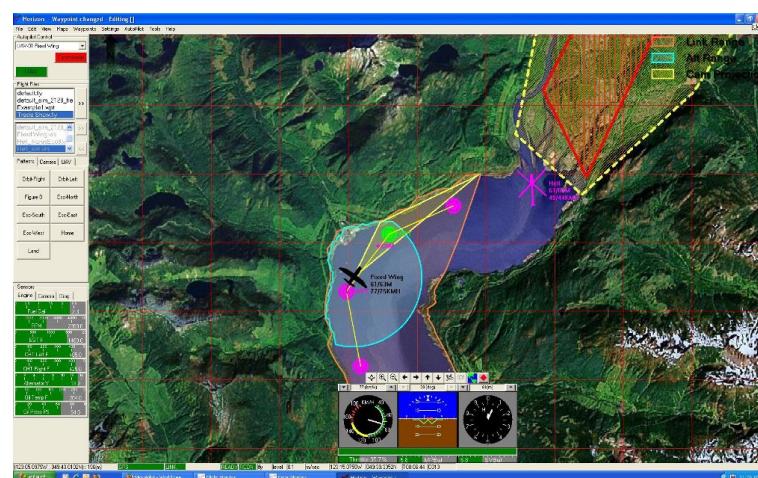
Középen alul található egy több füllel ellátott rész, melynél kiválasztható, hogy építeni egy műhorizontot, a GPS által vett adatokat, az útvonaltervet vagy a beállításokat szeretnénk-e látni.

Összegzés

Egy képernyő szolgál a navigációra és az útvonal-kijelölésre, mely szerintem nem a legjobb megoldás, mivel nincs elválasztva ez a két funkcionálitás. Összességében ez is egy nagyon jól használható program, mely teljesen kiszolgálja az UAV-kat melyhez készítették.

1.4.3. MicroPilot Horizon

[12] „Az 1995 óta működő kanadai [11] MicroPilot a világ egyik legismertebb robotpilóta gyártó cége, 65 országban több mint 750 alkalmazó használja az eszközeiket. Népszerűek az iskolákban, egyetemeken, kutató intézetekben, a gazdaság különböző területein, de a védelmi szféra is szép számmal használ robot légi járművein MicroPilot berendezéseket. Az adatátviteli csatorna ugyanazokat a funkciókat képes biztosítani, mint a programbevitelnél használt kábeles összeköttetés, így ezen keresztül repülés közben is módosítható az útvonal, a repülési paraméterek és az egyéb beállítások. A MicroPilot fedélzeti egysége ezen kívül egy rádió távirányító (RCON) vevőberendezést is fogad, amely lehetőséget teremt a földi adó konzoljáról az irányítás átvételére és botkormányos kézi vezérlésre. Ezt alapvetően a fel és leszállás idejére, illetve az útvonal kritikus szakaszain használják. Amennyiben az RC távirányítóval működő repülőgép veszti el a kapcsolatot, akkor a fedélzeti vevőberendezés FAILSAFE üzemmódra kapcsol és annak beállítása szerint működteti a repülőgépet. A FAILSAFE vagy az utolsó szervo állást őrzi meg, vagy egy előre programozott legbiztonságosabb földet érést igérő beállításra ugrik.” A hozzá készített földi irányító egység a MicroPilot Horizon nevet viseli.



1.8. ábra

Főképernyő

A repülőgépre szerelt kamera képének megjelenítése kulcsfontosságú, mivel a kezelő ezzel láthatja leginkább a repülőgép helyzetét és a megfigyelt célpontot. Ebben a módban a legfontosabb repüléssel kapcsolatos információk átlátszóan jelennek meg, így nem kell másik képernyőre tekintenie a kezelőnek. Több eszközökhöz tud egyszerre csatlakozni és kiszolgálni,

mindegyikhez külön név rendelhető. Az összes csatlakoztatott jármű között szinkronizálva vannak az útvonalpontok. Számunkra érdekes lehet, hogy a felmerülő hibákhoz lehetőség van különböző prioritási szintek meghatározására, hangjelzés hozzárendelésére. Így egy bizonyos szint alatti hibák nem terelik el az operátor figyelmét.

Tervező képernyő

Repülési terv könnyen, kattintással összeállítható és módosítható, mind repülés előtt és közben. POI⁹ gombnyomásra lerakható a térképen, ha esetleg valami olyat lát az operátor, amit érdemes utána ismét megvizsgálni. Az útvonal hosszát folyamatosan kijelzi tervezés üzemmódban.

Összegzés

Ez a program elsősorban távirányításos üzemmód támogatására készült, mely során az operátor irányítja a gépet és ehhez a legtöbb információt szolgáltatja. Így kulcsfontosságú a videókép átvitel támogatása és a legfelhasználóbarátabb megjelenítés.

1.4.4. OpenPilot

[13] A projekt célja, hogy nyílt forráskódú, magas minőségű robot pilótát hozzanak létre autonóm repülőkhöz. 2009-ben alakult, azóta már több mint 200 tagja vesz részt a fejlesztésben a világ 140 országából. A jelenlegi verzió, képes irányítani fix szárnyas repülőt és helikoptert 2-től 8 rotorig.

A hozzá készült GCS több platformon működik: Windows, Mac OS, Linux, tervben van az Android támogatás is. Segítségével tölthető fel a panelra a fedélzeti program, illetve interface-t biztosít a repülés alatt.

Főképernyő

Bal oldalon műhorizont látható, alatta az aktuális jármű orientációja külső nézetből, jobb oldalon a térkép az aktuális pozíció megjelenítésével.

Ez a nézet szabadon módosítható, különféle „gadget”-ek kiválasztásával, pl. a külső nézet helyett egy mért érték grafikus megjelenítésére kicsérélhető. Ezek .xml fájlba elmenthetők és visszatölthetők, különböző konfiguráció igényeihez igazodva.

⁹Point Of Interest, érdekes hely mely GPS koordinátával megjelölhető



1.9. ábra

Rengeteg beállítási lehetőséget nyújt ez a program, lelkes közösség áll mögötte, minden olyan fontos elvárást kielégít, mely napjainkban felmerülhet egy UAV adatainak megjelenítésével kapcsolatban.

1.4.5. QGroundControl

[14] MAVLink protokollt használ a kommunikációra, a repülőgép a programon keresztül vezethető, ha átkapcsolás szükséges. A MAVLink kifejezetten GCS–UAV összeköttetésére lett kifejlesztve.

Főképernyő

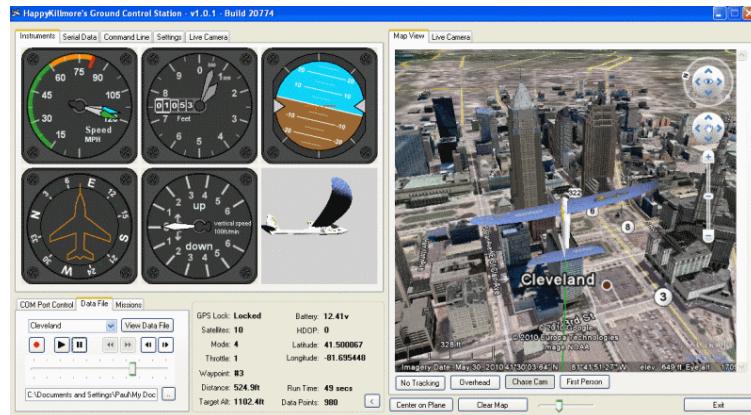
Érdekesség, hogy 3D-ban is meg tudja jeleníteni a repülő aktuális pozícióját. A protokollnak köszönhetően 255 jármű egyidejű kezelésére alkalmas. Útvonalpontok menet közben is változtathatóak.



1.10. ábra

1.4.6. HappyKillmore

[15] ArduPilot-hoz készült nyílt forráskódú GCS, a Planner-hez képest ez inkább az egyszerűség híve, kevés műszer található rajta, de ezekről minden információ megtudható. Itt is a térkép nézet dominál, oldalt mozgathatjuk számunkra megfelelő elrendezésbe a műszereket. Útvonalpontok feltöltésére szintén van lehetőség. Támogatja többek között az ArduPilot és a MAVLINK protokollokat.



1.11. ábra

1.4.7. Összehasonlítás

A felsorolt megoldások összehasonlításából kiderül, hogy egyik sem alkalmaz redundanciát a kommunikáció megvalósítására. Az összesre jellemző, hogy a repülőgép pozíciója valamelyen térképen kerül megjelenítésre. Általában a főképernyőn a sebesség, magasság

adatok minden látszódnak, így az elkészítendő felületre célszerű egy térképes megjelenítést és a legfontosabb információk kijelzését megoldani. Számos program különbözőt tette az útvonal-kijelölés felületét a főképernyőről, így ebből merítve készíthető egy olyan felület, melyen útvonalpontok hozzáadhatóak, módosíthatóak és feltölthetők. Mivel redundanciával nem foglalkozik egyik sem, így a dolgozat szempontjából érdekes hibadetektációra nem találunk példát. Láthattuk néhány program több eszköz párhuzamos kiszolgálását támogatta, jelenleg a feladatom egy eszközhöz való csatlakozás megoldása, ám ha szükséges, látható, ezt már sikerült megoldani. A megoldások forráskódja elég változatos a választott nyelv tekintetében, mondhatni, a nyílt forráskódúak az összes manapság használatos programozási nyelvet felhasználják. A nem nyílt programokról sajnos nem találtam információt. A nyílt forráskódúak tanulmányozásával lehetőség van ötleteket meríteni a tervezéshez és megvalósításhoz.

Program	Forráskód	Több eszköz	Útvonal szerkesztése	Előny
Ardupilot	C#, nyílt	-	-	-
Paparazzi	?, nem nyílt	+	-	-
MicroPilot	?, nem nyílt	+	+	hangjelzéses figyelmeztetés
QGroundControl	C++, nyílt	+	-	-
HappyKillMore	Visual Basic, nyílt	-	-	-

1.1. táblázat. Összefoglalás

2. fejezet

Tervezés

2.1. Kommunikáció

A kommunikáció csatornánként 2 db modem segítségével történik, a modemek egymás közt vezeték nélkül csatlakoznak, felhasználói oldalon soros portot biztosítanak. Így az el-készítendő programnak elég csak a soros port jeleinek vételével foglalkoznia. A modemek adatátviteli sebessége változó lehet, így azt a felhasználó egy listából választhatja csatlakozás előtt. Átalakítóval lehetőség adatik USB-n keresztül soros port megvalósítására, így könnyen kezelhetővé válik a periféria illesztés

2.2. Adatok fogadása

A redundanciából következően külön, külön kell kezelní a 2 párhuzamos csatornán kapott adatokat. Mivel aszinkron módon érkeznek a csomagok, így kettő tároló kell, mely a legutóbb küldötteket tárolja egy FIFO listában.

2.2.1. Protokoll

Az adatokat a repülőgép 2 Hz-s frekvenciával küldi, ezek csomagokban érkeznek, melyeknek a felépítése:

Telemetria csomag leírás

érték = nyers érték / skálázás - ofszet

bájt index	leírás	típus	változó név	ofszet	skálázás	mértékegység
1	start bájt 1	uint8	'U' = 85			
2	start bájt 2	uint8	'U' = 85			
3	start bájt 3	uint8	'T' = 84			
4	idő	uint32	get_time()	0,00	10000,00	s
5						
6						
7						
8	magasság parancs	uint16	alt_dmd	0,00	0x7FFF / 10000	m
9						
10	sebesség parancs	uint16	ias_dmd	0,00	0x7FFF / 80	m/s
11						
12	szögsebességek	uint16	smart_imu->gyr1[0]	250,00	0x7FFF / 500,0	°/s
13		uint16	smart_imu->gyr1[1]	250,00	0x7FFF / 500,0	°/s
14		uint16	smart_imu->gyr1[2]	250,00	0x7FFF / 500,0	°/s
15						
16	nyomás alapú magasság	uint16	tmp_P	200,00	0x7FFF / 8200	m
17						
18	IAS	uint16	smart_imu->ias	0,00	0x7FFF / 80	m/s
19						
20	Euler-szögek	uint16	ahrs->psi	180,00	0x7FFF / 360,0	°
21		uint16	ahrs->theta	90,00	0x7FFF / 360,0	°
22		uint16	ahrs->phi	180,00	0x7FFF / 360,0	°
23						
24	normalizált kormánykitérítések	uint16	control_cm->dr		0x7FFF	[-1..1]-re normálva
25		uint16	control_cm->de		0x7FFF	[-1..1]-re normálva
26		uint16	control_cm->da		0x7FFF	[-1..1]-re normálva
27						
28	normalizált gázkarállás	uint16	control_cm->dthr		0x7FFF	[0..1]-re normálva
29						
30	GPS egészség	uint16	TRUE/FALSE			1 vagy 0
31						
32	GPS pozíció	uint32	smart_gps->POSLH.lon	90,00	0xFFFFFFFF / 180,0	°
33		uint32	smart_gps->POSLH.lat	180,00	0xFFFFFFFF / 360,0	°
34		uint32	smart_gps->POSLH.height	100,00	0xFFFFFFFF / 10100,0	°
35						
36	gyorsulás	uint16	smart_imu->acc1[0]	2,50	0x7FFF / 5,0	g
37		uint16	smart_imu->acc1[1]	2,50	0x7FFF / 5,0	g
38		uint16	smart_imu->acc1[2]	2,50	0x7FFF / 5,0	g
39						
40	mágneses térrösség	uint16	smart_imu->mag[0]	2,00	0x7FFF / 4	Föld mágneses tere a laborban
41		uint16	smart_imu->mag[1]	2,00	0x7FFF / 4	Föld mágneses tere a laborban
42		uint16	smart_imu->mag[2]	2,00	0x7FFF / 4	Föld mágneses tere a laborban
43						
44	repülési mód (manuális/auto)	uint16	flightmode			
45						
46	következő útvonalpont	uint16	nextwaypoint*10+lc			
47						
48						
49						
50	tartalék hely					
51						
52						
53						
54						
55						
56						
57						
58						
59						
60						
61						
62						
63						
64						
65						
66	EKF státusz	uint16	state->ms	23		
67						
68						
69						
70						
71						
72	ellenőrzőösszeg	uint16	checksum			
73						
74						
75						

A skálázás és offset képzés azért szükséges, hogy az adott szélességen (8, 16, 32 bit) minél több biten legyen ábrázolva egy érték, mivel kis változások esetén a Hamming-távolság¹ kicsi lenne az eredeti számábrázoláson. Ahol szükséges, ott a visszakódolás az alábbi formában történik :

$$\text{eredeti} = (\text{nyersadat/skalazás}) - \text{offset}$$

Az értékek megfelelő kiválasztása a minél nagyobb szétszóráshoz szükséges.

2.3. Adatok küldése

A repülőgép által lerepülendő feladat útvonalpontjait hasonlóképpen, mint az adatok fogadását, vezeték nélküli csatornán küldjük fel. A feltöltendő adat küldésének protokollja létfontosságú, mivel ha valamilyen hiba kerül a kommunikációba akkor az akár végzetes is lehet. Gondolok itt olyan hibára, hogy egy fordulópont koordinátája úgy kerül feltöltésre, hogy az kiesik a repülő hatósugarából és ezzel nem számolva, lemerül a tápellátást szolgáló akkumulátor. Az ilyen hibák ellen célszerű a feltöltés protokolljába hibadetektálást építeni, hogy ezek a feldolgozás előtt derüljenek ki.

Felmerül a kérdés, hogy a küldés mikor engedélyezett, a felszállás előtt vagy repülés közben is? Láthattuk néhány megoldásban, hogy lehetőség van az útvonal módosítására menet közben is, ez egy jó opció, így érdemes ezt is megvalósítani. Egyetlen probléma ennek mikéntje, ha csak egy pont koordinátáját módosítjuk, akkor csak ezt vagy az összeset küldjük? Ennek egyik megoldása az lehet, hogy korlátozzuk az először feltöltött pontok számára és az összes pontot újra elküldjük. A módosítás feldolgozását rábízzuk a fedélzeti implementációra, hogyha egy ponton áthaladt, akkor az utólag hiába lett módosítva, a következő fordulópont felé halad. További stratégiák is elkövethetők, de a további fejezetekben taglaltak miatt, ezt érdemes választani.

2.3.1. Protokoll

Több megoldás is lehetséges a fordulópontok feltöltésére:

- Rögzített maximális darabszám elküldése egy csomagban
- Változó darabszám esetén egy fordulópont egy csomagban

Az első megoldásban rögzítenénk a fordulópontok maximális számát. Mely azt eredményezné, hogy egy csomagban el lehetne küldeni az egész lerepülendő feladatot. Ha egy pont koordinátájának ábrázolására elég 2^*4 byte, így ha feltételezünk egy 10 pontot tartalmazó (10^*2^*4 byte adat) csomagot, akkor annak mérete fejlécvel (3 bájt), checksum mezővel (2 bájt) 79 bájt. Ehhez hozzájönne még a pontok száma, mely a fogadó oldali feldolgozást segítené, ennek mérete 1 bájt.

Másik lehetőségnél bármennyit (N db) lehetne feltölteni: egy csomag szerkeze: fejléc, küldendő pontok száma, aktuális pont sorszáma, koordinátái, checksum. Ha a küldendő pontok száma és az aktuális pont sorszáma megegyezik és megérkezett minden csomag

¹Bináris számok XOR képzésével kapott 1-esek száma

bájt index	leírás	típus	skálázás	offset
0	start	bájt(fixture 'G')		
1	start	bájt(fixture 'P')		
2	start	bájt(fixture 'S')		
3	pontok száma	bájt		
4	pontok[0].lat	uin32	0x7fff/360	180
...				
8	pontok[0].lon	uin32	0x7fff/360	180
...				
12	pontok[1].lat	uin32	0x7fff/360	180
...				
16	pontok[1].lon	uin32	0x7fff/360	180
...				
78	checksum 1/2	uin16		
79	checksum 2/2	uin16		

2.1. táblázat. Küldés protokollja

akkor ACK-val válaszol ha kész a feltöltés. Ez hibakezelés szempontjából kedvezőbb, mivel ha egy pont sorszáma nem egyezik meg az elvárttal, akkor újraküldés kérésével elég csak az adott pont újraküldésével terhelni a csatornát.

Mivel az eddig használt megoldásban a kódba „bele volt égetve” az útvonalterv, mely 5-6 pontot tartalmazott, az első megoldás tünik kedvezőbbnek. Fogadó oldalon is könnyebb egy ilyen lehetőségre felkészíteni. Ha esetlegesen a jövőben több fordulópontot feltöltésére lesz igény, az is megoldható módosításokkal.

A feltöltés során mindenki csatlakoztatott modem segítségével redundánsan küldjük el az előállított csomagot. Ha a csomag sérülténél megérkezett, ACK jelzéssel válaszolnak, melyet fogadunk és visszajelzzük a kezelőnek.

Egy 80 bájtos csomag tartalma:

Felmerülhet a kérdés, hogy a feltöltés ezzel a protokollal elég hibatűrő-e, mivel a fogadás protokollja is hasonlóan van megoldva, így elégsgesnek tünik. Mivel ha a küldés megfelelően lezajlott, kapunk visszajelzést, ha nem akkor lehetőség van az újbóli elküldésre.

2.4. Grafikus felület

Az előző fejezetben ismertetett grafikus felületekből levonva a következtetéseket, nyilvánvaló, hogy a GUI kialakításában fontos a repülőgép aktuális pozíciójának térképen való mutatása, az repülési állapot könnyen értelmezhető megjelenítése, illetve az esetlegesen előforduló problémák feltűnő jelzése.

2.4.1. Főképernyő

A főképernyőn látható lesz a repülőgép aktuális pozíciója és iránya. A pozicionálást segítendő, egy térkép lesz egy repülőgép ikon háttérében. Ez a rész a képernyő kb. 2/3-át fogja elfoglalni. Az oldalsó sávban a „Glass Cockpit” kerül kialakításra, ez a nézet tartalmazza

a gép aktuális sebességét, iránytű segítségével irányát, magasságát, emelkedésének sebességét. Valószínűleg ez a képernyő lesz legnagyobb százalékban használva, így a kritikus hibákról itt kell feltűnő értesítést adni. Melyet a háttérben dolgozó hibadetektáló algoritmus vált ki. Az értesítés egy felugró ablak lenne, mely tartalmazza, mely érték hibájából keletkezett.

2.4.2. Tervezés képernyő

Ezen a képernyőn a felhasználó kijelölheti a lerepülendő útvonalhoz tartozó fordulópontokat, melyet csatlakozás után aszinkron módon feltölthet a repülőre. Mivel a kommunikációs protokoll 10 pontot enged meg, így ennél többet itt ki sem jelölhet, a lerakott pontok helyét a megszokott Google Maps-hoz hasonló módon hosszan kattintva átrakhatónak kell lennie, illetve köztes pontoknak törölhetőeknek kell lenniük. Láthattuk, hogy érdemes a kijelölt útvonal hosszáról tájékoztatni a felhasználót, így ez egy hasznos funkció.

2.4.3. Diagnosztikai képernyő

A 2 porton érkező dekódolt értékek látszódnának 2 oszlopan, mellettük egy hibaérték, mely a különböző hibatípusok hibaszámának összege lenne.

Hibatípusok

- beragadás
- túl nagy változás
- túl nagy különbség a 2 vett értéken

Ezek feldolgozására 2 FIFO sort kell alkalmazni, melyek visszamenőleg tárolják a beérkező értékeket. Ez azért szükséges, mivel így a túlságosan kiugró értékeket detektálni lehet, illetve, ha az egész sorban ugyanazok az értékek vannak, gyanús a beragadás esélye. A harmadik esetben sajnos nem lehetséges a „jó” kiválasztása, mivel nem tudjuk, melyik modemből érkezett adat a megfelelő. Ezt csak háromszorozással és többségi szavazással lehetne megoldani. Így a kettő érték átlagát lehet csak felhasználni.

2.4.4. Terminál képernyő

Lehetőség nyílik a fogadott csomagok hexadecimális formában történő megjelenítése, így az operátor alacsony szinten megbizonyosodhat a kapcsolat létrejöttében, mivel láthatja a csomagok felépítését. Ha a fejléc a csomag elején látszik, akkor működnie kell a további dekódolásnak, melyet a többi nézet használ fel. Ha nem látna itt adatokat, akkor ellenőrizheti, hogy valóban jó portot illetve adatsebességet választott-e ki.

2.5. Használt technológiák

2.5.1. .NET

C# nyelven szükséges a program implementálása, a .NET keretrendszer szerencsére sok API²-t biztosít, hogy megkönnyítse és gyorsítsa fejlesztés folyamatot. A grafikus megjelenítéshez GDI+-t használhatok, illetve a soros porti kommunikációra a SerialPort osztály adta lehetőségeket.

Fejlesztésre a Microsoft Visual Studio 2010-es IDE-t használok .NET 4.5-tel.

2.5.2. GDI+

[17] A GDI (Graphic Device Interface) egy Windows API, célja az alkalmazások számára grafikus támogatást biztosítani. Olyan eljárások és függvények gyűjteménye, amelyek nagyban megkönnyítik a grafikus elemek (görbék, alakzatok, BMP képek) megjelenítését, szövegek kiíratását. A GDI+ ennek továbbfejlesztett változata, mely képes ezen elemek manipulációjához alkalmas mátrixtranszformációkat kezelní. Továbbá egyéb kéatformátumok kezelésével bővítették.

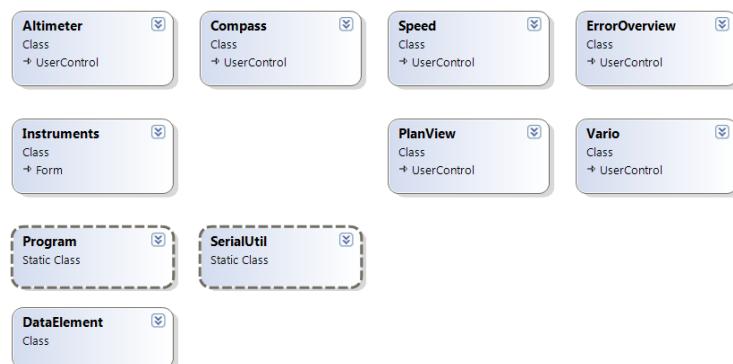
²Application Programming Interface, mely előre megírt komponensek használatához biztosít interfész

3. fejezet

Megvalósítás

Az előző fejezetekben összegyűjtöttem a megvalósításhoz szükséges információkat, tervezési lépéseket. Ebben a fejezetben a konkrét implementációt fogom bemutatni.

3.1. Program működése



3.1. ábra

3.1.1. Kapcsolódás megvalósítása

Sorosportok, SerialUtil

3.1.2. Redundáns adatok feldolgozása

DataElement...

3.2. Megjelenítés

3.2.1. Főképernyő

Láthattuk a HappyKillmore (1.4.6 fejezet) minden műszert külön View-ként valósít meg, így ezt a megoldást célszerű használni. Elkészítettem a magasságmérő, emelkedésjelző, sebességmérő és iránytű UserControll-t melyek tervező nézetben „Drag and Drop” technológiával a megfelelő helyre húzható és könnyen beköthető.

Sebességmérő

GDI-t

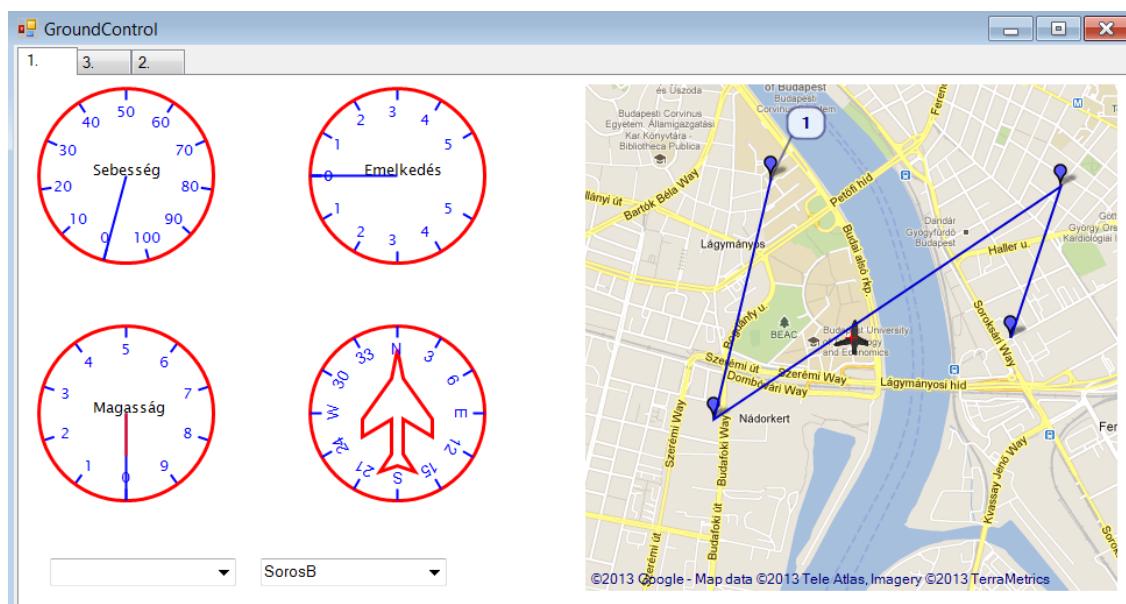
Iránytű

Rotate....

Bal oldalon az előbb létrehozott UserControlok megjelenítése és elhelyezése a 3.2. ábrán látható. A terület nagyobb részét a térkép foglalja el, melyen a repülőgép aktuális pozíciója látható, illetve a múltban fogadott koordináták tört vonallal összekötve, mely a lerepült útvonalat ábrázolja. A program minimális méretében minden műszer látszódik, a méret módosításával ezek fix pozícióban maradnak, a jobb oldali térkép a jobb alsó sarokhoz van horgonyozva, így ha nagyobb területen szeretné bárki is szemlálni a térképet, akkor látszódik ennek a megoldásnak az előnye.

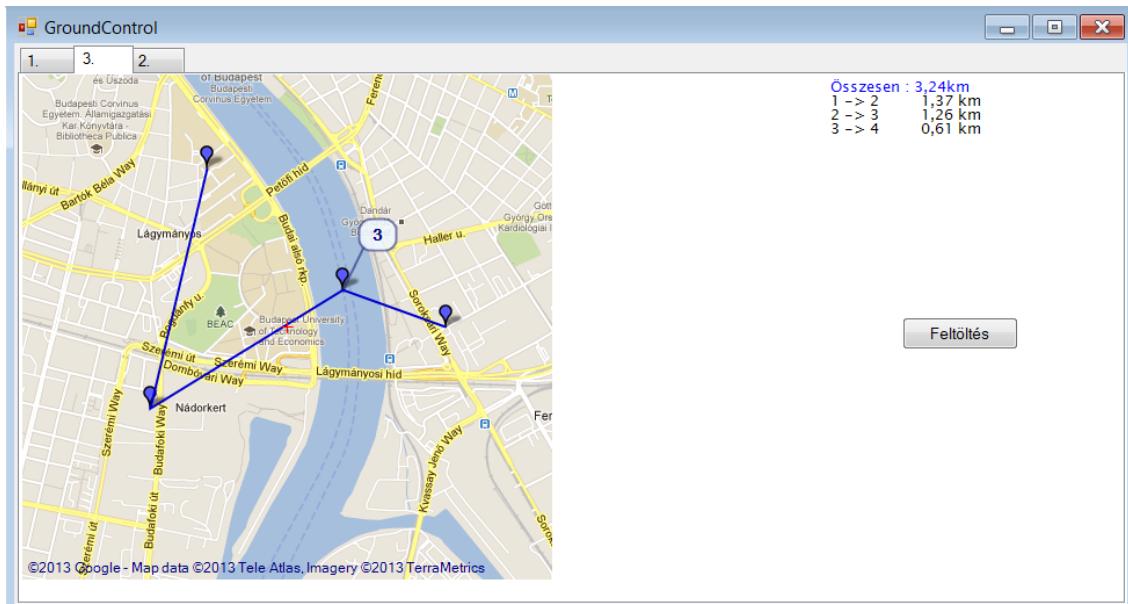
Kapcsolódás

Folyamatosan látszódik...



3.2. ábra

3.2.2. Tervezés képernyő

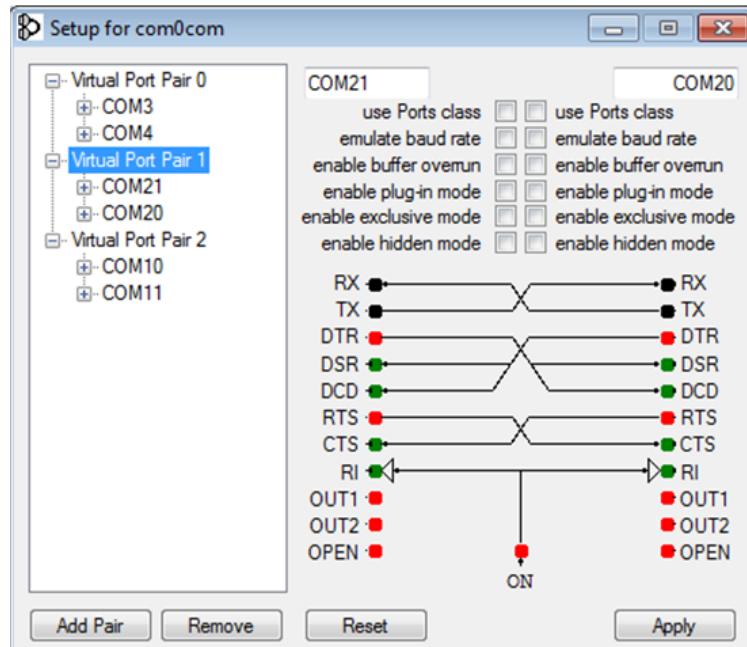


3.3. ábra

3.3. Diagnosztikai képernyő

3.4. fejlesztés menete

A modemből érkező adatokat soros porton keresztül fogadja a program, a teszkörnyezet felállításához HIL adatok szolgáltak. A küldött log fájlokat egy programmal beolvasom és egy [18]null-modem segítségével sorosporton keresztül küldöm a megfelelő portra.



3.4. ábra

Beállítottam 2 pár, COM20-COM21 és COM10-COM11 között, a pároson küldöm, páratlanon fogadom az üzeneteket.

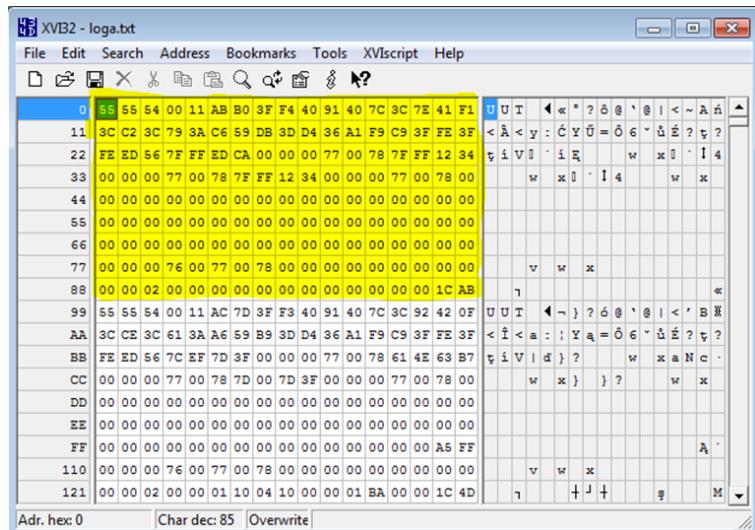
```

file:///C:/Users/Pasquale/Desktop/sorossend/sorossend/bin/Debug/sorossend.EXE
Serial ports:
COM1
COM21
COM3
COM10
COM4
COM20
COM11
com10,          sending B0*153 bytes
1*153 bytes
2*153 bytes
3*153 bytes
4*153 bytes
5*153 bytes
6*153 bytes
7*153 bytes
8*153 bytes
9*153 bytes
10*153 bytes
11*153 bytes
12*153 bytes
13*153 bytes
14*153 bytes
15*153 bytes
16*153 bytes

```

3.5. ábra

153 bájtos egy csomag, melyet egy UUT 3 bájtos fejléc és egy 2 bájtos checksum zár. A checksum a hasznos bájtok 16 bitre csonkolt összege. minden fogadott csomagnál, a feldolgozás előtt kiszámolom az összeget és ellenőrzöm, az egyezést, a rossz csomagok egyelőre eldobásra kerülnek.



3.6. ábra

Fogadó oldalon a két sorosport aszinkron ír 1-1 byte tömböt, melyből egy dekódoló függvényteljesítményt nyerjük ki a sebesség, pozíció, irány, stb. adatokat.

```
public double[] Decode(byte[] array)
```

Ebben a függvényben ellenőrzöm, a checksum-ot, illetve a kezdő UUT bájt hármaszt. Mivel bájtosával lehet feldolgozni az adatokat, így pl. a 4 bájtos időbélyeget 4 db egymás után jövő bájtból kell összerakni:

```
uint ido = (uint)array[3]<<24 | (uint)array[4]<<16 |  
(uint)array[5]<<8 | (uint)array[6];
```

Ugyanígy folytatódik az adatok feldolgozása, az előre megadott protokoll szerint.

4. fejezet

Értékelés

Megtervezett műszaki alkotás értékelése, kritikai elemzése, továbbfejlesztési lehetőségek

5. fejezet

Összefoglalás

SZUMM

A program megalkotásához nem használok automatikus kódgeneráló és formális módszereket támogató segédeszközöket, így a fejlesztési folyamatba 1000 sorból kb.10 hiba[2] maradhat a rendszerben. Ami odafigyeléssel és teszteléssel, illetve a tervezés során elvégzendő validációval és verifikációval lejjebb vihető. Az implementáció során elkövetett meghibásodásból, pl. egy számláló rosszul megírt növeléséből, ha ráfut a vezérlés akkor hiba keletkezik, mely a felhasználó szempontjából hibajelenséget okoz. A hatásláncot a meghibásodási tényező csökkentésével és hibajelenség kialakulásának megakadályozásával lehet befolyásolni. Előbbit ellenőrzéssel és teszteléssel, utóbbit helyes kivételkezeléssel. Több hibatípus léphet fel, egyik az előre ismert, másik az előre nem ismert. Az előre ismert hibatípusokat optimálisan lehet kezelní a tervezés során, az előre nem ismertek ellen megfelelő rendszerstukatúra kialakítása szükséges. Esetünkben előre ismert hiba lehet

- egy vagy kettő csatorna kiesése
- csomagvesztés
- küldött érték beragadása
- küldött érték túl gyors változása

Irodalomjegyzék

- [1] <http://www.azom.com/article.aspx?ArticleID=10156>, 2013. november 19, 10:00
- [2] <http://www.inf.mit.bme.hu/sites/default/files/materials/category/kategória/oktatás/bsc-tárgyak/rendszermodellezés/13/Hibamodellezés.pdf>, 2013. november 17, 19:00
- [3] <http://www.uvisionuav.com/portfolio/gcs/>, 2013. november 24., 15:00
- [4] http://personal.us.es/imaza/papers/journals/maza_jint10_multimodal/maza_jint10_multimodal_v, 2013. november 24., 15:00
- [5] <http://www.digi.com/products/wireless-wired-embedded-solutions/zigbee-rf-modules/point-multipoint-rfmodules/xbee-pro-868>, 2013. október 29, 14:00
- [6] http://www.digi.com/pdf/wp_zigbee.pdf, 2013. november 29, 14:00
- [7] <http://standards.ieee.org/getieee802/download/802.15.4-2011.pdf>, 2013. november 29, 15:00
- [8] <http://www.sensor-networks.org/?page=0823123150>, 2013. december 02, 22:00
- [9] <https://code.google.com/p/ardupilot-mega/wiki/Mission>, 2013. november 24., 15:00
- [10] <http://paparazzi.enac.fr>, 2013. november 24., 15:00
- [11] <http://www.micropilot.com/products-horizonmp.htm>, 2013. november 24., 15:00
- [12] http://www.szrfk.hu/rtk/kulonszamok/2012_cikkek/77_Makkay_Imre-Papp_Timea.pdf, 2013. november 24., 15:00
- [13] <http://wiki.openpilot.org/display/Doc/OpenPilot+Documentation>, 2013. november 24., 15:00
- [14] <http://qgroundcontrol.org/>, 2013. november 25., 15:00
- [15] <https://code.google.com/p/ardupilot-mega/wiki/HappyKillmore>, 2013. március 19., 16:00
- [16] <http://msdn.microsoft.com/en-us/library/system.io.ports.serialport.aspx>, 2013. március 20, 10:00

[17] <http://msdn.microsoft.com/en-us/library/windows/desktop/ms533798.aspx>,
2013. december 3, 12:00

[18] <http://com0com.sourceforge.net/>, 2013. május 4, 10:00

Függelék

F.1. Függelék1