

Spezialisierung einer Unfallerkennung am Zweirad mittels Smartphone auf Unabhängigkeit der Trageposition

Master-Thesis

des Studiengangs Medizintechnik an der
Universität Stuttgart

Cand. M.Sc. Oays Darwish

3480821

Prüfer: Dr. Thomas Günther
Betreuer: Dipl.- Ing. Nino Häberlen
Abgabedatum: 15.12.2022



Masterarbeit

Spezialisierung einer Unfallerkennung am Zweirad mittels Smartphone auf Unabhängigkeit der Trageposition

Unternehmensbeschreibung

Bosch.IO zählt weltweit über 800 Beschäftigte aus den Bereichen Digitalisierung und IoT und arbeitet mit 30.000 Fachleuten bei ganz Bosch zusammen. Bosch baut und liefert jährlich über eine Milliarde Geräte („Dinge“) an Kunden aus den unterschiedlichsten Branchen.

Bosch.IO GmbH
Postfach 30 02 40
70442 Stuttgart
GERMANY
Besucher:
Grönerstraße 5/1
71636 Ludwigsburg
Telefon 0711 811-0
www.bosch.io

18. März 2022

Aufgabenbeschreibung

Für die breite Anwendung einer Smartphone-basierten Unfallerkennung (u.a. Beschleunigungs-, GPS-Sensor) sollen verschiedene Trage- bzw. Transportpositionen auf ihre Eignung zur Detektion von Unfällen untersucht werden.

- Analyse Unfallarten beim Motorrad aus der Unfallstatistik
- Korrelation Unfallarten zu Verletzungsschwere
- Analyse der Übertragbarkeit statistischer Daten auf bestehenden Messdatensatz
- Analyse der Merkmale verschiedener Positionen: Worin unterscheiden sich verschiedene Positionen voneinander?
- Einfluss verschiedener Messorte auf die Qualität der Erkennung von Unfallklassen
- Vergleich Messung mit Smartphone am Fahrer (z.B. Jackentasche) vs. Smartphone am Fahrzeug (z.B. Tankrucksack)
- Spezialisierung der Help Connect-Unfallerkennung zu einer robusten Multipositions-Unfallerkennung

Das Ziel ist es, eine Unfallerkennung zu entwickeln, die weitgehend unabhängig von Trage- bzw. Messpositionen an Fahrer und Zweirad funktioniert.

Kontakt

Nino Haeberlen
Bosch.IO GmbH, IOB/PAC2
Telefon +49 173 1756137
Nino.Haeberlen@bosch.io

Kurzzusammenfassung

DE

Abstract

Englisch

Danksagung

An erster Stelle möchte ich meinen Eltern, meiner Frau und Familie danken, die mir mein Studium durch ihre Unterstützung ermöglicht haben und stets ein offenes Ohr für mich hatten. Ein besonderer Dank gilt Herrn Nino Häberlen für seine fachliche Unterstützung. Herrn Dr. Thomas Günter möchte ich dafür danken, dass er die Arbeit betreut hat. Darüber hinaus gilt mein Dank allen Personen, die beim Korrekturlesen meiner Abschlussarbeit tätig waren. Abschließend möchte ich mich bei all denjenigen bedanken, die mich während der Anfertigung dieser Arbeit unterstützt und motiviert haben.

Stuttgart, im November 2022

Oays Darwish

Inhaltsverzeichnis

Kurzzusammenfassung	v
Abstract	v
Danksagung	vii
Abbildungsverzeichnis	xi
Tabellenverzeichnis	xiii
Abkürzungsverzeichnis	xv
Symbolverzeichnis	xvii
1 Einleitung	1
2 Grundlagen	3
2.1 Unfall	3
2.1.1 Deffinition	3
2.1.2 Zeitliche Phasen eines Unfalls	4
2.1.3 Mechanik und Biomechanik des Unfalls	5
2.1.4 Statistische Zahlen über Unfälle	8
2.2 Technische Grundlagen	13
2.2.1 Senesoren und Signale der Smartphones	13
2.2.2 Matlab/Simulink	15
2.3 Mathematische Grundlagen	17
2.3.1 FFT	17
2.4 Methoden der Softwareentwicklung	19
2.5 Unfallerkennungsalgorithmus	19
2.5.1 Kalibrierung	20
2.5.2 Übersicht der bereits erkennbaren Unfälle	20
2.5.3 Erklärung TipOver	20
2.5.4 Erklärung GroundHit	21
2.5.5 Erklärung CollisionHit	25
3 Unfallerkennung im Pocket-Mode	27
3.1 Kritische Szenarien/Fälle	28

3.2	Lauferkennung	29
3.2.1	1. Idee: Peaks aufzählen	30
3.2.2	Frequenzbasierend	32
3.3	Verifikation des Algorithmus'	38
3.3.1	Groundtruth sammeln	38
4	Ergebnisse	39
5	Ausblick	41
Literaturverzeichnis		xix
A	Anhang	xxi
Eidesstattliche Erklärung		xxiii

Abbildungsverzeichnis

2.1	Einfache Darstellung des Regelkreises “Fahrer-Fahrzeug-Umfeld”[12]	4
2.2	Beispiel der zeitlichen Phasen einer kritischen Fahrsituation [12]	5
2.3	Vereinfachte Darstellung der Kräfte bei stationärer Kurvenfahrt (Abb. 3-2)	7
2.4	Verschiedene Kurventechniken bei gleicher Geschwindigkeit (Abb. 3-6)	7
2.5	Geschwindigkeitsüberschreitungen nach PKW- und Motorradfahrer an 7 Messstationen aus der VSS-Datenbank [8]	9
2.6	Unfallschwere über Geschwindigkeit aus der GAIDA-Datenbank[8]	10
2.7	Anzahl der Unfälle gegenüber Unfallgegner	11
2.8	Anteil der aktiven sowie passiven Unfälle	12
2.9	Anzahl der Unfälle über der Art der Ursache	13
2.10	Beispiel von einem FFT (Zeitbereich und Frequenzbereich)[20]	17
2.11	Achsenrichtung in Sensorframe sowie in Bikeframe [24]	20
2.12	Kalibrierungsmodul - Nachkaklibrierung deaktiviert	22
2.13	Testfahrt ohne GroundHit - Full View	23
2.14	Testfahrt ohne GroundHit - auf die Energie gezoomt	23
2.15	Crash mit GroundHit - ID 2806 - Full View	24
2.16	Crash mit GroundHit - ID 2806 - auf die Energie gezoomt	25
3.1	Calimoto - Umfrage - Pocketmode	27
3.2	Liste der Use- und Edgecases mit der erwarteten Reaktion des Algorithmus’	28
3.3	Beispiel: Beschleunigungssignal beim Laufen (**x-Achse 0-25 Sekunden, y-Achse (-2500 - 0))	29
3.4	Testbeispiel - Lauferkennung - Peaks Zähler	30
3.5	Testbeispiel - Lauferkennung - Sinussignalgenerator - Spezifikationen . .	31
3.6	Testbeispiel - Lauferkennung - Sinussignal	31
3.7	Testbeispiel - Frequenzbasierte Lauferkennung - Sinussignal	33
3.8	Testbeispiel - Frequenzbasierte Lauferkennung - Ausgabe des Spektrum-Analyzer und seine Spezifikationen	33
3.9	Testbeispiel - Frequenzbasierte Lauferkennung - Ausgabe des Spektrum-Analyzer im Bereich zwischen 0-0.5 kHz	34
3.10	Testbeispiel - Frequenzbasierte Lauferkennung - Ausgabe des Spektrum-Analyzer mit anderen Spezifikationen	34
3.11	Testbeispiel - Frequenzbasierte Lauferkennung - FFT - Modell	35
3.12	Testbeispiel - Frequenzbasierte Lauferkennung - FFT - Modell	35

Abbildungsverzeichnis

3.13 Entscheidungsskript durch mehrere Kriterien (Frequenz und Geschwindigkeit)	36
3.14 Testbeispiel - Frequenzbasierte Lauferkennung - Ausgangsbeispiel - ID 2488	37
3.15 Testbeispiel - Frequenzbasierte Lauferkennung - Ausgangsbeispiel - ID 2488 - Scope	38

Tabellenverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis

VSS	Verkehrssicherheitsscreening
GIDAS	German In-Depth Accident Study
MEMS	Mikro Elektronisch Mechanischen Systeme
FP	Frontalpanel (LabVIEW)
BD	Blockdiagramm (LabVIEW)
FFT	Fast-Fourier-Transformation
DFT	Diskrete-Fourier-Transformation

Symbolverzeichnis

f_s	Abtastfrequenz
B_l	Blocklänge
f_n	Bandbreite
D	Messdauer
d_f	Frequenzauflösung

1 Einleitung

Jedes Jahr wird das Leben von etwa 1,3 Millionen Menschen durch einen Verkehrsunfall beendet. Zwischen 20 und 50 Millionen weitere Menschen erleiden nicht-tödliche Verletzungen, wobei viele infolge ihrer Verletzung eine Behinderung erleiden. Verkehrsunfälle verursachen erhebliche wirtschaftliche Verluste für Einzelpersonen, ihre Familien und Nationen insgesamt. Diese Verluste ergeben sich aus den Behandlungskosten sowie aus Produktivitätsverlusten für diejenigen, die durch ihre Verletzungen getötet oder behindert wurden, und für Familienmitglieder, die sich von der Arbeit oder Schule freinehmen müssen, um sich um die Verletzten zu kümmern. Straßenverkehrsunfälle kosten die meisten Länder 3% ihres Bruttoinlandsprodukts. Verletzungen im Straßenverkehr sind die häufigste Todesursache für Kinder und junge Erwachsene im Alter von 5 bis 29 Jahren.[14]

Motorradfahren findet in Deutschland immer mehr Zuwachs. Rund 3,8 Millionen zweirädrige Kraftfahrzeuge waren am 1. Januar 2012 in Deutschland zugelassen. Dies entspricht 7,26 % von allen zugelassenen Kraftfahrzeugen in Deutschland??.

Motorradfahrer stellen im Straßenverkehr eine besonders gefährdete Gruppe an Verkehrsteilnehmern dar. Studien aus dem Jahr 2014 zeigten, dass die Wahrscheinlichkeit in der USA ein Motorradfahrer bei einem Unfall zu sterben, 27-mal höher ist als die eines Autofahrers, und dass Verletzungen sechsmal so wahrscheinlich sind [19].

Verzögerungen bei der Erkennung und Versorgung der an einem Verkehrsunfall beteiligten Personen erhöhen die Schwere der Verletzungen. Die Versorgung von Verletzungen nach einem Unfall ist äußerst zeitkritisch. Verzögerungen von Minuten können über Leben und Tod entscheiden. Die Verbesserung der Versorgung nach einem Unfall erfordert die Sicherstellung des Zugangs zu rechtzeitiger präklinischer Versorgung und die Verbesserung der Qualität sowohl der präklinischen als auch der stationären Versorgung.[14]

Die Reaktionszeit der Rettung spielt eine besonders große Rolle dabei, Leben zu retten. -; Unfallerkennungsalgorithmus;

-; Automatische Unfallerkennung

-; kürzere Reaktionszeit; Genaue Informationen mitgeteilt; usw.

-; kurze Versorgungszeit -; Leben retten!!

- Geschwindigkeitsüberschreitung bei Motorrädern viel häufiger als bei Autos.

1 Einleitung

Diese Arbeit beschäftigt sich mit der Weiterentwicklung eines Unfallerkennungsalgorithmus mittels Smartphone.

- Pocket-Mode
- Edgecases
- Mögliche Maßnahmen
-

2 Grundlagen

In diesem Kapitel werden Grundlagen vorgestellt, die zum Verständnis dieser Arbeit dienen.

ODER:

In diesem Kapitel wird die Relevanz der vorliegenden Arbeit erörtert.

2.1 Unfall

In diesem Unterkapitel wird ein Unfall definiert, die Ablaufphasen eines Unfalls erläutert sowie eine Unfallstatistik präsentiert.

2.1.1 Deffinition

Straßenverkehrsunfälle können in der Regel nur unter Berücksichtigung des geschlossenen Regelkreises „Fahrer-Fahrzeug-Umfeld“ erklärt, analysiert und bewertet werden. Denn die Ursachen und Folgen von Unfällen lassen sich fast nie allein auf eine Komponente des Regelkreises zurückführen, sondern sind das Ergebnis des Zusammenspiels dreier Komponenten. Unfälle werden daher fast immer durch eine Kombination von Ursachen (z.B. Blendung entgegenkommender Fahrzeuge und Fußgänger in dunkler Kleidung) und deren Auswirkung auf das Zusammenspiel mehrerer Situationen (z.B. Tragen von Schutzhelmen, Auslösen von Sicherheitsairbags, Aufpralleinwirkung) verursacht. [12]



Bild 2.1 Einfache Darstellung des Regelkreises „Fahrer-Fahrzeug-Umfeld“

Abbildung 2.1: Einfache Darstellung des Regelkreises „Fahrer-Fahrzeug-Umfeld“[12]

Die Abbildung 2.1 zeigt einen vereinfachten Regelkreis des Verhaltens zwischen den drei Komponenten (Fahrer-Fahrzeug-Umfeld). In dem Modell wurde die Ablenkung als ein Störgrößenbeispiel an den Fahrer und die nasse Straße als eine Störgröße ans Fahrzeug. Dieses Modell macht es leichter den Ablauf eines Unfalls zu verstehen und anschließend weitere Unfälle zu vermeiden. Durch eine Störung an den Fahrer bzw. ans Fahrzeug ändert sich der Ablauf einer Fahrt (oder eines Unfalls), da Störungen die Reaktionszeit sowie Reaktionsart der Fahrer stark beeinflussen. Diese sind im Fall eines Unfalls von großer Bedeutung.

2.1.2 Zeitliche Phasen eines Unfalls

Nach dem zeitlichen Unfallverlauf werden folgende Unfallphasen unterschieden:

- Pre-Crash-Phase (Einlaufphase): Die Einlaufphase beschreibt den Zeitraum vom Erkennen der kritischen Situation bis zum ersten Kontakt mit dem Hindernis bzw. Unfallgegner.
- Crash (Kollisionsphase): Der Zeitraum vom ersten Kontakt zwischen den Unfallbeteiligten bis zur Lösung. Bei Mehrfachkollisionen werden mehrere Kollisionsphasen auftreten.
- Post-Crash-Phase (Folgephase): Die Folgephase ist der Zeitraum vom Lösen der Unfallbeteiligten bis zu ihrem Stillstand oder bis zu einem nachfolgenden Zusammenstoß. Bei Mehrfachkollision treten auch mehrere Post-Crash-Phasen auf.

Die Einlaufphase (Pre-Crash-Phase) ist maßgeblich vom Fahrer, der Straßenumgebung und der aktiven Sicherheit vom Fahrzeug abhängig (z.B. Bremsverhalten, Fahrzeugbeladung, gefährliche Kreuzungen, ...usw.).

Die Folgen der Kollisionsphase werden für die betroffenen Verkehrsteilnehmer maßgeblich durch die Maßnahmen der passiven Sicherheit (z.B. Lederkleidung beim Motorradfahrer) beeinflusst. Der Ablauf der Folgephase hängt stark von den verschiedenen Parametern beim Fahrzeug, beim Insassen und bei der Umgebung (z.B. Schnelligkeit der Rettungskräfte) abhängig.[12]

Beispiel

Die Abbildung 2.2 zeigt für die Einlaufphase ein vereinfachtes Szenario einer kritischen Situation am Beispiel einer Kurve. Diese kritische Situation kann, muss aber nicht zwangsläufig zu einer möglichen Kollision führen. Zu einem bestimmten Zeitpunkt erkennt der Fahrer eine kritische Situation. Es ist zuerst unabhängig, ob es zu einem Unfall kommt. Nach dem Erkennen dieser Situation hat der Fahrer die Entscheidung, welche Maßnahmen zu greifen sind, um eine Unfall-Situation zu vermeiden. Dabei wird der Fahrer auf bereits vorliegende Erfahrung zugreifen und eine Zur Vermeidung dieser kritischen Situation geeignete Maßnahmen ergreifen. Das Fahrzeug reagiert auf die Fahreraktionen, was zu Fahrer-Fahrzeug-Interaktion führt, die zu Unfällen führen.[12]

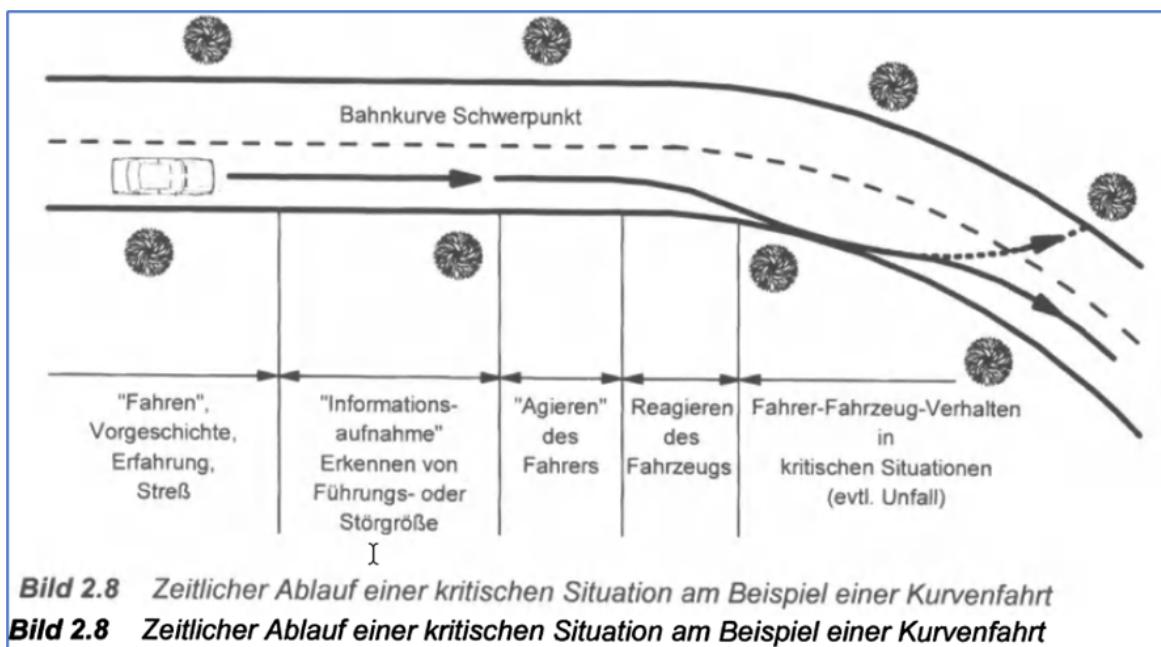


Abbildung 2.2: Beispiel der zeitlichen Phasen einer kritischen Fahrsituation [12]

2.1.3 Mechanik und Biomechanik des Unfalls

- Kinematik und Verletzungsbilder
- Zweiradfahrer (Bilder)

Kurvenfahrt

[13]

Der Fahrer bestrebt sich während der Fahrt immer das Gleichgewicht zu halten, damit er und das Motorrad nicht umkippt. Bei einer Geradeausfahrt und ab einer Geschwindigkeit von 25 km/h stabilisieren die Kreiselkräfte der Räder die Maschine. Bei einer Geschwindigkeit unter 25 km/h reichen die Kreiselkräfte nicht mehr aus, um das Gleichgewicht zu gewährleisten und muss der Fahrer mit kleinen Lenkausschlägen von bis zwei Grad nach links und rechts die Gleichgewichtslage halten.

Befährt ein Motorradfahrer eine Kurve, tritt im Vergleich zu einer Geradeausfahrt eine Instabilität im Gleichgewicht auf und versucht der Fahrer die Maschine wieder zum Gleichgewicht zu bringen. Während der gesamten Kurvenfahrt kann der Fahrer den Verlauf der Fahrlinie sowohl durch positives oder negatives Beschleunigen als auch durch die Veränderung des Lenkwinkels beeinflussen.

Kräfte am Fahrzeugschwerpunkt bei stationärer Kurvenfahrt:

Beim Einleiten einer Kurvenfahrt mit konstantem Bahnradius wirkt eine konstante Querbeschleunigung auf die Einheit "Fahrer-Maschine". Diese Querbeschleunigung bewirkt eine Seitenkraft im Gesamtschwerpunkt der Einheit "Fahrer-Maschine" und wird wie folgt berechnet:

$$a_q = \frac{v^2}{R} = \frac{1}{D} \quad (2.1)$$

Der Schrägwinkel lässt sich wie folgt berechnet:

$$\begin{aligned} \tan(\lambda) &= \frac{F_a}{F_G} \\ \tan(\lambda) &= \frac{a_q}{g} \\ \lambda &= \arctan\left(\frac{a_q}{g}\right) \\ \lambda &= \arctan\left(\frac{F_a}{F_G}\right) \end{aligned} \quad (2.2)$$

Die Abbildung 2.3 zeigt die wirkenden Kräften und die daraus resultierenden Momente während der stationären Kurvenfahrt an einem vereinfachten Modell. Die Gewichtskraft $F_G = m_g \cdot g$ sowie die Fliehkraft bzw. Zentrifugalkraft $F_a = m_g \cdot a_q$ sind in der Abbildung ersichtlich. Die Fliehkraft versucht das Motorrad zum Kippen zu bringen, wird das Fahrzeug die Kurve unter Schräglage durchfahren. Dadurch verschiebt sich der Schwerpunkt der Einheit zur Kurvenseite und wird ein Moment der Gewichtskraft um den Reifenaufstandspunkt resultiert, welches dem Moment der Fliehkraft entgegen wirkt und wieder ein Gleichgewicht sichert.

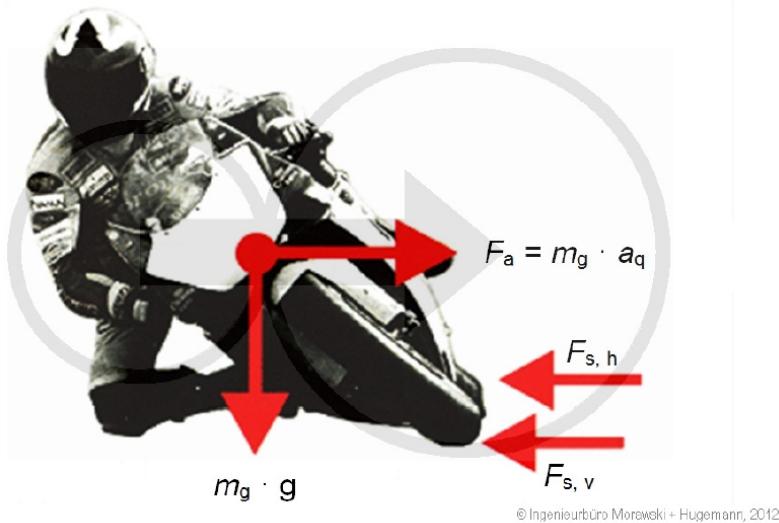


Abb. 3-2: Vereinfachte Darstellung der Kräfte bei stationärer Kurvenfahrt [ECK10a]

Abbildung 2.3: Vereinfachte Darstellung der Kräfte bei stationärer Kurvenfahrt (Abb. 3-2)

Kurventechniken:

Die bisherigen Überlegungen und Berechnungen beziehen sich jeweils auf den Fall, dass der Fahrer während der Kurvenfahrt in einer Flucht mit der Maschinenachse bleibt. Tatsächlich gibt es jedoch verschiedene Techniken, eine Kurve zu durchfahren, vgl. (Abbildung 2.4).

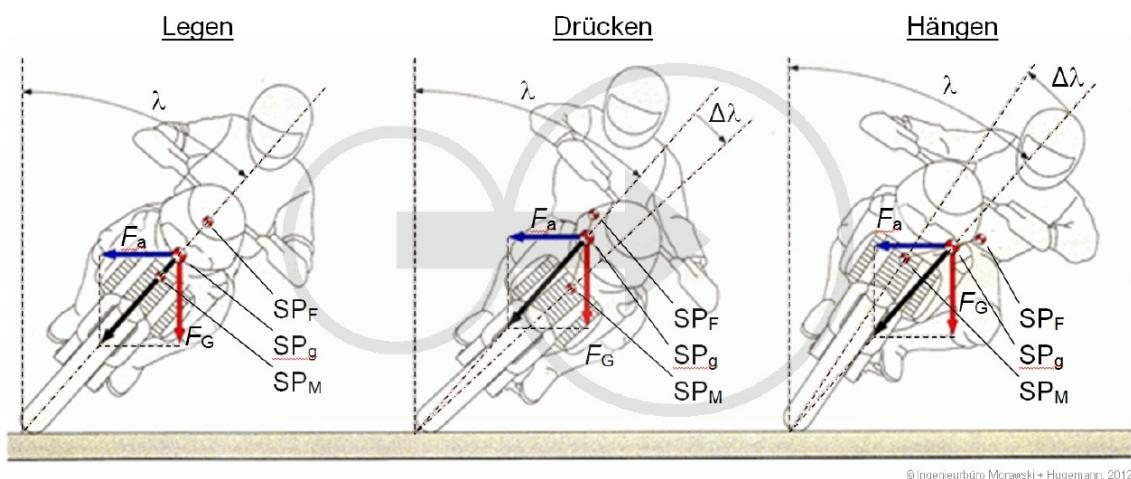


Abb. 3-6: Verschiedene Kurventechniken bei gleicher Geschwindigkeit [COC05]

Abbildung 2.4: Verschiedene Kurventechniken bei gleicher Geschwindigkeit (Abb. 3-6)

Der Fahrstil „Drücken“ hat im Vergleich zum Fahrstil „Legen“ keinen Vorteil im

Zusammenhang des Grips auf der Straße. Es ist durchaus vorstellbar, dass mit zunehmender Schräglage die Reifenaufstandsfläche (bzw. Reifenlatsch) abnimmt.

Fahrer von Renn- und Supersport-Maschinen bedienen sich der Tatsache des sich verändernden Reifenlatsches und „Hängen“ sich während der Kurvenfahrt von der Maschine. In diesem Fall liegt der Schwerpunkt des Fahrers SPF unterhalb des Schwerpunktes der Maschine SPM, so dass das Motorrad die Kurve mit deutlich geringerer Schräglage durchfahren kann, als beim „Legen“, (Abbildung 2.4). Gegenüber der anderen zwei Schräglagen kann durch das „Hängen“ mit gleichen Schrägwinkel höhere Seitenkräfte übertragen werden, da hier die Radaufstandsfläche größer ist.

2.1.4 Statistische Zahlen über Unfälle

Das baden-württembergische Verkehrsministerium stellt ein Portal zur Verfügung, über das einzelne Verkehrsmessstellen abgefragt werden können. Die Messstationen wurden nach zwei Kriterien ausgewählt. Einerseits müssen Unfallschwerpunkte in unmittelbarer Nähe zu Messstationen sein, um zuverlässige Aussagen über Verkehr und Störstellen zu treffen. Andererseits muss darauf geachtet werden, dass es keine Abzweigungen zwischen der Messstation und dem Unfallschwerpunkt gibt, da sonst das richtige Verkehrsaufkommen nicht erfasst werden kann.

Die Abbildung 2.5 stellt dar, wie oft die Geschwindigkeit von Motorradfahrer sowie von PKW-Fahrer an verschiedenen Stationen überschritten wurde. Aus der Abbildung 2.5 ist deutlich zu erkennen, dass an sechs der sieben Stationen das Geschwindigkeitslimit regelmäßig überschritten wird. Die Motorradfahrer missachten die Geschwindigkeitsbegrenzung häufiger als die PKW-Fahrer. [8]

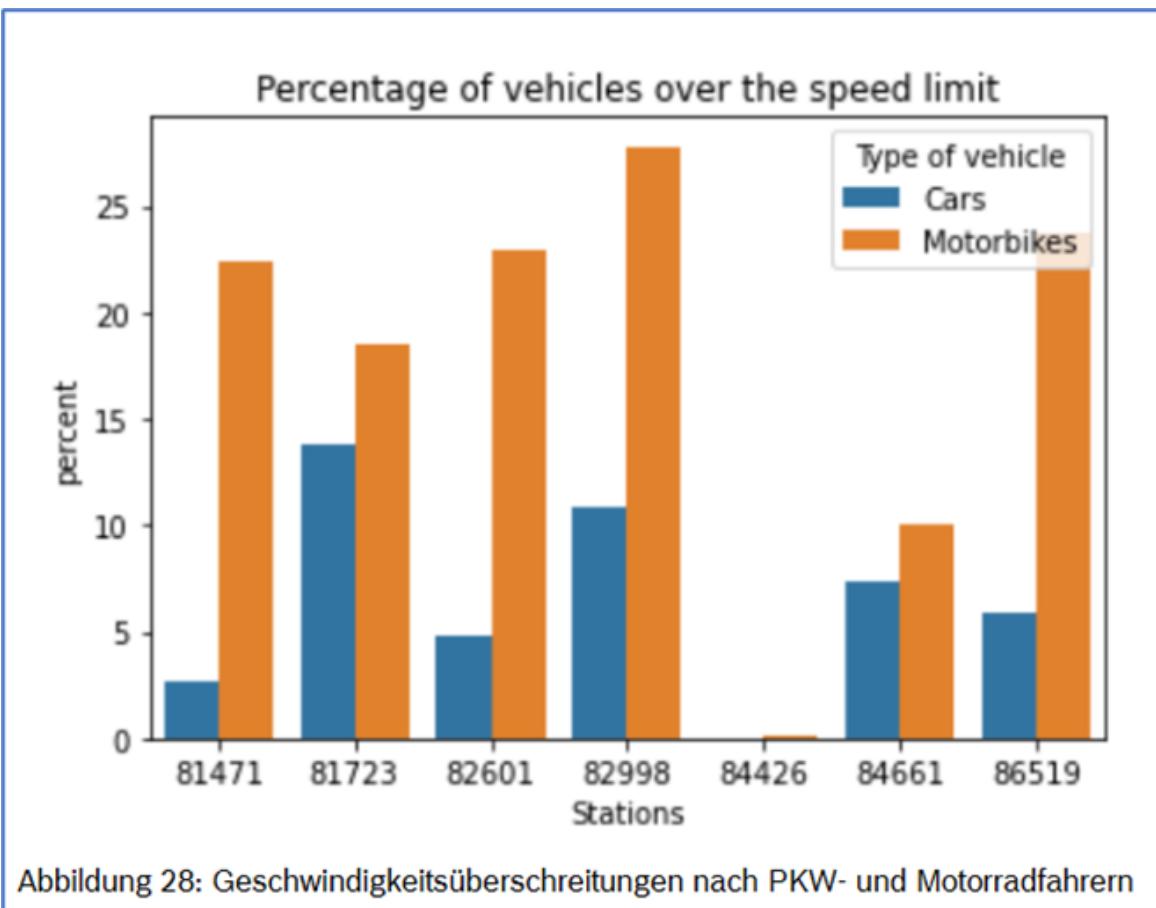


Abbildung 2.5: Geschwindigkeitsüberschreitungen nach PKW- und Motorradfahrer an 7 Messstationen aus der VSS-Datenbank [8]

Die GIDAS-Daten verfügen über die Ausgangsgeschwindigkeit des Motorradfahrers, was die Ermittlung des Einflusses dieser Geschwindigkeit auf die Unfallfolgen ermöglicht. In der Abbildung 2.6 sind die Unfallschwere nach Motorradgeschwindigkeit als Histogramm dargestellt. Die Unfälle werden dabei nach Unfallschwere (leicht verletzt, schwer verletzt, tödlich verwundet) unterteilt. Die gestrichelten Linien repräsentieren die Mittelwerte der Histogramme. Die Grafik zeigt, dass die Verletzungsschwere stark von der Geschwindigkeit abhängig ist. Bei einer 0km/h gibt es keine tödlichen Unfälle, wobei die Unfälle bei einer Geschwindigkeit von 100 fast immer mit einer schweren Verletzung oder tödlichen Verkehrsteilnehmer enden. Die hohe Geschwindigkeit kommt immer mit hohen Kräfte zusammen, welche bei einem Unfall dem Fahrer bewirken. Im Fall eines Motorradfahrers ist das besonders wichtig zu betrachten, da diese Kräfte dem Fahrer direkt übertragen werden. [8]

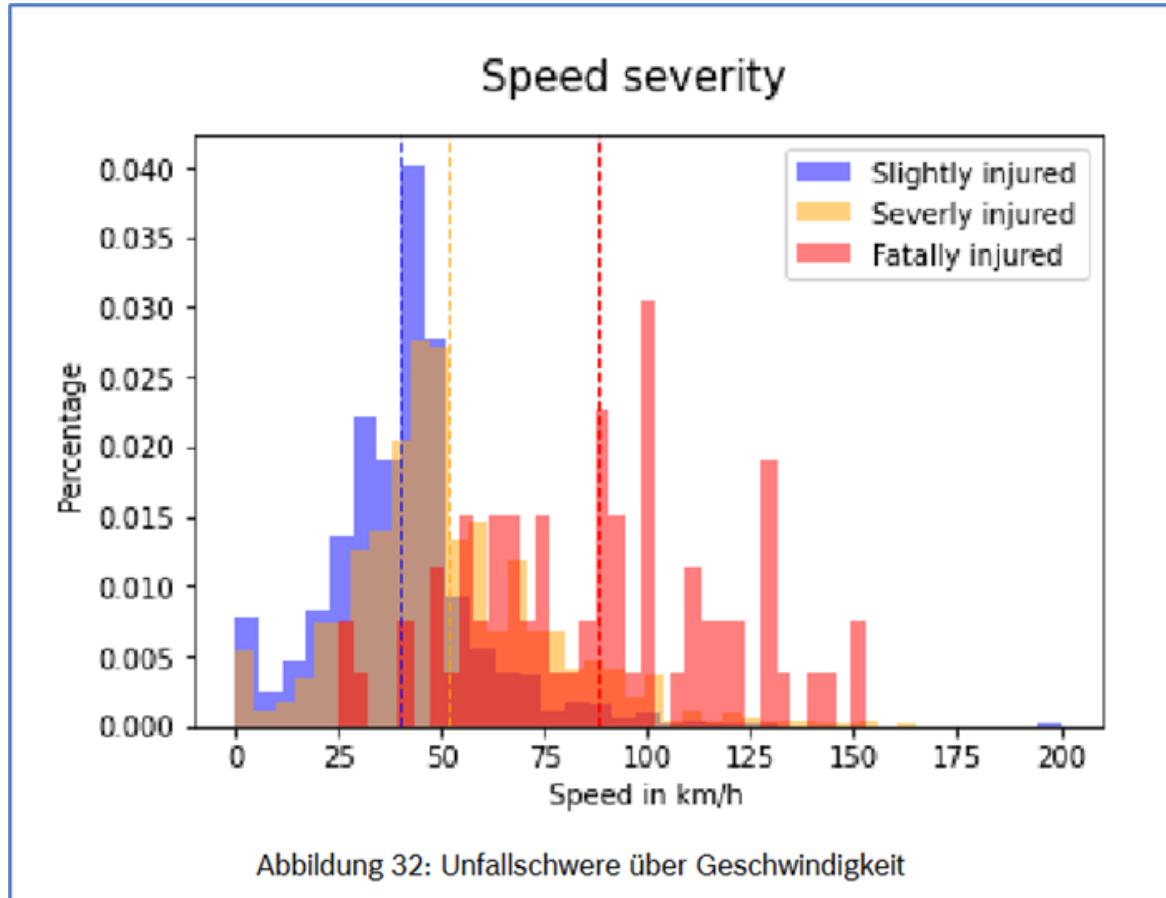


Abbildung 2.6: *Unfallschwere über Geschwindigkeit aus der GAIDA-Datenbank[8]*

Youtube-Statistik

Wie oft kommt welcher Unfall vor? (analog zu meiner BA)

Im Sinne der Verifizierung des angepassten Unfallerkennungsalgorithmus muss erstmals bekanntgegeben werden, welche Unfälle bzw. Unfallarten am häufigsten vorkommen, damit diese tief betrachtet werden. Dazu wurden mehrere Videos von Motorradunfälle auf dem Plattform "Youtube" stichpunktartig angeschaut und die vorgestellten Unfälle statistisch analysiert. Es wurden insgesamt 32 Unfallsituationen ausgewertet. In der Auswertung wurden die Unfallgegner und den Ablauf des Unfalls betrachtet. [3] [2] [4] [1] [5]

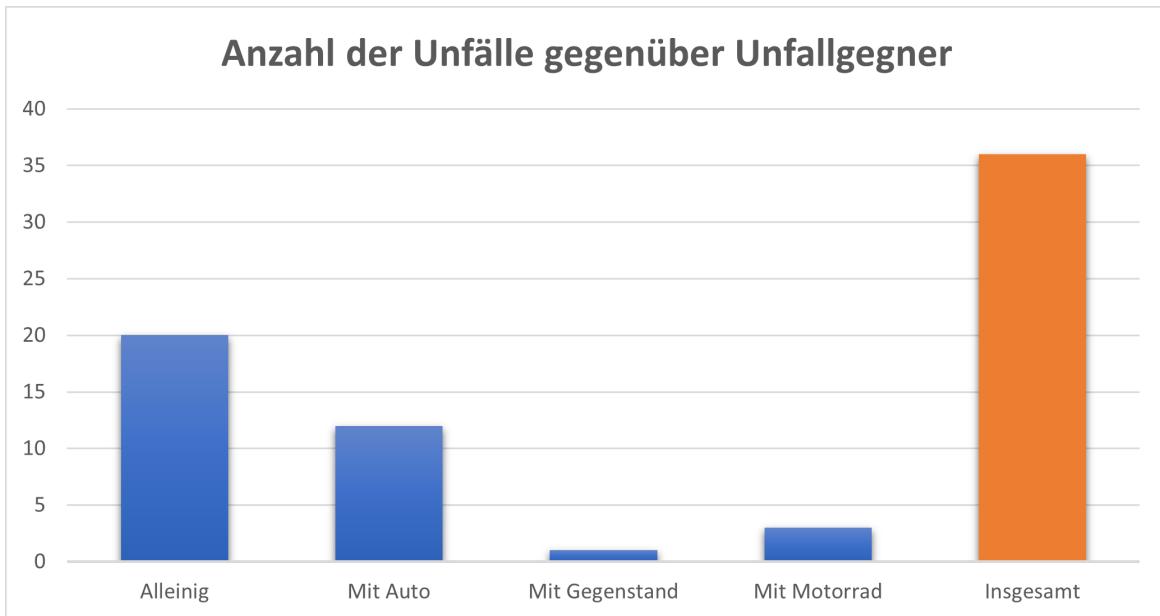


Abbildung 2.7: *Anzahl der Unfälle gegenüber Unfallgegner*

In der Abbildung 2.7 stellt die Grafik die Anzahl der Motorradunfälle gegenüber der Unfallgegner dar. Es wurde hier zwischen alleiniger Unfall, Unfall mit einem Gegner (Auto, Motorrad) oder Unfall wegen eines Gegenstands unterschieden. Diese Unterscheidung ist wegen der Verhaltensunterschied während eines Unfalls. Von insgesamt 36 Unfälle waren die alleinige Unfälle am meisten gefolgt von den Unfällen mit einem Auto. Die Unfälle mit einem anderen Motorrad oder wegen eines Hindernis sind am wenigsten. Unter alleinige Unfälle werden die zwei Szenarien (An einer Kurve rutsche und Kontrolle verloren) am meisten aufgetreten. Das kann sehr gut in der Abbildung 2.9 sichtbar sein. Das Szenario, in dem das Motorrad an ein Auto von hinten angestoßen hat, hatte die dritte Stelle besetzt. Die Hauptgründe der Unfällen mit einem Gegner waren v.A. die hohe Geschwindigkeit und das schlechte Wetter (z.B. Nässe, Schnee), was zu Schwierigkeiten geführt hat, das Motorrad in kritischen Situationen zu kontrollieren.

Die Abbildung 2.8 zeigt den Anteil der aktiven sowie passiven Unfälle. Wenn das Motorrad angestoßen wird, wird von einem passiven Unfall gesprochen, da der Motorradfahrer keinen Einfluss darauf hat. Im Vergleich dazu könnte er bei einem aktiven Unfall das Ergebnis beeinflussen, z.B. durch langsamer fahren oder mehr Abstand mit den anderen Verkehrsteilnehmer.

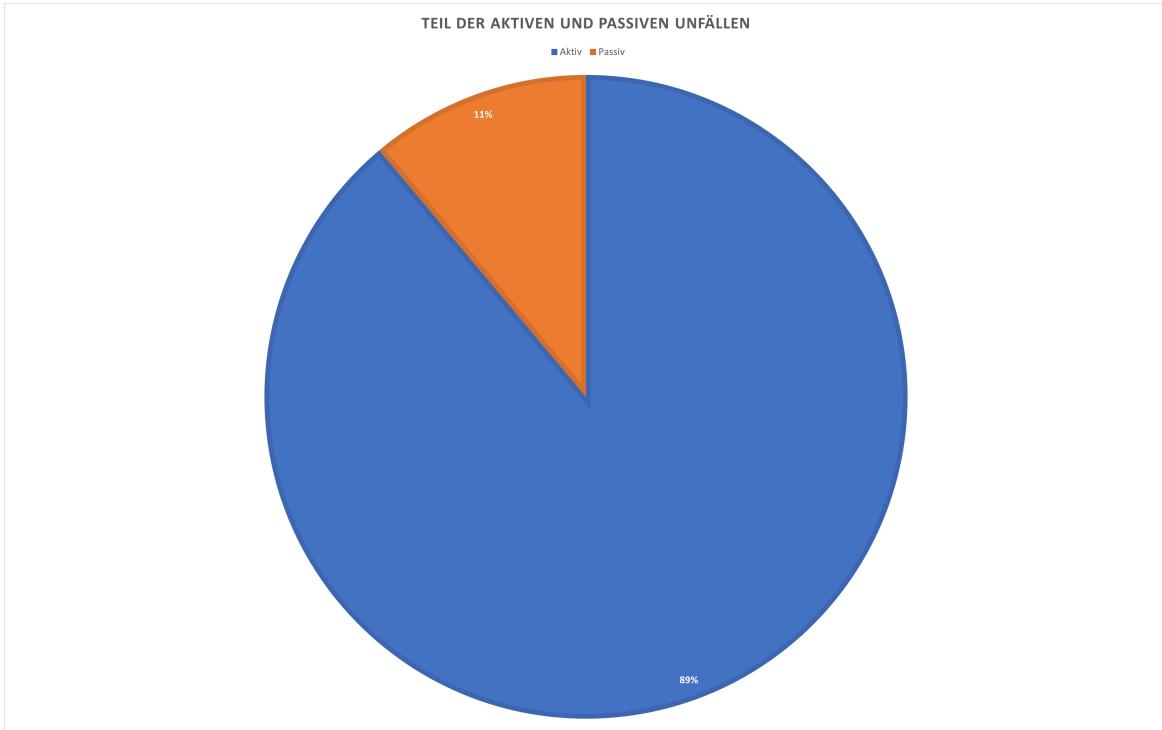


Abbildung 2.8: Anteil der aktiven sowie passiven Unfälle

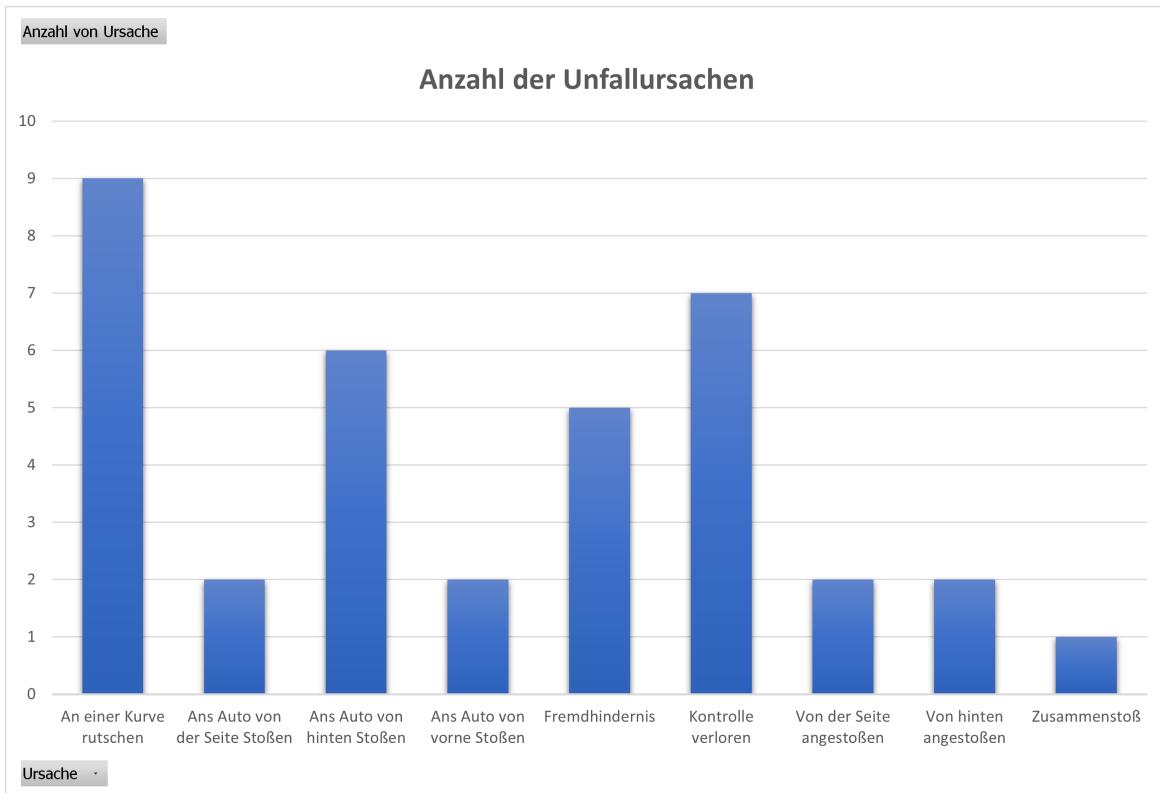


Abbildung 2.9: Anzahl der Unfälle über der Art der Ursache

2.2 Technische Grundlagen

2.2.1 Sensoren und Signale der Smartphones

Die meisten Smartphones haben einen Beschleunigungsmesser, und viele enthalten jetzt ein Gyroskop. Je nach Gerät können die softwarebasierten Sensoren ihre Daten entweder vom Beschleunigungs- und Magnetometer oder vom Gyroskop beziehen. Bewegungssensoren sind nützlich zum Überwachen von Gerätebewegungen wie Neigung, Schütteln, Drehung oder Schwingen. Die Bewegung spiegelt normalerweise die direkte Benutzereingabe wider, kann aber auch die physische Umgebung widerspiegeln, in der sich das Gerät befindet (z.B. Das Smartphone bewegt sich mit der Person, die es am Körper hat und sich selbst bewegt).[10]

Beschleunigungssensoren

- Aufbau kurz erläutern
- Beispieldaten

Der Beschleunigungssensor ist ein elektromechanisches Gerät, das die Beschleunigungskraft misst, die durch Bewegung, Schwerkraft oder Vibration verursacht wird.

Diese Kräfte können statisch wie Schwerkraft, dynamische Bewegungsempfindungen oder Vibrationen sein. Mathematisch gesehen ist die Beschleunigung ein Maß für die zeitliche Geschwindigkeitsänderung (bzw. Geschwindigkeit geteilt durch die Zeit). Der Beschleunigungssensor im Smartphone misst die lineare Beschleunigung des Geräts. In der Ruheposition stellt die Figur die auf das Gerät wirkende Schwerkraft dar und misst gleichzeitig auch die Beschleunigung auf der X- und Y-Achse, die Null sein wird. Die meisten Smartphones verwenden heutzutage Beschleunigungssensoren, um die Bildschirmanzeige abhängig von der Position auszurichten, in der das Gerät gehalten wird. Mit den eingebauten Beschleunigungssensoren können Benutzer ein besseres Anzeigegerlebnis erzielen. [25]

Der Beschleunigungssensor im mobilen Gerät liefert die XYZ-Koordinatenwerte, die zum Messen der Position und der Beschleunigung des Geräts verwendet werden. Die XYZ-Koordinate stellt die Richtung und Position des Geräts dar, an dem eine Beschleunigung aufgetreten ist. Die Drehrichtung und -position werden mit Gyroskopsensoren gemessen. Die vom Gerät bereitgestellten Beschleunigungsmesserwerte enthalten normalerweise auch die Schwerkraft. Das Signal des Beschleunigungssensor wird in die Tief-/Hochpassfilter geleitet, um das Ergebnis basierend auf der verwendeten Anwendung zu verfeinern. [22]

- Wird das Gerät auf die linke Seite geschoben (bewegt sich also nach rechts), ist der x-Beschleunigungswert positiv.
- Wenn das Gerät auf seinen Boden gedrückt wird, ist der y-Beschleunigungswert positiv.
- Wenn das Gerät mit einer Beschleunigung von $A \text{ m/s}^2$ in den Himmel geschoben wurde, ist der Wert der z-Beschleunigung gleich $A + 9,81$, da die Schwerkraft ($9,81 \text{ m/s}^2$) mitberechnet wird.

Im Allgemeinen ist der Beschleunigungssensor ein guter Sensor, wenn Sie die Bewegung des Geräts überwachen. [10]

Gyroskop

Gyroskop ist ein Gerät, das ein sich schnell drehendes Rad oder einen umlaufenden Lichtstrahl enthält. Gyroskop wird verwendet, um die Abweichung eines Objekts von seiner gewünschten Ausrichtung zu erkennen. Gyroskope werden zur automatischen Lenkung und zur Korrektur der Dreh- und Nickbewegung in Marschflugkörpern und ballistischen Flugkörpern verwendet.[21] Der Gyroskopsensor im MEMS ist winzig (zwischen 1 und 100 Mikrometer, die Größe eines menschlichen Haars). Wenn der Gyro gedreht wird, wird eine kleine Resonanzmasse bei einer Winkelgeschwindigkeitsänderung verschoben. Diese Bewegung wird in elektrische Signale mit sehr geringem Strom umgewandelt, die verstärkt und von einem Host-Mikrocontroller gelesen werden können.[26]

Global Positioning System (GPS)

GPS besteht aus drei Teilen: Satelliten, Bodenstationen und Empfängern. Die Position der Satelliten ist jederzeit bekannt. Die Bodenstationen verwenden Radar, um sicherzustellen, dass die Satelliten sich tatsächlich dort befinden, wo sie sich befinden sollen. Ein Empfänger in dem Smartphone oder im Auto wartet ständig auf ein Signal von diesen Satelliten und findet heraus, wie weit er von einigen von diesen Satelliten entfernt ist. Sobald die Entfernung zwischen einem Empfänger und vier oder mehr Satelliten berechnet wurde, ist genau bekannt, wo der Empfänger sich befindet. Der Basis-GPS-Dienst bietet Benutzern eine Genauigkeit von etwa 7,0 Metern, 95% der Zeit. GPS-Empfänger zeigen die Geschwindigkeit an und berechnen die Geschwindigkeit mithilfe von Algorithmen im Kalman-Filter. Die meisten Empfänger berechnen die Geschwindigkeit durch eine Kombination aus Bewegung pro Zeiteinheit und Berechnung der Dopplerverschiebung in den Pseudoentfernungssignalen von den Satelliten.[18][11][9]

2.2.2 Matlab/Simulink

Matlab ist eine Hochleistungssprache für technisches Rechnen. Matlab integriert Berechnung, Visualisierung und Programmierung in einer benutzerfreundlichen Umgebung, in der Probleme und Lösungen in einer vertrauten mathematischen Notation ausgedrückt werden.

Simulink ist ein grafisches Softwarepaket zur Modellierung, Simulation und Analyse dynamischer Systeme und basiert auf Matlab. Die Software hat sich in den letzten Jahren zum weitesten verbreiteten Softwarepaket in Wissenschaft und Industrie entwickelt. Simulink unterstützt lineare und nichtlineare Systeme, die in kontinuierlicher Zeit, gesampelter Zeit oder einer Mischung aus beiden modelliert sind. Für die Modellierung bietet Simulink eine grafische Benutzeroberfläche (GUI) zum Erstellen von Modellen als Blockdiagramme. Mit dieser Schnittstelle können die gewünschten dynamischen Systeme einfach aufgebaut werden. Mithilfe von Scopes und anderen Anzeigeblocks können die Simulationsergebnisse während der Simulation analysiert werden. Die Simulationsergebnisse können zur Nachbearbeitung und Visualisierung in den MATLAB-Arbeitsbereich gestellt werden. [6][15]

Simulink und LabVIEW

LabVIEW ist eine von "National Instruments" entwickelte Software. Sie wird häufig von Ingenieuren, Wissenschaftlern und Studenten für die Datenerfassung, Instrumentsteuerung und industrielle Automatisierung verwendet. Die LabVIEW-Umgebung besteht aus zwei Hauptkomponenten: Frontpanel (FP) und Blockdiagramm (BD). Ein FP stellt die grafische Benutzeroberfläche bereit, während ein BD die Bausteine eines Systems enthält und einem Flussdiagramm ähnelt. LabVIEW-Systeme werden als virtuelle Instrumente (VIs) bezeichnet und ihr FP erscheint als Instrumententafel, die aus verschiedenen Bedienelementen und Anzeigen besteht.

Ähnlich wie LabVIEW bietet Simulink einen blockbasierten Programmieransatz für die Simulation, den Entwurf und die Analyse dynamischer Systeme. Es bietet eine interaktive grafische Umgebung zusammen mit einer Reihe von Bibliotheken zum Entwerfen und Simulieren von Systemen, einschließlich DSP-Systemen. Simulink-Blöcke werden als Modelle bezeichnet, und im Gegensatz zu LabVIEW werden die Codeimplementierung und Eingabe-/Ausgabeeinheiten in Simulink nicht explizit unterschieden. Simulink ist in MATLAB integriert und kann daher auf die Funktionen und Tools zugreifen, die in der MATLAB-Umgebung verfügbar sind. [17] [16]

Wenn komplexe Simulationen ausgeführt werden sollen oder komplexe Simulationsmodelle von Steuerungen oder Anlagen zu erstellen/debuggen sind, wird Simulink verwendet, da LabVIEW keine effizienten Codegeneratoren für die dynamische Simulation hat. Simulink konzentriert sich hauptsächlich auf Simulation und Modellierung, was bei LabVIEW sicherlich nicht der Fall ist.

Der implementierte Algorithmus enthält einen verbreiteten und komplexen Entscheidungsbaum, welcher sich mit Simulink sowohl übersichtlicher als auch einfacher darstellen lässt als mit LabVIEW.

App-Entwicklung

Die Entwicklung mobiler Apps ist der Prozess zur Erstellung von Software für Smartphones und digitale Assistenten. Die Software kann auf dem Gerät vorinstalliert oder aus einem mobilen App Store heruntergeladen werden. Eine der bekannten Sprachen in der App-Entwicklung ist C. C ist eine leistungsstarke Programmiersprache, mit der Anwendungen in mehreren Bereichen erstellt werden können, von einfachen Taschenrechnern und Apps bis hin zu Videospielen. Sie ist eine Sprache auf niedriger Ebene, dies bietet Geschwindigkeit und eine weitaus bessere Möglichkeit zur Speicherverwaltung.

Für die Generierung eines C-Codes aus Simulink-Modellen wird der in Matlab/Simulink integrierte C/C++-Coder verwendet. *****Quelle*****

C/C++-Coder

Der C/C++-Code-Generator wird für Rapid Prototyping, Hardware-in-the-Loop-Tests, Simulationsbeschleunigung oder einfach als ausführbare Datei zur Ausführung außerhalb von MATLAB und Simulink verwendet. Diese Codegenerierung ist der Prozess der Generierung von Low-Level-Code direkt aus einer High-Level-Programmiersprache oder Modellierungsumgebung.

Der C/C++-Coder ist ein weiterer Vorteil von Simulink gegenüber LabVIEW und hierfür ist Simulink die richtige Entscheidung für die Implementierung der Software bzw. des Unfallerkennungsalgorithmus'.

2.3 Mathematische Grundlagen

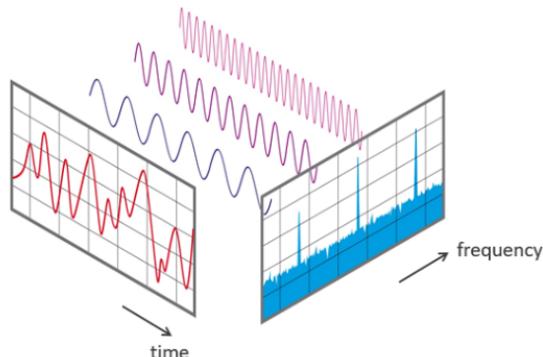
In dieser Arbeit wird eine FFT eingesetzt, für welche das folgende Hintergrundwissen zum Verständnis benötigt wird.

2.3.1 FFT

[20][27]

Die „Fast Fourier Transform“ (FFT) ist ein wichtiges Messverfahren und wurde erstmals von Cooley und Tukey 1965 diskutiert, obwohl Gauß den kritischen Faktorisierungsschritt bereits 1805 beschrieben hatte. Dieses Verfahren wandelt ein Signal in einzelne Spektralkomponenten um und liefert dadurch Frequenzinformationen über das Signal. FFT wird zur Fehleranalyse, Qualitätskontrolle und Zustandsüberwachung von Maschinen oder Anlagen eingesetzt. Dieser Abschnitt erläutert die Funktionsweise einer FFT, die relevanten Parameter und deren Auswirkungen auf das Messergebnis. Die FFT ist ein optimierter Algorithmus zur Umsetzung der „Diskrete Fourier Transformation“ (DFT). Ein Signal wird über einen Zeitraum abgetastet und in seine Frequenzkomponenten zerlegt. Diese Komponenten sind einzelne sinusförmige Schwingungen mit unterschiedlichen Frequenzen, jede mit ihrer eigenen Amplitude und Phase. Diese Transformation ist an einem Beispiel in der Abbildung 2.10 dargestellt.

Das Diagramm zeigt ein kompliziertes Signal im Zeitbereich, das aus der Summe der drei periodischen Grundsignalen mit unterschiedlichen Frequenzen entsteht. Im Frequenzbereich sind u.A. die einzelnen Frequenzen der Grundsignale dargestellt. Dadurch lässt sich eine FFT-Transformation zwischen dem Zeit- sowie Frequenzbereich grafisch darstellbar.



View of a signal in the time and frequency domain

Abbildung 2.10: Beispiel von einem FFT (Zeitbereich und Frequenzbereich)[20]

Schritt für Schritt

Im ersten Schritt wird ein Ausschnitt des Signals abgetastet und zur weiteren Verarbeitung im Speicher abgelegt. Zwei Parameter sind hier relevant:

1. Die Abtastrate bzw. Abtastfrequenz f_s des Messsystems (z.B. 48 kHz). Dies ist die durchschnittliche Anzahl von Abtastungen, die in einer Sekunde erhalten werden (Abtastungen pro Sekunde)
2. Die Blocklänge B_L ist die ausgewählte Anzahl von Proben (Samples). Dies ist immer eine ganzzahlige Potenz zur Basis 2 (z.B. $2^{10} = 1024$ Samples)

Aus den beiden Grundparametern f_s und B_L können weitere Parameter der Messung bestimmt werden.

Bandbreite: f_n (= Nyquist-Frequenz). Dieser Wert gibt die theoretische maximale Frequenz an, die durch die FFT bestimmt werden kann.

$$f_n = \frac{f_s}{2} \quad (2.3)$$

Beispielsweise können bei einer Abtastrate von 100 Hz Frequenzanteile bis 50 Hz bestimmt werden.

Messdauer: D ergibt sich aus der Abtastrate f_s und der Blocklänge B_L wie folgt:

$$D = \frac{B_L}{f_s} \quad (2.4)$$

Frequenzauflösung: d_f gibt den Frequenzabstand zwischen zwei Messergebnissen an.

$$d_f = \frac{f_s}{B_L} = \frac{1}{D} \quad (2.5)$$

In der Praxis ist die Abtastfrequenz f_s meist eine vom System vorgegebene Größe. Durch die Auswahl der Blocklänge B_L kann jedoch die Messdauer D und Frequenzauflösung d_f definiert werden. Es gilt:

- Eine kleine Blocklänge B_L führt zu schnellen Messwiederholungen mit grober Frequenzauflösung.
- Eine große Blocklänge B_L führt zu langsameren Messwiederholungen mit feiner Frequenzauflösung.

Spiegelfrequenzen

Wird die Nyquist-Frequenz (Gleichung 2.3) überschritten, wird das Signal an dieser gedachten Grenze reflektiert und fällt wieder in das Nutzfrequenzband zurück. Diesen unerwünschten Spiegelfrequenzen wird vor der Abtastung mit einem analogen Tiefpassfilter (Anti-Aliasing-Filter) entgegengewirkt. Der Filter sorgt dafür, dass Frequenzen oberhalb der Nyquist-Frequenz unterdrückt werden.

2.4 Methoden der Softwareentwicklung

Agile; Sprinte;... usw. Beschreiben je nachdem, wie ich meine Arbeit präsentieren möchte. z.B. Ich hatte eine Idee, Ein Modell gebaut, getestet. Danach habe ich das Problem entdeckt und musste das Modell anpassen. (Sprinte von 2 Wochen jeweils)

Das Ziel der agilen Softwareentwicklung ist die kontinuierliche Bereitstellung funktionsfähiger Software, die in schnellen Iterationen erstellt wird.

Die Entwicklung des Unfallerkennungsalgorithmus' sowie das Pocket-Mode wird mittels der agilen Methode erfolgt. Die agile Softwareentwicklung ermöglicht eine kontinuierliche Bereitstellung funktionsfähiger Software, die in schnellen Iterationen erstellt wird. Bei einer agilen Softwareentwicklung werden die Entwicklungsphasen in mehreren Sprinten geteilt. Die Länge einer Sprint wird am Anfang festgestellt. Nach jedem Sprint wird das Ergebnis ausgewertet. Dieses wird ggf. für die Anpassung des Entwicklungsvorgehens im nachfolgenden Sprint benutzt.[7]

2.5 Unfallerkennungsalgorithmus

Der aktuelle Unfallerkennungsalgorithmus war eine Doktorarbeit bei Bosch-eBike.

- Der aktuelle Algo geht von der Energie raus. D.h. eine Unfallerkennung erfolgt durch die Berechnung der Energie und der Schwellwert. (((((Paper von Jan))))))

Die Modellierung der Merkmale GroundHit und Collision erfordert weitere unabhängige vorverarbeitete Signale. Zu diesem Zweck verwenden wir den ANOVA-Ansatz (Analysis of Variance) (Dalgaard, 2008), um verschiedene statistische Eigenschaften (z. B. Mittelwert, Standardabweichung, Varianz, Extrema und Integral Figo et al., 2010) über verschiedene Fenstergrößen des zu analysieren IMU-Beschleunigungsdaten. Der ANOVA-Ansatz erfordert, dass die vorverarbeiteten Daten normalverteilt sind. Wir verwenden den Anderson-Darling-Test (Scholz und Stephens, 1987), um diese notwendige Bedingung zu überprüfen. Abb. 2 zeigt ein beispielhaftes Histogramm zur Darstellung der Normalverteilung für die mittlere Beschleunigung über eine definierte Fenstergröße u . Das Ergebnis der ANOVA-Analyse liefert die spezifische Energie als optimalen Indikator unter denen aus den untersuchten statistischen Ansätzen zur Klassifizierung der Kollisions- und Bodentreffer-Ereignisse wie folgt: (******) [23]

wobei Δ_{xy} , u die Änderung der massenspezifischen kinetischen Energie darstellt. Es beschreibt ein Ereignis in der xy-Ebene im Fahrradkoordinatensystem (also dem Fahrradrahmen (BF)) während des Zeitfensters u durch die Integration der Beschleunigungssignale $a_{Bf,x}$ und $a_{Bf,y}$. Da Kollisions- und Bodentrefferereignisse nur in dieser Ebene stattfinden, werden die Auswirkungen in der vertikalen z-Achse auf die Fahrbahnoberfläche oder Sprünge des Fahrradsystems zurückgeführt. Zusätzlich bietet die Varianz Σ_{xy} , $u_G H$ der x- und y-Beschleunigungssignale über ein Zeitfenster $u_G H$

weitere Trennmöglichkeiten für GroundHit-Ereignisse. [23]

Die Unfallerkennung ist wichtig wegen folgenden Gründen.

- Der grobe Ablaufplan.

2.5.1 Kalibrierung

Die Kalibrierung dient dazu, die Ausrichtung des Motorrad zu erkennen, damit die Richtung der Fahrt sowie diesbezügliche Bewegungen (Beschleunigung, Bremsen, Neigung in einer Kurve) richtig erkennen und diese gut auswerten.

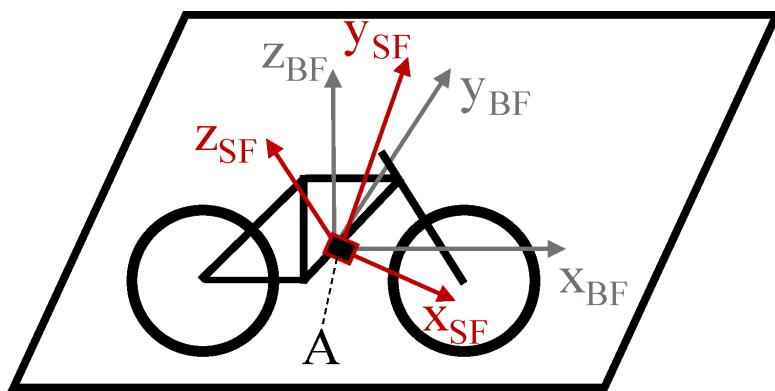


Abbildung 2.11: Achsenrichtung in Sensorframe sowie in Bikeframe [24]

- Die Achsenrichtungen im Sensorframe (Abbildung 2.11)
- Die Achsenrichtungen im Bikeframe (Abbildung 2.11)
- Nachkalibrierung erwähnen: Es wird einmal kalibriert durch ein starkes Beschleunigen sowie Bremsen. Eine Nachkalibrierung läuft immer mit.

2.5.2 Übersicht der bereits erkennbaren Unfälle

- Erkannte Szenarien/Fälle
- Zusammengefasste Tabelle von Jan (Vollständige Tabelle im Anhang)

2.5.3 Erklärung TipOver

Bei Motorradunfällen auf Straßen, die sich im Anschluss an eine Kurve ereignen, stellt sich immer wieder die Frage nach der maximalen Geschwindigkeit, mit der die Kurve auf einem Motorrad durchfahren werden konnte. Um das Motorrad durch die Kurve zu bewegen, muss sich der Fahrer mit seiner Maschine in die Kurve legen.

Abbildung 2.3: Theoretisch darf F_q nicht größer als F_G sein, ansonsten kippt um. D.h.
 $m_g \cdot a_q \leq m_g \cdot g$ -> $a_q \leq g$

Aus Gleichung 2.2 $\lambda \leq \arctan(1) \leq 45^\circ$

D.h. ab Winkel von 45 kippt um. = ; Schwellwert

2.5.4 Erklärung GroundHit

$$AccEnergyStXYintern = AccImpulseSTX^2 + AccImpulseSTY^2$$

$$GH_{scalex}GHEnergyThreshold = GroundHitEnergyThreshold * GroundHitScaleFactor$$

Wobei *GroundHitEnergyThreshold* bei hohen $TO_{curAngledeg}$ sinkt und *GroundHitScaleFactor* bei hohen *GyrVarSum* sinkt.

GH wird erkannt (*GroundHitFire* = 1), wenn:

- (*RideFire* = 2 — *RideFire* = 0) UND

AccEnergyStXYintern \geq *ScalexGHEnergyThreshold* UND

$TO_{curAngledeg} \geq 45deg$

- *RideFire* = 1 UND

AccEnergyStXYintern \geq *ScalexGHEnergyThreshold* UND

$TO_{curAngledeg} \geq 40deg$

Beispiele 1: Kein GroundHit

Beim Nachsimulieren der Fahrt wurde entdeckt, dass die tatsächliche Kalibrierung nicht richtig war, und wurde dazu eine Kalibrierungsmatrix manuell erstellt und verwendet. Um eine (falsche) Nachkalibrierung zu verhindern, wurde das Modul, was für die Nachkalibrierung zuständig ist, deaktiviert (Abbildung 2.12). Es ist wichtig zu wissen, dass die Position des Geräts während der Fahrt kaum verändert wurde.

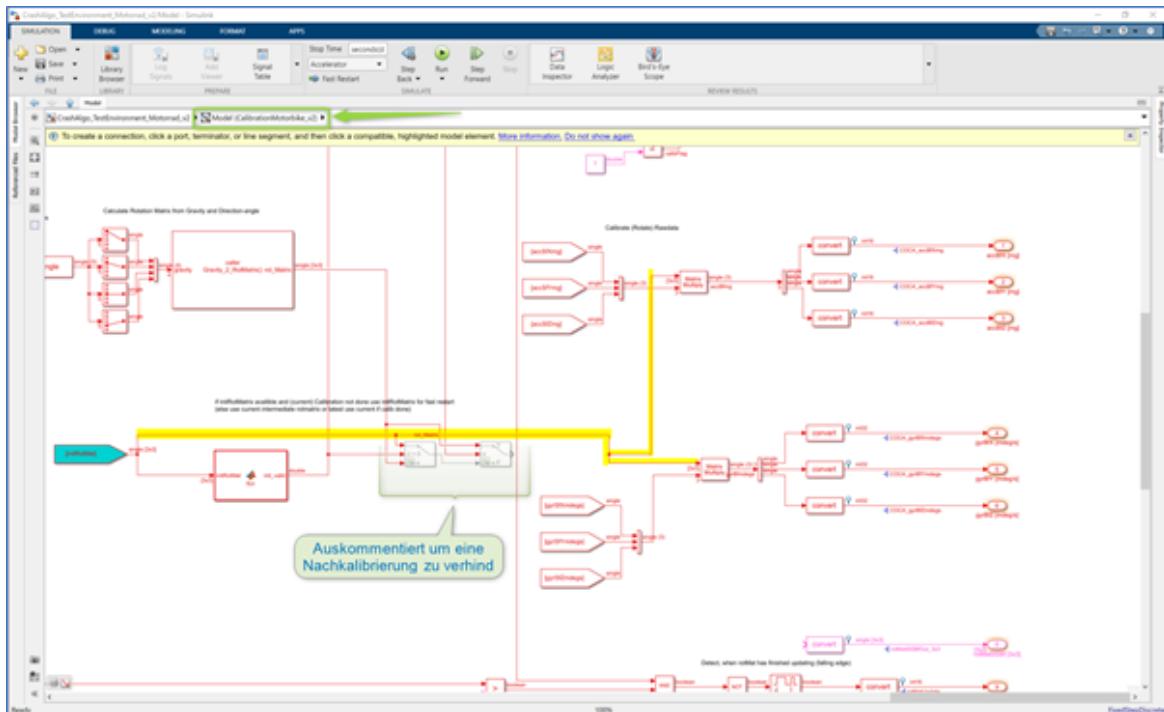


Abbildung 2.12: Kalibrierungsmodul - Nachkaklibrierung deaktiviert

In der Abbildung 2.13 und Abbildung 2.14 ist der Fall vorgestellt, in dem kein Groundhit erkannt wurde. Während dieser Fahrt hat kein Unfall stattgefunden. Es wurde allerdings mehrere Szenarien getestet, die im Pocketmode vorkommen können. Z.B. laufen mit einer aktivierte Unfallerkennung oder beim Fahren an der Ampel bremsen und den Fuß auf dem Boden runterstellen mit dem Smartphone in der Hosentasche.

2.5 Unfallerkennungsalgorithmus

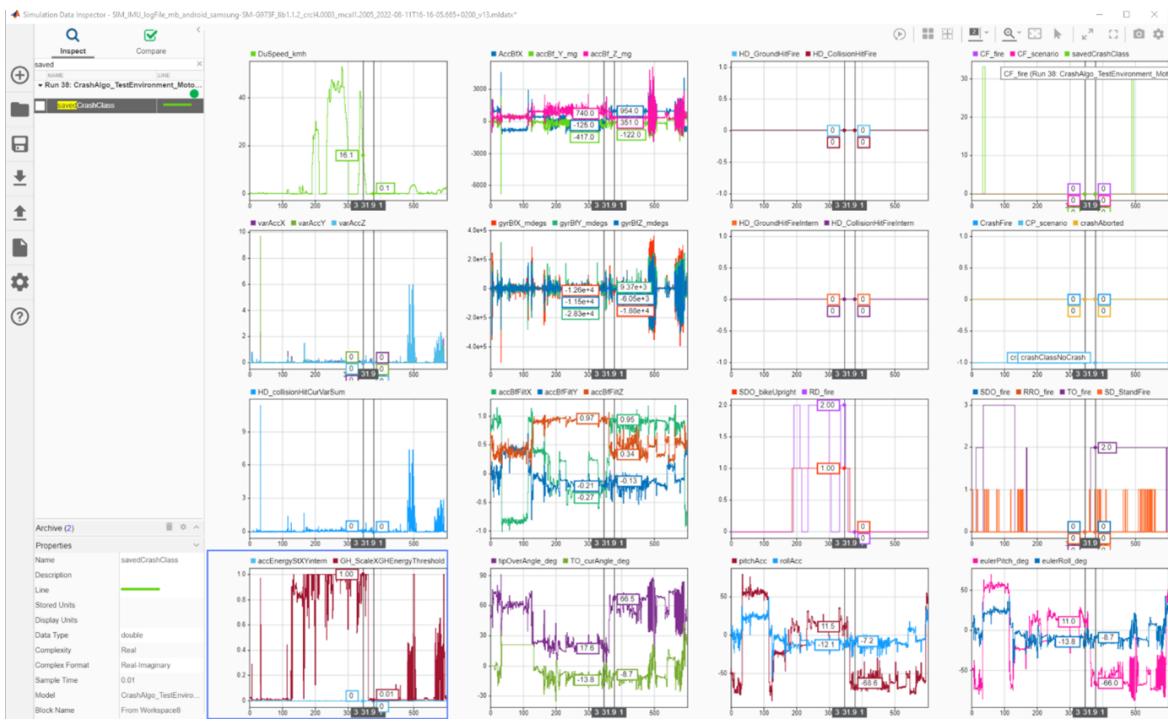


Abbildung 2.13: Testfahrt ohne GroundHit - Full View

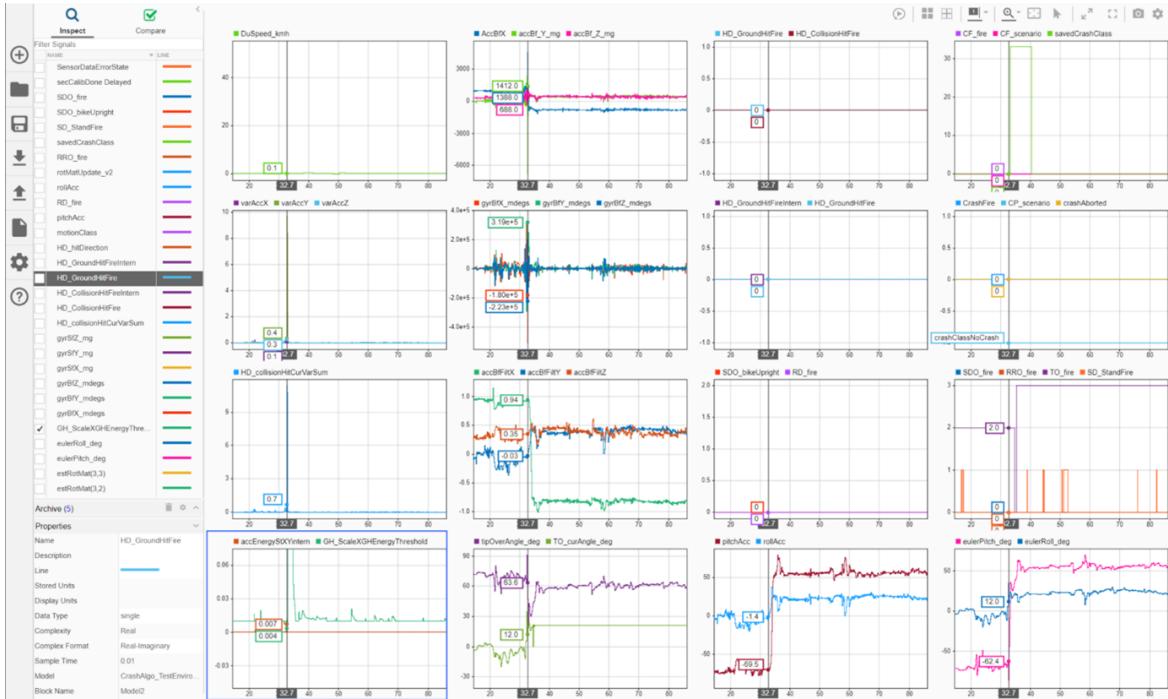


Abbildung 2.14: Testfahrt ohne GroundHit - auf die Energie gezoomt

In der Abbildung 2.14 ist zum Zeitpunkt 32,7 s Folgendes abzulesen:

- $RideFire = 0$, keine Fahrt
- $accEnergyStXYintern = 0,007$
- $GH_{scalexGHEnergythreshold} = 0,004$
- $TO_{curAngledeg} = 12$
- $eulerPitch_{deg}$ springt von ca. -60 auf ca. +60 (Das handy wurde wahrscheinlich um 180 gedreht. Das könnte auch durch die Acc-Daten bestätigt werden)

An dieser Stelle ist $accEnergyStXYintern > GH_{scalexGHEnergythreshold}$, was eigentlich einen GroundHit-Alarm auslösen soll. (Während des Testens hat das Smartphone an der Stelle einen falsch-postiven Alarm erkannt) Grund dafür ist, dass die Kalibrierung nicht 100% richtig war. In den simulierten Daten wurde kein Unfall erkannt, da die Kalibrierung richtig war, und der TO-Winkel ($TO_{curAngledeg}$) nicht über 45 war.

Beispiele 2: Unfall mit GroundHit

In der Abbildung 2.15 sind die simulierten Daten einer echten Fahrt mit einem Unfall dargestellt. Es ist zu bemerken, dass die $GH_{SaleXGHEnergythreshold}$ von dem Winkel ($tipOverAngle_{deg}$) abhängig ist. Bei einem hohen Winkel sinkt die $SaleXGHEnergythreshold$ (die linke unterste Darstellung der Abbildung 2.15).



Abbildung 2.15: Crash mit GroundHit - ID 2806 - Full View



Abbildung 2.16: Crash mit GroundHit - ID 2806 - auf die Energie gezoomt

In der Abbildung 2.16 sind die Daten eines Unfalls (ID: 2806) dargestellt und auf die Unfallphase gezoomt. In der Abbildung ist zu erkennen, dass die $GH_{SaleXGH}Energythreshold$ bei einem hohen Winkel ($tipOverAngle_{deg}$) sinkt. An der Stelle wo die $accEnergyStXYintern > GH_{SaleXGH}Energythreshold$ ist (ca. 591,35 s), ist der Winkel fast gleich 45 - ; dadurch löst ein Alarm der GroundHit aus. Das entspricht die Erwartungen.

2.5.5 Erklärung CollisionHit

3 Unfallerkennung im Pocket-Mode

XYZ-Nutzern haben die App im Jahr ***XYZ*** installiert und verwendet. Die Anzahl der Motorräder im gleichen Jahr betrugt ***XYZ***
(Quelle: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/199228/umfrage/bestand-an-kraftraedern-in-deutschland/>).

Um die Anzahl der App-Nutzer zu erhöhen wurde eine Umfrage an den damaligen Benutzer der App durchgeführt, um die weitere Bedürfnisse mit weitere bzw. bessere Features abzudecken.

Die zwei wichtigsten Fragen waren:

- Wofür nutzen Sie Ihr Smartphone während einer Fahrt mit dem Motorrad?
- Wo befindet sich aktuell Ihr Smartphone während der Fahrt normalerweise?

In der Abbildung 3.1 ist das Ergebnis der Umfrage dargestellt. Fast 50% der befragten nutzen kein Smartphone während einer Fahrt, weil die Strecke bekannt ist oder weil sie Ihre Smartphones nicht am Lenker befestigen wollen. 70% der Befragten haben Ihre Handys nicht am Motorrad oder am Lenker gehabt sondern in der Tasche bzw. im Rucksack.

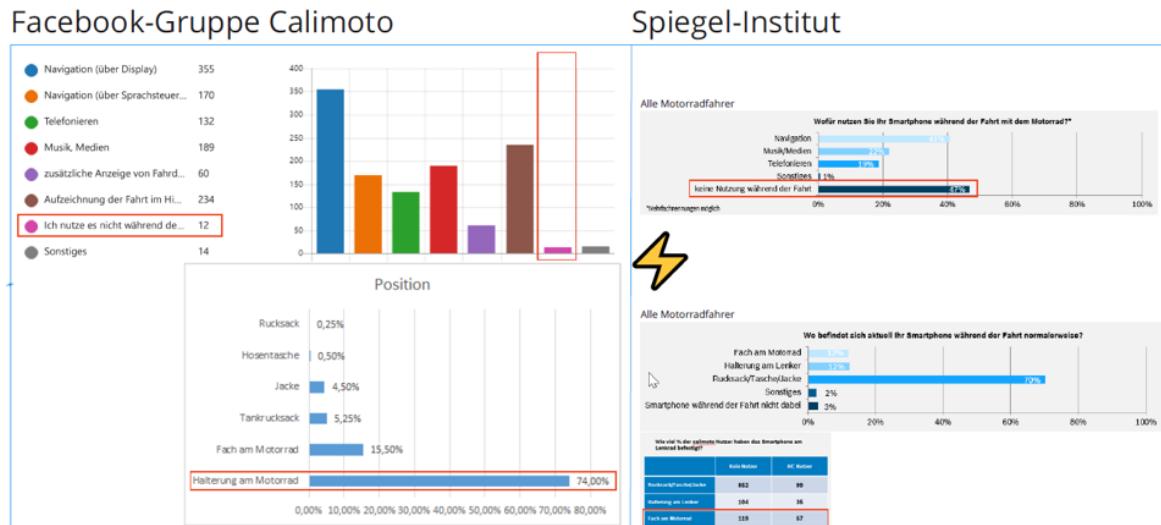


Abbildung 3.1: *Calimoto - Umfrage - Pocketmode*

Aus diesem Grund ist die Entwicklung einer Unfallerkennung im Pocket-Mode wichtig, wo das Smartphone nicht mehr unbedingt am Lenker befestigt werden muss. Die Weiterentwicklung der Unfallerkennung wurde mit agilen Methoden erfolgt, Seite 19.

3.1 Kritische Szenarien/Fälle

In Abschnitt 2.5 wurden der Ablauf der aktuellen Unfallerkennungsalgorithmen sowie deren Parameter (z.B. TipOver) erläutert. Die Entwicklung des Pocket-Modes sollte auf keinen Fall zu Konflikten mit dem normalen Mode führen. Die aktuelle Zuverlässigkeit des Algorithmus darf durch das Pocket-Mode nicht verringert werden, in dem ein im normalen Mode gut erkennbares Unfallszenario durch das Pocket-Mode übersehen wird. Um die Konflikte zu vermeiden wird eine Liste der Use- sowie Edgecases vorbereitet, in der die Erwarteten Reaktion des aktuellen Algorithmus aufgelistet wird. Dadurch erfolgt eine Übersicht der möglichen Konflikten sowie der Fällen, wo ein falscher Alarm ausgelöst werden könnte, und gleich eine mögliche Gegenmaßnahme.

Liste der Edge- und usecases mit einer Erklärung, warum diese kritisch sind und einen Vorschlag, was man dagegen tun kann. Die Abbildung 3.2 zeigt die erwähnte Liste. Da das Verhalten des Smartphones in der Hosentaschen (am Bein) und am Oberkörper unterschiedlich ist, wurden diese separat betrachtet. In der Spalte 'Beschreibung' ist eine nähere Erklärung des Szenarios erläutert. Die Spalte 'Erkennung durch den Algo' berichtet, ob der aktuelle Algorithmus das Szenario richtig erkennen wird (IO: In Ordnung, NIO: Nicht In Ordnung). Unter 'Bemerkungen' ist eine weitere Erklärung des erwarteten Ergebnisses beschrieben. Bei den kritischen Szenarien, wo der Algorithmus den Fall nicht richtig erkennen würde, wurde eine mögliche Gegenmaßnahme zum Korrigieren der Entscheidung des Algorithmus aufgeschrieben.

A	B	C	D	E	F	G
ID	Name	Beschreibung		Handy am Körper	Handy am Motorrad	
3	Oberkörper bewegen	Umdrehen, Nach hinten schauen, Lenker mit einer Hand halten	-	IO	Kein Einfluss auf das Handy	Keine
4			IO	-	Kein GH, keine CH, Nur geringe Winkeländerung um die X-Y-Achsen	Keine
5		Nach vorne und hinten lehnen	-	IO	Kein Einfluss auf das Handy	Keine
6			IO	-	Kein GH, keine CH, Keine kritische Winkeländerung um die X-Y-Achsen	Keine
7		Seitliches Lehnen (rechts und links)	-	IO	Kein Einfluss auf das Handy	Keine
8			IO	-	Kein GH, keine CH, Keine Winkeländerung um die Z-Achse	Keine
9		Ab- und Aufsteigen	-	IO	Kein Einfluss auf das Handy	Keine
10			NIO	-	Bewegungsabhängig, enthält Winkeländerung (TO) und manchmal Grundriff; Falsch positiv bei GH. Kein GH > kein Unfall	Erstmal Testen
11	Laufen	Handy am Körper	NIO	-		Lauferkennungsmodul einbauen und die Unfallerkennung während des Laufen deaktivieren
12	Handy in der Hand nehmen/nutzen	Eintippen, telefonieren, bewegen...etc.	NIO	-	Alles möglich (GH, CH, TO)	Erkennen (durch phone-lifting-Funktion?) und Unfallerkennung deaktivieren
13	Handy in der Tasche rutscht	Wheelie fahren	Nur auf das Hinterrad fahren; Extremer Fall (Not intended use)	NIO	-	In AGB ausschließen
14		Auf der Motorradstirnbank stehen	Extremer Fall (Not intended use)	NIO	-	In AGB ausschließen
15		Auf dem Motorrad (Fußraste) stehen	Beim Fahren Körper dehnen/strecken	-	Kein Einfluss auf das Handy	Testen
16		An der Ampel stehen und Fuß runter	Fahren, dann (stark) bremsen und Fuß runter	IO	Kein GH, keine CH, Keine kritische Winkeländerung um die X-Y-Achsen	Keine
17	Handy in der Tasche rutscht	Normales Fahren	Beschleunigen, bremsen, Kurven fahren... ect.	NIO	Im aktuellen Algo abgedeckt	Keine
18		Mit Winkeländerung		NIO	Fahren und Winkeländerung -> Unfall	Schnelles Nachkalibrieren oder in AGB bekannt machen (Handy festlegen)
19		Keine Winkeländerung (gleiche Position)	IO	IO	Keine Winkeländerung -> kein Unfall	Testen ob GH oder CH erkannt werden
20	Motorrad abstellen		IO	IO	Im aktuellen Algo abgedeckt	Keine
21	In der Kurve (Hanging off)					
22						
23						
24						
25						
26						

Abbildung 3.2: Liste der Use- und Edgecases mit der erwarteten Reaktion des Algorithmus'

Nach der internen Statistik ist das Laufen ein häufiger Grund von den falschen Alarmen, deswegen eine Lauferkennung zur Verbesserung der Zuverlässigkeit wichtig.

3.2 Lauferkennung

In der bereits bestehenden Version des Algorithmus' ist davon ausgegangen, dass das Smartphone am Lenker befestigt wird. Wenn die Person das Handy nach einer Fahrt in die Hosen- bzw. Jackentasche einsteckt und fängt an zu laufen, wird öfters einen falschen Alarm (falsch-positiv) ausgelöst, da das Laufen im bisherigen Algorithmus nicht berücksichtigt wurde. Wenn die Unfallerkennung im Pocket-Mode verwendet wird, ist stark zu erwarten, dass die Person nach einer Fahrt oder während einer Pause (z.B. Tanken) vergisst (oder ignoriert), die Unfallerkennung zu deaktivieren, und mit dem Smartphone an sich läuft. Das führt dazu, dass die Anzahl der falschen Alarmen im Pocket-Mode wesentlich steigt.

Um diese falsche Auslösungen zu verhindern, ist eine Lauferkennung wichtig. Diese Arbeit beschäftigt sich im Teil mit der Implementierung der Lauferkennung. Das Ziel dahinter ist das Laufen zu erkennen und die Unfallerkennung temporär zu deaktivieren, um die falsche Alarne zu vermeiden und die Agenten zu entlasten. In diesem Kapitel werden die Schritte der Entwicklung der Lauferkennung erläutert.

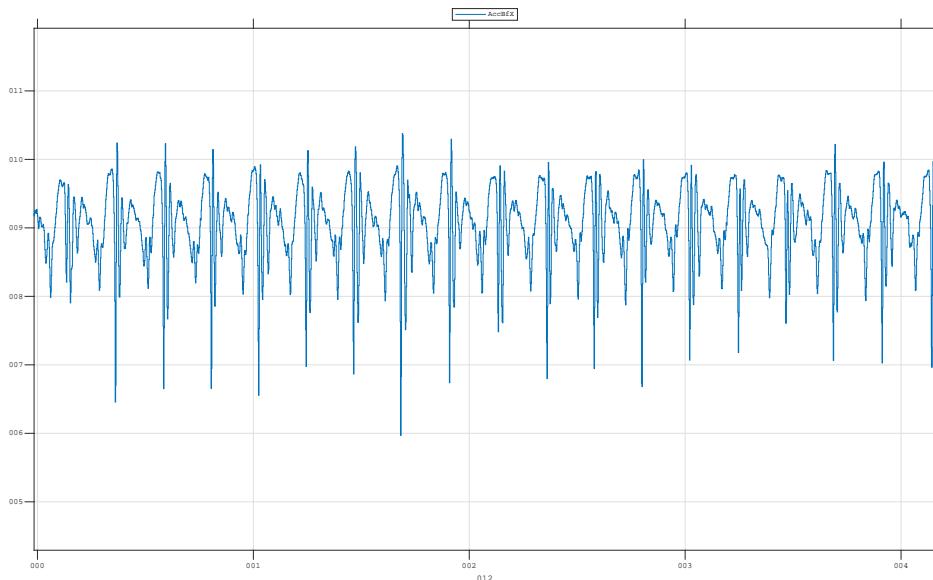


Abbildung 3.3: Beispiel: Beschleunigungssignal beim Laufen (**x-Achse 0-25 Sekunden, y-Achse (-2500 - 0))

In der Abbildung 3.3 ist ein Beispieldaten aus dem Beschleunigungssensor im Smartphone während des Laufens. Die Person kann bis zu 2 Schritte pro Sekunde im Schnitt zurücklegen. In der Grafik können die Peaks innerhalb einer Sekunde aufgezählt werden und die Anzahl der Schritte ermitteln. Wenn diese unter 2 pro Sekunde sind, ist vom Laufen auszugehen, da ein Motor so wenige Umdrehungen pro Sekunde nicht schafft. Im nächsten Abschnitt werden diese Peaks aufgezählt, um die Anzahl der

Schritte bzw. Umdrehungen zu ermitteln.

3.2.1 1. Idee: Peaks aufzählen

Wie bereits erwähnt wurde, kann die Person bis zu zwei Schritte pro Sekunde laufen. D.h. aus einem typischen Laufsignal (z.B. Abbildung 3.3) soll maximal 4 Schritte pro Sekunde aufgezählt werden. Es soll ein Modell implementiert werden, das die Anzahl der Schritte bzw. der Peaks aufzählt und der Mittelwert davon pro Sekunde zurückgibt. Zur Vereinfachung der Implementierung wurde eine Testumgebung (siehe Abbildung 3.4) aufgebaut. In der Umgebung wurde ein bekanntes Sinussignal generiert und dargestellt.

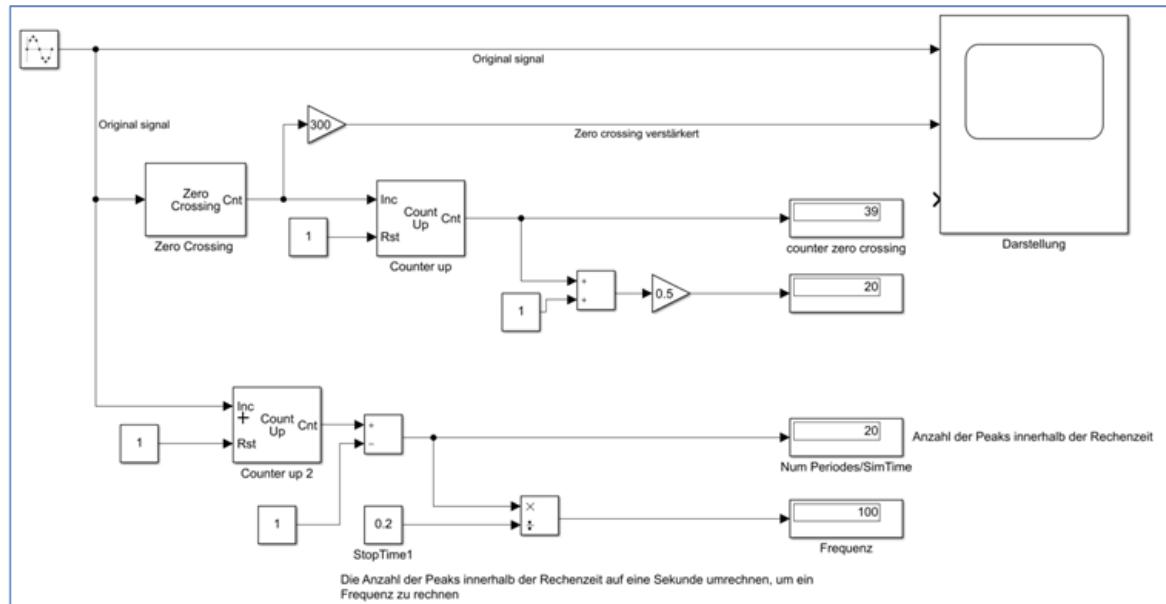


Abbildung 3.4: Testbeispiel - Lauferkennung - Peaks Zähler

Die Abbildung 3.5 zeigt die Spezifikationen des generierten Signals und die Abbildung 3.6 stellt mithilfe eines Scopes (Simulink-Block) das entsprechende Signal grafisch dar sowie wie oft das Signal die Nulllinie überschneidet (blau). Aus der Grafik ist die Anzahl der Peaks einfach zu ermitteln und diese beträgt in diesem Fall 100 Hz umgerechnet. Eine zeitliche Frequenz wird folgendes berechnet:

$$FreqHz = \frac{Freq(rad/sec)}{2\pi}$$

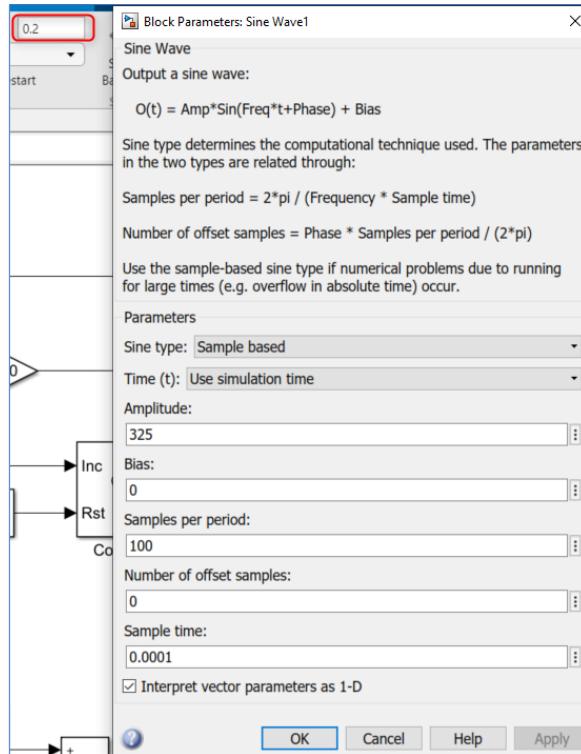


Abbildung 3.5: Testbeispiel - Lauferkennung - Sinussignalgenerator - Spezifikationen

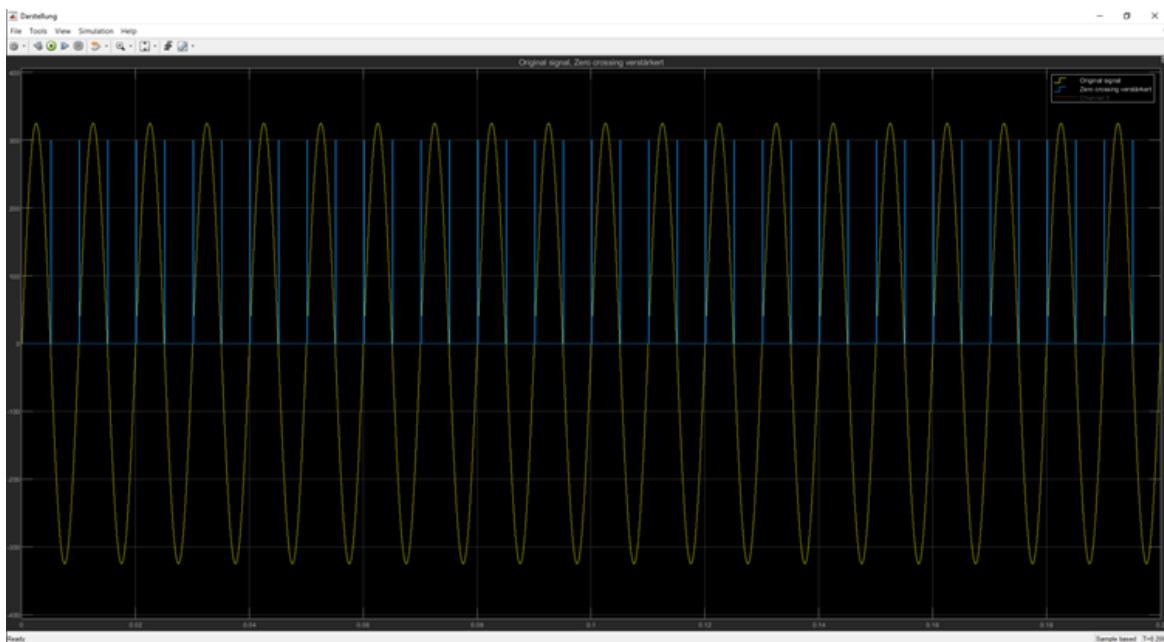


Abbildung 3.6: Testbeispiel - Lauferkennung - Sinussignal

In dem Modell ist die Funktion 'Zero Crossing' verwendet. Diese zählt wie oft das Signal die x-Achse überquert. Diese Methode liefert das richtige erwartete Ergebnis,

wenn das Signal um die x-Achse dargestellt ist. Von der anderen Seite hilft diese Funktion nicht mehr, wenn das Signal eine Offset hat, in dem dieses z.B. um die Linie ($y = 300$), da in diesem Fall und amplitudenabhängig das Signal die x-Achse nicht mehr schneidet. Das führt dazu, dass das Ergebnis nicht mehr zuverlässig ist.

Eine andere Methode hat sich ergeben, dass die Funktion 'Counter up' in dem Modell verwendet wird. Dieses Block zählt wie oft das Signals in die positive Richtung zeigt. Das neue Implementierung hat ein zuverlässiges Ergebnis im Vergleich zum originalen Modell geliefert.

Beim Einsetzen des gleichen Vorgehens bzw. Modell auf das richtige Laufsignal (Abbildung 3.3) wurde eine Frequenz von ca. 11 Hz beim Laufen zurückgegeben.

Nach weiteren Auswertungen und Forschungen wurde der Grund des Fehlers entdeckt. Es lag an den Unterschied zwischen dem perfekten generierten Sinussignal und dem echten Laufsignal. Das echte Signal hat im Vergleich zum generierten viele Störungen (Rauschen). Diese konnten durch das benannte Modell nicht ausgefiltert oder ignoriert werden, was zu einem falschen Ergebnis geführt hat.

3.2.2 Frequenzbasierend

Da der Peakszähler nicht zuverlässig funktioniert hat, war eine bessere Idee notwendig. Das Modell muss die Frequenz des Signal ermitteln und diese dann auswerten. Analog zum Unterabschnitt 3.2.1 wurde hier eine neue Hypothese festgelegt, die durch ein Testmodell überprüft werden soll.

Die Hypothese: Die Frequenz während des Laufens sollte kleiner als 2Hz sein und beim Fahren über 7Hz. Wenn eine Frequenz von über 7Hz ermittelt wird, ist eine Laufaktivität ausgeschlossen, da ein Mensch auf keinen Fall 14 Schritte zurücklegen kann.

Dafür ist die FFT ein wichtiges Wort bei einer Frequenzermittlung.

Die App schreibt Messdaten mit der Frequenz von 100 Hz. D.h. pro Sekunde gibt es 100 Messwerte.

Auf die FFT beziehen.

zum Berechnen der Frequenz: FFT (Fast Fourier Transformation)

Nochmal das gleiche mit dem Testmodel durchgeführt.

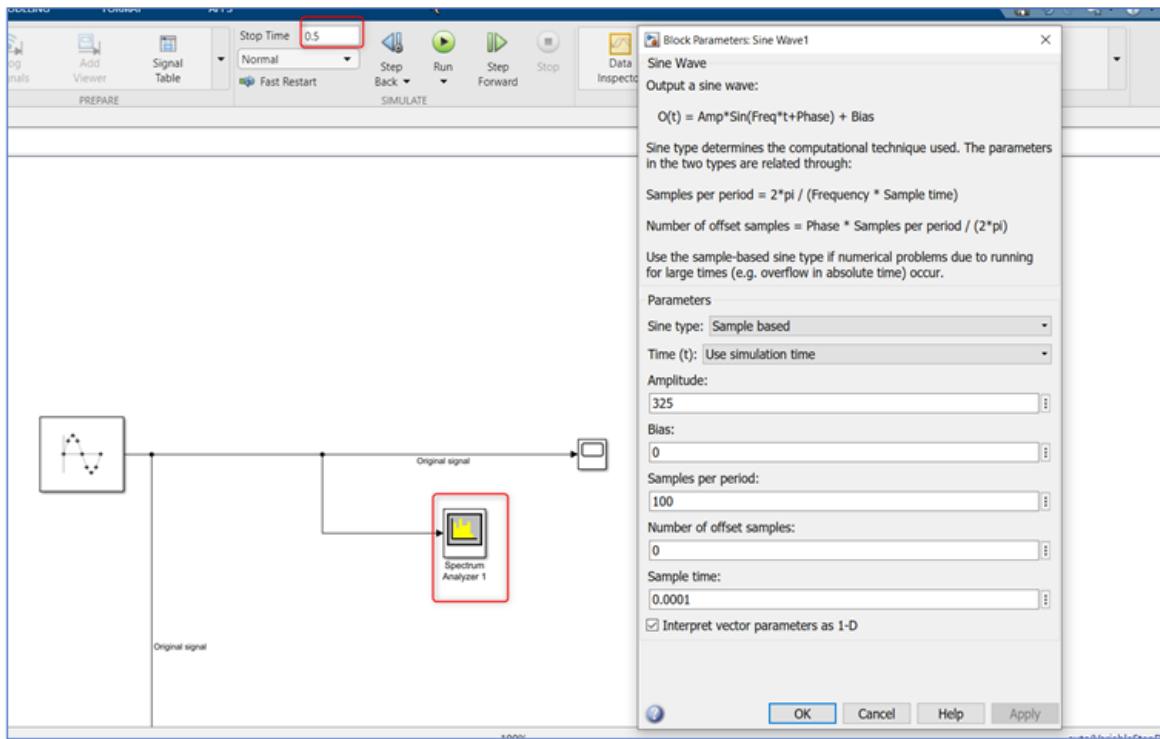


Abbildung 3.7: Testbeispiel - Frequenzbasierte Lauferkennung - Sinussignal

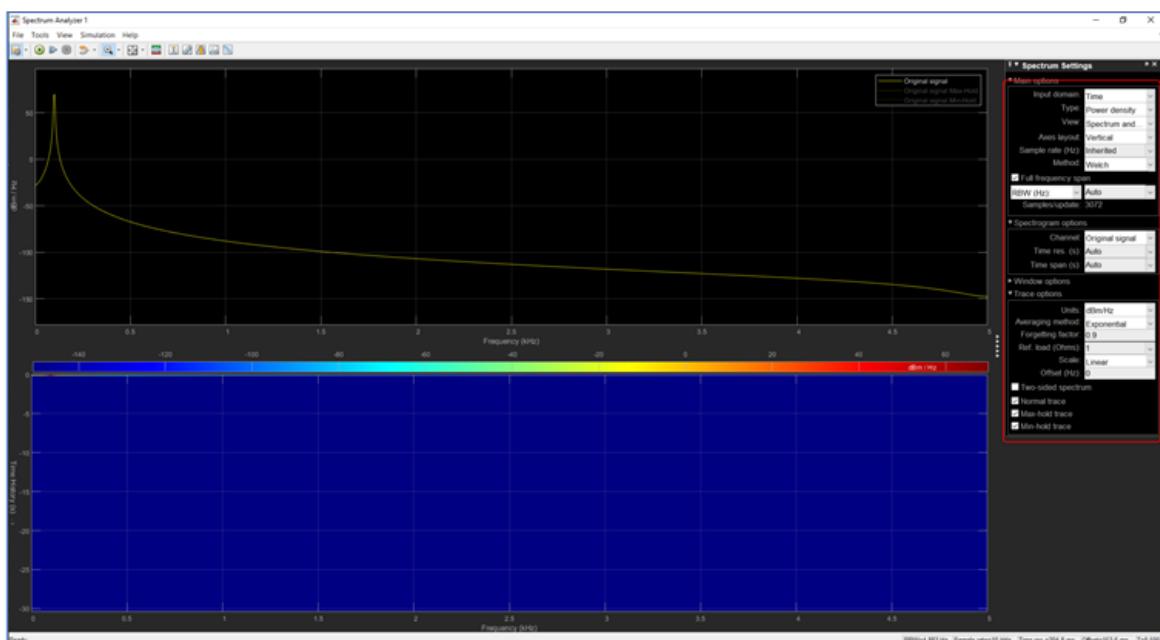


Abbildung 3.8: Testbeispiel - Frequenzbasierte Lauferkennung - Ausgabe des Spektrum-Analyser und seine Spezifikationen

3 Unfallerkennung im Pocket-Mode

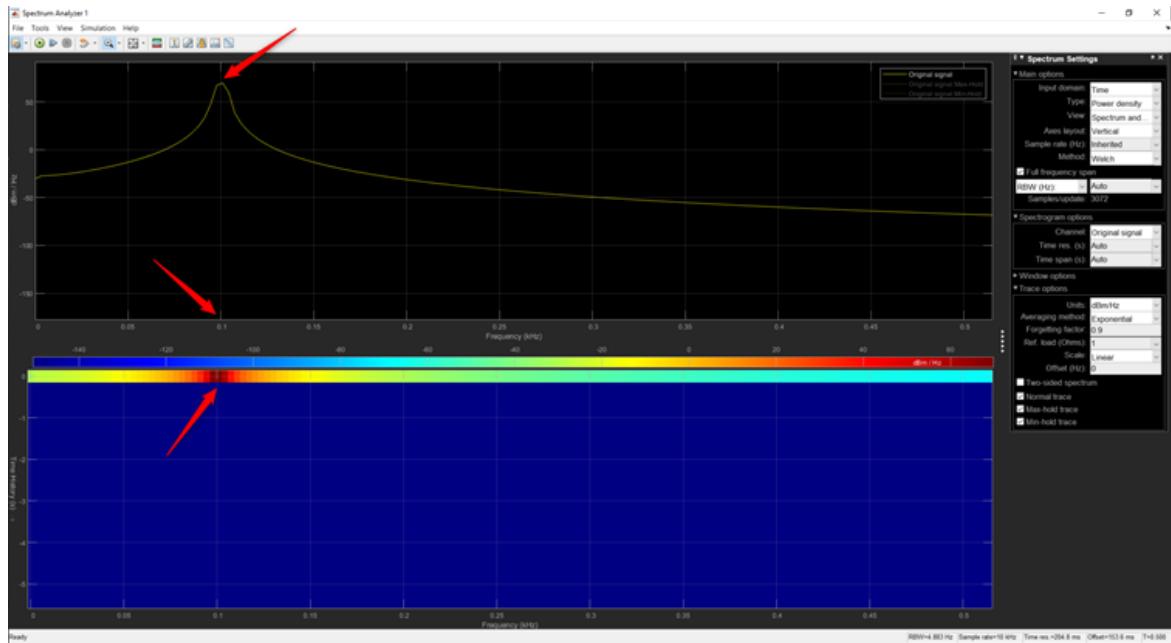


Abbildung 3.9: Testbeispiel - Frequenzbasierte Lauferkennung - Ausgabe des Spektrum-Analyzers im Bereich zwischen 0-0.5 kHz

Abbildung 3.9 Es ist schön zu bemerken, dass die Frequenz (100 Hz) sehr gut sichtbar ist. Der obere Teil zeigt die Häufigkeit einer Frequenz (Spektrum) unabhängig von der Zeit. Der untere Teil zeigt die Häufigkeit einer Frequenz mit der Zeit (Spektrogramm).

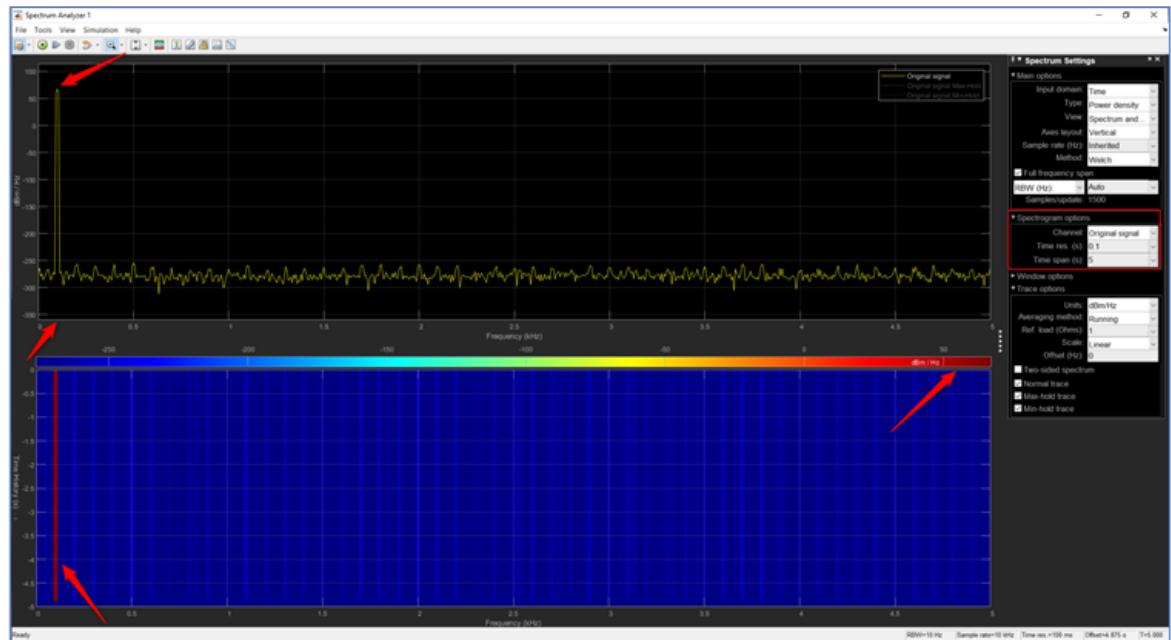


Abbildung 3.10: Testbeispiel - Frequenzbasierte Lauferkennung - Ausgabe des Spektrum-Analyser mit anderen Spezifikationen

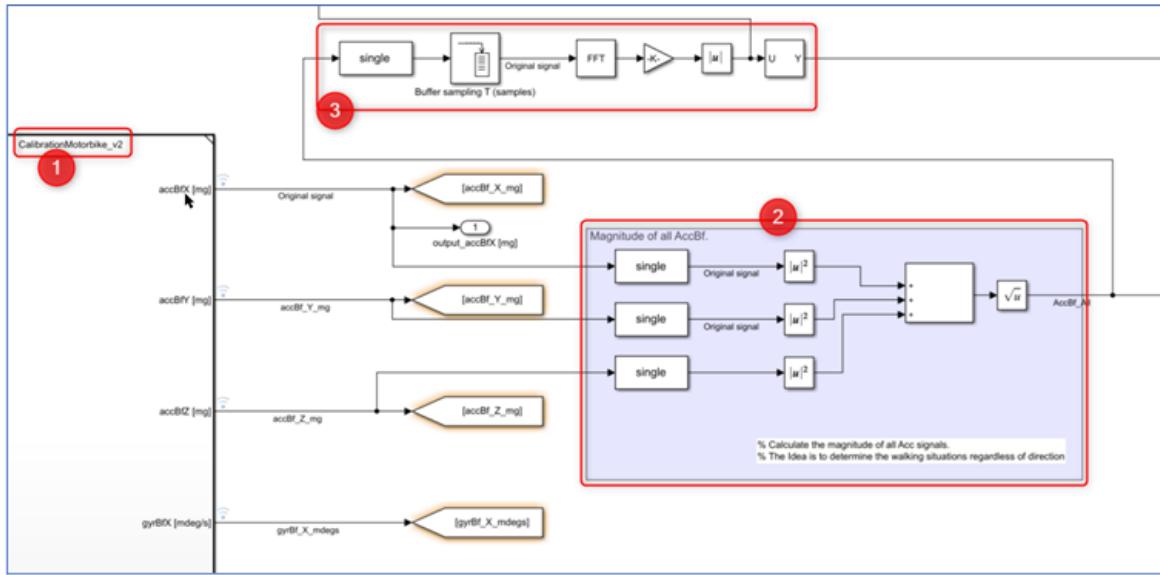


Abbildung 3.11: Testbeispiel - Frequenzbasierte Lauferkennung - FFT - Modell

Die AccBfX, AccBfY und AccBfZ sind die Ausgänge des Modells *CalibrationsMotorbike_v2* und sie sind die Kalibrierte Signale. Diese Werte werden für die Berechnung der Betrag mit der Formel (******) verwendet (Abbildung 3.11- Nummer 2). Das Ziel ist die Frequenzermittlung richtungsunabhängig zu stellen. Danach wurde eine FFT an den Variablen *AccBfAll* durchgeführt, um die Frequenzen zu ermitteln (Abbildung 3.11- Nummer 2).

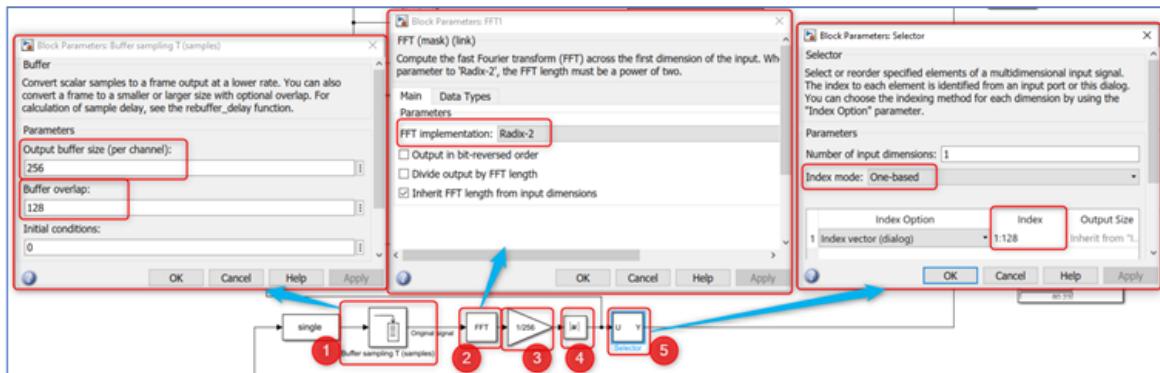


Abbildung 3.12: Testbeispiel - Frequenzbasierte Lauferkennung - FFT - Modell

In der Abbildung 3.12 wird eine FFT durchgeführt. Die Einstellparameter jedes Element ist ersichtlich.

- 1- In der Buffer sind 256 Samples zu betrachten (d.h. ca. 2,5 Sekunden des Signals, da die Abtastrate der Sensor 100 Hz ist). Eine Überlappung von ca. 1 Sekunde wurde auch eingestellt, damit die Zwischen Frequenzen nicht übersehen werden.
- 2- Der FFT-Typ ist eine Radix-2.
- 3- Die Ausgabenwerte der FFT durch 265 dividieren. (warum?)

4- Betrag des FFT-Ausgangs bilden (warum?)

5- Da FFT ein gespiegelter Ausgang liefert wird nur die Hälfte der Matrix angenommen (1:128)

Entscheidungskriterien - Matlabskript

Screenshot vom Skript mit einer Erklärung (Abbildung 3.13)

```

1  %function [motionClass, lastMotionClassTime] = fcn(Intensity, freq, DuSpeed, lastMotionClass, lastMotionClassTime)
2  % status = -1;
3  %for iFq = 1:5
4  if Intensity(iFq) > 100
5  lastMotionClassTime = 0;
6  % lastClassTime = 0;
7  if freq(iFq) >= 7
8  % high frequency (most likely driving), check with speed
9  if DuSpeed < 5
10  % high frequency but very low speed => sitting on motorbike and standing still
11  motionClass = 0;
12 else
13  % there is movement
14  motionClass = 2;
15 end
16 break
17 elseif freq(iFq) >= 0.3906 && freq(iFq) <= 2
18 % walking, (most likely walking) check with speed
19 if DuSpeed <=7
20  % walking speed
21  motionClass = 1;
22  break
23 else
24  % speed > 7 kmh => not walking => conflict => check next frequency
25  motionClass = -1;
26  continue;
27 end
28 elseif freq(iFq) > 2 && freq(iFq) <7
29 % undeclared. Maybe walking and maybe driving. Double check with the speed. If the speed is bigger than 7 km/h than he must be driving.
30 % If the speed's smaller than 7 km/h it should stay undeclared, he might be driving with no GPS-Signal (e.g. no speed) or walking
31 if DuSpeed >= 7
32  motionClass = 2;
33  break;
34 else
35  motionClass = -1;
36  continue;
37 end
38
39 elseif freq(iFq) < 0.3906 % undeclared f < 0.3906 Hz
40 % not intended to get here
41 % (sensor couldn't sense frequencies smaller than 0.396)
42 motionClass = -2;
43 break
44
45 else
46  % not intended to get here either; all usecases were defined in the
47  % previous elseifs
48 motionClass = lastMotionClass;
49 break
50
51 else
52  if DuSpeed >= 7
53  motionClass = 2;
54  break;
55 else
56  if lastMotionClassTime <=100
57  lastMotionClassTime = lastMotionClassTime + 1;
58  motionClass = lastMotionClass;
59 else
60  lastMotionClassTime = 0;
61  motionClass = -1;
62 end
63 continue
64 end
65
66
67
68

```

Abbildung 3.13: Entscheidungsskript durch mehrere Kriterien (Frequenz und Geschwindigkeit)

Beispiel

Mögliche Konflikte: ID = 2488; CrashNoPSAP;

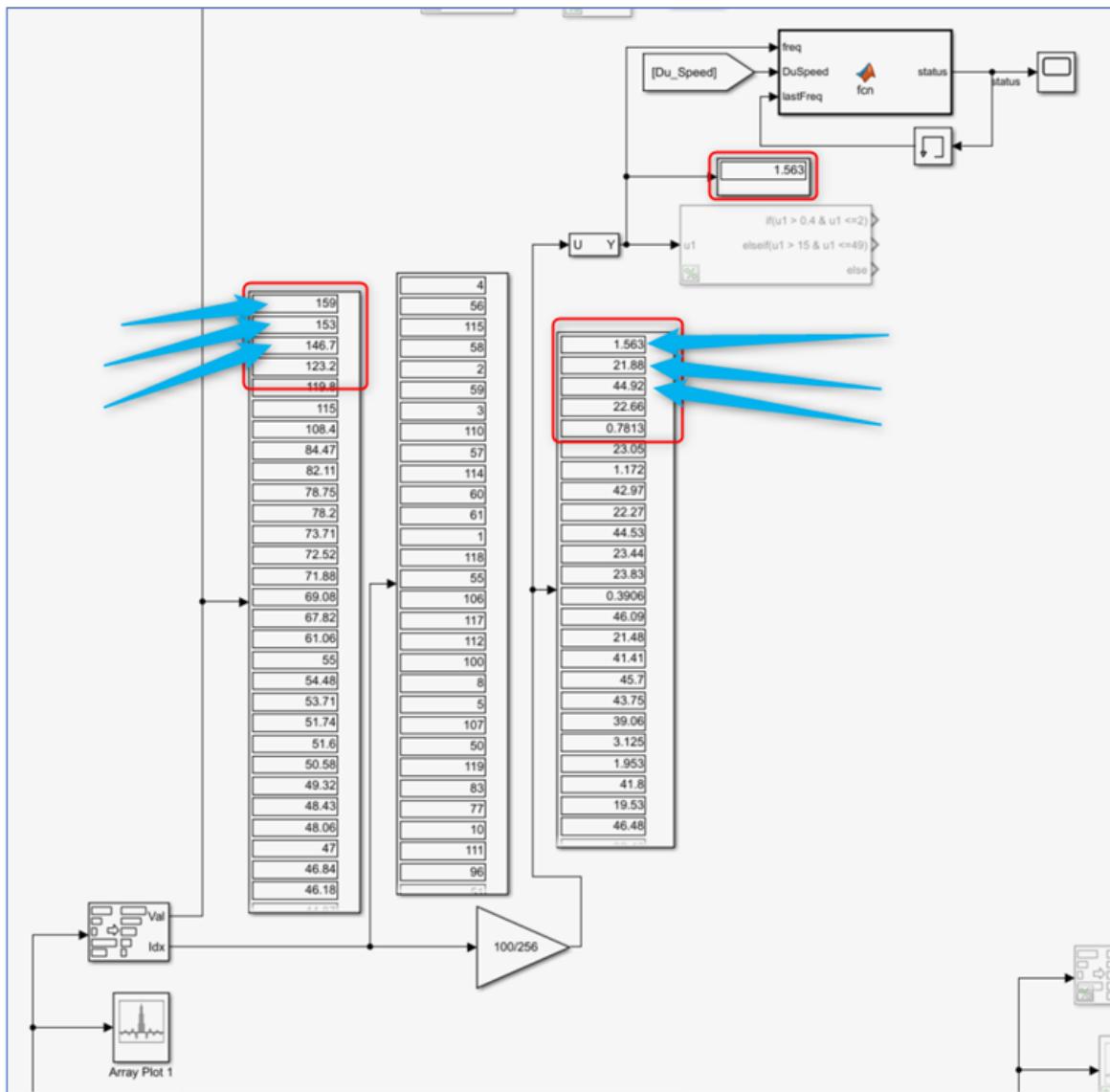


Abbildung 3.14: Testbeispiel - Frequenzbasierte Lauferkennung - Ausgangsbeispiel - ID 2488

Da hier (Abbildung 3.14 und Abbildung 3.15) die maximale Intensität der Frequenz 1,5, wird diese als das Maximum übernommen und weiterbearbeitet. Die nächste größte Intensität liegt sehr nah dazu und hat die Frequenz 21,88 Hz, was eigentlich richtiger ist.

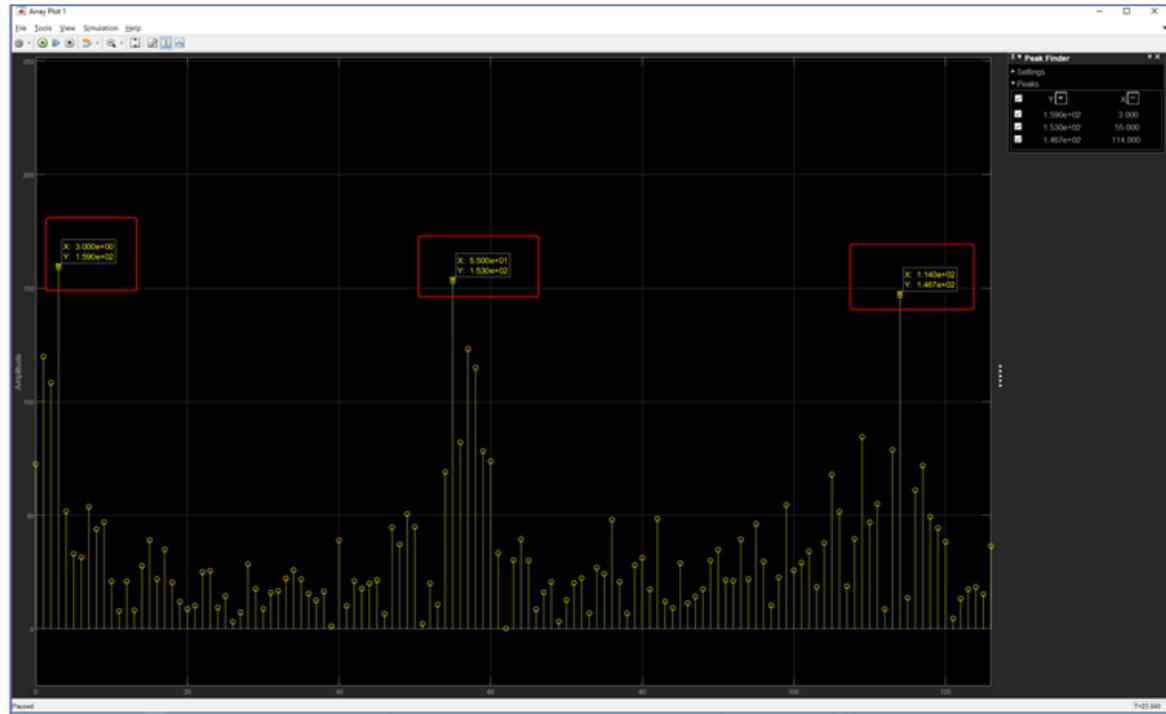


Abbildung 3.15: Testbeispiel - Frequenzbasierte Lauferkennung - Ausgangsbeispiel - ID 2488
- Scope

Werte Sinnvoll auswählen

- gültige Intensität
- Frequenzbereiche
- Gültige Geschwindigkeit
- Ausschlusskriterien

3.3 Verifikation des Algorithmus'

3.3.1 Groundtruth sammeln

- Videos mit den Daten synchronisieren (Das Tool erläutern? oder vllt. nur erwähnen?)
- Groundtruth labels nachdenken und erläutern
- Videos labeln

4 Ergebnisse

5 Ausblick

- ...

- Aktivitätserkennung immer aktiviert und beim Motorradfahren Unfallerkennung automatisch aktivieren (App im Hintergrund laufen)
- Zuverlässiger machen (andere Messwerte mit einnehmen und auswerten) z.B. App-Nutzung , Bildschirmaktivität.
- Phone-lifting-Funktion einbauen und nutzen - *i* Flase-Alarm unterdrücken, wenn das Handy benutzt wird.
- Unfallerkennung auf anderen Transportmitteln erweitern. Erstmal Mofas und dann auch Scooter, oder auch beim Laufen.
- Ermittlung einer Unfallschwere besser und automatisch machen. Ziel ist eine Zwischenphase (der Agent ruft an und checkt nach) zu stoppen und Zeit zu sparen. Bei einem schweren Unfall das Krankenwagen automatisch anrufen.

Literaturverzeichnis

- [1] Animals vs bikers. Aufgerufen am 06.09.2022.
- [2] Crazy driver vs biker. Aufgerufen am 06.09.2022.
- [3] Motorcycle crash compilation. Aufgerufen am 06.09.2022.
- [4] Motorcycle crashes and mishaps. Aufgerufen am 06.09.2022.
- [5] Motorcycle crashes on the road. Aufgerufen am 06.09.2022.
- [6] F. Iov; A. D. Hansen; P. Sorensen; F. Blaabjerg. Wind turbine blockset in matlab/simulink. Technical report, Institute of Energy Technology, Aalborg University, 2004.
- [7] Vicki-Lynn Brunskill. Sprint (software development), August 2019. Aufgerufen am 26.09.2022.
- [8] F. d. Maire. *Analyse der Verkehrssicherheit von Motorradfahrern zur prädiktiven Bestimmung von Normalfahrsituationen über kritische Situationen bis hin zu Unfällen*. 2020.
- [9] J. Yeazel; J. Mehaffey; S. Penrod; A. Deiss. Gps speed.
- [10] Android Developers. Motion sensors. Aufgerufen am 01.08.2022.
- [11] FAA. Satellite navigation - gps - how it works. Aufgerufen am 01.08.2022.
- [12] D. Vetter H. Appel, G. Krabbel. *Unfallforschung, Unfallmechanik und Unfallrekonstruktion*. 2002.
- [13] Christian Hädrich. Messung der schräglage von motorrädern bei kurvendurchfahrt. Master's thesis, RWTH Aachen University, 2012.
- [14] World health organization. Road traffic injuries, June 2022. Aufgerufen am 01.08.2022.
- [15] S. T. Karris. *Introduction to Simulink® with Engineering Applications*. Orchard Publications, 2008.
- [16] C. A. Cansalar; E. Mavis; C. Kasnakoglu. Simulation time analysis of matlab/-simulink and labview for control applications. 2015.

- [17] C. Gope N. Kehtarnavaz. Dsp system design using labview and simulink: A comparative evaluation. 2006.
- [18] Nasa. How does gps work?, June 2019. Aufgerufen am 01.08.2022.
- [19] NHTSA. Ratings, biomechanics andtrauma, motorcycle safety. Aufgerufen am 01.08.2022.
- [20] NTI-Audio. Fast fourier transformation fft - basics.
- [21] K. Rogers. gyroscope. Encyclopedia Britannica. Aufgerufen am 01.08.2022.
- [22] Sathish. How to measure acceleration in smartphones using accelerometer?, November 2021. Aufgerufen am 01.08.2022.
- [23] Jan Schnee, Jürgen Stegmaier, and Pu Li. A probabilistic approach to online classification of bicycle crashes. *Accident Analysis and Prevention*, 160:106311, 2021.
- [24] Jan Schnee, Jürgen Stegmaier, Tobias Lipowsky, and Pu Li. Auto-correction of 3d-orientation of imus on electric bicycles. *Sensors*, 20(3):589, 2020.
- [25] S. Sharma. What is accelerometer? how to use accelerometer in mobile devices?, July 2020. Aufgerufen am 01.08.2022.
- [26] sparkfun. Gyroscope. Aufgerufen am 01.08.2022.
- [27] E. W. Weisstein. Fast fourier transform.

A Anhang

- Tabelle von Jan

Eidesstattliche Erklärung

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Master-Arbeit selbstständig und ohne fremde Hilfe verfasst, andere als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel nicht benutzt und die den benutzten Quellen wörtlich oder inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Ort und Datum: Stuttgart, den _____ Unterschrift: _____