**Simulation von autonomen Einparken mit dem Kleinroboter von Lego**

**Studienarbeit**

**5. und 6. Semester**

des Studiengangs Angewandte Informatik

an der dualen Hochschule Baden-Württemberg in Karlsruhe

von

Simon Franke

XX.XX.2016

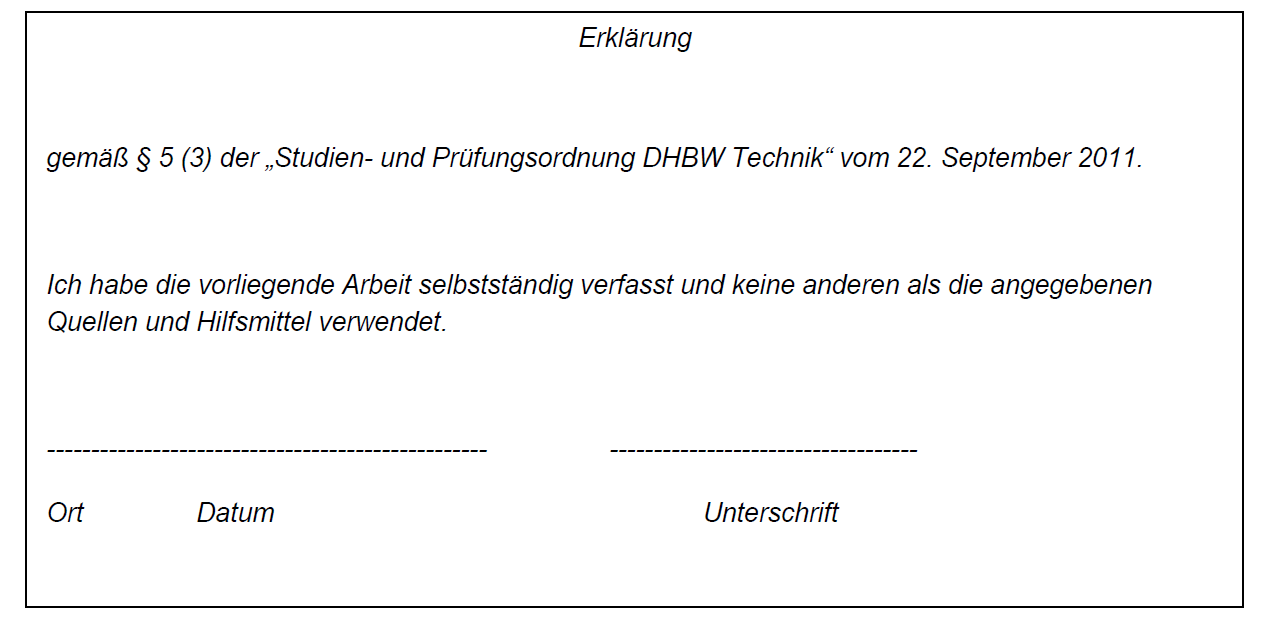
Bearbeitungszeitraum: TBD

Matrikelnummer: 5484393

Kurs: TINF13B2

Ausbildungsfirma: FILIADATA GmbH

Betreuer: Prof. H.-J. Haubner



# Zusammenfassung:

In dieser vorliegenden Arbeit wird das Nachbilden eines autonomen Einparkverhaltens, auch genannt Einparkassistent, auf Modellebene mit einem Kleinroboter von Lego nachgebildet. Hierzu soll ein effizienter Algorithmus entwickelt werden, der anhand mathematischer Grundlagen einen idealen Einparkvorgang ermittelt. Im ersten Teil dieser Arbeit wird ein Überblick über theoretische Grundlagen gegeben. Diese werden im zweiten Teil genutzt, um die Durchführung zu beschreiben.

Abstract:

Inhalt

[1Einführung 6](#__RefHeading___Toc160_1920390947)

[2Grundlagen 6](#__RefHeading___Toc162_1920390947)

[2.1Theoretische Grundlagen 6](#__RefHeading___Toc1029_74400679)

[2.1.1Einparkhilfe 6](#__RefHeading___Toc164_1920390947)

[2.1.2Autonomes Einparken 7](#__RefHeading___Toc1317_788174387)

[2.2Technische Grundlagen 8](#__RefHeading___Toc1031_74400679)

[2.2.1Hardware in LEGO Mindstorms 8](#__RefHeading___Toc3947_1754984606)

[2.2.2LeJOS 9](#__RefHeading___Toc172_1920390947)

[2.2.3Entwickeln mit Eclipse 10](#__RefHeading___Toc174_1920390947)

[3Anforderungen 10](#__RefHeading___Toc178_1920390947)

[4Konzept 10](#__RefHeading___Toc184_1920390947)

[4.1Mathematische Betrachtung des Einparkvorgangs 10](#__RefHeading___Toc186_1920390947)

[4.1.1Bestimmung des vorderen rechten Punktes 18](#__RefHeading___Toc1319_788174387)

[4.2Konstruktion des Autos 18](#__RefHeading___Toc3922_1754984606)

[4.2.1Konzept 19](#__RefHeading___Toc1033_74400679)

[4.2.2Lenkung 20](#__RefHeading___Toc1035_74400679)

[4.2.3Ergebnis des Autobaus 21](#__RefHeading___Toc1037_74400679)

[4.3Softwarekonzept 22](#__RefHeading___Toc3924_1754984606)

[4.3.1Zustandsgraph 22](#__RefHeading___Toc3926_1754984606)

[4.3.2Algorithmus 24](#__RefHeading___Toc3928_1754984606)

[4.4Testkonzept 24](#__RefHeading___Toc194_1920390947)

[5Beschreibung der Software-Umsetzung 25](#__RefHeading___Toc196_1920390947)

[5.1Auzüge aus dem Code 25](#__RefHeading___Toc198_1920390947)

[5.2(Iterative Entwicklungsschritte) 25](#__RefHeading___Toc3949_1754984606)

[5.3Umsetzung des Testkonzepts 25](#__RefHeading___Toc200_1920390947)

[5.4Soll-/Ist-Analyse 25](#__RefHeading___Toc3930_1754984606)

[5.5Probleme 25](#__RefHeading___Toc1321_788174387)

[6Fazit und Ausblick 25](#__RefHeading___Toc204_1920390947)

[7Anhang 26](#__RefHeading___Toc4341_1920390947)

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bedeutung der Zeichen in Abbildung XX 11

Tabelle 2: Erklärung der Zeichen in der Abbildung XXX 23

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Schematischer Einparkvorgang 11

Abbildung 2: Auto beim Einparken 12

Abbildung 3: Veranschaulichung von v' 13

Abbildung 4: Scilab Code zur Simulierung des Einparkvorgangs 16

Abbildung 5: Definition der Konstanten im Scilab Code 17

Abbildung 6: Simulation des Einparkvorgangs in Scilab 17

Abbildung 7: Positionierung der Komponenten auf dem Fahrzeug 19

Abbildung 8: Auto von vorne, Lenkung 20

Abbildung 9: Lenkung von unten 21

Abbildung 10: Verwendetes Auto 22

Abbildung 11: Zustandsautomat 23

Abbildung 12: Testparcour zur Erfolgskontrolle 24

# Einführung

In der heutigen Zeit wird das Autofahren immer mehr von technischen Hilfsmitteln unterstützt. Diese sogenannten Fahrassistenzsysteme greifen automatisch oder nach Aktivierung auf Antrieb, Steuerung oder Signaleinrichtungen ein, um entweder die Sicherheit oder den Komfort für Insassen und Straßenteilnehmer zu erhöhen. Dabei bewerten die Systeme die Umgebung und Motor- und Fahrwerkszustand durch verschiedene Arten von Sensoren.

Aufgrund

# Grundlagen

In diesem Kapitel wird Grundlagenwissen vermittelt, das benötigt wird, um die Inhalte der gesamten Arbeit verstehen zu können. Zunächst wird auf theoretische Grundlagen eingegangen zum Thema autonomes Einparken. Anschließend werden technische Hintergrundinformationen vermittelt, zu der verwendeten Hard- und Software.

## Theoretische Grundlagen

### Einparkhilfe

Die Einparkhilfe ist heute eines der bekanntesten der technischen Hilfsmitteln. Bereits seit 1950 werden Automobile mit Parkunterstützungen versehen. Waren es zu Beginn noch passive Systeme, wie Peilstangen, die an sensiblen Teilen des Autos angebracht waren, um den Autofahrer vor einem drohenden Unfall zu warnen, sind heute eher die aktiven Systeme verbreitet. Hier gibt es zwei Ausprägungen, die rein akustischen oder die visuellen und akustischen Systeme. Im ersten Fall wird der Fahrer über piepende Geräusche über den Abstand zu einem anderen Gegenstand hingewiesen. Im zweiten Fall wird zusätzlich zu den Geräuschen auch noch in einem Display der Abstand zu einem Hindernis dargestellt.

Die höchste Ausbaustufe der Einparkhilfe sind die selbst lenkenden Systeme, bei denen der Fahrer nur noch Gas geben, bremsen und den Gang wechseln muss. Der eigentliche Einparkvorgang wird vom Auto übernommen. Voraussetzungen hierfür sind die aktiven Einparkhilfen. Die Parklücke wird von quer zur Fahrtrichtung ausgerichteten Messsensoren bewertet. Ebenfalls befinden sich an der vorderen und der hinteren Stoßstange diese Sensoren. Meist werden hier Ultraschallsensoren verwendet. Diese senden und empfangen Ultraschallsignale und übermitteln die gewonnenen Daten an das Steuergerät, welches nun aus der Ultraschallsignallaufzeit die Distanz vom Sensor zum Hindernis errechnet. Hier gilt, das je höher die Anzahl der verbauten Sensoren, desto genauer ist das Messergebnis. Außerdem muss das Fahrzeug über eine elektro-mechanische Servolenkung, die von einem Elektromotor angetrieben werden kann, verfügen.

Möchte der Fahrer einparken, aktiviert er den Parklenkassistenten per Knopfdruck oder verringert seine Geschwindigkeit unter einen vorgegebenen Wert. Daraufhin wird quer zur Fahrtrichtung vermessen, ob eine Parklücke die passende Größe hat. Falls dies zutrifft, wird dem Fahrer dies signalisiert. Anschließend muss der Fahrer in einem passenden Abstand zur Parklücke anhalten, den Rückwärtsgang einlegen, leicht gas geben und anschließend passend bremsen. Steht der Wagen in der Parklücke, kann der Assistent durch Einlegen des Vorwärtsganges beendet werden. Modernere Assistenten unterstützen ebenfalls das Rangieren in einer Parklücke, bei dem durch mehrmaliges korrigieren innerhalb der Parklücke eingeparkt wird. Dadurch kann eine kleinere Parklücke ausreichen.

### Autonomes Einparken

Wie in 2.1.1 beschrieben, muss der Fahrzeugführer selbst den Gang einlegen, Gas geben und bremsen. Nur der Lenkvorgang wird durch die Einparkhilfe übernommen. Dies hat rechtliche Hintergründe, da der Fahrer jederzeit die Kontrolle über sein Fahrzeug haben muss. Dies wird im „Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr“ aus dem Jahr 1968, zuletzt überarbeitet im Jahr 2014, im Artikel 8, Absatz 5 beschrieben, als:

„*Jeder Führer muss dauernd sein Fahrzeug beherrschen oder seine Tiere führen können.*“

Diese Definition würde jedoch auch einige bereits verwendete Assistenzsysteme ausschließen, wie den Tempomaten oder den Abstandsregler. Somit wurde in der Überarbeitung von 2014 vermerkt, dass Assistenzsysteme zulässig sind, solange sie vom Fahrer überwacht und jederzeit überstimmt oder abgeschaltet werden können. Die Verantwortung für das Fahrzeug liegt somit beim Fahrzeugführer. Des weiteren fehlt auch bei den Fahrern die Bereitschaft die vollständige Kontrolle an ein computerbasiertes System abzugeben, auch weil einige der Sensoren noch die Zuverlässigkeit fehlt.

Somit gibt es das voll-autonome Einparken heutzutage noch in keinem Serienfahrzeug. Viele bekannte Autohersteller forschen jedoch in diese Richtung und stellen dabei vor allem die Vorzüge dieser Art des Einparkens heraus. So beschreibt Mikael Thor, ein Mitarbeiter von Volvo:

„*Und während das Auto sich im autonomen Betrieb selbst seinen Stellplatz sucht, sitzt man schon im Restaurant und nippt am Aperitif.*“

Damit beschreibt er das Szenario, dass der Fahzeugführer am Eingang eines Parkhauses das Auto abstellt und dieses dann voll selbstständig sich eine Parklücke sucht und sich dort abstellt. Ist der Fahrer dann mit seinem Restaurantbesuch fertig, zahlt er sein Parkticket, worauf das Fahrzeug zur Ausfahrt gefahren wird. Dies als Zukunftsaussicht klingt interessant, jedoch müssen in dieser Vision einige Voraussetzungen gelten. So muss nicht-autonomer Verkehr im Parkhaus ebenso ausgeschlossen werden, wie auch Fußgänger. Ebenso müsste das Parkhaus darauf vorbereitet werden, durch einen digitalen Lageplan und elektronische Stellplatzinformationen. BMW ist der Meinung, dass solch eine Technik eventuell bereits 2020 zum Einsatz kommen könnte.

## Technische Grundlagen

In den technischen Grundlagen wird auf wichtige Aspekte der Software und Hardware eingegangen.

### Hardware in LEGO Mindstorms

Das LEGO Mindstorms System ist der Versuch des dänischen Spielwarenherstellers LEGO in den Bereich der schulischen Bildung vorzudringen. Das System soll eine spielerische Annäherung an die Themen Robotik und Programmieren ermöglichen und das bereits in jungen Jahren. Es dient dabei als verständliches Beispiel für ein sogenanntes “embedded system”, in dem ein Mikrocontroller mit Sensoren und Aktoren kommuniziert. Durch die Möglichkeiten von LEGO sind damit sehr viele Ausprägungsformen eines embedded systems denkbar. Das LEGO Mindstorms System wird im Rahmen der Fraunhofer-Initiative “Roberta – Lernen mit Robotern” zumeist verwendet.

Das Kernstück ist der sogenannte “Brick”, der einem Legostein nachempfunden wurde. Abbildung XX zeigt den Brick in der aktuellen Version, EV3.

→ Bild von EV3

Der EV3 ist die sechste Generation des LEGO Mindstorms Systems. Bereits 1998 wurde das erste System mit dem Namen Robotics Invention System in der Version 1.0 vorgestellt. 1999 folgte die Version 1.5 und 2001 der letzte Teil der Robotics Invention System Serie mit der Version 2.0. Anfang 2006 wurde die vierte Generation des Mindstorms Systems vorgestellt und startete mit einem neuen Namen. Diese und die fünfte Version trugen den Namen Mindstorms NXT in der Version 1.0 und 2.0. 2013 ist die bisher letzte Ausprägung erschienen und es trägt den Namen Mindstorms EV3.

Der EV3 bietet Anschlüsse für je vier Sensoren und Aktoren, einen USB-Port und einen Steckplatz für eine microSD Karte. Über den USB-Port kann ein WLAN Stick eingebunden werden. Somit verfügt der EV3 auch eine Schnittstelle zum W-LAN, außerdem ist auch eine Bluetooth Schnittstelle integriert.

### LeJOS

Das Lego Mindstorms System wird normalerweise durch eine leicht anzuwendende Bausteinsprache in einer eigenen Software programmiert. Dies ist für die meisten Anwendungsfälle ausreichend.

Sollen jedoch spezifischere Programme geschrieben werden, empfiehlt es sich auf eine andere Programmiersprache auszuweichen und das Mindstorms System über eine Schnittstelle anzusprechen. Für die Programmiersprache Java existiert hier eine Bibliothek mit den Namen „LeJOS“. Der Name soll der Marke LEGO ähneln, nur das das „J“ für Java eingefügt wurde. Der Namensteil „JOS“ entspricht dem Akronym „Java Operating System“. Der ganze Begriff stammt auch aus dem spanischen und bedeutet „weit“. Die Entwicklung an diesem Paket wurde bereits 1999 als Hobby eines Entwicklers begonnen. Um dieses Open-Source Projekt bildete sich schnell eine Gruppe an Entwicklern, die die Software immer weiter entwickeln. Seit 2006 wird nicht mehr die Standard Lego Software auf der Zentraleinheit genutzt, sondern eine eigene Firmware mit einer Java Virtual Machine aufgespielt. Die momentan aktuelle Version für den EV3 Brick ist die 0.9.1-beta.

Seit 2008 gibt es auch Plug-Ins für eine der bekanntesten Java Entwicklungsumgebung Eclipse. Diese wird im Folgenden beschrieben.

### Entwickeln mit Eclipse

Eclipse ist eine sogenannte „integrierte Entwicklungsumgebung“, kurz IDE. Sie ist ein quelloffenes Programmierwerkzeug zur Entwicklung von Software, ursprünglich nur für JAVA Anwendungen, mittlerweile aber für eine Vielzahl weiterer Programmiersprachen. Den Hauptbestandteil stellt ein Texteditor mit vielen Komfortfunktionen dar, in dem Quellcode geschrieben werden kann. Zusätzlich lassen sich verschiedene Ansichten beliebig im Fenster platzieren. Abbildung XX zeigt ein Eclipse Fenster.

→ Bild von Eclipse

# Anforderungen

An dieses Projekt werden gewisse Anforderungen gestellt. Diese werden in folgender Tabelle XXY zusammengefasst.

|  |  |
| --- | --- |
| Muss - Anforderungen | Kann – Anforderungen |
| Auto fährt | Auto parkt auf Wunsch ein |
| Auto hat eine Lenkung | Auto erkennt Parklücken seitlich, quer |
| Auto erkennt Parklücken seitlich | Auto parkt automatisch quer rückwärts ein |
| Auto parkt automatisch seitlich rückwärts ein |  |
| Nachvollziehbare Dokumentation |  |
| Schreiben der Studienarbeit |  |

# Konzept

## Mathematische Betrachtung des Einparkvorgangs

Um relevante Parameter für den Einparkvorgang zu berechnen, wird zunächst eine mathematische Annäherung durchgeführt. Die Ziele hierbei liegen darin, zu wissen, wie groß eine Parklücke sein muss, wie weit das Auto nach vorne fahren muss, bevor es mit dem Einparkvorgang beginnen kann und inwiefern der Einparkvorgang verändert werden muss, wenn der Abstand zum nebenstehenden Fahrzeug größer oder kleiner ist.

Im ersten Schritt wird versucht, den Einparkvorgang als Kurve nachzuvollziehen. Abbildung XX zeigt das Konzept.

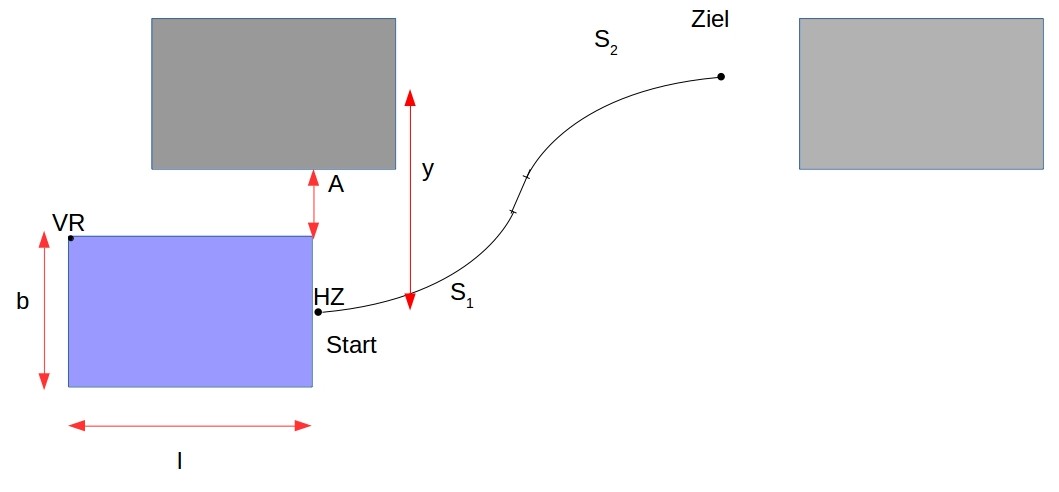


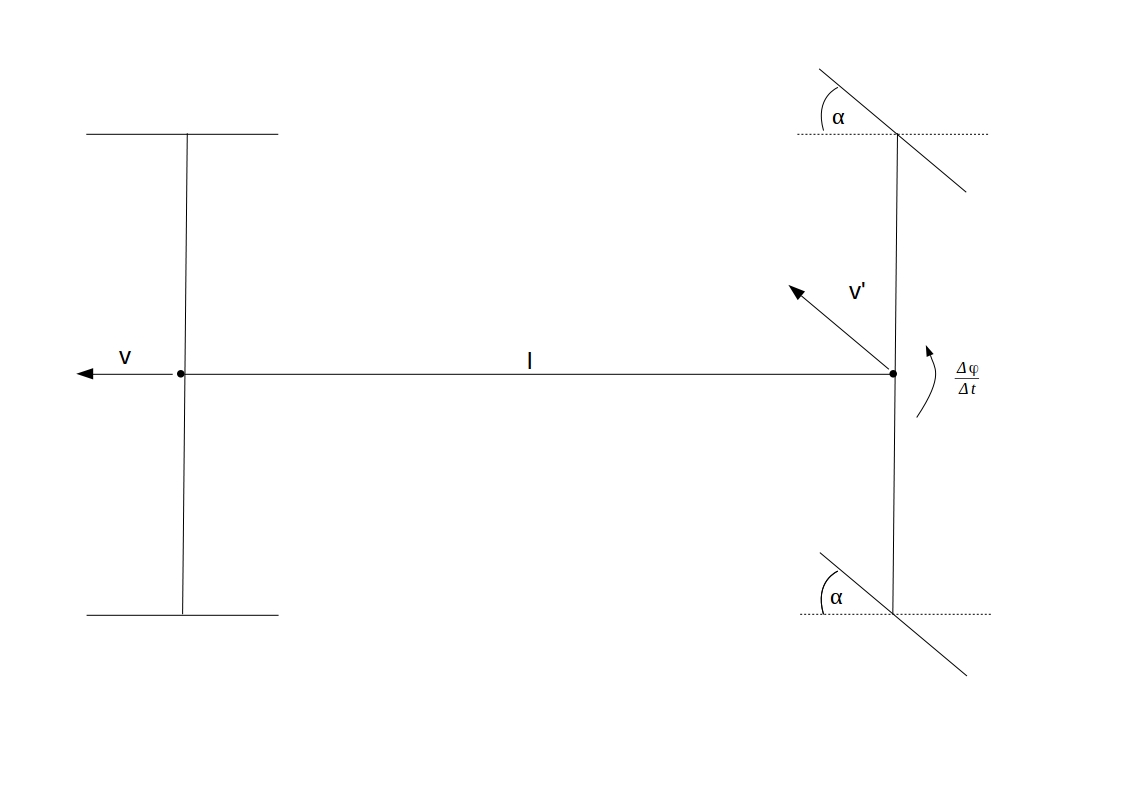
Tabelle XXX fasst kurz die Bedeutung der einzelnen Zeichen zusammen.

|  |  |
| --- | --- |
| Zeichen | Bedeutung |
| b | Breite des einparkenden Autos |
| l | Länge des einparkenden Autos |
| y | Weg, der zum Einparken durchfahren wird |
| A | Abstand zum nächsten Auto |
| S1 | Kreisbahn, erste Hälfte des Einparkens |
| S2 | Kreisbahn, zweite Hälfte des Einparkens |
| Start | Punkt, an dem Simulation beginnt |
| Ziel | Punkt, an dem Simulation endet |
| VR | Vordester Punkt auf der rechten Seite |
| HZ | Punkt, zentral mittig auf der Hinterachse |

Tabelle 1: Bedeutung der Zeichen in Abbildung XX

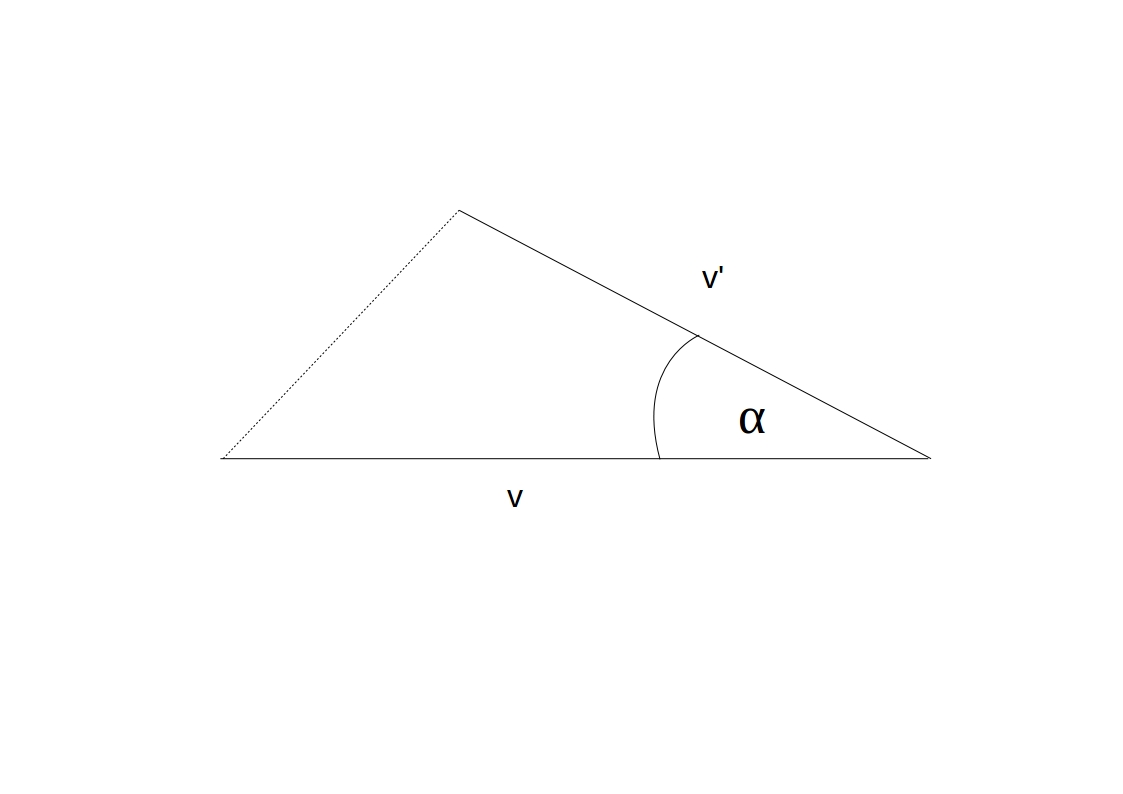
Der Einparkvorgang besteht also vornehmlich aus zwei Kreisbahnen, die theoretisch identisch sind, jedoch je einmal horizontal und vertikal gespiegelt sind. Zwischen diesen Beiden liegt ein kurzes Stück, das als Gerade angenähert wird. In diesem lenkt das Auto von der einen Kurve auf die andere um.

Auch für diese Abbildung werden die Zeichen in folgender Tabelle XXX kurz erklärt.

Abbildung 1: Auto beim Einparken

|  |  |
| --- | --- |
| Zeichen | Erklärung |
| v0 | Geschwindigkeit horizontal in Fahrtrichtung |
| v' | Geschwindigkeit in Lenkrichtung |
| l | Länge des Autos |
| α | Lenkwinkel beim Einparken |
|  | Sarah fragen |

Die Geschwindigkeit in Lenkrichtung ist abhängig vom Winkel und der Geschwindigkeit horizontal zur Fahrtrichtung. Dies lässt sich anhand eines Dreieckes, in Abbildung XX gezeigt, veranschaulichen.

Abbildung 2: Veranschaulichung von v'

Daran ist zu erkennen, dass folgende Gleichung gilt:

(1)

Gleichermaßen lässt sich v' aber auch abhängig von der Winkelgeschwindigkeit darstellen. So ist die Geschwindigkeit in Lenkrichtung gleich der Länge des Autos multipliziert mit der Winkelgeschwindigkeit.

(2)

(1) wird in (2) eingesetzt, um eine Gleichung für zu erhalten:

(3)

Somit existiert nun eine Gleichung für mit bestimmaren Parametern, die im nächsten Schritt benötigt wird.

Berechnet werden soll, welchen Weg das Auto im Abschnitt S1 fährt. Der Vektor der Geschwindigkeit ist in folgender Gleichung gezeigt:

Daraus lässt sich der Vektor der Strecke bestimmen, da dies das Integral des Vektors der Geschwindigkeit ist. In folgender Gleichung wird dieses integral aufgestellt und ausgerechnet.

(4)

Die Gleichung, die nach dem letzten Schritt erhalten wird, stellt S1 dar.

Um S2 zu erhalten, wird der Geschwindigkeitsvekor mit einer negativen Winkelgeschwindigkeit erneut integriert.

(5)

### Simulation des Einparkweges

Diese beiden Gleichungen für S1 und S2 werden im weiteren Verlauf verwendet um die Bewegung des Fahrzeuges zu simulieren. Hierfür wird eine Software names Scilab verwendet. Scilab ist ein open-source Programm, dass für Anwendungen in der numerischen Mathematik entwickelt wurde. Es bietet, unter Anderem, Funktionen zum plotten von 2D und 3D Kurven.

Um die Darstellung in einem Programm zu vereinfachen, werden die Gleichungen (4) und (5) jeweils in Realteil und Imaginärteil aufgeteilt. Aus (4) ergibt sich:

(6)

(7)

Aus (5) ergibt sich:

(8)

(9)

Desweiteren wurde in den oberen Gleichungen die Variable durch ersetzt, wobei als Laufvariable dient. In Abbildung XX sind die Gleichungen 6 - 9 im Scilab Code zu sehen.

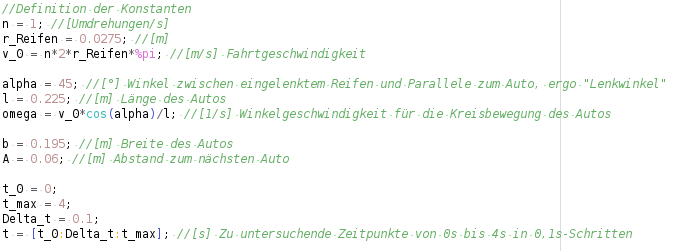
Die obenstehende Funktion „xdot“ verhält sich ähnlich einer for-Schleifen, da so oft Werte berechnet werden, bis k seinen definierten Maximalwert angenommen hat. In diesem Fall läuft von 0s bis 4s und das pro Durchlauf in 0,1s Schritten.

Abbildung 3: Scilab Code zur Simulierung des Einparkvorgangs

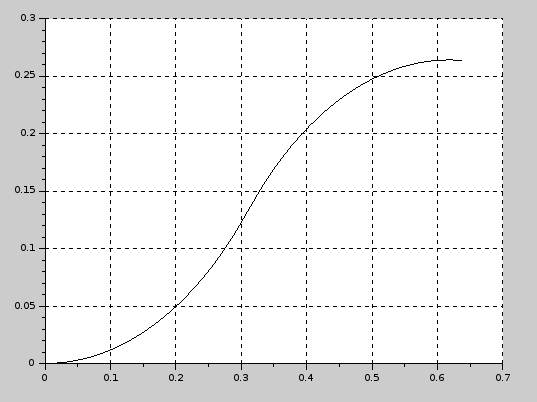
Die erste if-Bedingung in Abbildung XX prüft nach, ob es einen Fehler gibt. Erst durch den Sprung in den „else“ - Zweig wird die eigentliche Rechnung begonnen.

Die Bedingung „if x\_d(2) < ((A+b)/2)“ ist solange zutreffend, bis das Auto zur Hälfte in der Parklücke steht, vgl Abbildung XX (Schematisches Einparken). Im „else“ - Zweig dieser Bedingung stehen die Gleichungen (8) und (9) in einer leicht modifizierten Variante. Da die Simulation der Bewegung nicht erneut am Nullpunkt beginnen sollen, werden die Ergebnisse des letzten Schleifendurchlaufs für die Bewegung S1 auf die entsprechenden Real – und Imaginärteil aufaddiert, sodass S2 direkt an S1 anschließt.

Die weiteren verwendeten Formelzeichen werden in Abbildung XX eingeführt.

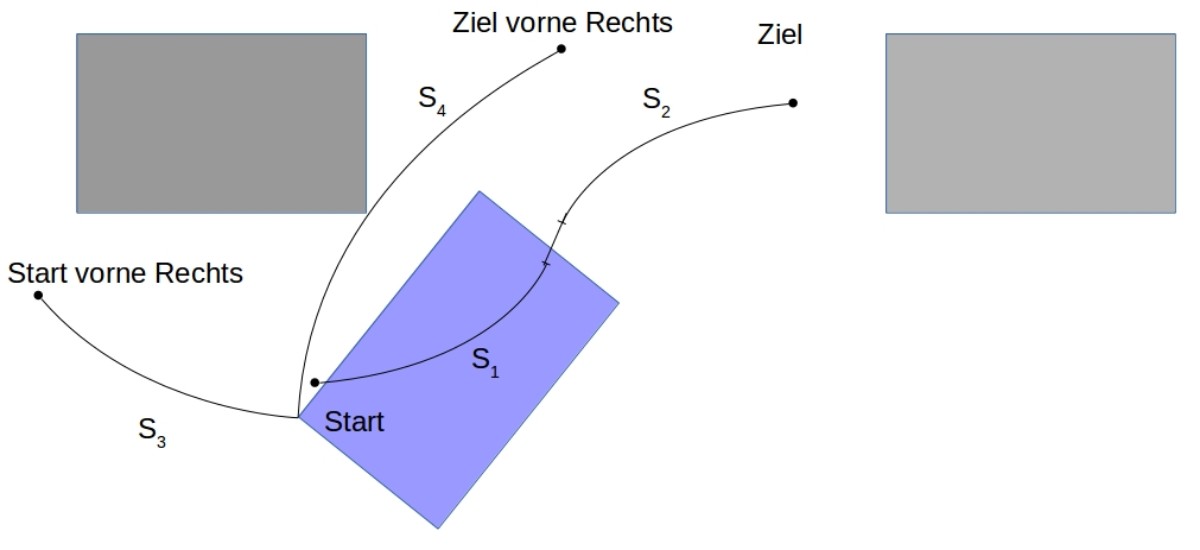
Abbildung 4: Definition der Konstanten im Scilab Code

Das Ergebnis dieser Simulation ist in Abbildung XX zu sehen.

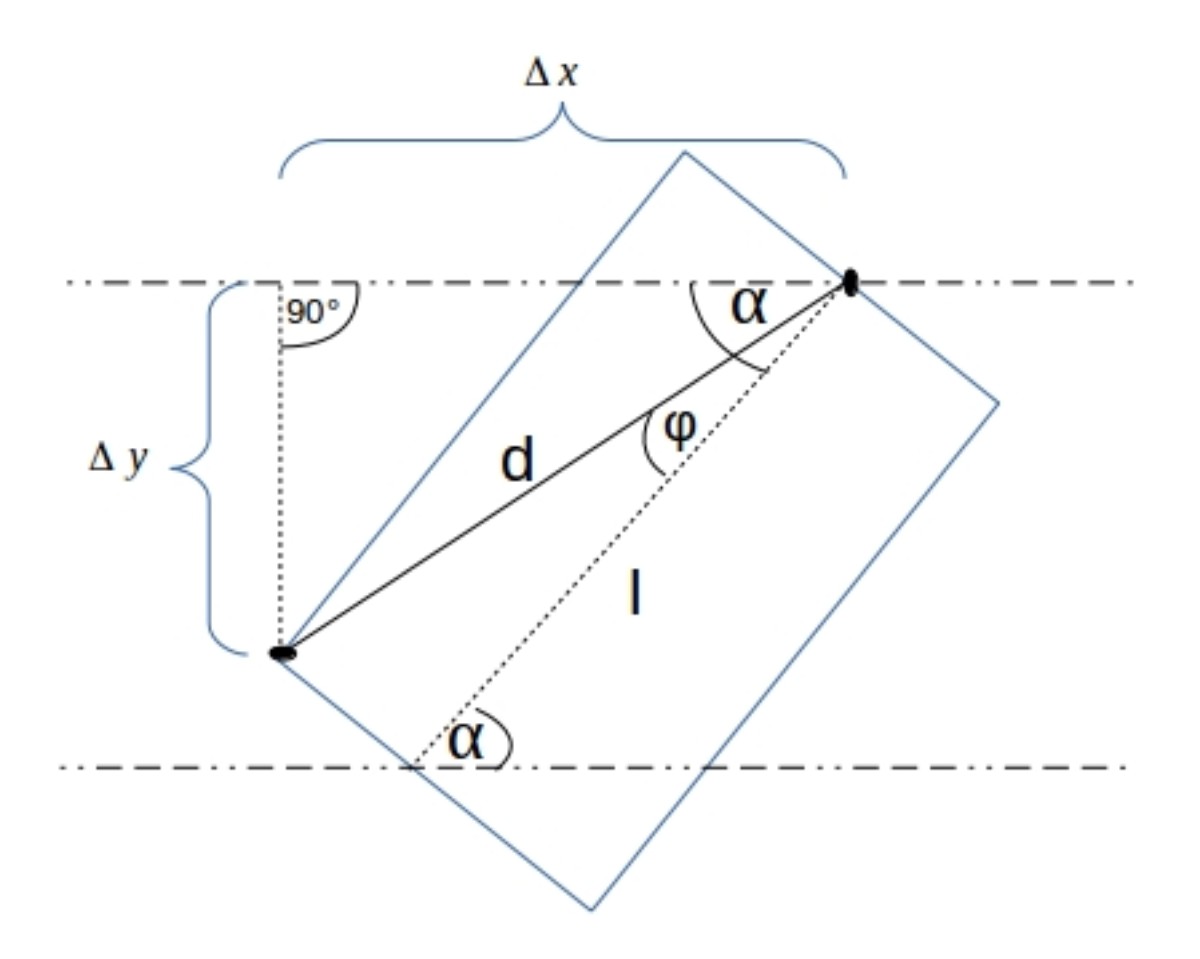
Abbildung 5: Simulation des Einparkvorgangs in Scilab

### Bestimmung des vorderen rechten Punktes

Im zweiten Schritt bei der Mathematischen Betrachtung wird untersucht, wie viel Abstand das Auto in x-Richtung zum nebenstehenden Fahrzeug haben darf, um die Größe der Parklücke zu minimieren und somit besser Einparken zu können. Entscheidend hierfür ist der Punkt VR, vergleiche Tabelle XX und der linke hintere Punkt am Auto hinter dem eingeparkt werden soll. Abbildung XX veranschaulicht die Problematik.

Wie in der Abbildung zu sehen, verhält sich VR anders als HZ, in Kapitel X.X.X beschrieben. Die Kurve S4 darf das erste Hindernis nie schneiden, ansonsten würde es zu einem Unfall kommen. Um Gleichungen für das Verhalten der Kurven S3  und S4 aufstellen zu können, muss das einparkende Auto genauer betrachtet werden.

Es gilt, dass die Steigung für alle berechneten Punkte für die Strecken S1 und S2 gleich der Steigung an den gleichermaßen berechneten Punkten für S3  und S4  sein muss. Um die Steigung ermitteln zu können, wird das einparkende Auto mit Parametern versehen. Abbildung XX stellt dies dar.



Die Strecke verbindet die Punkte VR und HZ und lässt sich durch den Satz des Pythagoras bestimmen, da die anderen Seiten des rechtwinklingen Dreiecks bekannt sind. Zum einen ist es die Hälfte der Breite, zum anderen die Länge des Autos. Somit ergibt sich für folgende Gleichung.

(10)

Auch ist in Abbildung XX das Steigungsdreieck eingezeichnet, dass die Punkte und verbindet. Dadurch lassen sich für jeden berechneten Wert von auch der Wert für bestimmen. Die folgenden beiden Gleichungen stellen den Unterschied in x-Richtung und in y-Richtung dar.

(11)

(12)

Umundzu berechnen, werden die Werte der in der Gleichung vorhandenen Winkel undbenötigt. ist rein abhängig von festen Werten, die durch das Auto festgelegt werden, nämlich der Breite und der Länge.

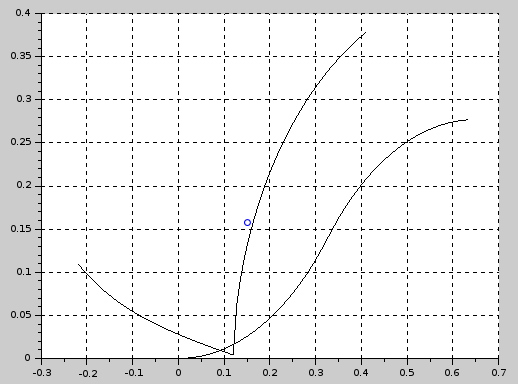
(13)

ist im Gegensatz zu abhängig von der Stellung des Autos im Vergleich zum Raum und stellt die Steigung am Punkt dar.

(14)

Die Gleichungen (10) bis (14) werden für die Scilab – Simulation verwendet. Der Code für die erweiterte Simulation ist in Abbildung XX zu sehen.

Für die Simulation wird zusätzlich noch der kritische Punkt am vorderen Auto, hinter dem eingeparkt wird, mit angezeigt. Die Simulation ist in folgender Abbildung XX zu sehen.



### Ergebnisse aus der mathematischen Simulation

Aus der Abbildung XX in Kapitel 4.1.1 geht hervor, dass bei einem Abstand von sechs Zentimetern des Autos zum rechtsstehenden Fahrzeug für den Einparkvorgang 26 cm überstrichen werden. Somit liegt der Umschlagpunkt für die Lenkung bei 13 cm. An der x-Achse lässt sich ablesen, dass die Parklücke mindestens 60 cm groß sein muss.

Um die Größe der Parklücke optimieren zu können, wurde in Kapitel 4.1.2 der kritische Punkt des einparkenden Autos mit dem nebenstehenden Auto simuliert. Daraus lässt sich ablesen, dass das Auto 15 cm an dem nebenstehenden Auto vorbeifahren kann. Wenn der Einparkvorgang erst dann gestartet wird, sollte es keinen Unfall geben. Damit lässt sich die Größe der Parklücke auf circa 45 cm verringern.

Außerdem lässt sich erkennen, dass die Gleichungen für die Simulation korrekt zu sein scheint, da Konzept und Simulation übereinstimmen. Benötigte Gleichungen können für einen Algorithmus verwendet werden.

## Konstruktion des Autos

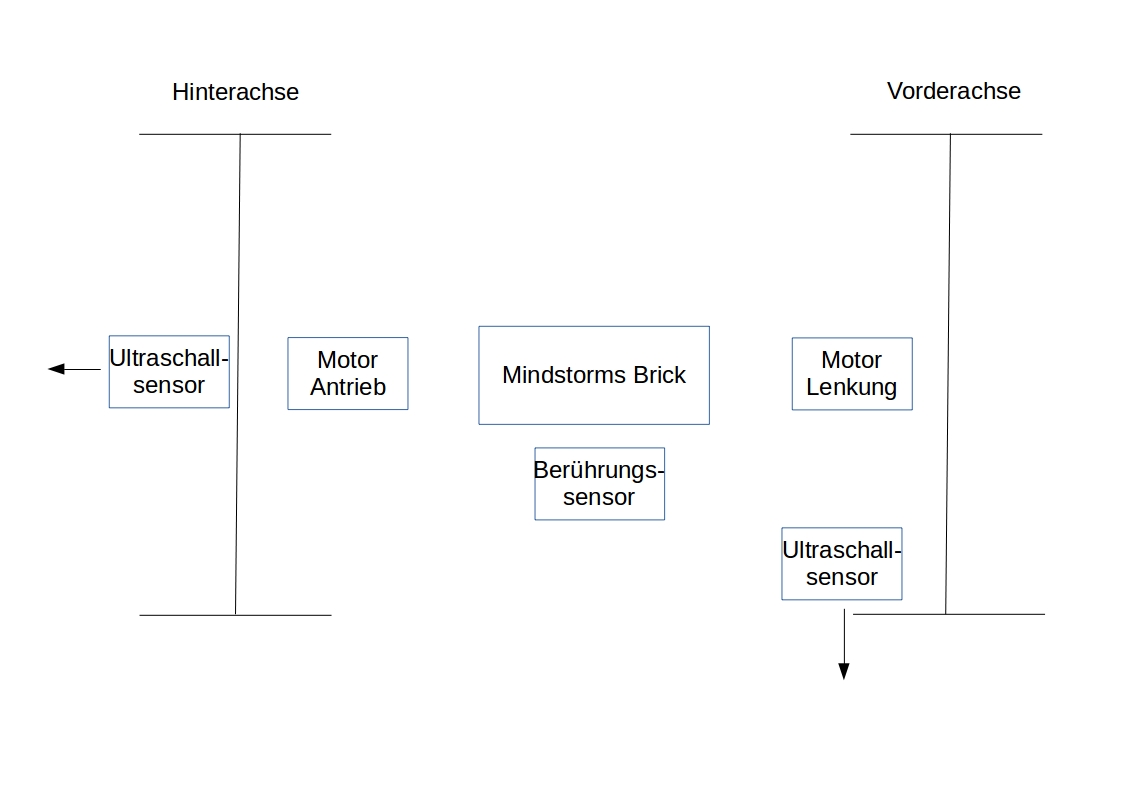
Für das Mindstorms System werden Anleitungen für mögliche Roboter bereits mitgeliefert. Für diese Arbeit soll das Fahrzeug möglichst einem realen Auto ähneln. Dies ist ursprünglich nicht vorgesehen. Somit wird das Auto neu designt.

### Konzept

Besonders auf die Lenkung muss wert gelegt werden, so dass sie sich möglichst real steuern lässt. Gelenkt wird bei vielen Autos an der Vorderachse, während an der Hinterachse der Motor die Reifen antreibt und so für die Geschwindigkeit sorgt. Somit werden in dem Fahrzeug zwei Motoren benötigt.

Bei den Sensoren werden zwei Ultraschallsensoren für die Abstandsmessung und ein Berührungssensor für das Starten des Einparkvorgangs benötigt. Abbildung XX zeigt die Positionen der Sensoren und Motoren und der Zentraleinheit.

Der Ultraschallsensor an der Vorderachse überprüft den Abstand des Autos zur rechten Seite. Damit wird verhindert, das das Auto einem Hindernis zu nahe kommt. Ebenso wird die Tiefe einer Parklücke vermessen und der Start- und Endzeitpunkt einer Parklücke kann bestimmt werden. Der Ultraschallsensor an der Hinterachse dient zur Überprüfung, ob beim Einparken das hintere Hindernis in Gefahr ist. Dies ist ein reiner Sicherheitsmechanismus, da theoretisch durch die Berechnung ein Anstoßen nach hinten ausgeschlossen wird.

Abbildung 6: Positionierung der Komponenten auf dem Fahrzeug

Der Berührungssensor wird zentral am Fahrzeug angebracht. Im Normalfall fährt das Auto geradeaus. Soll eingeparkt werden, kann der Fahrzeugführer in diesen Modus wechseln, durch betätigen des Sensors. Ab diesem Zeitpunkt überprüft das Auto alle möglichen Parklücken und startet bei positivem Bewertungsergebnis den Einparkvorgang.

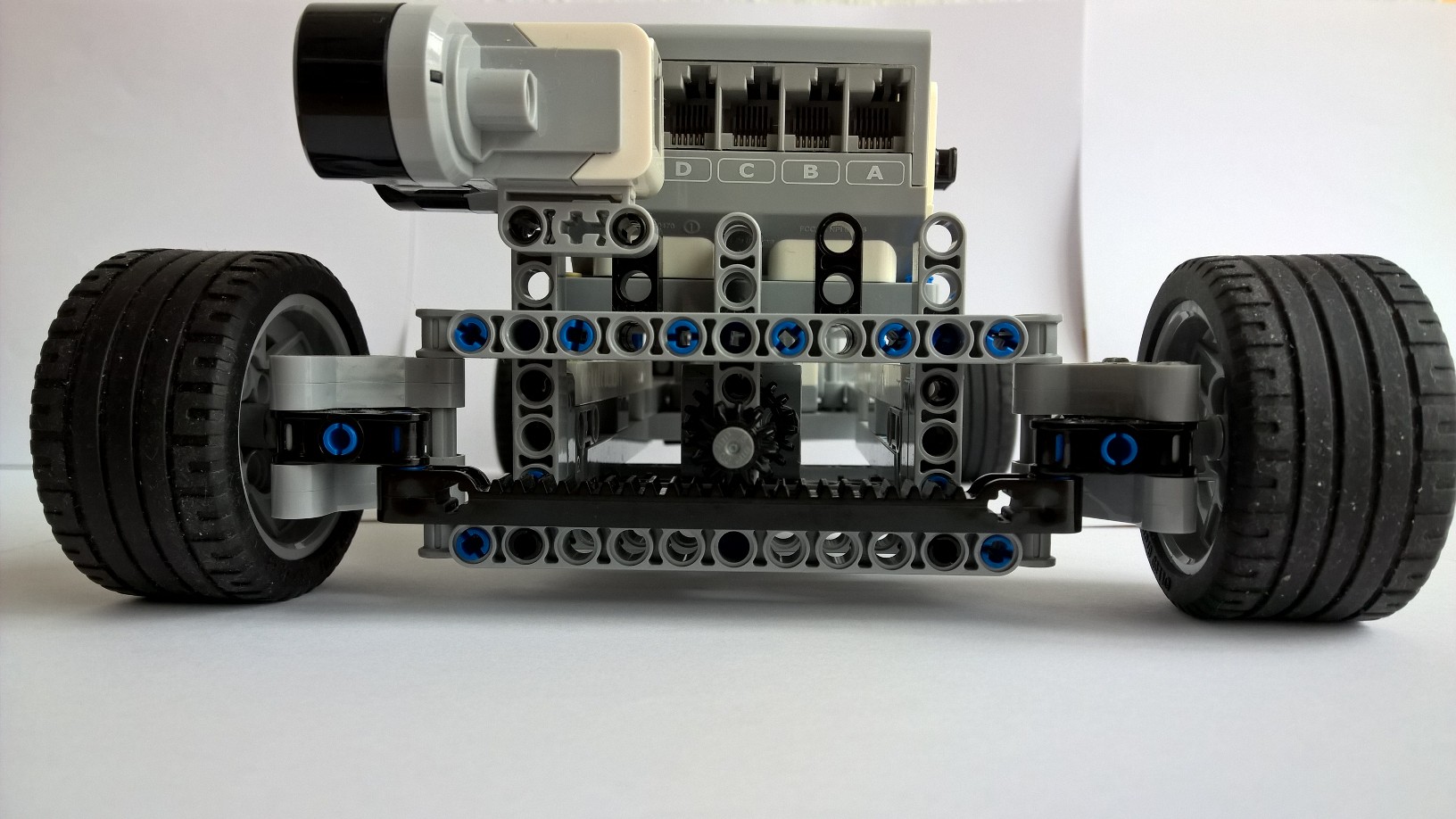
Die beiden Motoren dienen an der Vorderachse zum Lenken des Fahrzeugs und an der Hinterachse zum Beschleunigen des Fahrzeugs.

An die Zentraleinheit werden alle Sensoren und Motoren angeschlossen. Ebenso läuft das Anwendungsprogramm auf diesem ab. Sie wird möglichst zentral und nahe dem eigentlichen Fahrzeug positioniert. Dies ist notwendig, da aufgrund des Gewichts das System schwingt, je weiter der Brick vom Boden entfernt ist.

### Lenkung

Die Herausforderung bei der Lenkung liegt darin, die vertikale Bewegung des Motors in eine horizontale zu verwandeln, so dass die Reifen gedreht werden können. Abbildung XX zeigt das Auto von der Vorderansicht.

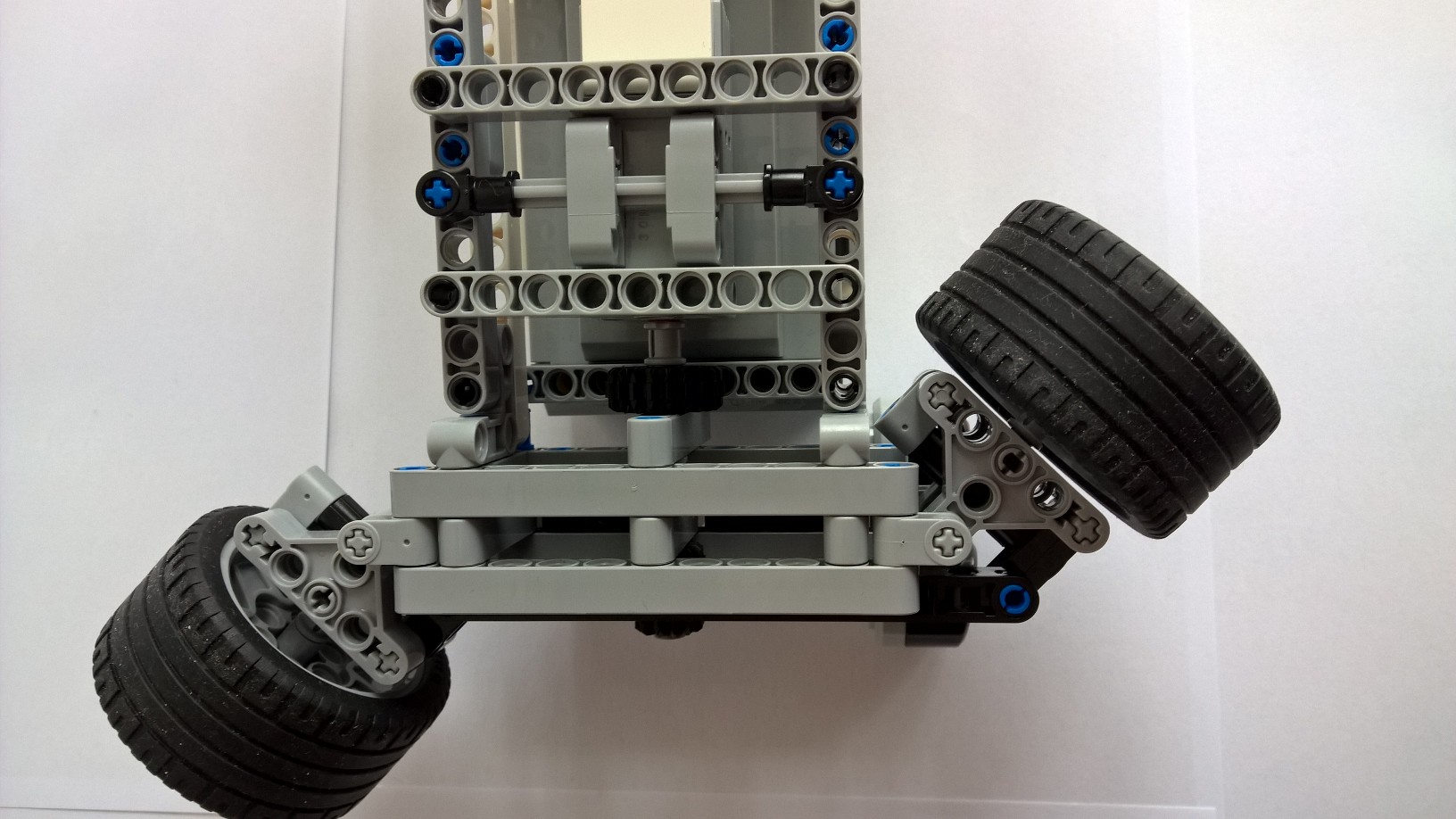
Der verwendete Motor ist in Abbildung XX zu sehen.

Abbildung 7: Auto von vorne, Lenkung

→ Abbildung vom Motor für die Lenkung

Dieser rotiert für eine bestimmte Gradzahl und bewegt damit das in Abbildung XX zu sehende Zahnrad zentral vorne am Auto. Das Zahnrad greift in eine ebenso gezahnte Leiste, die dann die Reifen verdreht. Dadurch kommt die Lenkbewegung zustande.

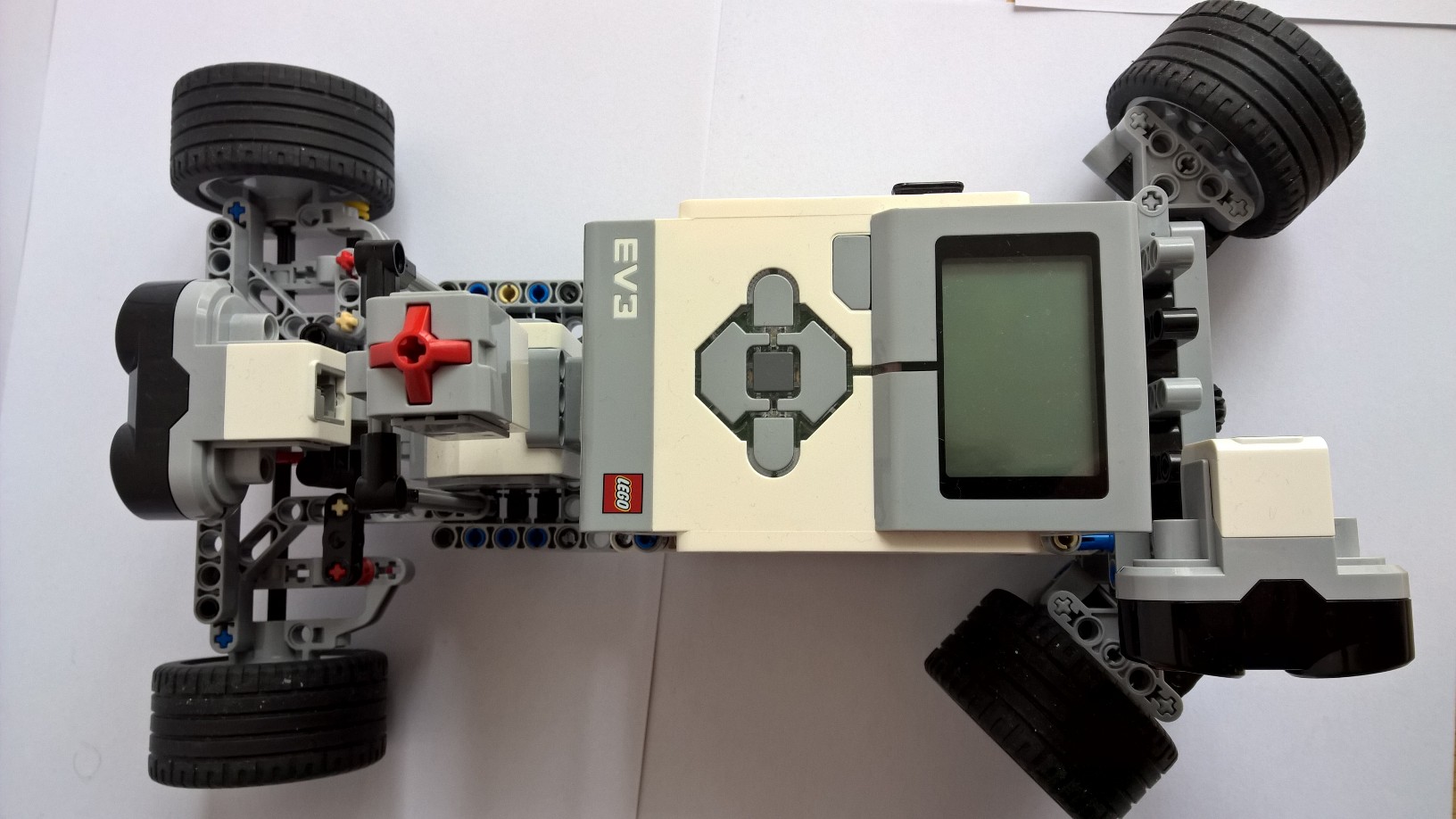
Um die Reifen auch manuell bewegen zu können, wurde ein weiteres Zahnrad angebracht, das in Abbildung XX zu sehen ist. Dieses kann verwendet werden, um die Reifen gerade auszurichten.

Abbildung 8: Lenkung von unten

### Ergebnis des Autobaus

Abbildung XX zeigt das Auto, wie es zusammengesetzt aussieht.

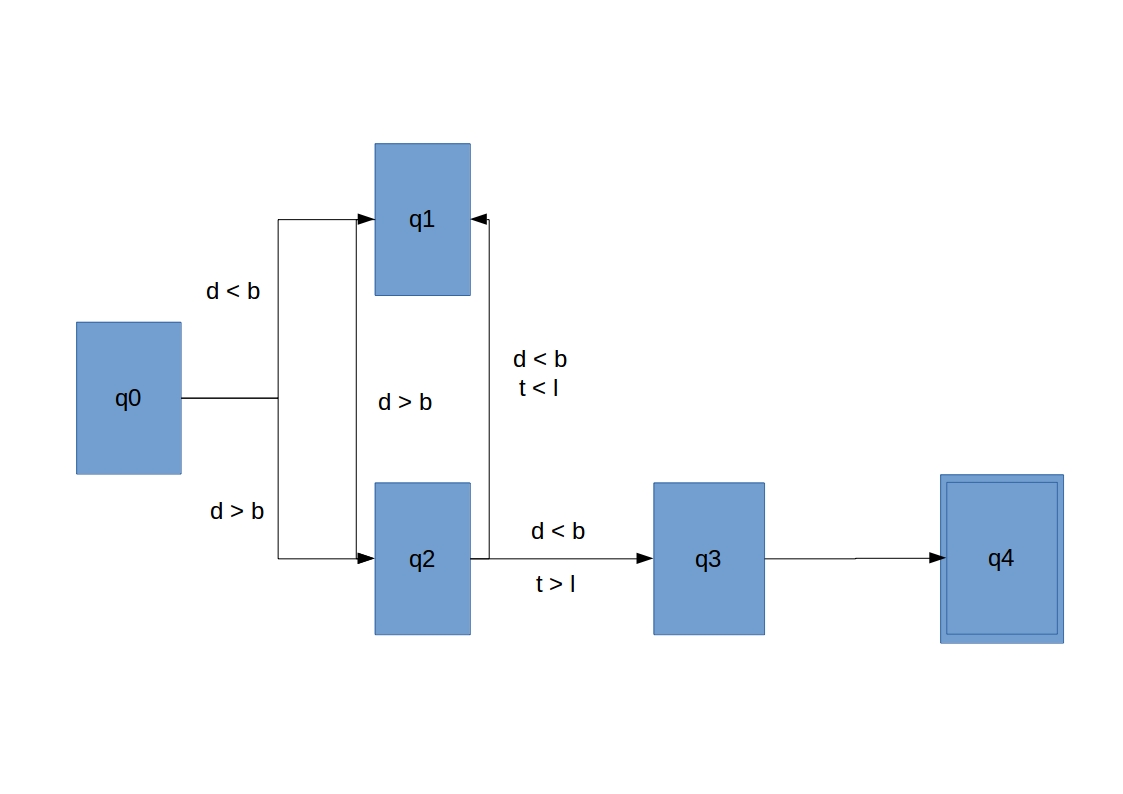
Zur besseren Sichtbarkeit wurde für dieses Bild auf die benötigten Kabel zwischen Zentraleinheit, Sensoren und Aktoren verzichtet.

Abbildung 9: Verwendetes Auto

## Softwarekonzept anhand eines Zustandsübergangsdiagramms

Der Algorithmus wird in Form eines Zustandsübergangsdiagramms dargestellt. Dieser ist in Abbildung XX zu sehen.

In folgender Tabelle XXX wird die Bedeutung der in Abbildung XX verwendeten Buchstaben erklärt.

Abbildung 10: Zustandsautomat

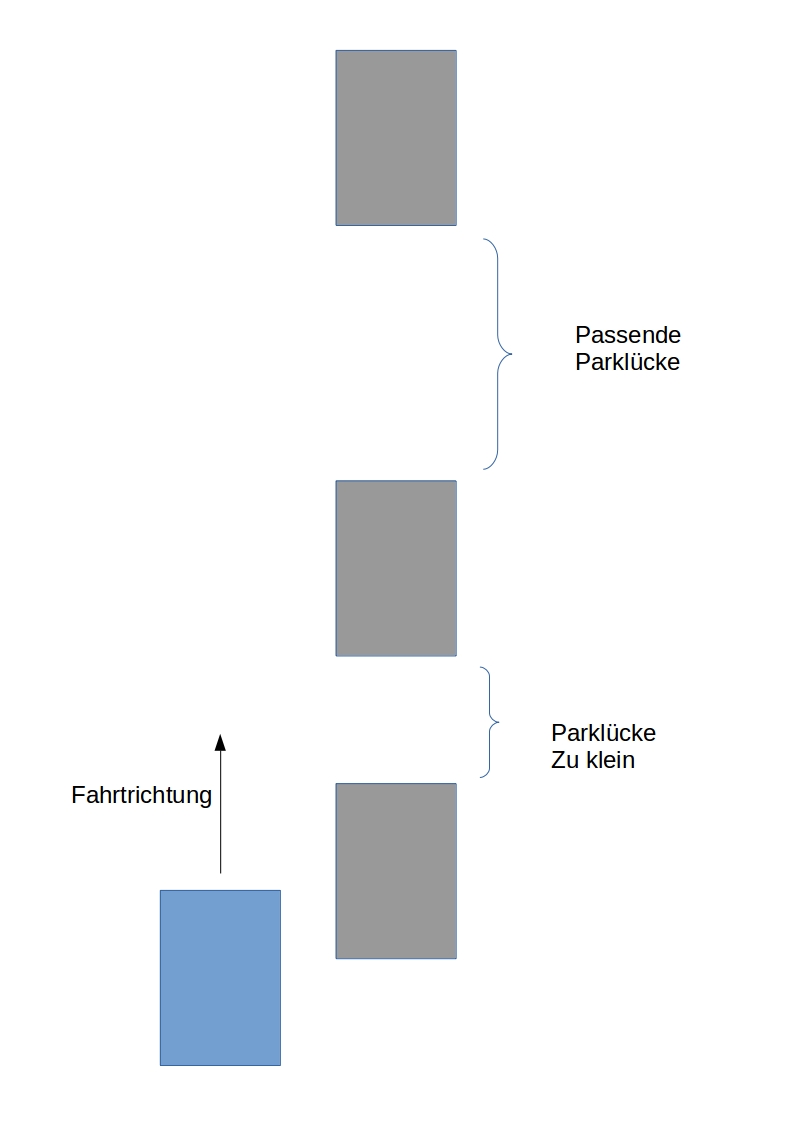
|  |  |
| --- | --- |
| Zeichen | Bedeutung |
| q0, q1, q2 ,q3, q4 | Zustände im Programmablauf |
| d | Abstand des Fahrzeugs nach rechts |
| b | Maximaler Abstand zum Beginn des Einparkens |
| t | Abstand zwischen zwei Hindernissen, bzw. Gemessene Größe der Parklücke |
| l | Mindestlänge der Parklücke |

Tabelle 2: Erklärung der Zeichen in der Abbildung XXX

Der Einparkvorgang beginnt im Zustand q0. Für den nächsten gibt es zwei Möglichkeiten. Befindet sich rechts neben dem Fahrzeug ein Hindernis in weniger als 15 Zentimetern Abstand wechselt das Programm in den Zustand q1. Sowohl aus q0 also auch aus q1 kann in den Zustand q2 gesprungen werden, falls der Abstand nach rechts größer als 15 Zentimetern ist, also eine Parklücke vorhanden ist. In diesem Zustand wird zu Beginn der aktuelle Stand des Motors aufgenommen, um später überprüfen zu können, ob die Parklücke groß genug ist. Das Auto fährt nun an diesem Punkt weiter geradeaus, bis das nächste Auto auf der rechten Seite erkannt wird. Hier wird erneut der Stand des Motors aufgenommen und mit dem zum Start der Lücke verglichen. Ergibt die Prüfung, dass die Parklücke groß genug ist, wird in den Zustand q3 gesprungen und der Einparkvorgang eingeleitet. Ist die Lücke zu klein wird zurück in den Zustand q1 gewechselt.

## Testkonzept

Wenn die Durchführung abgeschlossen ist, muss auch das korrekte Verhalten des Autos getestet werden. Abbildung XX zeigt den geplanten Testlauf.

Abbildung 11: Testparcour zur Erfolgskontrolle

Der Parcour soll zweimal durchfahren werden. Im ersten Durchlauf ohne Aktivieren des Parkassistenten, so dass das Auto einfach geradeaus vorbeifährt. Im zweiten Durchlauf wird dann der Parkassistent neben dem ersten Fahrzeug aktiviert. Die erste Parklücke soll ignoriert werden, da sie zu klein ist. Die zweite Parklücke jedoch ist passend von der Größe. Das Auto soll hier einparken.

# Beschreibung der Umsetzung

In diesem Kapitel wird die praktische Umsetzung beschrieben. Zunächst wird auf die Software, die in der Entwicklungsumgebung Eclipse mit dem Framework LeJOS, wie in Kapitel X.X.X beschrieben, realisiert wurde, beschrieben. Anschließend wird das Ergebnis des Testkonzeptes präsentiert. Zum Schluss wird eine Soll-/Ist-Analyse durchgeführt und es wird auf Probleme eingegangen.

## Erklärung des Code

Zu Beginn des Quellcodes, werden die Motoren und Sensoren angelegt und aktiviert. Ebenso werden benötigte Variablen und Konstanten deklariert und initialisiert. Die Abbildungen XX, XX, XX und XX zeigen dies.

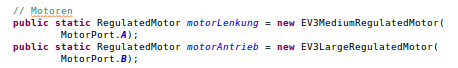
Abbildung 12: Motoren im Quellcode

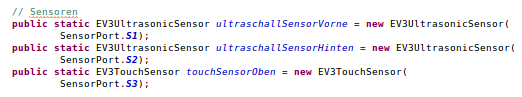
Abbildung 13: Sensoren im Quellcode

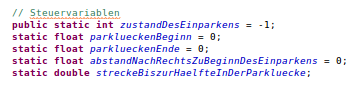
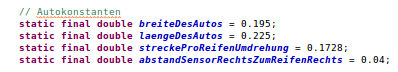
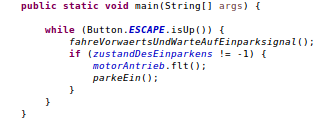
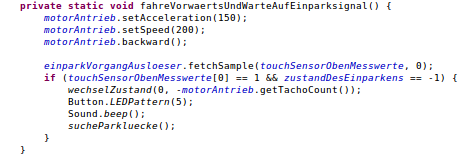
Abbildung 14: Variablen im Quellcode

Abbildung 15: Konstanten im Quellcode

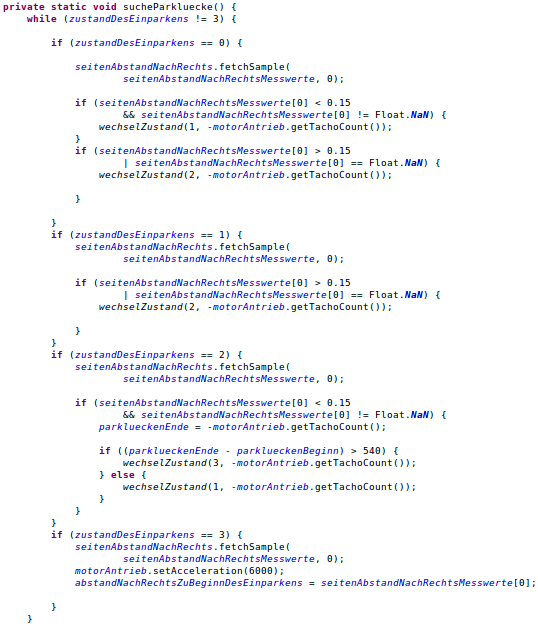
Wie in Kapitel X.X.X beschrieben, ist das zentrale Element eines jeden Java Programmes, die Main-Methode. Diese mach quellcode erst ausführbar. Abbildung XX zeigt sie für den Einparkvorgang.

Abbildung 16: Main Methode des Einparkvorgangs

Wie zu erkennen, ist diese sehr kurz gehalten und besteht nur aus fünf Zeilen Code. Zentraler Inhalt ist eine „While“-Schleife. Diese überprüft zu Beginn jedes Durchlaufes, ob die Bedingung zu „true“ evaluiert und führt dann den Code im Körper der Anweisung durch. In diesem Fall wird in der Bedingung überprüft, ob der „Escape“-Button am EV3 Brick nicht gedrückt wurde. Im Körper wird zunächst eine Methode aufgerufen, „fahreVorwartsUndWarteAufEinparksignal“. Diese wird in Abbildung XX gezeigt.

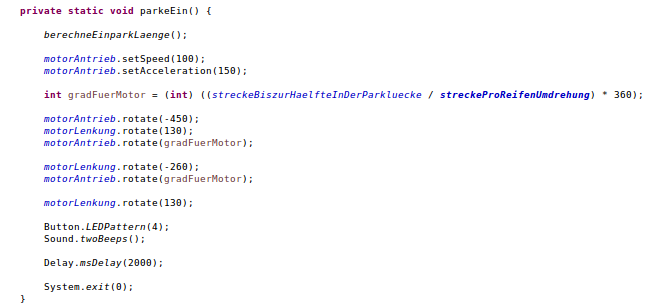
Abbildung 17: Methode für das normale Fahren

In dieser Methode wird für den Antriebsmotor die Geschwindigkeit und die Beschleunigung gesetzt. Anschließend wird die Bewegung begonnen. Hier ist zu bemerken, dass der Motor sich „backward“, also rückwärts drehen muss, damut das Auto vorwärts fährt. Dies hat bauliche Gründe. In der „if“-Bedingung wird abgeprüft, ob der Berührungssensor betätigt wurde und ob gleichzeitig die Variable „zustandDesEinparkens“ den Wert -1 hat. Falls dies zutrifft, wird die Variable in den Zustand 0 gewechselt und die aktuelle Anzahl an Grad, die der Motor bereits gedreht hat, wird abgespeichert. Ebenfalls wird ein visuelles und ein akustisches Signal ausgegeben, sodass der Fahrer informiert ist, dass die Suche nach einer Parklücke nun beginnen wird. Hierfür wird wieder ein Methode aufgerufen, die in Abbildung XX zu sehen ist. Diese implementiert den Zustandsautomat aus Kapitel X.X.X in Abbildung XX.

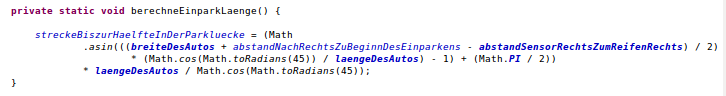
Abbildung 18: Suche nach Parklücke

Jede der „if“- Bedingungen, in denen der „zustandDesEinparkens“ überprüft wird, entspricht einem Zustand aus dem Zustandsübergangsdiagramms in Abbildung XX. Eingerahmt ist dieser Zustandsautomat ebenfalls wieder von einer „while“-Schleife, die erst verlassen wird, wenn der Zustand drei entspricht. Ist dies der Fall, begibt sich das Programm zurück in die main-Methode aus Abbildung XX, der Motor wird gestoppt und die Methode „parkeEin“ wird aufgerufen. Diese ist in Abbildung XX dargestellt.

Zu Beginn dieser Methode wird eine weitere Methode aufgerufen. In „berechneEinparkLaenge“ wird ermittelt, abhängig vom Abstand zum nebenstehenden Fahrzeug, welche Strecke das Auto fahren muss, bis umgelenkt werden muss. Dies ist vergleichbar mit den Strecken S1 und S2 aus der mathematischen Simulation, gezeigt in Kapitel X.X.X. Mit dieser Methode wird sichergestellt, dass das Auto unabhängig vom Abstand korrekt einparkt. In Abbildung XX ist der Code dargestellt.

Abbildung 19: Methode zum Einparken in eine erkannte Parklücke

Die hier verwendete Formel entspricht der Formel () aus Kapitel XX. Nach dieser Berechnung geht die Ausführung des Codes in der Methode „parkeEin“ weiter. Zu Beginn wird erneut die Geschwindigkeit und die Beschleunigung des Motors auf einen geringen Wert gesetzt. Anschließend wird aus dem gerade berechneten Wert eine Gradzahl ermittelt, die verwendet wird, um den Motor für die richtige Anzahl rotieren zu lassen. Nachdem der Einparkvorgang abgeschlossen ist, erhält der Fahrer erneut eine visuelle und akustische Bestätigung. Danach schaltet sich das Programm ab.

Abbildung 20: Code zum Berechnen der Einparkstrecke

## (Iterative Entwicklungsschritte)

## Umsetzung des Testkonzepts

## Soll-/Ist-Analyse

## Probleme

Winkel der Reifen ungenau

# Fazit und Ausblick

# Anhang

<https://www.adac.de/infotestrat/technik-und-zubehoer/fahrerassistenzsysteme/grundlagen/default.aspx?ComponentId=236162&SourcePageId=227535>

http://www.bgbl.de/xaver/bgbl/text.xav?SID=&tf=xaver.component.Text\_0&tocf=&qmf=&hlf=xaver.component.Hitlist\_0&bk=bgbl&start=%2F%2F\*%5B%40node\_id%3D%271186070%27%5D&skin=pdf&tlevel=-2&nohist=1