

Projektarbeit

Fahrsimulator

Sandro Ropelato (ropelsan)
Christof Würmli (wurmlchr)

14. Dezember 2011

Studiengang: Systeminformatik SI
Betreuender Dozent: Peter Fröh (frup)

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	3
1.1. Ausgangslage	3
1.2. Aufgabenstellung	3
1.2.1. Formulierung	3
1.2.2. Aufteilung der Arbeit	3
1.3. Zeitplan und Arbeitsteilung	3
2. Aufbau des Systems	4
2.1. Systembeschreibung	4
2.2. Anforderungen	5
2.2.1. Funktionale Anforderungen	5
2.2.2. Nicht Funktionale Anforderungen	6
3. Vorgehen und Methoden	7
3.1. LabView modifizierung	7
3.2. UDP-Socket	7
3.3. Virtual Reality	8
3.4. Hauptprogramm	8
4. Resultate und Tests	10
4.1. Erreichtes	10
4.2. Zeitliches Verhalten des Systems	10
4.3. Testfälle	10
5. Nächste Schritte	11
5.1. Offene Punkte	11
5.2. Zusätzliche Funktionen	11
5.3. Ausblick auf Bachelor Arbeit 2012	11
6. Nachwort	12
6.1. Danksagung	12
7. Verzeichnisse	13
8. Abbildungsverzeichnis	13
A. Aufgabenstellung	14
B. Video Player	16
B.1. Ziel	16
B.2. Systembeschreibung	16
B.3. Realisierung	17

C. Das OGRE-Framework	18
C.1. Was ist das OGRE-Framework	18
C.2. Weshalb setzen wir OGRE ein?	18
D. Modelling Tools	19
E. Setup	20
F. Listings	21
G. Detaillierter Zeitplan	22
H. Glossar	23
I. Einleitung	24
I.1. Ausgangslage	24
I.2. Aufgabenstellung	24
I.2.1. Formulierung	24
I.2.2. Aufteilung der Arbeit	24
I.3. Zeitplan und Arbeitsteilung	24
J. Aufbau des Systems	25
J.1. Systembeschreibung	25
J.2. Anforderungen	26
J.2.1. Funktionale Anforderungen	26
J.2.2. Nicht Funktionale Anforderungen	27
K. Vorgehen und Methoden	28
K.1. LabView modifizierung	28
K.2. UDP-Socket	28
K.3. Virtual Reality	29
K.4. Hauptprogramm	29
L. Resultate und Tests	31
L.1. Erreichtes	31
L.2. Zeitliches Verhalten des Systems	31
L.3. Testfälle	31
M. Nächste Schritte	32
M.1. Offene Punkte	32
M.2. Zusätzliche Funktionen	32
M.3. Ausblick auf Bachelor Arbeit 2012	32
N. Nachwort	33
N.1. Danksagung	33

O. Verzeichnisse	34
P. Abbildungsverzeichnis	34
A. Aufgabenstellung	35
B. Video Player	37
B.1. Ziel	37
B.2. Systembeschreibung	37
B.3. Realisierung	38
C. Das OGRE-Framework	39
C.1. Was ist das OGRE-Framework	39
C.2. Weshalb setzen wir OGRE ein?	39
D. Modelling Tools	40
E. Setup	41
F. Listings	42
G. Detaillierter Zeitplan	43
H. Glossar	44
I. Einleitung	49
I.1. Ausgangslage	49
I.2. Aufgabenstellung	49
I.2.1. Formulierung	49
I.2.2. Aufteilung der Arbeit	49
I.3. Zeitplan und Arbeitsteilung	49
J. Aufbau des Systems	50
J.1. Systembeschreibung	50
J.2. Anforderungen	51
J.2.1. Funktionale Anforderungen	51
J.2.2. Nicht Funktionale Anforderungen	52
K. Vorgehen und Methoden	53
K.1. LabView modifizierung	53
K.2. UDP-Socket	53
K.3. Virtual Reality	54
K.4. Hauptprogramm	54
L. Resultate und Tests	56
L.1. Erreichtes	56

L.2. Zeitliches Verhalten des Systems	56
L.3. Testfälle	56
M. Nächste Schritte	57
M.1. Offene Punkte	57
M.2. Zusätzliche Funktionen	57
M.3. Ausblick auf Bachelor Arbeit 2012	57
N. Nachwort	58
N.1. Danksagung	58
O. Verzeichnisse	59
P. Abbildungsverzeichnis	59
A. Aufgabenstellung	60
B. Video Player	62
B.1. Ziel	62
B.2. Systembeschreibung	62
B.3. Realisierung	63
C. Das OGRE-Framework	64
C.1. Was ist das OGRE-Framework	64
C.2. Weshalb setzen wir OGRE ein?	64
D. Modelling Tools	65
E. Setup	66
F. Listings	67
G. Detaillierter Zeitplan	68
H. Glossar	71
iiiiij HEAD	

1. Einleitung

1.1. Ausgangslage

Im Gebiet der Fahrsimulatoren gibt es bereits eine Vielzahl von verschiedenen Lösungen. Einige davon bestehen aus Filmmaterial, das abgespielt wird und der Fahrer muss auf die Bremse drücken sobald ein bestimmtes Ereigniss eintritt. Andere Fahrsimulationen bringen bereits eine virtuelle Welt mit, in der man sich mehr oder weniger frei bewegen bzw. frei fahren kann. Jedoch sind bei den meisten von diesen Fahrsimulatoren bereits feste Szenarien implementiert die nicht geändert werden können.

Die Grenzen eines Fahrsimulators liegen vor allem in der Leistungsfähigkeit des Rechners auf dem die Simulation installiert werden soll.

Das Projekt wird in Zusammenarbeit mit der ETH Zürich durchgeführt. Es ist bereits eine LabView Schnittstelle für das Steuerrad vorhanden.

1.2. Aufgabenstellung

1.2.1. Formulierung

Das Ziel der Arbeit besteht darin, einen Fahrsimulator für die bestehende Simulationsumgebung zu erstellen. Diese besteht aus einem Fahrercockpit, einer Leinwand, einem Projektor und einem Computerterminal, von dem aus die Simulation gesteuert werden kann. Das Fahrercockpit enthält ein Steuerrad, drei Pedalen, einen Schaltknüppel und einen Autositz mit Sicherheitsgurt.

Die Fahrsimulation sollte dem Benutzer die Illusion des Autofahren möglichst realistisch vermitteln. Die soll durch einen Einsatz von Karteninformationen von Google Maps oder Google Street View unterstützt werden.

Zudem sollen alle Betriebszustände und Benutzereingaben registriert und aufgezeichnet werden um eine genaue Analyse zu ermöglichen.

1.2.2. Aufteilung der Arbeit

Wir teilten die Arbeit im Wesentlichen in zwei Teile auf. Im ersten Teil legten wir den Fokus auf die korrekte Ansteuerung des Cockpits. Um dies zu testen, setzten wir uns das Ziel, ein Video abzuspielen und mit Gas- und Bremspedal die Geschwindigkeit kontrollieren zu können. Im zweiten Teil folgte die Implementation und Installation der Fahrsimulation.

1.3. Zeitplan und Arbeitsteilung

2. Aufbau des Systems

2.1. Systembeschreibung

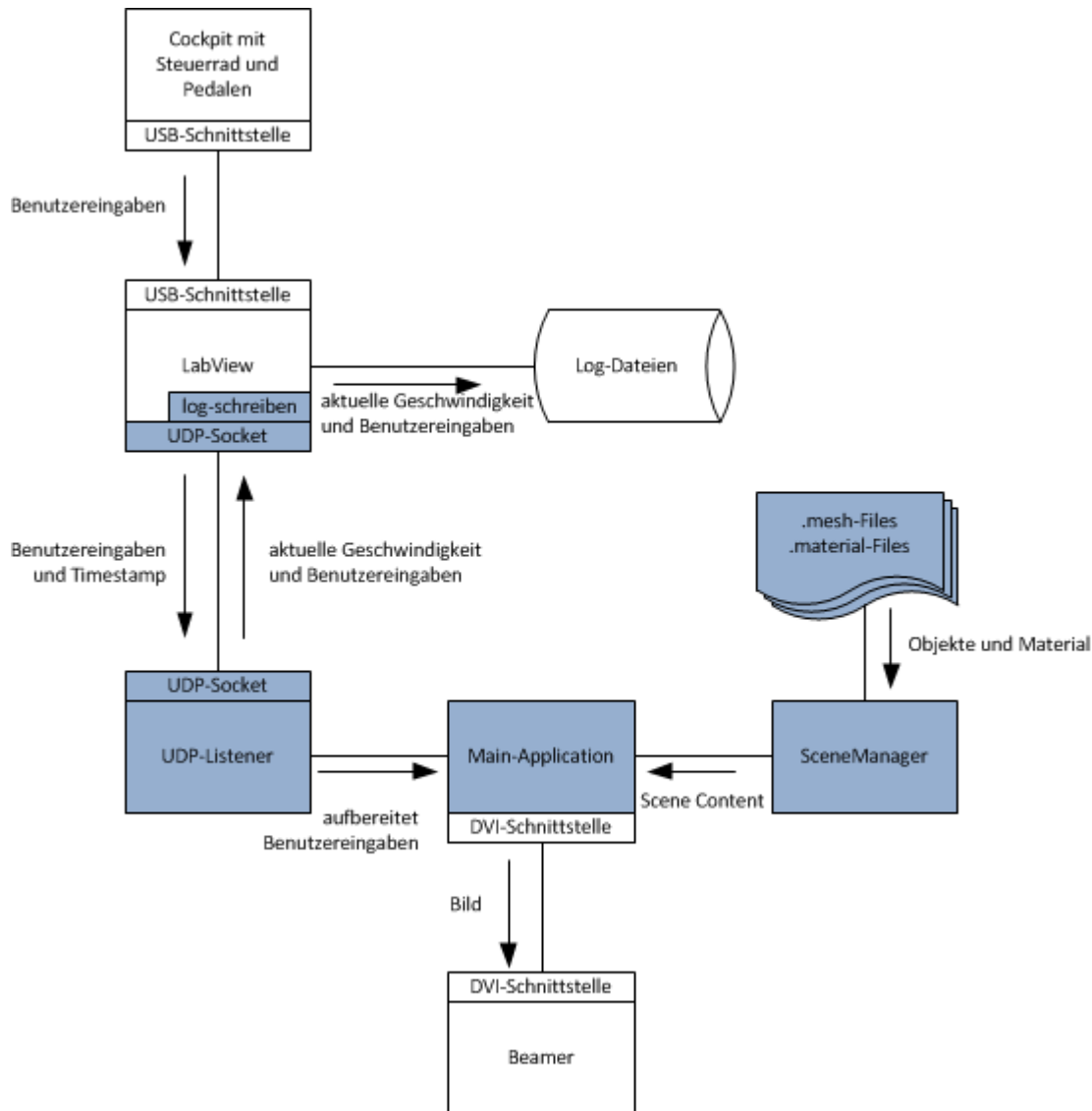


Abbildung 1: Systembeschreibung

Der Aufbau des Systems für den Fahrsimulator wird anhand der Abbildung 11 illustriert. Die blau markierten Komponenten werden im Rahmen dieser Projekt Arbeit entwickelt. Alle übrigen sind bereits vorbestehend. Benutzereingaben, die im Cockpit gemacht werden, werden von einem LabView Programm eingelesen. Nun benötigt es einen UDP-Port, über den verschiedenen Eingaben an das Programm weitergeleitet werden. Es handelt

sich hierbei um Werte, die das Drehen des Steuerrades und den Druck auf Gas- oder Bremspedal quantifizieren. Zusätzlich wird der UDP-Port auch für das Empfangen diverser Log-Daten, die von unserem Programm gesendet werden, verwendet. Damit die Empfangenen Daten sauber in ein Log-File geschrieben werden, wird das LabVIEW Programm erweitert. Weiter muss in Programmiersprache C einen UDP-Socket mit entsprechendem UDP-Listener implementieren werden, um die Benutzereingaben zu empfangen. Gleichzeitig wird der UDP-Listener dazu verwendet die Geschwindigkeit des Fahrzeugs sowie Timestamps und weitere Daten an das LabVIEW Programm zurück zu schicken. Damit können die Daten gespeichert und später ausgewertet werden.

Diese Aufteilung durch eine Netzwerkschnittstelle ermöglicht es, das System, wenn notwendig, zu dezentralisieren. Einfachheitshalber wurde der UDP-Listener erst in einem Video-Beispiel implementiert und getestet (Siehe Anhang B). Nachfolgend wird dieser UDP-Listener auch in das Programm des Fahrsimulator transferiert. Sind die Daten vom UDP-Listener empfangen und aufbereitet, werden sie im Hauptprogramm (Main Application) weiter verwendet. Während die Position des Steuerrades, des Gas und Bremspedales vom UDP-Listener permanent an das Hauptprogramm übertragen werden, wertet dieses die Positionen aus und veranlasst die entsprechenden Aktionen in der geladenen Szene. Die Szene selbst wird von einem Szenen-Manager geladen. Dieser benötigt für die zu ladenden Objekte ein Meshfile und mindestens ein Materialfile. Die Form jedes Objektes in der Szene wird durch ein separates Meshfile definiert. Texturen und Materialien werden durch ein oder mehrere Materialfiles beschrieben. Ein Materialfile kann zur Beschreibung unterschiedlicher Objekte verwendet werden. Die berechnete Szene wird schlussendlich in einem Fenster von Hauptprogramm angezeigt und über eine DVI-Schnittstelle an den Beamer übertragen. Der Beamer projiziert das Bild an die Wand, die sich direkt vor dem Cockpit befindet.

2.2. Anforderungen

2.2.1. Funktionale Anforderungen

- Der Proband kann das Fahrzeug im Fahrsimulator durch manipulation am Steuerrad und der Pedalen im Cockpit steuern.
- Die aktuelle Geschwindigkeit der Fahrzeuges wird dem Probanden angezeigt.
- Es sollen zwei unterschiedliche Szenen zur Verfügung gestellt werden. Die eine Szene sollte eine Stadt darstellen und die andere Szene eine Landschaft mit Tunnels.
- Die manipulationen des Benutzers und wichtige Parameter wie z.B. Geschwindigkeit sollen in einer Datei aufgezeichnet werden um diese auszuwerten.
- Alle ein- und ausgehenden Parameter des System sollen in LabVIEW verfügbar sein um diese auswerten und kontrollieren zu können.

2.2.2. Nicht Funktionale Anforderungen

- Das System soll robust sein.
- Das Starten des Fahrsimulator sollte möglichst einfach gehalten werden. Das Steuer des Fahrzeuges soll möglichst intuitiv sein wie man es sich von einem richtigen Fahrzeug gewöhnt ist.
- Der Fahrsimulator soll dem Probanden eine möglichst realistische Fahrsimulation bieten in der sich Strassen und verschiedene Objekte befinden.
- Die Reaktionszeit des Systems soll möglichst klein sein. Die Verzögerung des Systems soll mess- und kalkulierbar sein.
- Das System soll möglichst Modular aufgebaut sein um später einfach erweitert werden zu können.
- Das System soll auf der existierender Hardware funktionieren, soll aber auch noch lauffähig sein wenn Teile des Fahrsimulators ausgetauscht werden.

3. Vorgehen und Methoden

Wie bereits in der Systembeschreibung beschrieben, wird der Fahrsimulator in 3 Hauptkomponenten unterteilt. Zum Fahrsimulator gehört ein UDP-Listener, ein Szenen-Manager und das Hauptprogramm. Da die Verbindung zwischen dem Cockpit und dem Fahrsimulator mit einer Netzwerkschnittstelle realisiert wird, ist es möglich die Anbindung an das Cockpit und den Fahrsimulator phisikalisch auf zwei Rechnern zu betreiben. Eine weitere Lösung hätte mit dem Ogre-Framework (Siehe Anhang D?) realisiert werden können. Dieses Framework bietet umfassende Lösungen um Steuerradär und Pedalen, wie sie in unserem Cockpit vorhanden sind, anzusteuern.

Da die 3D-Umgebungen mit fortschreitendem Projekt zunimmt, könnte die Rechenleistung der momentan verwendeten Maschine zu einem späteren Zeitpunkt nicht mehr ausreichen. Die Folgen von ungenügender Leistung können unregelmässige Bewegungen (Lags) in der virtuellen Umgebung sein oder es kann sogar bis zum Absturz des gesamten Programms führen.

Dieses Problem hat zur Folge, dass der Fahrsimulator einer hohen Portierbarkeit anforderung genügen muss. Damit ist die Variante mit der Netzwerkschnittstelle für das Fahrsimulatorprojekt geeignet. Die andere Variante wird verworfen.

3.1. LabView modifizierung

Es existiert bereits ein LabVIEW-Programm das die Eingaben im Cockpit einliest. Dieses Programm wird so erweitert das diese Eingaben in Form von definierten Parameter als UDP-Paket permanent gesendet werden. Zusätzlich wird ein zweiter UDP-Socket eingerichtet um Pakete die vom Fahrsimulator gesendet werden zu empfangen. Die Daten der empfangenen Pakete werden von LabVIEW in ein Log-File gespeichert.

3.2. UDP-Socket

Die Parameter werden vom LabVIEW-Programm permanent gelesen und mindestens 50 mal pro Sekunde wird ein UDP-Paket gesendet. Um die Zeit zwischen der Eingabe des Probanden und dem reagieren des Fahrzeuges im Simulator möglichst tief zu halten, müssen ankommende Pakete sofort gelesen werden. Unwichtig ist jedoch das jedes Paket empfangen wird oder das die Pakete in der gleichen Reihenfolge ankommen wie sie gesendet wurden. Das UDP-Protokoll gewährleistet genau diese Eigenschaften.

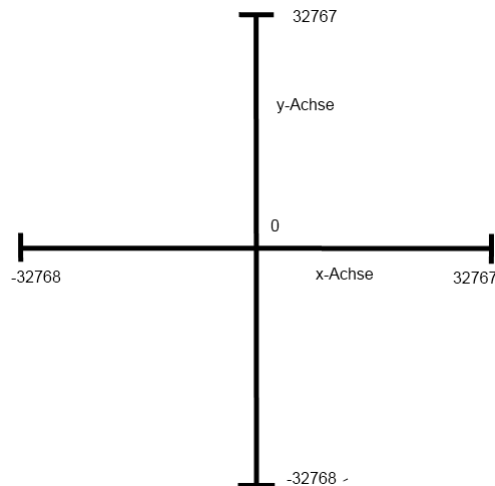


Abbildung 2: Koordinatensystem

Die Daten die vom LabVIEW empfangen werden, sind in erster Linie Parameter die den Zustand der Pedalen und des Steuerrades representieren. Die beiden Pedalen werden in einem Koordinatensystem wie in Abbildung 12 auf der y-Achse abgebildet. Die positive y-Richtung quantifiziert das Gas und die negative y-Richtung das Bremspedal. Die Intensität beider Pedalen wird durch 32767 bzw. 32768 ganzzahlige Werte identifiziert. Wenn also keins der beiden Pedalen gedrückt ist, wird dies durch den y-Wert 0 dargestellt. Ein voll gedrücktes Gaspedal entspricht dem y-Wert 32767 und dementsprechend ein voll gedrücktes Bremspedal dem Wert -32768. Der x-Wert im Koordinatensystem quantifiziert den Einschlagswinkel des Steuerrades. Ist das Steuerrad in der neutralen Stellung, entspricht dies dem x-Wert 0. Wenn das Steuerrad vollständig nach rechts eingeschlagen ist, wird dies durch den positiven x-Wert 32767 identifiziert. Umgekehrt wird ein vollständiger Einschlag nach links durch den negativen x-Wert -32768 identifiziert. Es können zusätzlich weitere Parameter, wie Tastendrücke am Steuerrad, übermittelt werden, wenn dies erforderlich sein sollte. Zusätzlich zu den Parametern des Cockpits wird von LabVIEW auch noch ein Timestamp gesendet. Der Timestamp wird von UDP-Listener empfangen und nach dem abspeichern der Parameter wieder zurückgeschickt. Somit kann festgestellt werden wieviel Verzögerung die Netzwerkschnittstelle verursacht. Da das LabVIEW-Programm und der Simulator nicht synchronisiert sind, wird der DP-Listener dazu verwendet dies zu überbrücken. Der UDP-Listener speichert alle Parameter in Variablen ab. Diese Variablen werden vom Hauptprogramm ausgelesen und interpretiert. Dieses Auslesen der Variablen erfolgt nun synchron, da das Hauptprogramm nur dann Daten vom UDP-Listener liest wenn dieses dazu bereit ist.

3.3. Virtual Reality

3.4. Hauptprogramm

```
import java.io.Serializable;
public class Karte implements Serializable {

    // Instanzvariablen
    public Farbe farbe;
    public byte zahl;

    // Die vier Farben als Enumeration
    public enum Farbe {
        Rot, Gelb, Grün, Blau;
    }
}
```

listings/Karte.java

4. Resultate und Tests

4.1. Erreichtes

4.2. Zeitliches Verhalten des Systems

4.3. Testfälle

5. Nächste Schritte

5.1. Offene Punkte

5.2. Zusätzliche Funktionen

5.3. Ausblick auf Bachelor Arbeit 2012

6. Nachwort

6.1. Danksagung

7. Verzeichnisse

8. Abbildungsverzeichnis

1.	Systembeschreibung	4
2.	Koordinatensystem	8
5.	OGRE Logo	18
6.	Systembeschreibung	25
7.	Koordinatensystem	29
10.	OGRE Logo	39
3.	Systembeschreibung Video-Player	45
4.	Koordinatensystem	46
8.	Systembeschreibung Video-Player	47
9.	Koordinatensystem	48
11.	Systembeschreibung	50
12.	Koordinatensystem	54
15.	OGRE Logo	64
13.	Systembeschreibung Video-Player	69
14.	Koordinatensystem	70

Anhang

A. Aufgabenstellung

Aufgabenstellung der Projektarbeit PA11_frup_2

Herbstsemester 2011

Students: Sandro Ropelato (ropelsan@students.zhaw.ch), Christof Würmli (wurmlchr@students.zhaw.ch)

Industriepartner: Frau Rudy Ying-Yin Huang (yingyinhuang@ethz.ch, 044 63 22823)

ETH Zürich - MTEC - TIM - Research - Ergonomie der Informationsmedien
Scheuchzerstrasse 7, 8092 Zürich

Betreuer: Dr. Peter Fröh (frup@zhaw.ch), Martin Schlup (spma@zhaw.ch)

Titel der Arbeit

Fahr Simulator mit realistischer virtuellen Umgebung

Ausgangslage

Im Rahmen einer grösseren Studie, soll das Verhalten diverser Autofahrer unter bestimmten reproduzierbaren Bedingungen, wie verschiedene Geschwindigkeiten oder Strassenverhältnisse, untersucht werden. Dazu steht an der ETH Zürich ein Fahr Simulator zur Verfügung, für den eine interaktiv steuerbare virtuelle Umgebung entwickelt werden soll. Die benötigten Strassenszenen sollen durch "Google Street View" (Google Earth) geliefert und durch diverse in die Landschaft eingefügte Objekte wie Fahrzeuge, Fussgänger oder Signalisationsschilder ergänzt werden, z.B. mit Hilfe der Google SketchUp-Software. Die Steuerelemente bestehen aus den üblichen Bedienelementen eines PWs (Lenkrad, Gas- und Bremspedale, usw.) welche über LabVIEW den Szenenablauf in "Echtzeit" steuern sollen. Die Nahtstellen zwischen den Bedienelementen und LabVIEW sind bereits vorhanden. Mit LabVIEW sollen auch die Betriebszustände und -abläufe des Simulators, sowie die eingegebenen Steuerbefehle registriert werden.

Zielsetzungen

1. Erzeugen einer virtuellen Umgebung (virtual reality) für den Fahr Simulator mit
 - interaktiv steuerbaren Strassenlandschaft basierend auf Google Street View
 - Synthetisieren und Einfügen von diversen Objekten in die „VR-Landschaft“, z.B. mittels Google SketchUp
2. Registrieren der Betriebszustände und -abläufe des Simulators, sowie der eingegebenen Steuerbefehle mit LabVIEW.

Beschreibung der Arbeit

- Situationsanalyse: Aufstellen der Anforderungen an die Computer-Graphik, Beschreibung der Nahtstellen und Abläufe, Auflistung der Steuersignale und Registrierdaten
- Realisierungsvorschläge, Übersicht über mögliche Verfahren
- Erarbeiten eines Lösungs- und Vorgehenskonzepts (die Reihenfolge der einzelnen Entwicklungsschritte ist frei wählbar)
- Realisierung der gewählten Lösung
- Analyse, Tests und Dokumentation
- gegebenenfalls Verbesserungen, Vorschläge

Weitere Einzelheiten werden in regelmässigen Besprechungen festgelegt.

Aufwand: entsprechend 2x6 ECTS, 300 bis 360 Mann-Stunden

Material

Ex: Instrument, Messgerät, Steuerung, Antrieb, usw.

- Software: LabVIEW, Google Tools
- PC
- Fahrsimulator

Bericht und weitere Dokumente

Im Rahmen der Arbeit sollen in einem Bericht folgende Punkte dokumentiert werden:

- Pflichtenheft und Spezifikation der VR
- Beschrieb der untersuchten Lösungsvarianten und Begründung der Wahl der Realisierungsvariante
- Detailbeschreibung der Implementierung mit Testergebnissen
- Bedienanleitung und Kurzbeschrieb der Programme
- offene Punkte und Ausblick

Termine

Kick-off Meeting: ab 19. Sept. 2011, nach Absprache in der KW 38

Besprechung: in der Regel einmal wöchentlich, nach Absprache

Präsentation der Arbeit: in der KW50 oder 51

Abgabe des Berichtes: 23. Dez. 2011

B. Video Player

B.1. Ziel

In einem ersten Schritt, noch vor der Realisierung des Fahr Simulator wird ein Video-Player realisiert. Das Ziel des Video-Players ist es eine Verbindung zwischen dem Cockpit und unserem Programm herzustellen und diese zu Testen. Bei der Betätigung des Gaspedals im Cockpit soll das aufgenommene Video schneller abgespielt werden. Bei der Betätigung des Bremspedals dementsprechend langsamer. Der Video-Player soll so gegliedert werden, damit Komponenten davon auch im Fahr Simulator wiederverwendet werden können. Zudem ist die Darstellung einer Tunneleinfahrt mit den richtigen Lichtverhältnissen in einer 3D-Umgebung sehr schwierig. Eine gute Alternative bietet ein aufgenommenes Video einer Tunneleinfahrt. Die ETH-Zürich besitzt bereits Videos die sich dafür eignen. Um Experimente mit diesen Videos durchführen zu können, müssen Manipulationen die der Proband im Cockpit macht mit dem entsprechenden Zeitpunkt im Video abgespeichert werden. Dies dient zur späteren Auswertung der Experimente.

B.2. Systembeschreibung

Um einzelne Komponenten des Video-Player wiederverwenden zu können, wird das System möglichst gleich wie das des Fahr Simulators aufgebaut. Dieser Aufbau wird anhand der Abbildung 13 illustriert. Die blau markierten Komponenten werden im Rahmen des Video-Players entwickelt. Alle übrigen sind bereits vorbestehend.

Die LabVIEW-Komponente in der Abbildung 13 liest bereits die Eingaben die der Proband im Cockpit macht ein. Diese wird mit einem UDP-Socket erweitert um die Eingaben des Probanden an den Video-Player weiterzuleiten. Die UDP-Pakete sollen vom UDP-Listener gelesen werden und die in ihnen enthaltenen Parameter gespeichert werden. Das Hauptprogramm soll auf die gespeicherten Parameter Zugriff haben. Aufgrund der Parameter soll das Hauptprogramm die Abspielgeschwindigkeit des Videos manipulieren, das mit einem Programm abgespielt wird. Durch mehrere Versuche hat sich gezeigt das sich der MPlayer am besten für solch eine Aufgabe eignet. Dies wird in der Realisierung ausführlich dokumentiert. Der MPlayer soll die Position im Video an das Hauptprogramm übergeben können. Das Hauptprogramm soll diese Information der Video-Position mit den getätigten Eingaben des Probanden ergänzen und dies an den UDP-Listener übergeben. Über den UDP-Sockes sollen die Daten an das LabVIEW-Programm gesendet werden. Dort muss zusätzlich ein Port eingerichtet werden um UDP-Pakete zu empfangen.

Eine wird erweitert wie in Kapitel 3.1 dokumentiert.

Die LabVIEW-Komponente in der Abbildung 13 liest bereits die Eingaben die der Proband im Cockpit macht ein. Dieses muss nun so erweitert werden, dass diese über einen UDP-Socket an das Programm übertragen werden. Zusätzlich muss im LabVIEW ein UDP-Port eingerichtet werden, der verwendet werden kann, um UDP-Pakete zu empfangen. Dieser wird benötigt um Daten die von unserem Programm gesendet werden in ein Log-File zu schreiben. Die Parameter werden vom vom UDP-Listener gespeichert und

vom Hauptprogramm abgefragt. Aufgrund der Parameter wird dann die Geschwindigkeit des Videos manipuliert. Für das Abspielen des Videos wird der mPlayer verwendet. Die Befehle für den mPlayer können von unserem Programm über die Komandozeile abgesetzt werden. Ausgaben vom mPlayer werden ebenfalls über die Komandozeile den Standardausgang der Konsole übergeben.

B.3. Realisierung

In einem bestehendem LabVIEW-Programm werden bereits alle Eingaben, die im Cockpit gemacht werden können, eingelesen. Nun muss dieses Programm nur noch mit einem UDP-Port erweitert werden, damit es die Parameter, die unser Video-Player benötigt, senden kann. Diese Daten sind im Video-Player vor allem die betätigung von Gas- und Bremspedal. Diese beiden Pedalen werden in einem Koordinatensystem wie in Abbildung 14 auf der y-Achse abgebildet. Die positive y-Richtung verifiziert das Gas und die negative y-Richtung das Bremspedal. Die intensität beider Pedalen wird durch 32767 bzw. 32768 ganzzahlige Werte identifiziert. Wenn also keins der beiden Pedalen gedrückt ist, wird dies durch den y-Wert 0 verifiziert. Ein voll gedrücktes Gaspedal entspricht dem y-Wert 32767 und dementsprechend ein voll gedrücktes Bremspedal dem Wert -32768. Der x-Wert im Koordinatensystem verifiziert den Einschlagswinkel des Steuerrades. Ist das Steuerrad in der neutralen Stellung, entspricht dies dem x-Wert null. Wenn das Steuerrad vollständig nach rechts eingeschlagen ist, wird dies durch den positiven x-Wert 32767 identifiziert. Dementsprechend wird ein vollständiger Einschlag nach links durch den negativen x-Wert -32768 identifiziert.

Diese beiden Werte werden im LabVIEW-Programm in ein UDP-Paket verpackt und über das Netzwerk gesendet. Der UDP-Listener empfängt diese Pakete und speichert die x und y-Werte separat ab. Das Hauptprogramm greift auf diese Werte zu, interpretiert diese und steuert das Video.

Der Video Player wird in einem eigenen Prozess gestartet. Die erste Zeile speichert alle Argumente in der Variabel „arguments“. Durch die mitgegebenen Argumente wird der Video Player mit einem extra Telnetinterface gestartet. Das Telnetinterface hört auf den angegebenen Port. In der zweiten Zeile wird der Prozess erstellt und in diesem Prozess wird der Video Player ausgeführt. Nun können Manipulationsbefehle über den „send“ Befehl an den mPlayer geschickt werden. Hier ein Beispiel eines solchen Befehls. Der send-Befehl verlangt eine Socket-Id, die Nachricht, in unserem Fall den Befehl, und die Länge der Nachricht. Das Hauptprogramm liest nun aus dem UDP-Listener den y-Wert der empfangenen Pakete aus. Liegt dieser Wert über 20000 ist das Gaspedal mindestens zu zwei drittel gedrückt. Dann sendet das Hauptprogramm über die Telnetverbindung den Befehl an den Video Player die Geschwindigkeit des Videos zu erhöhen. Fall der Wert unter -20000 liegt, ist das Bremspedal mindestens zu zwei drittel gedrückt. Das Hauptprogramm veranlasst den Videoplayer die Geschwindigkeit des Videos zu reduzieren.

C. Das OGRE-Framework

C.1. Was ist das OGRE-Framework

OGRE (Object-Oriented Graphics Rendering Engine) ist eine Grafikengine zur Echtzeitdarstellung von dreidimensionalen Szenen. Sie ist in C++ geschrieben und ihre Verwendung unterliegt der MIT-Lizenz. Durch den modularen Aufbau und die Unterstützung auf verschiedenen Plattformen erweist sich OGRE als sehr flexibel und mächtig. OGRE selbst benutzt die Grafikbibliotheken OpenGL und DirectX zum hardwarebeschleunigten Rendern der Szenen und setzt automatisierte Optimierungsalgorithmen zur Geschwindigkeitsgewinnung ein. Mittlerweile existiert eine grosse und aktive Community, welche das OGRE-Framework ständig weiter entwickelt und verbessert.



Abbildung 5: OGRE Logo

C.2. Weshalb setzen wir OGRE ein?

Im Vergleich zur direkten Verwendung von OpenGL oder DirectX bringt der Einsatz einer Grafikengine wie OGRE eine Vielzahl von Vorteilen mit sich:

Abstraktion

OpenGL und DirectX sind zwei komplett verschiedene Bibliotheken. Hat man sich für eine von beiden entschieden, so bedeutet das Umsteigen auf eine andere unter Umständen das Neuschreiben des kompletten Codes. OGRE abstrahiert die Verwendung dieser Grafikbibliotheken und ermöglicht den selben Code entweder mit OpenGL oder DirectX laufen zu lassen.

Geschwindigkeit

text

D. Modelling Tools

E. Setup

F. Listings

G. Detaillierter Zeitplan

H. Glossar

Lab-View Lab-View Programm Log-Datei Cockpit ————— merged common
ancestors

I. Einleitung

I.1. Ausgangslage

Im Gebiet der Fahr simulatoren gibt es bereits eine Vielzahl von verschiedenen Lösungen. Einige davon bestehen aus Filmmaterial, das abgespielt wird und der Fahrer muss auf die Bremse drücken sobald ein bestimmtes Ereigniss eintritt. Andere Fahr simulationen bringen bereits eine virtuelle Welt mit, in der man sich mehr oder weniger frei bewegen bzw. frei fahren kann. Jedoch sind bei den meisten von diesen Fahr simulatoren bereits feste Szenarien implementiert die nicht geändert werden können.

Die Grenzen eines Fahr simulators liegen vor allem in der Leistungsfähigkeit des Rechners auf dem die Simulation installiert werden soll.

Das Projekt wird in Zusammenarbeit mit der ETH Zürich durchgeführt. Es ist bereits eine LabView Schnittstelle für das Steuerrad vorhanden.

I.2. Aufgabenstellung

I.2.1. Formulierung

Das Ziel der Arbeit besteht darin, einen Fahr simulator für die bestehende Simulationsumgebung zu erstellen. Diese besteht aus einem Fahrercockpit, einer Leinwand, einem Projektor und einem Computerterminal, von dem aus die Simulation gesteuert werden kann. Das Fahrercockpit enthält ein Steuerrad, drei Pedalen, einen Schaltknüppel und einen Autositz mit Sicherheitsgurt.

Die Fahr simulation sollte dem Benutzer die Illusion des Autofahren möglichst realistisch vermitteln. Die soll durch einen Einsatz von Karteninformationen von Google Maps oder Google Street View unterstützt werden.

Zudem sollen alle Betriebszustände und Benutzereingaben registriert und aufgezeichnet werden um eine genaue Analyse zu ermöglichen.

I.2.2. Aufteilung der Arbeit

Wir teilten die Arbeit im Wesentlichen in zwei Teile auf. Im ersten Teil legten wir den Fokus auf die korrekte Ansteuerung des Cockpits. Um dies zu testen, setzten wir uns das Ziel, ein Video abzuspielen und mit Gas- und Bremspedal die Geschwindigkeit kontrollieren zu können. Im zweiten Teil folgte die Implementation und Installation der Fahr simulation.

I.3. Zeitplan und Arbeitsteilung

J. Aufbau des Systems

J.1. Systembeschreibung

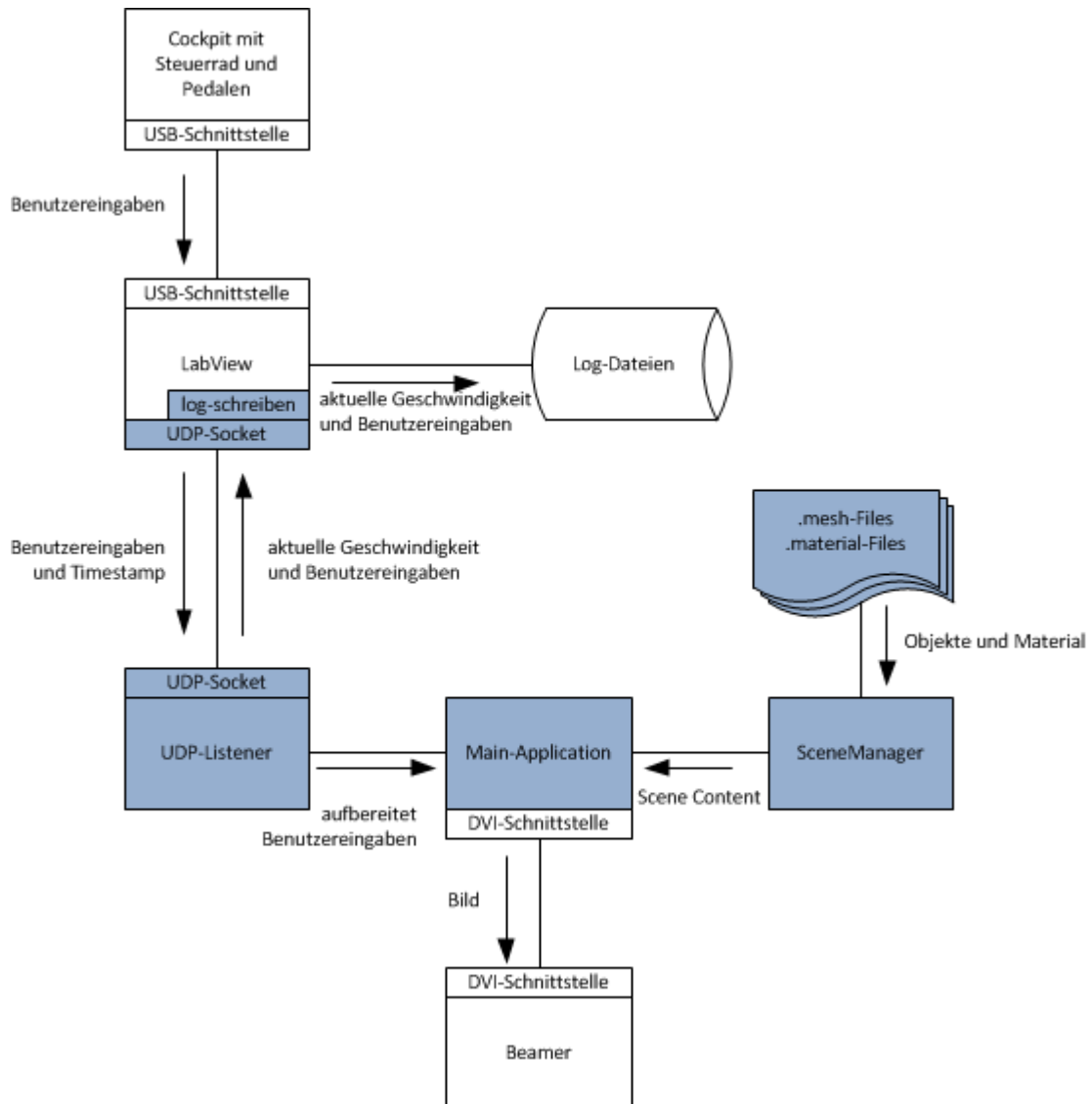


Abbildung 6: Systembeschreibung

Der Aufbau des Systems für den Fahrsimulator wird anhand der Abbildung 11 illustriert. Die blau markierten Komponenten werden im Rahmen dieser Projekt Arbeit entwickelt. Alle übrigen sind bereits vorbestehend. Benutzereingaben, die im Cockpit gemacht werden, werden von einem LabView Programm eingelesen. Nun benötigt es einen UDP-Port, über den verschiedenen Eingaben an das Programm weitergeleitet werden. Es handelt

sich hierbei um Werte, die das Drehen des Steuerrades und den Druck auf Gas- oder Bremspedal quantifizieren. Zusätzlich wird der UDP-Port auch für das Empfangen diverser Log-Daten, die von unserem Programm gesendet werden, verwendet. Damit die Empfangenen Daten sauber in ein Log-File geschrieben werden, wird das LabVIEW Programm erweitert. Weiter muss in Programmiersprache C einen UDP-Socket mit entsprechendem UDP-Listener implementieren werden, um die Benutzereingaben zu empfangen. Gleichzeitig wird der UDP-Listener dazu verwendet die Geschwindigkeit des Fahrzeugs sowie Timestamps und weitere Daten an das LabVIEW Programm zurück zu schicken. Damit können die Daten gespeichert und später ausgewertet werden.

Diese Aufteilung durch eine Netzwerkschnittstelle ermöglicht es, das System, wenn notwendig, zu dezentralisieren. Einfachheitshalber wurde der UDP-Listener erst in einem Video-Beispiel implementiert und getestet (Siehe Anhang B). Nachfolgend wird dieser UDP-Listener auch in das Programm des Fahrsimulator transferiert. Sind die Daten vom UDP-Listener empfangen und aufbereitet, werden sie im Hauptprogramm (Main Application) weiter verwendet. Während die Position des Steuerrades, des Gas und Bremspedales vom UDP-Listener permanent an das Hauptprogramm übertragen werden, wertet dieses die Positionen aus und veranlasst die entsprechenden Aktionen in der geladenen Szene. Die Szene selbst wird von einem Szenen-Manager geladen. Dieser benötigt für die zu ladenden Objekte ein Meshfile und mindestens ein Materialfile. Die Form jedes Objektes in der Szene wird durch ein separates Meshfile definiert. Texturen und Materialien werden durch ein oder mehrere Materialfiles beschrieben. Ein Materialfile kann zur Beschreibung unterschiedlicher Objekte verwendet werden. Die berechnete Szene wird schlussendlich in einem Fenster von Hauptprogramm angezeigt und über eine DVI-Schnittstelle an den Beamer übertragen. Der Beamer projiziert das Bild an die Wand, die sich direkt vor dem Cockpit befindet.

J.2. Anforderungen

J.2.1. Funktionale Anforderungen

- Der Proband kann das Fahrzeug im Fahrsimulator durch manipulation am Steuerrad und der Pedalen im Cockpit steuern.
- Die aktuelle Geschwindigkeit der Fahrzeuges wird dem Probanden angezeigt.
- Es sollen zwei unterschiedliche Szenen zur Verfügung gestellt werden. Die eine Szene sollte eine Stadt darstellen und die andere Szene eine Landschaft mit Tunnels.
- Die manipulationen des Benutzers und wichtige Parameter wie z.B. Geschwindigkeit sollen in einer Datei aufgezeichnet werden um diese auszuwerten.
- Alle ein- und ausgehenden Parameter des System sollen in LabVIEW verfügbar sein um diese auswerten und kontrollieren zu können.

J.2.2. Nicht Funktionale Anforderungen

- Das System soll robust sein.
- Das Starten des Fahrsimulator sollte möglichst einfach gehalten werden. Das Steuer des Fahrzeuges soll möglichst intuitiv sein wie man es sich von einem richtigen Fahrzeug gewöhnt ist.
- Der Fahrsimulator soll dem Probanden eine möglichst realistische Fahrsimulation bieten in der sich Strassen und verschiedene Objekte befinden.
- Die Reaktionszeit des Systems soll möglichst klein sein. Die Verzögerung des Systems soll mess- und kalkulierbar sein.
- Das System soll möglichst Modular aufgebaut sein um später einfach erweitert werden zu können.
- Das System soll auf der existierenden Hardware funktionieren, soll aber auch noch lauffähig sein wenn Teile des Fahrsimulators ausgetauscht werden.

K. Vorgehen und Methoden

Wie bereits in der Systembeschreibung beschrieben, wird der Fahrsimulator in 3 Hauptkomponenten unterteilt. Zum Fahrsimulator gehört ein UDP-Listener, ein Szenen-Manager und das Hauptprogramm. Da die Verbindung zwischen dem Cockpit und dem Fahrsimulator mit einer Netzwerkschnittstelle realisiert wird, ist es möglich die Anbindung an das Cockpit und den Fahrsimulator phisikalisch auf zwei Rechnern zu betreiben. Eine weitere Lösung hätte mit dem Ogre-Framework (Siehe Anhang D?) realisiert werden können. Dieses Framework bietet umfassende Lösungen um Steuerradär und Pedalen, wie sie in unserem Cockpit vorhanden sind, anzusteuern.

Da die 3D-Umgebungen mit fortschreitendem Projekt zunimmt, könnte die Rechenleistung der momentan verwendeten Maschine zu einem späteren Zeitpunkt nicht mehr ausreichen. Die Folgen von ungenügender Leistung können unregelmässige Bewegungen (Lags) in der virtuellen Umgebung sein oder es kann sogar bis zum Absturz des gesamten Programms führen.

Dieses Problem hat zur Folge, dass der Fahrsimulator einer hohen Portierbarkeit anforderung genügen muss. Damit ist die Variante mit der Netzwerkschnittstelle für das Fahrsimulatorprojekt geeignet. Die andere Variante wird verworfen.

K.1. LabView modifizierung

Es existiert bereits ein LabVIEW-Programm das die Eingaben im Cockpit einliest. Dieses Programm wird so erweitert das diese Eingaben in Form von definierten Parameter als UDP-Paket permanent gesendet werden. Zusätzlich wird ein zweiter UDP-Socket eingerichtet um Pakete die vom Fahrsimulator gesendet werden zu empfangen. Die Daten der empfangenen Pakete werden von LabVIEW in ein Log-File gespeichert.

K.2. UDP-Socket

Die Parameter werden vom LabVIEW-Programm permanent gelesen und mindestens 50 mal pro Sekunde wird ein UDP-Paket gesendet. Um die Zeit zwischen der Eingabe des Probanden und dem reagieren des Fahrzeuges im Simulator möglichst tief zu halten, müssen ankommende Pakete sofort gelesen werden. Unwichtig ist jedoch das jedes Packet empfangen wird oder das die Pakete in der gleichen Reihenfolge ankommen wie sie gesendet wurden. Das UDP-Protokoll gewährleistet genau diese Eigenschaften.

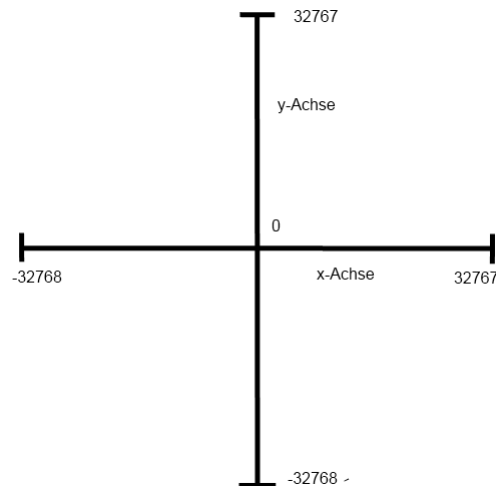


Abbildung 7: Koordinatensystem

Die Daten die vom LabVIEW empfangen werden, sind in erster Linie Parameter die den Zustand der Pedalen und des Steuerrades representieren. Die beiden Pedalen werden in einem Koordinatensystem wie in Abbildung 12 auf der y-Achse abgebildet. Die positive y-Richtung quantifiziert das Gas und die negative y-Richtung das Bremspedal. Die Intensität beider Pedalen wird durch 32767 bzw. 32768 ganzzahlige Werte identifiziert. Wenn also keins der beiden Pedalen gedrückt ist, wird dies durch den y-Wert 0 dargestellt. Ein voll gedrücktes Gaspedal entspricht dem y-Wert 32767 und dementsprechend ein voll gedrücktes Bremspedal dem Wert -32768. Der x-Wert im Koordinatensystem quantifiziert den Einschlagswinkel des Steuerrades. Ist das Steuerrad in der neutralen Stellung, entspricht dies dem x-Wert 0. Wenn das Steuerrad vollständig nach rechts eingeschlagen ist, wird dies durch den positiven x-Wert 32767 identifiziert. Umgekehrt wird ein vollständiger Einschlag nach links durch den negativen x-Wert -32768 identifiziert. Es können zusätzlich weitere Parameter, wie Tastendrucke am Steuerrad, übermittelt werden, wenn dies erforderlich sein sollte. Zusätzlich zu den Parametern des Cockpits wird von LabVIEW auch noch ein Timestamp gesendet. Der Timestamp wird von UDP-Listener empfangen und nach dem abspeichern der Parameter wieder zurückgeschickt. Somit kann festgestellt werden wieviel Verzögerung die Netzwerkschnittstelle verursacht. Da das LabVIEW-Programm und der Simulator nicht synchronisiert sind, wird der DP-Listener dazu verwendet dies zu überbrücken. Der UDP-Listener speichert alle Parameter in Variablen ab. Diese Variablen werden vom Hauptprogramm ausgelesen und interpretiert. Dieses Auslesen der Variablen erfolgt nun synchron, da das Hauptprogramm nur dann Daten vom UDP-Listener liest wenn dieses dazu bereit ist.

K.3. Virtual Reality

K.4. Hauptprogramm


```
import java.io.Serializable;

public class Karte implements Serializable {

    // Instanzvariablen
    public Farbe farbe;
    public byte zahl;

    // Die vier Farben als Enumeration
    public enum Farbe {
        Rot, Gelb, Grün, Blau;
    }
}
```

listings/Karte.java

L. Resultate und Tests

L.1. Erreichtes

L.2. Zeitliches Verhalten des Systems

L.3. Testfälle

M. Nächste Schritte

M.1. Offene Punkte

M.2. Zusätzliche Funktionen

M.3. Ausblick auf Bachelor Arbeit 2012

N. Nachwort

N.1. Danksagung

O. Verzeichnisse

P. Abbildungsverzeichnis

Anhang

A. Aufgabenstellung

Aufgabenstellung der Projektarbeit PA11_frup_2

Herbstsemester 2011

Students: Sandro Ropelato (ropelsan@students.zhaw.ch), Christof Würmli (wurmlchr@students.zhaw.ch)

Industriepartner: Frau Rudy Ying-Yin Huang (yingyinhuang@ethz.ch, 044 63 22823)

ETH Zürich - MTEC - TIM - Research - Ergonomie der Informationsmedien
Scheuchzerstrasse 7, 8092 Zürich

Betreuer: Dr. Peter Fröh (frup@zhaw.ch), Martin Schlup (spma@zhaw.ch)

Titel der Arbeit

Fahrsimulator mit realistischer virtuellen Umgebung

Ausgangslage

Im Rahmen einer grösseren Studie, soll das Verhalten diverser Autofahrer unter bestimmten reproduzierbaren Bedingungen, wie verschiedene Geschwindigkeiten oder Strassenverhältnisse, untersucht werden. Dazu steht an der ETH Zürich ein Fahrsimulator zur Verfügung, für den eine interaktiv steuerbare virtuelle Umgebung entwickelt werden soll. Die benötigten Strassenszenen sollen durch "Google Street View" (Google Earth) geliefert und durch diverse in die Landschaft eingefügte Objekte wie Fahrzeuge, Fussgänger oder Signalisationsschilder ergänzt werden, z.B. mit Hilfe der Google SketchUp-Software. Die Steuerelemente bestehen aus den üblichen Bedienelementen eines PWs (Lenkrad, Gas- und Bremspedale, usw.) welche über LabVIEW den Szenenablauf in "Echtzeit" steuern sollen. Die Nahtstellen zwischen den Bedienelementen und LabVIEW sind bereits vorhanden. Mit LabVIEW sollen auch die Betriebszustände und -abläufe des Simulators, sowie die eingegebenen Steuerbefehle registriert werden.

Zielsetzungen

1. Erzeugen einer virtuellen Umgebung (virtual reality) für den Fahrsimulator mit
 - interaktiv steuerbaren Strassenlandschaft basierend auf Google Street View
 - Synthetisieren und Einfügen von diversen Objekten in die „VR-Landschaft“, z.B. mittels Google SketchUp
2. Registrieren der Betriebszustände und -abläufe des Simulators, sowie der eingegebenen Steuerbefehle mit LabVIEW.

Beschreibung der Arbeit

- Situationsanalyse: Aufstellen der Anforderungen an die Computer-Graphik, Beschreibung der Nahtstellen und Abläufe, Auflistung der Steuersignale und Registrierdaten
- Realisierungsvorschläge, Übersicht über mögliche Verfahren
- Erarbeiten eines Lösungs- und Vorgehenskonzepts (die Reihenfolge der einzelnen Entwicklungsschritte ist frei wählbar)
- Realisierung der gewählten Lösung
- Analyse, Tests und Dokumentation
- gegebenenfalls Verbesserungen, Vorschläge

Weitere Einzelheiten werden in regelmässigen Besprechungen festgelegt.

Aufwand: entsprechend 2x6 ECTS, 300 bis 360 Mann-Stunden

Material

Ex: Instrument, Messgerät, Steuerung, Antrieb, usw.

- Software: LabVIEW, Google Tools
- PC
- Fahrsimulator

Bericht und weitere Dokumente

Im Rahmen der Arbeit sollen in einem Bericht folgende Punkte dokumentiert werden:

- Pflichtenheft und Spezifikation der VR
- Beschrieb der untersuchten Lösungsvarianten und Begründung der Wahl der Realisierungsvariante
- Detailbeschreibung der Implementierung mit Testergebnissen
- Bedienanleitung und Kurzbeschrieb der Programme
- offene Punkte und Ausblick

Termine

Kick-off Meeting: ab 19. Sept. 2011, nach Absprache in der KW 38

Besprechung: in der Regel einmal wöchentlich, nach Absprache

Präsentation der Arbeit: in der KW50 oder 51

Abgabe des Berichtes: 23. Dez. 2011

B. Video Player

B.1. Ziel

In einem ersten Schritt, noch vor der Realisierung des Fahrsimulator wird ein Video-Player realisiert. Das Ziel des Video-Players ist es eine Verbindung zwischen dem Cockpit und unserem Programm herzustellen und diese zu Testen. Bei der Betätigung des Gaspedals im Cockpit soll das aufgenommene Video schneller abgespielt werden. Bei der Betätigung des Bremspedals dementsprechend langsamer. Der Video-Player soll so gegliedert werden, damit Komponenten davon auch im Fahrsimulator wiederverwendet werden können. Zudem ist die Darstellung einer Tunneleinfahrt mit den richtigen Lichtverhältnissen in einer 3D-Umgebung sehr schwierig. Eine gute Alternative bietet ein aufgenommenes Video einer Tunneleinfahrt. Die ETH-Zürich besitzt bereits Videos die sich dafür eignen. Um Experimente mit diesen Videos durchführen zu können, müssen Manipulationen die der Proband im Cockpit macht mit dem entsprechenden Zeitpunkt im Video abgespeichert werden. Dies dient zur späteren Auswertung der Experimente.

B.2. Systembeschreibung

Um einzelne Komponenten des Video-Player wiederverwenden zu können, wird das System möglichst gleich wie das des Fahrsimulators aufgebaut. Dieser Aufbau wird anhand der Abbildung 13 illustriert. Die blau markierten Komponenten werden im Rahmen des Video-Players entwickelt. Alle übrigen sind bereits vorbestehend.

Die LabVIEW-Komponente in der Abbildung 13 liest bereits die Eingaben die der Proband im Cockpit macht ein. Diese wird mit einem UDP-Socket erweitert um die Eingaben des Probanden an den Video-Player weiterzuleiten. Die UDP-Pakete sollen vom UDP-Listener gelesen werden und die in ihnen enthaltenen Parameter gespeichert werden. Das Hauptprogramm soll auf die gespeicherten Parameter Zugriff haben. Aufgrund der Parameter soll das Hauptprogramm die Abspielgeschwindigkeit des Videos manipulieren, das mit einem Programm abgespielt wird. Durch mehrere Versuche hat sich gezeigt das sich der MPlayer am besten für solch eine Aufgabe eignet. Dies wird in der Realisierung ausführlich dokumentiert. Der MPlayer soll die Position im Video an das Hauptprogramm übergeben können. Das Hauptprogramm soll diese Information der Video-Position mit den getätigten Eingaben des Probanden ergänzen und dies an den UDP-Listener übergeben. Über den UDP-Sockes sollen die Daten an das LabVIEW-Programm gesendet werden. Dort muss zusätzlich ein Port eingerichtet werden um UDP-Pakete zu empfangen.

Eine wird erweitert wie in Kapitel 3.1 dokumentiert.

Die LabVIEW-Komponente in der Abbildung 13 liest bereits die Eingaben die der Proband im Cockpit macht ein. Dieses muss nun so erweitert werden, dass diese über einen UDP-Socket an das Programm übertragen werden. Zusätzlich muss im LabVIEW ein UDP-Port eingerichtet werden, der verwendet werden kann, um UDP-Pakete zu empfangen. Dieser wird benötigt um Daten die von unserem Programm gesendet werden in ein Log-File zu schreiben. Die Parameter werden vom vom UDP-Listener gespeichert und

vom Hauptprogramm abgefragt. Aufgrund der Parameter wird dann die Geschwindigkeit des Videos manipuliert. Für das Abspielen des Videos wird der mPlayer verwendet. Die Befehle für den mPlayer können von unserem Programm über die Komandozeile abgesetzt werden. Ausgaben vom mPlayer werden ebenfalls über die Komandozeile den Standartausgang der Konsole übergeben.

B.3. Realisierung

In einem bestehendem LabVIEW-Programm werden bereits alle Eingaben, die im Cockpit gemacht werden können, eingelesen. Nun muss dieses Programm nur noch mit einem UDP-Port erweitert werden, damit es die Parameter, die unser Video-Player benötigt, senden kann. Diese Daten sind im Video-Player vor allem die betätigung von Gas- und Bremspedal. Diese beiden Pedalen werden in einem Koordinatensystem wie in Abbildung 14 auf der y-Achse abgebildet. Die positive y-Richtung verifiziert das Gas und die negative y-Richtung das Bremspedal. Die intensität beider Pedalen wird durch 32767 bzw. 32768 ganzzahlige Werte identifiziert. Wenn also keins der beiden Pedalen gedrückt ist, wird dies durch den y-Wert 0 verifiziert. Ein voll gedrücktes Gaspedal entspricht dem y-Wert 32767 und dementsprechend ein voll gedrücktes Bremspedal dem Wert -32768. Der x-Wert im Koordinatensystem verifiziert den Einschlagswinkel des Steuerrades. Ist das Steuerrad in der neutralen Stellung, entspricht dies dem x-Wert null. Wenn das Steuerrad vollständig nach rechts eingeschlagen ist, wird dies durch den positiven x-Wert 32767 identifiziert. Dementsprchend wird ein vollständiger Einschlag nach links durch den negativen x-Wert -32768 identifiziert.

Diese beiden Werte werden im LabVIEW-Programm in ein UDP-Paket verpackt und über das Netzwerk gesendet. Der UDP-Listener empfängt diese Pakete und speichert die x und y-Werte separat ab. Das Hauptprogramm greift auf diese Werte zu, interpretiert diese und Steuert das Video.

Der Video Player wird in einem eigenen Prozess gestartet. Die erste Zeile speichert alle Argumente in der Variabel „arguments“. Durch die mitgegebenen Argumente wird der Video Player mit einem extra Telnetinterface gestartet. Das Telnetinterface hört auf den angegebenen Port. In der zweiten Zeile wird der Prozess erstellt und in diesem Prozess wird der Video Player ausgeführt. Nun können Manipulationsbefehle über den „send“ Befehl an den mPlayer geschickt werden. Hier ein Beispiel eines solchen Befehls. Der send-Befehl verlangt eine Socket-Id, die Nachricht, in unserem Fall den Befehl, und die Länge der Nachricht. Das Hauptprogramm liest nun aus dem UDP-Listener den y-Wert der empfangenen Pakete aus. Liegt dieser Wert über 20000 ist das Gaspedal mindestens zu zwei drittel gedrückt. Dann sendet das Hauptprogramm über die Telnetverbindung den Befehl an den Video Player die Geschwindigkeit des Videos zu erhöhen. Fall der Wert unter -20000 liegt, ist das Bremspedal mindestens zu zwei drittel gedrückt. Das Hauptprogramm veranlasst den Videoplayer die Geschwindigkeit des Videos u reduzieren.

C. Das OGRE-Framework

C.1. Was ist das OGRE-Framework

OGRE (Object-Oriented Graphics Rendering Engine) ist eine Grafikengine zur Echtzeitdarstellung von dreidimensionalen Szenen. Sie ist in C++ geschrieben und ihre Verwendung unterliegt der MIT-Lizenz. Durch den modularen Aufbau und die Unterstützung auf verschiedenen Plattformen erweist sich OGRE als sehr flexibel und mächtig. OGRE selbst benutzt die Grafikbibliotheken OpenGL und DirectX zum hardwarebeschleunigten Rendern der Szenen und setzt automatisierte Optimierungsalgorithmen zur Geschwindigkeitsgewinnung ein. Mittlerweile existiert eine grosse und aktive Community, welche das OGRE-Framework ständig weiter entwickelt und verbessert.



Abbildung 10: OGRE Logo

C.2. Weshalb setzen wir OGRE ein?

Im Vergleich zur direkten Verwendung von OpenGL oder DirectX bringt der Einsatz einer Grafikengine wie OGRE eine Vielzahl von Vorteilen mit sich:

Abstraktion

OpenGL und DirectX sind zwei komplett verschiedene Bibliotheken. Hat man sich für eine von beiden entschieden, so bedeutet das Umsteigen auf eine andere unter Umständen das Neuschreiben des kompletten Codes. OGRE abstrahiert die Verwendung dieser Grafikbibliotheken und ermöglicht den selben Code entweder mit OpenGL oder DirectX laufen zu lassen.

Geschwindigkeit

text

D. Modelling Tools

E. Setup

F. Listings

G. Detaillierter Zeitplan

H. Glossar

Lab-View Lab-View Programm Log-Datei Cockpit =====

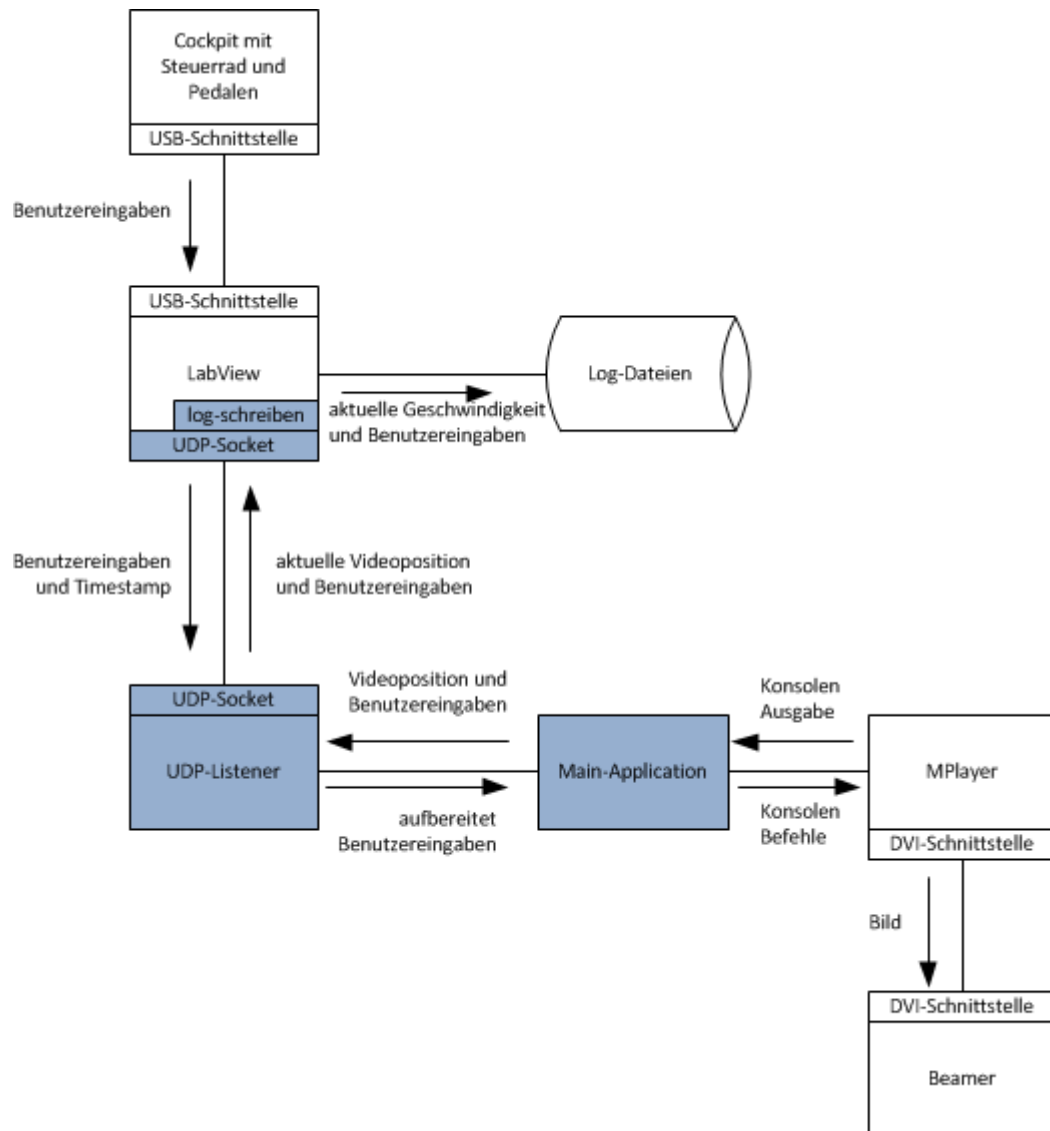


Abbildung 3: Systembeschreibung Video-Player

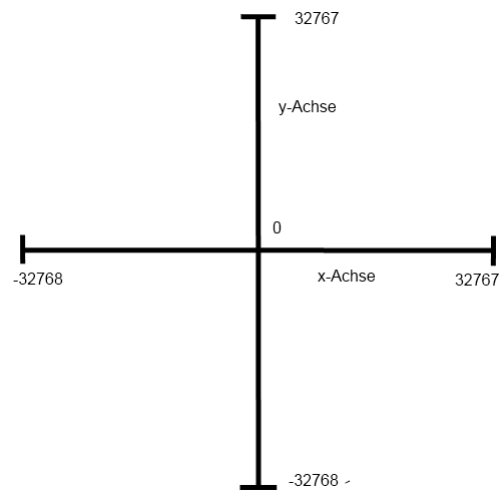


Abbildung 4: Koordinatensystem

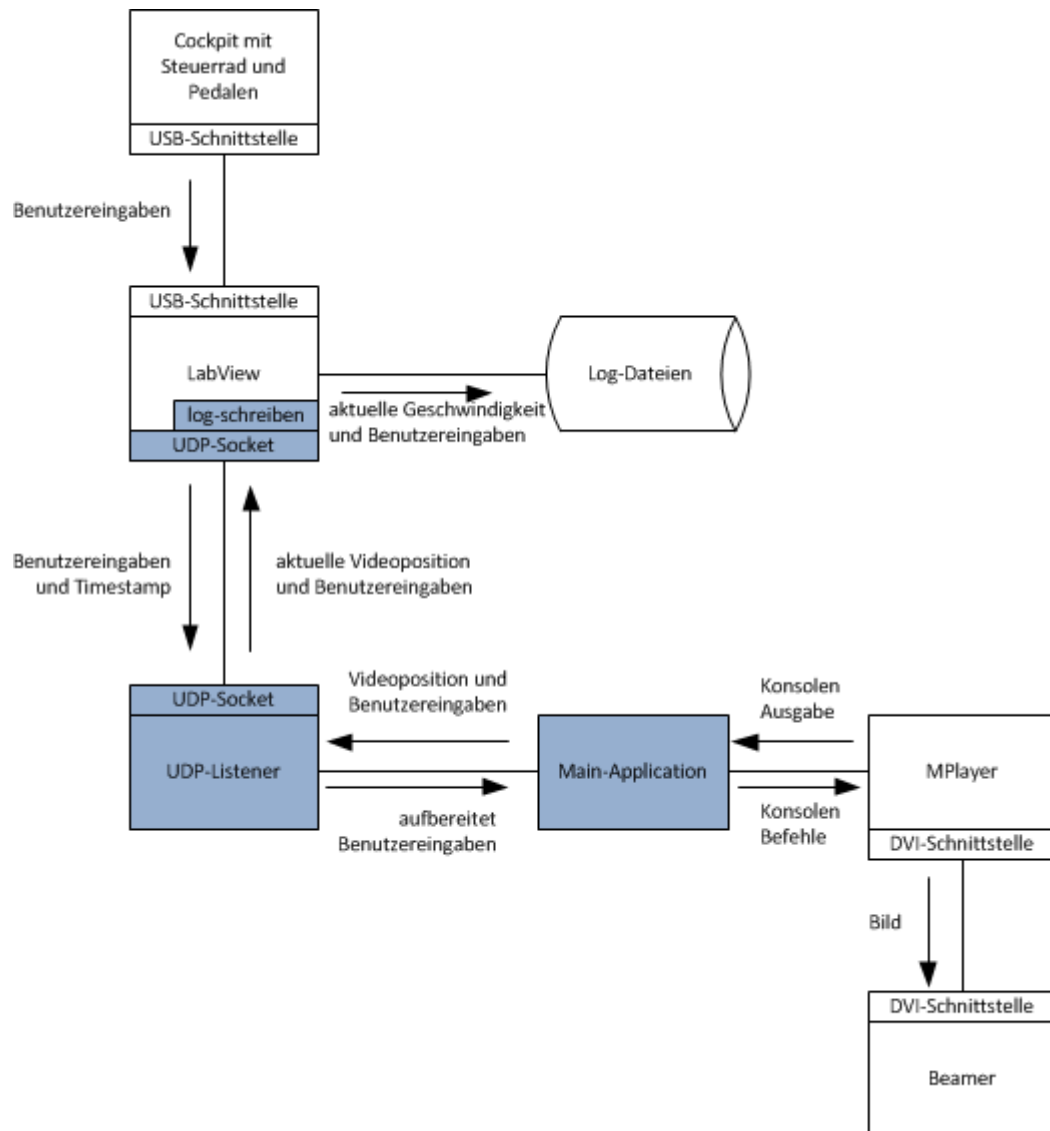


Abbildung 8: Systembeschreibung Video-Player

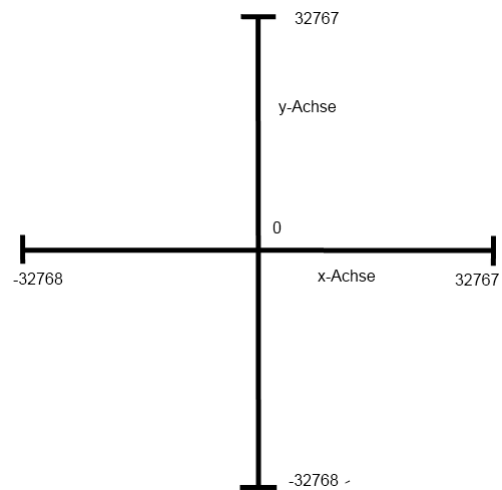


Abbildung 9: Koordinatensystem

I. Einleitung

I.1. Ausgangslage

Im Gebiet der Fahrsimulatoren gibt es bereits eine Vielzahl von verschiedenen Lösungen. Einige davon bestehen aus Filmmaterial, das abgespielt wird und der Fahrer muss auf die Bremse drücken sobald ein bestimmtes Ereigniss eintritt. Andere Fahrsimulationen bringen bereits eine virtuelle Welt mit, in der man sich mehr oder weniger frei bewegen bzw. frei fahren kann. Jedoch sind bei den meisten von diesen Fahrsimulatoren bereits feste Szenarien implementiert die nicht geändert werden können.

Die Grenzen eines Fahrsimulators liegen vor allem in der Leistungsfähigkeit des Rechners auf dem die Simulation installiert werden soll.

Das Projekt wird in Zusammenarbeit mit der ETH Zürich durchgeführt. Es ist bereits eine LabView Schnittstelle für das Steuerrad vorhanden.

I.2. Aufgabenstellung

I.2.1. Formulierung

Das Ziel der Arbeit besteht darin, einen Fahrsimulator für die bestehende Simulationsumgebung zu erstellen. Diese besteht aus einem Fahrercockpit, einer Leinwand, einem Projektor und einem Computerterminal, von dem aus die Simulation gesteuert werden kann. Das Fahrercockpit enthält ein Steuerrad, drei Pedalen, einen Schaltknüppel und einen Autositz mit Sicherheitsgurt.

Die Fahrsimulation sollte dem Benutzer die Illusion des Autofahren möglichst realistisch vermitteln. Die soll durch einen Einsatz von Karteninformationen von Google Maps oder Google Street View unterstützt werden.

Zudem sollen alle Betriebszustände und Benutzereingaben registriert und aufgezeichnet werden um eine genaue Analyse zu ermöglichen.

I.2.2. Aufteilung der Arbeit

Wir teilten die Arbeit im Wesentlichen in zwei Teile auf. Im ersten Teil legten wir den Fokus auf die korrekte Ansteuerung des Cockpits. Um dies zu testen, setzten wir uns das Ziel, ein Video abzuspielen und mit Gas- und Bremspedal die Geschwindigkeit kontrollieren zu können. Im zweiten Teil folgte die Implementation und Installation der Fahrsimulation.

I.3. Zeitplan und Arbeitsteilung

J. Aufbau des Systems

J.1. Systembeschreibung

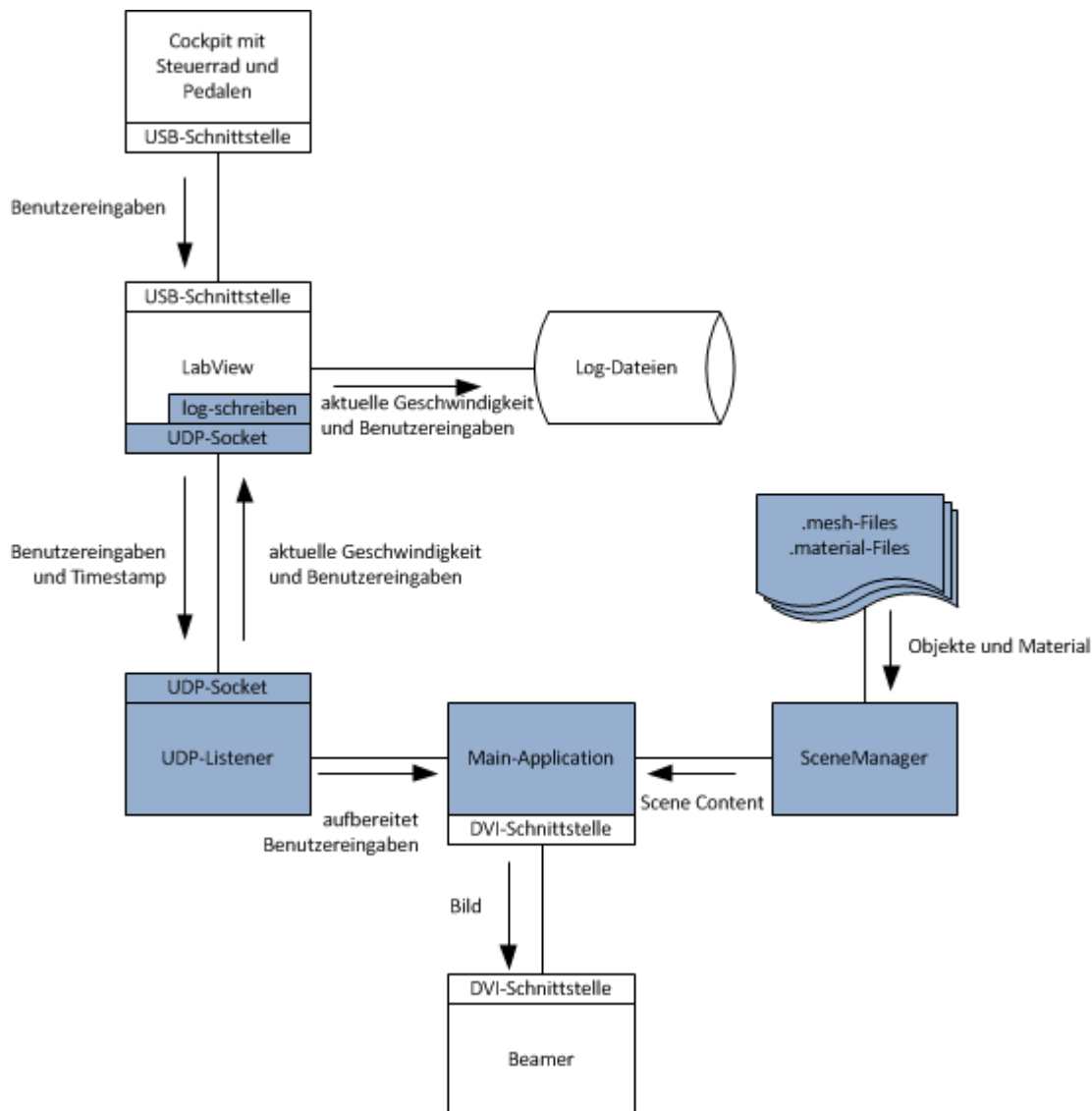


Abbildung 11: Systembeschreibung

Der Aufbau des Systems für den Fahrsimulator wird anhand der Abbildung 11 illustriert. Die blau markierten Komponenten werden im Rahmen dieser Projekt Arbeit entwickelt. Alle übrigen sind bereits vorbestehend. Benutzereingaben, die im Cockpit gemacht werden, werden von einem LabView Programm eingelesen. Nun benötigt es einen UDP-Port, über den verschiedenen Eingaben an das Programm weitergeleitet werden. Es handelt

sich hierbei um Werte, die das Drehen des Steuerrades und den Druck auf Gas- oder Bremspedal quantifizieren. Zusätzlich wird der UDP-Port auch für das Empfangen diverser Log-Daten, die von unserem Programm gesendet werden, verwendet. Damit die Empfangenen Daten sauber in ein Log-File geschrieben werden, wird das LabVIEW Programm erweitert. Weiter muss in Programmiersprache C einen UDP-Socket mit entsprechendem UDP-Listener implementieren werden, um die Benutzereingaben zu empfangen. Gleichzeitig wird der UDP-Listener dazu verwendet die Geschwindigkeit des Fahrzeugs sowie Timestamps und weitere Daten an das LabVIEW Programm zurück zu schicken. Damit können die Daten gespeichert und später ausgewertet werden.

Diese Aufteilung durch eine Netzwerkschnittstelle ermöglicht es, das System, wenn notwendig, zu dezentralisieren. Einfachheitshalber wurde der UDP-Listener erst in einem Video-Beispiel implementiert und getestet (Siehe Anhang B). Nachfolgend wird dieser UDP-Listener auch in das Programm des Fahrsimulator transferiert. Sind die Daten vom UDP-Listener empfangen und aufbereitet, werden sie im Hauptprogramm (Main Application) weiter verwendet. Während die Position des Steuerrades, des Gas und Bremspedales vom UDP-Listener permanent an das Hauptprogramm übertragen werden, wertet dieses die Positionen aus und veranlasst die entsprechenden Aktionen in der geladenen Szene. Die Szene selbst wird von einem Szenen-Manager geladen. Dieser benötigt für die zu ladenden Objekte ein Meshfile und mindestens ein Materialfile. Die Form jedes Objektes in der Szene wird durch ein separates Meshfile definiert. Texturen und Materialien werden durch ein oder mehrere Materialfiles beschrieben. Ein Materialfile kann zur Beschreibung unterschiedlicher Objekte verwendet werden. Die berechnete Szene wird schlussendlich in einem Fenster von Hauptprogramm angezeigt und über eine DVI-Schnittstelle an den Beamer übertragen. Der Beamer projiziert das Bild an die Wand, die sich direkt vor dem Cockpit befindet.

J.2. Anforderungen

J.2.1. Funktionale Anforderungen

- Der Proband kann das Fahrzeug im Fahrsimulator durch manipulation am Steuerrad und der Pedalen im Cockpit steuern.
- Die aktuelle Geschwindigkeit der Fahrzeuges wird dem Probanden angezeigt.
- Es sollen zwei unterschiedliche Szenen zur Verfügung gestellt werden. Die eine Szene sollte eine Stadt darstellen und die andere Szene eine Landschaft mit Tunnels.
- Die manipulationen des Benutzers und wichtige Parameter wie z.B. Geschwindigkeit sollen in einer Datei aufgezeichnet werden um diese auszuwerten.
- Alle ein- und ausgehenden Parameter des System sollen in LabVIEW verfügbar sein um diese auswerten und kontrollieren zu können.

J.2.2. Nicht Funktionale Anforderungen

- Das System soll robust sein.
- Das Starten des Fahrsimulator sollte möglichst einfach gehalten werden. Das Steuer des Fahrzeuges soll möglichst intuitiv sein wie man es sich von einem richtigen Fahrzeug gewöhnt ist.
- Der Fahrsimulator soll dem Probanden eine möglichst realistische Fahrsimulation bieten in der sich Strassen und verschiedene Objekte befinden.
- Die Reaktionszeit des Systems soll möglichst klein sein. Die Verzögerung des Systems soll mess- und kalkulierbar sein.
- Das System soll möglichst Modular aufgebaut sein um später einfach erweitert werden zu können.
- Das System soll auf der existierender Hardware funktionieren, soll aber auch noch lauffähig sein wenn Teile des Fahrsimulators ausgetauscht werden.

K. Vorgehen und Methoden

Wie bereits in der Systembeschreibung beschrieben, wird der Fahrsimulator in 3 Hauptkomponenten unterteilt. Zum Fahrsimulator gehört ein UDP-Listener, ein Szenen-Manager und das Hauptprogramm. Da die Verbindung zwischen dem Cockpit und dem Fahrsimulator mit einer Netzwerkschnittstelle realisiert wird, ist es möglich die Anbindung an das Cockpit und den Fahrsimulator phisikalisch auf zwei Rechnern zu betreiben. Eine weitere Lösung hätte mit dem Ogre-Framework (Siehe Anhang D?) realisiert werden können. Dieses Framework bietet umfassende Lösungen um Steuerradär und Pedalen, wie sie in unserem Cockpit vorhanden sind, anzusteuern.

Da die 3D-Umgebungen mit fortschreitendem Projekt zunimmt, könnte die Rechenleistung der momentan verwendeten Maschine zu einem späteren Zeitpunkt nicht mehr ausreichen. Die Folgen von ungenügender Leistung können unregelmässige Bewegungen (Lags) in der virtuellen Umgebung sein oder es kann sogar bis zum Absturz des gesamten Programms führen.

Dieses Problem hat zur Folge, dass der Fahrsimulator einer hohen Portierbarkeit anforderung genügen muss. Damit ist die Variante mit der Netzwerkschnittstelle für das Fahrsimulatorprojekt geeignet. Die andere Variante wird verworfen.

K.1. LabView modifizierung

Es existiert bereits ein LabVIEW-Programm das die Eingaben im Cockpit einliest. Dieses Programm wird so erweitert das diese Eingaben in Form von definierten Parameter als UDP-Paket permanent gesendet werden. Zusätzlich wird ein zweiter UDP-Socket eingerichtet um Pakete die vom Fahrsimulator gesendet werden zu empfangen. Die Daten der empfangenen Pakete werden von LabVIEW in ein Log-File gespeichert.

K.2. UDP-Socket

Die Parameter werden vom LabVIEW-Programm permanent gelesen und mindestens 50 mal pro Sekunde wird ein UDP-Paket gesendet. Um die Zeit zwischen der Eingabe des Probanden und dem reagieren des Fahrzeuges im Simulator möglichst tief zu halten, müssen ankommende Pakete sofort gelesen werden. Unwichtig ist jedoch das jedes Packet empfangen wird oder das die Pakete in der gleichen Reihenfolge ankommen wie sie gesendet wurden. Das UDP-Protokoll gewährleistet genau diese Eigenschaften.

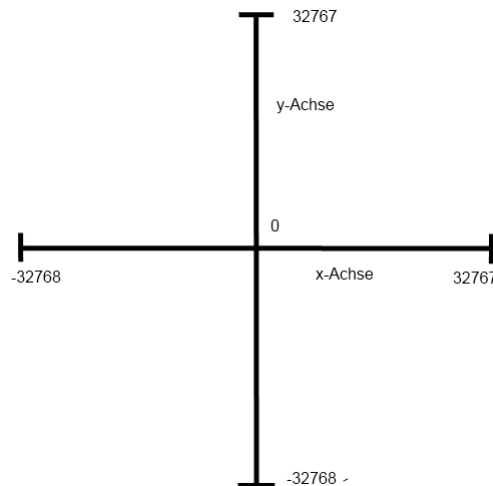


Abbildung 12: Koordinatensystem

Die Daten die vom LabVIEW empfangen werden, sind in erster Linie Parameter die den Zustand der Pedalen und des Steuerrades representieren. Die beiden Pedalen werden in einem Koordinatensystem wie in Abbildung 12 auf der y-Achse abgebildet. Die positive y-Richtung quantifiziert das Gas und die negative y-Richtung das Bremspedal. Die Intensität beider Pedalen wird durch 32767 bzw. 32768 ganzzahlige Werte identifiziert. Wenn also keins der beiden Pedalen gedrückt ist, wird dies durch den y-Wert 0 dargestellt. Ein voll gedrücktes Gaspedal entspricht dem y-Wert 32767 und dementsprechend ein voll gedrücktes Bremspedal dem Wert -32768. Der x-Wert im Koordinatensystem quantifiziert den Einschlagswinkel des Steuerrades. Ist das Steuerrad in der neutralen Stellung, entspricht dies dem x-Wert 0. Wenn das Steuerrad vollständig nach rechts eingeschlagen ist, wird dies durch den positiven x-Wert 32767 identifiziert. Umgekehrt wird ein vollständiger Einschlag nach links durch den negativen x-Wert -32768 identifiziert. Es können zusätzlich weitere Parameter, wie Tastendrucke am Steuerrad, übermittelt werden, wenn dies erforderlich sein sollte. Zusätzlich zu den Parametern des Cockpits wird von LabVIEW auch noch ein Timestamp gesendet. Der Timestamp wird von UDP-Listener empfangen und nach dem abspeichern der Parameter wieder zurückgeschickt. Somit kann festgestellt werden wieviel Verzögerung die Netzwerkschnittstelle verursacht. Da das LabVIEW-Programm und der Simulator nicht synchronisiert sind, wird der DP-Listener dazu verwendet dies zu überbrücken. Der UDP-Listener speichert alle Parameter in Variablen ab. Diese Variablen werden vom Hauptprogramm ausgelesen und interpretiert. Dieses Auslesen der Variablen erfolgt nun synchron, da das Hauptprogramm nur dann Daten vom UDP-Listener liest wenn dieses dazu bereit ist.

K.3. Virtual Reality

K.4. Hauptprogramm

```
import java.io.Serializable;
public class Karte implements Serializable {

    // Instanzvariablen
    public Farbe farbe;
    public byte zahl;

    // Die vier Farben als Enumeration
    public enum Farbe {
        Rot, Gelb, Grün, Blau;
    }
}
```

listings/Karte.java

L. Resultate und Tests

L.1. Erreichtes

L.2. Zeitliches Verhalten des Systems

L.3. Testfälle

M. Nächste Schritte

M.1. Offene Punkte

M.2. Zusätzliche Funktionen

M.3. Ausblick auf Bachelor Arbeit 2012

N. Nachwort

N.1. Danksagung

O. Verzeichnisse

P. Abbildungsverzeichnis

Anhang

A. Aufgabenstellung

Aufgabenstellung der Projektarbeit PA11_frup_2

Herbstsemester 2011

Students: Sandro Ropelato (ropelsan@students.zhaw.ch), Christof Würmli (wurmlchr@students.zhaw.ch)

Industriepartner: Frau Rudy Ying-Yin Huang (yingyinhuang@ethz.ch, 044 63 22823)

ETH Zürich - MTEC - TIM - Research - Ergonomie der Informationsmedien
Scheuchzerstrasse 7, 8092 Zürich

Betreuer: Dr. Peter Fröh (frup@zhaw.ch), Martin Schlup (spma@zhaw.ch)

Titel der Arbeit

Fahr Simulator mit realistischer virtuellen Umgebung

Ausgangslage

Im Rahmen einer grösseren Studie, soll das Verhalten diverser Autofahrer unter bestimmten reproduzierbaren Bedingungen, wie verschiedene Geschwindigkeiten oder Strassenverhältnisse, untersucht werden. Dazu steht an der ETH Zürich ein Fahr Simulator zur Verfügung, für den eine interaktiv steuerbare virtuelle Umgebung entwickelt werden soll. Die benötigten Strassenszenen sollen durch "Google Street View" (Google Earth) geliefert und durch diverse in die Landschaft eingefügte Objekte wie Fahrzeuge, Fussgänger oder Signalisationsschilder ergänzt werden, z.B. mit Hilfe der Google SketchUp-Software. Die Steuerelemente bestehen aus den üblichen Bedienelementen eines PWs (Lenkrad, Gas- und Bremspedale, usw.) welche über LabVIEW den Szenenablauf in "Echtzeit" steuern sollen. Die Nahtstellen zwischen den Bedienelementen und LabVIEW sind bereits vorhanden. Mit LabVIEW sollen auch die Betriebszustände und -abläufe des Simulators, sowie die eingegebenen Steuerbefehle registriert werden.

Zielsetzungen

1. Erzeugen einer virtuellen Umgebung (virtual reality) für den Fahr Simulator mit
 - interaktiv steuerbaren Strassenlandschaft basierend auf Google Street View
 - Synthetisieren und Einfügen von diversen Objekten in die „VR-Landschaft“, z.B. mittels Google SketchUp
2. Registrieren der Betriebszustände und -abläufe des Simulators, sowie der eingegebenen Steuerbefehle mit LabVIEW.

Beschreibung der Arbeit

- Situationsanalyse: Aufstellen der Anforderungen an die Computer-Graphik, Beschreibung der Nahtstellen und Abläufe, Auflistung der Steuersignale und Registrierdaten
- Realisierungsvorschläge, Übersicht über mögliche Verfahren
- Erarbeiten eines Lösungs- und Vorgehenskonzepts (die Reihenfolge der einzelnen Entwicklungsschritte ist frei wählbar)
- Realisierung der gewählten Lösung
- Analyse, Tests und Dokumentation
- gegebenenfalls Verbesserungen, Vorschläge

Weitere Einzelheiten werden in regelmässigen Besprechungen festgelegt.

Aufwand: entsprechend 2x6 ECTS, 300 bis 360 Mann-Stunden

Material

Ex: Instrument, Messgerät, Steuerung, Antrieb, usw.

- Software: LabVIEW, Google Tools
- PC
- Fahrsimulator

Bericht und weitere Dokumente

Im Rahmen der Arbeit sollen in einem Bericht folgende Punkte dokumentiert werden:

- Pflichtenheft und Spezifikation der VR
- Beschrieb der untersuchten Lösungsvarianten und Begründung der Wahl der Realisierungsvariante
- Detailbeschreibung der Implementierung mit Testergebnissen
- Bedienanleitung und Kurzbeschrieb der Programme
- offene Punkte und Ausblick

Termine

Kick-off Meeting: ab 19. Sept. 2011, nach Absprache in der KW 38

Besprechung: in der Regel einmal wöchentlich, nach Absprache

Präsentation der Arbeit: in der KW50 oder 51

Abgabe des Berichtes: 23. Dez. 2011

B. Video Player

B.1. Ziel

In einem ersten Schritt, noch vor der Realisierung des Fahrsimulator wird ein Video-Player realisiert. Das Ziel des Video-Players ist es eine Verbindung zwischen dem Cockpit und unserem Programm herzustellen und diese zu Testen. Bei der Betätigung des Gaspedals im Cockpit soll das aufgenommene Video schneller abgespielt werden. Bei der Betätigung des Bremspedals dementsprechend langsamer. Der Video-Player soll so gegliedert werden, damit Komponenten davon auch im Fahrsimulator wiederverwendet werden können. Zudem ist die Darstellung einer Tunneleinfahrt mit den richtigen Lichtverhältnissen in einer 3D-Umgebung sehr schwierig. Eine gute Alternative bietet ein aufgenommenes Video einer Tunneleinfahrt. Die ETH-Zürich besitzt bereits Videos die sich dafür eignen. Um Experimente mit diesen Videos durchführen zu können, müssen Manipulationen die der Proband im Cockpit macht mit dem entsprechenden Zeitpunkt im Video abgespeichert werden. Dies dient zur späteren Auswertung der Experimente.

B.2. Systembeschreibung

Um einzelne Komponenten des Video-Player wiederverwenden zu können, wird das System möglichst gleich wie das des Fahrsimulators aufgebaut. Dieser Aufbau wird anhand der Abbildung 13 illustriert. Die blau markierten Komponenten werden im Rahmen des Video-Players entwickelt. Alle übrigen sind bereits vorbestehend.

Die LabVIEW-Komponente in der Abbildung 13 liest bereits die Eingaben die der Proband im Cockpit macht ein. Diese wird mit einem UDP-Socket erweitert um die Eingaben des Probanden an den Video-Player weiterzuleiten. Die UDP-Pakete sollen vom UDP-Listener gelesen werden und die in ihnen enthaltenen Parameter gespeichert werden. Das Hauptprogramm soll auf die gespeicherten Parameter Zugriff haben. Aufgrund der Parameter soll das Hauptprogramm die Abspielgeschwindigkeit des Videos manipulieren, das mit einem Programm abgespielt wird. Durch mehrere Versuche hat sich gezeigt das sich der MPlayer am besten für solch eine Aufgabe eignet. Dies wird in der Realisierung ausführlich dokumentiert. Der MPlayer soll die Position im Video an das Hauptprogramm übergeben können. Das Hauptprogramm soll diese Information der Video-Position mit den getätigten Eingaben des Probanden ergänzen und dies an den UDP-Listener übergeben. Über den UDP-Sockes sollen die Daten an das LabVIEW-Programm gesendet werden. Dort muss zusätzlich ein Port eingerichtet werden um UDP-Pakete zu empfangen.

Eine wird erweitert wie in Kapitel 3.1 dokumentiert.

Die LabVIEW-Komponente in der Abbildung 13 liest bereits die Eingaben die der Proband im Cockpit macht ein. Dieses muss nun so erweitert werden, dass diese über einen UDP-Socket an das Programm übertragen werden. Zusätzlich muss im LabVIEW ein UDP-Port eingerichtet werden, der verwendet werden kann, um UDP-Pakete zu empfangen. Dieser wird benötigt um Daten die von unserem Programm gesendet werden in ein Log-File zu schreiben. Die Parameter werden vom vom UDP-Listener gespeichert und

vom Hauptprogramm abgefragt. Aufgrund der Parameter wird dann die Geschwindigkeit des Videos manipuliert. Für das Abspielen des Videos wird der mPlayer verwendet. Die Befehle für den mPlayer können von unserem Programm über die Komandozeile abgesetzt werden. Ausgaben vom mPlayer werden ebenfalls über die Komandozeile den Standartausgang der Konsole übergeben.

B.3. Realisierung

In einem bestehendem LabVIEW-Programm werden bereits alle Eingaben, die im Cockpit gemacht werden können, eingelesen. Nun muss dieses Programm nur noch mit einem UDP-Port erweitert werden, damit es die Parameter, die unser Video-Player benötigt, senden kann. Diese Daten sind im Video-Player vor allem die betätigung von Gas- und Bremspedal. Diese beiden Pedalen werden in einem Koordinatensystem wie in Abbildung 14 auf der y-Achse abgebildet. Die positive y-Richtung verifiziert das Gas und die negative y-Richtung das Bremspedal. Die intensität beider Pedalen wird durch 32767 bzw. 32768 ganzzahlige Werte identifiziert. Wenn also keins der beiden Pedalen gedrückt ist, wird dies durch den y-Wert 0 verifiziert. Ein voll gedrücktes Gaspedal entspricht dem y-Wert 32767 und dementsprechend ein voll gedrücktes Bremspedal dem Wert -32768. Der x-Wert im Koordinatensystem verifiziert den Einschlagswinkel des Steuerrades. Ist das Steuerrad in der neutralen Stellung, entspricht dies dem x-Wert null. Wenn das Steuerrad vollständig nach rechts eingeschlagen ist, wird dies durch den positiven x-Wert 32767 identifiziert. Dementsprechend wird ein vollständiger Einschlag nach links durch den negativen x-Wert -32768 identifiziert.

Diese beiden Werte werden im LabVIEW-Programm in ein UDP-Paket verpackt und über das Netzwerk gesendet. Der UDP-Listener empfängt diese Pakete und speichert die x und y-Werte separat ab. Das Hauptprogramm greift auf diese Werte zu, interpretiert diese und steuert das Video.

Der Video Player wird in einem eigenen Prozess gestartet. Die erste Zeile speichert alle Argumente in der Variabel `arguments`. Durch die mitgegebenen Argumente wird der Video Player mit einem extra Telnetinterface gestartet. Das Telnetinterface hört auf den angegebenen Port. In der zweiten Zeile wird der Prozess erstellt und in diesem Prozess wird der Video Player ausgeführt. Nun können Manipulationsbefehle über den `send` Befehl an den mPlayer geschickt werden. Hier ein Beispiel eines solchen Befehls. Der `send`-Befehl verlangt eine Socket-Id, die Nachricht, in unserem Fall den Befehl, und die Länge der Nachricht. Das Hauptprogramm liest nun aus dem UDP-Listener den y-Wert der empfangenen Pakete aus. Liegt dieser Wert über 20000 ist das Gaspedal mindestens zu zwei drittel gedrückt. Dann sendet das Hauptprogramm über die Telnetverbindung den Befehl an den Video Player die Geschwindigkeit des Videos zu erhöhen. Fall der Wert unter -20000 liegt, ist das Bremspedal mindestens zu zwei drittel gedrückt. Das Hauptprogramm veranlasst den Videoplayer die Geschwindigkeit des Videos zu reduzieren.

C. Das OGRE-Framework

C.1. Was ist das OGRE-Framework

OGRE (Object-Oriented Graphics Rendering Engine) ist eine Grafikengine zur Echtzeitdarstellung von dreidimensionalen Szenen. Sie ist in C++ geschrieben und ihre Verwendung unterliegt der MIT-Lizenz. Durch den modularen Aufbau und die Unterstützung auf verschiedenen Plattformen erweist sich OGRE als sehr flexibel und mächtig. OGRE selbst benutzt die Grafikbibliotheken OpenGL und DirectX zum hardwarebeschleunigten Rendern der Szenen und setzt automatisierte Optimierungsalgorithmen zur Geschwindigkeitsgewinnung ein. Mittlerweile existiert eine grosse und aktive Community, welche das OGRE-Framework ständig weiter entwickelt und verbessert.



Abbildung 15: OGRE Logo

C.2. Weshalb setzen wir OGRE ein?

Im Vergleich zur direkten Verwendung von OpenGL oder DirectX bringt der Einsatz einer Grafikengine wie OGRE eine Vielzahl von Vorteilen mit sich:

Abstraktion

OpenGL und DirectX sind zwei komplett verschiedene Bibliotheken. Hat man sich für eine von beiden entschieden, so bedeutet das Umsteigen auf eine andere unter Umständen das Neuschreiben des kompletten Codes. OGRE abstrahiert die Verwendung dieser Grafikbibliotheken und ermöglicht den selben Code entweder mit OpenGL oder DirectX laufen zu lassen.

Geschwindigkeit

text

D. Modelling Tools

E. Setup

F. Listings

G. Detaillierter Zeitplan

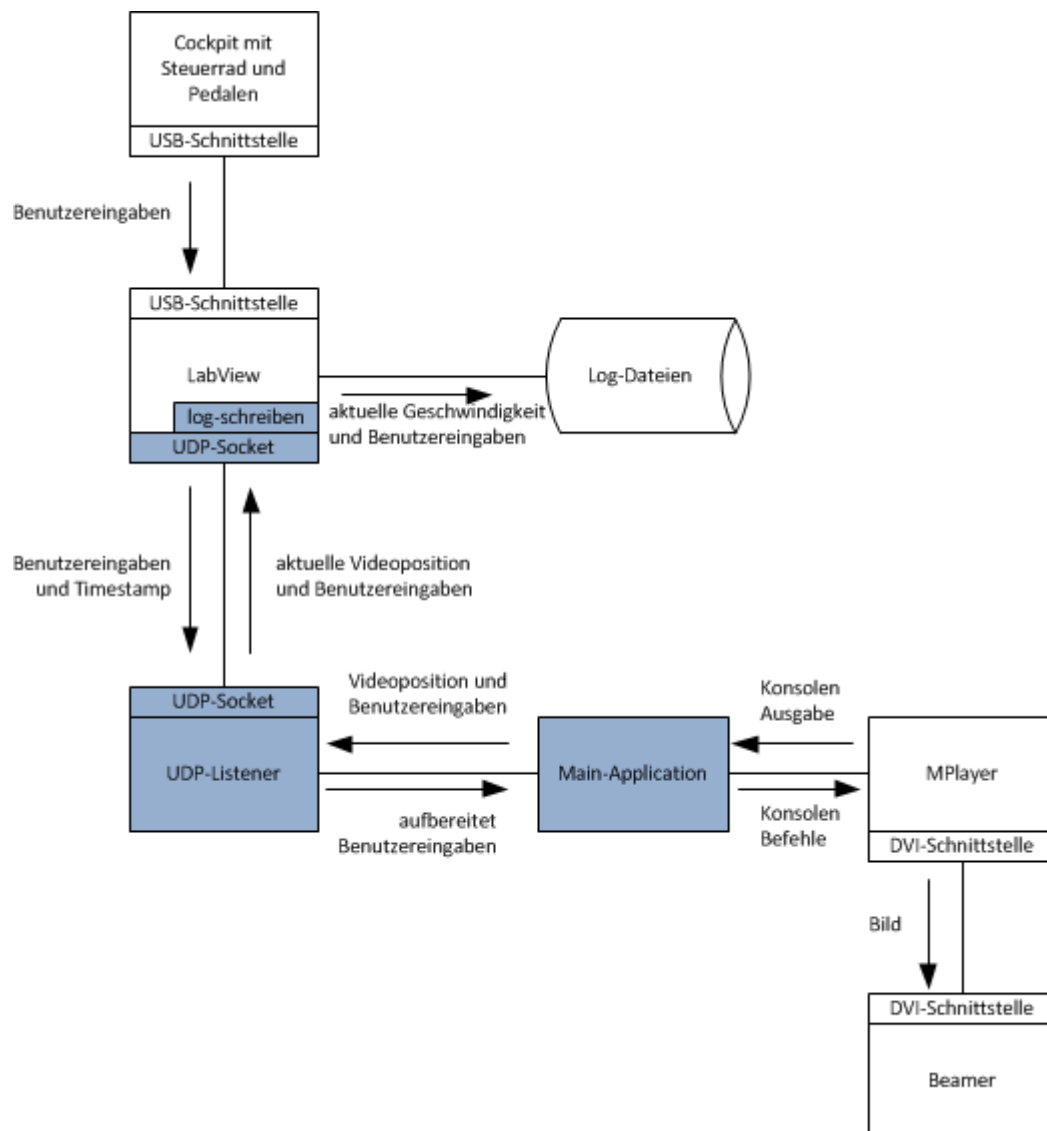


Abbildung 13: Systembeschreibung Video-Player

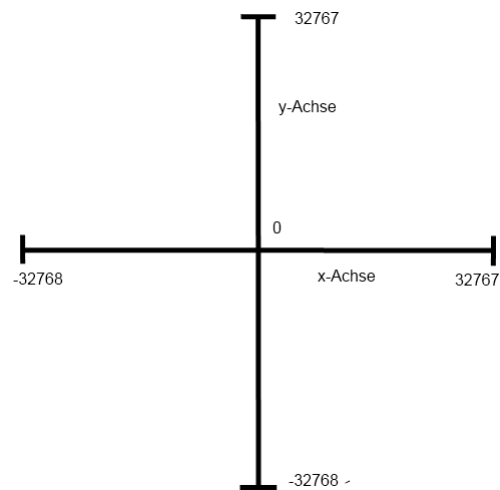


Abbildung 14: Koordinatensystem

H. Glossar

Lab-View Lab-View Programm Log-Datei Cockpit

~~~~~ 1e9bdc46219dae2edd95f39f82ee41026b37641d