

Bachelorarbeit

Jan Robert Rösler

Bildbasierte Navigation mit Neuronalen Netzen

Jan Robert Rösler

Bildbasierte Navigation mit Neuronalen Netzen

Bachelorarbeit eingereicht im Rahmen der Bachelorprüfung
im Studiengang Bachelor of Science Technische Informatik
am Department Informatik
der Fakultät Technik und Informatik
der Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg

Betreuender Prüfer: Prof. Dr.-Ing. Andreas Meisel
Zweitgutachter: Prof. Dr. rer.nat. Stephan Pareigis

Eingereicht am: 2019

Jan Robert Rösler

Thema der Arbeit

Bildbasierte Navigation mit Neuronalen Netzen

Stichworte

Leben, Universum, Alles

Kurzzusammenfassung

In dieser Bachelorarbeit soll untersucht werden, wie Navigation auf reinen Bilddaten funktionieren kann. Konkret geht es um das Erkennen einer Fahrbahn mit einem Neuronalen Netz, bzw. um das Erzeugen von Lenkwinkeldaten auf Basis eines Bildes einer Fahrbahn. Hierzu wird ein trainiertes Neuronales Netz mittels Fine Tuning abgestimmt. Das wird direkt zur Anwendung gebracht auf einem RC Fahrzeug aus dem "Carolo-Cup", inklusive Fahrten auf einer Teststrecke.

Jan Robert Rösler

Title of Thesis

Image based navigation with Neural Networks

Keywords

Life, Universe, Everything

Abstract

Arthur Dents travel to a new future ...

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	v
Tabellenverzeichnis	vi
1 Einleitung	1
1.1 Autonome Navigation mit Bilddaten	2
2 Neuronale Navigation mit Bilddaten	3
2.1 Relevante Technik/Hintergrund	3
2.1.1 Deep Learning	3
2.1.2 CNN	3
2.1.3 ResNet	3
2.1.4 Fine tuning	5
2.2 Ansätze	5
2.2.1 ALVINN	5
2.2.2 NVIDIA DAVE-2	6
3 Idee	8
3.1 DroNet und Carolo-Cup	8
4 Entwurf	11
4.1 Hardware und Strecke	11
4.2 Trainingsdaten	13
4.3 Preprocessing und Fine Tuning	14
4.4 Steuerung	15
5 Szenarien und Auswertung	16
6 Resümee	17
A Anhang	20

Glossar	21
Selbstständigkeitserklärung	22

Abbildungsverzeichnis

2.1	Residual Block	4
2.2	ALVINN Architektur (a) und simulierte Fahrbahn (b)	6
2.3	Komponenten des Trainings	7
3.1	Architektur DRONET	8
3.2	Einfacher schematischer Aufbau	10
4.1	Das Carolo-Cup Fahrzeug	12
4.2	Ein Ausschnitt der Teststrecke	13
4.3	Kameraaufnahme der Fahrbahn	14

Tabellenverzeichnis

1 Einleitung

Sobald ein System, welcher Art sei offen, mobil wird, also läuft, rollt, gleitet, schwebt oder schwimmt, steht es vor der Aufgabe der Navigation. Das kann zunächst bedeuten, zu Wissen, wo es sich befindet. Auf einer Karte oder auch relativ zu anderen Objekten in der Umgebung. In der Robotik nennt man diese Kompetenz Lokalisation. Wenn man weiß wo man ist, könnte sich zusätzlich die Frage stellen, wie man zu einem bestimmten Ort hinkommt. Je nach Ziel oder Aufgabe des mobilen Systems, ist die in der Robotik Pfadplanung genannte Kompetenz von Bedeutung.

Um sich in einer Umgebung zu bewegen, kann es ebenfalls interessant sein, eine eigene Repräsentation der Umgebung zu erstellen. Das Aufbauen einer Karte ist in der Robotik das Mapping und beinhaltet als Disziplin auch das Interpretieren und Auswerten von den gesammelten Umgebungsinformationen in einer Karte.

Es wird vorausgesetzt, dass ein solches System bzw. ein solcher Roboter keinerlei Navigationshilfe (z.B. Steuersignale) von außen erfährt, sondern völlig autonom Entscheiden und navigieren muss.

Als Grundstein der Entwicklung solcher autonomer Systeme kann man die Erfindung von dem Neurophysiologen William Grey Walter festmachen [8]. Seine in den späten 40er Jahren entwickelten und „Elmer“ und „Elsie“ getauften Roboter, sollten ihm dabei helfen, das menschliche Gehirn besser zu verstehen. Beide Roboter, wegen ihrer Form auch Schildkröten genannt, konnten mit je einem Licht- und Berührungssensor, die wiederum jeweils mit einem Motor verbunden waren, unter anderem um Hindernisse herum navigieren. Die getrennte Ansteuerung der Motoren sollte Neuronen im Gehirn simulieren. Diese Gehirnanalogie findet sich in moderner Weise in dieser Arbeit wieder, Neuronale Netze werden im Folgenden eine zentrale Rolle spielen.

Navigation in der Robotik setzt sich also aus verschiedenen Unterdisziplinen zusammen, die in ihrem Zusammenspiel ganz besonders aktuell viel Beachtung finden: Fahrzeuge der Firma Tesla sind bereits auf öffentlichen Straßen autonom unterwegs. Teil der technischen Ausstattung der Fahrzeuge (neben Ultraschallsensoren und Radar) sind Kameras zur Erfassung der Umgebung.

In dieser Arbeit wird gerade die visuelle, bildbasierte Navigation die zweite zentrale Rolle haben.

1.1 Autonome Navigation mit Bilddaten

Legt man der Navigationsaufgabe als einzigen Lösungsraum die Bilddaten einer Kamera zugrunde, dann bieten sich verschiedene Möglichkeiten an, diese zu verwenden. Objekterkennung ist häufig der erste Schritt, um sich in einer Umgebung zu orientieren und herauszufinden, aus was sich diese Umgebung überhaupt zusammensetzt. Zusätzlich muss entschieden werden, welche Teile dieser aus Objekten und Flächen aufgebauten Umwelt überhaupt befahrbar ist. Für Systeme, die in Szenarien verwendet werden sollen, in denen auf Fahrbahnen, Straßen oder andersartig begrenzten Strecken navigiert werden soll, ist die Erkennung dieser Strecke die Schlüsselfunktion. In diesen Fällen bestimmt die Umgebung direkt, wo überhaupt gefahren werden darf, für die Navigation eine enorme Hilfe.

Um genau solche Szenarien soll es in dieser Arbeit gehen, speziell um das Fahren auf einer markierten Fahrbahn, die durch eine Kamera am Fahrzeugsystem erfasst wird.

2 Neuronale Navigation mit Bilddaten

2.1 Relevante Technik/Hintergrund

Hier erfolgt zunächst eine kurze Beschreibung der für Neuronale Navigation auf Bilddaten relevanten Technik. Grundlegendes wird nur der Vollständigkeit halber erwähnt, speziellere Aspekte kurz vorgestellt.

2.1.1 Deep Learning

2.1.2 CNN

Convolutional Neural Networks, oder kurz CNN, haben sich gerade im Bereich der Bildverarbeitung als überlegen bewiesen. Aus der Biologie inspiriert, findet hier besonders das Prinzip des rezeptiven Feldes Anwendung. Die Aktivität jedes Neurons wird mithilfe einer Faltung berechnet, räumliche Informationen und Zusammenhänge werden so besser erhalten. 2012 konnte ein CNN, AlexNet [5], beim ImageNet-Wettbewerb den Benchmark-Rekord von 25,8 % auf 16,4 % drücken, seitdem sind alle gut platzierten Modelle CNNs. Nicht nur in der Bilderkennung, sondern auch in der Spracherkennung (Parsen, Satzmodellierung, Maschinelle Übersetzung) gelten CNNs als State-of-the-Art Methode und finden Anwendung in modernsten Technologien.

CNNs sollen hier nicht detailliert erklärt werden, das Verständnis wird als Grundlage vorausgesetzt.

2.1.3 ResNet

Residual Neural Networks, oder kurz ResNet, ist eine weitere Technik, die ihren Ursprung in der Biologie hat. Das Verhalten so genannter Pyramidenzellen, Nervenzellen im menschlichen Gehirn, wird nachgebildet, indem Abkürzungen zwischen Layer eingebaut

werden. Residual Netze wurden 2015 entwickelt, insbesondere ließ sich mit diesem Ansatz das Trainieren tiefer Netze verbessern [4]. Abbildung 2.1 zeigt den schematischen Aufbau eines so genannten Residual Blocks.

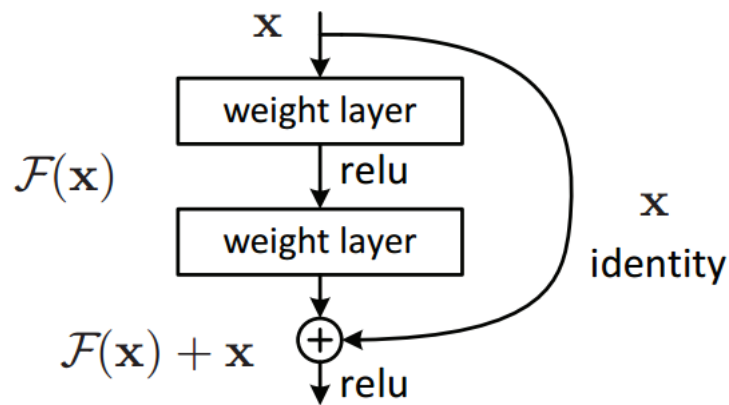


Abbildung 2.1: Residual Block
Quelle: [11]

Je tiefer ein Neuronales Netz ist, desto schwieriger wird das Trainieren aller Layer, ein Problem in diesem Zusammenhang ist das „Vanishing Gradient Problem“. Für tiefe Layer wird der berechnete Gradient so verschwindend klein, dass irgendwann keine Änderung der Gewichte in den Layern mehr stattfindet, so stagniert das Training und es können keine weiteren Fortschritte erzielt werden.

Der Residual-Ansatz fügt einem normalen Block gewichteter Layer eine Abkürzung hinzu. Wie in Abbildung 2.1 zu sehen, wird der Input x des Blocks direkt auf den Output addiert. Nimmt man an, dass es für den Input x eine richtige Gewichtsverteilung $H(x)$ der Layer im Block gibt, die erlernt werden soll, dann ist der Unterschied zwischen dem Input und dieser optimalen Verteilung $F(x)=H(x)-x$. $F(x)$ ist das „Residual“, stellt man die Funktion um, erhält man $H(x)=F(x)+x$. Statt der optimalen Gewichtsverteilung für den Block, lernt das Netz jetzt $F(x)$, also gerade den Unterschied zur Identitätsfunktion des Inputs x .

Die Annahme der Autoren ([4]) war, dass diese Residual-Funktion besser zu erlernen sei, als das originale Mapping. Selbst wenn das gelernte Residual $F(x)=0$, bekommt man für den Input x immernoch die Identitätsfunktion, also x selbst heraus. Das dieses Mapping meistens näher an der gewünschten optimalen Gewichtsverteilung liegt, war eine weitere Annahme.

In Versuchen mit Neuronalen Netzen verschiedener Tiefe konnten diese Annahmen be-

stätigt werden.

2.1.4 Fine tuning

Fine Tuning beschreibt einen Prozess, in dem ein bereits trainiertes Neuronales Netz für eine ähnliche Aufgabe abgestimmt wird. Dabei können Teile der Layer des ursprünglichen Netzes ersetzt werden, oder neue hinzugefügt werden. Insbesondere bei Klassifizierungsaufgaben wird dazu häufig die Kategorisierung verändert, um zum Beispiel die von einem Netz erlernten Eigenschaften auf neue Kategorien anzuwenden.

In diesem Zusammenhang wird auch „Layer-Freezing“, also das Einfrieren von Layern vor dem Training verwendet. Eingefrorene Layer aktualisieren ihre Gewichte nicht und sind damit vom Trainingsprozess ausgeschlossen. So soll verhindert werden, dass bereits erlernte Eigenschaften eines Netzes, wie „Katzenohr“ oder auch „Linie“ nicht verloren gehen. Dazu werden frühere Layer meist eingefroren, spätere auf einem neuen Datensatz trainiert, um die bereits erlernten Eigenschaften zu nutzen und nicht zu verändern und Eigenschaften für die neue, ähnliche Aufgabe zu erlernen.

2.2 Ansätze

Im folgenden wird auf zwei Ansätze der Navigation mit Neuronalen Netzen eingegangen, durch Gegenüberstellung erster Versuche mit einem modernen Ansatz soll folgenden Ausarbeitungen ein Rahmen gegeben werden.

2.2.1 ALVINN

Versuche durch neuronale Verarbeitung von reinen Bilddaten in einem Szenario zu navigieren, gab es bereits 1989 in Pomerleau's Arbeit, die man auf diesem Gebiet als Pionierarbeit verstehen kann.[7]. Das Netzwerk ALVINN (Autonomous Land Vehicle In a Neural Network) sollte das NAVLAB steuern, ein Testfahrzeug für Autonome Navigation der Carnegie Mellon University. In 2.2a lässt sich die Architektur nachvollziehen. Der rein visuelle Input (die Blautufenintensität eines Pixels bestimmt das Aktivierungslevel des Inputneurons) wird unterstützt durch eine laserbasierte Abstandsmessung und ein Inputneuron für die Kodierung der „Straßenintensität“, also ob die Straße heller oder dunkler wird. Aus heutiger Sicht ist das Netz mit nur einer hidden Layer mit 29 Neuronen

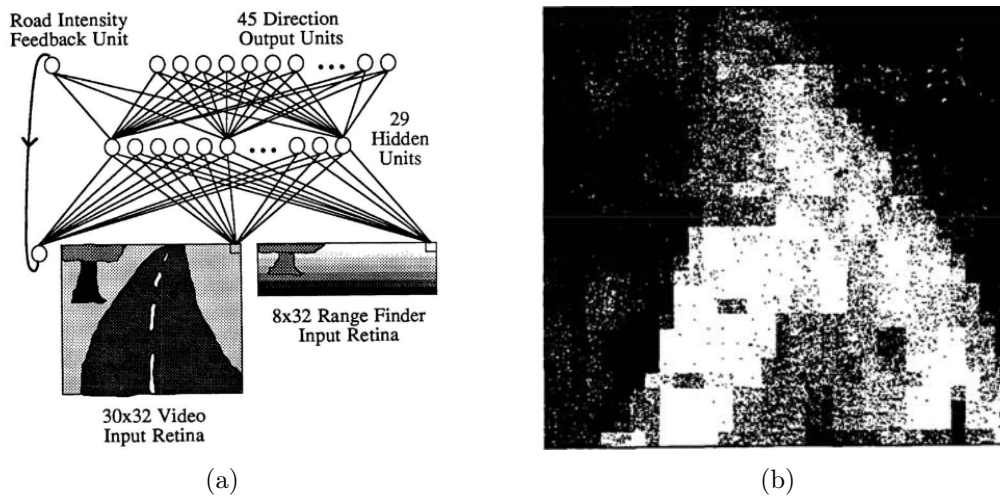


Abbildung 2.2: ALVINN Architektur (a) und simulierte Fahrbahn (b)

sehr klein, die im weiteren angesprochenen Architekturen haben deutlich mehr Layer und mehrere Hunderttausend Parameter. Zudem interpretiert ALVINN die Aufgabe des Spurfolgens nicht als Regressionsproblem, sondern als Klassifikation. Die Ausgangsneuronen sind eine lineare Repräsentation der Lenkrichtung, die das Fahrzeug in Richtung Fahrbahnmitte steuert. Neuronen in der Mitte stehen für eine Fahrt geradeaus, Neuronen links und rechts für die jeweilige Fahrtrichtung. Grob gesagt gibt das Neuron mit dem höchsten Aktivierungslevel die Fahrtrichtung (den einzuschlagenden Lenkwinkel) an. Im Ergebnis konnte das Netz nach 40 Epochen Training auf simulierten Fahrbahnbildern, zu sehen in 2.2b, einen 400 Meter Weg durch einen Wald mit $\frac{1}{2}$ m/s sicher abfahren.

2.2.2 NVIDIA DAVE-2

Forschungserkenntnisse der folgenden Jahre trieben die Entwicklung voran und...**TODO** Im Jahr 2016 veröffentlicht das Technologieunternehmen NVIDIA einen eigenen Ansatz [1], basierend auf Versuchen mit dem „DARPA Autonomous Vehicle“ (DAVE) [9] wird dieser „Dave-2“ genannt.// Daten werden hier durch Fahrten auf echten Straßen gesammelt, wofür drei Kameras in der Windschutzscheibe eines Autos angebracht und Steuerungsdaten über den CAN-Bus des Fahrzeuges ausgelesen werden. Mit diesen Daten wird ein CNN trainiert (2.3), was dann an einer Straßen-Simulation getestet wird. Hervorzuheben ist hier besonders die Verwendung von Convolutional Neural Networks (CNN) und die, im Gegensatz zum bereits erwähnten Ansatz 27 Jahre zuvor, stark ge-

steigerte Rechenleistung. Folglich können nicht nur Bilder besserer Qualität verarbeitet werden, die Netzarchitektur mit 9 Layern und 250.00 Parametern wäre 1989 nicht in annehmbarer Zeit trainierbar gewesen. Außerdem stellt sich NVIDIA dem Anspruch, eine neuronale Steuerung für öffentliche Straßen zu entwerfen, nicht nur für ein sehr begrenztes Testszenario.

Abbildung 2.3 zeigt die Komponenten des Trainingsprozesses.

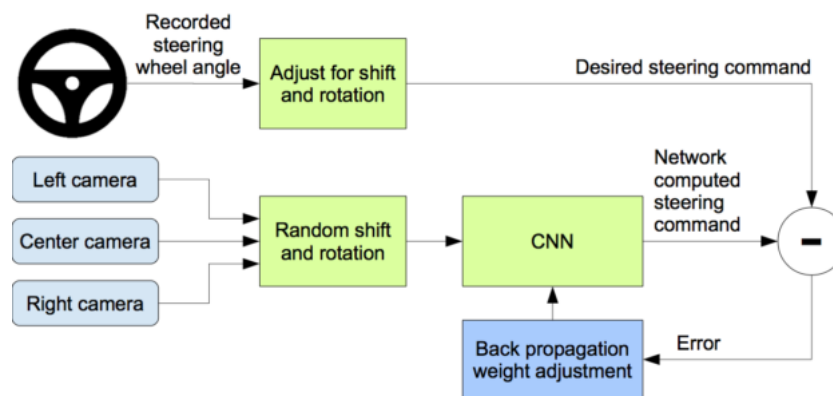


Abbildung 2.3: Komponenten des Trainings
Quelle: [10]

3 Idee

3.1 DroNet und Carolo-Cup

Die ETH Zürich entwickelte 2018 eine eigene Architektur, mit dem Ziel durch Training auf Fahrbahnbildern eine Drone zu steuern [6]. Das daraus entstandene, von Aufbau und Größe relativ einfach gehaltene Neuronale Netz, war der Anstoß für diese Arbeit.

Das Netz, siehe Abbildung 3.1, bekommt als Input ein 200x200 Pixel großes Bild in Graustufen, der Output ist ein Lenkwinkel und zusätzlich eine Kollisionswahrscheinlichkeit.

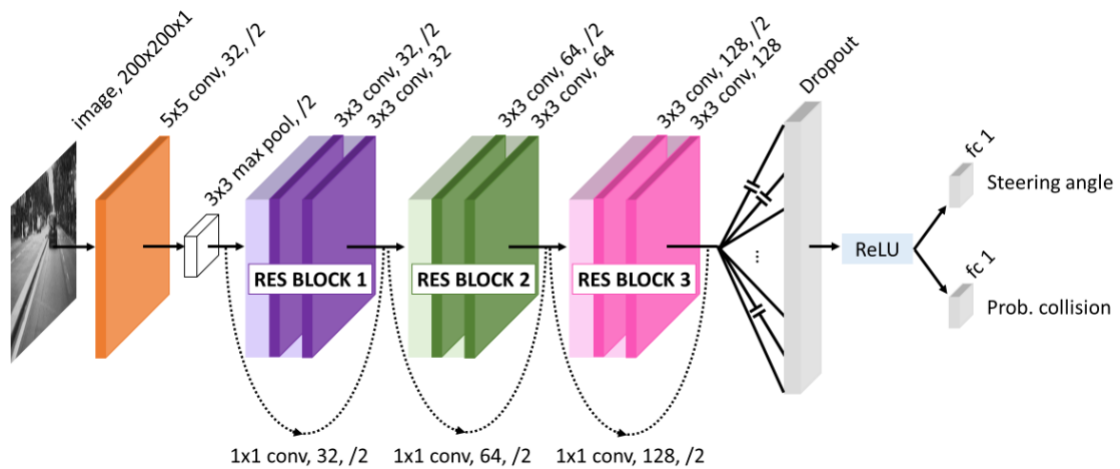


Abbildung 3.1: Architektur DRONET

Trainiert wurde das Netz auf frei verfügbaren Datensätzen der Firma UDACITY, bestehend aus Bildern aufgenommen mit Kameras hinter der Windschutzscheibe eines Autos bei stundenlangen Fahrten über Amerikanische Highways. Die Aufnahmen sind mit Fahrdaten verbunden, Zeitstempel, GPS-Daten, Beschleunigungswerte und Lenkwinkel wurden für jedes Bild der Aufnahmen gespeichert. Für das Training von DRONET werden

nur die Bilder der Mittelkamera und der jeweilige Lenkwinkel genutzt.

Zusätzlich hat das Team der ETH Zürich eigene Aufnahmen mithilfe eines Fahrrades im Straßenverkehr gemacht und diese Aufnahmen manuell mit einer Kollisionswahrscheinlichkeit versehen. Wie bereits erwähnt hat das Netzwerk dementsprechend zwei verschiedene Outputs.

Für diese Arbeit ist aber nur der Lenkwinkel von Interesse, Kollision spielt als Szenario keine Rolle. Im Entwurf werden dementsprechend Anpassungen gemacht.

Es stellte sich heraus, dass das Modell hervorragend generalisierte und eine Drohne sicher durch ein Straßenszenario steuern konnte, wobei das Szenario sich deutlich von den gelernten Unterschied. Diese Eigenschaft von DRONET möchte ich mir im folgenden zu Nutze machen und auf dieser Basis ein Steuerungsmodell für ein RC-Fahrzeug entwickeln.

Die HAW nimmt bereits seit einigen Jahren am „Carolo-Cup“ teil, einem Wettbewerb der Technischen Universität Braunschweig. Hier treten Teams einiger deutscher Hochschulen mit RC-Fahrzeugen (Maßstab 1:10) in verschiedenen Disziplinen des autonomen Fahrens gegeneinander an. Der Wettbewerb findet jährlich in Braunschweig auf einem vorbereiteten Kurs statt. Eine hauptsächlich von den HAW Studenten Nils Schönherr und Gunnar Wolfram aufgebaute Plattform, zu sehen in Abbildung 4.1, dient dieser Arbeit als Testplattform. Zum entwickeln der Fahrzeuge steht an der HAW eine Teststrecke zur Verfügung, verschiedene Fahrzeugplattformen sind in der Entwicklung.

Das Ziel dieser Bachelorarbeit ist, an einem konkreten Anwendungsfall zu zeigen, dass ein Fahrzeug autonom einen Streckenkurs abfahren kann, indem ein neuronales Netz live Bilder der Strecke auswertet und Lenkinformationen für das Fahrzeug berechnet, schematisch dargestellt in Abbildung (3.2). Da aktive Teams der HAW im Carolo-Cup aktuell klassische (Bildbasierte-) Navigationsansätze verfolgen (Kapitel 1.1), soll die Arbeit auch zeigen, wie eine nächste Generation der Fahralgorithmen für den Carolo-Cup aussehen kann.

Die autonome Fahrleistung auf der Teststrecke ist das Hauptaugenmerk, sie zu messen ist zu analysieren ist Bestandteil der Arbeit.



Abbildung 3.2: Einfacher schematischer Aufbau

4 Entwurf

In diesem Kapitel wird der vollständige Entwurf einer Steuerung für ein RC Fahrzeug dargestellt.

Wie im vorangegangenen Kapitel erläutert, entstand die Idee für die Steuerung eines RC-Fahrzeuges mit Neuronalen Netzen im Kontext einer Arbeit der ETH Zürich. Das dort entworfene DroNet wurde bereits kurz vorgestellt und wird die Basis für die neuronale Steuerung sein. Zunächst sollen darum die technischen Aspekte von DroNet hervorgehoben werden:

DroNet ist ein 8-Layer Convolutional Neural Network, das insbesondere aus drei Residual-Blöcken besteht und für den Input eines 200x200 Pixel Bildes in Graustufen zwei Outputs produziert, einmal einen Lenkwinkel aus dem Intervall $[-1,1]$ (hierbei gilt; Werte <0 entsprechen einer Rechtskurve, Werte >0 einer Linkskurve) und einmal die Kollisionswahrscheinlichkeit in Prozent (als Klassifizierungsproblem in Prozentschritten, nicht kontinuierlich).

DroNet hat 3.2×10^5 Parameter und schafft eine Verarbeitungsrate von 20 fps (Die Drohne, auf der DroNet getestet wurde lieferte Bilder mit 30 Hz). Wie im vorigen Kapitel bereits erwähnt, wurde DroNet auf einem frei verfügbaren Datensatz trainiert. Im Paper werden dann Ergebnisse mit anderen Netzwerken verglichen, die mit dem selben Datensatz trainiert wurden, um die Performance zu Vergleichen. Ein solcher Vergleich ist für diese Arbeit jedoch nicht sinnvoll, da es um die Anwendung auf ein spezifisches, reales Szenario geht.

4.1 Hardware und Strecke

Das vom HAW-Team aufgebaute Fahrzeug für den Carolo-Cup (Abbildung 4.1 zeigt die Seitenansicht), besteht, abgesehen von Chassis, Motorelektronik und Servos, im Kern

aus einem Intel NUC, auf dem die vollständige Bildverarbeitung und Logik berechnet wird und der Kamera, die die Bilder liefert (montiert an einem Alustab). Die Kamera ist eine UEYE Schwarweißkamera der Firma IDS, die über USB mit dem NUC verbunden ist. Die Kontrolle per Fernsteuerung, zum Eingreifen im Fehlerfall und zum Positionieren des Fahrzeugs kommuniziert über Funk direkt mit dem Motorcontroller.

Auf dem Intel NUC ist ein Unix Betriebssystem eingerichtet. Eine funktionsfähige Hardware Abstraktion für den Motor und die Steuerungsservos ist vom Carolo-Cup Team bereits entwickelt und steht mir im Weiteren zur Verfügung, diese ist in C++ implementiert.

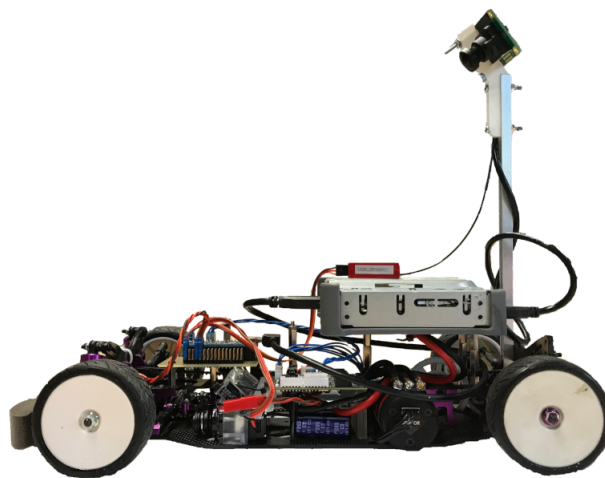


Abbildung 4.1: Das Carolo-Cup Fahrzeug

Die Teststrecke, die an der HAW zur Verfügung steht, ist ein Rundkurs mit verschiedenen Kurven und einem Kreuzungsszenario **Collage mit Bildern**. Die Länge der äußeren Fahrbahn beträgt 36,1 Meter, die innere Fahrbahn ist 31,3 Meter lang.

Die Fahrbahn mit weißen Band auf schwarzem Untergrund abgeklebt und entspricht der Erscheinung einer Straße, mit unterbrochener Mittellinie. Einige Besonderheiten der Strecke, wie zum Beispiel Parklücken, sind Teil der Aufgaben des Carolo-Cups, spielen in dieser Arbeit aber keine Rolle. Die Abbildung 4.2 zeigt einen Ausschnitt der Fahrbahn, zu sehen ist eine fast kreisförmige Kurve und die Kreuzungssituation. Der Teststreckenraum ist fensterlos, es wurde sowohl bei Aufnahme der Trainingsbilder, als auch bei den Testfahrten darauf geachtet, dass die volle Deckenbeleuchtung an ist, um für optimale und gleichbleibende Beleuchtungsverhältnisse zu sorgen.

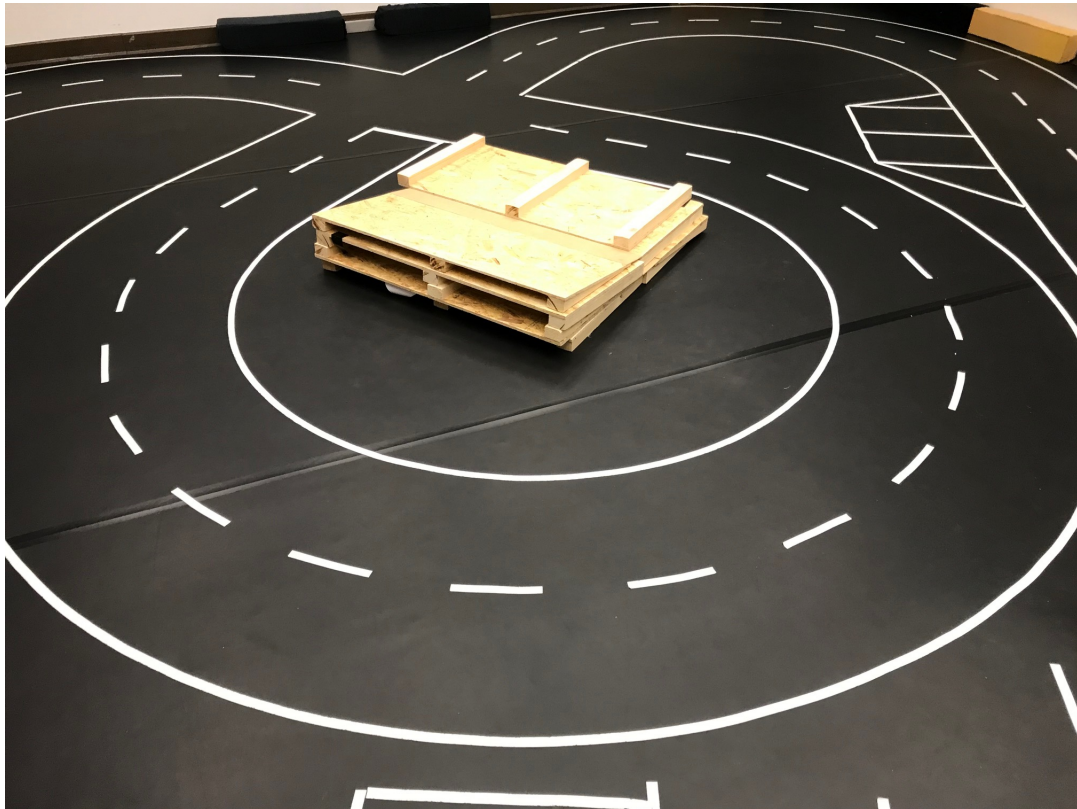


Abbildung 4.2: Ein Ausschnitt der Teststrecke

4.2 Trainingsdaten

Um Trainingsdaten, also Bilder der Teststrecke mit dazugehörigem Lenkwinkel zu bekommen, wird auf einen Algorithmus eines Carolo-Cup Teams (TeamWorstCase) der HAW zurückgegriffen. Trainingsdaten per Hand zu generieren erwies sich als sehr schwierig, per Fernsteuerung lässt sich kaum sauber und kontinuierlich durch den Rundkurs steuern. Auf mehreren Fahrten über den Rundkurs mit dem Algorithmus von Team TEAMWORSTCASE, wurden über 20.000 Bilder gesammelt. Da die Steuerung nicht völlig sauber funktionierte und die Bildfolgen mehrfach Ausreisser enthielten, mussten Bilder per Hand aussortiert werden. Am Ende dieser Vorauswahl standen etwas über 6000 Bilder für das Training zur Verfügung. Die Auflösung der Aufnahmen ist 752x480 Pixel. Die untere Hälfte der Bilder ist durch eine kamerainterne Vorverarbeitung bereits geschwärzt, Team TEAMWORSTCASE hat für ihre weitere Verarbeitung so direkt den Teil des Bildes ausgeblendet, auf dem das Fahrzeug selbst zu sehen ist. Da dieser Teil des Bildes im

weiteren ohnehin weggeschnitten wird, hat das keine Auswirkungen.

Ein Beispiel aus diesen Fahrbahnaufnahmen zeigt Abbildung 4.3, die Aufnahme ist automatisch in Graustufen, da die Kamera nur in diesem Farbmodus aufnimmt. Diese Rohdaten sind die Basis für das Training und müssen dazu einer Vorverarbeitung unterzogen werden.



Abbildung 4.3: Kameraaufnahme der Fahrbahn

4.3 Preprocessing und Fine Tuning

Um die Bilder für das Training aufzubereiten, wird eine Verarbeitungspipeline eingerichtet, die in der gleichen Form auch für die Vorverarbeitung im Steuerungsmodus genutzt wird.

Adaption auf das Carolo Cup Fahrzeug

Hervorhaben, welche Teile des DroNet Codes ich weiterverwende. Hard Mining, Auswertungsfunktionen, Architektur

Änderungen an der Architektur des Netzes Lernarchitektur (Pipepline) Steuerungsarchitektur Bilder mit Steuerdaten (Verarbeitungspipeline) UND VERDOPPELUNG DER DATEN Fahrzeug (Kamera, Rechner etc.)

Training Performance (Rechenzeit) bei prediction auf dem Fahrzeug Kommunikation zwischen C und pYthon

BILD der STrecke

4.4 Steuerung

Kamerakonfiguration Steuerungskomponenten Kommunikation C++/Python

Kurzer Blick auf Self driving car steering angle4 prediction und berkeley (large scale video sets) (vielleicht auchSPÄTER)

5 Szenarien und Auswertung

1. Auto mit Dronet 2. Auto mit adaptiertem Netz 3. Auto mit Netz des aktuellen Carolo-Cup Teams

- Findet das Auto auf die Strecke zurück? Schräg ansetzen und autonomen Modus starten (Zeigt ob Strecke nur auswendig gelernt oder nicht, da diese blickwinkel nicht im Trainingsset enthalten sind)

- Saliency Beispiele Zeigen was für Features erlernt wurden. (Eventuell auch von vorangegangenen Layern)

-Vielleicht noch ein Szenario in dem das Validation set extra schwer (Artefakte) gemacht wurde

6 Resümee

- Teststrecke nicht lang genug -Teststrecke zu sauber, d.h. zu optimal zum lernen (Streckenführung perfekt und sauber)'
- Trainingsdaten sammeln optimieren
-

[2] [3]

Literaturverzeichnis

- [1] BOJARSKI, Mariusz ; DEL TESTA, Davide ; DWORAKOWSKI, Daniel ; FIRNER, Bernhard ; FLEPP, Beat ; GOYAL, Prasoon ; JACKEL, Lawrence D. ; MONFORT, Mathew ; MULLER, Urs ; ZHANG, Jiakai u. a.: End to end learning for self-driving cars. In: *arXiv preprint arXiv:1604.07316* (2016)
- [2] CHOLLET, F.: *Deep Learning mit Python und Keras: Das Praxis-Handbuch vom Entwickler der Keras-Bibliothek*. mitp-Verlag, 2018 (mitp Professional). – URL <https://books.google.de/books?id=ouVcDwAAQBAJ>. – ISBN 9783958458406
- [3] GOODFELLOW, Ian ; BENGIO, Yoshua ; COURVILLE, Aaron: *Deep Learning*. MIT Press, 2016. – <http://www.deeplearningbook.org>
- [4] HE, Kaiming ; ZHANG, Xiangyu ; REN, Shaoqing ; SUN, Jian: Deep Residual Learning for Image Recognition. In: *CoRR* abs/1512.03385 (2015). – URL <http://arxiv.org/abs/1512.03385>
- [5] KRIZHEVSKY, Alex ; SUTSKEVER, Ilya ; HINTON, Geoffrey E.: Imagenet classification with deep convolutional neural networks. In: *Advances in neural information processing systems*, 2012, S. 1097–1105
- [6] LOQUERCIO, Antonio ; MAQUEDA, Ana I. ; BLANCO, Carlos R. D. ; SCARAMUZZA, Davide: Dronet: Learning to Fly by Driving. In: *IEEE Robotics and Automation Letters* (2018)
- [7] POMERLEAU, Dean A.: Alvin: An autonomous land vehicle in a neural network. In: *Advances in neural information processing systems*, 1989, S. 305–313
- [8] WALTER, W G.: An imitation of life. In: *Scientific American* 182 (1950), Nr. 5, S. 42–45

Internetquellen

- [I9] *Net-Scale Technologies Inc. Autonomous off-road vehicle control using end-to-end learning, July 2004.* <http://net-scale.com/doc/net-scale-dave-report.pdf>. – Accessed: 2019-03-08
- [I10] *NVIDIA Komponenten des Steuerungssystem.* <https://devblogs.nvidia.com/wp-content/uploads/2016/08/training-624x291.png>. – Accessed: 2019-03-08
- [I11] *Residual Block Schematischer Aufbau.* https://cdn-images-1.medium.com/max/1600/1*D0F3UitQ2l5Q0Ak-tjEdJg.png. – Accessed: 2019-03-10

A Anhang

Glossar

HAW Hamburg Die HAW Hamburg ist die formalige Fachhochschule am Berliner Tor.

Erklärung zur selbstständigen Bearbeitung einer Abschlussarbeit

Gemäß der Allgemeinen Prüfungs- und Studienordnung ist zusammen mit der Abschlussarbeit eine schriftliche Erklärung abzugeben, in der der Studierende bestätigt, dass die Abschlussarbeit „– bei einer Gruppenarbeit die entsprechend gekennzeichneten Teile der Arbeit [(§ 18 Abs. 1 APSO-TI-BM bzw. § 21 Abs. 1 APSO-INGI)] – ohne fremde Hilfe selbständig verfasst und nur die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt wurden. Wörtlich oder dem Sinn nach aus anderen Werken entnommene Stellen sind unter Angabe der Quellen kenntlich zu machen.“

Quelle: § 16 Abs. 5 APSO-TI-BM bzw. § 15 Abs. 6 APSO-INGI

Erklärung zur selbstständigen Bearbeitung der Arbeit

Hiermit versichere ich,

Name: _____

Vorname: _____

dass ich die vorliegende Bachelorarbeit – bzw. bei einer Gruppenarbeit die entsprechend gekennzeichneten Teile der Arbeit – mit dem Thema:

Bildbasierte Navigation mit Neuronalen Netzen

ohne fremde Hilfe selbständig verfasst und nur die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt habe. Wörtlich oder dem Sinn nach aus anderen Werken entnommene Stellen sind unter Angabe der Quellen kenntlich gemacht.

_____	_____	_____
Ort	Datum	Unterschrift im Original