



# UNIVERSIDAD DE GRANADA

SIMULACIÓN DE SISTEMAS  
GRADO EN INGENIERÍA INFORMÁTICA

---

## PRÁCTICA 1

### DIFERENTES MODELOS DE SIMULACIÓN

---

#### **Autor**

José María Sánchez Guerrero

#### **Rama**

Computación y Sistemas Inteligentes



ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE INGENIERÍAS INFORMÁTICA Y DE  
TELECOMUNICACIÓN

CURSO 2018-2019

# Índice general

<b>1. Mi primer modelo de simulación de MonteCarlo</b>	<b>2</b>
1.1. Experimentación inicial . . . . .	2
1.2. Experimentación modificando los parámetros . . . . .	4
1.2.1. Posición de destino . . . . .	4
1.2.2. Número de posiciones vistas . . . . .	6
1.2.3. Probabilidad de encontrar aparcamiento . . . . .	8
1.3. Experimentación con varios parámetros y valores extremos . . . . .	10
<b>2. Mi primer modelo de simulación discreto</b>	<b>12</b>
2.1. Experimentación para el número de repuestos . . . . .	13
2.2. Influencia en el rendimiento de los parámetros . . . . .	15
<b>3. Mi primer modelo de simulación continuo</b>	<b>17</b>
<b>Bibliografía</b>	<b>18</b>

## Capítulo 1

# Mi primer modelo de simulación de MonteCarlo

Este modelo de simulación lo vamos a tratar con el problema del *aparcamiento*, en el cual un coche se dispone a aparcar a una distancia  $x$  de su destino. También dispondremos de variables como el número de plazas que alcanza a ver el conductor desde su posición o la probabilidad de que esa plaza esté ocupada o no. El ejercicio consiste en elegir una plaza de aparcamiento  $c$  en la cual el conductor, ni se quede muy corto ni se pase, es decir, que encuentre un valor que minimice la distancia esperada desde el lugar de aparcamiento hasta el objetivo.

### 1.1. Experimentación inicial

Para hacernos una idea de los valores que obtendremos y los parámetros que más afectan al rendimiento de este modelo, vamos a realizar una ejecución inicial del programa con todos los valores que trae por defecto.

Estos parámetros y sus valores son los siguientes:

- Número de veces que se repite para hacer la media: 100000
- Posición de destino  $x$ : 100
- Número de posiciones siguientes que podemos ver: 2
- Probabilidad de que el aparcamiento esté ocupado: 0.9 (90 %)

El resultado de la ejecución es el siguiente: la mejor posición inicial ha sido  $c = 94$  con una distancia media hasta el destino de 6.50395 posiciones. Este resultado ya nos da una idea de cuáles van a ser los mejores valores  $c$ , y es que cuanto más cerca empezamos a buscar aparcamiento, más se reducirá la distancia hasta el destino.

A continuación, vamos a mostrar una gráfica para poder comprobar esto que acabamos de decir y saber si estamos en lo cierto o no.

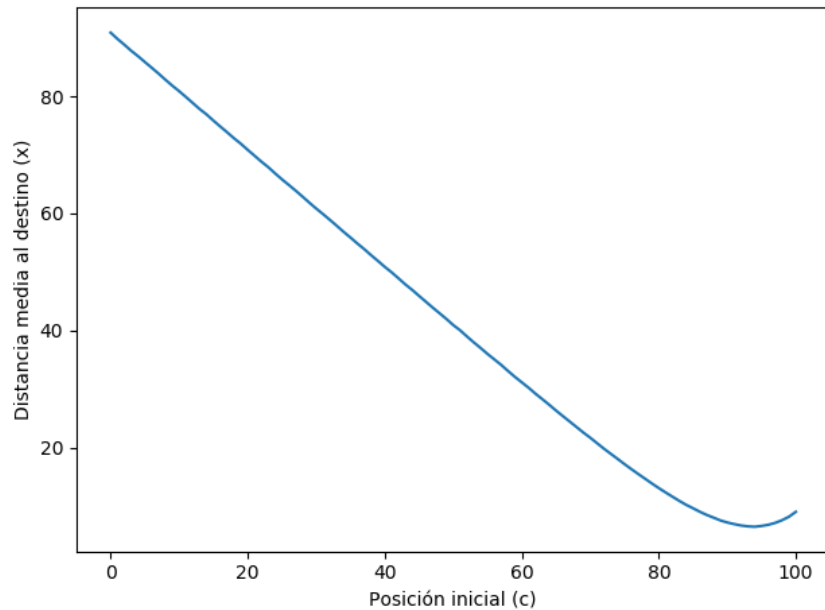


Figura 1.1: Valor medio de la distancia a medida que nos acercamos a  $x = 100$

Como podemos ver en la gráfica, se cumple lo que habíamos mencionado. Esto se debe a que nos quedamos con el primer sitio que encontramos, y si empezamos a buscar desde una plaza muy alejada del destino, terminaremos aparcando en una plaza bastante alejada también.

En la gráfica también vemos que a partir de  $c = 94$  se aumenta la distancia al destino, ya que probablemente no encuentre ninguna posición cercana al destino y se pase. Esto nos hace pensar que, pese a que el  $c = 94$  sea la mejor plaza teniendo en cuenta únicamente la media, puede dar unos resultados muy diferentes, es decir, que puede tener una varianza más alta respecto a otras posiciones.

Al igual que hemos hecho con la distancia al destino, a continuación vamos a mostrar una gráfica con los valores que nos ofrece la desviación típica y los mejores resultados.

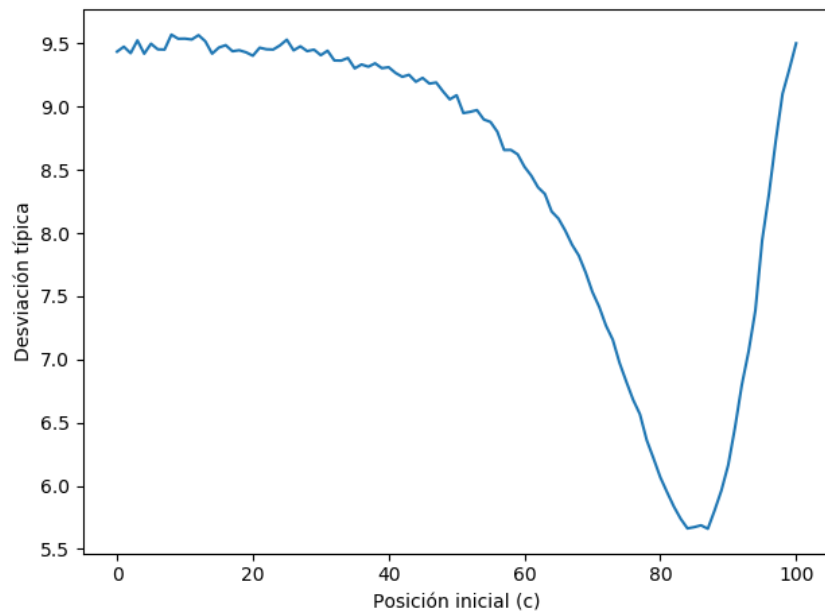


Figura 1.2: Valor medio de las desviaciones típicas a medida que nos acercamos a  $x = 100$

El resultado de la ejecución es el siguiente: la posición inicial con menos desviación típica ha sido  $c = 84$  con un valor medio de 5.651982. Por lo que podemos ver en la gráfica, para los valores que hay alrededor del  $c = 94$ , que es el que menor distancia al destino tenía, tiene unos valores de desviación típica más altos. Esto nos confirma que, efectivamente, empezar a buscar tan cerca del destino nos puede salir en ocasiones muy bien pero en otras no tanto.

## 1.2. Experimentación modificando los parámetros

En este apartado vamos a ver que sucede cuando modificamos los parámetros de nuestro modelo y cómo afectan al comportamiento del sistema.

### 1.2.1. Posición de destino

Vamos a comenzar modificando la posición de destino, dándole por ejemplo un valor de  $\mathbf{x=50}$  y otro de  $\mathbf{x=200}$ . El resultado de la ejecución es el siguiente.

Para  $x=50$  el resultado de la ejecución nos dice que la mejor posición inicial ha sido  $c = 44$  con una distancia media hasta el destino de 6.50545 posiciones; y en cuanto a la desviación típica, que la posición inicial que ha obtenido un valor más bajo ha sido  $c = 35$  con una media de 5.646533.

A continuación, las dos gráficas correspondientes a los resultados:

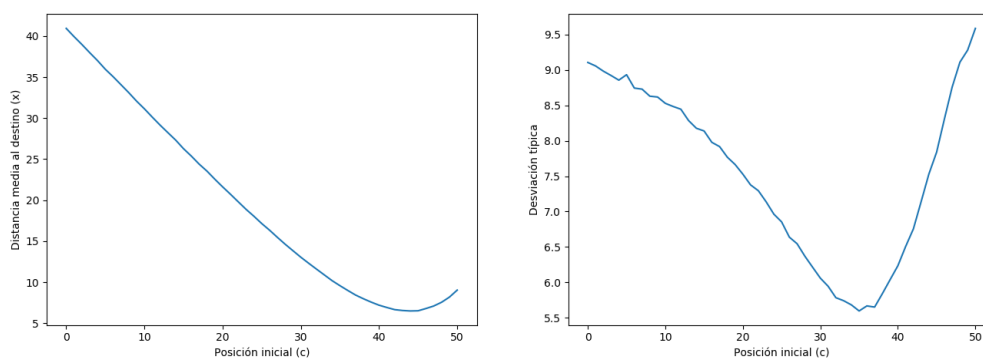


Figura 1.3: Valores medios de las distancias y las desviaciones típicas a medida que nos acercamos a  $x = 50$

Podemos ver que la posición  $c$  en la que se empieza a buscar aparcamiento lógicamente ha cambiado, ya que no tenemos tantas plazas como teníamos anteriormente. Sin embargo, observando los valores medios de la distancia y de la desviación típica, podemos observar como son muy parecidos a los que ya teníamos (incluso el valor de  $c$  con la menor desviación típica está aproximadamente 10 por debajo del que tienen las distancias).

Si nos fijamos en las gráficas, vemos que son muy similares a las que obtuvimos en la primera ejecución, y por tanto, podemos confirmar que este parámetro no influye demasiado en el modelo.

Vamos a ver ahora que sucede con un  $x=200$ . El resultado de la ejecución nos dice que la mejor posición inicial ha sido  $c = 194$  con una distancia media hasta el destino de 6.46297 posiciones; y en cuanto a la desviación típica, que la posición inicial que ha obtenido un valor más bajo ha sido  $c = 187$  con una media de 5.60064.

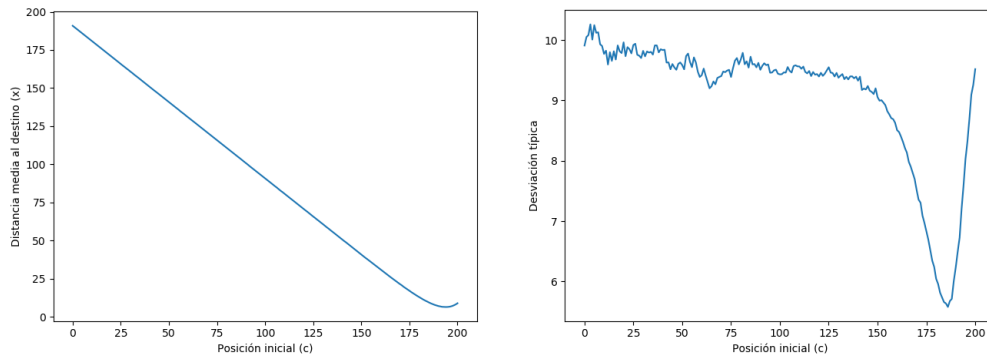


Figura 1.4: Valores medios de las distancias y las desviaciones típicas a medida que nos acercamos a  $x = 200$

Al igual que en las otras ejecuciones, tanto los resultados como las gráficas también son muy similares (los valores cambian la forma de la curva, pero el patrón que siguen es muy parecido), lo cual nos sirve para asegurar todavía más lo comentado anteriormente.

### 1.2.2. Número de posiciones vistas

El siguiente parámetro que vamos a modificar va a ser el número de posiciones que vamos a poder ver desde la que nos encontramos. Este parámetro tiene por defecto un valor de 2, por lo que vamos a probar por ejemplo con 0 y con 10. El resto de parámetros los dejaremos como estaban en un principio.

El resultado de las simulaciones con estos parámetros son los siguientes:

- Para **vision=0** la mejor posición inicial ha sido  $c = 94$  con una distancia media hasta el destino de 6.54038 posiciones; y la mejor desviación típica, se ha obtenido en  $c = 86$  con una media de 5.642444.
- Para **vision=10** la mejor posición inicial ha sido  $c = 92$  con una distancia media hasta el destino de 5.65583 posiciones; y la mejor desviación típica, se ha obtenido en  $c = 85$  con una media de 5.448542.

En este caso vemos cómo la distancia media hasta el destino se está reduciendo a medida que aumentamos el número de posiciones que observamos desde el vehículo. No obstante, las desviaciones típicas, pese a que se han reducido un poco, el cambio tampoco es muy grande.

Vamos a mostrar las gráficas de estas dos ejecuciones a ver si podemos ver algo más relevante en ellas.

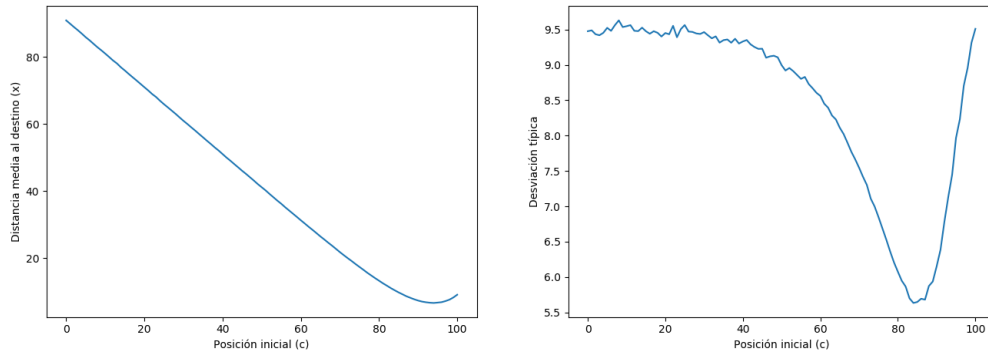


Figura 1.5: Valores medios de las distancias y las desviaciones típicas con visión=0

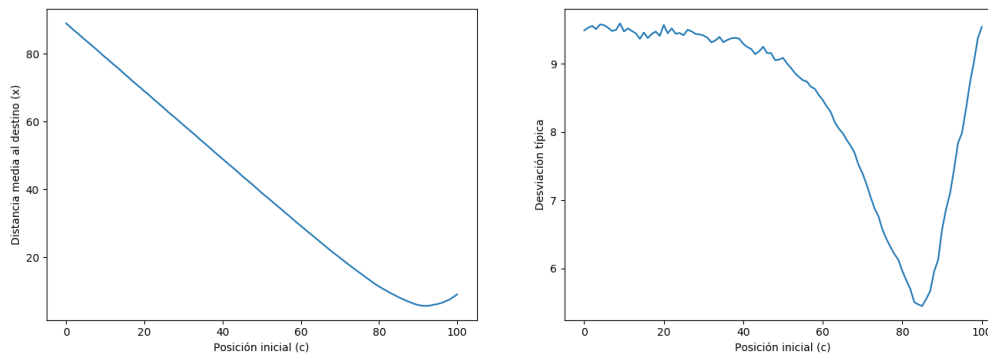


Figura 1.6: Valores medios de las distancias y las desviaciones típicas con vision=10

Podemos ver que las gráficas siguen la misma tendencia que las gráficas de la ejecución por defecto y las del apartado anterior, lo cual nos dice que, aun cambiando este parámetro, cuanto más cerca empezemos a buscar aparcamiento, más se reducirá la distancia hasta el destino.

Sin embargo, con las gráficas no se puede apreciar bien cuánto se llega a reducir esta distancia, algo que sí apreciamos con valores numéricos, así que voy a realizar otra ejecución con un abanico de valores más amplio para este parámetro.



A continuación, una tabla con el resultado de esta ejecución:

<b>Visión</b>	<b>Mejor posición inicial</b>	<b>Mejor distancia</b>
<b>0</b>	94	6.55275
<b>5</b>	94	6.29162
<b>10</b>	92	5.64137
<b>15</b>	89	5.26576
<b>20</b>	86	5.03522
<b>25</b>	83	4.9281
<b>30</b>	82	4.82683

Como podemos observar, la mejor posición inicial es cada vez más lejana al destino, no obstante, la mejor distancia media también se está reduciendo. Esto se debe a que, contra más visión se tenga de los aparcamientos que tenemos delante, no necesitaremos avanzar hasta posiciones cercanas a nuestro destino, porque ya sabremos si hay aparcamiento o no.

### 1.2.3. Probabilidad de encontrar aparcamiento

Este parámetro sería el único que tiene aleatoriedad, ya que en un problema de la vida real, podemos saber dónde está nuestro destino o el número de aparcamientos que somos capaces de ver, pero nunca tendremos control sobre la cantidad de aparcamiento libres que hay en una calle.

Por esta razón, este parámetro será el que más merezca la pena estudiar. Vamos a comenzar sacando una tabla similar a la del apartado anterior, ya que se pueden ver con más detalle los valores obtenidos en la ejecución.

<b>% de ocupación</b>	<b>Mejor posición inicial</b>	<b>Mejor distancia</b>
<b>25</b>	99	0.273390
<b>50</b>	99	0.743700
<b>75</b>	98	2.162840
<b>80</b>	97	2.955510
<b>85</b>	96	4.138430
<b>90</b>	94	6.494790
<b>95</b>	87	13.458690

Como podemos observar en la tabla, cuanto más bajo es el porcentaje de ocupación, más fácil es encontrar aparcamiento, y por tanto, la distancia media a la que aparcamos es también muy baja. A medida que vamos aumentando este por-

centaje, vemos como la posición inicial a la que se empieza a buscar aparcamiento está más lejos y, en consecuencia, la mejor distancia aumenta.

Por último, vamos a mostrar una gráfica que muestra tres porcentajes de ocupación distintos para observar cómo cambia la distancia entre ellos.

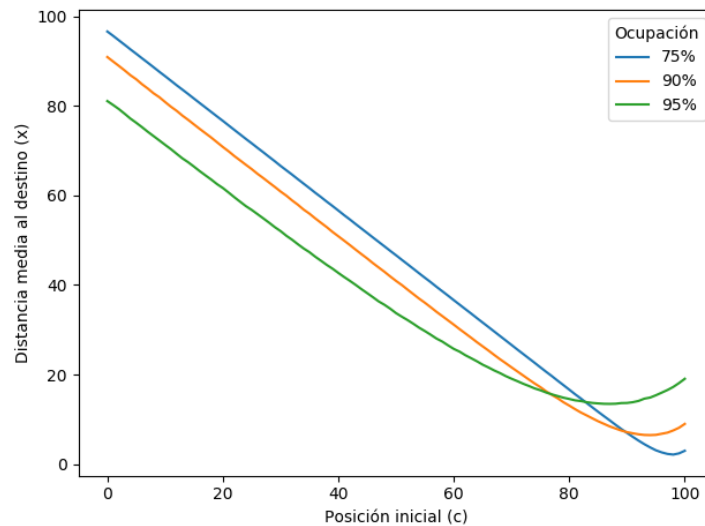


Figura 1.7: Valores medios de la distancias con distintos porcentajes de ocupación

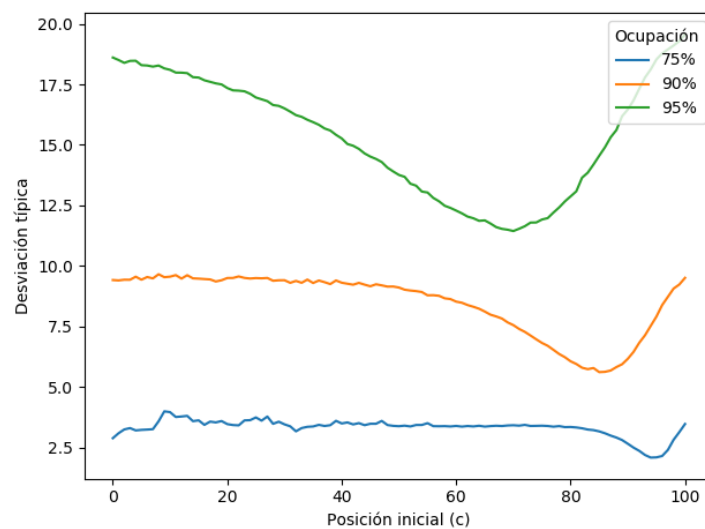


Figura 1.8: Valores de la desviación típica con distintos porcentajes de ocupación

En la primera gráfica vemos cómo para un porcentaje bajo de ocupación, los valores de la gráfica llegan a sus mínimos cuando se aproximan a  $c = 100$ , porque da igual lo tarde que empiece a buscar un aparcamiento si las probabilidades de que encuentre uno libre son bastante altas. Por otra parte, con un porcentaje de ocupación más alto, la distancia que tiene que recorrer no es tan baja como antes, ya que si la posición inicial es cercana al destino la probabilidad de que se pase es más alta.

Esto último lo podemos corroborar con la gráfica de las desviaciones típicas, en la cual vemos cómo para estos altos porcentajes de ocupación, la línea es mucho más pronunciada y ocupa unos valores más altos en comparación a los bajos porcentajes de ocupación. Es decir, que cuanto más ocupación exista, es más propenso a pasarse del destino y a que las distancias aumenten.

### 1.3. Experimentación con varios parámetros y valores extremos

En esta sección no vamos a analizar todas y cada una de las posibilidades que tenemos, ni lo vamos a hacer tan en profundidad como lo hicimos anteriormente, ya que nos podríamos extender demasiado.

Lo primero a tener en cuenta es, que la posición de destino  $x$  la vamos a mantener en todas las ejecuciones como 100, porque como hemos visto, es un parámetro muy poco relevante para la simulación. Dicho esto, pasemos a comentar cómo vamos a proceder en esta experimentación.

Los parámetros a tener en cuenta serán:

- **Visión.** Que lo variaremos entre 0 y 100 para probar todas las posibilidades hasta llegar a valores extremos como el 100 que nos permitan ver todos los aparcamientos
- **Porcentaje de ocupación.** Que irá desde el 50 % hasta un  $\approx 100\%$ , ya que el máximo hace que obtengamos un error (lógicamente, si todos los aparcamientos están ocupados, el programa buscará uno libre hasta que se quede sin memoria).

En la siguiente tabla podemos observar los resultados de combinar todos los parámetros:

<b>Visión</b>	<b>% de ocupación</b>	<b>Mejor posición inicial</b>	<b>Mejor distancia</b>
<b>2</b>	<b>50</b>	98	0.747980
<b>10</b>	<b>50</b>	94	0.662560
<b>50</b>	<b>50</b>	90	0.662040
<b>100</b>	<b>50</b>	40	0.659470
<b>2</b>	<b>75</b>	98	2.155360
<b>10</b>	<b>75</b>	94	1.766020
<b>50</b>	<b>75</b>	73	1.701890
<b>100</b>	<b>75</b>	56	1.698420
<b>2</b>	<b>90</b>	94	6.527760
<b>10</b>	<b>90</b>	91	5.662930
<b>50</b>	<b>90</b>	72	4.743880
<b>100</b>	<b>90</b>	36	4.712600
<b>2</b>	<b>99</b>	31	68.768227
<b>10</b>	<b>99</b>	34	68.632362
<b>50</b>	<b>99</b>	30	67.091072
<b>100</b>	<b>99</b>	18	60.555672

Analizando los valores que hemos obtenido, podemos ver como, pese a que el número de posiciones que vemos '*Visión*' reduce ligeramente la distancia, a lo que realmente afecta es a la posición inicial a partir de la cual empezamos a buscar aparcamiento. Esto se debe lógicamente a la capacidad que tenemos de ver los siguientes aparcamientos, y en el caso de valores extremos (como es el caso de verlos todos  $vision = 100$ ) obtenemos los valores más bajos.

En cuanto al porcentaje de ocupación, sin duda es el parámetro que más influye en la distancia a la que aparcaremos de nuestro destino, ya que la mejora que se puede llegar a conseguir entre un 50 % de ocupación y un 99 % de ella es de aproximadamente 68 posiciones; mientras que la máxima mejora que se consigue gracias a la visión, es de aproximadamente de 8 posiciones. Incluso si nos fijamos en la última fila de la tabla (donde tenemos los dos parámetros con valores extremos), podemos ver cómo ni teniendo toda la visión de la calle, conseguimos bajar a un valor considerable la distancia.

## Capítulo 2

# Mi primer modelo de simulación discreto

Para este modelo de simulación utilizaremos un problema llamado *radares*, en el que tendremos varios radares funcionando y al cabo del tiempo una de sus componentes se romperá, teniendo que reemplazarla por repuestos que tendremos almacenados. En caso de que nos quedemos sin repuestos, el radar se quedará fuera de servicio.

Los parámetros que se le pueden pasar a este programa son los siguientes (con sus valores por defecto):

- Número de radares que hay "*radares*": 5
- Número de repuestos almacenados "*disponibles*": por determinar
- Tiempos mínimo y máximo de devolución de componentes reparados "*vminz*" "*vmax*": 15 y 30
- Tiempo entre fallos "*tfallo*": 20
- Tiempo total a simular "*tiempo\_total*": 365 (un año)
- Número de simulaciones "*simulaciones*": por determinar

Tendremos que realizar dos experimentos. El primero que investigue el número mínimo de componentes que habría que tener para no tener el espacio aéreo desprotegido; y el segundo será un análisis de cómo influyen los distintos parámetros en el rendimiento del sistema.

## 2.1. Experimentación para el número de repuestos

En este ejemplo, únicamente tendremos que determinar nosotros el número de simulaciones y el número de repuestos almacenados. El resto los dejaremos tal y como están, por defecto.

En primer lugar, vamos a determinar el número mínimo de radares que tendremos que tener, el cual lo determinaremos con un *simulaciones* = 1000, ya que es un valor suficientemente grande para obtener unos buenos resultados de media. Aun así, posteriormente, veremos que pasa cambiando este parámetro.

Vamos a realizar una ejecución para un número de radares de repuesto que va de 5 a 20. Estos son los resultados que hemos obtenido:

Radares	Media del porcentaje del tiempo desprotegido	Desviación típica del porcentaje del tiempo desprotegido
5	37.0384	8.39283
6	24.8135	7.50727
7	15.1238	6.04561
8	8.85408	5.00746
9	4.76202	3.41032
10	2.28223	2.30909
11	0.933034	1.42739
12	0.460005	0.950908
13	0.162082	0.535298

Vemos que a partir de 11 radares almacenados, la media del porcentaje ya es inferior al 1 %, sin embargo, como podemos ver en el valor de la desviación típica, es relativamente alto. Esto quiere decir que, pese a que la media nos ha salido por debajo del umbral, han habido bastantes ejecuciones en las que sí lo ha superado. Si probamos con 12 radares, tenemos una situación parecida, ya que la media nos sale por debajo del umbral, pero la desviación típica también es bastante alta. Quizás no lo hace por mucho, pero para más seguridad yo almacenaría un radar más, ya que tampoco será un coste muy alto y tengo la certeza de que no superará el umbral o lo hará en muy pocas ocasiones.

Una vez ya hemos encontrado unos valores para el número de radares almacenados, vamos a comentar que sucede si cambiamos el número de simulaciones. Si probamos con un número de simulaciones alto, como puede ser 1000 (el que ya hemos utilizado), 500 o 100; podremos decir que el experimento es bastante bueno, ya que la media será bastante representativa.

Sin embargo, veamos lo que puede pasar con un número bajo de ejecuciones:

```
Jose@DESKTOP-MACEATA MINGW64 ~/Universidad/SS (Simulación de Sistemas)/SS_Practicas/P1 (master)
$ ./radares.exe 11 10
SIMULANDO...

MEDIAS:
La media del numero de fallos en los radares es: 1.1
La media del tiempo de desproteccion es: 2.10446
La media del porcentaje de tiempo de desproteccion es: 0.576565

DESVIACIONES TIPICAS:
La desviacion tipica del numero de fallos en los radares es: 1.91195
La desviacion tipica del tiempo de desproteccion es: 4.21713
La desviacion tipica del porcentaje de tiempo de desproteccion es: 1.15538

El tiempo en realizar las 10 simulaciones ha sido de: 0.015 segundos, con 5 radares y 11 piezas, para un tiempo
de parada de: 365 y periodo de envio a reparacion entre 15 y 30, y tiempos entre fallos del radar: 20

Jose@DESKTOP-MACEATA MINGW64 ~/Universidad/SS (Simulación de Sistemas)/SS_Practicas/P1 (master)
$ ./radares.exe 11 10
SIMULANDO...

MEDIAS:
La media del numero de fallos en los radares es: 3.3
La media del tiempo de desproteccion es: 6.29582
La media del porcentaje de tiempo de desproteccion es: 1.72488

DESVIACIONES TIPICAS:
La desviacion tipica del numero de fallos en los radares es: 4.44847
La desviacion tipica del tiempo de desproteccion es: 10.4158
La desviacion tipica del porcentaje de tiempo de desproteccion es: 2.85363
```

Figura 2.1: Ejecución con 10 simulaciones.

Como podemos observar, con 11 radares no nos ha costado mucho obtener, tanto una simulación que pasa del 1%, como otra que obtiene valores por debajo. Esto quiere decir que, como tenemos ciertas variables aleatorias no obtenemos un resultado válido con un número tan bajo de ejecuciones, es decir, no ofrece una media representativa del modelo.

Si probamos ahora con un número de simulaciones aun más bajo, vemos que el resultado varía todavía más:

```
Jose@DESKTOP-MACEATA MINGW64 ~/Universidad/SS (Simulación de Sistemas)/SS_Practicas/P1 (master)
$ ./radares.exe 11 5
SIMULANDO...

MEDIAS:
La media del numero de fallos en los radares es: 3.4
La media del tiempo de desproteccion es: 7.03155
La media del porcentaje de tiempo de desproteccion es: 1.92645

DESVIACIONES TIPICAS:
La desviacion tipica del numero de fallos en los radares es: 3.28634
La desviacion tipica del tiempo de desproteccion es: 7.96829
La desviacion tipica del porcentaje de tiempo de desproteccion es: 2.18309

El tiempo en realizar las 5 simulaciones ha sido de: 0 segundos, con 5 radares y 11 piezas, para un tiempo de parada de:
365 y periodo de envio a reparacion entre 15 y 30, y tiempos entre fallos del radar: 20

Jose@DESKTOP-MACEATA MINGW64 ~/Universidad/SS (Simulación de Sistemas)/SS_Practicas/P1 (master)
$ ./radares.exe 11 5
SIMULANDO...

MEDIAS:
La media del numero de fallos en los radares es: 1.8
La media del tiempo de desproteccion es: 2.76618
La media del porcentaje de tiempo de desproteccion es: 0.757858

DESVIACIONES TIPICAS:
La desviacion tipica del numero de fallos en los radares es: 2.38747
La desviacion tipica del tiempo de desproteccion es: 4.15957
La desviacion tipica del porcentaje de tiempo de desproteccion es: 1.13961
```

Figura 2.2: Ejecución con 5 simulaciones.

## 2.2. Influencia en el rendimiento de los parámetros

En esta sección analizaremos cómo cambia el rendimiento del sistema modificando sus parámetros internos, como pueden ser tanto acortar el tiempo de devolución de componentes reparados o emplear componentes con más tiempo de vida.

Vamos a empezar cambiando el tiempo de devolución. Por defecto en la simulación tardan entre 15 y 30 días, así que nosotros podemos probar reduciendo este tiempo en, por ejemplo, 10 días. Comentar antes de mostrar los resultados, que para el resto de parámetros pondremos los que vienen por defecto (excepto el número de repuestos, que estamos optimizando) y el número de simulaciones a 1000, ya que es el más representativo y no tarda demasiado en ejecutarse.

<b>Radares</b>	<b>Media del porcentaje del tiempo desprotegido</b>	<b>Desviación típica del porcentaje del tiempo desprotegido</b>
<b>5</b>	8.03518	3.88919
<b>6</b>	3.42126	2.46856
<b>7</b>	1.24311	1.37181
<b>8</b>	0.440921	0.776739
<b>9</b>	0.128418	0.402314

Podemos ver en estos resultados que, los resultados que anteriormente obteníamos con 12-13 radares aproximadamente, ahora los conseguimos con 8-9 radares. Esto quiere decir que la simulación está bien hecha, ya que lo lógico al reducir el tiempo de devolución, tengamos un porcentaje de tiempo desprotegido inferior. También nos hace cuestionarnos si merece la pena o no, pagar el precio que valdría una devolución más rápida o invertir más en piezas (incluso podríamos plantearnos en reducir aun más el tiempo de devolución, si fuese posible).

A continuación, modificaremos el tiempo de vida de los componentes, es decir, vamos a comprobar si merece la pena gastar más dinero en emplear componentes más robustos. El tiempo de vida que tenemos por defecto es de aproximadamente 20 días, así que vamos a aumentarlo en 10 días y comprobamos que sucede.

<b>Radares</b>	<b>Media del porcentaje del tiempo desprotegido</b>	<b>Desviación típica del porcentaje del tiempo desprotegido</b>
<b>5</b>	14.1074	6.39146
<b>6</b>	7.12183	4.6315
<b>7</b>	3.11415	2.80384
<b>8</b>	1.20292	1.80842
<b>9</b>	0.486128	1.05936



Vemos que aumentar el tiempo de vida a un mes (10 días más) también nos mejora los resultados por defecto. Volvemos a plantearnos el mismo dilema de antes, y es si nos merece la pena aumentar el presupuesto en piezas más duradera o invertir en más cantidad. Aquí podemos ver que siendo un poco mejores, ya podríamos utilizar 9 repuestos aproximadamente.

No obstante, veamos que sucede si cambiamos los dos parámetros que acabamos de cambiar en una misma simulación.

<b>Radares</b>	<b>Media del porcentaje del tiempo desprotegido</b>	<b>Desviación típica del porcentaje del tiempo desprotegido</b>
<b>5</b>	1.81117	1.7544
<b>6</b>	0.493805	0.872734
<b>7</b>	0.103228	0.344626
<b>8</b>	0.0213589	0.142657
<b>9</b>	0.00386476	0.0482657

Los valores ya son muy bajos aún con 5 radares, pero para entrar en el umbral permitido tendríamos que tener almacenados entre 6-7 repuestos, los cuales son prácticamente la mitad de repuestos que teníamos en la simulación inicial.

Partiendo de que estos componentes son muy caros, yo preferiría invertir un poco más en reducir costes de devolución y en aumentar la calidad del producto, ya que estamos hablando de tener la mitad de estos (sale a casi un repuesto por radar). Esto es simple especulación, ya que no disponemos de los precios exactos de cada parámetro, pero en caso de tenerlos se podría hacer un estudio aun más completo.

## Capítulo 3

# Mi primer modelo de simulación continuo

# Bibliografía

- [1] Texto referencia  
<https://url.referencia.com>