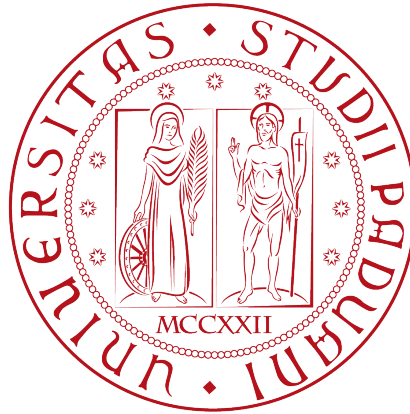


**Università degli Studi di Padova**

DIPARTIMENTO DI MATEMATICA

CORSO DI LAUREA IN INFORMATICA



**Algoritmi basati su programmazione matematica  
per la configurazione di reti ad-hoc di droni**

*Tesi di Laurea Magistrale*

*Relatore*

Prof. Luigi De Giovanni

*Laureando*

Filippo Gamberoni

---

ANNO ACCADEMICO 2015-2016



I would like to dedicate this thesis to my loving parents ...



## **Declaration**

I hereby declare that except where specific reference is made to the work of others, the contents of this dissertation are original and have not been submitted in whole or in part for consideration for any other degree or qualification in this, or any other university. This dissertation is my own work and contains nothing which is the outcome of work done in collaboration with others, except as specified in the text and Acknowledgements. This dissertation contains fewer than 65,000 words including appendices, bibliography, footnotes, tables and equations and has fewer than 150 figures.

Filippo Gamberoni  
November 2016



## **Acknowledgements**

And I would like to acknowledge ...





## **Abstract**

This is where you write your abstract ...



# Indice

<b>Elenco delle figure</b>	<b>xiii</b>
<b>Elenco delle tabelle</b>	<b>xv</b>
<b>1 Introduzione</b>	<b>1</b>
<b>2 Contesto tecnologico</b>	<b>3</b>
2.1 Introduzione al drone . . . . .	3
2.1.1 Cenni storici . . . . .	4
2.1.2 Ambiti d'uso . . . . .	4
2.1.3 Tassonomia . . . . .	5
2.1.4 Struttura . . . . .	6
2.1.5 Autonomia di volo . . . . .	8
2.2 Reti ad-hoc . . . . .	9
2.2.1 Protocolli di routing . . . . .	10
2.2.2 Reti Infrastructure VS reti Ad-hoc . . . . .	11
2.3 Reti FANET . . . . .	13
2.3.1 Routing nelle FANET . . . . .	16
<b>3 Formulazione del problema</b>	<b>17</b>
3.1 Scenario . . . . .	17
3.2 Il grafo della rete . . . . .	18
3.3 Assunzioni . . . . .	19
<b>4 Stato dell'arte e strumenti</b>	<b>21</b>
4.1 Stato dell'arte . . . . .	21
4.2 Interferenza radio . . . . .	22
4.2.1 Modello di interferenza . . . . .	23
4.2.2 ns-2 Radio Propagation Model . . . . .	24

---

<b>5</b>	<b>Il modello I-DARNC</b>	<b>27</b>
5.1	Formulazione del modello . . . . .	27
5.2	Formulazioni alternative . . . . .	29
5.2.1	Costi di trasmissione . . . . .	29
5.2.2	Limite sul numero di droni disponibili . . . . .	30
5.2.3	Limite sul numero di connessioni simultanee . . . . .	30
5.2.4	Interferenza tra client e droni . . . . .	30
<b>6</b>	<b>Metodi</b>	<b>33</b>
6.1	Metodi esatti . . . . .	33
6.2	Metodi euristici . . . . .	34
<b>7</b>	<b>Risultati</b>	<b>35</b>
	<b>Bibliografia</b>	<b>37</b>

# Elenco delle figure

2.1	Pilotaggio di un drone militare da remoto. . . . .	3
2.2	Kettering Bug, uno dei primi prototipi di UAV militare, 1918. . . . .	4
2.3	Principali configurazioni di volo dei droni . . . . .	7
2.4	Schema a blocchi dei principali componenti di un drone . . . . .	8
2.5	Prototipi di droni ad energia solare . . . . .	9
2.6	Rete Infrastructure (a sinistra) e rete Ad-hoc (a destra). . . . .	12
2.7	Tipologie di reti ad-hoc . . . . .	13
3.1	Backbone di UAVs per connettere gruppi isolati di utenti . . . . .	17
4.1	Schema del range di comunicazione di un nodo . . . . .	24
4.2	Range di comunicazione nello Shadowing Model . . . . .	25
5.1	Il modello MILP I-DARNC. . . . .	28



# **Elenco delle tabelle**

2.1	Confronto tra le diverse tipologie di reti ad-hoc . . . . .	15
-----	---	----





# **Capitolo 1**

## **Introduzione**



# Capitolo 2

## Contesto tecnologico

### 2.1 Introduzione al drone

I droni, detti anche Unmanned Aerial Vehicles (UAVs) o Unmanned Aircraft Systems (UAS), possono essere definiti, nella maniera più generale, come dei velivoli aerei privi di equipaggio umano a bordo. Essi vengono pilotati in remoto da personale specializzato a terra (Ground Control Station, Figura 2.1), oppure dispongono di autonomia decisionale.

Il volo autonomo è reso possibile tramite tecniche di intelligenza artificiale, utilizzando appositi sensori montati sul drone (come GPS o videocamere) per individuare ostacoli, conoscere la propria posizione e pianificare la rotta, spesso organizzata in waypoints. L'autonomia può essere completa, nel caso in cui tutte le decisioni sul movimento e le azioni sono elaborate dal computer di bordo, oppure parziale, in cui il computer di bordo interviene solo in particolari situazioni, ad esempio quando il drone perde la connessione con il pilota.



Figura 2.1 Pilotaggio di un drone militare da remoto.

### 2.1.1 Cenni storici

Gli UAV sono nati in ambito puramente militare, per compiere missioni offensive o di ricognizione in cui non si poteva garantire l'incolumità del pilota; il loro sviluppo, portato avanti soprattutto dagli Stati Uniti, Israele e dal Regno Unito, ha proseguito di pari passo con la corsa agli armamenti durante le grandi guerre del 1900.

I primi tentativi di realizzare velivoli senza pilota risalgono al periodo della Prima Guerra Mondiale, con l'obiettivo di creare degli "aerei bomba" (Figura 2.2), che in futuro si sarebbero evoluti negli attuali missili teleguidati.

Furono perfezionati durante la Seconda Guerra Mondiale, e usati anche come bersagli mobili per addestrare gli addetti alla difesa contraerea, mentre conobbero un forte sviluppo durante i conflitti successivi agli anni '50, in cui vennero impiegati sia come armi offensive che come ricognitori per rimediare alle forti perdite di vite umane subite dall'aeronautica militare.

I droni militari moderni sono nati a partire dagli anni '90: grazie al forte sviluppo dell'elettronica, la miniaturizzazione dei componenti e il conseguente abbattimento dei costi, l'interesse nei loro confronti è cresciuto sempre di più, fino a renderli una componente rilevante in molti eserciti contemporanei [1].



Figura 2.2 Kettering Bug, uno dei primi prototipi di UAV militare, 1918.

### 2.1.2 Ambiti d'uso

Come già accennato, in ambito militare i droni sono impiegati principalmente come ricognitori o bombardieri. Un nuovo metodo di impiego li vede coinvolti nel fornire supporto logistico alle truppe a terra, sia come trasporto attrezzatura sia come ponte radio per comunicazioni sicure tra squadre rimaste isolate.

L'impiego dei droni in campo civile invece è estremamente recente, e si studiano continuamente nuovi ambiti in cui poterli impiegare. Generalmente in questo campo si impiegano UAV di dimensioni ben più ridotte rispetto alle controparti militari, spesso veri e propri velivoli aerei.

Oltre allo scopo ricreativo e di fotografia aerea, sono stati impiegati con successo in agricoltu-

ra, per monitorare la salute del raccolto (la cosiddetta agricoltura di precisione) o irrigarlo, per ispezionare linee elettriche, condutture o edifici lesionati, nella sorveglianza domestica o di ampie aree geografiche, come supporto alle forze dell'ordine, nel monitoraggio della qualità ambientale dell'aria, come rilevatori di concentrazione di sostanze pericolose per l'uomo in seguito a disastri ambientali, nel supporto alle squadre di soccorso per individuare feriti o dispersi e per portare il prima possibile kit medici e defibrillatori agli operatori sanitari, come corrieri espressi per le spedizioni Amazon [2], contro il bracconaggio e per combattere incendi [3].

### 2.1.3 Tassonomia

Non esiste un metodo unico per poter categorizzare efficacemente i droni, in quanto essi variano enormemente per caratteristiche tecniche e ambiti di utilizzo. Essi infatti possono essere suddivisi per:

- Ambito:
  - Militare: droni da combattimento, ricognitori, segnalatori di bersagli o esche anti-missile (decoys);
  - Logistico: droni in grado di trasportare merci o attrezzature;
  - Ricerca e sviluppo;
  - Civile e commerciale: modellismo, riprese aeree, raccolta dati, supporto alle forze di soccorso, sorveglianza.
- Altitudine e portata massimi [4] :
  - Portatili: fino a 600 m di altitudine e portata di 2 km;
  - Corto raggio: fino a 1500 m di altitudine e 10 km di portata;
  - NATO e tattici: tra i 3000 e i 5000 m di altitudine e un range massimo di 160 km;
  - Medio ed ampio raggio: fino a 9000 m e oltre i 200 km di portata. Oltre i 9000 m vengono definiti ad ampio raggio;
  - Ipersonici: fino a 15000 m, range superiore ai 200 km.
- Dimensione e peso: qui la categorizzazione è meno precisa, in quanto ogni Paese definisce i propri standard:

- MAV (Micro Air Vehicle): droni che possono stare nel palmo di una mano. Recenti sviluppi hanno portato a modelli grandi pochi centimetri e del peso di alcuni grammi;
  - SUAV (Small UAV): droni sufficientemente piccoli da essere trasportati da una persona e del peso non superiore ai 20-25 kg;
  - HUAV (Heavy UAV): in questa categoria rientrano tutti quei droni la cui struttura è comparabile, in dimensioni, a quella di un velivolo aereo. Hanno elevate capacità di trasporto e possono coprire elevate distanze prima di necessitare di rifornimento. Il loro uso è prevalentemente per scopi militari o di rilevamento.
- Configurazione di volo: determina la struttura, la tipologia di motori e gli ambiti in cui può essere impiegato con maggior efficienza. Le principali versioni sono mostrate in Figura 2.3:
    - Multi-rotori: droni che impiegano più di due rotori per il volo. Hanno avuto ampia diffusione in ambito commerciale e modellistico grazie alla semplicità di costruzione, alla stabilità del volo e alla maggior capacità di carico. Le principali limitazioni sono bassa autonomia di volo e ridotta velocità;
    - Ad ala fissa: sono equipaggiati con ali simili a quelle degli aerei, dispongono di buona autonomia ma non sono capaci di effettuare volo stazionario. Inoltre non sono generalmente in grado di decollare e atterrare in maniera autonoma, richiedendo sistemi simili a catapulte e paracadute;
    - A rotore singolo: dispongono di un solo rotore, rendendoli concettualmente simili a un elicottero. Ciò li rende energeticamente molto più efficienti rispetto ai multi-rotore, a discapito di una maggiore complessità di costruzione e minore stabilità di volo;
    - Ibridi: i più recenti, combinano la struttura ad ala fissa con uno o più rotori, posizionati in coda o verso il suolo, ottenendo i benefici di entrambe le configurazioni.

### 2.1.4 Struttura

La struttura di un drone, evidenziata in Figura 2.4 è generalmente ricorrente, e può essere schematizzata nelle seguenti componenti [5]:



(a) Multi-rotore



(b) Ad ala fissa



(c) Singolo rotore



(d) Ibrido

Figura 2.3 Principali configurazioni di volo dei droni

- Fusoliera: l'assenza di equipaggio a bordo permette di poterla costruire con materiali più leggeri ed economici. Dimensione e forma variano grandemente in base alla funzionalità del drone e al peso che deve trasportare;
- Alimentazione: i droni di ridotta dimensione, come i MAV e gli SUAV, sono generalmente alimentati da batterie, mentre quelli più grandi richiedono i motori convenzionali di un aereo;
- Sensori: i sensori che il drone monta ne definiscono le funzionalità e le capacità di volo autonomo. Possono essere usati per raccogliere dati (sensori ambientali, fotocamere, videocamere), per la guida del drone da remoto, per evitare collisioni con ostacoli, per la navigazione autonoma (GPS, giroscopi, altimetri, accelerometri);
- Attuatori: sono i dispositivi, generalmente elettronici, che comandano i motori del drone e ne regolano l'assetto;
- Payload: è l'equipaggiamento trasportato dal drone, ed include sensori, trasmettenti, attrezzature, armi, etc. Generalmente il payload è contenuto in uno spazio interno apposito, per non influire sulle capacità aerodinamiche del mezzo;
- Computer di bordo e software: i droni sono dispositivi real-time, e sono equipaggiati con una o più unità di calcolo (microcontrollori, single-board computers, sistemi embedded, etc.) per gestire il volo autonomo e i processi di decision-making. Le capacità di elaborazione degli UAV quindi crescono di pari passo con lo sviluppo e la miniaturizzazione dell'hardware;

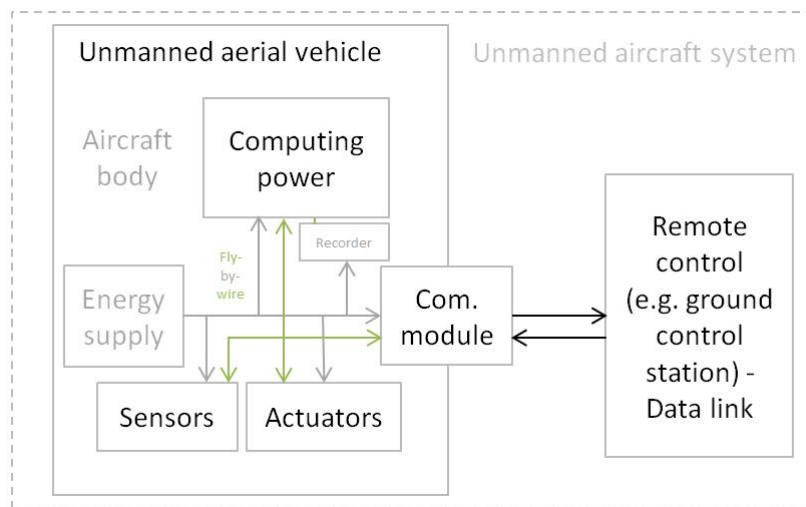


Figura 2.4 Schema a blocchi dei principali componenti di un drone

- Sistemi di comunicazione: i sistemi di comunicazione del drone sono generalmente ad onde radio, e possono avvenire con l'operatore a terra in maniera diretta o indiretta (tramite un satellite o un altro velivolo), in base alla reciproca distanza. Il flusso di comunicazione è tipicamente composto in uplink dai comandi dell'operatore, e in downlink da segnali video, telemetria o rilevazioni dei sensori. Molti MAV e SUAV comunicano via Wi-Fi, rendendo possibile pilotarli tramite smartphone o tablet.

### 2.1.5 Autonomia di volo

Una delle attuali sfide nel mondo degli Small UAV è l'incremento del loro tempo di volo, che generalmente non supera i 10-20 minuti prima di dover effettuare la ricarica della batteria. Forza del vento, tipologia dei sensori installati, peso del drone e frequenza di movimento sono i principali fattori che incidono sul consumo della batteria. È possibile caricare il drone con più batterie in parallelo, ma più batterie equivalgono a maggior peso da sollevare e a un conseguente maggior consumo di energia da parte dei motori, rendendo quindi risibile il contributo di più batterie alla durata di volo.

Negli ultimi anni è stata esplorata la strada dei pannelli solari come fonte energetica ausiliaria per incrementare l'autonomia di volo (Figura 2.5).

I risultati migliori, seppur ancora lontani dall'autonomia energetica, sono stati ottenuti sui droni ad ala fissa [6] ricoprendo le ali di pannelli, mentre sui quadricotteri l'ingombro dell'attrezzatura aggiuntiva causava un effetto vela che riduceva la stabilità in volo [7].





(a) Multi-rotore solare



(b) Ad ala fissa solare

Figura 2.5 Prototipi di droni ad energia solare

Se in campo commerciale ed amatoriale i risultati sono stati poco incoraggianti, non è andata così nel campo dei grandi velivoli: seppur guidato da un pilota, il progetto Solar Impulse 2, un aereo completamente alimentato dall'energia solare, ha completato il giro del mondo nell'estate del 2016 [8], mentre Facebook sta attivamente testando l'uso di droni solari per fornire connettività a internet ai Paesi del Terzo Mondo con il progetto Aquila [9].

## 2.2 Reti ad-hoc

Una rete Ad-hoc è una tipologia di WLAN decentralizzata in cui è assente la tradizionale infrastruttura delle reti managed (AP, router, switch, etc.), in quanto sono gli stessi nodi a occuparsene, agendo come routers.

La rete ad-hoc consiste in un gruppo di client mobili che formano spontaneamente una rete temporanea, dinamica e auto-configurante (ad esempio, per comunicare o condividere dati). Ciascun nodo potrà comunicare direttamente con tutti quelli entro il suo range trasmissivo, e tramite multi-hop con quelli al di fuori di esso.

Poiché i client sono liberi di muoversi, la topologia di queste reti tende a cambiare velocemente e in maniera non prevedibile: possono verificarsi variazioni di routes, partizionamento del grafo di rete, fluttuazioni nella capacità dei link, con conseguente perdita di pacchetti, perciò i protocolli di rete devono avere un alto grado di adattabilità e reattività, per monitorare lo stato dei link e regolare i flussi di traffico di conseguenza. L'assenza di infrastruttura di routing dedicata richiede che il network management sia distribuito tra tutti i nodi, per esempio tramite flussi di traffico di controllo, aggiungendo un ulteriore livello di complessità. Le reti ad-hoc sono tipicamente impiegate in quelle situazioni in cui l'infrastruttura di rete è assente, inadatta o compromessa: alcuni casi d'uso possono essere la condivisione di dati

in un meeting, comunicazioni militari, networking, servizi veicolari (trasmissione di news, intensità del traffico, musica, etc.), gaming, o l'instaurazione di sistemi di comunicazione per le squadre di soccorso in seguito a calamità naturali [10].

I principali vantaggi delle reti ad-hoc sono la capacità di auto-configurazione dei nodi, richiedendo un intervento minimo dell'utente, la velocità di deployment, il self-healing, ovvero la capacità della rete di riconfigurarsi autonomamente in seguito a un cambio della sua topologia, la scalabilità e i costi ridotti dovuti dall'assenza dell'infrastruttura.

I principali svantaggi di questo tipo di architettura sono la necessità di un elevato grado di adattabilità dei protocolli, a causa dei frequenti cambi di topologia nella rete, l'eterogeneità dei client, in quanto le diverse capacità di trasmissione, ricezione e calcolo dei dispositivi possono causare link asimmetrici, la dipendenza dei client dalla batteria del loro device, la cui durata viene ulteriormente ridotta dalle funzionalità di routing, e la vulnerabilità ad attacchi, a causa dell'assenza di una struttura centrale di autenticazione. [11]

In particolare, anche il power management dei nodi può influenzare la topologia della rete: un client può scegliere se aumentare la potenza di trasmissione (e il suo range, di conseguenza) per spedire direttamente un pacchetto al destinatario, oppure ridurla e fare affidamento sulla consegna multi-hop.

Questa scelta porta alla creazione e cancellazione di path, e alla modifica della topologia. Entrambi gli approcci hanno degli svantaggi: trasmettere a maggior potenza riduce il ritardo nella consegna dei messaggi, ma aumenta il consumo della batteria e riduce il throughput della rete, in quanto all'aumento del range corrisponde un aumento nella zona di interferenza, e tutti i nodi interni a questa area dovranno restare silenti fino al termine della trasmissione; la trasmissione a bassa potenza invece riduce il consumo della batteria e aumenta la capacità della rete, ma incrementa il ritardo medio dei pacchetti perché devono passare per più hop prima di giungere a destinazione.

Generalmente un compromesso viene raggiunto regolando dinamicamente la potenza trasmessa e creando una condivisione di informazioni tra i protocolli di rete e i layer sottostanti. [12]

### **2.2.1 Protocolli di routing**

I protocolli di routing vengono impiegati per determinare i path più efficienti (in termini di costi, ritardo, consumo energetico, etc.) attraverso i nodi della rete, che permettano ai messaggi di raggiungere la propria destinazione.

Il routing nelle reti ad-hoc deve tenere conto della mobilità dei nodi e delle loro limitate capacità energetiche e di calcolo. Questi due aspetti hanno soluzioni conflittuali, in quanto il primo richiede frequenti scambi di informazioni e aggiornamenti delle tabelle di routing,

mentre il secondo li dovrebbe minimizzare, riducendo le trasmissioni e mantenendo tabelle di piccole dimensioni.

Si possono identificare due principali famiglie di protocolli di routing per le reti ad-hoc: protocolli proattivi e on demand.

I protocolli proattivi, di cui fanno parte le famiglie Link State e Distance Vector, effettuano un monitoraggio costante della rete e ne mantengono uno “stato” tramite le tabelle di routing. Al verificarsi di un cambiamento nella topologia, inviano messaggi (control traffic) agli altri nodi con le correzioni da apportare alle tabelle.

Permettono un rapido inoltro dei pacchetti grazie alle informazioni sempre aggiornate, ma la presenza costante di traffico di controllo introduce un overhead che cresce con la frequenza dei cambi di topologia, e in reti molto dinamiche può portare all'impossibilità di tenere traccia di tutti gli aggiornamenti delle stesse. Esempi di protocolli proattivi sono DSDV (Highly Dynamic Destination-Sequenced Distance Vector routing protocol), HSLS (Hazy Sighted Link State routing protocol), OLSR (Optimized Link State Routing Protocol) e STAR (Source Tree Adaptive routing protocol).

I protocolli on demand (o reattivi), invece, usano un approccio “lazy”, cioè non si preoccupano di mantenere una tabella di path aggiornati, ma richiedono il path di destinazione tramite flooding solo all'ultimo momento, quando sono presenti pacchetti che necessitano di essere instradati. Questa tecnica permette una maggior scalabilità e non necessita di traffico di controllo, ma introduce un costante ritardo, detto setup delay, sul primo pacchetto che deve essere spedito a una nuova destinazione (che può diventare gravoso nel caso di traffico intermittente), e rende la rete vulnerabile ad attacchi basati sul flooding. Protocolli reattivi sono AODV (Ad hoc On Demand Distance Vector routing protocol) e DSR (Dynamic Source Routing) [12].

Vi è poi una terza categoria, i protocolli ibridi, che cercano di combinare i vantaggi delle due famiglie, facendo routing proattivo per un ristretto gruppo di nodi (i nodi iniziali della rete, o quelli considerati più “vicini”) e routing on demand su tutti gli altri. Un esempio è il protocollo ZRP (Zone Routing Protocol).

### 2.2.2 Reti Ad-hoc VS Infrastructure

Lo standard IEEE 802.11 per le Wireless Local Area Network (WLAN) prevede due principali modalità di funzionamento delle reti Wi-Fi: modalità infrastruttura (o managed) e modalità ad-hoc (Figura 2.6).

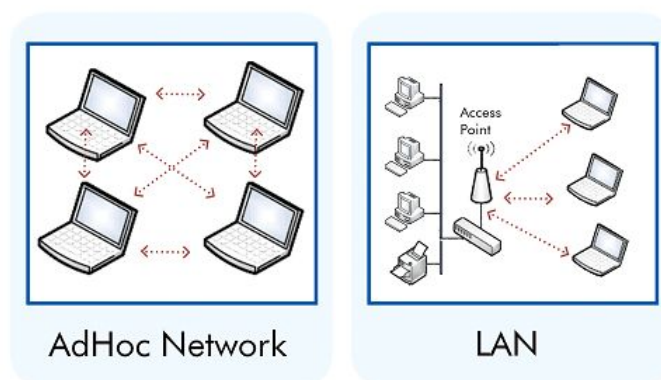


Figura 2.6 Rete Infrastructure (a sinistra) e rete Ad-hoc (a destra).

La modalità infrastruttura, generalmente più diffusa, prevede la presenza di base stations (Wireless Access Points, o APs) cui i client devono connettersi per poter comunicare tra loro. La comunicazione diretta client-client quindi non è ammessa, ma deve essere veicolata passando per l'AP.

Le base station, che svolgono una funzionalità di hub, a loro volta sono connesse, generalmente via cavo, all'infrastruttura centrale della rete e a un router. Esse sono generalmente fisse e forniscono connettività ai nodi client entro il proprio range.

Le reti infrastructure, come dice il nome, si appoggiano a una infrastruttura di rete, perciò sono generalmente pensate con un concetto di permanenza della stessa. La loro installazione e progettazione richiede costi in termini di denaro e tempo, mentre le reti ad-hoc non richiedono dispositivi aggiuntivi e si auto-configurano automaticamente in tempi rapidi. Le antenne degli AP sono generalmente più potenti di quelle equipaggiate da laptop o smartphone, permettendo quindi di comunicare a range superiori. Le reti ad-hoc in generale impongono ai client un maggior consumo di risorse di sistema per far fronte alla mobilità dei nodi e al conseguente cambio della topologia, mentre nelle reti managed gli APs sono generalmente fissi. Questo fattore risulta critico se si considera che i tipici client delle reti ad-hoc sono dotati di batteria, e di conseguenza in questa tipologia di rete la loro autonomia sarà minore. Infine, le reti ad-hoc tendono a non scalare bene con il numero di client, a causa della maggior interferenza causata dalle numerose connessioni dirette tra client.

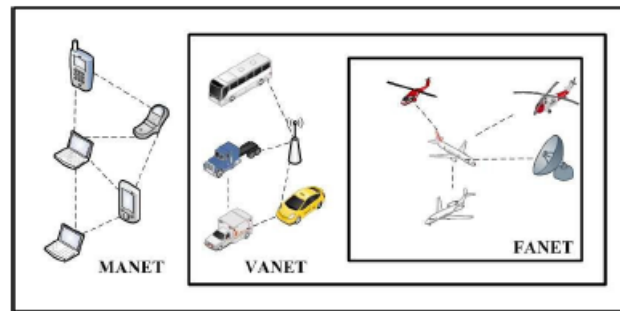


Figura 2.7 Tipologie di reti ad-hoc

## 2.3 Reti FANET

Generalmente le reti ad-hoc vengono categorizzate in base alla tipologia dei client che le compongono. Le principali, schematizzate in Tabella 2.1 sono: MANETs (Mobile), VANETs (Vehicular), SPANs (Smartphone) e FANET (Flying).

Le reti FANET sono reti ad-hoc, ancora in fase sperimentale, tra droni equipaggiati con antenne radio, e possono essere viste come un sottoinsieme delle VANET (Figura 2.7), pur differendone sostanzialmente in termini di capacità, requisiti e problematiche. Tali reti possono essere impiegate sia per lo scambio di informazioni tra droni, per esempio per coordinarsi nel volo autonomo in “stormo”, sia come relay per mettere in comunicazione client a terra.

Attualmente le FANET impiegano soprattutto gli heavy UAVs, per sfruttarne la maggior potenza di calcolo e trasmissione, oltre che la maggior autonomia di volo, ma grazie alla progressiva riduzione dei costi di produzione si sta sperimentando l'uso di molteplici Small UAVs.

Anche se il singolo SUAV ha capacità limitate, l'impiego di una squadra di droni porta i seguenti vantaggi:

- Aumenta la ridondanza, in quanto se un drone diventa offline i restanti possono riorganizzarsi e mantenere funzionante la rete, anche se a performance ridotte;
- Più droni possono parallelizzare il lavoro e ridurre i tempi della missione;
- Riduzione dei costi, impiegando più SUAVs economici rispetto un singolo e costoso HUAV;
- Aumenta la scalabilità, in quanto per coprire un'area di operazione maggiore basta aggiungere droni;

- Possono cooperare e sfruttare le reciproche funzionalità, utile soprattutto se equipaggiati in maniera differente gli uni dagli altri.

In una FANET si possono distinguere due modelli di comunicazione, che necessitano di protocolli differenti:

- Comunicazione drone-drone: la comunicazione può essere diretta o multihop, e generalmente riguarda il coordinamento di volo e la cooperazione nel compiere un dato task;
- Comunicazione drone-infrastruttura: la comunicazione avviene tra il drone e una ground station (o un satellite) e generalmente consiste nel fornire i dati rilevati dai sensori del drone.

Come già accennato, le reti FANET rappresentano ancora un nuovo campo per la ricerca, e prima che possano raggiungere il loro potenziale devono essere risolte ancora molte problematiche.

In base alla tipologia di drone impiegato ci si può aspettare differenti gradi di mobilità dei nodi, dal volo stazionario del piccolo quadri-rotore all'alta velocità degli UAVs, e quindi una diversa frequenza di variazione della topologia. Gli stessi droni possono viaggiare a velocità diversa, guastarsi o allontanarsi per effettuare una ricarica, creando partizionamenti e continue riorganizzazioni della rete.

Il consumo energetico è un altro fattore chiave nelle FANET: mentre nelle MANET i devices hanno autonomie di svariate ore e nelle VANET i veicoli ricaricano la batteria grazie al movimento del mezzo, nelle FANET i piccoli droni possono restare in volo solo poche decine di minuti, perciò i protocolli di queste ultime devono minimizzare il consumo energetico, favorendo per esempio trasmissioni a bassa potenza e routing multihop. La presenza di molteplici droni aggiunge un'ulteriore complessità, in quanto occorrono protocolli di coordinazione, organizzazione e path-planning. Quest'ultimo consente ai droni di modificare il proprio percorso in reazione a cambiamenti dinamici, come la presenza di ostacoli.

Queste problematiche dimostrano che affinché le FANET possano essere impiegate efficacemente sono necessari nuovi protocolli di comunicazione, coordinamento e cooperazione tra droni.

Nonostante le somiglianze tra le tipologie di rete, i protocolli usati nelle reti MANET e VANET generalmente non sono utilizzabili nelle FANET o hanno scarse performance, perciò occorre definire nuovi algoritmi di routing dedicati e prevedere modifiche ai layers MAC e network [13].

	MANET	VANET	FANET
Tipo di nodo	Mobile devices (tablet, laptop, smartphone, etc.)	Veicoli	Droni
Descrizione	Dispositivi mobile in range tra loro si interconnettono in una rete ad-hoc, senza necessità di infrastrutture	Veicoli connessi tra di loro. La comunicazione avviene tra veicoli e tra veicoli e nodi di supporto (Roadside Units) disposti lungo la strada	I droni costruiscono una rete ad-hoc fra di loro e i nodi a terra
Mobilità	Lenta, generalmente al di sotto dei 2 m/s. Il pattern di movimento è tipicamente casuale	Alta velocità, in base alla tipologia di strada (urbana o autostradale). Il pattern di movimento è generalmente prevedibile in quanto vincolato dalla struttura della strada e dalle norme stradali.	Molto variabile, da stazionario a oltre i 100 m/s, a seconda della tipologia di drone. Il movimento può avvenire in due o tre dimensioni.
Topologia	Casuale, ad-hoc	A stella tra veicoli e infrastruttura stradale, ad-hoc tra i veicoli	A stella tra droni e ground control, ad-hoc o a mesh tra droni
Dinamicità	I nodi entrano ed escono dalla rete in maniera imprevedibile, frequenti partizionamenti	Maggior dinamicità rispetto la MANET, a causa della maggior velocità dei nodi e delle interferenze del traffico	Variabile, in base alla velocità relativa dei droni
Vincoli energetici	Nodi con batteria, autonomia di alcune ore	Batteria dei veicoli si ricarica con il movimento	Durata della batteria proporzionale alla dimensione dello UAV
Ambiti d'uso	Distribuzione dell'informazione, hotspot internet, networking	Informazioni di traffico, servizi location based, avvisi di emergenza	Sorveglianza, salvataggio, distribuzione, monitoraggio

Tabella 2.1 Confronto tra le diverse tipologie di reti ad-hoc

### 2.3.1 Routing nelle FANET

Attualmente l'implementazione di algoritmi di routing per FANET ha seguito due strade: creazione di protocolli ad-hoc e modifiche di algoritmi preesistenti per MANET e VANET. Si possono distinguere quattro tipologie di protocolli:

- **Statici:** le tabelle di routing vengono pre-calcolate e caricate sul drone, per poi non essere più modificate fino al termine della missione. Questa forte limitazione può essere tollerata solo nei casi in cui la topologia della rete rimane fissa nel tempo. Esempi di questa famiglia di protocolli sono LCAD ( Load Carry and Deliver Routing) e il Multi-Level Hierarchical Routing;
- **Proattivi:** sono gli algoritmi table-driven per le reti ad-hoc precedentemente descritti. Impiegati nelle FANET garantiscono velocità nel routing, ma la loro necessità di scambiare traffico di controllo aggrava la già ridotta disponibilità di bandwidth. Inoltre non sono adatti per reti di grandi dimensioni e in cui i nodi si muovono molto velocemente, poiché hanno tempi di reazione ai cambiamenti di topologia molto lunghi.
- **Reattivi:** precedentemente descritti come algoritmi on-demand, garantiscono un uso efficiente della banda in quanto non necessitano di traffico di controllo e scambi periodici di messaggi, ma introducono forti delay a causa della tipologia di traffico tipicamente intermittente delle FANET.
- **Ibridi:** cercano di unire i vantaggi dei protocolli proattivi e reattivi, riducendo la latenza iniziale e l'overhead dei messaggi di controllo, e sono efficaci anche in reti di grandi dimensioni.



# Capitolo 3

## Formulazione del problema

### 3.1 Scenario

Sono dati un numero  $n$  di utenti (client), distribuiti in una area geografica di dimensioni arbitrarie. Ciascun utente possiede un dispositivo portatile dotato di Wi-Fi (smartphone, tablet, etc.) e necessita di comunicare con uno o più degli utenti presenti nell'area, ma non può farlo direttamente per l'assenza dell'infrastruttura di rete, per l'eccessiva distanza che li separa o per non precisati motivi tecnologici.

Sono dati inoltre un numero  $d$  di Micro/Small UAVs capaci di volo stazionario (ad esempio, quadricotteri) ed equipaggiati con ricevitori e trasmettitori Wi-Fi. Questi droni possono essere posizionati in volo sopra gli utenti e, interconnettendosi tra loro, creare la backbone di una FANET per collegare tra loro gli utenti isolati, come illustrato in Figura 3.1.

Il posizionamento di ciascun drone, espresso in coordinate spaziali, è determinato tramite

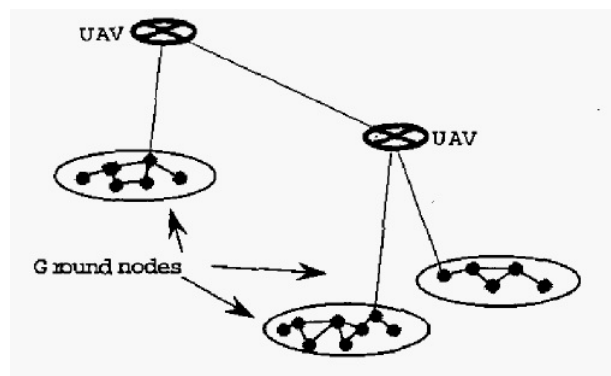


Figura 3.1 Backbone di UAVs per connettere gruppi isolati di utenti

la risoluzione di un modello di programmazione lineare intera mista (Mixed Integer Linear Problem, o MILP).

L'elaborazione del modello è compiuta da una Ground Station, in posizione fissa e sempre raggiungibile da almeno un drone, che si occupa di mantenere uno stato interno della rete di UAV (la loro posizione, lo stato, la banda disponibile, i flussi di traffico attivi, etc.), risolvere il modello MILP quando richiesto (periodicamente o quando si verifica un evento esterno che richiede un ricalcolo delle posizioni, come l'arrivo di nuovi utenti o un drone che diventa offline) e inviare l'aggiornamento delle coordinate ai droni interessati (per esempio mediante flooding).

Risolvere un'istanza del modello MILP significa minimizzare il costo di deployment dei droni, ovvero calcolare le posizioni del minor numero possibile di UAV necessario a costruire una rete ad-hoc capace di interconnettere ogni utente, e soddisfare le sue richieste di traffico, espresse da una matrice di traffico data.

## 3.2 Il grafo della rete

L'area geografica può essere rappresentata bi-dimenzionalmente come una griglia rettangolare discreta formata da  $L \times H$  punti.

Chiamiamo  $V$  l'insieme degli  $n$  utenti posizionati staticamente sulla griglia, e  $P$  l'insieme degli  $L \times H$  punti facenti parte di essa. Definiamo inoltre l'insieme  $V' = V \cup P$  come l'insieme dei punti e degli utenti.

Chiamiamo  $P$  l'insieme dei punti potenziali della rete, ovvero l'insieme di tutti quei punti della griglia in cui può essere posizionato un drone. Assumiamo che, per motivi di sicurezza, non si possa posizionare un UAV in un punto in cui è già presente un utente.

La rete ad-hoc che si viene a creare può essere modellata come un grafo diretto, dove i nodi rappresentano i membri della rete, quindi sia gli utenti che i droni impiegati, mentre gli archi indicano le connessioni wireless tra i nodi. Ad ogni arco può venire assegnato un peso che indichi un generico tipo di costo trasmissivo (energetico o legato ai parametri della rete).

Il modello risultante, che verrà introdotto nel capitolo 5, può essere descritto come l'ibridazione tra due tipici problemi di ottimizzazione, il Multi-Commodity Flow Problem e il Capacitated Hub Location Problem con allocazione multipla [14].

La risoluzione del modello, infatti, può essere suddivisa logicamente in due passi sequenziali:

1. Individuare il numero minimo di droni necessari e la loro posizione ottimale sulla griglia;

2. Risolvere un problema di multi-commodity flow, dimensionando i flussi di traffico per ciascuna commodity, definite come coppie distinte di nodi sorgente-destinazione, per soddisfare le richieste di tutti i client.

Un'istanza tipica del problema viene descritta con:

- Insieme  $V$  degli  $n$  utenti, ciascuno con coordinate  $(x_i, y_i)$ , con  $i = 0, 1, \dots, |V|$ ;
- Insieme  $K$  delle commodities, con  $|K| = n(n - 1)$ ;
- Numero massimo di droni disponibili ( $N_{UAV}$ );
- Dimensione della griglia, in numero di punti;
- Costo di deployment di ciascun drone ( $D_v$ );
- Matrice di traffico ( $T_{sd}$ , con  $s, d \in V$ );
- Matrice dei costi di trasmissione ( $C_{ijk}$ , con  $i, j \in V', k \in K$ );

### 3.3 Assunzioni

L'intrinseca complessità del problema trattato e la necessità primaria di mantenere la linearità del modello hanno richiesto, durante la fase di modellizzazione, di introdurre una serie di assunzioni e semplificazioni al problema originario, che verranno ora brevemente trattate.

Come descritto nella sezione 3.2, modelleremo i droni, gli utenti e le loro posizioni come nodi fissi di un grafo posizionato all'interno di una griglia di punti. La staticità degli utenti è motivata dalla complessità di integrare, in maniera diretta, modelli che simulino il movimento casuale in un problema lineare. Si può però creare una simulazione offline di spostamento risolvendo iterativamente un'istanza con set di coordinate ogni volta diverse, ottenute applicando, in pre-elaborazione, modelli di movimento casuale agli utenti.

Nel modello non verranno introdotte le specifiche tecniche dei droni e non considereremo un modello realistico di volo: assumeremo solamente che tutti gli UAV siano tra loro identici, in fatto di performance e caratteristiche tecniche, e che siano in grado di muoversi autonomamente in linea retta da una posizione  $(x, y, z)$  ad un'altra, senza collidere con eventuali ostacoli lungo il cammino. Questa scelta consente di mantenere questi aspetti al di fuori del modello MILP, delegandoli ai droni stessi (per esempio con funzionalità di guida autonoma) o alla ground station.

Assumeremo inoltre che l'area geografica in cui si trovano gli utenti sia pianeggiante e priva di ostacoli naturali, come alberi, monti o depressioni, o artificiali, come edifici o altre barriere

(open field), simulando così un ambiente con condizioni ottimali per la trasmissione e un ridotto numero di sorgenti di interferenza che devono essere gestite dal modello.

Riguardo gli utenti, assumiamo che il traffico da loro generato sia una piccola percentuale della capacità complessiva di un nodo, così da poter trascurare gli effetti dell'interferenza da loro causata sui droni.

Come evidenziato nella sezione 2.1.5, attualmente uno dei principali limiti dei droni è dato dalla esigua autonomia di volo. In questo modello assumeremo che i droni siano energeticamente autosufficienti, tramite l'uso di pannelli solari ad alta efficienza [15] o impiegando un sistema automatizzato di stazioni di ricarica [16], così da poter fornire un servizio continuo e persistente. Questa scelta rende impossibile il verificarsi di link failures, e il conseguente cambio di topologia, ma può essere simulato risolvendo nuovamente un'istanza con un numero ridotto di droni o vietandone il deployment in certi punti potenziali (No Flight Zones). Dal punto di vista della rete, non considereremo alcun parametro di Quality of Service (QoS) [17] e, per mantenere semplice la modellizzazione del grafo, assumeremo che i nodi possano comunicare in modalità full-duplex [18], in modo che sia l'arco diretto che quello inverso possano esistere contemporaneamente.

Assumeremo inoltre che l'overhead causato dal traffico di controllo, come l'ACK signaling del protocollo TCP, i messaggi di routing o il flooding per diffondere informazioni tra i droni, sia di dimensione trascurabile. Consideriamo inoltre che tutti i devices Wi-Fi montati sui droni e posseduti dagli utenti siano identici in termini di bandwidth, potenza trasmessa (la massima permessa) e range massimo di trasmissione/ricezione (TX/RX) e che siano equipaggiati con antenne ideali isotropiche [19] che non subiscono interferenza elettromagnetica dagli apparati del drone.

Infine, per evitare l'introduzione di un secondo problema di ottimizzazione relativo all'assegnazione delle frequenze, assumiamo che tutti i nodi della rete condividano lo stesso canale wireless. Come conseguenza di ciò la trasmissione di ogni nodo causerà interferenza co-channel [20] a tutte le altre trasmittenti entro il suo range, con intensità dipendente dalle distanze reciproche.

# Capitolo 4

## Stato dell'arte e strumenti

### 4.1 Stato dell'arte

La possibilità di impiegare i droni come relays in una FANET li rende una possibile soluzione in situazioni dove gruppi di nodi a terra rimangono isolati dal resto della rete.

In letteratura sono stati proposti vari algoritmi e tecniche per risolvere il posizionamento ottimo di droni in una rete ad-hoc.

In [21, 22] gli autori descrivono il problema da un punto di vista del networking, affermando che una delle principali key enabling technologies per lo sviluppo futuro delle FANET sia la progettazione di nuovi protocolli di rete e l'adattamento di quelli attuali, dato che le FANET introducono nuove sfide e requisiti.

In [23] e [24] gli autori propongono un modello MILP centralizzato per coordinare il volo di un gruppo di droni e evitare le collisioni con eventuali ostacoli.

In [25], il problema di posizionare i droni in una rete hub-and-spoke per interconnettere un insieme di client viene formulato come problema MILP, e viene fornito un approccio di Quadratic Integer Programming per determinare la topologia a minimo costo della rete. Gli autori concludono affermando che, seppure un approccio quadratico riduca notevolmente il numero di vincoli e abbia performance migliori, rispetto la controparte lineare, la ricerca di un modello lineare, qualora possibile, sarebbe sempre da preferire grazie alle tecniche di risoluzione di alta qualità disponibili.

In [26] il modello proposto si focalizza sull'impiego un drone per migliorare la connettività della rete ad-hoc sottostante, ottimizzando i flussi di traffico con un modello multi-commodity flow, ma considera la presenza di un singolo drone e assume che gli utenti sottostanti siano già tra loro interconnessi, oltre a non considerare il problema dell'interferenza.

Per la risoluzione di questo problema sono stati proposti anche approcci distribuiti, come in [27], dove le decisioni sul posizionamento e lo spostamento sono delegate ai droni, che sono

in grado di apprendere informazioni sullo stato della rete e sulle loro posizioni reciproche e agire di conseguenza, e in [28], in cui gli UAV usano sensori (come il GPS) o parametri di rete (come il Received Signal Strength Indicator, o RSSI) per posizionarsi nello spazio e ottimizzare la comunicazione con i nodi a terra.

Un altro approccio ampiamente usato è quello delle metaeuristiche: in [29] vengono proposti e confrontati due algoritmi, basati su Hill Climbing e Tabu Search, che valutano le posizioni migliori in cui disporre dei nodi di supporto che permettano di riconnettere sezioni della rete originale rimasti isolati, in [30] gli autori realizzano un algoritmo dinamico per minimizzare il numero di droni, prendendo in considerazione il problema del movimento casuale dei client e dei protocolli di routing necessari ma senza analizzare il problema dell'interferenza, mentre in [31] si impiega un algoritmo genetico per posizionare i nodi relay in modo da massimizzare il throughput della rete e consentire il self-healing dei link che diventano offline.

Per quanto riguarda la gestione dell'interferenza, è generalmente molto complesso predirla in maniera statica, a causa della dinamicità dell'ambiente in cui la rete si trova e dei fattori che concorrono a causarla. Di conseguenza, generalmente si cerca di valutarla in tempo reale monitorando determinati parametri di qualità della rete [32, 33] e di prevenirla attraverso opportune scelte di design in fase di progettazione, per esempio tramite channel allocation [34].

## 4.2 Interferenza radio

Nelle comunicazioni wireless la minimizzazione dell'interferenza è un problema primario, dato che al suo crescere aumenta il rischio di collisione tra pacchetti e la conseguente necessità di ritrasmissione, riducendo le performance globali della rete.

Poiché nelle reti wireless il mezzo trasmissivo non è un canale fisico, abbiamo dovuto traslare il concetto di capacità massima dal punto di vista del canale a quello del nodo. Questo significa che ogni nodo è caratterizzato da una capacità trasmissiva massima ottimale  $U_{TX}$  e da una capacità di ricezione massima ottimale  $U_{RX}$ . Questi due valori rappresentano il numero massimo di pacchetti (visti come parte di un flusso) che un nodo può inviare o ricevere in un dato istante di tempo in un ambiente privo di interferenza.

Il modello di interferenza che descriveremo è basato sul punto di vista del ricevente [35], cioè ogni nodo subisce interferenza da qualunque nodo stia trasmettendo all'interno del suo range. Considereremo l'interferenza dal punto di vista del physical layer.

L'obiettivo principale nella modellizzazione dell'interferenza è stato quello di mantenerla

al di fuori del modello MILP, cosicchè fosse possibile applicare un qualunque modello, di complessità arbitraria, senza preoccuparsi dei vincoli di linearità. Abbiamo perciò definito un modello statico e locale di interferenza basato sulla distribuzione spaziale dei nodi e sul loro range trasmissivo. Tale modello calcola la riduzione di capacità dei nodi e la fornisce in output sotto forma di fattore di sconto, che può essere impiegato come coefficiente nel modello MILP, mantenendo la linearità del modello.

### 4.2.1 Modello di interferenza

Dato che l'interferenza radio dipende da una pluralità di fattori, generalmente molto difficili da determinare a priori e senza dati sperimentali, abbiamo dovuto imporre una forte semplificazione al modello, ovvero che l'interferenza venga valutata tra ogni coppia di nodi mittente-destinatario assumendo che nessun'altra trasmissione stia avvenendo entro il loro range. Questo comporta la riduzione delle sorgenti di interferenza alle sole caratteristiche dell'ambiente e al path loss [36], che possono essere determinati staticamente tramite approssimazioni e modelli empirici.

L'interferenza totale che un nodo subisce sarà quindi proporzionale al numero di nodi che trasmettono all'interno del suo range di comunicazione [37], e verrà scontata dalla capacità ottimale di ricezione  $U_{RX}$ .

Nel caso di elevato livello di interferenza (ad esempio se due droni sono molto vicini tra loro), limitato superiormente al valore  $S_{max}$ , assumiamo che una minima frazione della capacità  $U_{RX}$  sia sempre garantita. Questo livello minimo di capacità, per ogni nodo, è un parametro del modello e corrisponde all'efficienza minima dei protocolli di reti wireless classici [38]. Ogni nodo è caratterizzato da un'area di trasmissione circolare con raggio  $R$ , al cui interno gli altri nodi possono riceverne i dati inviati. Questa area trasmissiva coincide con l'area totale di interferenza, perciò se la distanza tra due nodi  $i$  e  $j$  è maggiore di  $R$ , le trasmissioni di  $i$  non interferiranno con  $j$  e viceversa.

Definiamo con  $A_{ij}$  il coefficiente di interferenza, inteso come riduzione di capacità, che il nodo  $j$  subisce a causa della vicinanza del nodo  $i$ . Si noti che, in questo modello,  $A_{ij} = A_{ji}$ . In base alla distanza reciproca fra due nodi, il fattore di interferenza viene valutato in due modi differenti.

Per ciascun nodo, definiamo una seconda area circolare di raggio  $R_e$  ( $R_e \ll R$ ), detta Area Critica, al cui interno l'interferenza causata da un eventuale nodo è massima, e la corona circolare identificata dalla differenza delle aree trasmissiva e critica, come si può vedere in Figura 4.1.

L'area critica è la zona in cui ogni nodo è più sensibile all'interferenza. Per questo motivo, dati due nodi  $i$  e  $j$  e la funzione  $d(x, y)$  che ne calcola la distanza geometrica, se  $d(i, j) < R_e$  i due nodi si interferiranno a vicenda in maniera massima, quindi  $A_{ij} = S_{max}$ . La presenza di molteplici nodi in questa zona non annullerà comunque la capacità minima garantita. Se invece i nodi più vicini ad  $i$  si trovano nella corona circolare, allora l'interferenza totale subita da  $i$  può essere valutata simulando un Radio Propagation Model, e sarà proporzionale al numero di questi nodi e alla loro distanza da  $i$ , pur senza superare il livello massimo di interferenza  $S_{max}$  consentito dal modello.

#### 4.2.2 ns-2 Radio Propagation Model

I coefficienti dell'area di interferenza  $A_{ij}$  vengono valutati staticamente utilizzando un Radio Propagation Model [39], ovvero un modello matematico empirico che descrive e formalizza la propagazione delle onde radio in funzione della frequenza, della distanza, dell'ambiente circostante e di altri parametri.

Lo scopo principale di questi modelli è determinare l'attenuazione che il segnale radio (path loss) subisce nel tragitto fra la trasmittente e il ricevente, in quanto essa è il fattore principale che permette di caratterizzare come l'onda si propaga. Lo scopo secondario è quello di stimare l'area di comunicazione di una trasmittente.

Poiché ogni link wireless è soggetto a differenti fenomeni di interferenza (ostacoli, condizioni ambientali, terreni), è chiaramente impossibile modellare e prevedere in maniera esatta il path loss per ciascun sistema. Di conseguenza sono nati numerosi modelli, ciascuno specializzato per determinate condizioni e ambienti.

I radio propagation models sono totalmente empirici, perché sviluppati su ampi campioni di dati raccolti in specifici scenari, quindi non sono in grado di predire il path loss esatto, ma il suo comportamento generale in quel determinato set di condizioni.

Il modello che abbiamo deciso di impiegare è lo Shadowing Model implementato dal simulatore di rete ns-2 [40], in quanto rappresenta un buon compromesso tra accuratezza, generalità e semplicità di implementazione.

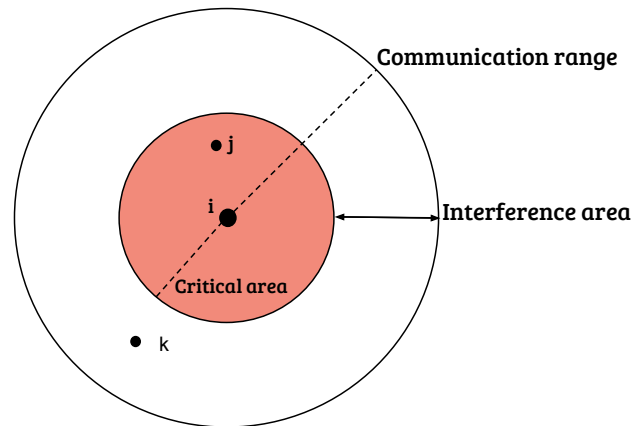


Figura 4.1 Schema del range di comunicazione di un nodo



Nello shadowing model il range di comunicazione di ogni nodo è più realistico, in quanto non è un cerchio ideale, ma presenta frastagliature e irregolarità crescenti man mano che ci si allontana dal centro (Figura 4.2), per simulare gli effetti del multipath propagation.

Tale fenomeno, presente in ogni comunicazione radio, è causato dalla propagazione in più direzioni di un segnale trasmesso da un'antenna: ciascuna copia del segnale compie percorsi diversi e incontra diversi ostacoli e superfici (acqua, terreno, edifici, montagne, veicoli, etc.), subendo distorsioni prima di sommarsi al segnale originale, introducendo interferenze [41].

La scelta di questo modello ha come conseguenza che vi è una probabilità non nulla che i messaggi trasmessi entro il range del destinatario non vengano ricevuti. Questa probabilità cresce al crescere della distanza dal nodo ricevente.

Vale la pena far notare che la forma più realistica del range di comunicazione non interferisce con le precedenti assunzioni di un'area trasmissiva circolare perfetta, impiegata all'interno del modello MILP.

Nel modello di interferenza di ns-2, ogni nodo ha un parametro  $rxThresh$  che rappresenta la soglia di ricezione del segnale: quando un pacchetto viene ricevuto, se ne testa la potenza di segnale ( $P_r$ ) con  $rxThresh$ , e se  $P_r \geq rxThresh$  il pacchetto viene considerato ricevuto correttamente.

Per semplificare il calcolo, assumeremo che la variazione della potenza di segnale tra pacchetti dello stesso flusso, valutata dal modello, sia trascurabile.

Successivamente, il valore  $P_r$  calcolato dal modello di interferenza deve essere tradotto in una percentuale di riduzione della capacità, per poter essere impiegato nel MILP. Questa procedura viene eseguita come pre-elaborazione nel seguente modo:

1. Si calcola  $P_r$  per ogni coppia  $(i,j)$  di nodi trasmittente-ricevente un numero significativamente alto di volte, per ottenere la frequenza relativa  $f_{flow}^{i,j}$  con cui  $P_r$  supera il valore  $rxThresh$ . Questo valore rappresenta una stima della probabilità che il flusso di traffico trasmesso sia interamente ricevuto con successo;

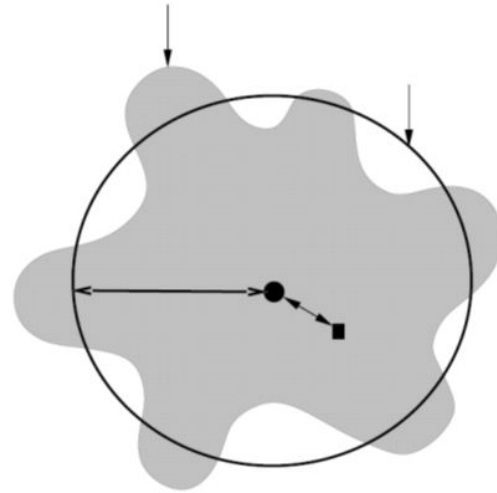


Figura 4.2 Range di comunicazione nello Shadowing Model

2. Si mappa il valore  $f_{flow}^{i,j}$  ottenuto su una scala percentuale di interferenza che va da 0 (nessuna interferenza) a  $S_{max}$  (massima interferenza ammessa dal modello);
3. Il valore risultante costituisce il coefficiente  $A_{ij}$  e può essere impiegato nel modello MILP come valore percentuale di riduzione della capacità totale del nodo  $i$  a causa della presenza del nodo  $j$ .

# Capitolo 5

## Il modello I-DARNC

In questo capitolo presenteremo il modello di programmazione lineare intera I-DARNC (Interference-aware Drone Ad-hoc Relay Network Configuration problem) per il posizionamento minimo e ottimale di un gruppo di droni per mettere in comunicazione gruppi di utenti isolati tra loro, soddisfacendo le loro richieste di traffico. Verranno poi presentate le formulazioni alternative più rilevanti incontrate durante il suo sviluppo.

### 5.1 Formulazione del modello

Il modello presentato in Figura 5.1 si basa sulla formulazione del problema multi-commodity flow, dove le variabili  $f_{ij}^{sd}$  rappresentano la quantità di banda che deve essere riservata sul link tra i nodi  $i$  e  $j$  per il traffico relativo alla commodity  $k$  (che rappresenta univocamente la coppia sorgente-destinazione  $s-d$ ). Il routing del traffico richiesto è garantito dal vincolo di bilanciamento (5.1), dove  $B_v^{sd} = -T^{sd}$  se  $v = s$ ;  $T^{sd}$ , se  $v = d$ ; e 0 altrimenti.

Per ogni posizione potenziale  $i \in P$  viene definita una variabile  $y_i$ , che assumerà valore 1 se un drone viene posizionato in  $i$ , 0 in caso contrario. I vincoli (5.2) e (5.3) rappresentano il flusso massimo che può essere trasmesso e ricevuto da una posizione in cui è presente un drone, considerando il fattore di interferenza. In particolare, nel vincolo (5.2) il parametro  $A_{ij}$  tiene in considerazione la necessità di ritrasmissione dei dati a causa dell'interferenza.

La perdita di capacità di un nodo ricevente posizionato in  $i$  viene rappresentata dalla variabile  $s_i$ , il cui valore è determinato dai vincoli (5.4-5.7), nella maniera precedentemente descritta dal modello di interferenza adottato.

Ad ogni posizione  $i \in P$  sono associate altre due variabili binarie  $z_i$  e  $o_i$ : la variabile  $z_i$  (5.4) assume valore 1 se all'interno dell'area critica del nodo  $i$  viene posizionato almeno un drone (causando l'assegnazione  $s_i = S_{max}$ ), mentre  $o_i$  assume valore 1 (5.5) se l'interferenza totale

$$\begin{aligned}
& \min \sum_{v \in P} y_v \\
& \text{s.t.} \\
& \sum_{\substack{i \in V \cup P: \\ d_{iv} \leq R}} f_{iv}^{sd} - \sum_{\substack{j \in V \cup P: \\ d_{vj} \leq R}} f_{vj}^{sd} = B_v^{sd} \quad \forall v \in V \cup P, (s, d) \in K
\end{aligned} \tag{5.1}$$

$$\sum_{j \in V \cup P} \sum_{(s, d) \in K} f_{ij}^{sd} (1 + A_{ij}) \leq U^{TX} y_i \quad \forall i \in P \tag{5.2}$$

$$\sum_{j \in V \cup P} \sum_{(s, d) \in K} f_{ji}^{sd} \leq U^{RX} (y_i - s_i) \quad \forall i \in P \tag{5.3}$$

$$z_i \geq y_j \quad \forall i, j \in P, i \neq j: d_{ij} \leq R_\epsilon \tag{5.4}$$

$$\sum_{\substack{j \in P: \\ R_\epsilon < d(i, j) \leq R}} A_{ji} y_j + \sum_{\substack{j \in V: \\ d(i, j) \leq R}} A_{ji} \leq S_{\max} + (M_i - S_{\max}) o_i \quad \forall i \in P \tag{5.5}$$

$$s_i \geq S_{\max} (z_i + y_i - 1) \quad \forall i \in P \tag{5.6}$$

$$s_i \geq S_{\max} (o_i + y_i - 1) \quad \forall i \in P \tag{5.7}$$

$$s_i \geq \sum_{\substack{j \in P: \\ R_\epsilon < d(i, j) \leq R}} A_{ji} y_j + \sum_{\substack{j \in V: \\ d(i, j) \leq R}} A_{ji} - M_i (1 - y_i + z_i + o_i) \quad \forall i \in P \tag{5.8}$$

$$\begin{aligned}
& y_i \in \{0, 1\} \quad \forall i \in P \\
& f_{ij}^{sd} \geq 0 \quad \forall i, j \in V \cup P, \forall (s, d) \in K, i \neq j \\
& z_i \in \{0, 1\} \quad \forall i \in P \\
& s_i \geq 0 \quad \forall i \in P \\
& o_i \in \{0, 1\} \quad \forall i \in P
\end{aligned} \tag{5.9}$$

Figura 5.1 Il modello MILP I-DARNC.

causata da tutti i nodi  $j$  posizionati a distanza  $R_\epsilon < d(i, j) \leq R$  supera il valore massimo  $S_{max}$ , 0 altrimenti.

La costante big-M del vincolo 5.5 viene dimensionata ponendola uguale al valore del membro sinistro considerando tutte le variabili  $y_i$  coinvolte poste a 1.

Il valore della variabile  $s_i$  viene determinato nei vincoli (5.4-5.7) nel seguente modo: se  $y_i = 0$  i vincoli detti diventano ridondanti, e  $s_i$  potrà assumere valore 0; se  $z_i = 1$  o  $o_i = 1$ , allora  $s_i$  viene posto al valore  $S_{max}$  dal vincolo (5.6) o da (5.7), rendendo (5.8) ridondante, altrimenti i vincoli (5.6) e (5.7) diventano ridondanti, e il lower bound della riduzione di capacità nella posizione  $i$  (minore di  $S_{max}$  poiché  $o_i = 1$ ) viene determinato da (5.8).

## 5.2 Formulazioni alternative

Oltre al modello principale, su cui sono stati compiuti gli studi e i test che verranno trattati nel Capitolo 6, sono stati sviluppati alcuni modelli alternativi per risolvere variazioni del problema originale.

Gli aspetti che tali modelli riguardano sono:

- Costi di trasmissione;
- Limite sul numero di droni disponibili;
- Limite sul numero di connessioni simultanee;
- Interferenza tra client e droni.

### 5.2.1 Costi di trasmissione

In questa versione si introduce un costo noto  $c_{ij}^{sd}$  per la trasmissione di una unità di flusso (per esempio, un pacchetto dati) attraverso il link  $(i, j)$  relativo alla commodity  $(s, d)$ .

Tale costo può essere motivato sia da un punto di vista della rete, per esempio per riflettere lo stato dei nodi o certi parametri di rete, o per sfavorire il transito dei dati su certi link, sia da un punto di vista energetico, in cui il costo di un pacchetto corrisponde al consumo energetico necessario per spedirlo.

Questa versione è stata implementata sostituendo la funzione obiettivo del modello I-DARC con la seguente:

$$\min \sum_{i \in V'} \sum_{j \in V'} \sum_{(s,d) \in K} c_{ij}^{sd} f_{ij}^{sd} + \sum_{v \in P} y_v$$

### 5.2.2 Limite sul numero di droni disponibili

Questa formulazione può essere considerata più realistica di I-DARC, perché pone un vincolo sul massimo numero di droni che possono essere impiegati ( $N_{UAV}$ ), invece di assumere di averne a disposizione una quantità pari al numero di posizioni potenziali.

Aggiungendo questo vincolo si toglie un grado di libertà al modello, e di conseguenza sarà in grado di risolvere solo un sottoinsieme delle istanze risolvibili da I-DARC.

Per ottenere questa versione occorre aggiungere il vincolo:

$$\sum_{i \in P} y_i \leq N_{UAV}$$

### 5.2.3 Limite sul numero di connessioni simultanee

In questa versione si pone invece un limite superiore e/o inferiore al numero di connessioni che ogni nodo può sostenere in contemporanea.

Imporre un numero massimo può essere utile per bilanciare i flussi della rete, evitando che tutto il traffico si concentri su pochi link, mentre imponendone un limite inferiore si realizza una semplificazione del concetto di robustezza della rete.

In questa variante è però necessario introdurre le variabili binarie  $x_{ij}$ , con  $i, j \in V'$ , dove  $x_{ij} = 1$  se si è stabilito un link tra i nodi  $i$  e  $j$ , appesantendo il modello con la necessità di vincoli aggiuntivi per il loro controllo.

Il numero massimo ( $L_{max}$ ) e minimo ( $L_{min}$ ) di connessioni vengono imposti, rispettivamente, dai seguenti vincoli:

$$\begin{aligned} \sum_{i \in P} x_{ij} &\leq L_{max} & \forall j \in V' \\ \sum_{i \in P} x_{ij} &\geq L_{min} & \forall j \in V' \end{aligned}$$

### 5.2.4 Interferenza tra client e droni

In questa formulazione viene ampliato il modello di interferenza, affermando che anche i client, con le loro trasmissioni, possono causare interferenza ai droni, e vice-versa.

I vincoli da integrare alla formulazione base sono:

$$\sum_{j \in P} \sum_{(s,d) \in K} f_{ij}^{sd} (1 + A_{ij}) \leq U^{TX} \quad \forall i \in V$$

$$\sum_{j \in P} \sum_{(s,d) \in K} f_{ji}^{sd} \leq U^{RX} - s_i \quad \forall i \in V$$

$$\sum_{\substack{j \in P: \\ R_\varepsilon < d(i,j) \leq R}} A_{ji} y_j \leq S_{\max} + (M_i - S_{\max}) o_i \quad \forall i \in V$$

$$s_i \geq S_{\max} z_i \quad \forall i \in V$$

$$s_i \geq S_{\max} o_i \quad \forall i \in V$$

$$s_i \geq \sum_{\substack{j \in P: \\ R_\varepsilon < d(i,j) \leq R}} A_{ji} y_j - M_i (z_i + o_i) \quad \forall i \in V$$

$$\begin{aligned} y_i &\in \{0, 1\} & \forall i \in P \\ f_{ij}^{sd} &\geq 0 & \forall i, j \in V \cup P, \forall (s, d) \in K, i \neq j \\ z_i &\in \{0, 1\} & \forall i \in V \cup P \\ s_i &\geq 0 & \forall i \in V \cup P \\ o_i &\in \{0, 1\} & \forall i \in V \cup P \end{aligned} \tag{5.10}$$





# Capitolo 6

## Metodi

### 6.1 Metodi esatti

Lo sviluppo di un modello ad-hoc per il nostro problema ha implicato l'impossibilità di testarlo contro i vari data set disponibili in letteratura, in quanto nessuno di quelli esaminati si è rivelato compatibile con le nostre necessità.

Di conseguenza abbiamo creato il nostro personale data set tramite la generazione casuale di istanze, per testare le capacità, le performance e i limiti del modello. Le istanze prodotte differiscono per dimensione della griglia, matrice di traffico, numero dei client e loro posizione nella griglia. I risultati verranno presentati nel Capitolo 7

Il modello è stato implementato in C++ utilizzando le CPLEX Callable Library (C API), e risolto con IBM ILOG CPLEX Optimization Studio v12.6.0.

I test sono stati compiuti su un sistema con 4 processori Intel Xeon E5520 @2.27 GHz e 32 GB di RAM, e CPLEX è stato configurato nel seguente modo:

- **Deterministic parallel optimization:** tale modalità significa che esecuzioni multiple dello stesso modello, con gli stessi parametri e sulla stessa piattaforma, seguiranno sempre lo stesso path che porta alla soluzione. La modalità alternativa opportunistic, invece, pone meno vincoli sulla sincronizzazione dei threads, quindi anche piccole differenze della loro temporizzazione o nell'ordine di esecuzione dei tasks possono portare a diversi percorsi risolutivi e, di conseguenza, a tempi di esecuzione anche molto diversi;
- **Memory emphasis e node storage:** si chiede a CPLEX di adottare politiche di risparmio della memoria e di comprimere porzioni dell'albero per evitare il più possibile il degrado delle prestazioni causato dall'uso dello swapping;

- Tree memory growth limit: si pone un limite assoluto alla dimensione massima che può assumere l'albero di branch & cut durante la ricerca della soluzione, al di sopra del quale l'esecuzione viene terminata;
- Instance time limit: limite massimo di 40 minuti per la soluzione di un'istanza. L'uso del parallelismo deterministico a fronte di un time limit non pone problemi di riproducibilità [42] .

Il focus sulla conservazione della memoria si è reso necessario per poter gestire, in maniera controllata, la terminazione forzata dell'esecuzione di istanze medio-grandi a causa dell'esagerato consumo di memoria da parte di CPLEX.

I primi test hanno dimostrato che solo piccole istanze posso essere risolte nell'ordine di grandezza dei secondi o dei minuti, mentre le istanze medio-grandi hanno richiesto ore o giorni, e la maggioranza di esse non si è potuta risolvere a causa di limiti sulla memoria disponibile.

Per poter risolvere istanze di dimensione crescente si è perciò resa necessaria l'adozione di un approccio euristico, che verrà descritto nella sezione 6.2.

## 6.2 Metodi euristici

## **Capitolo 7**

### **Risultati**



# Bibliografia

- [1] J. F. Keane and S. S. Carr, "A brief history of early unmanned aircraft," *Johns Hopkins APL Technical Digest*, vol. 32, no. 3, pp. 558–571, 2013.
- [2] Amazon.com, "Amazon prime air."
- [3] J. Githens, "Civilian applications of a drone, uav, uas or uvs."
- [4] U. International, *2011-2012 UAS Yearbook - UAS: The Global Perspective*. Blyenburgh and Co., ninth ed., 2011.
- [5] O. K. Sahingoz, "Networking models in flying ad-hoc networks (fanets): Concepts and challenges," *Journal of Intelligent & Robotic Systems*, vol. 74, no. 1-2, pp. 513–527, 2014.
- [6] D. Quick, "Solar-powered puma ae small uas stays aloft for over nine hours."
- [7] D. Lukonis, "Solar drone experiments - how much more battery life do you get by adding solar panels to your quad?."
- [8] D. Carrington, "Solar impulse 2 completes first ever atlantic crossing by solar plane."
- [9] M. Zuckerberg, "The technology behind aquila."
- [10] M. Herlich and S. Yamada, "Motivation for a step-by-step guide to set up wireless disaster recovery networks," in *2015 2nd International Conference on Information and Communication Technologies for Disaster Management (ICT-DM)*, pp. 64–70, Nov 2015.
- [11] G. Jayakumar and G. Gopinath, "Ad hoc mobile wireless networks routing protocols—a review," *J. Comput. Sci*, vol. 3, no. 8, pp. 574–582, 2007.
- [12] C. Elliott and B. Heile, "Self-organizing, self-healing wireless networks," in *2000 IEEE Aerospace Conference. Proceedings (Cat. No.00TH8484)*, vol. 1, pp. 149–156 vol.1, 2000.
- [13] L. Gupta, R. Jain, and G. Vaszkun, "Survey of important issues in uav communication networks," *IEEE Communications Surveys Tutorials*, vol. 18, pp. 1123–1152, Secondquarter 2016.
- [14] S. Alumur and B. Y. Kara, "Network hub location problems: The state of the art," *European Journal of Operational Research*, vol. 190, no. 1, pp. 1 – 21, 2008.

- [15] T. Casey, "Solar-powered drones, coming soon to a sky near you."
- [16] B. D. Song, J. Kim, J. Kim, H. Park, J. R. Morrison, and D. H. Shim, "Persistent uav service: An improved scheduling formulation and prototypes of system components," *Journal of Intelligent & Robotic Systems*, vol. 74, no. 1, pp. 221–232, 2014.
- [17] O. Bouachir, F. Garcia, N. Larrieu, and T. Gayraud, "Ad hoc network qos architecture for cooperative unmanned aerial vehicles (uavs)," in *Wireless Days (WD), 2013 IFIP*, pp. 1–4, Nov 2013.
- [18] Y. Cai, F. R. Yu, J. Li, Y. Zhou, and L. Lamont, "Medium access control for unmanned aerial vehicle (uav) ad-hoc networks with full-duplex radios and multipacket reception capability," *IEEE Transactions on Vehicular Technology*, vol. 62, pp. 390–394, Jan 2013.
- [19] M. Zennaro and C. Fonda, "Radio laboratory handbook," 2004.
- [20] V. Arokiamary, *Cellular and Mobile Communications*. Technical Publications, 2009.
- [21] O. K. Sahingoz, "Networking models in flying ad-hoc networks (fanets): Concepts and challenges," *Journal of Intelligent & Robotic Systems*, vol. 74, no. 1, pp. 513–527, 2014.
- [22] D. T. Ho, E. I. Grotli, S. Shimamoto, and T. A. Johansen, "Optimal relay path selection and cooperative communication protocol for a swarm of uavs," in *2012 IEEE Globecom Workshops*, pp. 1585–1590, Dec 2012.
- [23] A. Richards and J. P. How, "Aircraft trajectory planning with collision avoidance using mixed integer linear programming," in *Proceedings of the 2002 American Control Conference (IEEE Cat. No.CH37301)*, vol. 3, pp. 1936–1941 vol.3, May 2002.
- [24] O. Burdakov, P. Doherty, K. Holmberg, and P.-M. Olsson, "Optimal placement of uv-based communications relay nodes," *Journal of Global Optimization*, vol. 48, no. 4, pp. 511–531, 2010.
- [25] H. Wang, W. Wang, J. Huang, D. Huo, and Y. Xu, "Modeling multiple unmanned aerial vehicles placement problem in ad hoc network via quadratic unconstrained binary optimization," in *Unmanned Aircraft Systems (ICUAS), 2013 International Conference on*, pp. 926–932, May 2013.
- [26] I. Rubin and R. Zhang, "Placement of uavs as communication relays aiding mobile ad hoc wireless networks," in *MILCOM 2007 - IEEE Military Communications Conference*, pp. 1–7, Oct 2007.
- [27] N. Correll, J. Bachrach, D. Vickery, and D. Rus, "Ad-hoc wireless network coverage with networked robots that cannot localize," in *Proc. IEEE ICRA*, 2009.
- [28] N. Goddemeier, S. Rohde, J. Pojda, and C. Wietfeld, "Evaluation of potential fields mobility strategies for aerial network provisioning," in *2011 IEEE GLOBECOM Workshops (GC Wkshps)*, pp. 1291–1296, Dec 2011.

- [29] G. Martins, M. J. Rutherford, and K. P. Valavanis, "Search methodologies for node recovery in robotic swarms," in *Control Automation (MED), 2011 19th Mediterranean Conference on*, pp. 157–162, June 2011.
- [30] K. Chandrashekar, M. R. Dekhordi, and J. S. Baras, "Providing full connectivity in large ad-hoc networks by dynamic placement of aerial platforms," in *IEEE MILCOM 2004. Military Communications Conference, 2004.*, vol. 3, pp. 1429–1436 Vol. 3, Oct 2004.
- [31] S. Rohde, M. Putzke, and C. Wietfeld, "Ad hoc self-healing of {OFDMA} networks using uav-based relays," *Ad Hoc Networks*, vol. 11, no. 7, pp. 1893 – 1906, 2013. Theory, Algorithms and Applications of Wireless Networked RoboticsRecent Advances in Vehicular Communications and Networking.
- [32] D. Halperin, W. Hu, A. Sheth, and D. Wetherall, "Predictable 802.11 packet delivery from wireless channel measurements," *SIGCOMM Comput. Commun. Rev.*, vol. 40, pp. 159–170, Aug. 2010.
- [33] V. Sevani and B. Raman, "Sir based interference modeling for wireless mesh networks: A detailed measurement study," in *2012 Fourth International Conference on Communication Systems and Networks (COMSNETS 2012)*, pp. 1–10, Jan 2012.
- [34] S. M. Kala, M. P. K. Reddy, and B. R. Tamma, "Predicting performance of channel assignments in wireless mesh networks through statistical interference estimation," in *Electronics, Computing and Communication Technologies (CONECCT), 2015 IEEE International Conference on*, pp. 1–6, July 2015.
- [35] P. V. Rickenbach, S. Schmid, R. Wattenhofer, and A. Zollinger, "A robust interference model for wireless ad-hoc networks," in *In Proc. 5 th IEEE International Workshop on Algorithms for Wireless, Mobile, Ad-Hoc and Sensor Networks (WMAN, 2005*.
- [36] M. Killat and H. Hartenstein, "An empirical model for probability of packet reception in vehicular ad hoc networks," *EURASIP J. Wirel. Commun. Netw.*, vol. 2009, pp. 4:1–4:12, Jan. 2009.
- [37] K. Moaveni-Nejad and X.-Y. Li, "Low-interference topology control for wireless ad hoc networks," *Ad Hoc & Sensor Wireless Networks*, vol. 1, no. 1-2, pp. 41–64, 2005.
- [38] A. S. Tanenbaum, *Computer Networks*. Prentice Hall PTR, 2003.
- [39] J. S. Seybold, *Introduction to RF propagation*. John Wiley & Sons, 2005.
- [40] K. V. Kevin Fall, "The ns manual (formerly ns notes and documentation)," November 2011.
- [41] A. Umar, *Mobile Computing and Wireless Communications*. NGE solutions, 2004.
- [42] IBM, *IBM ILOG CPLEX Optimization Studio CPLEXUser's Manual*.

