

Planificación de Redes

Implementación de red Ad-hoc en ruta G-68

Eduardo Barra: 2730038-3

Adan Morales: 2830042-5

Diego Riquelme: 2621044-5

27 de junio de 2013

Índice

1. Introducción	3
2. Método de estimación de la demanda del tráfico.	4
3. Método de ubicación de los nodos.	4
4. Determinación de los enlaces a instalar	7
5. Topología final	9
6. Trabajo Futuro	11
7. Apreciación personal del trabajo realizado	12
8. Fuentes	13

1. Introducción

En el presente informe se realizará la planificación de una red Ad-Hoc en una carretera, en la cual los automóviles que usen la norma IEEE 802.11p, podrán almacenar y retransmitir paquetes de datos. La carretera seleccionada será la ruta 68, que une Valparaíso y Santiago, la cual fue seleccionada por el importante flujo vehicular en ambos sentidos.

La importancia de este trabajo radica en lo difícil que es proporcionar redes de banda ancha a los vehículos en las carreteras, ya que a la velocidad por la cual transitan y sumado a los tamaños de las celdas, por consiguiente los vehículos cruzan constantemente estos límites causando una gran cantidad de handoff. Por otro lado, el estándar IEEE 802.11p utiliza la banda de 5,9 GHz, con lo que además la capacidad de servicio no puede ser simplemente aumentando el número de dispositivos de red, ya que esto podría causar excesiva interferencia.

Por tanto y en base a lo anterior se busca un diseño óptimo, en el cual las antenas estarán distribuidas de la mejor manera y luego al establecer la red Ad-Hoc, serán los vehículos los que se utilizarán para el reenvío de paquetes y poder establecer la comunicación desde un nodo (vehículo) a la red interna o externa.

Luego la red traerá beneficios a los usuarios, como, conexión a Internet, revisar correo, navegar por páginas web, acceso a mapas on-line, localización y aplicaciones, etc.

A continuación en la figura 1 se muestra un bosquejo de la red.

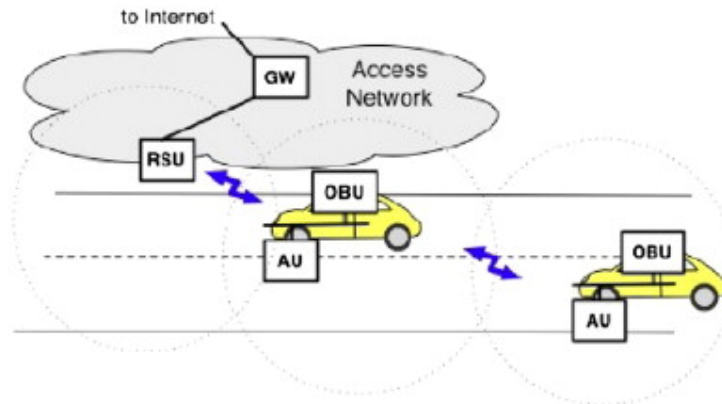


Figura 1: Elementos principales de la red.

GW - Puerta de enlace, dará la conexión a internet.

OBU (On-Board unit) - Es la unidad o dispositivo que estará a bordo de los vehículos para poder realizar la red ad-hoc.

RSU (Road-Side Unit) - Son las antenas que proporcionarán la señal para que los vehículos puedan comunicarse con el exterior.

2. Método de estimación de la demanda del tráfico.

La estimación de tráfico se realiza en base a la calidad del servicio que se quiere brindar a cada usuario. El objetivo de la red es otorgar acceso a servicios básicos de comunicación de internet, tales como revisar correo, navegar por internet, acceso a mapas online. Además se quiere dejar la puerta abierta al desarrollo de aplicaciones relacionadas con la localización de los vehículos, ubicación de restaurantes, gasolineras, alarma en caso de accidentes, entre otras.

Para lo anteriormente descrito, el valor práctico máximo es de aproximadamente 1 Mbps, y como valor mínimo para establecer la comunicación se utiliza un ancho de banda de 512 kbps, por tanto bajo este parámetro no será posible establecer comunicación con otro dispositivo.

3. Método de ubicación de los nodos.

Al ser una red ad-hoc implementada en una carretera, el tráfico que exista en esta, dependerá parcialmente de la cantidad de congestión vehicular que exista en la carretera, para esto se cuenta con los datos existentes en el paper.

Luego se calcula la densidad de tráfico existente en la ruta 68, para ello con datos del sitio <http://servicios.vialidad.cl/censo/index.htm> se extrae la cantidad promedio de vehículos en un tiempo de 24 horas para los periodos de verano, invierno y primavera en 2010, en donde se obtiene que en promedio circulan 4518 vehículos en un día, y haciendo la relación con la velocidad con que se realizarán los cálculos, se tiene que:

$$\text{Distancia tramo ruta G-68: } 110,21[km]. \quad (1)$$

$$\text{Velocidad promedio en la ruta: } 80[\frac{km}{hr}]. \quad (2)$$

$$\text{Tiempo en ir desde Santiago a Valparaiso: } T_{Stgo-Valpo} = \frac{110,21[km]}{80[\frac{km}{hr}]} = 1,38[hr] \quad (3)$$

$$X_{\frac{vehic}{dia}} = \frac{3615_{verano} + 4980_{invierno} + 4959_{primavera}}{3} = 4518[\frac{vehic}{dia}] \quad (4)$$

$$\text{Vehículos en una hora: } \frac{4518[\frac{vehic}{dia}]}{24[hr]} = 188,25[\frac{Vehic}{hr}] \quad (5)$$

$$\text{Vehículos por kilómetro: } \frac{188,25[\frac{vehic}{hr}]}{80[\frac{Km}{hr}]} = 2,35[\frac{Vehic}{Km}] \quad (6)$$

Para este supuesto se hace que son 2,35 vehículos en una sola dirección de la ruta, por lo tanto si se extrapola a que la carretera es en ambos sentidos, serían 4.7 vehículos en la carretera en un kilómetro.

Por otro lado utilizando la herramienta Google Maps, se realizan unas 20 muestras en

el tramo de la ruta G-68, en donde se tienen que el mínimo de autos en un kilómetro de la carretera es de 2 vehículos, y el máximo de vehículos es de 13, sin considerar los puntos en donde se producen atochamientos como son los puntos de peaje.

Cabe señalar que ambas muestras no son 100 % fiables, ya que en el primer caso se consideran sólo 4518 vehículos por día, por lo que este valor no toma en cuenta que por ejemplo durante la noche hay menor tráfico que al medio día. Por otro lado, al usar Google Maps, no se puede precisar en qué momento del día fueron tomadas las fotografías. Por estas dos razones, ambos factores entregan datos que sólo sirven como referencias para ciertos escenarios, en los cuales eventualmente sería propuesta la red.

Para este problema, se consideran tres casos:

Primer caso: Solamente antenas.

En primera instancia, una de las principales problemáticas que se tienen que solucionar es encontrar la distancia entre las antenas.

Según se aprecia la figura 2, la distancia máxima de cobertura por antena, es de 2 [km], sin embargo no se considera la red Ad-hoc, vale decir, se consideran solamente las antenas sin que los automóviles sean repetidores. En este caso, si se considera la distancia Valparaíso-Santiago de 110,21 km, se necesitaría entonces:

$$\frac{110,21[km]}{2[\frac{km}{antena}]} = 55,156[antenas] \quad (7)$$

Luego, con 56 antenas se cubre la totalidad del tramo sin la necesidad de vehículos, entregando así un 100 % de disponibilidad del sistema.

Sin embargo, a medida que se va considerando la red Ad-hoc entre los vehículos, se puede ir ampliando la separación entre las antenas.

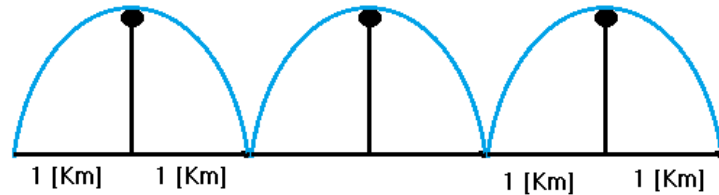


Figura 2: Caso solo con antenas, sin utilizar red Ad-hoc.

Segundo caso: Distancia entre repetidores.

Para el cálculo de la separación de las antenas, se realizarán algunas observaciones.

Ahora el parámetro a considerar es el radio de transmisión de los dispositivos en los vehículos, cuyo valor es 300[m] para una antena de tipo omnidireccional.

Luego, es necesario considerar un espacio mínimo de espacio sin visión entre las antenas de los vehículos, como se muestra en la figura 3

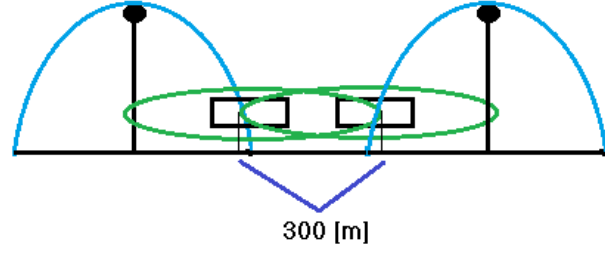


Figura 3: Caso sin visión directa de las antenas (NLOS).

Este espacio es de $300[m]$, que es la distancia para que el repetidor del vehículo pueda captar la señal. Se puede realizar el cálculo medio para obtener la probabilidad de que en los próximos $300 [mts]$ haya un vehículo:

$$P(\text{en } 2.35 \text{ km haya al menos 1 vehículo}) = 1 \quad (7)$$

$$P(\text{en } X \text{ km haya al menos 1 vehículo}) = 0,3 \quad (8)$$

$$\frac{2,35}{1} = \frac{X}{0,3} \quad \Rightarrow \quad X = 0,70 \quad (9)$$

Por consiguiente, la probabilidad media de que en los próximos $300 [mts]$ haya un automóvil es de 0.7 , lo que se traduce en que existe un 70% de disponibilidad en el tramo en una situación NLOS.

Tercer caso: Separación mayor entre automóviles.

Por la ecuación (6), el valor promedio de vehículos por km es 2.35 , el cual se puede considerar como la distancia entre vehículos. Además, el valor sigue una distribución exponencial con parámetro $\lambda = 2,35[\frac{veh}{km}]$. Por tanto la expresión para modelar la distribución de probabilidad queda de la forma:

$$F[x] = 1 - e^{-\lambda \cdot x} \quad (10)$$

En este caso, es necesario considerar $600 [mts]$ de separación entre los vehículos, pero para que exista disponibilidad tiene que haber a lo menos un auto en un radio de 300 metros; en 600 metros por lo menos 2 . Entonces este cálculo contempla no sólo la regla de 3 anterior, si no que además la probabilidad de encontrar un auto separado 300 metros del otro.

Luego, los cálculos para el tercer caso se presentan a continuación:

$$P(\text{Exista un vehículo a } 300[mts]) = 1 - e^{-2,35 \cdot 0,3} = 0,51 \quad (11)$$

$$\text{Prob final} = P(\text{Exista un vehículo a } 300 [mts]) \cdot 0,7 = 0.35 \quad (12)$$

4. Determinación de los enlaces a instalar

Se puede decir que la determinación de los enlaces se divide en 3 partes:

- Enlaces en V2V (vehicle-to-vehicle)

Los enlaces propios de una red ad-hoc, en particular una Vehicular Ad-hoc Network (VANET) son inalámbricos y dinámicos, no son establecidos a priori, sino que a medida que los vehículos van avanzando en la carretera los enlaces se van estableciendo y dependen en gran parte al (los) protocolo(s) que se implemente(n).

- Enlaces V2I (o también V2R vehicle-to-infrastructure o vehicle-to-RoadSideUnit)

El enlace que se establece entre el OBU (dispositivo montado en un vehículo) y el RSU ubicado a un costado de la carretera también es inalámbrico, y es creado de forma dinámica a medida que el vehículo pasa cerca del punto de acceso.

- Enlaces RSU a GW

Los enlaces a establecer entre los Road-Side Unit y el gateway que dará el acceso a internet será por fibra óptica debido a que ya existirá un retardo propio en la comunicación ad-hoc, por lo tanto haciendo los enlaces por cable UTP sería agregar aún más retardo, además por si eventualmente se decide agregar más servicios a la red que necesiten un mayor ancho de banda, se necesitará una comunicación más expedita.

En base a la geografía de la zona y según la distribución de las antenas se escoge una topología tipo bus. Además se busca establecer tolerancia a fallos, por lo cual se escoge una topología tipo anillo, en donde el enlace de fibra comenzará y terminará en un nodo central el cual será el que procesará las conexiones y comunicación hacia internet y dentro de la misma red.

Costos monetarios de los enlaces:

Para la comunicación V2V, no existen costos en los enlaces ya que son inalámbricos, aunque si existe un costo asociado al dispositivo a instalar en los vehículos para realizar la comunicación, el costo de estos dispositivos bordea desde los \$12.000 a los \$60.000.

En la comunicación V2I o V2R, tampoco existe un costo asociado a los enlaces ya que serán inalámbricos, pero si al igual que el punto anterior, si existe un costo de adquisición de los dispositivos, instalación de estos y luego su posterior configuración, el precio de estos dispositivos es de unos \$130.000 a \$200.000 aproximadamente.

En la comunicación de los RSU al GW el precio de los enlaces sería el propio de establecer una red de fibra óptica, esto es, el costo de adquisición de la fibra, instalación de esta ya sea como tendido eléctrico por postes o subterráneo, conectores, amplificadores, multiplexores, entre otros.

Costos en ruteo La topología al ser de tipo anillo, hace que el ruteo de los paquetes sea en una dirección, por lo que el costo se basa en la distancia al nodo central, entonces la comunicación se realizará por el lado más cercano a este nodo, y el “otro lado del anillo” se utilizará en caso de falla a modo de redundancia.

5. Topología final

La descripción de la topología se divide en 2 partes, la primera de ellas corresponde a la red de fibra óptica, la segunda como red inalámbrica.

Topología de Fibra Óptica: La topología de la red de fibra, es la que se muestra a continuación en la figura 4.

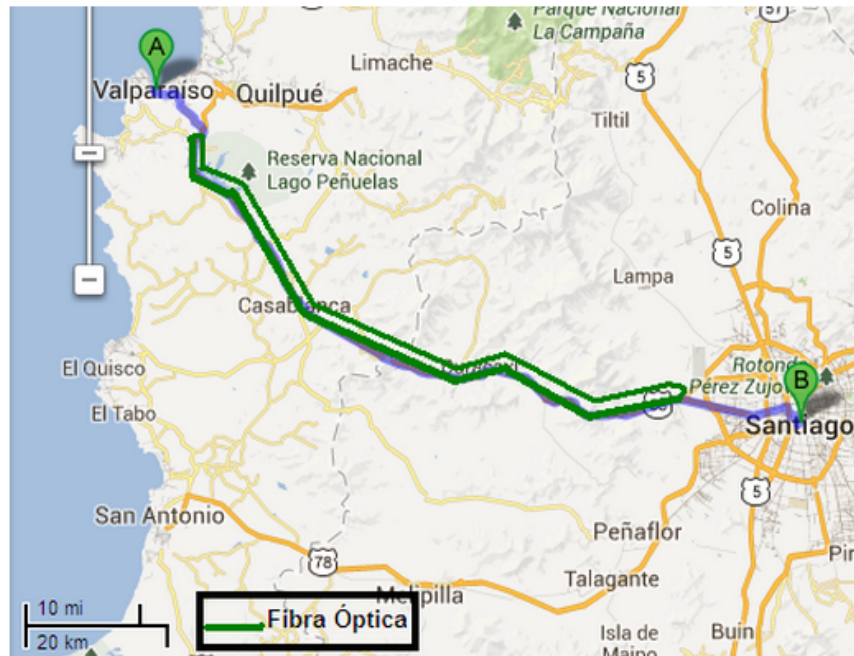


Figura 4: Anillo de fibra que interconecta la red.

Topología de Red Inalámbrica

Red Wifi: Se presenta como el modelo clásico de una Vehicular Ad-hoc Network (VANET), con ciertos puntos de acceso (RoadSide Unit), en donde ésta será la infraestructura por los cuales los vehículos equipados con un dispositivo wireless podrán tener acceso a la red de la carretera y permitirles acceder a internet.

Red Ad-Hoc: En esta sección de la red todos los nodos (vehículos equipados con un dispositivo wireless) presentan funciones iguales en cuanto al enrutamiento, esto quiere decir, que en los tramos en los cuales la señal de los RSU no sea alcanzada por los nodos, estos comenzarán a transmitir los paquetes unos con otros de manera de hacerlos llegar a destino (ya sea otro nodo en particular o la siguiente RSU). Por lo tanto se considera una topología de tipo plana en donde no existe la necesidad de establecer jerarquía ya que cada vehículo es igual de importante en la red.

Cabe señalar que el enrutamiento de la red ad-hoc va a ser de tipo Flooding el cual es un proceso distribuido en que un nodo transmite un paquete de información a todos sus vecinos y estos a su vez transmiten el paquete a sus vecinos respectivos, permitiendo que el paquete se propague por toda la red. Este tipo de enrutamiento no requiere conocimiento sobre la topología de la red. Los paquetes se transmiten por broadcast a todos los destinos con la expectativa de que alcancen el nodo destino o un RSU.

Figura 5: Topología final superpuesta en área geográfica.

6. Trabajo Futuro

Los aspectos que quedan por considerar son:

- Casos en que la línea de vista esté obstruida por elementos geográficos, ya que se consideró solamente el caso ideal en que nada se interponga entre la señal y las antenas.
- El funcionamiento acertado de las antenas. Debido a elementos naturales de la antenna, como también a la geografía, el alcance estimado por antenna no será el mismo para todas, por tanto, hay que considerar que ciertos tramos serán de menor alcance.
- En el trabajo, no se consideraron los túneles y peajes, ya que el primero de ellos es un caso especial de transmisión, mientras que en los peajes al detenerse los vehículos, se rompe el supuesto de velocidad promedio de $80 \frac{km}{hr}$ y el de la densidad vehicular promedio.
- Análisis probabilístico más acabado, en donde se considere en el análisis la distancia entre vehículos como una distribución exponencial, y junto con esto establecer una carga de la red más acabada considerandolo como una distribución de Poisson con media $\lambda \cdot [\text{área de la región}]$ (Leutzbach, 1987).
- Análisis en un caso bidireccional, ya que este primer desarrollo se ha centrado en la situación en que se tiene la via en un solo sentido, ahora, si se considera la carretera en ambos sentidos, la densidad media en la carretera aumentaría modificandose el problema nuevamente.
- Como trabajo futuro, se propone realizar un real análisis de mercado, considerando costos de adquisición, desarrollo, mano de obra, nuevas restricciones y requerimientos prácticos, entre otros.

7. Apreciación personal del trabajo realizado

- Luego de llevar a cabo el proyecto, se puede decir que es interesante realizar un rol de ingeniero en donde se aplican los conocimientos adquiridos a un problema real, considerando muchos factores al momento de ir desarrollando y proponiendo soluciones.
- Se observa que el problema en sí es complejo, en donde para obtener resultados coherentes y verídicos se tiene que indagar bastante, conseguir datos, estadísticas, desarrollar criterio para ver qué datos sirven y cuales no, asimilar modelos principalmente en este caso en donde adquieren bastante relevancia los conocimientos probabilísticos y el manejo de ellos.
- La implementación de una red ad-hoc más específico aún, una VANET es una área nueva en donde hay mucho por investigar y desarrollar, no existen estándares que sean realmente efectivos, los protocolos, también aún están en desarrollo, existe mucha variación de la implementación dependiendo de la situación y el contexto en donde se quiere implementar una VANET.
- En cuanto a la viabilidad del proyecto, observando los resultados, se puede determinar que este no es viable bajo estas circunstancias, en cuanto a la calidad de servicio que se desea entregar, esto se debe a que se agrega un alto costo debido a la cantidad de RSU's que se deberían instalar, incluyendo el impacto ambiental que esto traería consigo y el costo de implementación, cablear con fibra 220 km, todo esto versus el servicio que se desea llevar a cabo.
- El trabajo en equipo realizado ha sido útil para desenvolvernos como futuros ingenieros, enfrentando y comparando ideas, defendiéndolas o refutándolas, complementar conocimientos que se han adquirido a lo largo de la carrera.

8. Fuentes

http://en.wikipedia.org/wiki/Wireless_ad_hoc_network

http://es.wikipedia.org/wiki/Mobile_ad_hoc_network

http://en.wikipedia.org/wiki/Vehicular_ad-hoc_network

http://upcommons.upc.edu/e-prints/bitstream/2117/11304/1/CNCIIC-2010_angelica.pdf

<http://repositorio.uc.cl/xmlui/bitstream/handle/123456789/1720/590182.pdf?sequence=1>

<http://sourceforge.net/projects/nsnam/files/allinone/ns-allinone-2.34/>

<http://www.antenna.com/index.cgi>