

Otimização de Aterragem de Aviões

Relatório Final

Inteligência Artifical

Mestrado Integrado em Engenharia Informática e Computação

2013-2014

Elementos do Grupo:

Carlos Teixeira – 201107928 – ei11145@fe.up.pt

Leonel Araújo – 201100640 – ei11130@fe.up.pt

Pedro Silva – 201109244 – ei11061@fe.up.pt

# Índice

[Índice 2](#_Toc389044112)

[Introdução 3](#_Toc389044113)

[Objetivo 3](#_Toc389044114)

[Descrição do Problema 3](#_Toc389044115)

[Algoritmos Implementados 4](#_Toc389044116)

[Algoritmo Genético 4](#_Toc389044117)

[Algoritmo De Arrefecimento Simulado 4](#_Toc389044118)

[Algoritmo de Custo Uniforme 4](#_Toc389044119)

[Restrições 5](#_Toc389044120)

[Estruturas de Dados 5](#_Toc389044121)

[Avião 5](#_Toc389044122)

[Algoritmo 6](#_Toc389044123)

[Algoritmo Genético 6](#_Toc389044124)

[Algoritmo de Arrefecimento Simulado 6](#_Toc389044125)

[Algoritmo de Custo Uniforme 7](#_Toc389044126)

[Solução 7](#_Toc389044127)

[Algoritmo Genético 8](#_Toc389044128)

[Algoritmo de Arrefecimento Simulado 8](#_Toc389044129)

[Algoritmo de Custo Uniforme 8](#_Toc389044130)

[Utilização da Aplicação 8](#_Toc389044131)

[Representação das Soluções 9](#_Toc389044132)

[Conclusão 9](#_Toc389044133)

[Recursos Utilizados 9](#_Toc389044134)

# Introdução

Seja sobre a forma de dispositivos avançados, como smartphones, tablets ou computadores ou embebidos em dispositivos mais tradicionais como eletrodomésticos e televisões, o nosso quotidiano inclui cada vez mais o contacto com agentes inteligentes.

Este enraizamento dos agentes inteligentes suporta a necessidade e a importância de aprofundamento e estudo dos mesmos para que os possamos entender e melhorar de forma a facilitar as mais variadas atividades do nosso dia-a-dia.

Assim sendo, propusemos desenvolver um projeto em C++ que fará uso das técnicas ligadas à inteligência artificial (Algoritmo Genéticos, Arrefecimento Simulado e Custo Uniforme) com o intuito de aprofundar os conteúdos teóricos abordados na unidade curricular.

Este projeto consiste no desenvolvimento de algoritmos de otimização para um problema de escalonamento relacionado com aterragens de aviões.

# Objetivo

Tal como referido anteriormente, o presente projeto permite obter soluções a problemas de escalonamento de aterragens de vários aviões numa pista de aeroporto.

O escalonamento procura minimizar o custo da aterragem de cada avião. Este custo é calculado de acordo com uma função definida para cada avião que depende da hora a que o avião aterra, da hora preferencial para a aterragem e do custo adicional quando o avião aterra antes ou depois da hora preferencial.

Assim sendo, o objetivo principal do projeto passa por apresentar soluções utilizando diferentes algoritmos. No final, pretende-se comparar os resultados obtidos estabelecendo relações entre a eficiência dos vários métodos implementados.

# Descrição do Problema

No problema de otimização no escalonamento da aterragem de aviões cada avião tem uma hora preferencial pi e uma janela temporal [ai, bi] que limita as suas possibilidades de aterragem. Estas restrições partem de fatores externos ao problema, por exemplo: quantidade disponível de combustível. Estes valores são passados como parâmetro ao programa.

Como já referido anteriormente, é utilizada uma função de custo ramificada que varia consoante a hora de aterragem. A esse custo fica, assim, associado um αi determina o custo por unidade de tempo de uma aterragem antecipada, βi determina o custo por unidade de tempo de uma aterragem retardada.

Para além destes dois fatores, existe ainda um período δi durante o qual a pista não pode ser utilizada, dependente do tipo de avião que acabou de aterrar.

Assim sendo, cada avião cuja aterragem necessita de escalonamento deve ser representada por: voo(i,ai,pi,bi,αi,βi, δi).

# Algoritmos Implementados

Para contextualizar o leitor relativamente ao procedimento de cada um dos algoritmos e para uma melhor interpretação dos resultados que obtivemos, iremos abordar, nesta secção, o teor de cada um dos algoritmos implementados.

## Algoritmo Genético

O primeiro algoritmo implementado foi o Algoritmo Genético.

Este agloritmo baseia-se na geração inical de uma população de possíveis soluções (cromossomas) de forma aleatória.

Membros da população são combinados entre si de acordo com uma função de avaliação de forma a criar novas soluções as quais passam para a geração seguinte. Este processo repete-se e, adicionalmente, em cada geração são causadas pequenas mutações em alguns dos cromossomas as quais permitem criar um espaço de soluções mais variado. Ao longo das várias gerações espera-se que a população evolua de forma a obter uma solução próxima da solução ótima .

## Algoritmo de Arrefecimento Simulado

Um outro método de otimização utilizado para a resolução do problema apresentado passa pela implementação do Algoritmo de Arrefecimento Simulado (Simulated Annealing).

O Arrefecimento Simulado é uma metaheurística de otimização que consiste numa técnica de procura local probabilística para localizar uma boa aproximação de um ótimo global. Esta pesquisa é feita sobre um grande espaço de busca e fundamenta-se numa analogia com a termodinâmica - mais especificamente, com um processo térmico utilizado na metalúrgica denominado "annealing". Para tal, é utilizada uma variável “temperatura” que vai diminuindo gradualmente a cada iteração. Esta variável tem ainda um papel importante na validação da solução em cada iteração, embora esta validação tenha ainda um fator aleatório associado.

## Algoritmo de Custo Uniforme

Por fim, o último algoritmo a implementar passa por uma estratégia de pesquisa de Custo Uniforme.

Esta pesquisa trata-se de uma pequena modificação ao método de pesquisa em largura. Enquanto que na pesquisa em largura o primeiro nó a ser expandido é o primeiro filho do estado atual, na pesquisa de custo uniforme o primeiro nó a ser expandido é o que tem menor custo.

Assim sendo, a primeira solução a ser encontrada será, obrigatoriamente, a menos custosa.

# Restrições

Para agilizar os algoritmos e facilitar a tendência para uma solução final, são utilizadas penalizações ao custo de uma solução quando esta trespassa determinadas restrições relacionados com o problema em questão.

A penalização associada a cada restrição é igual para todos as metodologias usadas, facilitando a comparação de soluções geradas por diferentes algoritmos.

As restrições encontram-se divididas em dois principais grupos:

**Soft-Constraints**: são restrições que não impedem a praticabilidade da solução, mas acarretam um custo adicional relativo à solução ótima.

* Um avião aterra antes da hora preferencial.
* Um avião aterra depois da hora preferencial.

**Hard-Constraints**: são restrições que invalidam uma solução, isto é, não é possível pô-la em prática.

* Um avião aterra no intervalo de tempo de descanso da pista.
* Um avião aterra na mesma hora que outro avião.

Relativamente às Soft-Constraints, o valor de penalização utilizado é o estipulado pelo enunciado: quando se dá uma aterragem fora de horas o custo adicional é o fator associado a uma aterragem atrasada/adiantada a multiplicar pelo número de unidades de tempo a castigar.

Já as Hard-Constraints, desde a entrega intercalar, sofreram alterações que fizeram com que o incumprimento seja castigado mais severamente.

# Estruturas de Dados

Nesta secção iremos apresentar a estrutura de dados do programa que foi desenvolvido. Esta revisão compreende classes, atributos e funções utilizadas para cada um do algoritmos.

A estrutura de dados consiste em três grandes componentes:

## Avião

A primeira estrutura de dados representa um avião e para este definimos as seguintes variáveis :

- **Hora preferencial de aterragem(HPA)** : hora a que o avião pretende aterrar com custo de aterragem igual a zero.

- **Janela temporal :** intervalo de tempo que o avião tem para fazer a aterragem.

- **Valor da função de custo de aterragem retardada(VCAR) :** valor utilizado para calcular o custo de uma aterragem após HPA.

- **Valor da função de custo de aterragem adiantada(VCAA) :** valor utilizado para calcular o custo de uma aterragem antes de HPA.

- **Perído de ocupação da pista :** após a aterragem existe um período de tempo durante o qual mais nenhum avião poderá aterrar.

E o seguinte método:

-**Função de custo:** A função de custo é computada de acordo com a fórmula:

## Algoritmo

Cada um dos algoritmos implementados utiliza uma classe homónima para diferenciar as chamadas e permitir que todos possam correr num único executável.

### Algoritmo Genético

A implementação do Algoritmo Genético passa pela utilização das seguintes estruturas:

**Cromossoma** - servindo como interface para a classe "AlgoritmoGenetico" a classe **Cromossoma** possui aqueles que são os principais operadores usados na implementação de um algoritmo genético nomeadamente:

* **mutar**: cria uma mutação na solução;
* **reproduzir**: cria 2 novas soluções constituídas por material genético de dois progenitores
* **obterValor**: obtém o valor heurístico da solução

**Algoritmogenético** - procura-se com esta classe criar uma representação genérica de um algoritmo genético independente do tipo de cromossoma. Esta classe define e implementa os seguintes métodos:

* **cicloDeVida**: cria uma nova população de soluções de acordo com os operadores genéticos definidos em cromossoma
* **fazerIterações**: faz um número variável de ciclos de vida
* **obterMaisBemAdaptado**: obtém na população o cromossoma de melhor valor

### Algoritmo de Arrefecimento Simulado

O Arrefecimento Simulado, por sua vez, apenas utiliza a classe **Solução** para organizar num vetor o caminho seguido até à solução final.

Para além desse vetor de instanciações da classe **Solução** a implementação do Arrefecimento Simulado utiliza os seguintes campos:

* **fatorReducao**: contém o fator de redução a aplicar à temperatura a cada iteração;
* **temperatura**: guarda a temperatura a dado momento do algoritmo;
* **variacaoEnergia**: guarda a variação que ocorreu na energia de uma solução em determinada iteração;
* **solucaoInicial**: contém uma instanciação da classe **Solução** que reflete a solução utilizado no início da iteração;
* **solucaoAtual**: contém uma instanciação da classe **Solução** que reflete a solução após ser submetida a uma perturbação;

No que toca a funções, a classe que executa o Arrefecimento Simulado tem as seguintes funções auxiliares:

* **geraEstadoInicial():** que gera um estado inicial aleatório a ser usado na primeira iteração;
* **perturbacao():** que exerce uma perturbação na solução da iteração atual;
* **condExpAleatoria():** que calcula a expressão aritmética de aceitação da perturbação efetuada. Tem em conta a variação de energia e a temperatura atual.

### Algoritmo de Custo Uniforme

O algoritmo Custo Uniforme faz uso de duas estruturas **Node** e **TimeInterval** assim como da estrutura **Avião** supramencionada para a definição do seu espaço de soluções.

**Node -** esta estrutura de dados é usada para representar um nó no grafo a ser precorrido pelo algoritmo, a esta estrutura estão definidos os seguintes campos:

* **level**: Campo utilizado para especificar a que profundidade da raiz do grafo, o nó se encontra.
* **departTime**: Valor contendo a hora para o aviao contido neste nó (ver “plane” abaixo).
* **parent**: Apontador usado para fazer a ligação entre o nó atual e o seu pai, efetivamente funcionando como uma aresta no grafo.
* **branches**: Vetor de apontadores para os nós-filhos de um determinado nó, tendo a mesma funcionalidade que o campo parent (usado para navegar no grafo de pai para filho).
* **plane**: Apontador para o avião a ser representado neste nó, contêndo todas as suas caracteristicas já mencionadas.
* **restrictions**: Vetor de timeInterval usado para representar todas as restrições temporais que existem para chegar ao nó. Herda as restrições dos nós ancestrais para validar ou não uma possivel junção a outros nós.

**TimeInterval** - esta estrutura de dados é usada para representar o intervalo de tempo, ao qual um avião está associado. Isto é, indica o tempo em que o avião associado irá aterrar assim como o tempo que a pista está indesponível para utilização.

* **start**: Valor indicativo do inicio do periodo a que um avião está vinculado.
* **finish**: Valor correpondente ao fim do periodo ao qual o avião está associado.

## Solução

A representação da solução é dependente do método utilizado sendo implementados diferentes métodos de acordo com o algoritmo a que se destinam.

### Algoritmo Genético

A solução apresentada quando é corrido o Algoritmo Genético implementa para além do *container* do conjunto das aterragens, contém também variáveis que guardam a penalização referente à instanciação em causa e ao custo total da solução.

Todas estas metodologias e o *container* mencionado encontram-se na classe **GenSolucao**.

### Algoritmo de Arrefecimento Simulado

Tal como referido anteriormente aquando da especificação da estrutura, a implementação do algoritmo de Arrefecimento Simulado conta com um vetor de instanciações da classe **SimAnnSolucao** que guarda o caminho seguido pelo algoritmo.

Esta classe **SimAnnSolução** é a classe que guarda a informação relativa a cada solução, isto é, os calculos associados às penalizações e a ordem de aterragens dos aviões e da sua hora exata.

### Algoritmo de Custo Uniforme

Para representar a solução ao problema proposto, utilizámos, para o algoritmo Custo Uniforme, um vetor de apontadores de **Nodes**, sendo que este se encontra ordenado de fim para início pois é construido durante a execução do programa.

A cada elemento deste vetor o melhor tempo para o aviao contido no elemento encontra-se no campo *departTime*. A esta estrutura para se descobrir o custo associado à solução apenas é utilizar a função *getTotalCost* do primeiro elemento, sendo que este navega posteriormente pelos seus antecessores somando o custo de cada *departTime*.

# Ficheiros de Input e Configurações

Ao correr a aplicação desenvolvida, é requerido ao utilizador um ficheiro de *inputs*. Este ficheiro deve conter toda a informação relativa aos aviões (hora preferencial, custo de aterragem atrasada, custo de aterragem adiantada, tempo de desocupação da pista após aterragem, etc.) que os algoritmos necessitam.

Com a presente entrega, foram incluidos dois ficheiros junto do código com propostas de problemas que a aplicação pode correr (avioes1.txt e avioes2.txt).

Os ficheiros de *input* contém em cada linha a informação referente a um avião. Cada uma dessas linhas contém o nome do avião, a hora preferencial de aterragem, a hora inicial da janela de aterragem, a hora final da janela de aterragem, o fator de custo de aterragem adiantada, o custo de aterragem atrasada e tempo de repouso da pista, por esta ordem.

Assim sendo, um exemplo de uma linha desse ficheiro seria:

TAP-V0001 11 0 30 2 4 5

Após a leitura, com sucesso, de um ficheiro de inputs, o programa procede à execução dos algoritmos pela seguinte ordem:

1. Algoritmo Genético
2. Algoritmo de Arrefecimento Simulado
3. Alforitmo de Custo Uniforme

Os dois primeiros algoritmos apresentam uma barra de progresso e possuem um ficheiro de configurações que pode ser encontrado na pasta *config.*

O ficheiro de configuração do algoritmo genético permite alterar informações relativamente ao número de iterações a efetuar, a utilização de uma política elitista, o tamanho da população e a probabilidade de mutação.

Já o ficheiro de configuração do algoritmo de arrefecimento simulado fornece ao programa as informações acerca do número de iterações máximo a efetuar, número máximo de perturbações sobre a solução de uma dada iteração e o fator de redução da temperatura.

# Representação das Soluções

No que toca à representação de soluções, o grupo procurou uma opção que permitisse transmitir a ideia da progressão da ocupação da pista sobre um plano temporal. Por outras palavras, procurámos uma representação que permitisse identificar facilmente não só sobreposições temporais, mas também as horas de desempedimento da pista.

Dadas estas prioridades, o grupo achou que a melhor forma seria procurar uma solução sobre a forma de recta real que seguisse a varíavel que representa o tempo. Para tal, optámos por utilizar os nossos conhecimentos em HTML e Javascript para simular essa recta real e animar a posição que o avião ocupará na recta e o respectivo tempo de ocupação da pista.

Assim sendo, é necessário guardar a informação num ficheiro HTML. Este registo é feito quando chegamos a uma solução final, pois é neste ponto que é criado, a partir de uma macro, um array JSON com a informação dessa solução.

Esta informação é impressa no ficheiro "results.html" dentro de um *div* criado para o efeito, ou seja, cada um dos algoritmos implementados imprime as informações relativas à sua solução apenas no seu *div* correspondente.

Este ficheiro HTML ao ser corrido irá utilizar o ficheiro "results.js" que trata a informação de cada "div" devidamente e desenha a recta esperada. Este ficheiro “results.js”

# Análise dos Resultados Obtidos

Análise fixe com graficos e coisas.

# Conclusão

Finalizando e tendo em consciência todo trabalho desenvolvido ao longo do semestre, assumimos, sobretudo, um balanço extremamente positivo no que toca à consolidação de conhecimentos obtidos e no domínio sobre problemas de escalonamento.

Uma possível extensão do problema não implementada passaria por alargar os algoritmos à possibilidade de existência de mais que uma pista.

De salientar a familiarização com os algoritmos de otimização que implementámos e as conclusões obtidas relativamente aos mesmos.

Em suma, tendo em conta que a área desenvolvida é uma área bastante pertinente e com aplicações viáveis na vida real, consideramos uma mais valia ter explorado estes conceitos.

# Recursos Utilizados

No desenvolvimento deste projeto usufruimos, para além dos slides das aulas teóricas, o seguinte leque de manuais:

* Stuart Russell, Peter Norvig; Artificial intelligence. ISBN: 978-0-13-207148-2
* Ernesto Costa e Anabela Simões; Inteligência artificial. ISBN: 972-722-269-2

De notar ainda o apoio prestado pelo monitor da disciplina Tiago Azevedo.

Resta apenas acrescentar que todos nós partilhamos da opinião que a distribuição de tarefas foi equitativa e que o Lessa é homossexual.

# Apêndice

## Manual de Instrução

Para correr a aplicação, apenas é necessário executar o ficheiro “iart.exe”.

Este executável irá solicitar ao utilizador um ficheiro de texto com as informações relativas aos aviões a aterrar numa dada pista.

De seguida, os algoritmos são corridos sequencialmente, e os resultados podem ser consultados na pasta “Solucao”.

Para visualizar a solução basta abrir o ficheiro html num browser.