



# ***Diseño de una arquitectura de aviónica tolerante a fallas basada en componentes COTS para vehículos satelitales de nueva generación***

Por ***Arias Emmanuel***

Presentado ante la Universidad Nacional de La Matanza y la Unidad de Formación Superior de la CONAE  
como parte de los requerimientos para la obtención del grado de

**MAGISTER EN DESARROLLOS INFORMATICOS DE APLICACION ESPACIAL**

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CÓRDOBA

***Mayo, 2017***

©UFS-CONAE 2017

©UNLAM 2017

DIRECTOR

***Gustavo Wiman***

INVAP, Bariloche, Provincia de Rio Negro

*Dedicado a  
alguien*

# Abstract

**Keywords:**

# Resumen

Esta tesis se trata de

# Agradecimientos

Muchas gracias

# Contents

## 1 Introducción

1.1	Motivación . . . . .	
1.2	Hipótesis . . . . .	
1.3	Objetivo del trabajo y preguntas de investigación . . . . .	
1.3.1	Objetivo . . . . .	
1.3.2	Objetivos Específicos . . . . .	
1.3.3	Preguntas de investigación . . . . .	1

## 2 Marco Teórico 2

2.1	Terminología . . . . .	2
2.2	La fiabilidad en el software . . . . .	3
2.3	Impedimentos de la confiabilidad . . . . .	4
2.3.1	Orígenes de la falla . . . . .	5
2.3.2	Modos comunes de fallas . . . . .	5
2.3.3	Fallas en el Software . . . . .	5
2.4	Medios de fiabilidad . . . . .	6
2.4.1	Evitación de Fallas . . . . .	6
2.4.2	Tolerancia a Fallas . . . . .	6
2.4.3	Eliminación de Fallas . . . . .	6
2.4.4	Predicción de Fallas . . . . .	7

2.5	Atributos de la fiabilidad . . . . .	7
2.5.1	Confiabilidad . . . . .	7
2.5.2	Disponibilidad . . . . .	8
2.5.3	Seguridad . . . . .	9
2.6	Tolerancia a falla . . . . .	9
2.7	Clasificación de un sistema de control tolerante a fallas . . . . .	10
2.8	Redundancia en el software . . . . .	10
2.8.1	Técnicas single version . . . . .	11
2.8.2	Técnicas multi-version . . . . .	11
2.8.3	Técnicas de detección de fallas . . . . .	12
2.8.4	Técnicas de recuperación de fallas . . . . .	12
2.9	Técnica de evaluación de fiabilidad . . . . .	15
2.10	Medidas comunes de fiabilidad . . . . .	16
2.10.1	Failure rate . . . . .	16
2.10.2	Tiempo medio medio de falla . . . . .	17
2.10.3	Tiempo medio de reparación . . . . .	17
2.10.4	Tiempo medio entre fallas . . . . .	17
2.10.5	Cobertura de fallas . . . . .	18
2.11	Métodos de cálculos de fiabilidad . . . . .	18
2.11.1	Diagramas de bloques de confiabilidad . . . . .	18
2.11.2	Utilización de procesos de Markov . . . . .	18
2.12	Modelos de falla . . . . .	19
2.12.1	Tiempo hasta la falla . . . . .	20
2.12.2	Función de confiabilidad . . . . .	20
2.12.3	Tasa de falla . . . . .	20
2.12.4	Tiempo medio hasta la falla . . . . .	21
2.12.5	Vida restante media . . . . .	21
2.12.6	Distribución binomial . . . . .	21
2.12.7	Distribución exponencial . . . . .	21

## CONTENTS

---

2.13	Protocolos de comunicación de tiempo real . . . . .	22
2.13.1	Sistemas de tiempo real . . . . .	22
2.14	Estrategia de acceso al medio . . . . .	23
2.14.1	CSMA . . . . .	23
2.14.2	TDMA . . . . .	23
2.14.3	Minislotting . . . . .	24
2.15	Revisión de protocolos . . . . .	24
2.15.1	CAN . . . . .	24
2.15.2	byteflight . . . . .	24
2.15.3	ARINC 659 o SAFEbus . . . . .	24
2.15.4	TTP/C . . . . .	24
2.16	Posibles fallas en una red . . . . .	25
2.17	Protocolo CAN . . . . .	25
2.17.1	Consideraciones previas . . . . .	25
2.17.2	Introducción . . . . .	25
2.17.3	Elementos necesarios . . . . .	26
2.17.4	Capa física . . . . .	27
2.17.5	Capa de Enlace . . . . .	28
2.17.6	Formato del mensaje . . . . .	28
<b>3</b>	<b>Estado del arte</b>	<b>32</b>
3.1	Árboles binarios . . . . .	32
3.1.1	Esquema de árbol binario con backups . . . . .	33
3.1.2	Esquema de árbol binario con degradación de performance . . . . .	34
3.2	Sistemas Hypercube . . . . .	34
3.3	Redes distribuídas . . . . .	34
3.3.1	Algoritmo de ruteo . . . . .	35
3.4	Redes Ethernet en aviónica . . . . .	35
3.4.1	Experiencia de vuelo . . . . .	37



3.5	Arquitectura de red basada en BUS . . . . .	37
3.5.1	Evaluación de la confiabilidad de arquitecturas basadas en BUS . . . . .	38
3.6	Métrica y modelado de la confiabilidad de sistemas . . . . .	39
<b>4</b>	<b>Análisis y desarrollo de arquitectura tolerante a fallas</b>	<b>41</b>
4.1	Introducción . . . . .	41
4.2	Requerimientos para el análisis . . . . .	41
4.3	Nomenclatura . . . . .	42
4.4	Estudio de topologías de arquitecturas . . . . .	42
4.4.1	Árbol binario . . . . .	43
4.4.2	Red distribuida . . . . .	43
4.4.3	Red hypercube . . . . .	45
4.5	Topología utilizada en la arquitectura a diseñar . . . . .	46
4.6	Topología propuesta . . . . .	48
4.7	Protocolo de comunicación . . . . .	48
<b>5</b>	<b>Arquitectura propuesta</b>	<b>50</b>
<b>6</b>	<b>Análisis y resultados</b>	<b>51</b>
<b>7</b>	<b>Conclusión</b>	<b>52</b>
	<b>Bibliografía</b>	<b>56</b>

# List of Figures

2.1	Fiabilidad (Hitt y Mulcare, 2070)	4
2.2	Representación de checkpoint y restart	13
2.3	Representación del proceso pares	14
2.4	Configuración de bloques de recuperación	15
2.5	Failure rate de HW vs tiempo	16
2.6	Failure rate SW vs tiempo	17
2.7	Confiabilidad vs tiempo	17
2.8	Arquitectura estándar propuesta por ISO898	26
2.9	Tráfico en el BUS CAN	27
2.10	Frame de mensaje del CAN estándar	30
2.11	Frame del mensaje del CAN extendido	30
3.1	Árbol binario de 4 niveles	33
3.2	Confiabilidad con respecto al tiempo de una arquitectura de árbol binario de 4 niveles	34
3.3	Arquitectura básica TTEthernet	36
3.4	Frame de mensaje TTEthernet	37
3.5	Arquitecturas stack-trees	37
3.6	Arquitecturas que no responden al modelo stack-trees	38
3.7	Esquema $CST_D$	38
3.8	Modelo de sistema satelital (Hoque et al., 2015)	40

## LIST OF FIGURES

---

4.1	Confiabilidad con respecto al tiempo de árbol binario de 4 niveles . . . . .	43
4.2	Red distribuida . . . . .	44
4.3	Confiabilidad de red distribuida . . . . .	45
4.4	Confiabilidad de red distribuida con 4 nodos fallando . . . . .	45
4.5	Red Hypercube . . . . .	46
4.6	Confiabilidad de red hypercube . . . . .	46
4.7	Comparación de confiabilidad . . . . .	47
4.8	Arquitectura propuesta utilizando topología de red distribuida . . . . .	49
4.9	Conexión entre la red y el subsistema . . . . .	49

# List of Tables

2.1	Disponibilidad en relación con su baja de servicio por año. Tabla modificada de Dubrova (2013)	8
4.1	Comparación de confiabilidad de topologías . . . . .	48

# Lista de acrónimos

<b>SW</b>	Software
<b>HW</b>	Hardware
<b>FT</b>	Tolerancia a Fallas
<b>FA</b>	Evitación de Fallas
<b>FR</b>	Eliminación de Fallas
<b>FF</b>	Predicción de Fallas
<b>MTBF</b>	Tiempo Medio Entre Fallas
<b>MTTF</b>	Tiempo Medio de Fallas
<b>MTTR</b>	Tiempo Medio de Reperación
<b>CMF</b>	Modo Común de fallas
<b>FDIR</b>	Detección, Aislación y Recuperación de Fallas
<b>CONAE</b>	Comisión Nacional de Actividades Espaciales
<b>UNLAM</b>	Universidad Nacional de La Matanza
<b>INVAP</b>	Investigación Aplicada
<b>NASA</b>	National Aeronautics and Space Administration
<b>COTS</b>	Commercial Off-The-Shelf
<b>TT</b>	Time-Trigged
<b>CST</b>	Complete Stack-Tree
<b>CAN</b>	Controller Area Network
<b>CPU</b>	Central Proceesing Unit

# Todo list

Ver qué preguntas se lograron responder y mostrarlas en algún apartado . . . . .	1
Agregar más bibliografía si se lee más sobre el tema . . . . .	32

# Introducción

En el marco del Plan Espacial Nacional, desarrollado por la Comisión Nacional de Actividades Espaciales (CONAE) de Argentina, y con el propósito de llevar a cabo actividades de investigación y aplicación, provenientes de la Universidad Nacional de La Matanza (UNLAM) se presenta este plan de tesis con el fin de ampliar los conocimientos y la participación de la CONAE y UNLAM, en el campo del Desarrollo Informático y Ciencias de la Computación.

Las actividades desarrolladas para este trabajo de tesis son realizadas, en su mayor proporción, en la Unidad de Desarrollo Investigación Aplicada (INVAP), ubicada en San Carlos de Bariloche, Provincia de Río Negro. Este trabajo se encuentra orientado a brindar un nuevo conocimiento, que ayude en cierta medida, en el desarrollo de los diferentes proyectos con los que cuenta actualmente esta empresa, agregando un grado de innovación en el resultado que se obtenga.

INVAP tiene como visión ser un referente en proyectos tecnológicos a nivel mundial INVAP (2016), por lo tanto, debe asegurarse que cada uno de los productos que se lleven a cabo sean competitivos. Para lograr cumplir con esto, es necesario que tales proyectos se encuentren a la vanguardia tecnológica y científica.

El desarrollo de proyectos satelitales conlleva costos de importante magnitud, y dependen de cada misión. Una parte importante de los costos está conformado por el desarrollo<sup>1</sup> y sobre todo los materiales que se utilizan para su fabricación. Esto es debido a que se utilizan componentes que son exclusivos para el ámbito espacial, en otras palabras que se encuentran “calificados para volar”. Estos componentes son fabricados especialmente para soportar el ambiente hostil del espacio.

Si se considera al ámbito espacial como una industria, algo que ha sido demostrado en los últimos años; y si se tiene en cuenta las intenciones de crecimiento y competitividad de la empresa INVAP, de permitir el ingreso de nuestro país en el mercado satelital INVAP (2016), resulta de gran importancia lograr reducir los costos en fabricación y desarrollo de vehículos satelitales.

La National Aeronautics and Space Administration (NASA) tiene un enfoque de desarrollo bajo el lema “faster, cheaper, better” Forsberg y Harold (1999), lo cual busca desarrollar sus proyectos y misiones de forma rápida, barata y mejor. Bajo este enfoque se han realizado diversos estudios e investigaciones dando resultados sumamente positivos Tai et al. (1999), Chau et al. (1999), Schneidewind y Nikora (1998), Forsberg y Harold (1999). En estos trabajos se utilizan componentes que no se encuentran “calificados para volar”, los cuales también son llamados componentes Commercial Off-The-Shelf (COTS), o de estantería. Debe mencionarse, que también hubo algunos fracasos en su aplicación.

---

<sup>1</sup>Nota: entiéndase por desarrollo al proceso de planificación, análisis, diseño e implementación.

A simple vista, la utilización de estos componentes ayudaría a reducir costos. Sin embargo, esto no es tan directo. Los componentes COTS al no estar calificados, se les deben realizar tareas de calificación adicional. Además deben ser aplicados a un ambiente, que asegure que no fallarán durante la misión; o si fallan, no será motivo de pérdida de la misma.

Los componentes COTS suelen tener un costo de compra entre 100 y 1000 veces menores que aquellos que está calificados para volar. Por lo que el aumento en la utilización de estos componentes, aplicados al desarrollo de diferentes tipos de satélite, **permitiría reducir los costos y ahorrar algunos millones de dólares del proyecto satelital**. Esto facilitaría el ingreso de Argentina en un mercado altamente competitivo.

El desafío de este trabajo de tesis es analizar y estudiar arquitecturas que sean tolerantes a fallas, que permitan una correcta comunicación entre los diferentes subsistemas de un vehículo espacial de nueva generación, y que tenga como característica principal un cierto grado de confiabilidad, de modo tal que pueda ser aplicado con componentes COTS.

## 1.1 Motivación

Los costos de un proyecto satelital se pueden clasificar, a grandes rasgos, en 5 grupos:

- Desarrollo
- Materiales
- Ensamblado, integración, y tests
- Lanzamiento
- Operaciones

Este trabajo de tesis se centrará principalmente en el desarrollo (proceso de planificación, análisis, diseño e implementación.), y en los materiales utilizados en la fabricación de vehículos satelitales.

No se puede mencionar a ciencia cierta cuál es el costo “verdadero” de desarrollar un satélite. Este depende exclusivamente del tipo de satélite y de la misión. Lo que si se debe tener en claro es que las tareas de desarrollo representan una parte muy importante del costo total del proyecto.

Desarrollar un vehículo espacial con componente COTS, en un principio podría representar costos adicionales, ya que se le deben realizar tareas de calificación adicional, debido a que no están “preparados” para resistir las condiciones hostiles del espacio.

Uno de los puntos positivos, y que motivan la aplicación de componentes COTS, es que a la hora de desarrollar varios satélites en base a la misma ingeniería, se puede ahorrar en gran medida en los materiales que se utilizan. Los componentes COTS suelen tener un costo de compra entre 100 y 1000 veces menores que aquellos que están calificados para volar. **Esto ayudaría a ahorrar algunos millones de dólares de los proyectos satelitales**.

Otra de las ventajas de utilizar componentes COTS, es que la mayoría cuentan con una tecnología más avanzada que aquellos que son calificados para volar. Esta tecnología permite:

- Aumentar prestaciones, mediante el incremento de las capacidades de procesamiento, memoria, velocidades de procesamiento, etc.
- Implementar funciones que son imposibles de aplicar en tecnologías viejas.



- Reducir tiempos de desarrollo.
- Reducir volumen, masa y consumo

El último punto mencionado anteriormente es de especial interés, ya que al reducir volumen y masa, permite reducir costos adicionales como el de lanzamiento.

Esta reducción de costos de proyectos satelitales tienen ventajas directas a la hora de introducir a Argentina en un mercado altamente competitivo, donde la mínima reducción de estos, representa ganancias económicas importantes.

Uno de los puntos en contra de la utilización de componentes COTS es que al no ser calificados para volar, es necesario llevar a cabo tareas y estrategias inteligentes, con el fin de hacer frente a esa “deficiencia”. Por ello, se exige realizar una investigación y análisis de diferentes arquitecturas de aviónica, que puedan ser utilizadas para lograr que el sistema sea tolerante a fallas, y así, cumplir con los requerimientos de una misión satelital.

El estudio de arquitecturas tolerantes a fallas, no solamente tiene aplicación en el ámbito espacial, si no que también puede ser extendido a cualquier sistema crítico, los cuales necesitan ser robustos y tolerantes a fallas, como es el caso de aviones comerciales, plantas nucleares, automóviles, etc.

## 1.2 Hipótesis

La hipótesis de esta tesis es la siguiente: “Una arquitectura de aviónica basadas en componentes COTS, robusta y tolerante a fallas, es totalmente aplicable y utilizable en vehículos espaciales, con un alto nivel de confiabilidad, lo cual permite disminuir la complejidad de los sistemas actuales de aviónica”.

## 1.3 Objetivo del trabajo y preguntas de investigación

En esta sección se mencionan el objetivo principal y específicos; como así también las preguntas de investigación, que guiarán la elaboración de esta tesis.

### 1.3.1 Objetivo

El objetivo de este trabajo es investigar y analizar arquitecturas de comunicación de los subsistemas de aviónica tolerante a fallas basada en componentes COTS para vehículos satelitales de nueva generación.

### 1.3.2 Objetivos Específicos

1. Realizar un estudio del estado de la cuestión sobre arquitecturas tolerantes a fallas para sistemas críticos.
2. Investigar y analizar arquitecturas tolerantes a fallas que aseguren la confiabilidad del sistema y que sean aplicables en la industria satelital.
3. Investigar y analizar protocolos de comunicación, para las capas superiores del modelo de OSI (modelo de interconexión de sistemas abiertos - ISO/IEC 7498-1), orientados a la tolerancia a fallas y confiabilidad de los sistemas. Realizar un estudio comparativo de los diferentes protocolos estudiados.
4. Investigar una metodología para lograr una medición de la tolerancia a fallas en arquitecturas de aviónica.

5. Desarrollar un estudio comparativo de arquitecturas tolerantes a fallas con el fin de obtener ventajas y desventajas de cada una de ellas.
6. Diseñar modelos alternativos de arquitecturas tolerantes a fallas, que tenga un grado de confiabilidad tal que permita la aplicación de componentes COTS.
7. Evaluar la confiabilidad de los modelos de arquitecturas (mediante métrica desarrollada en este trabajo o siguiendo otras estrategias).
8. Proponer el diseño de una nueva arquitectura tolerante a fallas, con un grado de confiabilidad suficiente para la aplicación de componentes COTS en aviónicas de vehículos satelitales.
9. Simular la arquitectura planteada para medir su grado de tolerancia a fallas y performance.

#### 1.3.3 Preguntas de investigación

Ver qué preguntas se lograron responder y mostrarlas en algún apartado

Para este trabajo de tesis se plantearon las siguientes preguntas de investigación, que se fueron respondiendo a lo largo de este trabajo

- ¿Es posible la realización de un método de medición del grado de tolerancia a fallas de una arquitectura de aviónica?
- ¿Cuál es la estrategia más indicada de tolerancia a fallas que permita brindar un alto grado de confiabilidad en la utilización de componentes COTS en sistemas críticos?
- ¿Cuál es la arquitectura más indicada que permita desarrollar tolerancia a fallas en sistemas críticos basados en componentes COTS?
- ¿Es factible la utilización de componentes COTS en sistemas espaciales?

# Marco Teórico

## 2.1 Terminología

Existe una importante diferencia entre los significados de las palabras falla, error y avería<sup>1</sup>, que es importante destacar antes de comenzar con el desarrollo de este trabajo.

Un **avería** de sistema ocurre cuando el servicio prestado por el sistema ya no coincide con las especificaciones del mismo (Hanmer, 2007). Esto quiere decir que existe un problema que tiene una consecuencia negativa en el sistema completo, logrando que este ya no logre cumplir con sus especificaciones. Cuando el sistema no se comporta de la manera que es especificada, este ha fracasado. Esto significa que lo que se espera de un sistema se encuentra descrito, comúnmente en especificaciones o requerimientos (Pullum, 2001).

Para la IEEE (1990) avería es “la inhabilitación de una sistema o componente a llevar a cabo las funciones requeridas en los requerimientos específicos de performance del mismo”.

Hanmer (2007) ejemplifica averías de sistemas cuando: el sistema se bloquea y se detiene cuando no debería hacerlo, el sistema calcula un resultado incorrecto, el sistema no está disponible, el sistema es incapaz de responder a la interacción con el usuario. Cuando el sistema no hace lo que debe hacer, el sistema ha fracasado. Las averías son detectados por los usuarios mientras usan el sistema.

Las averías son causados por los errores. Un **error** es una parte del estado del sistema que es susceptible de provocar un avería en el sistema, un error que afecta al servicio es una indicación de que un avería se ha producido (Hanmer, 2007). Un error se puede propagar, es decir dar a lugar otros errores (Pullum, 2001).

IEEE (1990) define error como “la diferencia entre un valor computado, observado o medido, con el valor verdadero, especificado o el teóricamente verdadero”.

Los errores se pueden clasificar en dos tipos: errores de tiempo y valores (Hanmer, 2007). Los errores de valores son aquellos que se manifiestan como valores discretos incorrectos o estados del sistema incorrecto. En cambio, los errores de tiempo pueden incluir aquellos que no cumplen con el total de las tareas.

Hanmer (2007) especifica los siguiente casos más comunes de errores:

- Timing: existe una falta de sincronización en la comunicación de los procesos.
- Bucles infinitos: ejecución de un bucle sin detenerse, esto consume memoria, y la avería del sistema.

---

<sup>1</sup>En inglés: fault, error y failure.

- Error de protocolo: errores en el flujo de comunicación ya que no coinciden los protocolos. Mensajes enviados en formato diferente, en tiempos diferentes, a lugares de sistemas incorrectos.
- Inconsistencia de datos: errores son diferentes en diferentes lugares.
- Sobrecarga de sistema: el sistema es incapaz de hacer frente a la sobrecarga de actividades a la que es expuesta.

La causa adjudicada o la hipótesis de un error es una **falla**, también llamado “bugs”. Una **falla activa** es aquella que produce un error (Pullum, 2001). Una falla es un defecto que está presente en el sistema y que puede causar un error (Hanmer, 2007). Es la desviación actual de lo correcto Hanmer (2007).

Según IEEE (1990) una falla es “un defecto en un dispositivo de hardware o componente; como por ejemplo un corto circuito o un cable cortado”. También realiza una segunda definición diciendo que falla es “un paso incorrecto, proceso, o definición de dato en un programa de computadora” IEEE (1990). Esta última afirmación es la que se usa en el ámbito de este trabajo.

Algunas fallas introducidas en el Software (SW) se detallan en Hanmer (2007), lo cual señala que pueden incluir:

- Especificaciones incorrecta de requerimientos
- Diseño incorrecto
- Errores de programación

Entonces, como lo indica Pullum (2001) con la tolerancia a fallas, lo que se busca es prevenir la avería mediante la “tolerancia” de fallas, las cuales son detectables cuando un error aparece. Las fallas son el motivo de errores y los errores son motivos de avería (Dubrova, 2013).

También se suele utilizar el término anomalía en las operaciones de vehículos espaciales para referirse a comportamientos anómalos o no esperados del sistema (David M. Harland, 2005)

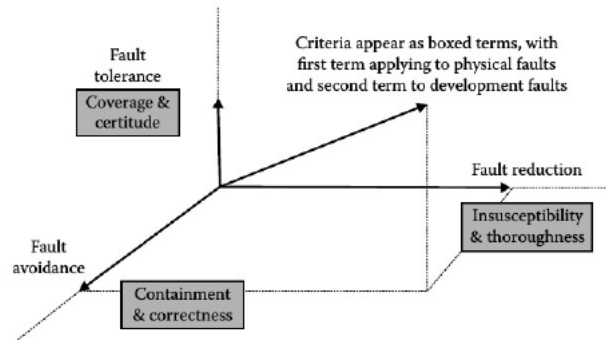
En Dubrova (2013) se describe un ejemplo para diferenciar correctamente estos conceptos. Se considera el SW de una planta nuclear, en la cual existe una computadora que es responsable de controlar la temperatura, la presión y demás variables de interés para la seguridad del sistema. Se da el caso de que uno de los sensores detecta que la turbina principal se encuentra girando a una velocidad menor a la correcta. Esta falla hace que el sistema envíe una señal para aumentar su velocidad (error). Esto produce un exceso de velocidad en la turbina, lo cual tiene como consecuencia que la seguridad mecánica apague la turbina. En esta situación el sistema no está generando energía. Esto se considera un avería, porque el sistema no está entregando el servicio según lo establecido por los requerimientos. Pero es un avería salvable.

Otro concepto es el de **mantenibilidad**, este es la capacidad de un sistema, bajo condiciones normales, de ser restaurado a un estado en el cual puede realizar sus funciones requeridas, cuando se realiza el mantenimiento (Rausand y Hoyland, 2004).

En secciones posteriores se ven los conceptos de confiabilidad, disponibilidad y seguridad (Sección 2.5.1, 2.5.2, 2.5.3, respectivamente).

## 2.2 La fiabilidad en el software

El objetivo final de la Tolerancia a Fallas (FT), es el desarrollo de un sistema fiable (Dubrova, 2013). Teniendo en cuenta que SW que se encuentran dentro de las naves espaciales, como satélites, lanzadores, y sobre todo



- **Impedimentos:** son aquellas cosas que se interponen en el camino de la fiabilidad. Son las fallas, errores y fracasos.
- **Medios:** los medios para lograr la fiabilidad, según el autor, se pueden dividir en dos grupos:
  1. Aquellos que son utilizados durante la construcción del SW (Evitación de Fallas (FA)<sup>2</sup> y FT).
  2. Aquellos que contribuyen con la validación del SW una vez desarrollado (Eliminación de Fallas (FR)<sup>3</sup> y Predicción de Fallas (FF)<sup>4</sup>).
- **Atributos:** describen las propiedades de la fiabilidad y proporcionan una forma de evaluar el logro de esas propiedades.

<sup>3</sup>En inglés, Fault Removal

<sup>4</sup>En inglés, Fault Forecasting

### 2.3.1 Orígenes de la falla

Existen diversos orígenes de fallas. Estas pueden provenir desde terceros, en el caso de productos comprados, pueden deberse a una falta del conocimiento del problema, falta de tiempo, etc. Dubrova (2013) clasifica el origen de las fallas en cuatro grupos: *especificación incorrecta*, *implementación incorrecta*, *defectos de fabricación* y *factores externos*.

Las *especificaciones incorrectas* son aquellas que surgen debidas a una incorrecta especificación de requerimiento o un mal diseño de una arquitectura o de un algoritmo (Dubrova, 2013). Estos orígenes de fallas son bastante comunes en el desarrollo de sistemas. Un ejemplo típico citado por Dubrova (2013), es el caso de requerimientos que ignoran aspectos del medio ambiente en el que opera el sistema. Una mala redacción de un requerimiento o el olvido de uno de ellos, puede traer graves problemas, atrasos y pérdida de dinero, en el diseño y producción de un sistema espacial.

Las *implementaciones incorrectas*, se refieren a las *fallas de diseño*, surgen cuando el sistema implementado no cumple con los requerimientos (Dubrova, 2013).

Otro origen de falla son los *defectos de los componentes* (Dubrova, 2013). Estos pueden incluir defectos de fabricación, defectos aleatorios dados en los componentes, etc.

Y por último se tienen las fallas que son causadas por *factores externos*, los cuales provienen del medio ambiente, usuarios u operadores (Dubrova, 2013). Ejemplos de estos factores externos pueden ser, vibraciones, cargas electrostáticas, temperatura, radiación electromagnética, envío incorrecto de comandos, etc.

### 2.3.2 Modos comunes de fallas

Un *Modo Común de fallas (CMF)*<sup>5</sup> es una falla que ocurre simultáneamente en dos o más componentes redundantes (Dubrova, 2013).

Gangloff (1975) define los CMF como múltiples unidades de fracaso debido a una sola causa.

CMF son causados por fenómenos que crean dependencias entre unidades redundadas, lo que causa la falla de estas unidades simultáneamente (Dubrova, 2013).

Según como lo indica Dubrova (2013) el único enfoque para combatir los CMF, es mediante el diseño en diversidad. Diseño en diversidad es la implementación de más de una variante de la función en cuestión (Dubrova, 2013). Esto se puede lograr variando los algoritmos que se utilizan, diferentes equipos de trabajo realicen las mismas partes del sistema, de manera tal de tener redundancia en código, etc.

### 2.3.3 Fallas en el Software

El SW difiere en gran medida con el Hardware (HW). En primer lugar el SW no envejece, no se deforma, tampoco se puede quebrar ni ser afectado por el medio ambiente. El SW es determinístico, siempre responde de la misma manera en el mismo ambiente, al menos que falle.

Por otro lado el SW se lo puede actualizar varias veces a lo largo del su ciclo de vida.

En tercer lugar, arreglar bugs de SW **no significa que el mismo sea más confiable**, al contrario pueden ocurrir nuevos errores (Dubrova, 2013).

---

<sup>5</sup>En inglés, common-mode faults

Por último el SW es mucho más complejo y menos regular que el HW. Tests tradicionales y métodos de debug pueden ser inadecuados para los sistemas de SW

### 2.4 Medios de fiabilidad

Los medios de confiabilidad son métodos y técnicas que permiten el desarrollo de un sistema confiable (Dubrova, 2013). Los medios se pueden dividir en dos grandes grupos (Pullum, 2001):

1. Aquellos que son empleados durante el proceso de construcción del SW (Pullum, 2001),
2. y a aquellos que ayudan en la validación del SW después que fue desarrollado (Pullum, 2001).

Dentro del primer grupo se tiene:

- Evitación de Fallas
- Tolerancia a Fallas

Por otro lado, en el segundo grupo se puede mencionar los siguientes:

- Eliminación de Fallas
- Predicción de Fallas

#### 2.4.1 Evitación de Fallas

FA son técnicas de mejoramiento de la fiabilidad utilizadas durante el desarrollo de SW para reducir el número de fallas introducidas durante la etapa mencionada (Pullum, 2001). Estas técnicas pueden estar presentes en las especificaciones y requerimientos del sistema, métodos de diseño de SW (Pullum, 2001).

Dubrova (2013) la denomina *prevención de fallas*<sup>6</sup>, y coincide con el autor anterior, definiendo FA como técnicas de control de calidad durante la especificación y fabricación de los procesos de diseño.

#### 2.4.2 Tolerancia a Fallas

En la sección 2.6 (página 9) se discutirá con mayor detalle la FT. Esto es así ya que en este trabajo de tesis se tiene como principal punto de estudio la Tolerancia a Fallas.

#### 2.4.3 Eliminación de Fallas

La FR hace referencia a las técnicas utilizadas para mejorar la fiabilidad empleadas durante la validación y verificación del SW (Pullum, 2001). Estas técnicas mejoran la fiabilidad del SW mediante la detección de fallas, usando métodos de verificación y la validación, y eliminando las fallas que se van detectando (Pullum, 2001).

---

<sup>6</sup>En inglés, Fault prevention

Por otro lado Dubrova (2013) indica que el FR se lleva a cabo durante fases de desarrollo de SW tanto como durante el ciclo de vida de un sistema. Durante la fase de desarrollo, FR consiste en tres pasos: *verificación, diagnóstico y corrección* (Dubrova, 2013). FR durante la vida operacional de un sistema, consiste en el mantenimiento preventivo y correctivo del mismo (Dubrova, 2013).

### 2.4.4 Predicción de Fallas

La FF se realiza mediante la realización de una evaluación del comportamiento del sistema con respecto a la ocurrencia o la activación de una falla (Dubrova, 2013). Esta evaluación puede ser:

- Cualitativa: que tiene como objetivo clasificar los modos de fallas o combinaciones de eventos que llevan al sistema al fracaso (Dubrova, 2013).
- Cuantitativa: que tiene como objetivo evaluar en término de probabilidad, el grado en el cual los atributos de fiabilidad son satisfechos (Dubrova, 2013).

FF incluye técnicas para aumentar la fiabilidad del sistema que son usados durante la validación del SW, con el objetivo de estimar la presencia de fallas y la ocurrencia o consecuencia de fracasos (Pullum, 2001)

## 2.5 Atributos de la fiabilidad

El objetivo final de la FT es desarrollar un sistema que sea fiable. Fiabilidad tiene muchas definiciones, pero comúnmente es expresado como la probabilidad de **no fallar** (Hitt y Mulcare, 2070). “La fiabilidad es la probabilidad de que un sistema continúe funcionando correctamente durante un intervalo de tiempo particular” (Torres-Pomales, 2000).

La fiabilidad de un sistema SW puede ser descrita por una serie de atributos, los cuales son mencionados a continuación.

### 2.5.1 Confiabilidad

La confiabilidad es la probabilidad de que un sistema continua operando correctamente durante un intervalo de tiempo dado (Torres-Pomales, 2000).

Dubrova (2013) coincide que la confiabilidad  $R(t)$ <sup>7</sup> de un sistema es la probabilidad de que el sistema opere sin fracasos en el intervalo de tiempo  $[0, t]$ .

La confiabilidad es una medida de la entrega correcta del servicio que brinda un sistema (Dubrova, 2013).

En sistemas críticos como el SW de vehículo espacial, es sumamente necesario que tenga una alta tasa de confiabilidad, ya que por ejemplo, perder el contacto con la nave, podría representar la pérdida de la misión, o una gran cantidad de datos. Otro ejemplo que se puede mencionar es de un satélite geoestacionario de comunicación, la pérdida de este servicio debe ser baja, casi nula (idealmente).

Coincidiendo Pressman (2001), define la confiabilidad como la “probabilidad de tener operaciones libre de fallas de un programa de computadora, en un ambiente específico para un tiempo específico”. El mismo autor también indica que la confiabilidad es la Tiempo Medio Entre Fallas (MTBF)<sup>8</sup>. Donde:

---

<sup>7</sup>En inglés, Reliability

<sup>8</sup>Del inglés, mean-time-between-failure



$$MTBF = MTTF + MTTR$$

Tiempo Medio de Fallas (MTTF) es el promedio de tiempo desde que empieza la operación del sistema hasta el tiempo que se produce la primera falla. Tiempo Medio de Reperación (MTTR) es el promedio de tiempo que se requiere para recuperarse, después de un fracaso, al correcto funcionamiento (Hanmer, 2007). MTBF es similar a MTTF, lo único que los diferencia es que MTBF es la suma de MTTF y MTTR. Según Hanmer (2007) MTBF es utilizado para aquellos sistemas que son reparables. Para el caso contrario se utiliza MTTF.

La IEEE (1990) define confiabilidad como “La capacidad del sistema o componente de realizar sus funciones requeridas bajo las condiciones establecidas durante un período de tiempo especificado”.

### 2.5.2 Disponibilidad

Es la probabilidad de que el sistema esté operando correctamente en un determinado instante de tiempo (Torres-Pomales, 2000). La disponibilidad  $A(t)$  de un sistema en el instante de tiempo  $t$  es la probabilidad que el sistema esté funcionando correctamente en el instante  $t$  (Dubrova, 2013).

Dubrova (2013) realiza una definición matemática de  $A(t)$ , llamándola también como, *punto de disponibilidad* o *disponibilidad instantánea*. Y la define como:

$$A(T) = \frac{1}{T} \int_0^T A(t) dx$$

Para Hanmer (2007) la disponibilidad del sistema es el porcentaje de tiempo en el que es capaz de llevar a cabo una función determinada.

Para el caso de los sistemas que no pueden ser reparados el punto de disponibilidad es igual a la confiabilidad del sistema (Dubrova, 2013).

Los estados de disponibilidad pueden ser representados en términos de fuera de servicio por año. En la Tabla 2.1 que expone Dubrova (2013) se puede observar esta relación.

Disponibilidad	Fuera de servicio
90%	36.5 días/año
99%	3.65 días/año
99.9%	8.76 horas/año
99.99%	52 minutos/año
99.999%	5 minutos/año
99.9999%	31 segundos/año

**Table 2.1:** Disponibilidad en relación con su baja de servicio por año. Tabla modificada de Dubrova (2013)

La IEEE (1990) define la disponibilidad como “El grado en el cual un sistema o componente se encuentra operativo y accesible cuando se requiere su uso. También es expresado en términos de probabilidad”

En satélites de órbita baja (LEO<sup>9</sup>), es necesario que el satélite se encuentre disponible al momento de su pasada por las estaciones terrestres para poder descargar los datos que se fueron almacenando. Del mismo modo,

<sup>9</sup>Del inglés, Low Earth Orbit

el satélite debe estar disponible para poder realizar las funciones necesarias para poder cumplir con su misión (como por ejemplo la registración de imágenes en una determinada zona terrestre).

Diferente es el caso para los satélites geoestacionarios, ya que estos deberían estar disponible la mayor parte del tiempo, ya que en la mayoría de los casos son de comunicación.

### 2.5.3 Seguridad

La seguridad se considera como una extensión de la confiabilidad (Dubrova, 2013). Seguridad  $S(t)$  es definida como la probabilidad que el sistema sea capaz de realizar su función correctamente o discontinuar su función en una manera a prueba de fallas (Dubrova, 2013).

Según Torres-Pomales (2000) la seguridad es la probabilidad de que el sistema llevará a cabo sus tareas de una manera no peligrosa. Un peligro se lo puede definir como “un estado o condición de un sistema, que juntos con otras condiciones ambientales de el sistema, conducirá inevitablemente a un accidente” (Torres-Pomales, 2000).

La seguridad es requerida para aquellas aplicaciones de seguridad crítica donde un fracaso puede resultar en lesiones humanas, pérdidas de vida o desastres ambientales (Dubrova, 2013).

Para satélites es importante que se tenga una alta seguridad, ya que una pérdida de una misión representa grandes cantidades de dinero perdido.

## 2.6 Tolerancia a falla

En sistemas críticos, como el de una planta nuclear, sistema médico, el sistema de vuelo de un avión, o el de un satélite, el SW (ni el hardware) deben fallar, ya que esto daría como resultado la pérdida de muchas vidas. Para el caso particular, del vehículo espacial (satélite, transbordador, lanzador), la falla del SW podría tener como consecuencia la pérdida de una misión, y/o una gran cantidad de dinero, y hasta vidas en algunos casos (vuelos tripulados). La principal diferencia entre el SW de una misión satelital, con la de un avión o una planta nuclear, o un sistema médico, es que ante alguna falla o error, se torna complicado llegar hasta el satélite para realizar una actualización o cargar un parche de SW.

La IEEE (1990) define como SW crítico a “aquel cuyo fracaso puede tener un impacto en la seguridad, o puede causar grandes pérdidas financieras o sociales”. El SW de estos sistemas críticos deben tener la capacidad de seguir funcionando, aún en la presencia de fallas, o errores. Imagínese el caso, de un avión comercial, con pasajeros a bordo, y de repente ocurre un problema debido al mal diseño del SW (por ejemplo un overflow de memoria). En esta situación es impensable que el SW se congele y que el piloto reinicie el sistema, esperar que se reestablezca al estado en el cual se encontraba antes del problema, para seguir funcionando. Lo mismo ocurre con el SW de naves espaciales, hay situaciones en la que no se puede esperar y es preferible que el sistema siga funcionando aún en la presencia de fallas.

Tal lo como indica Pressman (2001) las fallas de SW implica problemas cualitativos que son descubiertos después de que el SW es llevado a los usuarios y probados por ellos. Una gran cantidad de estudios indican que en las actividades de diseño se introducen entre un 50 y 65 por ciento de errores del total de errores que se dan durante el proceso del SW (Pressman, 2001). Esto no debe ocurrir en el ámbito espacial, ya que una vez que el sistema es utilizado, es muy difícil corregir los errores que surgen

Cabe aclarar que el SW al no ser un componente físico, no puede ser tratado de la misma manera que un componente hardware. Como ejemplifica Torres-Pomales (2000), las fallas que surgen a nivel de bit, como

por ejemplo en un disco duro, son fallas del dispositivo de almacenamiento y pueden ser mitigadas con la aplicación de técnicas de redundancias. Esto no es así para el SW. Por lo tanto evitar los errores en el a nivel de SW no es tan trivial como en el hardware.

A nivel de SW las fallas son llamadas “bugs” (tal como se indica en la sección 2.1 en la página 2), y existe un solo tipo de fallas que es introducido durante el desarrollo del SW (Torres-Pomales, 2000). Las fallas en el SW son el principal motivo de que todo un sistema fracase.

La FT, puede ser utilizada como una capa más de protección (Torres-Pomales, 2000). Esta aplicada al SW se refiere al uso de técnicas que permiten seguir brindando el servicio en un nivel aceptable de performance y seguridad después que una falla de diseño ocurra.

Debe hacerse una diferencia entre FT y calidad. Hanmer (2007) lo define de la siguiente manera: “FT es la capacidad del sistema a ejecutarse apropiadamente a pesar de la presencia de fallas. FT ocurre en tiempo de ejecución”. Cuando se habla que un sistema es tolerante a fallas, significa que fue diseñado de tal manera, que puede seguir funcionando correctamente aún en la presencia de errores de sistemas (Hanmer, 2007).

En cambio calidad, tal como lo define Hanmer (2007), “se refiere a cuán libre de fallas está el sistema. Técnicas de calidad que indican cómo el SW es creado. Si el sistema fue testeado.”

Un sistema de alta calidad tendrá menor número de fallas, que esto representa menor número de fallas en tiempo de ejecución. La reducción del número de fallas no implica que los resultados de los defectos son menos severos (Hanmer, 2007). El sistema debe tomar medidas para reducir el impacto de los errores y fallas, y es allí donde surge la FT.

Un sistema tolerante a fallas provee una continua y segura operación, aún durante la presencia de fallas. Un sistema tolerante a fallas, es un elemento crítico para una arquitectura de vuelo, lo cual incluye hardware, SW, timing, sensores y sus interfaces, actuadores, elementos y datos de comunicación con los diferentes elementos (Hitt y Mulcare, 2070).

Este tipo de sistemas debería detectar los errores causados por fallas, evaluar los daños producidos por la falla, aislar a la misma y por último recuperarse, en ese caso se habla de arquitectura o sistemas FDIR<sup>10</sup>.

FT es la capacidad de un sistema a continuar funcionando a pesar de la ocurrencia de fallas (Dubrova, 2013). Un sistema tolerante a fallas debe ser capaz de manejar fallas tanto de hardware como de SW. La FT es necesaria debido a que es imposible construir un sistema perfecto.

El objetivo de la FT es el desarrollo de sistemas los cuales funcionen correctamente en presencia de fallas (Dubrova, 2013). La FT es alcanzada mediante la utilización de algunos tipos de redundancias (Dubrova, 2013). *Redundancia* es la provisión de capacidades funcionales que sería innecesario para entornos libres de fallos (Dubrova, 2013). Esto significa tener hardware adicionales, check bits en una cadena de datos, o algunas líneas de código que verifica el correcto resultado del SW. La redundancia permite enmascarar una falla, o detectarla, para luego localizarla, contenerla y recuperarse de esta (Dubrova, 2013). Las técnicas de tolerancia de fallas se emplean durante la adquisición, o desarrollo del SW. Permite al SW tolerar fallas después que este haya sido desarrollado (Pullum, 2001). Cuando una falla se da, las técnicas de FT proveen mecanismos al sistema de SW para prevenir el fracaso del sistema (Pullum, 2001).

---

<sup>10</sup>FDIR, del inglés: Failure detect, isolate and recover

## 2.7 Clasificación de un sistema de control tolerante a fallas

## 2.8 Redundancia en el software

A pesar de lo comentado anteriormente, sobre la importancia del SW, todavía existe una creencia, de que el SW aparece por arte de magia, y que los programadores no son nunca, lo suficientemente capaces, de hacer un SW libre de errores. Salvo aquellas empresas u organizaciones que tienen un proceso maduro de desarrollo de SW, el resto cae en el error de pensamiento mencionado anteriormente.

Dubrova (2013) explica que la FT aplicado en el SW no está tan entendido, ni maduro, como es en el caso de la FT aplicada en hardware. Si una falla existiera en el SW, esta se haría “visible”, solo cuando las condiciones relevantes ocurran (Dubrova, 2013). Y muchas veces por tiempo o costo, no se realizan los tests cubriendo todos los posibles ambientes reales, lo cual tiene consecuencias desastrosas, tal como se expone en la sección 1.1 (página ).

Para sistemas complejos o grandes, donde existe una gran cantidad de estados, implica que solo una pequeña porción del SW puede ser verificada correctamente (Dubrova, 2013). Los tests tradicionales y métodos de depuración actuales, no alcanzan para grandes sistemas (Dubrova, 2013). La utilización de métodos formales para describir las característica requeridas por el comportamiento del SW, exigen gran complejidad computacional, y solo son aplicables en ciertas situaciones (Dubrova, 2013).

Las técnicas de FT pueden dividirse en dos grupos:

- técnicas de una sola versión, se utilizan cuando existe una sola versión del SW en el sistema.
- técnicas multi-versión, se utilizan cuando se desarrollan varias versiones de una misma función.

Estas se explican en las siguientes secciones.

### 2.8.1 Técnicas single version

Estas técnicas son utilizadas para tolerar parcialmente las fallas del diseño de SW (Pullum, 2001). Técnicas single-version de FT se basa en el uso de redundancia aplicada a una única versión de una pieza de SW para detectar y recuperarse de fallas (Torres-Pomales, 2000).

Estas técnicas a los software que cuentan con una sola versión, un número capacidades funcionales que no serían necesarias dentro de un ambiente libre de fallas (Dubrova, 2013).

#### 2.8.1.1 Estructuras de software

En Torres-Pomales (2000) se mencionan dos técnicas de estructuración del SW que son muy buenas a la hora de mantener FT en el SW.

La definición de una arquitectura en el software es de suma importancia ya que proveen las bases para la implementación de FT (Torres-Pomales, 2000). Una de las técnicas utilizadas en el desarrollo del software es la modularización. Esta consiste en descomponer el problema en componentes manejables. Esto tiene como resultado que sea más eficiente la aplicación de la FT en el diseño de un sistema (Torres-Pomales, 2000).

El particionado es otra técnica mencionada en Torres-Pomales (2000), lo cual provee aislamiento entre módulos independientes del sistema. Esta técnica permite descomponer al problema en partes separadas (Pressman,

2001). El particionado puede ser horizontal u vertical. En el primero se descomponen el problema moviéndose en forma horizontal en la jerarquía, mientras que el segundo se parte de lo más general hasta llegar a lo detallado, moviéndose verticalmente en la jerarquía (Pressman, 2001).

Sistema de cierre es un principio de FT, en el cual ninguna acción es permitible sin una autorización expresa (Torres-Pomales, 2000). Siguiendo este principio ninguna de las funciones que componen al sistema deberían tener más capacidad de la necesaria (Torres-Pomales, 2000). Las ventajas de desarrollar un sistema bajo este principio, es que es sencillo el manejo de errores, y evitar la propagación de fallas si ocurriesen.

### 2.8.2 Técnicas multi-version

Las técnicas de multi-version utilizan dos o más versiones diferentes del mismo módulo de SW (Dubrova, 2013) (Torres-Pomales, 2000), lo cual satisface el requerimiento de diversidad.

El objetivo de utilizar diferentes versiones de SW es que es construido de diferentes maneras, por lo tanto fallarían de diferente maneras (Torres-Pomales, 2000).

### 2.8.3 Técnicas de detección de fallas

Para los SW tolerantes a fallas, de una sola versión, se suelen utilizar varios tests de “aceptación” para detectar fallas (Dubrova, 2013). Es necesario que estos SW cuenten con dos propiedades: auto protección<sup>11</sup> y auto check<sup>12</sup> (Torres-Pomales, 2000). La auto protección significa que los componentes de sistema tienen la capacidad de protegerse así mismo mediante la detección de errores (Torres-Pomales, 2000). La propiedad de auto check significa que los componente son capaces de detectar fallas internas y tomar las acciones necesarias para evitar la propagación del error.

El resultado del sistema depende del resultado de los tests. Si el resultado pasa exitosamente el test, este es el correcto, caso contrario significa la presencia de fallas (Dubrova, 2013). Un test es más efectivo si se puede calcular de una manera simple (Dubrova, 2013).

Las técnicas utilizadas son las siguientes:

- *Timing checks*: se agrega a los sistemas una restricción de tiempo. Basado en esa restricción se puede deducir si el comportamiento del sistema se desvió (Dubrova, 2013). Los más utilizado es el *watchdog timer*, este es un contador, actualizado con un *timer* que detecta si un módulo de SW se bloqueó o congeló, entonces se reinicia ese módulo o el sistema.
- *Coding checks*: se utiliza en los sistemas donde los datos se codifican usando técnicas de redundancia de datos (Dubrova, 2013).
- *Reversal checks*: son aquellos donde se toma los valores de salida, y con ellos se busca encontrar cuáles fueron los datos de entrada. Si los datos de entrada reales coinciden con los calculados (para una misma salida), este se encuentra libre de fallas (Dubrova, 2013).
- *Reasonableness checks*: usa propiedades semánticas en los datos para detectar fallas (Dubrova, 2013).
- *Structural checks*: se basa en el conocimiento de las propiedades de la estructura de datos (Dubrova, 2013).

---

<sup>11</sup>En inglés, self-protection

<sup>12</sup>En inglés, self-checking

- *Replication checks*: se basa en la comparación de resultados de varios componentes (Torres-Pomales, 2000).

Se suelen utilizar árboles de fallas, como una técnica auxiliar en el desarrollo de sistemas para la detección de fallas (Torres-Pomales, 2000). El árbol de falla permite obtener un enfoque top-down de las diferentes fallas que se pueden dar. El árbol no cubre todas las fallas que puedan darse, pero si ayudan en un alto grado en el desarrollo de SW tolerante a fallas (Torres-Pomales, 2000).

### 2.8.4 Técnicas de recuperación de fallas

Una vez que la falla es detectada, el sistema debe proceder a recuperarse de aquella, y volver a un estado operacional normal (Dubrova, 2013). Si los mecanismos de detección y contención de fallas fueron desarrollados correctamente, esta es contenida dentro de un set de módulos en el momento de la detección (Dubrova, 2013).

#### 2.8.4.1 Manejo de excepciones

En muchos SW y lenguajes de programación, se logra recuperarse mediante el manejo de excepciones. El manejo de excepciones es la interrupción del funcionamiento normal para responder a un funcionamiento anormal del sistema (Torres-Pomales, 2000). Los posibles eventos que pueden lanzar una excepción son:

1. Excepciones de interfaces, son lanzadas por un módulo cuando se da una solicitud inválida de algún servicio (Dubrova, 2013).
2. Excepciones locales, son lanzadas por algún módulo cuando sus propios mecanismos de detección de fallas encuentran un problema interno (Dubrova, 2013).
3. Excepciones de fracaso, son lanzadas cuando un mecanismos de detección encuentra una falla, pero es imposible recuperarse de esa falta (Dubrova, 2013).

#### 2.8.4.2 Checkpoint y Restart

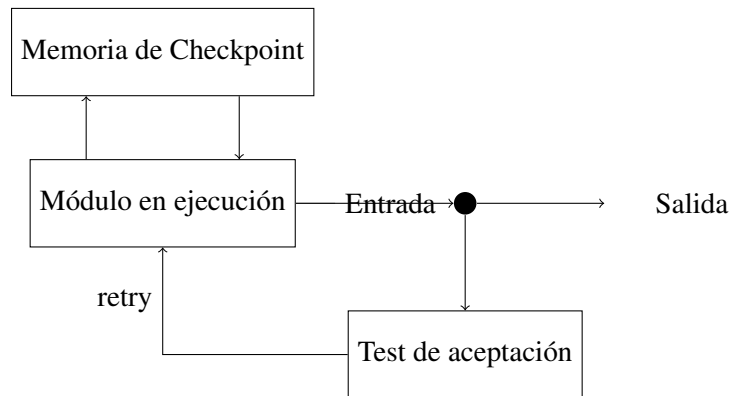
Para los software de una sola versión existen pocos mecanismos de recuperación. Checkpoint y restart es uno de ellos. También es conocido como *backward error recovery* (Dubrova, 2013). La mayoría de las fallas que se dan en los SW son debido a fallas que provienen del diseño, tal como se mencionó anteriormente. Estas fallas son activadas por entradas al sistema (Dubrova, 2013).

Este mecanismo cuenta con el módulo principal que se encuentra en ejecución combinado con un bloque que realiza tests de aceptación. Si se detecta una falla, en el bloque de testeo, se envía una señal de “reinicio”, para que el módulo principal vuelva al estado anterior, es decir, antes de producirse el error. Este estado anterior se encuentra almacenado en una memoria checkpoint (Dubrova, 2013). En la figura 2.2<sup>13</sup>, se muestra la representación de este mecanismo.

Existe dos tipos de checkpoints, estáticos y dinámicos. Los checkpoints dinámicos toman una “fotografía” del estado del sistema antes de comenzar la ejecución del SW y lo guarda en memoria (Dubrova, 2013). Si se detecta una falla, el sistema regresa a ese estado y comienza de nuevo su ejecución (Dubrova, 2013). Los checkpoints estáticos se basan en regresar el módulo a un estado predeterminado (Torres-Pomales, 2000). Se puede regresar a un estado inicial o a un set de estados predeterminados (Torres-Pomales, 2000).

---

<sup>13</sup>Basado en Dubrova (2013) y Torres-Pomales (2000)



**Figure 2.2:** Representación de checkpoint y restart

Por otro lado se encuentran los checkpoints dinámicos. Estos usan checkpoints creados dinámicamente. Estas son imágenes del estado del sistema en varios puntos durante la ejecución (Torres-Pomales, 2000).

Hay tres formas de crear los checkpoints dinámicamente:

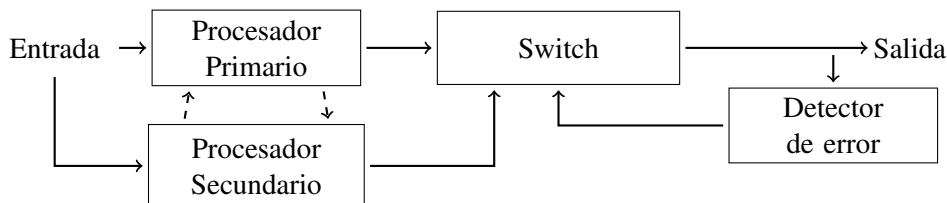
1. Equidistantes, en el cual los intervalos que se crean los checkpoints son siempre iguales, los intervalos se elijen teniendo en cuenta el rate de falla (Dubrova, 2013).
2. Modular, en el cual los checkpoints se crean al principio o al final de la ejecución de un módulo.
3. Random, los checkpoints se crean aleatoriamente en el tiempo.

### 2.8.4.3 Procesos pares

Los procesos pares utilizan dos versiones idénticas de un proceso de SW que corre en procesadores separados (Dubrova, 2013) (Torres-Pomales, 2000). El mecanismo de recuperación que se utiliza es el de checkpoint y restart (Torres-Pomales, 2000).

Como se puede observar en la figura 2.4<sup>14</sup> el primer procesador se encuentra activo. Este envía un checkpoint al segundo procesador. Si una falla se detecta, el primer procesador se apaga y se cambia al segundo procesador. El segundo procesador carga el checkpoint y continúa con la operación. Toma el rol del primer procesador (Torres-Pomales, 2000). Luego el primer procesador realiza un auto test para verificar si el problema continúa. Si se encuentra que este procesador sigue teniendo problema, se continúa trabajando con el segundo procesador (Dubrova, 2013).

La principal ventaja que brinda este mecanismo según Dubrova (2013) es que permite entregar el servicio ininterrumpidamente.



**Figure 2.3:** Representación del proceso pares

<sup>14</sup>Basada en Dubrova (2013) y Torres-Pomales (2000)

#### 2.8.4.4 Diversidad de datos

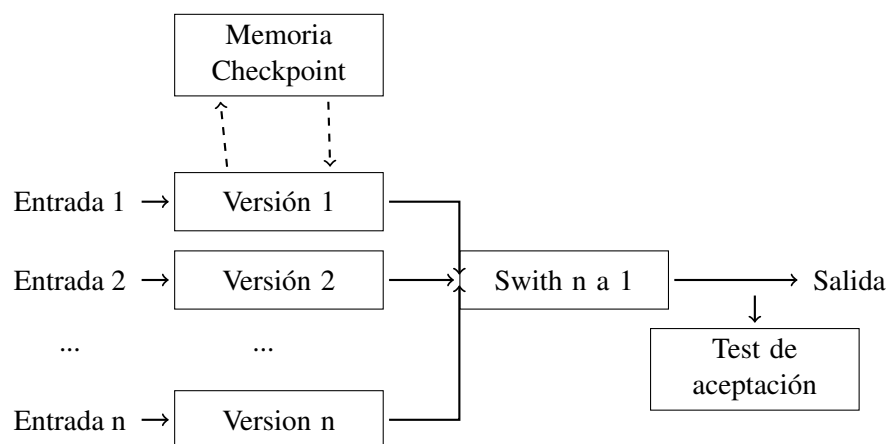
La diversidad es una técnica utilizada para mejorar la eficiencia en los checkpoint y restart, usando diferentes entradas por cada reinicio (Dubrova, 2013). Esto se basa en que las fallas en el SW son dependientes de las entradas (Dubrova, 2013). Es poco probable que la misma falla se de con la misma secuencia de entrada (Dubrova, 2013).

#### 2.8.4.5 Bloques de recuperación

Esta técnica combina las bases de la técnica de checkpoints y restart enfocada con múltiples versiones de un componente de SW en el sentido de que una versión de SW diferente es lanzada cada vez que se encuentra una falla (Torres-Pomales, 2000). Los checkpoints son creados antes de que una versión de SW se ejecuta (Torres-Pomales, 2000). La ejecución de las múltiples versiones pueden ser secuencial o paralelas dependiendo de la disponibilidad de la capacidad de procesamiento y performance requerida (Torres-Pomales, 2000).

La representación de esta técnica se puede observar en el figura [AGREGAR IMAGEN]. Las versiones son diferentes implementaciones de un mismo programa. Solo uno de estas versiones provee la salida del sistema. Si un error es detectado por el test de aceptación, se vuelve hacia atrás, se retoma el último checkpoint, y se vuelve a ejecutar el módulo de SW pero con una versión diferente a la que se ejecutó anteriormente (Dubrova, 2013).

Los checks del test de aceptación deben mantenerse simples para mantener la velocidad de la ejecución (Dubrova, 2013).



**Figure 2.4:** Configuración de bloques de recuperación

#### 2.8.4.6 Programación N-version

#### 2.8.4.7 Programación N-Auto Checking

## 2.9 Técnica de evaluación de fiabilidad

La evaluación de la fiabilidad es de suma importancia para el desarrollo de sistemas críticos, ya que permite identificar que aspectos del comportamiento del sistema juega un papel importante (Dubrova, 2013).



1. Modelado de un sistema en la fase de diseño.
2. Aseguramiento del sistema en la fases finales de desarrollo (testing).

El análisis confiabilidad tiene tres enfoques importantes:

- Confiabilidad de HW
- Confiabilidad de SW
- Confiabilidad humana

En este trabajo de tesis se pondrá énfasis en el estudio en la confiabilidad del SW a nivel de sistema.

La evaluación de la fiabilidad tiene dos aspectos. En primer lugar se tiene una *evaluación cualitativa* que permite identificar, clasificar y medir modos de fallas, o eventos combinacionales que puedan provocar una falla. El otro aspecto es la *evaluación cuantitativa*, la cual permite evaluar en términos de probabilidad los atributos de la fiabilidad (Sección 2.5), disponibilidad, seguridad.

El análisis de confiabilidad es de gran importancia ya que provee información que es la base de la toma de decisión. Esto es aplicado a diferentes áreas, tales como análisis de riesgos, protección ambiental, calidad, optimización de mantenimientos y operaciones y diseño de ingeniería (Rausand y Hoyland, 2004).

## 2.10 Medidas comunes de fiabilidad

Las medidas de fiabilidad más comunes son las siguientes: failure rate, tiempo medio a la falla, tiempo medio de reparación y tiempo medio entre fallas.

### 2.10.1 Failure rate

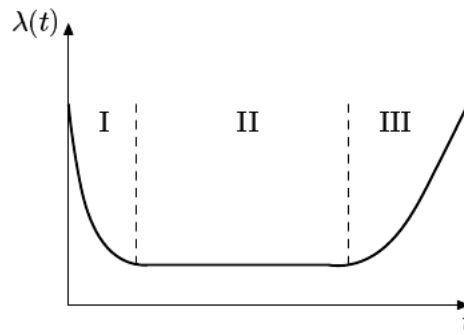
Failure rate  $\lambda$  es el número esperado de fallas por unidad de tiempo (Dubrova, 2013). Es usual utilizar la dimensión *fallas/horas*.

Generalmente,  $\lambda$  se encuentra a nivel de componente. Para conocer el failure rate del sistema completo, se puede realizar (a groso modo) una sumatoria de los  $\lambda$  de los componentes que integran el sistema.

$$\lambda = \sum_{i=1}^n \lambda_i$$

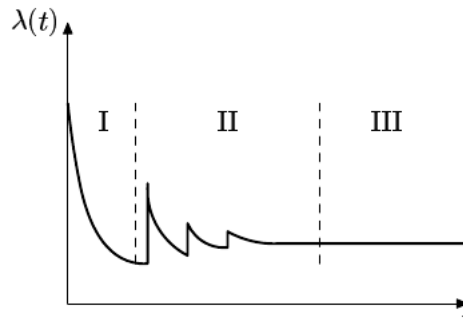
La evolución de  $\lambda$  a través del tiempo, no tiene el mismo comportamiento tanto para HW como para SW. Si se divide el ciclo de vida de un sistema en las siguientes fases: mortalidad prematura (I), vida útil (II), desgaste (III) (Dubrova, 2013) se aprecia, para el caso del HW, lo que se denomina *curva de la bañera* la cual puede observarse en la Figura 2.5. En una primera fase,  $\lambda$  decrece, ya que a través de los procesos de testing se van descubriendo y resolviendo los errores. Luego se da un periodo de estabilización. Y al final, el HW sufre el paso del tiempo, y se desgasta, aumentando la tasa de fallas.

Para el SW es totalmente diferente. En primer lugar cuando se realiza una actualización, se aumenta la complejidad, como así también la probabilidad de fallas, con ello el failure rate. Otra diferencia sustancial con el HW es que el SW no se desgasta con el tiempo. En la Figura 2.6 se aprecia a través de tiempo. Esta curva



**Figure 2.5:** Failure rate de HW vs tiempo

suele llamarse curva serrucho. El failure rate del SW decrece en función del tiempo. En estos tipo de sistemas la tasa de falla depende de varios factores como pueden ser el proceso utilizado en el diseño y codificación, complejidad del SW, tamaño del SW, etc (Dubrova, 2013).



**Figure 2.6:** Failure rate SW vs tiempo

A lo largo de la vida de sistema se supone el failure rate  $\lambda$  como constante. Por lo tanto la confiabilidad del sistema varía exponencialmente con respecto al tiempo (Dubrova, 2013):

$$R(t) = e^{-\lambda t}$$

Esto se conoce como *ley de la falla exponencial* (Dubrova, 2013). El gráfico de confiabilidad  $R(t)$  vs tiempo se muestra en la Figura 2.7.

**Figure 2.7:** Confiabilidad vs tiempo

### 2.10.2 Tiempo medio medio de falla

El *tiempo medio de falla* (MTTF<sup>15</sup>) de un sistema es el tiempo esperado que transcurra hasta la primera falla que se detecte en el sistema. En terminos de confiabilidad, MTTF se define de la siguiente manera (Dubrova, 2013) (Rausand y Hoyland, 2004)

$$\int_0^{\infty} R(t) dt$$

---

<sup>15</sup>Del inglés, Mean Time To Failure

### 2.10.3 Tiempo medio de reparación

El tiempo medio de reparación ( $MTTR^{16}$ ) de un sistema, es el promedio de tiempo que se requiere para reparar al sistema.  $MTTR$  se especifica en términos de la tasa de reparación  $\mu$  (Dubrova, 2013) (Rausand y Hoyland, 2004), el cual es el número esperado de reparaciones por unidad de tiempo:

$$MTTR = \frac{1}{\mu}$$

El  $MTTR$  depende de los mecanismos de recuperación ante fallas que se utilicen en el sistema, localización del sistema, scheduler de mantenimiento (Dubrova, 2013). Con esto se puede definir la disponibilidad como sigue:

$$A(\infty) = \frac{MTTF}{MTTF + MTTR}$$

Muchas veces se utiliza  $MDT$  ( $^{17}$ ) en vez de  $MTTR$ , para denotar más claro que es el tiempo medio que el sistema se encuentra fuera de servicio.

### 2.10.4 Tiempo medio entre fallas

El tiempo medio entre fallas ( $MTBF^{18}$ ) de un sistema es el tiempo promedio entre dos fallas del sistema.

$$MTBF = MTTF + MTTR$$

### 2.10.5 Cobertura de fallas

La cobertura de fallas es la probabilidad de que el sistema no interrumpirá su actividad cuando una falla se presente. En términos matemáticos la cobertura de fallas la probabilidad condicional  $P(A|B)$ . Existen diferentes coberturas de fallas, dependiendo de si se está tratando con detección de fallas, localización de fallas, contención de fallas o recuperación de fallas (Dubrova, 2013). Siendo  $A$  detección, localización, contención o recuperación de fallas, y  $B$  la existencia de fallas.

## 2.11 Métodos de cálculos de fiabilidad

Para evaluar la fiabilidad de sistemas se pueden utilizar diagramas de bloque de confiabilidad y procesos de Markov (Dubrova, 2013)

### 2.11.1 Diagramas de bloques de confiabilidad

#### 2.11.1.1 Cálculo de confiabilidad

Para medir la confiabilidad de un sistema mediante diagrama de bloques, se debe dividir el sistema objetivo en partes paralelas y en serie. Se computa la confiabilidad de las partes. La confiabilidad del sistema estará

---

<sup>16</sup>Del inglés, Mean Time To Repair

<sup>17</sup>Del inglés, Meann Downtime

<sup>18</sup>Del inglés, Mean Time Between Failure

compuesta por la confiabilidad de ambas partes (Dubrova, 2013). Entonces

$$R(t) = \begin{cases} \prod_{i=1}^n R_i(t) & \text{para estructuras en serie} \\ 1 - \prod_{i=1}^n (1 - R_i(t)) & \text{para estructuras en paralelo} \end{cases}$$

Esto nos indica que un sistema paralelo, es más confiable que uno en serie, aún así si sus componentes son menos confiables. Tal como ejemplifica Dubrova (2013), si se diseña un sistema en serie de 100 componentes, con una confiabilidad de 0.999, el sistema completo tendrá una confiabilidad de:  $0.999^{100} = 0.905$ . Mientras que, para un sistema paralelo, con solo cuatro componentes, con una confiabilidad menor (0.95) la confiabilidad del sistema será  $1 - (0.95)^4 = 0.99999375$ . El punto en contra de los sistemas paralelos, es que representan un costo mayor que las estructuras en serie (Dubrova, 2013).

### 2.11.1.2 Cálculo de disponibilidad

Si se asume que el tiempo de falla y de recuperación son independientes, entonces se puede utilizar diagramas de bloques para calcular la disponibilidad del sistema (Dubrova, 2013). Se puede observar que el cálculo es similar al cálculo de confiabilidad.

$$A(t) = \begin{cases} \prod_{i=1}^n A_i(t) & \text{para estructuras en serie} \\ 1 - \prod_{i=1}^n (1 - A_i(t)) & \text{para estructuras en paralelo} \end{cases}$$

### 2.11.2 Utilización de procesos de Markov

El principal objetivo del análisis de los procesos de Markov es calcular  $P_i(t)$  la probabilidad de que el sistema se encuentre en el estado  $i$  en el tiempo  $t$ . Con esto se puede calcular fácilmente la confiabilidad, disponibilidad o seguridad del sistema (Dubrova, 2013).

Para determinar  $P_i(t)$  se debe derivar una serie de ecuaciones diferenciales, una por cada estado del sistema. Estas ecuaciones se denominan ecuaciones de estado de transición. Las ecuaciones de los estados de transición se representan en una matriz  $M$  denominada *matriz de transición*. Cada elemento  $m_{ij}$  de la matriz  $M$  es un rate de transición entre los estados  $i$  y  $j$

$$M = \begin{bmatrix} m_{11} & m_{12} & \dots & m_{k1} \\ m_{12} & m_{22} & \dots & m_{k2} \\ & & \dots & \\ m_{1k} & m_{2k} & \dots & m_{kk} \end{bmatrix}$$

Haciendo  $P(t)$  un vector en el cual el  $i$ -ésimo elemento es la probabilidad  $P_i(t)$  de que el sistema se encuentra en el estado  $i$  en el tiempo  $t$ . Con ello se tiene:

$$\frac{d}{dt}P(t) = MP(t)$$

(Dubrova, 2013).

Para calcular confiabilidad, disponibilidad y seguridad solo es necesario reemplazar en la matriz  $M$  los rate correspondientes.

## 2.12 Modelos de falla

En esta sección se explica con un poco más de detalle algunos conceptos que se presentaron en secciones anteriores. Los conceptos que se detallarán son los siguientes:

- Función de confiabilidad  $R(t)$
- Función de tasa de falla  $\lambda$
- Tiempo medio hasta la falla (MTTF)
- Vida residual media (MRL)

También existen varias distribuciones de probabilidad que son utilizados para modelar el tiempo de vida de componentes de sistemas. Algunos de estos modelos de distribución del tiempo de vida son los siguientes:

- Distribución binomial
- Distribución exponencial
- Distribución gamma
- Distribución Weibull
- Distribución normal
- Distribución Birnbaum-Saunders
- Distribución inversa de Gauss

### 2.12.1 Tiempo hasta la falla

El tiempo hasta la falla ( $T$ ) de un componente del sistema, es el lapso de tiempo desde que el componente empieza a operar hasta la primera falla que se produzca (Rausand y Hoyland, 2004).

**Nota:** Se asume que el componente que falla, no puede ser recuperado. Por otro lado, si un sistema falla, puede recuperarse (a través de técnicas de reconfiguración, componentes back-up).

$T$  no significa que es solo una medida de tiempo.  $T$  puede significar (Rausand y Hoyland, 2004):

- Cantidad de kilómetros de un automóvil
- Número de rotación de un motor
- Número de ciclos de trabajo

Debe destacarse que esta no solo es una variable discreta. Una variable discreta puede ser aproximada a una variable continua. Suponiendo que  $T$  es una distribución continua con densidad de probabilidad  $f(t)$  y una función de distribución:

$$F(t) = P(T) = \int_0^t f(u)du \text{ para } t > 0$$

$F(t)$  demuestra la probabilidad de que un componente falle dentro de un intervalo de tiempo  $(0, t]$  (Rausand y Hoyland, 2004).

La función de densidad de probabilidad  $f(t)$  se define como sigue (Rausand y Hoyland, 2004):

$$f(t) = \frac{d}{dt}F(t) = \lim_{\Delta t \rightarrow 0} \frac{F(t + \Delta t) - F(t)}{\Delta t} = \lim_{\Delta t \rightarrow 0} \frac{P(t < T \leq t + \Delta t)}{\Delta t}$$

Esto indica que para un  $\Delta t$  pequeño,

$$P(t < T \leq t + \Delta t) \approx f(t)\Delta t$$

**2.12.2 Función de confiabilidad**

La función de confiabilidad se define como sigue:

$$R(t) = 1 - F(t) = P(T > t)$$

para  $t > 0$ .

**2.12.3 Tasa de falla**

La probabilidad de que un componente falle en un intervalo de tiempo  $(t, t + \Delta t]$  dado que el componente ha funcionado hasta  $t$ , se tiene:

$$P(t < T \leq t + \Delta t | T > t) = \frac{P(t < T \leq t + \Delta t)}{P(T > t)} = \frac{F(t + \Delta t) - F(t)}{R(t)}$$

Si se divide esta probabilidad por un intervalo de tiempo  $\Delta t$ , y haciendo  $\Delta t \rightarrow 0$ , se obtiene la función de tasa de falla.

**2.12.4 Tiempo medio hasta la falla**

El MTTF de un componente está definido por (Dubrova, 2013) Rausand y Hoyland (2004):

$$MTTF = E(T) = \int_0^{\infty} t f(t) dt$$

Se demuestra en Rausand y Hoyland (2004) que

$$MTTF = \int_0^{\infty} R(t) dt$$

**2.12.5 Vida restante media**

Considerando un componente con tiempo hasta la falla  $T$ , que es colocado en operación en el tiempo  $t = 0$  y continúa funcionando en el instante  $t$ . La probabilidad de que el componente en de edad  $t$  sobrevive en un intervalo  $x$ , entonces se tiene (Rausand y Hoyland, 2004):

$$R(x|t) = P(T > x + t | T > t) = \frac{P(T > x + t)}{P(T > t)} = \frac{R(x + t)}{R(t)}$$

Entonces:

$$MRL(t) = \frac{1}{R(t)} \int_t^{\infty} R(x) dx$$

Nótese que cuando  $t = 0$ , el componente es nuevo, y entonces  $\mu(0) = \mu = MTTF$ .

### 2.12.6 Distribución binomial

La distribución binomial es uno de lo más utilizados (Rausand y Hoyland, 2004). Esta distribución es utilizada en los siguientes casos:

- Cuando se tienen n ensayos independientes
- Cada ensayo tiene dos posibles resultados
- La  $P(A) = p$  es la misma en todos los ensayos

Entonces

$$P(X = x) = \binom{n}{x} \cdot p^x (1 - p)^{n-x}$$

Donde  $\binom{n}{x}$  es el coeficiente binomial y X es el número de n ensayos para alcanzar un resultado A (Rausand y Hoyland, 2004).

### 2.12.7 Distribución exponencial

Considerando un componente que entra en operación en el instante  $t = 0$ . El tiempo hasta la falla T del componente tiene una función de densidad de probabilidad de la siguiente forma Rausand y Hoyland (2004):

$$f(t) = \begin{cases} \lambda e^{-\lambda t} & \text{para } t > 0, \lambda > 0 \\ 0 & \text{para cualquier otro caso} \end{cases}$$

Esta distribución es la que se denomina distribución exponencial con parámetro  $\lambda$ .

La confiabilidad de esta función es:

$$R(t) = P(T > t) = \int_t^{\infty} f(u) du = e^{-\lambda t} \text{ para } t > 0$$

El MTTF es:

$$MTTF = \int_0^{\infty} R(t) dt = \int_0^{\infty} e^{-\lambda t} dt = \frac{1}{\lambda}$$

La tasa de falla de esta distribución es  $\lambda$

La distribución exponencial es lo que se utiliza más comúnmente en los análisis de confiabilidad.

El MTTF es:

$$MTTF = \int_0^{\infty} R(t) dt = \int_0^{\infty} e^{-t} dt = \frac{1}{\lambda}$$

Si hacemos:

$$R(MTTF) = R\left(\frac{1}{\lambda}\right) = e^{-1} \approx 0.3679$$

se puede calcular la probabilidad de que un componente sobreviva durante el tiempo medio hasta la falla (Rausand y Hoyland, 2004).

Mientras que la tasa de falla es:

$$z(t) = \frac{f(t)}{R(t)} = \frac{\lambda e^{-\lambda t}}{e^{-\lambda t}} = \lambda$$

**NOTA IMPORTANTE:** Como se mencionó anteriormente, existen numerosas distribuciones de probabilidad para medir el tiempo de vida de los componentes. En este trabajo de tesis, se trabaja únicamente con la distribución exponencial, debido a que es una de las más sencillas, y la más utilizada en la bibliografía.

## 2.13 Protocolos de comunicación de tiempo real

### 2.13.1 Sistemas de tiempo real

Un sistema de tiempo real es un sistema de computadora que depende del correcto comportamiento funcional con respecto al dominio del tiempo, esto significa que el sistema debe llevar a cabo sus funciones y obtener como resultados (correctos) dentro de las restricciones de tiempo (Lisner, 2007).

Los sistemas de tiempo real se dividen en *sistemas de tiempo real "soft"* y *sistemas de tiempo real "hard"*. En los soft real-time systems es importante cumplir con los tiempos del planificador, pero el no cumplimiento no tiene un impacto en la seguridad del sistema. Por otro lado, en los hard real-time systems, el no cumplimiento de las restricciones del tiempo, tiene como consecuencia un impacto catastrófico en el sistema.

Existen numerosos protocolos de comunicación, la mayoría abocados en la implementación de la capa 1 y 2 del modelo de ISO/OSI. Estos protocolos especifican las restricciones de hardware, la topología de red, la arquitectura del nodo, acceso al medio, los mecanismos de detección de error, etc. (Lisner, 2007). En los sistemas críticos como en el caso de los vehículos satelitales, es necesario la aplicación de sistemas de tiempo real, que garantice una máxima latencia y un comportamiento determinístico.

La tolerancia a fallas aplicadas en protocolos de comunicación de tiempo real, permiten que la red continúe funcionando aún cuando algunos de sus componentes fallaron. Los sistemas tolerantes a fallas son diseñados a partir de un modelo de falla dado (Lisner, 2007). El modelo de falla describe la estructura del sistema y los tipos de fallas que pueden ocurrir (Lisner, 2007).

Otro aspecto importante de los protocolos de comunicación tolerantes a fallas de tiempo real, es conocer el momento en el que un nodo está disponible para enviar mensajes. Esto es llevado a cabo por las estrategias de acceso al medio. Los métodos de acceso al medio pueden ser clasificados como event-triggered y time-triggered. En el primero, un mensaje es enviado, si algún nodo requiere ese mensaje. Este no es una buena opción para los sistemas de tiempo real, ya que no asegura los límites de tiempo (Lisner, 2007).

Los métodos time-triggered es hecho en ciclos. Los nodos tienen acceso al medio a través de intervalos periódicos de tiempo (Lisner, 2007). Una de las principales ventajas de este enfoque, es que es predecible, los intervalos son pre configurados. Como desventaja se puede mencionar que se hace un uso deficiente del medio, cuando algún nodo no tiene nada para enviar en su ventana de tiempo.

## 2.14 Estrategia de acceso al medio

### 2.14.1 CSMA

El esquema CSMA (Acceso Múltiple por Detección de Portadora<sup>19</sup>) proviene de ideas del Ethernet alámbrico. En esta técnica los nodos esperan durante un intervalo corto de tiempo y aleatorio antes de transmitir (Tanenbaum, 2003). Este método es utilizado comúnmente en redes inalámbricas. Al protocolo CSMA se la puede dividir en:

---

<sup>19</sup>Del inglés, Carrier Sense Multiple Access



- CSMA con Detección de Portadora
- CSMA con Detección de Colisiones

En la primera, el nodo intenta enviar un mensaje cuando el canal está inactivo. Si otro nodo lo está usando espera hasta que se desocupa y luego transmite. En el caso de una colisión de mensajes, espera un tiempo aleatorio antes de enviar el mensaje nuevamente. Esta tiene algunas desventajas, que no la hacen apropiadas para su aplicación en sistemas críticos. Para hacer frente a las desventajas del CSMA con detección de portadora, se utiliza CSMA/CD (CSMA con Detección).

Por otro lado, también existe otro método denominado CSMA/CA (CSMA con Evitación de Colisiones), utilizado en el 802.11. Este protocolo que es similar al CSMA/CD de Ethernet, con detección de canal antes de enviar y retroceso exponencial después de las colisiones (Tanenbaum, 2003). Esta estrategia además de ser utilizada en el Wireless, se utiliza en CAN.

### 2.14.2 TDMA

TDMA (time division multiple access) es una técnica de multiplexación del tiempo que es utilizada en redes inalámbricas, comunicación de satélites y en diferentes protocolos de tiempo real (Lisner, 2007).

Los accesos al medio se realiza mediante ciclos, en el cual se subdivide dentro de slots de tiempo de ancho estático. Solo un nodo está permitido enviar en un solo slot.

### 2.14.3 Minislotting

El uso de slots de tiempo con un ancho fijo y estático del tiempo, como es el que se utiliza en TDMA, puede convertirse en un problema. En el TDMA los nodos tiene que esperar todo un ciclo para poder enviar un mensaje. Además, el nodo debe enviar mensajes vacíos (*null*) durante su slots, cuando no tiene nada que enviar. Solución de este problema es el minislotting, ya que permite la utilización de slots con ancho variable. Esto logra recortar los tiempos de espera cuando no se está utilizando el medio (Lisner, 2007). Este método permite un uso más eficiente de los ciclos. La transmisión puede tener diferentes anchos, y no hay necesidad de enviar mensajes null. Este método se basa en la prioridad y para evitar la monopolización del medio, algunos protocolos como el ARIN 629, utiliza timeouts para denegar el acceso al medio después de un determinado tiempo (Lisner, 2007).

## 2.15 Revisión de protocolos

### 2.15.1 CAN

CAN es un protocolo de comunicación desarrollado por Bosch para ser utilizado en automóviles. Existe un estándar de ISO para CAN. CAN es un protocolo del tipo event-triggered y utiliza CSMA/CA.

CAN utiliza diferentes mecanismos de detección de errores. Utiliza un CRC de 15 bits. Cada nodo puede enviar un mensaje de diagnóstico de errores, además de que lleva un contador de errores propios. Si este número de errores es grande, el mismo nodo entra en modo *error activo* (envía flags de “error activo”), *error pasivo* (envía flags de “error pasivo” y espera 8 bit times antes de repetir el envío del mensaje) y *bus off* (el nodo se apaga) (Lisner, 2007).

### 2.15.2 byteflight

Este se basa en el protocolo Minislottting y utilizado por BMW en automóviles. Este utiliza un clock master de alta precisión para la sincronización.

Tanto CAN como byteflight, no poseen un mecanismo o técnica para proteger el canal de alguna falla de los nodos (Lisner, 2007).

### 2.15.3 ARINC 659 o SAFEbus

SAFEbus es una implementación del estandar ARINC 659 para su utilización en aviones comerciales. También se suele utilizar en vehículos espaciales. SAFEbus es una arquitectura que es altamente redundante.

### 2.15.4 TTP/C

TTP/C proviene de la familia TTP. Este protocolo utiliza el esquema TDMA en una arquitectura de doble canal. La configuración se encuentra pre definida. Esto permite al sistema ser predecible, lo cual facilita la tolerancia a fallas. Su alto grado de tolerancia a fallas, permite desarrollar aplicaciones más confiables que otros protocolos (Lisner, 2007).

## 2.16 Posibles fallas en una red

Las principales fallas que se pueden producir en una red son debidas al canal de comunicación y los nodos/controladores, esto se debe a que son los componentes más importantes de toda red (Lisner, 2007).

Las fallas en el nodo pueden ser múltiples tipos. El nodo puede codificar erróneamente un mensaje; se pueden dar errores en el timing, es decir actúan en tiempo equivocado; el nodo puede tener un comportamiento inusual y se bloquea el servicio que está brindando.

Asimismo, las fallas en el canal de comunicación pueden ser de diferentes tipos. El canal puede generar ruido, este ruido puede modificar un mensaje (hasta el momento un mensaje correcto); el mensaje no llega a los destinatarios.

También se pueden observar que tanto errores en el nodo como en el canal se produzcan simultáneamente (Lisner, 2007).

## 2.17 Protocolo CAN

### 2.17.1 Consideraciones previas

En este trabajo de tesis se decidió continuar el desarrollo de la arquitectura con BUS-CAN ya que este es de interés para los proyectos desarrollados en INVAP. Cabe aclarar que el objetivo principal de esta tesis no es llevar a cabo una comparación exhaustiva de protocolos de comunicación tolerantes a fallas, sino elegir la más indicada y que se adapte a las necesidades de INVAP. Por tal motivo, se expone, en esta sección, las características importantes de CAN.

### 2.17.2 Introducción

El bus CAN (Controller Area Network) fue desarrollado por Bosh. Comenzó su desarrollo en 1983 y tuvo su primer release en 1986. Fue estandarizada por la Organización Internacional de Estandarización (ISO) bajo el nombre de ISO 11898. El Bus CAN surgió como respuesta al rápido crecimiento de la electrónica en la industria automotriz (ESD Electronics, 2017). Este protocolo se definió con el objetivo de proveer comunicación determinística de sistemas distribuidos, y que necesiten un alto grado de confiabilidad. CAN permite la conectividad vía bus serial. El bus está compuesto por 2 cables que pueden estar blindados o on (ESD Electronics, 2017).

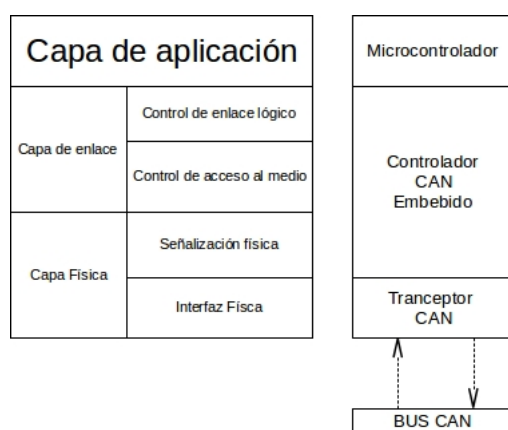
Las características de CAN que la convierten en un tentadora opción para la aplicación en el sector espacial, son:

- Bajo costo
- Operabilidad en ambientes eléctricos complicados
- capacidades de tiempo real.
- facilidad en el uso

La especificaciones de CAN, originalmente desarrollados por Bosch cubre solamente las capas físicas y de enlaces de datos del modelo de referencia de ISO/OSI. Luego de la estandarización ISO provee detalles adicionales de la capa física de CAN.

A diferencia de otros protocolos como USB o Ethernet, CAN no envía grandes bloques de datos de un punto a otro. CAN envía mensajes cortos como temperatura, o RPM ( Revoluciones por minutos), y son enviados como broadcast a todo el sistema (Corrigan, 2002).

El protocolo de comunicación CAN, en su estandar ISO 11898, explica como la información viaja entre los dispositivos conectados a una arquitectura siguiendo el modelo de OSI. La arquitectura planteada por la ISO 11898 se puede observar en la FIGURA (Corrigan, 2002)



**Figure 2.8:** Arquitectura estándar propuesta por ISO898

En resumen, la capa física de CAN describe la definición del bit timing, bit encoding y la sincronización, los niveles aceptables de la señal (corriente y voltaje), los conectores y características físicas de los cables (Corrigan, 2002). Por otro lado la capa de enlaces de datos, provee todos los servicios necesarios para la transmisión de un stream de bits desde un nodo a otro.

El bus CAN es un bus de tipo broadcast, es decir que todos los nodos escuchan todas las transmisiones. No hay manera de enviar un mensaje a un determinado nodo, por lo tanto no es necesario el direccionamiento de nodos. (Kvaser, 2017).

Actualmente la industria aeronáutica la utiliza. También el área agrícola en sus maquinarias, control de tráfico, sistemas de control industrial, sistemas domóticos y además, en equipamientos médicos.

### 2.17.3 Elementos necesarios

Como se puede observar en la Figura 2.8

Cada nodo conectado a la red necesita de

- Central Processing Unit (CPU), o microprocesador, que decida que mensajes debe recibir y que debe enviar
- Controlador CAN, muchas veces integrado en el controlador, el cual recibe la serie de bits del bus. También es el encargado de transmitir mensajes (cuando se requiera), esto significa que al mensaje lo convierte en una serie de bits.
- Transceiver, definido en el ISO 11898.

### 2.17.4 Capa física

El estándar de CAN define el bit encoding, el timing, y la sincronización. La capa física es la encargada de convertir 1 y 0 en pulsos eléctricos para enviar mensajes por el canal, y también el proceso inverso cuando recibe mensajes. La capa física es implementada enteramente en HW (Corrigan, 2008).

#### 2.17.4.1 Bus de comunicación

Para iniciar una transmisión de mensaje es necesario como mínimo dos nodos conectados al bus CAN. Esto se debe a que el dispositivo que envía un mensaje está también recibiendo su propio mensajes, con esto puede chequear cada bit que ha enviado. De esta manera, un segundo nodo responde con un ACK mientras el bit todavía está siendo transmitido por el primer nodo. Esto demuestra por qué se necesitan de dos nodos para completar la transmisión de mensajes (Corrigan, 2008).

En la Figura 2.9 se observa un ejemplo extraído de (Corrigan, 2008). En esta se muestra un nodo A que envía un mensaje. Luego se ve que B y C contestan con un ACK indicando que el mensaje fue recibido sin errores. Luego B y C comienzan a transmitir hasta que C gana el bus debido a que tiene un bit dominante, y termina este completando su mensaje.

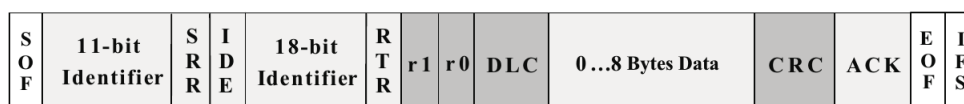


Figure 2.9: Tráfico en el BUS CAN

El medio físico es una línea de bus con dos cables, terminada por una resistencia. Los cables pueden ser paralelos, trenzados y/o blindados. Los segmentos de cable para la conexión de los nodos deben ser lo más cortos posibles.

Para mayores detalle técnico referentes al bus será necesario estudiar el estándar ISO 11898 o en Corrigan (2008).

El largo del bus va a determinar el bitrate de la comunicación. Para alcanzar un bitrate de 1Mbps el máximo del canal de comunicación es de 40m. Si se tiene un bus de 1km el bitrate es de 0.05Mbps. Con esto se puede observar que el bitrate decae cuando la distancia se incrementa. Para el CAN el bitrate también está determinado por el total del delay del sistema (Corrigan, 2008). Esto es la suma de los delays del nodo, y el delay propio del cable.

Debe destacarse qde que existen diferentes capas físicas para el protocolo CAN:

- El tipo más común es el establecido en el estandar ISO 11898-2. Este protocolo cuenta con dos cables, cada uno identificado como CAN\_H y CAN\_L. También es llamado *CAN de alta velocidad* (1 Mbit/s). Este requiere que el largo del cable sea como máximo 40m.
- También en el estándar de ISO se establece el ISO 11898-3, el cual define otro esquema de doble cable balanceado pero para bajas velocidades. Este es tolerante a fallas si alguno de los cables entra en corto circuito. Este es llamado también como *CAN de baja velocidad* (125 kbit/s)
- Se define el SAE J2411 que utiliza un solo cable para la capa física. Este es utilizado en autos (velocidad por encima de los 50 kbit/s). No tiene demasiados requerimientos en cuanto al bitrate ni el largo del canal de comunicación. EL estandar define 32 nodos por red.
- Existen modificaciones del estandar RS485 para su funcionamiento con CAN

### 2.17.4.2 Bit timing

El tipo de señal es codificado con Non Return Zero (NRZ). Los bits son codificados en dos estados llamados “recesivo” y “dominante”(el bit 0 es asociado al bit dominante). El protocolo permite acceso al bus multi-master con una resolución determinística ante colisiones. Para lograr la sincronización, el protocolo sincroniza durante las transiciones. Por tal motivo, deben evitarse el envío de largas cadenas de bits en un mismo estado. CAN utiliza una técnica que se denomina “bit stuffing” o “bit padding” en la cual luego de enviar 5 bits con el mismo estado, se insertan bits de relleno.

### 2.17.4.3 Asignación eficiente del bus

La asignación del bus depende de su aplicación. Generalmente existen 2 tipos de clases de asignación.

- **Asignación en un tiempo fijo:** La asignación se hace secuencialmente a cada participante sin importar si este necesita el bus en ese momento. Esta técnica, asigna tiempo del bus a cada nodo, y si no tiene nada que enviar, el bus se encuentra ocioso.
- **Asignación en base a sus necesidades:** el bus se asigna según las necesidades del nodo (utilizando CSMA o CSMA/CD). En CAN la asignación del bus es negociado entre los mensajes que esperan ser transmitido. CAN utiliza esta técnica.

### 2.17.5 Capa de Enlace

CAN utiliza el control de acceso al medio tipo *CSMA/CS+CR* (Acceso múltiple con detección de portadora, detección de colisión más resolución de colisión). CAN resuelve el problema de la colisión con la supervivencia

de una de las tramas que chocan en el bus. La trama "ganadora" es aquella que tiene mayor prioridad. Por lo tanto se puede indicar que CAN por naturaleza tiene en cuenta la prioridad.

Como ya se mencionó anteriormente el bit *dominante* es el 0 y el bit *recesivo* es el 1, la resolución se realiza con una operación lógica AND de todos los bits transmitidos simultáneamente. Cada transmisor se encuentra continuamente observando y comprobando que el bit enviado se corresponda con el bit que envía. Cuando no coincide, el controlador retira el mensaje del bus y se convierte automáticamente en receptor. Como puede observarse la capa de enlace se comparte de manera similar a la capa física.

La única diferencia que presenta la capa de enlace de CAN es que todos los errores a nivel de un solo bits son detectados. Los errores de múltiples bits son detectados con una alta probabilidad (CAN-CIA, 11 de abril del 2017) s

### 2.17.6 Formato del mensaje

CAN utiliza un formato de mensajes cortos (94 bits) En el mensaje no está explícito ninguna dirección, por este motivo el mensaje puede ser escuchado por todos los nodos de la red (Kvaser, 2017).

Los tipos de mensajes son los siguientes:

- Frame de datos (Data Frame)
- Frame remoto (Remote Frame)
- Frame de error (Error Frame)
- Frame de sobrecarga (Overload Frame)

#### 2.17.6.1 Data Frame

Este es el frame más común. Las partes más importantes son:

- Campo de arbitraje, el cual determina la prioridad del mensaje
- El campo de datos, que contiene desde cero hasta ocho bytes de datos
- El CRC, que está conformado por 15 bits utilizados para calcular el checksum del mensaje
- Un campo de ACK. Cualquier controlador que haya recibido el mensaje envía un bit de acuse de recibo al final de cada mensaje. El transmisor comprueba la presencia del bit ACK. En caso de no detectar este bit reenvía el mensaje. Al no poder conocer la dirección de los nodos, no se sabe si el mensaje fue recibido correctamente por el node receptor, solo se sabe que el mensaje fue recibido por uno o más nodos.

#### 2.17.6.2 Remote Frame

El frame remoto es un Data Frame con dos diferencias, es marcado como Remote Frame, esto es el bit RTR es recesivo; y por otro lado no hay un campo de datos. Este frame es utilizado para pedir la transmisión de un determinado frame de datos. Por ejemplo si el nodo A transmite un Remote Frame con el campo de arbitraje en 234, entonces el nodo B, responderá con un frame de datos con el campo de arbitraje seteado a 234 (Kvaser, 2017). Este frame es poco utilizado.

### 2.17.6.3 Error Frame

Este frame se envía cuando un node detecta alguna falla en el mensaje. El envío de este frame provoca la retransmisión inmediata del mensaje. El Error Frame consiste en una bandera, el cual está compuesto por 6 bits del mismo valor, y un Error Delimiter que está compuesto por 8 bits recesivos.

### 2.17.6.4 Overload Frame

Este frame es similar al frame de error con el mismo formato. Es enviado cuando el nodo está ocupado. Este Frame es muy poco usado. El único controlador que generaba Overload Frame está obsoleto (Kvaser, 2017)

### 2.17.6.5 CAN estándar y CAN extendido

El protocolo de comunicación CAN, es un protocolo de multiple acceso con detección de colisión y arbitraje según la prioridad de los mensajes (CSMA/CD+AMP) (Corrigan, 2002). CSMA ya fue estudiado en 2.14.1. CD+AMP significa que las colisiones son resueltas mediante arbitración por corrimiento de bits. El identificador con mayor prioridad es el que siempre gana el bus.

El CAN estandar (Figura 2.10) tiene los siguientes campos:

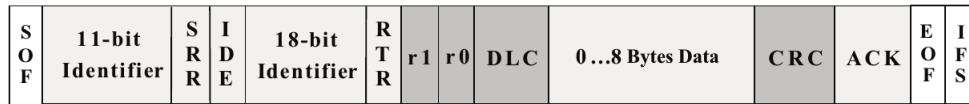
S O F	11-bit Identifier	R T R	I D E	r0	DLC	0...8 Bytes Data	CRC	ACK	E O F	I F S
-------------	----------------------	-------------	-------------	----	-----	------------------	-----	-----	-------------	-------------

**Figure 2.10:** Frame de mensaje del CAN estándar

- SOF: es el bit dominante de inicio de frame, este marca el comienzo de un mensaje.
- Identificador: este es un identificador de 11 bits, en el cual el valor binario más bajo es el de mayor prioridad.
- RTR: El bit denominado Remote Transmission Request (RTR) es dominante cuando la información es requerida desde otro nodo. Todos los nodos reciben el pedido, pero el identificador determina node específico.
- IDE: Es una extensión del bit identificadorque significa que se está por transmitir un un identificador estandar CAN sin extensión.
- r0: Bit reservado.
- DLC: 4 bits que contiene el número de bytes que van a transmitirse.
- Data: Hasta 64 bits, es el mensaje que se transmite.
- CRC: Son 16 bits que conforman el Cyclic Redundancy Check (CRC) para chequear la existencia de algún error.
- ACK: Todos los nodos que reciben el mensaje correctamente sobreescibe este bit recesivo, indicando que han recibido el mensaje sin errores. Si un nodo detecta un error y detecta la persistencia de este bit recesivo. Con esto, se descarta el mensaje enviado y el nodo transmisor vuelve a enviar el mensaje.

- IFS: Son 7 bits que representan el espacio entre frames. Es el tiempo que requiere el controlador para mover el mensaje hasta el buffer de mensajes recibidos.

El CAN extendido (Figura 2.11) es idéntico al CAN estándar, salvo por algunos detalles:



**Figure 2.11:** Frame del mensaje del CAN extendido

- SRR: Es el bit de petición remota substituta que reemplaza al bit RTR del mensaje estándar.
- IDE: Un bit recesivo en el identificador de extensión (IDE) indica que siguen más bits de identificación. A este le siguen 18 bits.
- r1: Este bit viene después del RTR, es un bit adicional reservado.

#### 2.17.6.6 Arbitraje

Cualquier controlador CAN, cuando detecta que el bus está desocupado puede comenzar a transmitir. Esto puede ocasionar que al mismo tiempo, dos o más controladores comiencen a transmitir al mismo tiempo. Este conflicto se resuelve de una manera ingeniosa. El nodo transmisor a medida que transmite los bits, se encuentra monitoreando el bus. Si por ejemplo, el nodo detecta un bit dominante cuando este envió un bit recesivo, el nodo inmediatamente deja de transmitir y se convierte en un receptor. Cuando el bus se encuentra desocupado, recién vuelve a transmitir (Kvaser, 2017).

Una condición importante que se debe cumplir es que dos o más nodos no pueden transmitir el mismo campo de arbitraje.



## Estado del arte

### 3.1 Árboles binarios

El concepto de arquitecturas de árboles binarios es aplicable en el desarrollo de sistemas de computadoras jerárquicas, y sobre todo en computadoras de alta performance (Raghavendra et al., 1984). Existen dos diferentes mecanismos de tolerancia a fallas (Raghavendra et al., 1984):

1. Esquemas con back up.
2. Esquemas con degradación de performance.

Teniendo en cuenta que estas arquitecturas son aplicadas principalmente en la construcción de circuitos VLSI<sup>1</sup> (Singh y Youn, 1991), se asume su aplicabilidad a arquitecturas de aviónica.

La FT y la performance de los sistemas dependen de las capacidades de las redes que se utilizan para la comunicación entre unidades de procesamiento (Raghavendra et al., 1984).

Un árbol binario está compuesto por nodos y enlaces (links). Existe un nodo central dónde se desprenden dos nodos hijos, estos se encuentran enlazados al nodo padre. Así recursivamente, se van generando dos nuevos hijos, por cada uno de los nodos. Los árboles binarios están divididos en niveles, que representa cada una de las generaciones de nodos.

Este tipo de topología tiene algunas problemas que la FT debe hacer frente. En las arquitecturas basadas en árboles binario, existe una cierta probabilidad de que un nodo o un link falle (Raghavendra et al., 1984). Las arquitecturas de árbol binario son en general físicamente estáticas. Por lo tanto, cualquier falla en uno de sus nodos (o links) demandaría una avería a nivel sistema, lo cual daría lugar a una pérdida de misión. Para ello se debe dotar a la arquitectura de un mecanismo de reconfiguración.

Agregar más bibliografía si se lee más sobre el tema

La tolerancia a fallas en arquitecturas binarias ya fueron estudiadas en profundidad en Hayes (1976), Raghavendra et al. (1984), Singh y Youn (1991). Para lograr FT en estas arquitecturas se las deben diseñar con un número mínimo de nodos de backup y links redundantes, de modo tal de hacer frente cualquier punto de falla simple en la arquitectura.

---

<sup>1</sup>Del inglés, Very Large Scale Integration

### 3.1.1 Esquema de árbol binario con backups

El esquema planteado por Raghavendra et al. (1984) es similar al que se muestra en la Figura 3.1. En este esquema se agregan nodos y links redundantes como técnica de FT. Existe un nodo de backup por cada nivel del árbol.

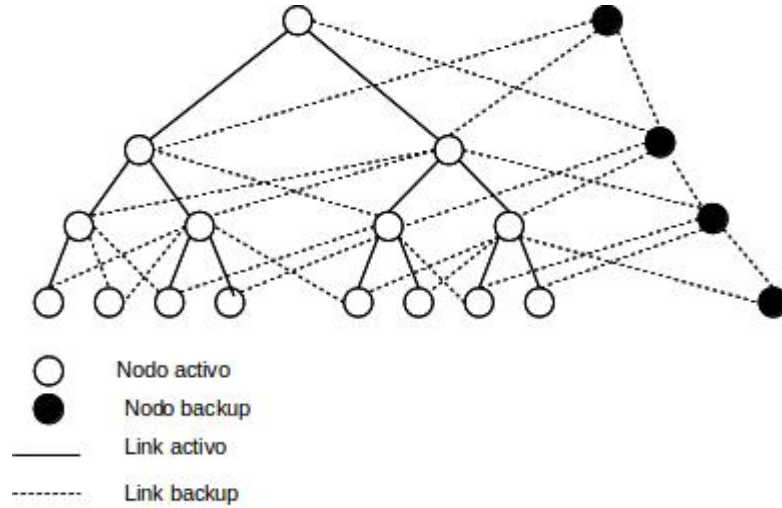


Figure 3.1: Árbol binario de 4 niveles

Esta arquitectura cuenta con una restricción, la cual indica que solo se puede tolerar una falla singular, por cada nivel de la arquitectura. Arquitecturas de este tipo, podrían tolerar más de una falla, sólo si se dan en diferentes niveles del árbol (Raghavendra et al., 1984). Para agregar más tolerancia, se deberían agregar más redundancias.

Notese en la Figura 3.1 que cuando una unidad de procesamiento (nodo) falla, todos los links se deben reajustar hacia el nodo de la derecha. En este punto es importante mencionar, que ante esta situación se requiere una reconfiguración a nivel de HW, además de una reconfiguración a nivel de SW. Es necesario algoritmos de ruteo dinámicos, de modo tal de conocer los nuevos caminos que intercomunican nodos, para mantener la operabilidad del sistema.

#### 3.1.1.1 Estimación de la confiabilidad de un árbol binario con backup

Se asume que la probabilidad de fallas de los links es muy baja en comparación con la de los nodos. Teniendo que el rate de falla es de  $\lambda$ , la confiabilidad de un nodo es  $R = e^{-\lambda t}$ . También se sabe que un árbol binario con  $n$  niveles, se tiene  $2^n - 1$  nodos en total. Entonces la confiabilidad de todo el sistema es:

$$R_{nr} = R^{2^n - 1}$$

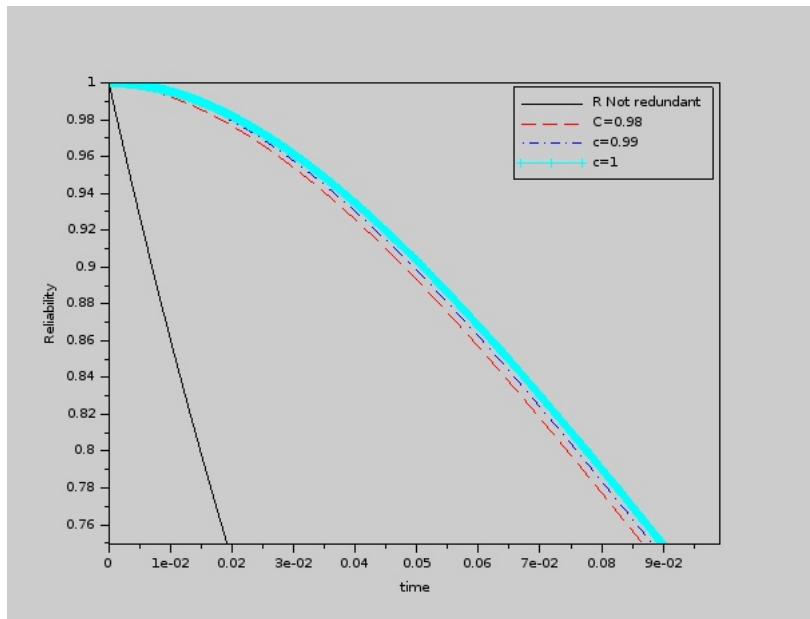
Raghavendra et al. (1984) incluye en sus cálculos un factor de cobertura  $c$ , el cual es la probabilidad condicional de que se lleve a cabo una recuperación exitosa, luego de que una falla se haya detectado. Entonces la confiabilidad del sistema para una arquitectura de árbol binario con redundancias (un nodo backup por nivel) es el siguiente:

$$R_{sys} = \prod_{k=0}^{n-1} [R^{2^{k+1}} + R^{2^k}(1 - R) + 2^k c R^{2^k}(1 - R)]$$

Simplificando:

$$R_{sys} = R^{2^{n+1}} \prod_{k=0}^{n-1} [(2^k c + 1) - 2^k c R]$$

En la Figura 3.2, se observa la confiabilidad de una arquitectura de árbol binario de 4 niveles, con una cantidad de  $2^4 - 1 = 15$  nodos. En color negro se grafica una arquitectura sin redundancia, mientras que en color rojo, azul y cian, se muestra arquitecturas redundadas con diferentes  $c$  (0.98, 0.99, 1, respectivamente).



**Figure 3.2:** Confiabilidad con respecto al tiempo de una arquitectura de árbol binario de 4 niveles

Con esto podemos indicar, como es de esperarse, una arquitectura de árbol binario redundando permite mantener un alto nivel deseable de confiabilidad, durante un mayor lapso de tiempo, a diferencia de un sistema no redundando. También se puede concluir que con un factor de cobertura  $c$  más próximo a uno, maximiza los niveles de confiabilidad con respecto al tiempo.

#### 3.1.1.2 Extensión de la arquitectura con backup

#### 3.1.2 Esquema de árbol binario con degradación de performance

### 3.2 Sistemas Hypercube

Escribir algo

### 3.3 Redes distribuídas

Una red de computadoras hace referencia a un conjunto de computadoras autónomas que se encuentran interconectadas, esto quiere decir que pueden intercambiar información (Tanenbaum y Wetherall, 2012). Una red distribuída tiene como principal característica que no existe un nodo central que "gestione" toda la red. Todas las cargas de las tareas y/o actividades son distribuídas entre los nodos que forman parte de la red.

Una red distribuída es tolerante a fallas si los nodos pueden formar subredes (Stivaros, 1992). Es decir, la red se debe mantener activa y conectada, con diferentes topologías e interconexiones, que permitan tolerar posibles fallas producidas en algunos nodos y permitir mantener la performance (Stivaros, 1992). Debido a que el procesamiento de la red se encuentra distribuída en todo el sistema, esto brinda una ventaja por encima a los sistemas centralizados desde el punto de vista de la confiabilidad (Pradhan y Reddy, 1982). Un componente importante de las redes distribuídas tolerantes a fallas, es la topología del sistema (Pradhan y Reddy, 1982).

Siguiendo la notación de Pradhan y Reddy (1982) para describir la topología del sistema se utiliza, un gráfico sin direccionamiento  $G = \langle V, E \rangle$ , donde  $V$  representa un set de nodos y  $E$  representa un set de relaciones. Stivaros (1992) agrega que  $V(G) = \{v_1, v_2, v_3, \dots, v_n\}$  representa un vector de nodos, los cuales tiene probabilidades de operación  $P = (p_1, p_2, p_3, \dots, p_n)$ ; y define una función de asignación  $\pi$ , la cual es una función que asigna  $V$  con una probabilidad  $P_{\pi(v)}$ .

La FT de la red  $G$ , dado el vector de probabilidades y una función de asignación  $\pi$ , tal como se viene discutiendo anteriormente, es la probabilidad de que la red continúe funcionando, es decir continúe conectada, aún en la falla (aleatoria) de alguno de sus nodos, esto se denota  $FT(G; \vec{P}, \pi)$ .

Se dice que un subset de nodos  $S$ , es un estado tolerante del sistema  $G$ , cuando estos nodos se mantienen conectados y funcionales. Se utiliza  $\theta$  para indicar el conjunto de todos los  $S$  posibles. Un estado tolerante  $S$  contribuye  $\prod_{v \in S} P_{\pi(v)} \prod_{v \notin S} (1 - p_{\pi(v)})$  a la probabilidad de FT.

Para calcular el total de la FT del sistema, incluyendo todo los  $S$ , se hace:

$$FT(G; \vec{P}; \pi) = \sum_{S \in \theta} Pr(S) = \sum_{S \in \theta} \prod_{v \in S} P_{\pi(v)} \prod_{v \notin S} (1 - p_{\pi(v)})$$

Una relación entre nodos es representado como  $ij$ , lo cual representa un enlace bidireccional entre nodos. El grado del nodo  $i$  representa el número de relaciones que inciden en ese nodo, el cual se escribe  $d_i$ . Así,  $d_i$  está limitado por el número de puertos de entrada y salida disponibles por cada nodo (Pradhan y Reddy, 1982).  $k_{ij}$  representa el número mínimo de *hop* (*hop* representa la transmisión a través de un link de datos) (Pradhan y Reddy, 1982)

Stivaros (1992) y Pradhan y Reddy (1982) mencionan la existencia de varias topologías que pueden ser aplicadas en una red distribuída tolerante a fallas. Una topología estrella posee una baja distancia entre nodos, pero una pobre tolerancia a fallas (Pradhan y Reddy, 1982) (Stivaros, 1992). La topología anillo, permite un simple ruteo, pero existen grandes distancias internodo. Un sistema completamente interconectado, presenta buenas características tolerantes a fallas, pero tiene un alto costo (Pradhan y Reddy, 1982). Pradhan y Reddy (1982) propone una topología para una arquitectura distribuída de comunicación. Esta es una topología robusta, y puede llegar a ser compleja a medida que aumentan los nodos.

### 3.3.1 Algoritmo de ruteo

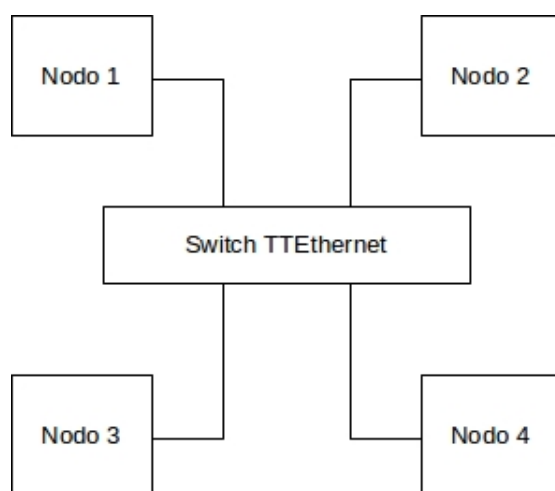
Los algoritmos de ruteos son necesarios en el desarrollo de una arquitectura tolerante a fallas y reconfigurable. Los algoritmos de ruteo se los pueden dividir en dos: *algoritmos primarios* y *algoritmo alternativo*. El primero es utilizado cuando no hay fallas de nodos. Se deben mantener los caminos para llegar, correctamente, al nodo destino. El segundo se utiliza en la presencia de alguna falla, este requiere que sea capaz de detectar la presencia de fallas, para luego reconfigurar el sistema. Estos algoritmos deben ser simples y requerir una mínima cantidad de HW y SW.

Agregado a lo mencionado en el párrafo anterior, deben existir algoritmos de diagnóstico distribuído de falas, basados en los algoritmos de ruteo (Pradhan y Reddy, 1982).

### 3.4 Redes Ethernet en aviónica

TTEthernet es una tecnología de red de computadoras comercializada por TTTech Computertechnik AG para el desarrollo de aplicaciones seguras. SAE International<sup>2</sup> estandarizó esta red como SAE AS6802. TTEthernet se basa en el Ethernet clásico, en el cual se pone énfasis en las características principales que deben respetarse en sistemas críticos, tales como latencias de mensajes determinísticos, precisión de tiempo real, tolerancia a fallas (Loveless, Andrew T., 2015). Tiene la capacidad de transmitir datos 100 veces más rápido que la que lo hacen las tecnologías tradicionales tales como el MIL-STD-1553.

El Ethernet clásico presenta ventajas, tales como su alta velocidad de transmisión de datos, flexibilidad, y su disponibilidad y bajo costo (ya que se trata de un componente COTS)(Loveless, Andrew T., 2015), hacen deseable su aplicación en el área espacial. fue utilizado en diferentes proyectos aeroespaciales y en misiones importantes tales como el Space Shuttle y la Estación Espacial Internacional (ISS) (Loveless, Andrew T., 2015). A pesar de esto, el Ethernet no cumple con el determinismo requerido por las aplicaciones de tiempo real de un vehículo espacial. Por tal motivo, se desarrolla el sistema TTEthernet, el cual introduce un reloj de sincronización descentralizado, permitiendo la transmisión mensajes Time-Triggered (TT). En este tipo de red, existe una herramienta de planning que asigna a cada dispositivo un intervalo de tiempo, en el cual puede utilizar para transmitir frames. Estos sistemas utilizan Links Virtuales (VL) para permitir el envío de mensajes time-triggered. Cada VC es asociado con un time-triggered frame a través de un identificador de tráfico crítico (CTID), este reemplaza el control de acceso al medio (MAC) (Loveless, Andrew T., 2015). Una red simple se muestra en la Figura 3.3.



**Figure 3.3:** Arquitectura básica TTEthernet

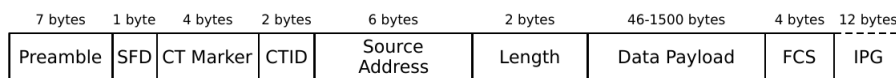
TTEthernet puede actuar en dos clases de tráfico, con el objetivo de soportar diferentes niveles de criticidad de mensajes. Estas clases de tráfico son las siguientes (Loveless, Andrew T., 2015) (Steiner, Willfried, 2013):

- Time-Triggered, permite enviar mensajes de acuerdo a una planificación predefinida (scheduling),
- Rate-Constrained (RC), en el cual se llevan algunas restricciones de tamaño y rate de transmisión de frames,
- Best-Effort (BE), el cual se comporta de manera similar que el Ethernet

El paquete TTEthernet tiene una gran similitud con el frame del estandar IEEE 802.3 (Ethernet). Se denota

<sup>2</sup><http://www.sae.org>

en la Figura 3.4 que en lugar de la MAC del 802.3 frame se divide en el CT Marker y el CTID. El primero es un identificador estático utilizado para distinguir paquetes TT de otros tipos de tráfico.



**Figure 3.4:** Frame de mensaje TTEthernet

El estandar SAE AS6802 define el protocolo de sincronización del TTEthernet. El protocolo TTP fue diseñado para reducir la complejidad de las arquitecturas distribuídas tolerantes a fallas (TTTech, 20 de Enero del 2017). Existe un grupo de dispositivos que relojes locales que permite la sincronización requerida por la comunicación TT, a esto se lo denomina dominio de sincronización (Loveless, Andrew T., 2015). Cada dominio de sincronización es asignado a uno de los siguientes roles:

- Compression Master (CM)
- Synchronization Master (SM)
- Synchronization Cliente (SC)

#### 3.4.1 Experiencia de vuelo

Loveless, Andrew T. (2015) demuestra la aplicación de esta tecnología para computadoras de vuelo redundantes en misiones de naves simuladas. Esta tecnología toma tanto interés que el Sistema de Exploración Avanzada (AES)<sup>3</sup> de la NASA, lleva a cabo un proyecto denominado Avionics and Software (AS). TTEthernet también fue utilizada en una arquitectura tolerante a fallas en El Integrated Power, Avionics and Software (IPAS) del Johnson Space Center (JSC) y en el Core Flight Software (CFS) del Asteroid Redirect Mission (ARM) simulado<sup>4</sup> (Loveless, Andrew T., 2015). También fue utilizado exitosamente durante la misión Orion (TTTech)

TTEthernet simplifica el diseño de sistemas espaciales que deben contar con tolerancia a falla y una alta disponibilidad. La seguridad y la redundancia se mantiene sin ningún tipo de aplicación extra.

### 3.5 Arquitectura de red basada en BUS

En Tai et al. (1999) se presenta una arquitectura tolerante a fallas basada en BUS. Esta topología forma parte de un programa denominado X2000, el cual tiene como objetivo desarrollar una arquitectura tolerante a fallas y basada en componentes COTS. la cual pertenece a NASA. Esta este programa se desarrolla bajo una filosofía de misiones espaciales la cual dice: "Más rápido, mejor, más económica" <sup>5</sup>.

Esta arquitectura utiliza una topología novedosa denominada *stack-tree topology* (Chau et al., 1999) (Tai et al., 1999). Una stack-tree es un árbol donde cada nodo rama se encuentra conectado como mucho a tres otros nodos de los cuales, como máximo, dos son nodos ramas (Tai et al., 1999). Una Complete Stack-Tree (CST) es aquella en donde cada nodo rama está conectado al menos 1 nodo rama (Tai et al., 1999).

En las Figura 3.5 se pueden observar ejemplos de stack-tree. Mientras que en esta otra Figura 3.6 no es una stack-tree. Las imagenes fueron extraídas de Tai et al. (1999)

<sup>3</sup>Del ingles, Advanced Exploration Systems

<sup>4</sup>Los mencionados anteriormente son ejemplos de la utilización de TTEthernet

<sup>5</sup>En ingles, faster, better, cheaper

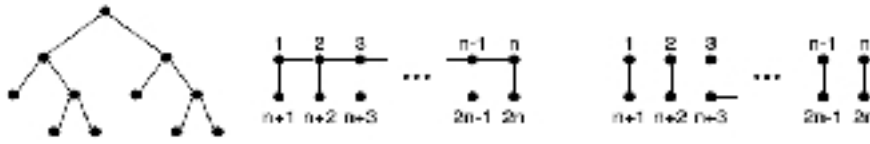


Figure 3.5: Arquitecturas stack-trees

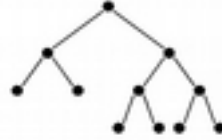
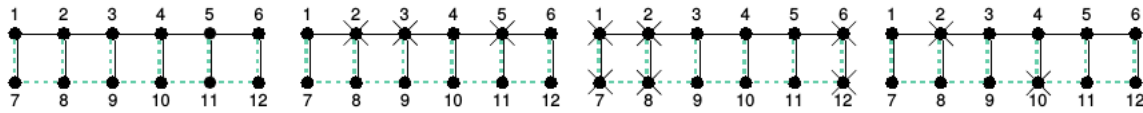


Figure 3.6: Arquitecturas que no responden al modelo stack-trees

Como el objetivo principal es desarrollar una arquitectura tolerante a fallas, esto es, que aún cuando un nodo o un link entre nodos falle, el sistema completo debe continuar funcionando, sin ningún tipo de degradación en su servicio. Para cumplir con este objetivo Tai et al. (1999) trabajan con un esquema de denominado CST de esquema dual (CST<sub>D</sub>)<sup>6</sup>. Esta puede observarse en la Figura 3.7 extraída de citeTai99.


 Figure 3.7: Esquema CST<sub>D</sub>

Para aumentar la confiabilidad de la arquitectura ante la acurrencia de fallas, se agrega links de backups que unen los nodos iniciales con el final, dando un efecto 3D de anillo (Tai et al., 1999).

### 3.5.1 Evaluación de la confiabilidad de arquitecturas basadas en BUS

La confiabilidad de esta arquitectura (como ya se viene mencionando) es la probabilidad de que, a lo largo del tiempo de vida de la misión  $t$ , la arquitectura se encuentra funcional, en la cual todos los nodos (aquellos que no hayn fallado) se encuentren conectados (Tai et al., 1999). (Tai et al., 1999) y (Chau et al., 1999) asumen que la probabilidad de que un nodo falle es mucho mayor a que un enlace (el bus físico) falle.

En Tai et al. (1999) indica que la confiabilidad de la red depende del tamaño  $k$  ( $k$  es el número de nodos ramas). La confiabilidad de una red basada en CST simplex es la probabilidad  $U(k)$  de que los nodos no fallen, o que ante una falla se detecte y se lleve a cabo correctamente la reconfiguración del sistema.

$$U(k) = (1 - q) \sum_{j=0}^k \binom{k}{j} (1 - q)^{k-j} (cq)^j$$

donde  $q = 1 - e^{-\lambda t}$  es la probabilidad de que un nodo falle durante el tiempo de vida de la misión  $f$ . Entonces

$$R_s^{CST} = \sum_{k=1}^n (n - k + 1) U(k) (cq)^{2(n-k)}$$

donde  $(cq)^{2(n-k)}$  es la probabilidad que los  $2(n - k)$  nodos que conforman un cluster fallan, y esta falla es detectada y se lleva a cabo una correcta reconfiguración.

<sup>6</sup>En ingles, CST dual scheme

Para un CST dual ocurre de manera similar. Se define  $V(k)$  de la siguiente manera:

$$V(k) = 2(1-q)^k \sum_{j=1}^k \binom{k}{j} (1-q)^{k-j} (cq)^j + (1-q)^{2k}$$

Entonces la medida de  $R_D^{CST} = \sum_{k=1}^n (n-k+1)V(k)(cq)^{2(n-k)} p$

### 3.6 Métrica y modelado de la confiabilidad de sistemas

Es de suma importancia llevar a cabo el análisis de la confiabilidad, disponibilidad y mantenibilidad (RAM<sup>7</sup>) de sistemas satelitales, durante la fase de diseño (Hoque et al., 2015), a fin de lograr la mínima cantidad de fallas o incrementar el MTBF (Peng et al., 2013). Llevar a cabo esto, es de gran importancia, ya que permite el desarrollo de estrategias que permitan altos grados de confiabilidad, disponibilidad y mantenibilidad (Hoque et al., 2015).

Existen dos categorías de medición de la confiabilidad y predicción (Schneidewind, 1997), estas son utilizadas para asegurar la seguridad del software de sistemas críticos (Schneidewind, 1997), las cuales son:

- medición y predicción que están asociadas con las fallas y errores residuales.
- medición y predicción que están asociadas con la disponibilidad del sistema a sobrevivir durante la misión sin experimentar fallas en el fallas (o pérdidas) en el sistema.

Las dos categorías mencionadas anteriormente son explicadas en Schneidewind (1997).

Según Liu et al. (2014) las severidades de las fallas son clasificadas como críticas, peligrosas o triviales, teniendo en cuenta la contribución de esa falla a la pérdida de la misión. Es importante, además, conocer el riesgo de una falla. El riesgo, se define como la posibilidad de que una falla produzca una lesión (por ejemplo, un astronauta en vuelos tripulados), algún daño material (por ejemplo, la destrucción del satélite), o una pérdida (por ejemplo, la pérdida de la misión).

Dependiendo de la misión, un criterio para definir si un sistema es seguro o no, es reduciendo las fallas que pueden provocar pérdidas de vida, pérdida de la misión o la obligación de abortar una misión (Schneidewind, 1997). Schneidewind (1997) define dos criterios que deben satisfacerse:

- $r(t_t) < r_c$ ,
- $T_F(t_t) > t_m$

dónde  $t_t$  es el Tiempo total de testing (observado o predicho);  $r(t_t)$  son las fallas restantes hasta  $t_t$ ;  $r_c$  es un valor crítico de fallas restantes;  $T_F(t_t)$  es la métrica para medir el riesgo; y  $t_m$  es la duración de la misión.

Lo anterior significa que un sistema crítico será seguro si: las fallas restantes en el tiempo de prueba son menores a un valor crítico de cantidad de fallas, o la duración de una misión es mayor al tiempo que se de la siguiente falla.

En la literatura se utilizan modelos matemáticos para modelar los sistemas críticos y calcular así su confiabilidad. La mayoría de ellos asumen, que todas las fallas tienen igual tasa de detección de fallas, como así

---

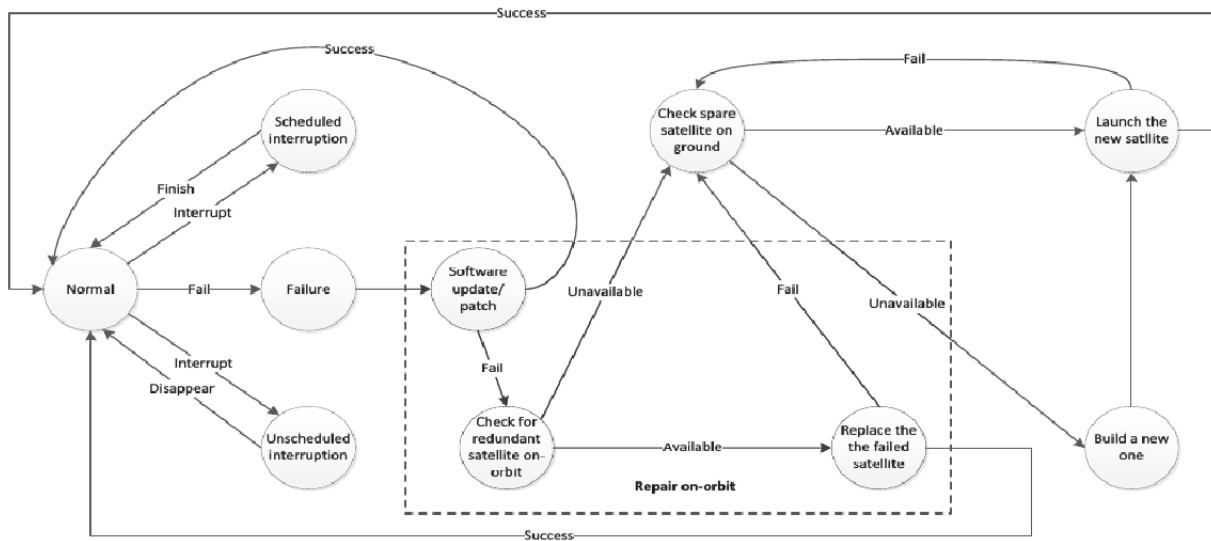
<sup>7</sup>Del ingles, Reliability, Availability, Maintainability



también la misma severidad, lo cual no es correcto Liu et al. (2014). Las técnicas de verificación formal tiene un fuerte enfoque para la verificación de sistemas complejos, y permitir verificar las propiedades deseadas de los sistemas (Peng et al., 2013). Es importante llevar a cabo una verificación de modelo<sup>8</sup>, esta incluye técnicas de verificación automática para sistemas de estados concurrentes finitos. En estos modelos, las especificaciones de los sistemas son escritos en una lógica temporal y proposicional, y el procedimiento de verificación es una búsqueda del espacio de estado del diseño (Hoque et al., 2015).

En Hoque et al. (2015) se utiliza la *verificación probabilística de modelos*, la cual es utilizada para verificar sistemas, de los cuales los comportamientos son estocástico por naturaleza. Este se basa en la construcción y análisis de modelos probabilísticos como cadenas de Markov. En Hoque et al. (2015) se indica que estas técnicas fueron aplicadas en misiones de NASA. Este modelo se basa en la construcción y en el análisis de sistema de un modelo probabilístico de el sistema, típicamente una cadena de Markov (Hoque et al., 2015). Los modelos de Markov son muy utilizados para los análisis de confiabilidad y disponibilidad de sistemas complejos (Hoque et al., 2015).

En Hoque et al. (2015) se lleva a cabo un modelo simplificado de un sistema satelital este se muestra en la Figura 3.8. La descripción del modelo se llevó a cabo usando el lenguaje PRISM. El modelo que se describe en Hoque et al. (2015) y Peng et al. (2013) se refiere a un modelo a nivel de sistema/misión, muy diferente a lo que se pretende realizar en este trabajo de tesis, pero es factible basarse en los conceptos que describe la literatura, ya que lograron aumentar la confiabilidad del modelo propuesto, en contraposición del modelos "clásicos"



**Figure 3.8:** Modelo de sistema satelital (Hoque et al., 2015)

Hoque et al. (2015) y Peng et al. (2013) relacionan tasa de falla  $\lambda$ , confiabilidad  $R_e$  y MTBF con la siguiente ecuación

$$\lambda = \frac{-\ln R_e}{MTBF}$$

Esteve et al. (2012) muestra el caso de estudio del desarrollo de una plataforma satelital a un alto nivel conceptual. Demuestran la correcta utilización de métodos formales y herramientas para la industria satelital. Se utiliza la herramienta desarrollada por el consorcio COMPASS<sup>9</sup> para el modelado formal y análisis, que es

<sup>8</sup>Model checking

<sup>9</sup>Correctness, Modeling and Performance of Aerospace Systems

utilizado por la industria espacial de Europa. Llegan a la conclusión de que mediante la utilización de modelos formales, se logra desarrollar un modelo completo, que cumple con todos los aspectos necesarios. Esto asegura la consistencia de los análisis (Esteve et al., 2012).

El estado de la cuestión sobre la temática tratada en esta sección, indica que debería utilizarse modelos formales para el análisis de los sistemas. Se llega a la conclusión de que no existe un método (o modelo) completo y exclusivo para lo que se pretende desarrollar en este trabajo de tesis. Por ello se deberá utilizar y moldear las metodologías vistas en esta sección, para lograr cumplir con los objetivos del presente trabajo.

# Análisis y desarrollo de arquitectura tolerante a fallas

## 4.1 Introducción

En este capítulo, en primer lugar, se plantea una serie de requerimientos (no estrictos) que ayudan en el desarrollo de una arquitectura para una misión satelital ficticia basada en componentes COTS. Luego, en base a estos requerimientos, se presentan modelos para la medición de confiabilidad de tres tipos diferentes de topologías de comunicación de subsistemas satelital. Con ello, se pudo elegir cual es la topología que asegura una mayor tolerancia a fallas.

Como siguiente paso

## 4.2 Requerimientos para el análisis

En esta sección no se pretende realizar una lista de requerimientos formales para el desarrollo de una arquitectura, esto se hace el capítulo siguiente. El objetivo de esta sección, es llevar a cabo una guía sencilla de las partes principales de un sistema satelital. Con esto en mente se podrá desarrollar diferentes topologías de comunicación, y luego analizar su tolerancia a falla.

Se supondrá una misión de 15 años (sin carga útil para simplificar el análisis) cuyo sistema estará compuesto por los siguientes subsistemas (en inglés para mantener correspondencia con la literatura) basado en Fortescue et al. (2003):

- Power Subsystem
- Attitude and Orbit control Subsystem
- Telemetry and Subsystem
- Thermal Subsystem
- Propulsion Subsystem
- Data Handling Subsystem

El sistema, entonces, está compuesto por 6 nodos. Los nodos se suponen computadoras con capacidad de procesamiento suficiente para cada subsistema. Cada una de estas computadoras/nodos es un componente COTS con un cierto grado de confiabilidad (se suponen lo suficientemente bajo como para no ser utilizado en forma directa en el desarrollo de satélites). A nivel de HW estos nodos cuenta con tolerancia a fallas, lo que aumenta su confiabilidad. El subsistema de Data Handling tiene que tener comunicación con todos los subsistemas, ya que será la encargada de controlar el correcto funcionamiento del sistema, enviar comandos, y empaquetar telemetría de los sensores.

### 4.3 Nomenclatura

Durante el análisis se utilizará la siguiente nomenclatura:

$T_m$	Tiempo de la misión
$TTNF$	Tiempo hasta la siguiente falla
$\lambda$	Tasa de falla
$MTBF$	Tiempo medio entre fallas
$MTTR$	Tiempo medio de reoperacion
$A(t)$	Disponibilidad
$R(t)$	Confiabilidad

Como se definió anteriormente el  $T_m$  es de 15 años. Para simplificar los trabajos de cálculos y ejecución del presente trabajo, se supone que la arquitectura puede fallar solo una vez durante la misión satelital. Por lo tanto, el  $TTNF$  será de 15 años. La tasa de falla se define como:

$$\lambda = \frac{1}{15}$$

. Suponiendo que la arquitectura no debería fallar durante los 15 años de misiones se da la siguiente situación:

$$MTTBF = MTTR = 15$$

Por otro lado, La disponibilidad es  $A(t) = 99\%$ . La confibialidad, como se estudió en secciones anteriores, es  $R(t) = e^{-\lambda t}$

### 4.4 Estudio de topologías de arquitecturas

Luego de un estudio exhaustivo del estado de la cuestión (Capítulo 3) se llegó a la conclusión de que las topologías más estudiadas, por ende más maduras y sencillas de aplicar a las activiades que se pretenden realizar en la presente tesis son:

- Árbol binario
- Red distribuída

- Arquitectura hypercube

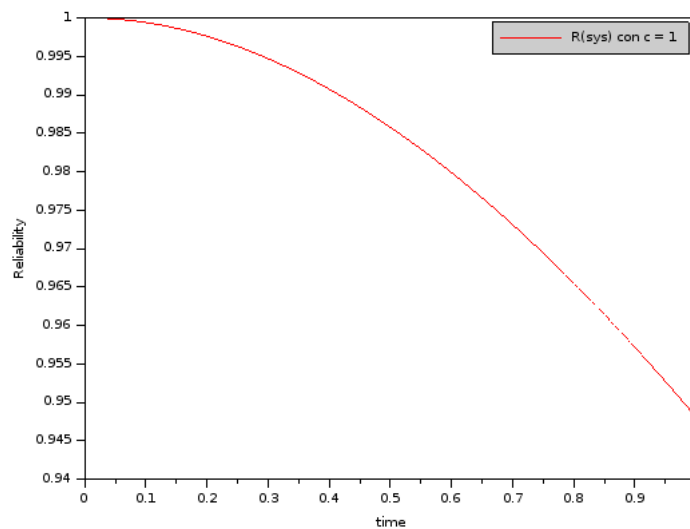
En esta sección, se definirá modelos para medir la confiabilidad de cada una de las topologías de arquitectura que aseguren una mayor tolerancia a fallas a nivel de sistema, de modo tal que si se llega a producir una falla en cualquiera de los nodos (sistemas de procesamiento) de la arquitectura, esta puede reconfigurarse, permitiendo que esta continúe funcionando, sin sufrir ningún tipo de degradación, aún en la presencia de fallas.

#### 4.4.1 Árbol binario

En primer lugar se planteó un árbol binario de cuatro niveles con back up, basandose en el diseño de Raghavendra et al. (1984) 3.2. Este diseño cuenta con  $2^n - 1 = 15$  nodos. De lo estudiado en Sección 3.1 la confiabilidad puede ser calculada de la siguiente manera:

$$R_{sys} = R^{2^{n+1}} \prod_{k=0}^{n-1} [(2^k c + 1) - 2^k c R]$$

Con esto se puede observar la confiabilidad de la red con respecto al tiempo 4.1.



**Figure 4.1:** Confiabilidad con respecto al tiempo de árbol binario de 4 niveles

La cantidad de niveles que se eligió para esta topología depende del número de subsistemas que se requieren.

Los nodos back up se mantienen inactivos, es decir no participan en el procesamiento durante la vida normal del sistema. En caso de producirse una falla, se supone que estos nodos de redundancia, comienzan a funcionar automáticamente, sin ningún tipo de retraso. Esto, que no corresponde con la realidad, permite simplificar los cálculos para este trabajo de tesis.

### 4.4.2 Red distribuida

El estudio de una topología de red distribuida no es tan sencilla como la que se plantea para un árbol binario. Para el desarrollo de esta red, además de los 6 nodos que representa cada uno de los subsistemas requeridos, se agrega 2 nodos de redundancia. Por lo tanto se tiene una red de 8 nodos. Siguiendo la metodología de desarrollo presentado por Pradhan y Reddy (1982) se llevó a cabo la red que se presenta en la Figura 4.2.

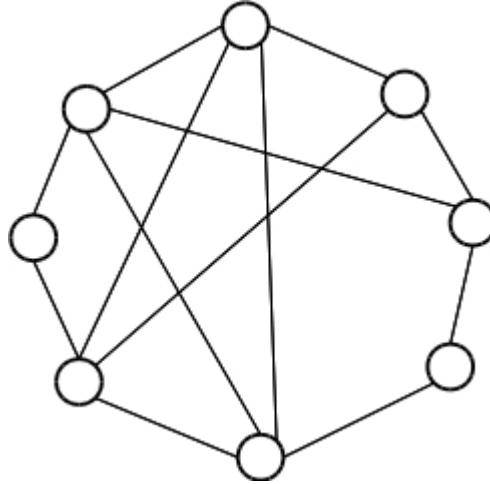


Figure 4.2: Red distribuida

Esta cuenta con 4 nodos de grado 4, 2 nodos de grado 3, y 2 nodos de grado 2. Ante cualquier falla de alguno de los nodos de la red, esta topología tiene la capacidad formar subredes, que mantienen todos los nodos conectados (a excepción del fallado), asegurándose la funcionalidad y reconfiguración del sistema completo. Estratégicamente y para lograr la condición mencionada anteriormente, se crea la **condición** de que pueden fallar hasta 4 nodos simultáneamente. Esto aseguraría de que la red continuará funcionando aún en la presencia de fallas (tolerante a fallas).

Se modificó la fórmula desarrollada por Stivaros (1992), para lograr una coherencia de los modelos que se vienen planteando en el presente trabajo. Teniendo en cuenta que la confiabilidad del sistema completa es:

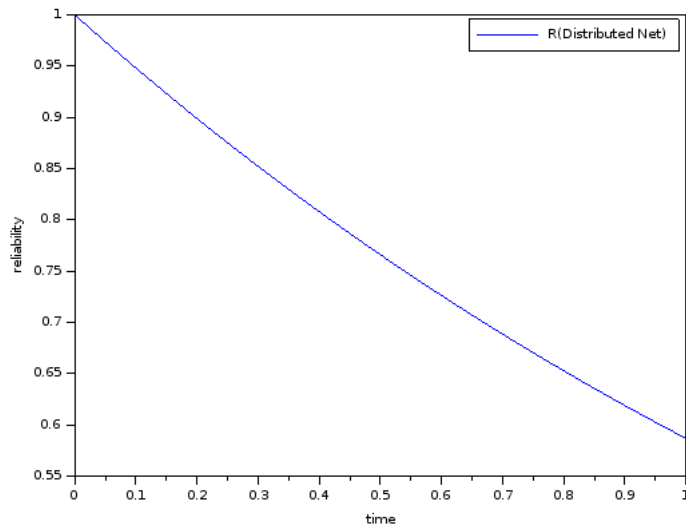
$$R(t) = \prod_{v \in S} e^{-\lambda t}$$

donde  $v$  representa el nodo y  $S$  es el subsistema funcional. Es decir, que este modelo recorre todos los nodos funcionales. Cuando existen nodos con fallas, y que dejan de ser funcionales, el modelo es el siguiente:

$$R_{sys} = \sum_{i=0}^k ((\prod_{v \in S} R(t)) - (\prod_{v \notin S} (1 - R(t)c)))$$

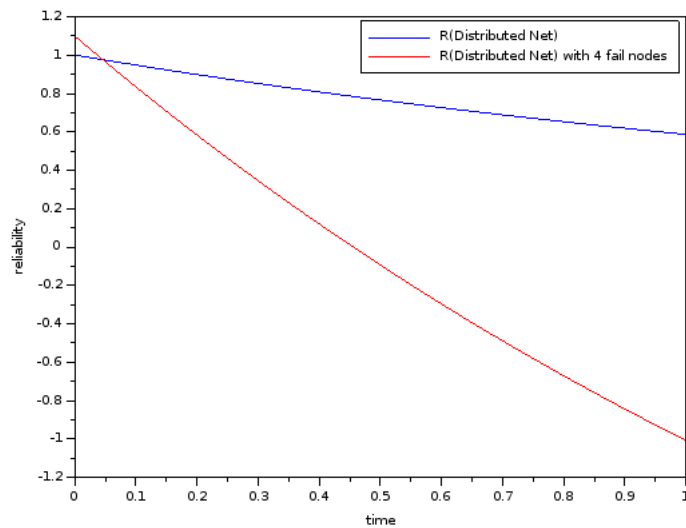
donde  $c$  se definió como una *constante de degradación del sistema* para modelar una degradación del sistema.

En la Figura 4.3 se puede observar la *curva de confiabilidad* del sistema, para el caso en el que todos los nodos se encuentran funcionales.



**Figure 4.3:** Confiabilidad de red distribuida

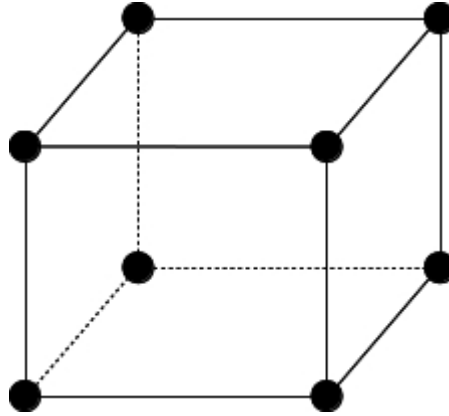
Para el caso de la falla de todos los nodos la *curva de confiabilidad* (Figura 4.4) muestra correctamente la degradación esperada de la confiabilidad, con respecto al sistema funcionando correctamente sin ninguna falla.



**Figure 4.4:** Confiabilidad de red distribuida con 4 nodos fallando

### 4.4.3 Red hypercube

Para el caso de la red hypercube se llevaron a cabo modificaciones al modelo planteado por Abd-El-Barr y Gebali (2014), con el propósito de mantener coherencia en los modelos y cálculos que se realizan en este trabajo. Se diseñó una red 3-dimensional, con 8 nodos, de los cuales 6 nodos corresponden a los diferentes subsistemas y 2 nodos son utilizados de redundancia (Figura 4.6).

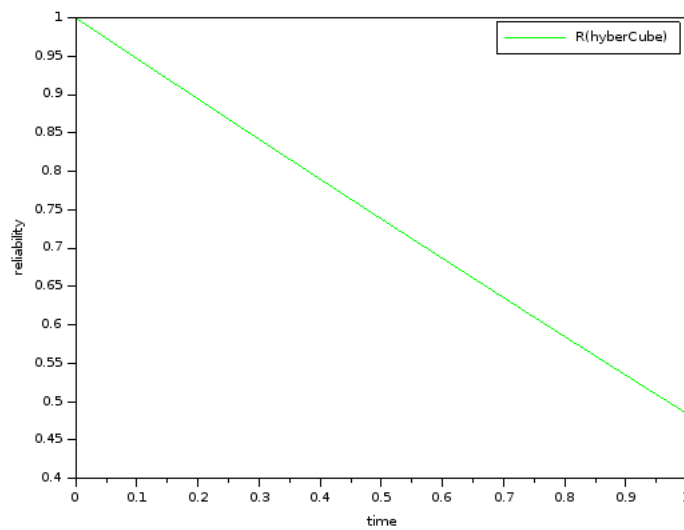


**Figure 4.5:** Red Hypercube

En este trabajo de tesis, la confiabilidad se calculó por medio del siguiente modelo:

$$R_{sys} = 1 - [N(1 - e^{-\lambda t})]$$

Como se puede observar el modelo es similar al modelo de árboles binario. Como se pudo estudiar en la bibliografía, árboles binarios y redes hypercube presentan varias similitudes, incluso se emebebe árboles binarios en este tipo de red. La *curva de confiabilidad* de esta red se la puede observar en la fgura



**Figure 4.6:** Confiabilidad de red hypercube

## 4.5 Topología utilizada en la arquitectura a diseñar

Teniendo en cuenta los modelos presentados anteriormente, se procede a realizar una comparación de las diferentes curvas. El resultado de esto, permitirá conocer de manera analítica qué topología presenta una mayor tolerancia a fallas a travez del tiempo. Además, teniendo en cuenta lo estudiado en el estado de la cuestión, se puede realizar una comparación conceptual de las tres topologías.



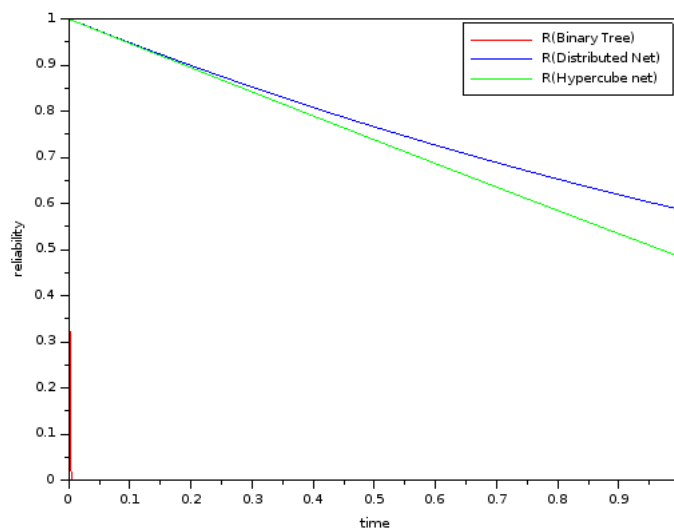
La aplicación de árboles binario podría resultar una buena opción, ya que representa un desarrollo sencillo. En contraposición se puede indicar que existe un alto grado riesgo de que se produzca una falla en el nodo raíz y de su redundancia, lo cual pondría en peligro la misión. Así mismo, presenta otro punto negativo que se puede mencionar y es la gran cantidad de enlaces que esta necesita para mantener a todos los nodos de la red conectados.

Por otra parte, la red distribuída cuenta con la capacidad de distribuir el trabajo en todos sus nodos. Esto quiere decir, que si se produce una falla irrecuperable en cualquiera de sus nodos, la arquitectura podría continuar funcionando sin verse afectada por la ausencia de dicho nodo. Esto demanda un procesamiento computacional extra, y la necesidad de desarrollar algoritmos de ruteo especiales. Además, como punto negativo se puede mencionar que también, al igual que los árboles binarios, necesitan una gran cantidad de enlaces.

Por último, las topologías hypercube tiene un excelente respaldo teórico, exigen menor cantidad de enlaces, y pueden tolerar la falla de una gran cantidad de nodos (hasta el 50% de los nodos). Su complejidad aumenta en gran medida, cuando se desarrollan arquitecturas de más dimensiones, sin embargo, esto aumenta su confiabilidad.

Como se mencionó en el primer párrafo, se realizó una comparación de modelos de confiabilidad de las tres topologías estudiadas. Se asumió que la distribución de la confiabilidad es exponencial, con una tasa de falla fija de  $1/15$ , y se estudió su evolución en un rango  $[0, 1]t$ . El resultado de esta comparación se la puede observar en la Figura 4.7 y en la Tabla 4.1.

Se observa que tanto las redes distribuidas como la hypercube presenta una mayor confiabilidad a través del tiempo que los árboles binarios. Si bien, las redes distribuidas y la hypercube tienen una curva similar, la primera presenta una mayor confiabilidad sostenida en el tiempo.



**Figure 4.7:** Comparación de confiabilidad

**Table 4.1:** Comparación de confiabilidad de topologías

T	Topologías de red		
	Tree Net	Distr Net	Hyper Net
0	1	1	1
0.001	0.803766	0.999947	0.999947
0.002	0.64604	0.999893	0.999893
0.003	0.519265	0.99984	0.99984
0.004	0.417368	0.999787	0.999787
0.005	0.335466	0.999733	0.999733
...	...	...	...
0.995	0	0.948317	0.947109
0.996	0	0.948266	0.947056
0.997	0	0.948216	0.947003
0.998	0	0.948165	0.94695
0.999	0	0.948115	0.946897

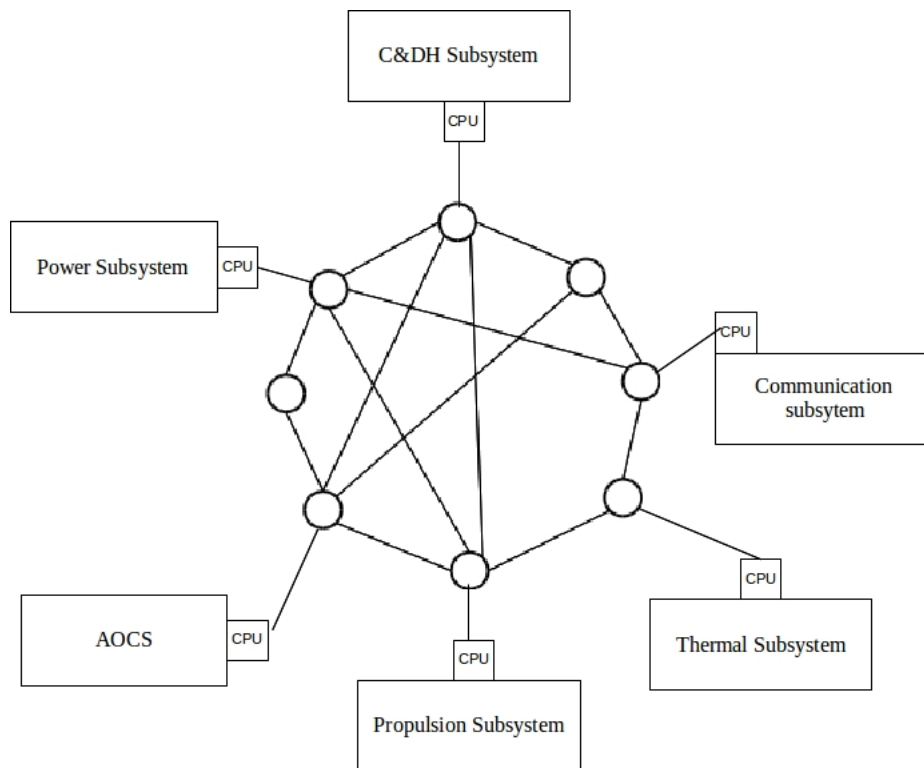
Con esto se puede concluir que la topología que presenta un mayor grado de confiabilidad es la que responde a una filosofía distribuida (bajo las condiciones en las que fueron estudiadas). Por lo tanto, la arquitectura satelital, tolerante a fallas y basada en componentes COTS que se desarrolla en la presente tesis se basa en una **topología distribuida** para interconectar los diferentes subsistemas.

## 4.6 Topología propuesta

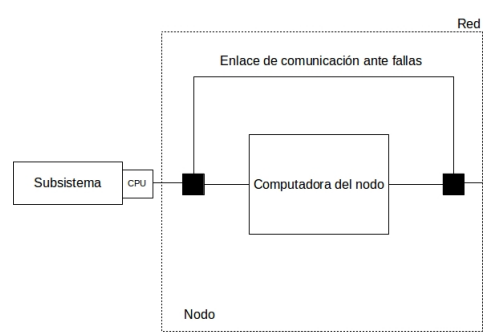
Sobre la base de los resultados presentados en (Arias y Wiman, 2017) se puede establecer que la topología propuesta es la más adecuada para el desarrollo de una arquitectura tolerante a fallas como se presenta en la Figura 4.8. En esta se puede observar que cada subsistema (térmico, power, telemetría, etc.) tiene su propia CPU controladora. Estas CPU se conectan a los nodos.

El modelo exige como requerimiento que cada nodo debe estar compuesto por una computadora (componente COTS) que es la encargada de realizar el procesamiento de las tareas. También, debe existir un puente de comunicación entre la red y la CPU del subsistema. De este modo se hace frente a posibles fallas en la computadora del nodo. Esta conexión se observa en la Figura 4.9

## 4.7 Protocolo de comunicación



**Figure 4.8:** Arquitectura propuesta utilizando topología de red distribuida



**Figure 4.9:** Conexión entre la red y el subsistema

# Chapter 5

## Arquitectura propuesta

# Chapter 6

## Análisis y resultados

## Conclusión

# Bibliografía

- Mostafa Abd-El-Barr y Fayez Gebali. Reliability analysis and fault tolerance for hypercube multi-computer networks. *Information Sciences*, 276:295 – 318, 2014.
- R. Alena, R. Gilstrap, J. Baldwin, T. Stone, y P. Wilson. Fault tolerance in ZigBee wireless sensor networks. En *Aerospace Conference, 2011 IEEE*, páginas 1–15, 2011.
- Thomas Anderson y John C. Knight. A Framework for Software Fault Tolerance in Real-Time Systems. *IEEE Trans. Software Eng.*, (3):355–364, 1983.
- Emmanuel Arias y Gustavo Wiman. Estudio de la confiabilidad de arquitecturas tolerantes a fallas basada en componentes cots para aviónicas de vehículos espaciales. Asociación Argentina de Tecnología Espacial - Instituto Universitario Aeronautico, Apr 2017.
- Klaus Becker y Sebastian Voss. *A Formal Model and Analysis of Feature Degradation in Fault-Tolerant Systems*. Springer International Publishing, 2016.
- CAN-CIA. CAN-CIA, 11 de abril del 2017. URL <https://www.can-cia.org>.
- Savio. N. Chau, L. Alkalai, Ann T. Tai, y J. B. Burt. Design of a fault-tolerant COTS-based bus architecture. *IEEE Transactions on Reliability*, 48(4):351–359, 1999. ISSN 0018-9529.
- Chau, Savio N. and Smith, Joseph and Tai, Ann T. A design-diversity based fault-tolerant cots avionics bus network. En *Dependable Computing, 2001. Proceedings. 2001 Pacific Rim International Symposium on*, páginas 35–42, 2001.
- Steve Corrigan. Introduction to the Controller Area Network (CAN). Technical Report SLOA101A, Texas Instruments, 2002.
- Steve Corrigan. Controller Area Network Physicalnn Layer Requeriments - ICP, Industrial Interface. Technical Report SLLA270, Texas Instruments, 2008.
- Edward Crawley, Olivier de Weck, Steven Eppinger, Christopher Magee, Joel Moses, Warren Seering, Joel Schindall, David Wallace, y Daniel Whitney. Engineering Systems Monograph, The influence of architecture in engineering systems. 2004.
- Dr Ralph D. Lorenz (auth.) David M. Harland. *Space Systems Failures: Disasters and Rescues of Satellites, Rockets and Space Probes*. Springer Praxis Books. Praxis, 1 edition, 2005. ISBN 978-0-387-21519-8,978-0-387-27961-9.
- Douglas Isbell and Don Savage. Mars Climate Orbiter Failure Report - NASA, 1999.

- Elena Dubrova. *Fault-Tolerant Design: an introduce*. Springer-Verlag New York, New York, U.S.A., 1 edition, 2013.
- Guillaume Jacques Joseph Ducard. *Fault-Tolerant Flight Control and Guidance Systems for a Small Unmanned Aerial Vehicle*. Tesis de Doctorado, Swiss Federal Institute of Technology Zurich, 2007.
- Cristopher Edwards, Thomas Lobaerts, y Hafid Smaili. *Fault Tolerant Flight Control. A benchmarck challenge*. Springer-Verlag, 2010. ISBN 978-3-642-11689-6.
- Jens Eickhoff. *Onboard Computers, Onboard Software and Satellite Operations*. Springer-Verlag Berlin Heidelberg, Alemania, 2012. ISBN 978-3-642-25169-6.
- ESD Electronics. ESD Electronics, 2017. URL <http://www.esd-electronics-usa.com/Controller-Area-Network-CAN-Introduction.html>.
- S. Esposito, C. Albanese, M. Alderighi, F. Casini, Giganti L., M. L. Esposti, C. Monteleone, y M. Violante. Cots-based high-performance computing for space applications. *IEEE Transactions on Nuclear Science*, 62 (6):2687–2694, 2015.
- Marie-Aude. Esteve, Joost-Pieter Katoen, VienY. Nguyen, Bart Postma, y Yuri Yushtein. Formal correctness, safety, dependability, and performance analysis of a satellite. páginas 1022–1031, 2012. doi: 10.1109/ICSE.2012.6227118.
- J. S. Eterno, J. L. Weiss, D. P. Looze, y A. Willsky. Design issues for fault tolerant-restructurable aircraft control. En *Decision and Control, 1985 24th IEEE Conference on*, páginas 900–905, 1985.
- Kevin Forsberg y Mooz Harold. 4 System Engineering for Faster, Cheaper, Better. *INCOSE International Symposium*, 9(1):924–932, 1999. ISSN 2334-5837.
- Peter Fortescue, John Stark, y Graham Swinerd. *Space Systems Engineering*. Wiley, West Sussex, England, 3 edition, 2003. ISBN 0171619515.
- Peter Fortescue, John Stark, y Graham Swinerd. *Space Systems Engineering*. Springer International Publishing, 2016.
- Sanford Friedenthal, Alan Moore, y Rick Steiner. *A Practical Guide to SysML: Systems Modeling Language*. Morgan Kaufmann Publishers Inc., San Francisco, CA, USA, 2008.
- W. C. Gangloff. Common mode failure analysis. *IEEE Transactions on Power Apparatus and Systems*, 94(1): 27–30, 1975. ISSN 0018-9510.
- Hamilton, Deirdre L. and Walker, Ian D. and Bennett, John K. Fault tolerance versus performance metrics for robot systems. *Reliability Engineering & System Safety*, 1999.
- Robert S. Hanmer. *Patterns for Fault Tolerant Software*. John Wiley and Sons Ltd, England, 2007. ISBN 978-0-470-31979-6.
- John P. Hayes. A graph model for fault-tolerant computer systems. *IEEE Transactions on Computers*, 1976.
- Hess, Ronald and Vetter, T. K. and Wells, S. R. Design and evaluation of a damage-tolerant flight control system. En *Institution of Mechanical Engineers Part G Journal of Aerospace Engineering*, 2005.
- Ellis F. Hitt y Dennis Mulcare. Fault-Tolerant Avionics. En Cary R. Spitzer, editor, *Avionics Development and Implementation Second Edition*, capítulo 8. CRC Press, Williamsburg, Virginia, U.S.A., 2070.



- Jon Holt y Simon Perry. *SysML for systems engineering*. The Institution of Engineering and Technology, London, United Kingdom, 2008. ISBN 978086341825.
- K.A. Hoque, O.A. Mohamed, y Y. Savaria. Towards an accurate reliability, availability and maintainability analysis approach for satellite systems based on probabilistic model checking. volumen 2015-April, páginas 1635–1640, 2015.
- IEEE. IEEE Standard Glossary of Software Engineering Terminology. Std. 610.12-1990, IEEE, 1990.
- INVAP. INVAP Sociedad del Estado, 2016. URL <http://www.invap.com.ar/es/>.
- Baback A. Izadi y Füsün Özgüner. An augmented k-ary tree multiprocessor with real-time fault-tolerant capability. *The Journal of Supercomputing*, 27(1):5–17, 2004.
- Jim Krodel y George Romanski. Handbook for real-time operating systems integration and component integration considerations in integrated modular avionics systems. Techn. Rep. DOT/FAA/AR-07/48, U.S. Department of Transportation, 2008.
- Kvaser. Kvaser, 2017. URL <https://www.kvaser.com/can-protocol-tutorial/>.
- Jens C. Lisner. *A Fault-tolerant Dynamic Time-triggered Protocol*. Tesis de Doctorado, Dependability of Computing Systems - University of Duisburg-Essen, 4 2007.
- Yu Liu, Duo Li, y Chao Guo. Software reliability modeling with fault detection data when knowing fault severity. páginas 558–562, 2014. doi: 10.1109/ICRMS.2014.7107257.
- Loveless, Andrew T. capítulo On TTEthernet for Integrated Fault-Tolerant Spacecraft Network. AIAA SPACE Forum. American Institute of Aeronautics and Astronautics, Aug 2015. doi: 10.2514/6.2015-4526. 0.
- Michael R. Lyu. *Software Fault Tolerance*. John Wiley and Sons Ltd, Chichester, New York, USA, 1995. ISBN 9780471950684.
- Pignol M. Dmt and dt2: two fault-tolerant architectures developed by cnes for cots-based spacecraft supercomputers. En *12th IEEE International On-Line Testing Symposium (IOLTS'06)*, 2006.
- MARTE. <http://www.omgmarTE.org/>, 3 de Junio de 2016.
- Jackson R. Mayo, Robert C. Armstrong, y Geoffrey C. Hulette. *Leveraging Abstraction to Establish Out-of-Nominal Safety Properties*. Springer International Publishing, 2016.
- Victor P. Nelson. Fault-tolerant computing: fundamental concepts. *Computer*, 23(7):19–25, 1990.
- Papyrus. <http://eclipse.org/papyrus/>, 3 de Junio de 2016.
- Zhaoguang Peng, Yu Lu, Alice Miller, Chris Johnson, y Tingdi Zhao. A probabilistic model checking approach to analysing reliability, availability, and maintainability of a single satellite system. páginas 611–616, 2013. doi: 10.1109/EMS.2013.102.
- Dhiraj K. Pradhan y Sudhakar M. Reddy. A Fault-Tolerant Communication Architecture for Distributed Systems. *IEEE Transactions on Computers*, C-31(9):863–870, Sept 1982. ISSN 0018-9340.
- Roger S. Pressman. *Software Engineering, A Practioner's Approach*. McGraw-Hill, fifth edition edition, 2001.
- Laura Pullum. *Software fault tolerance techniques and implementation*. Artech House, England, 2001. ISBN 1-58053-137-7.

- C. S. Raghavendra, AVivizienis A., y M. D. Ercegovic. Fault tolerance in binary tree architectures. *IEEE Transactions on Computers*, (6):568–572, 1984.
- M. Rausand y A. Hoyland. *System Reliability Theory. Models, statistical methods, and applications*. John Wiley Sons, Inc., Hoboken, New Jersey, USA, 2 edition, 2004.
- RTI. *RTI Purchase Order Terms and Conditions v1.12. Spanish Translation*. RTI International, 3040 East Cornwallis Road, Research Triangle Park, USA, 2015.
- Norman F. Schneidewind. Reliability modeling for safety-critical software. *IEEE Transactions on Reliability*, 46(1):88–98, 1997.
- Norman F. Schneidewind y Allen P. Nikora. Issues and methods for assessing cots reliability, maintainability, and availability. 1998.
- Adit D. Singh y Hee Y. Youn. A modular fault-tolerant binary tree architecture with short links. *IEEE Transactions on Computers*, 1991.
- Steiner, Willfried. An Introduction to TTEthernet. TTTech Computertechnik AG, Apr 2013.
- Constantine Stivaros. A measure of fault-tolerance for distributed networks. En *Computing and Information, 1992. Proceedings. ICCI '92., Fourth International Conference on*, páginas 426–429, 1992.
- T. Stone, R. Alena, J. Baldwin, y P. Wilson. A viable cots based wireless architecture for spacecraft avionics. En *Aerospace Conference, 2012 IEEE*, páginas 1–11, 2012.
- SysML. <http://sysml.org/>, 2 de Junio de 2016.
- A. T. Tai, S. N. Chau, y L. Alkalai. Cots-based fault tolerance in deep space: Qualitative and quantitative analyses of a bus network architecture. En *High-Assurance Systems Engineering, 1999. Proceedings. 4th IEEE International Symposium on*, páginas 97–104, 1999.
- Andrew S. Tanenbaum y David J. Wetherall. *Redes de computadora*. Pearson Educación, Mexico, quinta edition, 2012.
- A.S. Tanenbaum. *Redes de computadoras*. Editorial Alhambra S. A. (SP), 2003. ISBN 9789702601623.
- Wilfredo Torres-Pomales. Software Fault Tolerance: A tutorial. Technical Report NASA/TM-2000-210616, National Aeronautics and Space Administration Langley Research Center, Hampton, Virginia, 2000.
- TTTech. Technical report, TTTech Computertechnik AG, Vienna, Austria.
- TTTech. <http://tttech.com/>, 20 de Enero del 2017.
- Christopher B. Watkins y Randy Walter. Transitioning from federated avionics architectures to integrated modular avionics. En *2007 IEEE/AIAA 26th Digital Avionics Systems Conference*, 2007.
- Dave Woerner, Les Deutsch, y Chris Salvo. The X2000 Program: An Institutional Approach to Enabling Smaller Spacecraft. 2000.
- Cong Zhang, I. M. Jaimoukha, y F. R. S. Sevilla. Fault-tolerant observer design with a tolerance measure for systems with sensor failures. En *2016 American Control Conference (ACC)*, páginas 7523–7528, 2016.
- Youmin Zhang y Jin Jiang. Bibliographical review on reconfigurable fault-tolerant control systems. *Annual Reviews in Control*, 32(2):229–252, 2008.



