

Práctica 2

Simulador de control automático para la conducción de un vehículo (SCACV) desarrollado con Java/Swing y accesible desde Internet

2.1. Programación y objetivos

Esta práctica constará de tres sesiones, dada las dificultades para realizar un seguimiento de las sesiones por parte de la profesora. Tendrá una puntuación en la nota final de prácticas de 1,5 puntos sobre 10. Se debe realizar al menos un diagrama que muestre la arquitectura del sistema (diagrama de componentes, diagrama de paquetes, ...) y un diagrama de clases que muestre las clases de diseño.

2.1.1. Objetivos generales de la práctica 2

1. Aprender a aplicar patrones arquitectónicos
2. Profundizar en el uso de patrones de diseño
3. Adquirir destreza en el diseño adaptativo de código
4. Incorporar librerías gráficas alternativas en una GUI

2.1.2. Planificación y tareas específicas

Como en el resto de las prácticas, se espera del estudiante que en cada sesión de prácticas:

1. Entienda bien lo que se pide.

2. Realice el diseño que utilizará (diagrama de clases) junto con su compañero de prácticas y preguntando al profesor y a otros compañeros sobre posibles decisiones a tomar.
3. Empiece a implementar. La implementación deberá ser terminada en tiempo de trabajo fuera de la sesión y antes de la siguiente sesión de prácticas

Sesión	Semana	Tareas
S1	16-19 marzo	Selección de patrones a utilizar, diseño del diagrama de clases y programación del SCACV y del autómata finito Adición de la gestión de consumibles en el subsistema de monitorización
S2	23-26 marzo	Desarrollo de una interfaz de usuario de calidad (amigable, atractiva) Depuración del sistema con parámetros adecuados ¹
S3	30 marzo-2 abril	Semana extra por las dificultades en el seguimiento por parte de la profesora

2.2. Criterios de evaluación

Para superar cada parte será necesario cumplir con todos y cada uno de los siguientes criterios:

- Capacidad demostrada de trabajo en equipo (reparto equitativo de tareas)
- Implementación completa y verificabilidad (sin errores de ejecución)
- Reutilización de métodos (ausencia de código redundante)
- Validez (se cumplen los requisitos funcionales)
- Calidad de la GUI

Se valorarán además otros criterios de evaluación:

- Capacidad de explicar a otro equipo una solución de diseño
- Realización de las partes opcionales de la práctica

2.3. Plazos de entrega y presentación de la práctica

Esta práctica será subida a PRADO en una tarea que terminará justo antes del inicio de la práctica 3 (a las 15:30 horas del día de la primera sesión de la misma). La práctica completa será presentada mediante una entrevista con el profesor de prácticas.

2.4. Descripción general de los requisitos de la práctica

Se debe tomar como punto de partida el ejercicio 4 de la práctica 1, añadiendo nueva funcionalidad para desarrollar un SCACV y monitorizar los nuevos parámetros y modificando la GUI siguiendo las especificaciones que se detallan a continuación. Los patrones a usar no se proponen, sino que deberán ser elegidos por los desarrolladores del proyecto y los criterios de selección y forma de aplicación serán tenidos en cuenta para la evaluación.

2.4.1. Requisitos funcionales

Subsistema de control de velocidad: Obligatorio (0,7 puntos)

- Se pretende desarrollar un sistema de control automático de la velocidad para automóviles controlable mediante una palanca de cuatro posiciones y el pedal del freno, existiendo también el pedal del acelerador. Inicialmente el vehículo funcionará en modo manual, y el conductor usará los pedales del freno y del acelerador. Es importante que la velocidad de “crucero” del vehículo se mantenga, una vez alcanzada, ya que una velocidad superior a la necesaria implica un desperdicio de potencia consumida por el motor (y actualmente una retirada de puntos del carnet), por lo cual ha de mantenerse a toda costa. Para ello, el conductor pondrá la palanca del SCACV en la posición acelerar a la vez que suelta el pedal de aceleración y una vez alcanza la velocidad deseada, cambiará la palanca del SCACV a la posición de modo automático (estado “manteniendo”), cuando el vehículo alcance la velocidad deseada. Así, el vehículo mantendrá la velocidad de crucero. Para ello debe tenerse en cuenta el autómatas de la Figura 2.1.
- Añadir funcionalidad para que cuando el conductor accione un mando del vehículo (palanca del SCACV, pedales, llave de contacto) la respuesta del sistema sea automática (síncrona) y no se espere a que, de forma asíncrona mediante una hebra que observe el estado de los mandos, se atienda a la petición del conductor. Los cambios en los mandos ocasionan transiciones internas en el control del sistema que hacen cambiar su estado. En todo caso, para mantener una petición del conductor en el tiempo, que se traduce en un estado del vehículo (por ejemplo, acelerar, bien usando la palanca correspondiente del SCACV o bien pisando el acelerador) hasta que el conductor no de una nueva orden, el subsistema de control de velocidad debe detectar de forma periódica (hebra) el estado en el que se encuentra el vehículo y actuar en consecuencia.

Subsistema de monitorización: Opcional (0,3 puntos) En el ejercicio 4 de la práctica 1, se monitorizaban: velocidad angular (RPM), velocidad lineal (km/h), distancia recorrida desde el inicio de la aplicación (km), distancia parcial recorrida (km, desde

la última vez que se arrancó el motor). Ahora deberá ser ampliado para añadir otro requisito funcional:

Monitorización del consumo Para ello será necesario guardar cada vez que se actualiza la monitorización: (1) el instante en el que se realiza y (2) las vueltas (revoluciones) producidas por el eje desde la última actualización (a partir del instante anterior y la velocidad anterior). Para cada consumible deberán también almacenarse el tiempo y las rotaciones totales del eje desde el último cambio/recarga, y además:

- *Consumo del combustible promedio*: debe almacenarse el nivel de combustible alcanzado cuando se reposta o se inicia la aplicación (asignado de forma aleatoria dentro de un rango). El consumo debe calcularse en función del número de revoluciones del eje desde la última vez que se actualizó (por ejemplo, puede considerarse que el consumo en litros es de $rot \times rot \times 5 \times 10^{-10}$, siendo rot el número de revoluciones (vueltas) del eje desde la última vez que se actualizó.
- *Consumo aceite, pastillas de freno y revisión general*: El sistema proporciona notificaciones de mantenimiento a sus usuarios: cada 5×10^6 rotaciones del eje aparecerá un mensaje en la pantalla que le avisará de la necesidad de cambiar el aceite del motor; cada 10^8 rotaciones para cambio del pastillas y cada 10^9 rotaciones para efectuar una revisión general del sistema. Además se incluirán 3 botones para hacer el cambio de aceite, de pastillas de freno y revisión general respectivamente. Esos botones requerirán para estar activos que el motor del vehículo esté apagado y el vehículo parado, de forma que sea accesible para su mantenimiento. Las acciones que deben realizarse al ser pulsados serán las de actualizar, respectivamente (1) número de rotaciones acumuladas en la fecha del ultimo engrase, (2) número de rotaciones en la fecha del cambio pastillas de freno y (3) número de rotaciones en la última fecha de revisión general.

2.4.2. Requisitos no funcionales

- Esta práctica se desarrollará en Java.
- Se debe realizar el desarrollo completo de una aplicación de simulación que sea autoinstalable desde la web: se ha de utilizar un applet con tecnología Java WebStart y Swing/Java para programarlo.
- Deberán diseñarse componentes lo más parecidos posible a los elementos a los que representan. Por ejemplo, el velocímetro debería aparecer como un círculo o semicírculo con una aguja señalando la velocidad actual. Como ejemplo puede [descargarse applet que implementa un problema similar](#)².

²Para ejecutar el applet puede usarse el programa appletviewer que forma parte del Java Development Kit (JDK).

2.5. Descripción del SCACV y resto de dispositivos de control

El subsistema de control automático de velocidad del vehículo es controlado inicialmente por el conductor que puede poner la palanca en alguna de sus 4 posiciones conmutables: “acelerar”, “apagado”, “reiniciar” y “mantener”.

- “Acelerar”: manteniendo la palanca en esta posición la velocidad del motor se incrementa continuamente hasta poner la palanca en “mantener”.
- “Mantener” o “modo automático”: la velocidad actual del vehículo es memorizada por el sistema y el vehículo mantiene esta velocidad de forma constante. Hay que tener en cuenta que sólo si se apaga y se vuelve a encender el motor se cancela la última velocidad memorizada.
- “Reiniciar”: el vehículo recupera la última velocidad de cruce almacenada (la que tenía la última vez que estuvo en “modo automático”).
- “Apagado”: se vuelve al modo de control manual de la velocidad del vehículo. El conductor ha de poder seleccionar esta posición si el SCACV estaba activado (cuando la palanca estaba en posición “Modo automático”) o estaba en posición “Acelerar”. También se pone automáticamente en esta posición si la palanca estaba en posición “Modo automático” o en posición “Reiniciar” y pisa el freno.

Además de este subsistema, el conductor también dispone de los siguientes controles relacionados con la marcha del vehículo:

- *Encendido/apagado del motor: Para arrancar-apagar el motor al inicio-fin de la ejecución del programa respectivamente.*
- *Frenar/soltar Freno: Frena o deja de frenar el vehículo respectivamente. El frenado del vehículo, en el caso de estar activado el “Modo automático” o el de “Reiniciar” del SCACV, provocará automáticamente el cambio de la palanca del SCACV a la posición de “Apagado” (modo de control manual de la velocidad del vehículo).*

2.6. Autómata que reproduce los estados del vehículo

En la Figura 2.1 se muestra un autómata con los 5 estados (nodos) del vehículo:

- **motor apagado o no arrancado (nodo transparente, vehículo parado o en desace-leración con motor apagado)**
- **motor arrancado (nodos coloreados)**

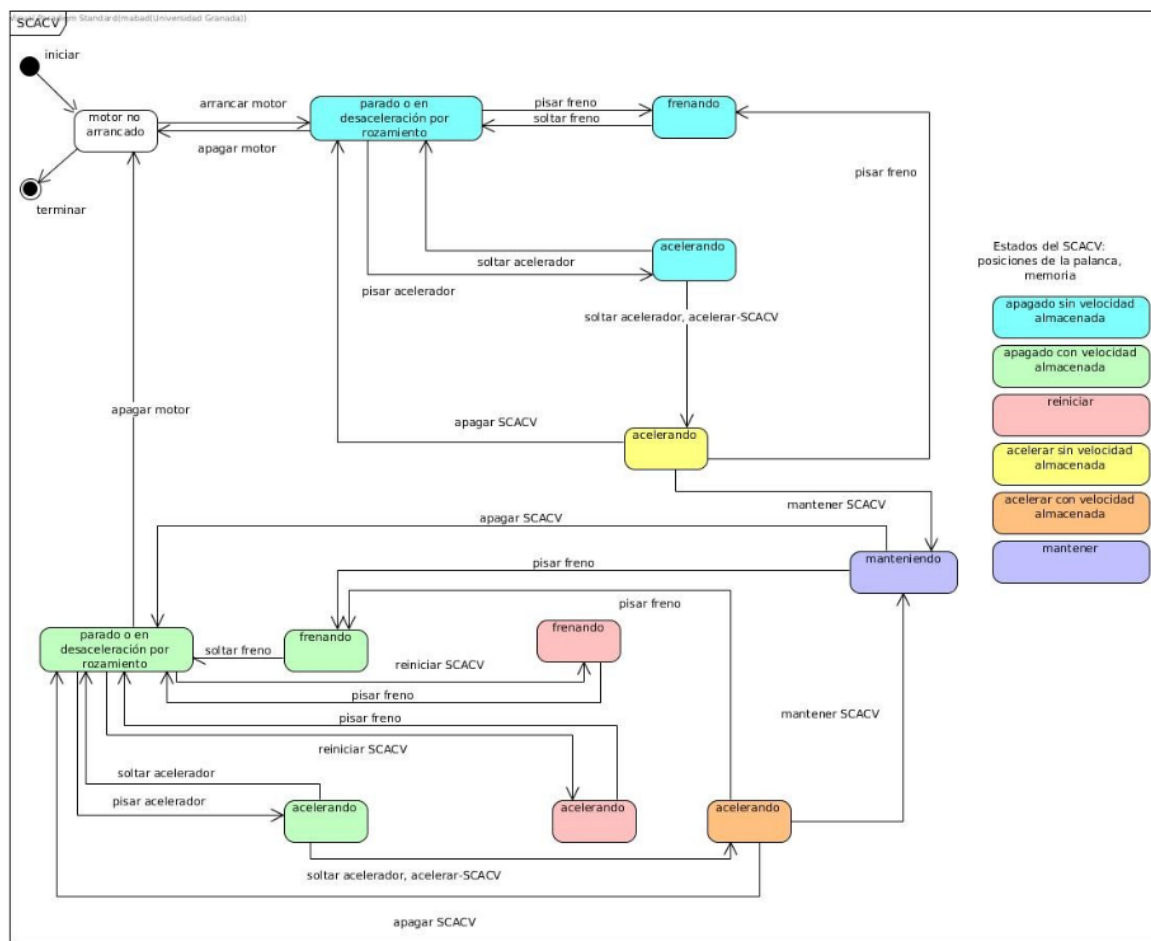


Figura 2.1: Autómata finito que representa los estados del vehículo y el SCACV y las transiciones entre ellos.

- encendido (vehículo parado o en desaceleración por rozamiento con motor arrancado)
- frenando
- acelerando
- manteniendo: este es el único estado que no se alcanza con la conducción manual y por tanto que no se representó en el ejercicio 4 de la práctica 1

2.7. Descripción de los estados del diagrama y su relación con los estados del SCACV

Se puede observar en la figura que los mismos estados se repiten con distintos colores, lo que significa que el estado del SCACV (posición de la palanca y si la velocidad de crucero ha sido almacenada desde la última vez que se arrancó el vehículo) es distinto según la Tabla 2.1:

		Velocidad almacenada	
		No	Sí
Posición de la palanca	Apagado		
	Reiniciar	-	
	Acelerar		
	Mantener	-	

Tabla 2.1: Colores usados en el autómata para representar los distintos estados del SCACV.