

УДК 681.5.03.033

О.Ю. Ільїн¹, О.В. Коломійцев², А.М. Печкін², О.О. Сосунов²¹ДП Центральний науково-дослідний інститут навігації управління, Київ²Харківський університет Повітряних Сил імені Івана Кожедуба, Харків

ОЦІНКА ПОКАЗНИКА ЯКОСТІ ПІДСИСТЕМ АВТОСУПРОВОДЖЕННЯ ЗА ДАЛЬНІСТЮ ТА КУТОВОЮ КООРДИНАТОЮ БАГАТОКАНАЛЬНОЇ РЛС З ФАЗОВАНОЮ АНТЕННОЮ РЕШІТКОЮ ЗА ДОПОМОГОЮ УТОЧНЕНОЇ МОДЕЛІ

Запропоновано використовувати уточнену модель для оцінки одного з показників якості – пропускної спроможності підсистем автосупроводження за дальністю та кутовою координатою багатоканальною РЛС з фазованою антенною решіткою. Оцінки показника, що розраховані на підставі уточненої моделі, зіставлені з результатами, що отримані за допомогою вихідної моделі.

Ключові слова: автосупроводження за дальністю, автосупроводження за кутовою координатою.

Вступ

Постановка проблеми. Багатоканальні РЛС з фазованими антенними решітками (БК РЛС з ФАР) є складними технічними пристроями, що вирішують різноманітні завдання по пошуку, супроводженню, оцінюванню координат повітряних об'єктів (ПО). В даний час такі РЛС широко використовуються в комплексах радіолокації завдяки ряду своїх безперечних переваг, зокрема багатоканальності за рахунок часового розділення каналів. У БК РЛС з ФАР при супроводженні визначеного ПО послідовні моменти вимірювання його координат розділяються інтервалами часу тривалістю T .

У режимі супроводження одним з показників якості функціонування БК РЛС з ФАР може бути прийнята пропускна спроможність. У роботах [1, 2] управління тривалістю інтервалу часу між радіоконтактами використовується для оптимізації вказаного показника якості. При використанні квазінеперервного сигналу це системи автосупроводження за кутовими координатами, дальністю і радіальною швидкістю. Параметри кожної з вищезгаданих слідкуючих систем автосупроводження впливають на пропускну спроможність (один з показників якості) БК РЛС з ФАР.

Дослідження такого впливу дозволить визначити найбільш критичну систему автосупроводження, вдосконалення якої забезпечить найбільший приріст показника якості. Крім цього, при розв'язанні задачі синтезу (при зворотній постановці задачі) можна обґрунтувати вимоги до характеристик слідкуючих систем.

У роботі [3] дослідження проведено для системи автосупроводження за дальністю, причому результати отримані при допущенні про незалежність середнього часу пошуку і захоплення $\bar{t}_{\text{пз}}$ повітряного об'єкту від кількості вільних каналів, що не відповідає дійсності. У роботі [4] для системи автосупроводження за дальністю дослідження проведено

вже на основі уточненої моделі [5], в якій враховується залежність величини $\bar{t}_{\text{пз}}$ від кількості вільних каналів супроводження.

Тому доцільно проведення аналогічного дослідження й для системи автосупроводження за кутовою координатою з порівнянням результатів для обох систем.

Метою даної статті є порівняльна оцінка потенційної пропускної спроможності БК РЛС з ФАР для підсистем автосупроводження за дальністю та за кутовою координатою за допомогою двох моделей – вихідної моделі, яка не враховує залежність середнього часу пошуку і захоплення $\bar{t}_{\text{пз}}$ повітряного об'єкту від кількості вільних каналів супроводження, і уточненої моделі [5], в якій такий облік відбувається. Дослідження буде проведено при різних відношеннях сигнал/шум q на основі постановки задачі оптимізації, викладеної в [2], з використанням еквівалентних статистичних характеристик часового та кутового дискримінаторів з роботи [6].

Виклад основного матеріалу

Базовою (вихідною) моделлю задачі оптимізації є двофазна модель масового обслуговування з використанням еквівалентних статистичних характеристик часового дискримінатора (рис. 1), що описана в роботах [2, 3, 7].

При використанні таких характеристик в роботі [6] запропонований показник якості радіотехнічної слідкуючої системи – ймовірність стійкого супроводження p_n .

Цій показник є ймовірність знаходження помилки супроводження ПО к наступному радіоконтакту в межах апертури еквівалентної характеристики дискримінатора. Показник p_n за відсутності систематичної помилки є функцією тривалості інтервалу часу T між радіоконтактами і відношення сигнал/шум q і неявним чином входить у функціонал пропускної спроможності R [2].

За допомогою показника R можна оцінити тільки потенційну (максимально досяжну) пропускну спроможність.

Для стохастичної моделі руху [8] ПО, а також при адекватності прийнятої моделі руху ПО його реальному руху (за відсутності систематичної помилки) показник p_n може бути розрахований по наступній формулі [6]:

$$p_n = \Phi\left(\frac{L_x}{2\sqrt{2}\sigma_e}\right), \quad (1)$$

де $\Phi(\cdot)$ – функція Лапласа;

L_x – ширина апертури еквівалентної дискримінаційної характеристики дискримінатора;

$\sigma_e^2 = D_e$ – дисперсія помилки екстраполяції координати Δx_e повітряного об'єкту.

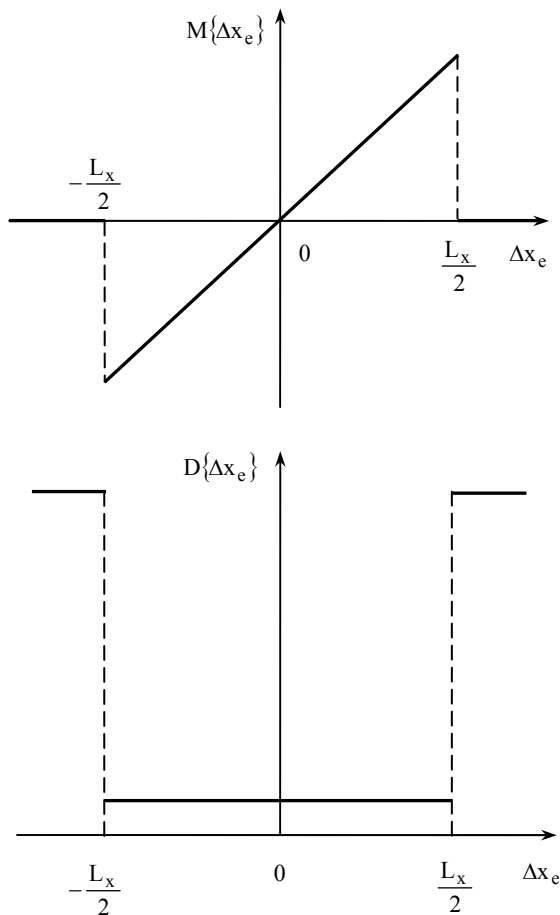


Рис. 1. Еквівалентні дискримінаційна та флуктуаційна характеристики дискримінатора

У свою чергу помилки екстраполяції координат ПО залежать як від помилок одиничних спостережень, що характеризуються дисперсією, залежною від відношення сигнал/шум q [9], і маневрених характеристик ПО, так і від тривалості інтервалу часу T між радіоконтактами (тривалості інтервалу часу прогнозу). Проте при адекватності прийнятої моделі руху ПО його реальному руху помилки екстраполя-

ції координат не містить систематичної складової, і для конкретної координати (радіальна швидкість, дальність, кутові координати) дисперсія помилки екстраполяції може бути розрахована на основі відомих методик [9].

Слід зазначити, що для різних координат ПО залежності помилок екстраполяції від тривалості T інтервалу часу між радіоконтактами носять різний характер. Тому при визначенні p_n необхідно або враховувати вірогідність стійкого супроводження по всіх координатах, або використовувати ту залежність, яка є визначальний.

Визначення ширини еквівалентної дискримінаційної характеристики дискримінатора L_x є самостійною достатньо складною задачею, що вимагає проведення об'ємного статистичного дослідження. Головним критерієм при підборі залежності еквівалентного розміру апертури L_x від відношення сигнал/шум q , що гарантує можливість використання формули (1) для оцінки вірогідності відсутності зриву супроводження, має бути збіг результатів статистичних випробувань на стійкість супроводження системи з реальним дискримінатором і аналітичних розрахунків, що виконуються згідно (1). В рамках даної статті можливо вказати тільки основні етапи рішення вказаної задачі.

На першому етапі необхідно підготувати початкові дані для проведення статистичного експерименту:

- розробити статистичну модель руху повітряного об'єкту;
- розрахувати статистичні характеристики реального дискримінатора;
- задати структуру і параметри алгоритмів оцінювання і екстраполяції координат ПО.

На другому етапі необхідно провести статистичний експеримент за визначенням залежності вірогідності відсутності зриву супроводження від відношення сигнал/шум q з реальним дискримінатором.

На третьому етапі відшукується залежність апроксимації еквівалентної ширини дискримінаційної характеристики дискримінатора L_x від відношення сигнал/шум q , що дає за наслідками аналітичних розрахунків згідно (1) ті ж значення вірогідності відсутності зриву супроводження, що і система з реальною дискримінаційною характеристикою

Таким чином, вихідним результатом рішення даної задачі є залежність апроксимації еквівалентної ширини дискримінаційної характеристики дискримінатора L_x від відношення сигнал/шум q .

Середня кількість радіоконтактів до зриву супроводження n_e при геометричному розподілі визначається по формулі [2]:

$$n_e = \frac{1}{1 - p_n}, \quad (2)$$

що однозначно визначає середній час до зриву супроводження $\bar{t}_{зр}$:

$$\bar{t}_{зр} = \frac{T}{1 - p_n}. \quad (3)$$

У роботі [2] проведений короткий аналіз можливих шляхів рішення задачі оптимізації і показано, що рішення цієї задачі в загальному випадку пов'язане з великими труднощами.

Найпростіший випадок відповідає показовим законам розподілу випадкових величин – інтервалів часу між видачею цілевказівок, пошуку і захвату, супроводження і до зриву супроводження.

В цьому випадку двофазна модель масового обслуговування є Марківською з дискретним простором станів. По графові переходів між станами виписується система диференціальних рівнянь для ймовірності станів S_{ij} , де i – кількість ПО на етапі пошуку і захвату, j – кількість ПО на етапі супроводження. Показник R розраховується через фінальні ймовірності станів і рішення задачі може бути отримано аналітично [3, 7]. Скористаємося цією моделлю як вихідною (існуючою) і в даній статті.

Крім цього, необхідно отримати залежності показника p_n від тривалості інтервалу часу T між радіоконтактами для різних відношень сигнал/шум.

Для ймовірності стійкого супроводження p_n використовуватимемо результати роботи [6], в якій приведені залежності показника p_n від тривалості інтервалу часу T між радіоконтактами для декількох відношень сигнал/шум q , що отримані при використанні еквівалентних статистичних характеристик часового та кутового дискримінаторів.

Для отримання чисельних оцінок і зіставності результатів даної статті і робіт [3, 4] приймемо вихідні дані, як і в роботах [3, 4]:

середня тривалість інтервалів часу між цілевказівками $\bar{t}_{цв} = 20$ с,

середня тривалість інтервалів часу пошуку і захвату $\bar{t}_{пз} = 1/\mu_{10} = 10$ с,

середня тривалість інтервалів часу супроводження $\bar{t}_{соп} = 40$ с,

середня тривалість інтервалів часу до зриву супроводження:

$$\bar{t}_{зр} = 0,017k / (1 - p_n(0,017k)), \quad (4)$$

де k – кількість каналів супроводження (другої фази), для відношень сигнал/шум $q = 2, 3, 5$.

Аргумент у показника p_n в формулі (4) вказує тривалість інтервалу часу між радіоконтактами T .

Результати розрахунків приведені на рис. 2.

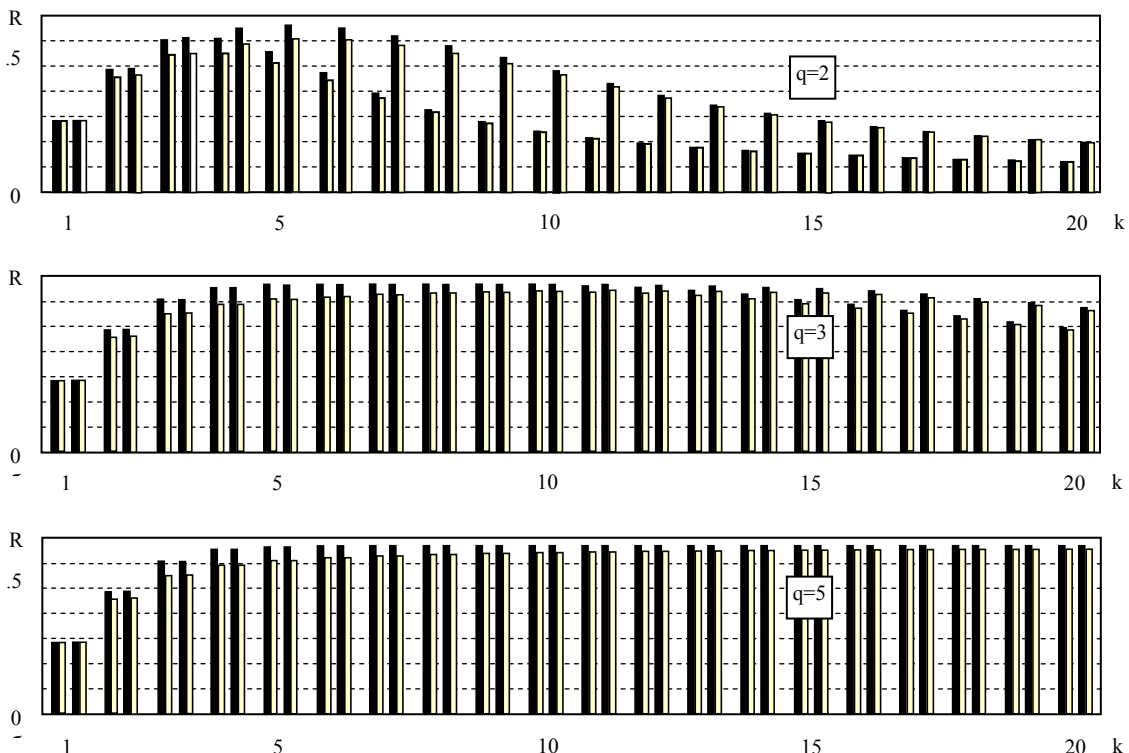


Рис. 2. Залежність пропускної спроможності R від кількості каналів k при декількох відношеннях сигнал/шум q для підсистем автосупроводження за дальністю (перша пара стовбців) та за кутовою координатою (друга пара стовбців):

■ – вихідна модель; □ – уточнена модель.

Висновки

1. Для відношень сигнал/шум $q \geq 3$ максимум пропускної спроможності R слабо залежить від кількості каналів супроводження k як по дальності так й по кутовій координаті незалежно від використовуваної моделі.

2. Значення показника пропускної спроможності R , що розраховані за допомогою існуючої і уточненої моделі для обох підсистем, відрізняються не більше ніж на 10%.

3. Як підсистема автосупроводження за дальністю так й підсистема атосупроводження за кутовою координатою забезпечують максимум пропускної спроможності для відношень сигнал/шум $q \geq 3$ при кількості каналів супроводження $k \geq 5$ при використанні вихідної моделі, а з врахуванням висновку 1, і при використанні уточненої моделі.

4. Підсистеми автосупроводження як за дальністю так й за кутовою координатою забезпечують максимум пропускної спроможності практично при однаковій кількості каналів супроводження.

Таким чином, оптимальна кількість каналів супроводження як за дальністю так й за кутовою координатою, при якій забезпечується максимум пропускної спроможності R обох підсистем, фактично не залежить від того, яка модель використовується – вихідна або уточнена.

Список літератури

1. Самойленко В.И. Управление фазированными антенными решетками / В.И. Самойленко, Ю.А. Шишов. – М.: Радио и связь, 1983. – 240 с.
2. Ковальчук А.А. Постановка задачи оптимизации пропускной способности многоканальной РЛС с фазированной антенной решеткой путем управления длительностью интервала времени между радиоконтактами /

А.А. Ковальчук, Ю.Э. Парфенов, А.А. Сосунов, В.Ш. Хисматулин // Системы обработки информации. – Х.: ХВУ. – 2004. – Вып. 1. – С. 76-83.

3. Ковальчук А.А. Оценка потенциальной пропускной способности многоканальной РЛС с фазированной антенной решеткой для подсистемы автосопровождения по дальности / А.А. Ковальчук, И.И. Сачук, А.А. Сосунов // Системы обработки информации. – Х.: ХУ ПС, 2005. – Вып. 2. – С. 48-52.

4. Клівець С.І. Порівняльна оцінка показника якості підсистеми автосупроводження за дальністю багатоканальної РЛС з фазованою антенною решіткою двома моделями / С.І. Клівець, О.В. Коломійцев, О.О. Сосунов // Системи озброєння і військової техніки. – 2008. – Вып. 3(15). – С. 116-118.

5. Васильев В.А. Уточнена модель для обґрунтування вимог до показника якості радіотехнічної слідуючої системи зенітного ракетного комплексу / В.А. Васильев, І.І. Сачук, О.О. Сосунов // Системи озброєння і військової техніки. – 2008. – Вып. 2(14). – С. 28-30.

6. Хисматулин В.Ш. Оценка вероятности надежного сопровождения аэродинамических целей многоканальной радиолокационной станцией / В.Ш. Хисматулин, И.И. Сачук, А.А. Ковальчук // Авиационно-космическая техника и технология. – Государственный аэрокосмический университет им. Н.Е. Жуковского "ХАИ", 2001. – Вып. 22. – С. 259-262.

7. Кулинич И.А. Модель для обоснования требований к показателю качества радиотехнической следящей системы / И.А. Кулинич, Ю.Э. Парфенов, А.А. Сосунов // Системы обработки информации. – Х.: ХВУ, 2003. – Вып. 5. – С. 145-150.

8. Зингер Р.А. Оценка характеристик оптимального фильтра для слежения за пилотируемой целью // Зарубежная радиоэлектроника. – 1971. – № 8, – С. 40-57.

9. Кузьмин С.З. Цифровая радиолокация. Введение в теорию. – К.: Издательство КВиЦ, 2000. – 428 с.

Надійшла до редколегії 17.03.2009

Рецензент: д-р техн. наук, проф. Є.Л. Казаков, Харківський університет Повітряних Сил ім. І. Кожедуба, Харків.

ОЦЕНКА ПОКАЗАТЕЛЯ КАЧЕСТВА ПОДСИСТЕМ АВТОСОПРОВОЖДЕНИЯ ПО ДАЛЬНОСТИ И УГЛОВОЙ КООРДИНАТЕ МНОГОКАНАЛЬНОЙ РЛС С ФАЗИРОВАННОЙ АНТЕННОЙ РЕШЕТКОЙ С ПОМОЩЬЮ УТОЧНЕННОЙ МОДЕЛИ

О.Ю. Ильин, А.В. Коломийцев, А.Н. Печкин, А.А. Сосунов

Предложено использовать уточненную модель для оценки одного из показателей качества – пропускной способности подсистем автосопровождения по дальности и угловой координате многоканальной РЛС с фазированной антенной решеткой. Рассчитанные на основе уточненной модели оценки показателя сопоставлены с результатами, полученными с помощью исходной модели.

Ключевые слова: автосопровождение по дальности, автосопровождение по угловой координате.

THE RANGE TRACKING AND THE ANGLE TRACKING SUBSYSTEMS QUALITY PARAMETER ESTIMATION OF MULTICHANNEL PHASE-ARRAY RADAR BY THE IMPROVED MODEL

O.Y. Ilin, A.V. Kolomytsev, A.N. Pechkin, A.A. Sosunov

It is suggested to use the improved model for the estimation of one of quality parameters – the range tracking and the angle tracking subsystems throughput of multichannel phase-array radar. The estimations of parameter obtained on the basis of the improved model are compared with the results got by an initial model.

Keywords: range tracking, angle tracking.