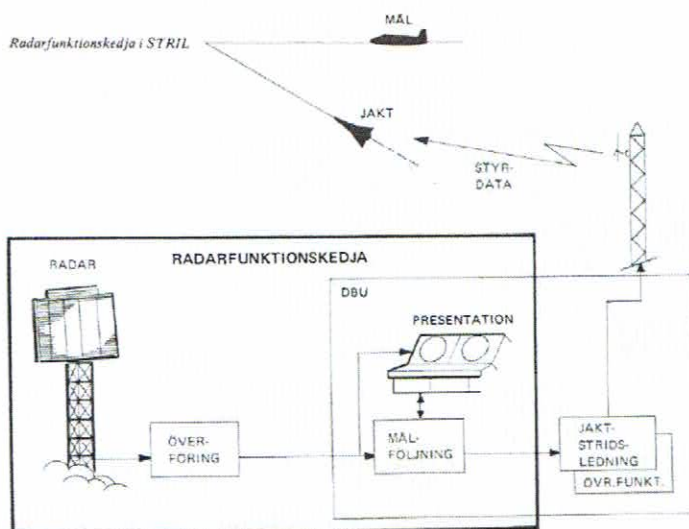


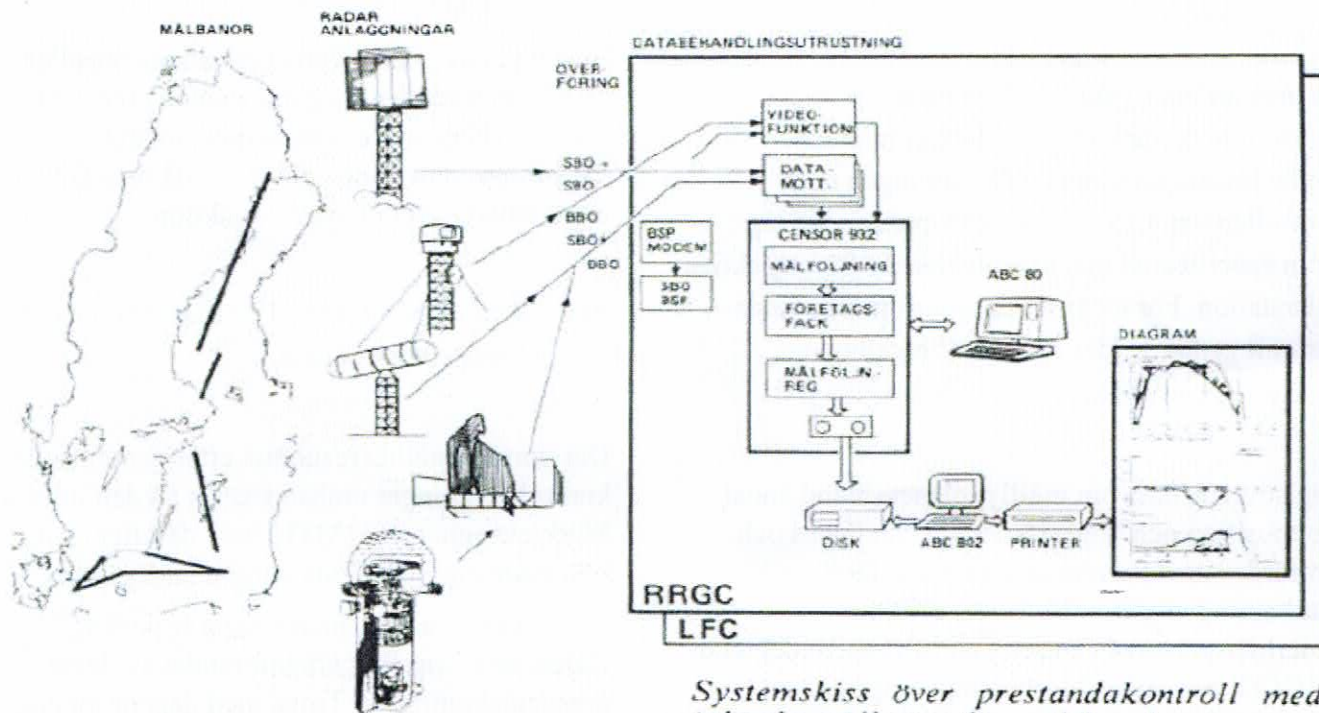
Prestandakontroll – en historisk återblick

Syftet med drift och underhåll av materiel ingående i STRIL är att säkerställa att totalfunktionen med ingående delobjekt ger förväntad systemprestanda. Det är därför av vikt att fokus på underhållet inriktas mot den totala systemfunktionen. I nedanstående fall radarfunktionskedjan. Allt för att de taktiska kraven på målupptäckt, inmättningsnoggrannhet och målföljningsprestanda uppnås. Under bland annat RRGC/T tiden genomfördes därför prestandakontroll av funktionskedjor för både låghöjdsföretag (t ex funktionskedjor med PS-15 och PS-870) samt för höghöjdsföretag (t ex PS-66 och PS-860). Gemensamt för samtliga funktionskedjor inom STRIL, då som nu, är att utdata från funktionskedjorna skall användas bland annat för stridsledning, orientering, luftvärnsledning



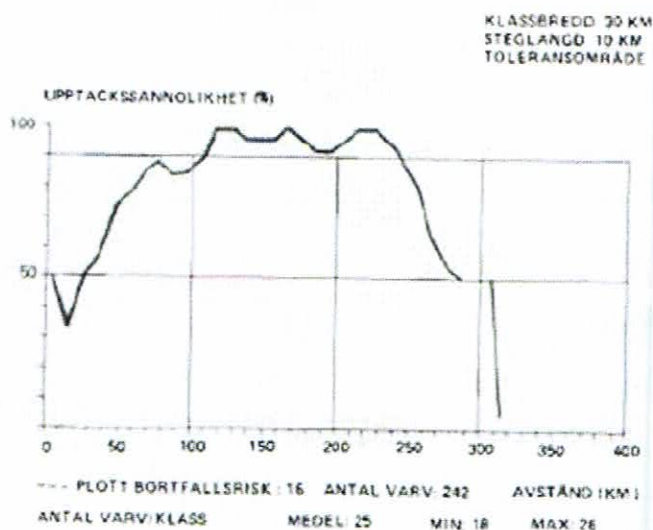
DATAINSAMLING

DATABEARBETNING

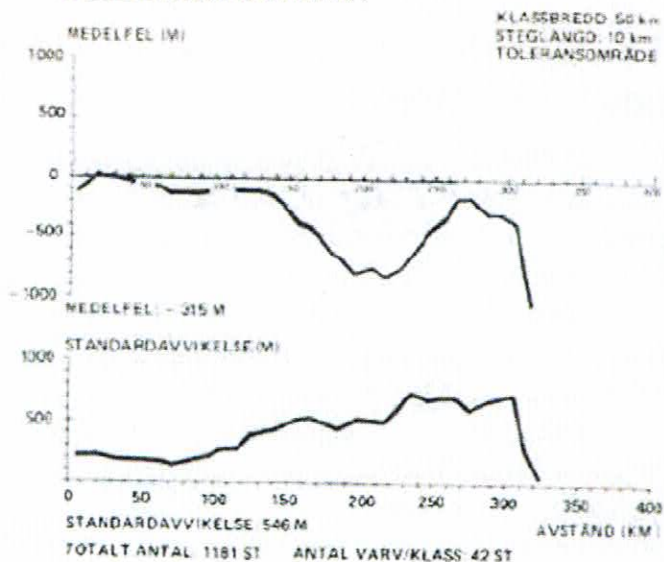


Systemskiss över prestandakontroll med inlagda målbanor för målflygplanet.

TÄCKNING



HÖJDNOGGRANNHET



Dåtidens prestandamått beskrevs utifrån att målföljningen genererade läge, kurs, fart samt höjd för mål och jakt till jaktstridsledningen. Man ansåg det dock olämpligt att verifiera underhållet mot dessa parametrar varför gränsytan valdes till plott-informationen som presenterades på PPI innan erhållen data behandlades av målföljningsprogrammet.

De prestandamått som analyserades i prestandakontrollen var täckning, höjdnoggrannhet och inmättningsnoggrannhet. Målsättningen med kontrollen var att kontrollera att prestandan låg inom specificerad och krävda gränser för respektive radarstation. För att kunna genomföra prestandakontroll genomfördes det därför regelbundna kontrollflygningar enligt särskilda målbanor.

Registrerade data om målflygplanet (bland annat plottposition och höjd) statistikbehandlades och jämfördes med förväntad prestanda. Den bearbetningen genomfördes av drift och underhållspersonal (TVAK) på LFC, RRG/C/F och RRG/C/T med hjälp bearbetningsprogram i en ABC802. De databearbetningar som utfördes resulterade i ett antal diagram/utskrifter som bestod av:

- Täckningsdiagram med räckvidd, ekobortfallsrisk samt upptäcktsannolikhet
- Inmättningsnoggrannhet med bäringsskillnad PR-IK, standardavvikelse i avståndsled och bäringssled
- Höjdnoggrannhet med medelfel och standardavvikelse

Resultatet av genomförda prestandakontroller gjorde att underhållsorganisationen erhölet ett mått på vilken systemprestanda inmätta funktionskedjor hade och kunde då inrikta underhållet mot rätt systemfunktion.

Se i bilden ett par exempel på diagram innehållande fingerat data.

Det sammanställda resultatet efter genomförda kontrollflygningar omhändertogs på den tiden av Marktele enheterna (MTE) som därefter beslutade om eventuella underhållsåtgärder.

Personligen var jag, under mina år på RRG/C/T Hajen, ansvarig för genomförandet av dessa prestandakontroller. Trots, med dagens teknik, ett föräldrat stridsledningssystem (DBU 260) och bearbetningsutrustning upplevdes alltid prestandakontrollen som intressant och spännande, framförallt i den del som omfattade själva analysen.