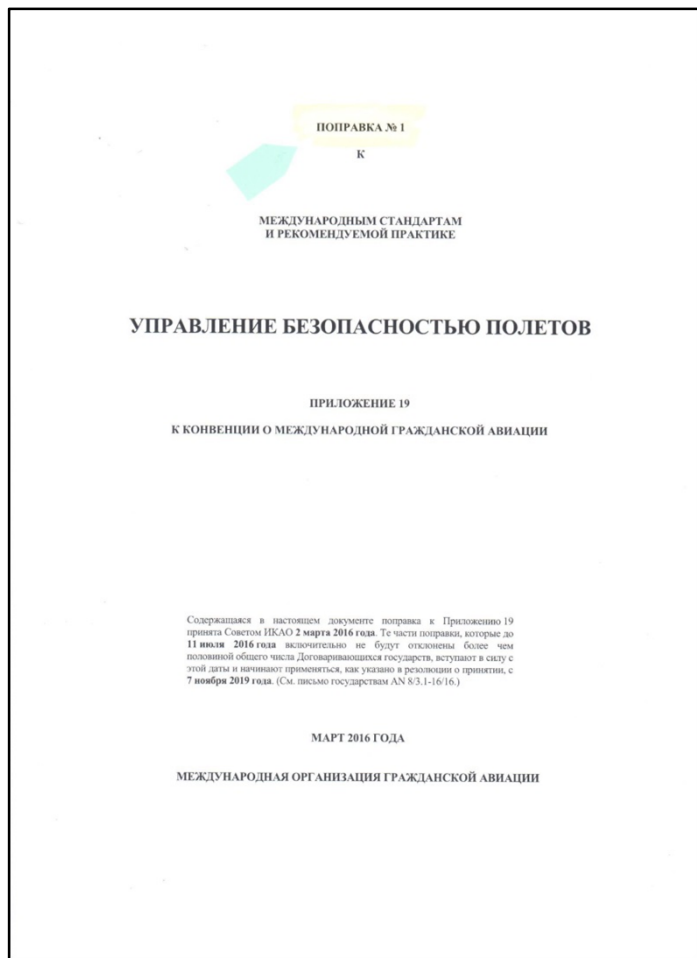


ПРОЕКТ РУБП ИКАО 4-Е ИЗДАНИЕ

г. Москва

2017

Поправка 1 к Приложению 19 ИКАО и проект РУБП, 4-е издание



В 4-м издании:

- 1) Исключено все, что уже нашло отражение в других SARPS
- 2) Часть 1. Уточнена концепция руководства безопасностью
Часть 2. Развивает понимание того, как работать с данными
Часть 3. Уточняет, как повысить эффективность руководства безопасностью:
 - на уровне государства через внедрение ее в госпрограммы по БП
 - на уровне поставщика обслуживания. Гос-во должно распространять лучший опыт внедрения СУБП
- 3) Вводится Website, на котором будут размещаться информация, обзоры, учебные материалы, как использовать инструменты и т.д.

Основные различия между 3 и 4 изданиями РУБП

249 страниц	150 страниц
Разработано на основе Приложения 19, 1-е изменение	Разработано на основе Приложения 19, 1-й поправки
Разделено на четыре главы: 1. Основы управления безопасностью 2. SARPS по управлению безопасностью ИКАО 3. Государственная программа обеспечения безопасности 4. Системы управления безопасностью	Разделенные на 3 части и 8 глав: <u>I. Введение и предыстория</u> 1. Введение 2. Основы руководства безопасностью 3. Культура безопасности <u>II. Работа с информацией о безопасности</u> 1. Защита данных с информацией о безопасности и связанных с этим источников 2. Управление эффективностью безопасности 3. Принятие решений, основанных на данных <u>III. Руководство эффективностью безопасности</u> 1. Государственное руководство безопасностью 2. Системы руководства безопасностью
Примеры и инструменты, распределены в руководстве как Приложения к главам	Практические примеры и инструменты поддержки внедрения процессов Государственных программ (SSP) и организаций (SMS) соразмерно их размеру и сложности, будут собраны и размещены на дополнительном веб-сайте разработанном для внедрения SMM
Информация относительно применимости управления безопасностью не упоминается вне сроков применения	Представлено расширенное «Введение» с определением применимости и сферы применения правил безопасности, включая применимость действующих SMS (+двигатели и винты). Также произведены некоторые изменения в способах интегрированного управления рисками
Культура безопасности изложена в главе 1. Основы управления безопасностью	Переработана глава, посвященная Культуре безопасности, чтобы подчеркнуть ее роль как важнейшего фактора эффективного внедрения руководства безопасностью
Содержит сведения о безопасности данных и защите информации о безопасности	Представлено подробное руководство по защите данных о безопасности полетов, защите информации и ее источников
Система государственного контроля за БП (SSO) и критических элементов (CEs) ограничивают компонент 3 (SSP): Государственные гарантии безопасности.	В Части III, Главы 1 изложены Государственные гарантии безопасности (SSP), государственный контроль за БП (SSO) и критические элементы системы (CEs) как основы (SSP). Кроме того, (CEs) интегрированы во все компоненты системы.
Сделан акцент на связи между руководством безопасностью и управлением рисками для целей безопасности.	Сделан акцент на взаимодействии руководства безопасностью и управления показателями безопасности, включая связи между целями безопасности, показателями безопасности с указанием на важность данных при принятии решений.
Недостаточно информации по описанию системы и интерфейсов.	В Части I, Главы 1 и в Части II, Главы 2 при описании процесса внедрения SMS изложено обширное руководство с описанием системы и интерфейсов.

К какой безопасности полета должны стремиться и создавать конструкторские бюро и заводы изготовители ВС?

Ответ прост:

к той – которую может обеспечить
пилот в кабине ВС !!!

Какую БП должен обеспечивать
пилот в кабине ВС?

Действующая модель его безопасных действий?

Базовые постулаты **действующей** сегодня модели БП. Согласно нее пилот должен:

- Быть способен объективно оценивать полетную ситуацию, рационально мыслить и действовать;
- Обеспечивать нахождение ВС в предписанных условиях «внешней среды»;
- Не выходить за пределы эксплуатационных ограничения;
- В случае выхода за ограничения - гарантировать возврат в установленные рамки

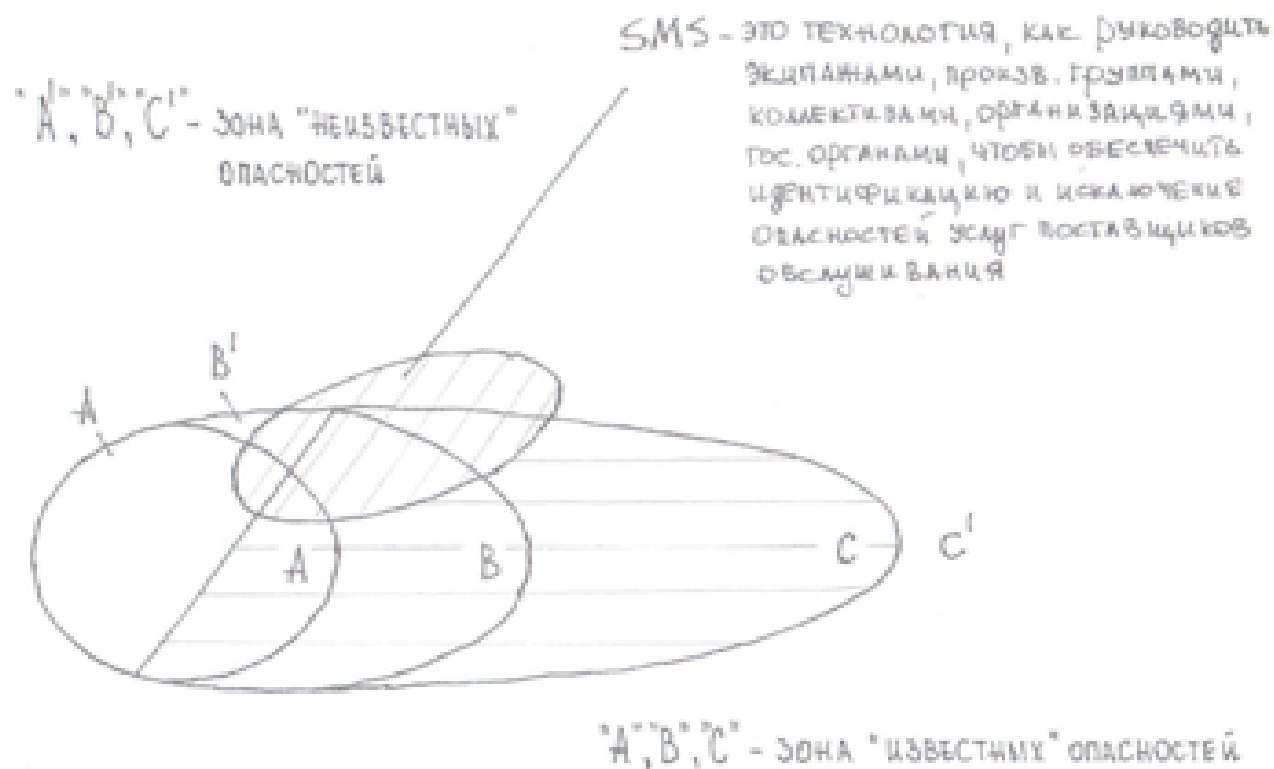
В результате ее использования:

1. По экспертной оценке летного состава реальных опасностей в полете примерно в 3 раза больше числа АП
2. Существующая система профессиональной подготовки позволяет исключить $2/3$ общего числа опасностей. Оставшиеся $1/3$ опасностей имеют «неизвестный» для экипажа характер.
3. 55% АП по ЧФ вероятно сопровождалось дефицитом времени и дефицитом расстояния (дистанции) до опасности

Вопрос 1. Как быть с ситуациями, в которых конструктор закладывает действия, превышающие «рациональные» возможности человека?

- человеческий мозг в нормальной полетной ситуации обрабатывает 6 рациональных мыслеформ с минуту (а в особых случаях пилоту предлагается за доли секунд принять решение от которого зависит исход полета);
- не учет времени, необходимого на анализ полетной ситуации, адаптацию органов зрения, слуха, органов движения;
- и т.д.

Вопрос 2. Каково поле опасностей, с которыми реально встречается пилот ...



Какая модель обеспечения пилотом безопасности полета
желательна для сегодняшних условий работы ВС?

«Действующая» модель, плюс учет:

- Новой оснащенности ВС, «внешней среды» (аэродромов, трасс, услуг поставщиков услуг и т.д.);
- Новых видов применения ВС;
- Новых знаний о человеке.

«Усовершенствованную» модель можно
построить на основе разработки:

1. Критериев безопасности, которым
должен соответствовать пилот
2. Критериев безопасности воздушного
судна

Эту работу могут выполнить разработчики и производители ВС для того, чтобы качественно повысить конкурентоспособность своей продукции !

Спасибо за внимание!