

УДК 629.7.05

Группа Д10

ОТРАСЛЕВОЙ СТАНДАРТ

ОСТ 1 00345-87

**СИСТЕМА
ОТОБРАЖЕНИЯ ИНФОРМАЦИИ
В КАБИНАХ ЭКИПАЖА**
Общие эргономические требования

На 17 страниц

ОКСТУ 7502

Дата введения 01.01.89

Настоящий стандарт распространяется на систему отображения информации (СОИ), размещаемую в кабинах (на рабочих местах) членов экипажа самолета (вертолета) и устанавливает общие эргономические требования к составу СОИ, виду лицевых частей средств отображения информации и их компоновке на рабочих местах экипажа.

№ изм.
№ изв

5607

Инв. № дубликата
Инв. № подлинника

Издание официальное



ГР 8403467 от 23.07.87

Перепечатка воспрещена

1. ТРЕБОВАНИЯ К СОСТАВУ СОИ И ВИДУ СРЕДСТВ ОТОБРАЖЕНИЯ ИНФОРМАЦИИ

1.1. Средства отображения информации: приборы, индикаторы, мнемоиндикаторы и сигнализаторы, устанавливаемые на рабочих местах членов экипажа самолета (вертолета), должны представлять единую систему, удовлетворяющую наряду с другими требованиями требованиям эргономики.

В состав СОИ на самолете (вертолете) должны входить:

- средства индикации пилотажно-навигационных параметров;
- средства индикации параметров силовой установки;
- средства индикации параметров самолетных (вертолетных) систем;
- средства индикации параметров специальных комплексов и систем;
- система сигнализации.

1.2. Количество средств отображения информации и количество параметров одновременно выдаваемых каждому члену экипажа должно быть минимально необходимым для надежного выполнения экипажем самолета (вертолета) всех эксплуатационных задач.

Количество одновременно индицируемых параметров не должно превышать возможностей человека по их восприятию и переработке, не должно вызывать чрезмерную напряженность или приводить к быстрому утомлению при всех режимах управления: автоматическом, полуавтоматическом и ручном. Особое внимание должно быть уделено режиму ручного управления.

Количество одновременно выдаваемых каждому члену экипажа параметров должно быть таким, чтобы на любом этапе нормального полета сохранялся резерв времени (пропускной информационной способности) члена экипажа для решения дополнительных задач.

Реализация вышеуказанных требований на рабочем месте члена экипажа может быть достигнута путем:

- правильного распределения функций в системе "человек - авиационный комплекс" между человеком-оператором и автоматикой и между членами экипажа (для обеспечения равномерной их загрузки);
- автоматизации операций контроля - использования автоматов, поддерживающих заданные значения параметров или изменяющих значения параметров по определенной программе;
- выдачи экипажу только той информации, которая необходима на данном этапе (режиме) полета для решения всех эксплуатационных задач путем использования многофункциональных экранных индикаторов;
- использования индикаторов, последовательно подключаемых к нескольким разным датчикам, например, разных топливных баков;

№ изм.	№ изв.

5607

Инв. № дубликата

Инв. № подлинника

- навигационную и тактическую информацию;
- информацию о состоянии систем.

Эргономические требования к экранным индикаторам приведены в приложении.

Аварийные и предупреждающие сигнализаторы должны быть сосредоточены в компактные группы, рассредоточение этих сигнализаторов на рабочем месте члена экипажа (приборной доске) не допускается.

Сокращение числа индикаторов и увеличение резерва времени могут быть достигнуты путем использования комбинированных приборов.

1.4. Информация должна выдаваться членам экипажа в наглядной форме, обеспечивающей быстрое, правильное и надежное восприятие ее и переработку, а также управление самолетом (вертолетом) и системами в пределах ограничений руководства по летной эксплуатации. Для этого должны использоваться изобразительные средства и методы индикации, включая визуальное отображение обстановки, мнемонику, цвет, обеспечивающие наглядное изображение положения самолета (вертолета) в пространстве относительно заданной траектории, взлетно-посадочной полосы, ведущего самолета при полете строем и относительно пролетаемой местности.

Время определения летчиком пространственного положения самолета (вертолета) и выполняемой им эволюции по индикаторам основных пилотажно-навигационных параметров не должно превышать 3 с.

Для контроля работы автоматики, самолетных систем, положения управляющих поверхностей и элементов механизации самолета целесообразно использовать мнемосхемы и мнемонические индикаторы. Эргономические требования к мнемосхемам - по ОСТ 1 02550-85, к мнемоническим индикаторам - по ОСТ 1 02597-86.

На самолетах (вертолетах) с цифровыми вычислительными машинами следует отображать алгоритм работы комплекса оборудования (программу полета).

Должен обеспечиваться простой переход от полета по приборам к визуальному полету и обратно.

1.5. Информация должна выдаваться экипажу в обработанном и обобщенном виде с тем, чтобы член экипажа был освобожден от выполнения вычислительных и логических операций, обобщения разрозненных данных, запоминания предельно допустимых значений параметров и т.п. Для этого необходимо:

- выдавать командную информацию;
- выдавать, наряду с текущими, заданные значения основных параметров или допустимые пределы их изменения, например, приборной скорости на данной высоте полета;
- наносить на лицевой части индикаторов зоны (участки) допустимых и недопустимых значений параметров;

№ изм.

№ изв.

5607

Инв. № дубликата

Инв. № подлинника

Выбор формы, окраски, направления движения элементов лицевой части индикаторов должен производиться с учетом требований мнемоники, а выбор окраски, кроме того, - и спектрального состава внутрикабинного освещения.

Для упрощения контроля параметров силовых установок и самолетных систем, положения управляющих поверхностей рекомендуется использовать приборы с линейными (вертикальными или горизонтальными) шкалами.

В качестве отличительных особенностей лицевой части индикаторов, помимо габаритов и формы корпуса и раскраски элементов, могут служить:

- вид шкалы: круговая (замкнутая или незамкнутая, секторная) или линейная;
- положение начальной отметки шкалы;
- число стрелок (индексов);
- оцифровка;
- элементы мнемоники.

Не допускается унификация в оформлении лицевых частей индикаторов разного назначения, размещенных в одной группе или рядом, например, использование процентных шкал для индикации ряда параметров силовой установки или самолетных (вертолетных) систем.

Следует исключать возможность "перепутывания" шкал указателей, особенно в комплексных многофункциональных индикаторах.

На лицевых частях индикаторов и сигнализаторов должно быть минимально необходимое число надписей и обозначений. Принятые сокращения должны соответствовать ОСТ 1 00446-82.

1.8. Выбор типа индикаторов и сигнализаторов определяется значением параметра для решения экипажем эксплуатационных задач, необходимой точностью измерения данного параметра, необходимыми видом, быстротой и точностью выполнения операций управления и контроля, требуемым характером считывания - количественного, качественного или контрольного.

Индикаторы, предназначенные для количественного контроля параметров, должны иметь оцифрованные шкалы или счетчики. При этом счетчики целесообразно использовать для контроля параметров, при котором требуются быстрые и точные отсчеты показаний и нет необходимости знать направление изменения параметров.

Для обеспечения экипажу быстрого качественного контроля показаний приборов (без отсчета значений параметров) необходимо использовать:

- индикаторы с неоцифрованными или "слепыми" шкалами с нанесенными зонами или индексами допустимых значений параметров;
- комбинированные индикаторы, положение стрелок которых позволяет легко обнаружить отклонение от нормального режима;

№ изм.	№ изв.

5607

Имя. № дубликата	Имя. № подлинника

Цена деления шкал индикаторов, предназначенных для количественной информации о контролируемом параметре, должна выбираться меньшей по сравнению с ценой деления шкал индикаторов, предназначенных для качественной информации и использующих оцифрованные шкалы.

При обычных для авиационных приборов расстояниях между отметками шкалы погрешность отсчета для ориентировочных расчетов может приниматься равной половине деления шкалы.

1.1.1. Лицевая часть индикатора должна быть спроектирована так, чтобы при реальном угле обзора не более 30° не происходило затенения ее элементов: шкал, стрелок, индексов и т.п.; для этого расстояние от циферблата до плоскости передней кромки корпуса прибора должно быть минимальным.

1.1.2. В комплексных пилотажных или пилотажно-прицельных индикаторах (индикаторах обстановки в вертикальной плоскости), индикаторах "на лобовом стекле", выдающих наряду с информацией о положении самолета (вертолета) в пространстве ряд пилотажных параметров взаимное расположение шкал и индексов этих параметров на всех этапах полета должно быть следующим:

- в центральной части экрана должна размещаться информация о положении самолета (вертолета) в пространстве (например, углы крена и тангажа), командах управления и отклонениях от заданной траектории, боевого курса, равносигнальной зоны;
- в левой части экрана должны размещаться скоростные параметры (например, приборная скорость, число M полета, путевая скорость);
- в правой части экрана должны размещаться высотные параметры (например, вертикальная скорость, барометрическая и геометрическая высота).

1.1.3. Световые параметры индикаторов должны обеспечивать надежное и безошибочное восприятие выдаваемой информации:

- для индикаторов на "лобовом стекле" на фоне с яркостью не менее $22\ 300\ \text{кд/м}^2$;
- для экранных индикаторов на электронно-лучевых трубках на лицевой поверхности экрана индикатора при уровне внешней освещенности:
 - до 01,01,91 - не менее 61 000 лк;
 - с 01,01,91 - не менее 75 000 лк;
- для остальных индикаторов, устанавливаемых на:
 - приборной доске - при уровне внешней освещенности не менее 61 000 лк,
 - в других зонах кабины - при уровне внешней освещенности не менее 30 000 лк.

Световые параметры сигнализаторов - по ОСТ 1 00533-79.

Яркостный контраст для средств отображения информации, основанных на принципе активного высвечивания информации с угловым размером формируемых знаков и символов не менее $30'$ должен составлять:

№ изм.
№ изв.

5607

Изм. № дубликата
Изм. № подлинника

дикации углов крена и тангажа, а также курса на основных и резервных приборах должен быть идентичным;

- при индикации параметров двигателей на экранном индикаторе необходимо предусматривать использование резервных индикаторов частоты вращения ротора двигателя и температуры выходящих газов;

- сложные электромеханические, электронно-оптические и другие индикаторы должны иметь встроенный контроль;

- при использовании системы сигнализации с универсальным сигнальным табло выдача аварийных сигналов должна дублироваться с помощью секционных световых табло;

- должны использоваться заметные признаки отказа приборов в виде флажковых бленкеров, шторок и т.п., закрывающих полностью или частично соответствующие индексы, стрелки или шкалы;

- целесообразно использовать индикаторы, представляющие собой сочетание в одном корпусе основного индикатора и его механического дублера, имеющие общую лицевую часть;

- целесообразно обеспечивать косвенное дублирование индикаторов силовой установки (устанавливать индикатор частоты вращения ротора авиадвигателя, индикаторы расхода и давления топлива).

1.16. При проектировании СОО или отдельных средств отображения информации должен соблюдаться принцип совместимости показаний индикаторов и двигательной реакции членов экипажа, согласно которому показания индикаторов должны вызывать "естественные" (ожидаемые) движения, не противоречащие установившимся стереотипам действий.

Направления перемещения стрелок и индексов индикаторов, перемещаемых вручную, и соответствующих органов управления должны быть увязаны между собой, например, вращение кремальеры по часовой стрелке должно вызывать перемещение стрелки индикатора в том же направлении. Кроме того, должно быть выбрано определенное передаточное отношение между движением органа управления и движением стрелки (индекса) прибора с тем, чтобы процесс управления был оптимальным по времени и точности.

1.17. Направления движения шкал и индексов (стрелок) одних и тех же параметров, индицируемых на командно-пилотажном индикаторе, индикаторе "на лобовом стекле", индикаторе обстановки в вертикальной плоскости, должны быть идентичными, а форма и цена делений шкал, чувствительность указателей параметра должны быть по возможности одинаковыми или близкими.

1.18. Габаритные размеры индикаторов и сигнализаторов должны быть минимальными с учетом возможностей членов экипажа по восприятию визуальной информации.

№ изм.

№ изв.

5607

Изм. № дубликата

Изм. № подлинника

При установлении размеров лицевой части индикаторов должны учитываться характер выдаваемой ими информации, определяющий необходимую длину шкал, расстояния от места их установки до соответствующего члена экипажа, тип летного снаряжения, а также сложность самой лицевой части (число элементов контроля и т.п.). Минимальный угловой размер индикатора (шкалы указателя параметра) должен быть от 2,5 до 5,0°.

1.19. При разработке элементов лицевой части индикаторов (циферблатов и шкал, стрелок, индексов и сигнальных флажков) определении габаритов и крепления индикаторов следует руководствоваться требованиями, изложенными в ГОСТ 17348-81, ГОСТ 17406-72, ГОСТ 20261-84 и ОСТ 1 04022-84.

2. ТРЕБОВАНИЯ К КОМПОНОВКЕ СОИ

2.1. Компоновка средств отображения информации на рабочих местах членов экипажа должна производиться на основе учета алгоритма летной деятельности данного члена экипажа как при нормальной работе систем и агрегатов, так и при их отказах.

При этом необходимо обеспечивать минимальные углы переноса взгляда и траектории рабочих движений.

2.2. Индикаторы и сигнализаторы должны размещаться на рабочих местах экипажа соответствующими компактными группами, в пределах которых они должны быть скомпонованы по одному из следующих признаков:

- по функциональному назначению - принадлежности к одному комплексу оборудования (например, пилотажно-навигационному), системе (например, топливной, противопожарной и т.п.) или агрегату (например, двигателю);

- по времени использования:

- в полете или на земле;

- на одном этапе полета;

- в определенной временной последовательности (например, выработки топлива из баков) или в соответствии с алгоритмом работы экипажа (например, сигнализаторы системы алгоритмического контроля);

- при одной аварийной ситуации;

- по значимости для данного члена экипажа, в частности, разделение выдаваемой информации по степени важности, например, выделение в отдельную группу основных пилотажно-навигационных приборов, разделение сигнализаторов на группы аварийных, предупреждающих и уведомляющих.

В случае возникновения трудностей с реализацией требований группировки, например, из-за недостатка площади, предпочтение следует отдавать, как правило, группировке по функциональному назначению. Однако при этом следует иметь в виду, что нельзя включать в одну общую группу индикаторы, используемые в полете, и приборы, используемые только на земле.

№ изм.	№ изв.

5607

Инв. № дубликата	
Инв. № подлинника	

2.3. Группы приборов и сигнализаторов, в зависимости от их роли в процессе выполнения полета, должны размещаться по зонам рабочего места соответствующего члена экипажа, различающимся между собой степенью удобства работы, причем необходимо обеспечивать максимальное соответствие между иерархией групп средств отображения информации по важности и иерархией зон рабочего места члена экипажа по удобству работы – характеристикам обзора и досягаемости.

Группа индикаторов основных пилотажно-навигационных параметров и аварийные сигнализаторы должны располагаться в наилучших, ничем не затеняемых зонах приборной доски.

Приборы, используемые только на земле, не рекомендуется размещать в кабине, их следует размещать в менее удобных зонах рабочих мест экипажа.

2.4. Удобство использования приборов и сигнализаторов и их хороший обзор должны быть обеспечены за счет ориентировки – “разворота” лицевых частей панелей бортовых пультов и наклона приборных досок, на которых они размещаются, на соответствующего члена экипажа.

2.5. При компоновке средств отображения информации, а также при разработке mnemonic индикаторов и мнемоскем следует использовать принципы мнемоники, требующие установления пространственного, временного или пространственно-временного соответствия между размещением средств управления и контроля на приборной доске или бортовом пульте (мнемоническом индикаторе, мнемоскеме) и их размещением или последовательностью использования в реальной системе на самолете (вертолете).

2.6. На самолетах (вертолетах) с несколькими членами экипажа для повышения надежности контроля показаний приборов и сигнализаторов, имеющих важное значение для обеспечения безопасности полета, необходимо:

- или дублировать их на рабочих местах нескольких (не менее двух) членов экипажа;
- или размещать их между двумя членами экипажа так, чтобы они могли пользоваться ими в равной степени;
- или устанавливать их на рабочем месте одного члена экипажа таким образом, чтобы ими мог пользоваться, по крайней мере, еще один член экипажа.

2.7. При компоновке рабочих мест экипажа необходимо обеспечивать сохранение рациональных навыков управления и контроля, выработанных в процессе эксплуатации самолетов (вертолетов) данного класса, для этого необходимо выполнять требования, изложенные в ГОСТ 17054-86, ГОСТ 19186-81, ГОСТ 19340-83, на компоновку приборов и сигнализаторов на самолетах (вертолетах) данного класса, обеспечивающих типизацию и унификацию компоновки кабин.

№ изм.	№ изв.

5607

Инв. № дубликата	Инв. № подлинника

ПРИЛОЖЕНИЕ
Рекомендуемое

ЭРГОНОМИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ
К ЭКРАННЫМ ИНДИКАТОРАМ

1. Объем информации, выдаваемой на экранном индикаторе, должен быть ограничен только теми параметрами, которые необходимы для выполнения задач на данном режиме (этапе) полета; должна быть обеспечена возможность вызова дополнительной информации по желанию экипажа.

2. Смена кадров информации в зависимости от этапа полета и выполняемых задач должна производиться автоматически.

3. При использовании в составе СОИ нескольких экранных индикаторов рекомендуется предусматривать возможность переключения информации с одного экранного индикатора на другой в случае необходимости.

4. Место выдачи одного и того же параметра на экране индикатора, а также взаимное положение шкал и указателей соседних параметров должны быть неизменными при различных режимах работы и на разных этапах полета.

Изменения положения кадра изображения в целом и его элементов при нормальной работе или при воздействии любого сочетания окружающих условий или помех и бросков напряжений питающей сети не должны превышать $\pm 1,3$ мм по вертикали и горизонтали. При этих же условиях изменения в размерах воспроизведенного кадра изображения не должны превышать $\pm 1,8$ мм по вертикали и горизонтали.

5. На экранных индикаторах рекомендуется обеспечивать:

- сохранение вида кодирования параметров, а также масштабов шкал, их угловых размеров, цветности при смене режимов работы индикаторов;
- четкое различие символов или индексов при их наложении;
- различие в цветах между шкалами и их отсчетными индексами или символами;
- дополнительную индикацию о включении или смене режимов работы индикатора (системы) и его отказах (с выводом этой информации на экране).

6. Цветовое кодирование информации на экранах индикаторов должно обеспечиваться не менее чем в трех цветах. При необходимости возможно увеличение числа используемых цветов, но не более шести. Рекомендуемые цвета и длины волн приведены в таблице.

№ изм.
№ изв.

5607

Инв. № дубликата

Инв. № подлинника

нм

Цвет	Длина волны при	
	трех цветах	шести цветах
Красный	610 - 650	610 - 630
Оранжевый	-	590
Желтый	585 - 595	585
Зеленый	495 - 550	520 - 535
Синий (голубой)	-	460 - 480

Примечание. Допускается использовать в многоцветном варианте акроматический белый цвет.

7. Для всех основных цветов (красного, зеленого, синего) ширина линий на всей полезной площади индикатора должна быть от 0,3 до 0,4 мм при 25 - 50 % яркости свечения и от 0,3 до 0,5 мм при полной яркости.

Центры любых двух линий основных цветов, отображающих линию сложного цвета, не должны раскодиться более чем на 0,5 мм на всей площади экрана при максимальной яркости.

8. Поступление на экран индикатора сигнала, превышающего максимальные пределы изменения индицируемого параметра, не должно приводить к выходу за пределы экрана индикационного элемента.

9. Сигнализация о недостоверности индицируемого параметра в каком-либо канале должна производиться путем периодического с частотой $(2,6 \pm 0,5)$ Гц мигания его индикационного элемента с последующим ручным отключением на пульте и снятием изображения на экране.

10. Сигнализация достижения параметром предельно допустимых значений должна производиться путем изменения цвета и периодического мигания его индикационного элемента на экране с частотой, отличающейся от частоты, указанной в п. 9.

11. Выдача аварийных и предупреждающих сигналов на экранах индикаторов должна производиться с учетом их приоритета.

№ изм.

№ изм.

Изм. № дубликата

Изм. № подлинника

5607

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ДАННЫЕ

1. УТВЕРЖДЕН Министерством

ЗАРЕГИСТРИРОВАН ЦГФСТУ

за № 8403467 от 23.07.87

2. ВЗАМЕН ОСТ 1 00345-79

3. ССЫЛОЧНЫЕ НОРМАТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДОКУМЕНТЫ

Обозначение НТД, на который дана ссылка	Номер пункта
ГОСТ 17348-81	1.19
ГОСТ 17406-72	1.19
ГОСТ 17054-86	2.7
ГОСТ 19186-81	2.7
ГОСТ 19340-83	2.7
ГОСТ 20261-84	1.19
ОСТ 1 00416-81	1.9
ОСТ 1 00446-82	1.7
ОСТ 1 00533-79	1.13
ОСТ 1 02550-85	1.4
ОСТ 1 02597-86	1.4
ОСТ 1 04022-84	1.19

№ изм.

№ изв.

Изм. № дубликата

Изм. № подлинника

5607

