[Bilaga 2 till TC Led HR 3]

Kravsammanställning för [System]

Bilaga 2 till Handlingsregel 3 – Deklaration av luftfartsprodukt.

Detta dokument är en anvisning och en mall (ver. 5), gällande inom TC Led ansvarsområde, för utformning av Kravsammanställning inför såväl militärt som civilt godkännande.

VIKTIGT: Instruktioner för ifyllande finns som inramad röd text. Dessa ramar med innehåll, samt ej tillämpbar text inom hakparenteser, stryks vid färdigställande av dokumentet. Svart text inom [hakparenteser] utgör exempeltexter som behöver anpassas till aktuellt system.

För att tydligt markera vikten av detta dokument ska alla tabeller nedan finnas kvar i det färdiga dokumentet. Om de inte behöver fyllas i, ska texten ”Inte tillämpligt” eller N/A skrivas i första rutan i resp. tabell. Detta avses leda till ett aktivt ansvarstagande för varje enskild faktauppgift = egen kvalitets­kontroll.

Av Kravsammanställningen ska tydligt framgå identifierade flygsäkerhets­relaterade krav samt rena flygsäkerhetskrav.

Kravsammanställningen fastställs av Chefsingenjör i samråd med Produktledare, efter att granskning utförts vid OSG.

Flygsäkerhetsprocessen inom TC Led ansvarsområde ska ständigt vara föremål för förbättring. Synpunkter samt kommentarer till detta dokument tas tacksamt emot av CI Adam Narel, FMV, adam.narel@fmv.se, 08-782 52 31.

 [Innehållsförteckning]

Innehållsförteckning tas med om dokumentet omfattar mer än ca 10 sidor.

Referenser

Relevanta dokument listas med benämning och nummer.

| Ref | Dokument | Nummer | Utgivare | Anmärkning |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |

# Bakgrund

Föreliggande Kravsammanställning är en särskild sammanställning av de krav som gäller för systemet (ref FMV VHL), där flygsäkerhetsrelaterade krav speciellt framgår. Vidare framgår av detta dokument systemets gränsytor, samt godkänt användningsområde för systemet.

Kravsammanställningen utgör en viktig grund vid certifiering samt godkännande av systemet och är sammanställd genom att processen för kravidentifiering i FMV VHL har följts. Denna process innebär bland annat identifiering av intressentkrav samt härledning av systemkrav.

De flygsäkerhets- och luftvärdighetskrav som har identifierats, är formulerade och utpekade som spårbara och verifierbara krav och inkluderade i de funktionella och fysiska kravspecifikationer och gränsytedefinitioner som är giltiga för systemet.

# Systemidentifiering

Här anges vad systemet heter, eventuell benämning, modellbeteckning och konfiguration. Hänvisning till utförligare systembeskrivning i referensdokument kan göras.

## Benämning och modellbeteckning

|  |  |
| --- | --- |
| Systembenämning |  |
| Modellbeteckning |  |
| Typnummer |  |
| [Förrådsbeteckning] |  |
| **[Förrådsbenämning]** |  |

## Tekniskt utförande

Här ges en kortfattad beskrivning av systemets principiella uppbyggnad. Hänvisning till utförligare systembeskrivning kan göras i referensdokument.

Systemets principiella uppbyggnad och materielinnehåll är enligt följande...

Systemets tekniska utförande redovisas i följande dokument.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Dokumentnamn | Dokumentbeteckning | Anmärkning |
|  |  |  |
|  |  |  |

# Användningsområde

Under denna rubrik redovisas övergripande och kortfattat systemets tillåtna användningsområde.

Hänvisning till utförligare beskrivning av användningsområde kan göras i referensdokument.

Systemet ska [användas i… för…].

Systemets användningsområde redovisas i följande dokument.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Dokumentnamn | Dokumentbeteckning | Anmärkning |
|  |  |  |
|  |  |  |

Systemets tillåtna användningsmiljö framgår av miljödelen i kravsammanställningen nedan.

# Inre och yttre gränsytor

## Interna gränsytor

I tabellen nedan presenteras den dokumentation som definierar och beskriver systemets interna gränsytor. Hänvisning ska göras till gällande specifikationer, standarder, protokoll och/eller ICD (Interface Control Document).

Systemets interna gränsytor redovisas i följande dokument.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Dokumentnamn | Dokumentbeteckning | Anmärkning |
|  |  |  |
|  |  |  |

## Externa gränsytor

I tabellen nedan definieras och beskrivs samtliga tekniska gränsytor till/mot andra system/bruksenheter. Hänvisning ska göras till gällande specifikationer, standarder, protokoll och/eller ICD (Interface Control Document).

Nedan definieras systemets yttre gränsytor, d.v.s. gränssnitt till andra system/bruksenheter.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Eget system/ bruksenhet | Gränsyta | Anslutande system | Dokument-namn | Dokument-beteckning | Datum |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |

# Kravsammanställning

Under denna rubrik redovisas funktionella och fysiska krav samt flygsäkerhetskrav.

Systemet ska uppfylla funktionella och fysiska krav samt flygsäkerhetskrav enligt nedanstående tabell.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  | Ansvarig enhet: |  |
|  |  |  |  |  | Handläggare: |  |
| **Kravsammanställning** |  |  |  |  | **Version:** |  | ÅÅÅÅ-MM-DD |

| **Intr-krav nr/ref** | **Intressentkrav** | **Validerings-metod** | **System-krav nr/ref** | **Kat** | **Systemkrav** | **Verifierings-metod** | **Krav-attr.** |  |  |  | **Krav-allokering** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| # | Kravtext | Analys, Jämförelse, Granskning, Simulering, Provning, Användning | # | K = KravFS = flygsäk-relaterat kravF = Förkl. | Kravtext | Analys, Jämförelse, Granskning, Simulering, Provning, Användning | Prio | Proj-risk | Kostn-drivande | Tids-kritisk | System-element |
|  |  |  |  |  |  |  | Ex1-5 | Hög/Med/Låg | Hög/Med/Låg | Hög/Med/Låg |  |
|  | *[EXEMPEL* |  |  |  | *EXEMPEL* |  |  |  |  |  |  |
| *IK 1* | *Fordonet skall kunna framföras på svensk motorväg utan särskilt tillstånd.* | *Anv.* | *SK 1.1* | *F* | *Nedanstående krav är identifierade i trafikförordningen för framförande av fordon på motorväg.* |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | *SK 1.2* | *K* | *Fordonets maxhastighet skall vara minst 40 km/h* | *Analys* | *1* | *L* | *L* | *M* |  |
|  |  |  | *SK 1.3* | *K* | *Maximal bredd på fordonet skall vara 2,60 m.* | *Provning* | *1* | *M* | *H* | *M]* |  |
|  |   |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |
|  | **FUNKTIONER/TJÄNSTER** |  |  |  | **FUNKTIONER/TJÄNSTER** |  |  |  |  |  |  |
|  |   |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |
|  |   |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |
|  | **SYSTEMSÄKERHET** |  |  |  | **SYSTEMSÄKERHET** |  |  |  |  |  |  |
|  |   |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |
|  |   |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |
|  | **FLYGSÄKERHET** |  |  |  | **FLYGSÄKERHET** |  |  |  |  |  |  |
|  |   |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |
|  |   |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |
|  | **INFORMATIONSSÄKERHET** |  |  |  | **INFORMATIONSSÄKERHET** |  |  |  |  |  |  |
|  |   |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |
|  |   |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |
|  | **DRIFTSÄKERHET** |  |  |  | **DRIFTSÄKERHET** |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |
|  | **ANVÄNDBARHET** |  |  |  | **ANVÄNDBARHET** |  |  |  |  |  |  |
|  |   |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |
|  |   |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |
|  | **LIFE CYCLE COST, LCC** |  |  |  | **LIFE CYCLE COST, LCC** |  |  |  |  |  |  |
|  |   |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |
|  |   |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |
|  | **UTBILDNING OCH TRÄNING** |  |  |  | **UTBILDNING OCH TRÄNING** |  |  |  |  |  |  |
|  |   |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |
|  |   |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |
|  | **MILJÖ** |  |  |  | **MILJÖ** |  |  |  |  |  |  |
|  |   |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |
|  |   |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |
|  | **ÖVERLEVNAD (SURVIVABILITY)** |  |  |  | **ÖVERLEVNAD (SURVIVABILITY)** |  |  |  |  |  |  |
|  |   |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |
|  |   |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |
|  | **GRÄNSSNITT OCH SAMVERKAN** |  |  |  | **GRÄNSSNITT OCH SAMVERKAN** |  |  |  |  |  |  |
|  |   |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |
|  |   |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |
|  | **PACKAGING, HANDLING, STORAGE & TRANSPORTATION (PHS&T)** |  |  |  | **PACKAGING, HANDLING, STORAGE & TRANSPORTATION (PHS&T)** |  |  |  |  |  |  |
|  |   |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |
|  |   |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |
|  | **TVINGANDE SYSTEMLÖSNINGS-/REALISERINGSBEGRÄNSNINGAR** |  |  |  | **TVINGANDE SYSTEMLÖSNINGS-/REALISERINGSBEGRÄNSNINGAR** |  |  |  |  |  |  |
|  |   |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |
|  |   |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |
|  | **KRAV GENERERADE AV SYSTEMETS LIVSCYKELSTEG** |  |  |  | **KRAV GENERERADE AV SYSTEMETS LIVSCYKELSTEG** |  |  |  |  |  |  |
|  | **KONCEPTSKEDE** |  |  |  | **KONCEPTSKEDE** |  |  |  |  |  |  |
|  |   |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |
|  | **UTVECKLINGSSKEDE** |  |  |  | **UTVECKLINGSSKEDE** |  |  |  |  |  |  |
|  |   |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |
|  | **PRODUKTIONSSKEDE** |  |  |  | **PRODUKTIONSSKEDE** |  |  |  |  |  |  |
|  |   |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |
|  | **ANVÄNDNINGSSKEDE** |  |  |  | **ANVÄNDNINGSSKEDE** |  |  |  |  |  |  |
|  |   |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |
|  | **UNDERHÅLLSSKEDE** |  |  |  | **UNDERHÅLSSKEDE** |  |  |  |  |  |  |
|  |   |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |
|  | **AVVECKLINGSSKEDE** |  |  |  | **AVVECKLINGSSKEDE** |  |  |  |  |  |  |
|  |   |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |
|  | **KRAV GENERERADE AV SYSTEMETS OLIKA PROCESSTEG** |  |  |  | **KRAV GENERERADE AV SYSTEMETS OLIKA PROCESSTEG** |  |  |  |  |  |  |
|  | **KRAVDEFINIERING** |  |  |  | **KRAVDEFINIERING** |  |  |  |  |  |  |
|  |   |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |
|  | **UTFORMNING AV SYSTEMLÖSNING** |  |  |  | **UTFORMNING AV SYSTEMLÖSNING** |  |  |  |  |  |  |
|  |   |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |
|  | **UTFORMNING AV SPECIFIKATION** |  |  |  | **UTFORMNING AV SPECIFIKATION** |  |  |  |  |  |  |
|  |   |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |
|  | **UPPHANDLING** |  |  |  | **UPPHANDLING** |  |  |  |  |  |  |
|  |   |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |
|  | **INTEGRERING** |  |  |  | **INTEGRERING** |  |  |  |  |  |  |
|  |   |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |
|  | **VERIFIERING & VALIDERING**  |  |  |  | **VERIFIERING & VALIDERING**  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |
|  | **ÖVERLÄMNING** |  |  |  | **ÖVERLÄMNING** |  |  |  |  |  |  |
|  |   |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |
|  | **DRIFTUPPFÖLJNING** |  |  |  | **DRIFTUPPFÖLJNING** |  |  |  |  |  |  |
|  |   |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |
|  | **AVVECKLING** |  |  |  | **AVVECKLING** |  |  |  |  |  |  |
|  |   |  |  |  |   |  |  |  |  |  |  |

# Beslut

Kravsammanställningen ska granskas vid OSG före fastställande.

FMV fastställer härmed föreliggande Kravsammanställning.

Kravsammanställningen omfattar samtliga identifierade flygsäkerhets- och luftvärdighetsfrågor för [System], formulerade och utpekade som spårbara och verifierbara krav, samt inkluderar de funktionella och fysiska kravspecifikationer och gränsytedefinitioner som gäller för [systemet].

Beslut i detta ärende har fattats av Chefsingenjör [NN]. Samråd har tagits med Produktledare [NN]. I den slutliga handläggningen har [NN] deltagit. Granskningsutlåtande har lämnats från Oberoende Systemgranskning vid SPL Led. Föredragande har varit [NN].

FÖRSVARETS MATERIELVERK

[Namn]

CI [Namn]

 PrL

Sändlista

Försvarsmakten, Högkvarteret, [XXX], 107 85 Stockholm

Arkiv