Федеральная авиационная служба России

Система качества перевозок и обслуживания пассажиров воздушным транспортом

Отраслевые стандарты



МОСКВА
96

gost.e-ecolog.ru

Компоновка пассажирской кабины гражданских воздушных судов. Пассажирское, бытовое и вспомогательное оборудование. Общие технические требования. ОСТ 54-3-62-93 Дата введения 1994-03-01

1. Область применения

1.1. Настоящий стандарт устанавливает основные требования, определяющие условия размещения пассажиров и оборудования, необходимого для их обслуживания, на борту воздушных судов (далее - ВС). выполняющих полеты по внутренним воздушным линиям РФ.

1.2. Требования настоящего стандарта распространяются на эксплуатантов независимо от их юридического статуса, ведомственной подчиненности и организационно-правовой формы деятельности, в том числе государственные, муниципальные, акционерные или частные (входящие в концерн, ассоциацию, корпорацию или другое объединение), зарегистрированные на территории России, осуществляющие или участвующие в перевозке пассажиров на пассажирских воздушных судах.

1.3. Требования настоящего стандарта не распространяются на самолеты четвертого класса, вертолеты, а также самолеты, выполняющие авиационные работы в отраслях народного хозяйства.

1.4. Требования настоящего стандарта являются обязательными за исключением пп 5.1.3 и 5.1.9, которые являются рекомендательными и приобретают статус обязательных при включении их в нормативную документацию эксплуатанта или его вышестоящего органа, а также в условия контракта.

1.5. Обязательные требования стандарта должны учитываться при предварительном рассмотрении материалов по сертификации эксплуатанта и лицензированию перевозок пассажиров.

2. Нормативные ссылки

В настоящем стандарте использованы ссылки на нормативную документацию, приведенную в приложении А.

3. Определения

В настоящем стандарте применяются следующие определения:

3.1. Компоновка пассажирской кабины (ВС) - взаимное расположение пассажирских салонов, вспомогательных помещений, а также состав и расположение размещаемого в них оборудования (количество и шаг установки пассажирских кресел, количество и расположение вспомогательных помещений, стеллажей для размещения контейнеров бортпроводника и пр.).

3.2. Обслуживание пассажиров - деятельность эксплуатанта по выполнению процедур, связанных с оформлением и осуществлением воздушной перевозки пассажиров, а также предоставлению им услуг с целью удовлетворения соответствующих потребностей.

3.3. Пассажирская кабина - часть фюзеляжа ВС, состоящая из совокупности отдельных помещений, предназначенных для размещения пассажиров, бортпроводников и обеспечения обслуживания пассажиров.

Пассажирская кабина включает в себя:

- основные помещения - один или несколько пассажирских салонов;

• вспомогательные помещения - вестибюли, гардеробы, буфет-кухни, туалеты, багажники.

3.4. Пассажирский салон - часть пассажирской кабины, предназначенная для размещения пассажиров, отделенная от других помещений ВС перегородками, оснащенная пассажирскими креслами, панелями индивидуального пользования и другим оборудованием, необходимым для пребывания пассажиров на борту ВС в течение всего полета.

3.5. Пассажирское, бытовое и вспомогательное оборудование - общее наименование технических устройств, устанавливаемых на ВС, обеспечивающих удобство размещения пассажиров, бортпроводников и обслуживания пассажиров и экипажа в полете.

Данное оборудование подразделяется:

• на стационарное - снаряжение и техническое обслуживание которого осуществляется непосредственно на ВС;

• на съемное - которое после окончания рейса или через определенный период времени должно быть снято с ВС для снаряжения или технического обслуживания в условиях специальных помещений.

3.6. Услуга - взаимодействие эксплуатанта (перевозчика) и пассажира и результат всей деятельности эксплуатанта по удовлетворению потребностей пассажира.

3.7. Эксплуатант - лицо, организация или предприятие, занимающиеся эксплуатацией ВС или предлагающее услуги в этой области (Приложение 1, 6/1, Дос 9379, ИКАО).

4. Общие положения

4.1. Компоновка пассажирской кабины ВС устанавливается предприятием-разработчиком ВС и не подлежит произвольному изменению эксплуатантом.

4.2. Под изменением компоновки пассажирской кабины подразумевается изменение состава оборудования (установка дополнительных гардеробов, замена типов пассажирских кресел и пр.), его количества (в зависимости от продолжительности полета и класса перевозок), расположения салонов, вспомогательных помещений (за счет перестановки перегородок, изменения шага установки кресел, перемещения съемных модулей, установки дополнительных или снятия излишних стеллажей и т.п.).

4.3. Эксплуатант, в процессе эксплуатации ВС, может самостоятельно изменять компоновку ВС только в пределах вариантов, установленных предприятием-изготовителем ВС и по его технической документации.

При любой разрешаемой перекомпоновке ВС эксплуатант должен исключить снижение уровня комфорта пассажиров.

5. Перекомпоновка пассажирского салона ВС

5.1. При необходимости перекомпоновки ВС в вариант не предусмотренный предприятием-разработчиком, эксплуатант должен руководствоваться правилами, изложенными в 4 (приложения А). При этом требования эксплуатанта на перекомпоновку должны исходить из следующего:

5.1.1. Шаг установки пассажирских кресел должен быть не менее, приведенного в таблице 1.

Таблица 1 - Шаг установки кресел

Класс обслуживанияп пассажиров	Шаг установки пассажирских кресел, мм			
	для ВС местных воздушных линий, с продолжитель- ностью полета, ч		для магистральных ВС, с продолжительностью полета, ч	
	до двух	свыше двух	до трех	свыше трех
Первый класс	960	960	1020	1020
Деловой класс	-	900	960	960
Экономический класс	750/ 720*	780	810	870

*Примечание - * Допускается для ВС местных воздушных линий с числом пассажирских мест не более 20*

5.1.2. Каждое новое пассажирское место должно быть оборудовано средствами индивидуального пользования (столиком, системой привязных ремней, освещением, вентиляцией, дымозащитной маской и пр.).

Шаг их установки должен обеспечивать удобство пользования пассажиром.

5.1.3. Полки для ручной клади должны обеспечивать размещение ручной клади пассажиров из расчета объема на каждого пассажира не менее:

а) 0,04 куб.м - для типов ВС, поступивших в эксплуатацию после 1990 года;

б) объема, предусмотренного конструкцией типа - для типов ВС, поступивших в эксплуатацию до 1990 года.

5.1.4. Размещение пассажирских кресел не должно препятствовать доступу пассажиров к аварийным выходам (люкам), а количество размещаемых пассажиров должно обеспечивать своевременную аварийную эвакуацию из ВС в соответствие с требованиями п.5.11 1 (приложение А).

5.1.5. Выделяемые салоны класса повышенного комфорта должны быть отделены от других помещений пассажирской кабины, с целью исключения возможности необоснованного перемещения бортпроводников мимо пассажиров и перемещения пассажиров другого класса, а также обеспечивать одновременное обслуживание пассажиров различных салонов.

5.1.6. Салоны повышенного комфорта должны оснащаться пассажирскими креслами повышенного комфорта с расстоянием между подлокотникам не менее 470 мм - для делового класса и не менее 500 мм - для первого, а угол наклона спинки сиденья не менее 45.

5.1.7. При любом варианте компоновки должны быть предусмотрены места для пассажиров с детьми (имеющие возможность установки детских люлек), а также предусмотрена возможность размещения инвалидов и больных на носилках.

5.1.8. Количество устанавливаемых пассажирских кресел должно обеспечивать нормы расхода воды, заправляемой в систему водоснабжения, на одного пассажира не ниже, приведенных в таблице 2.

Таблица 2 - Нормы расхода воды на одного пассажира в зависимости от продолжительности полета (в литрах)

Продолжит. Полета,ч	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Количество воды на одного человека	0.53	0.79	0.90	1.01	1.33	1.59	1.71	1.81	1.92	2.03

5.1.9. Для каждого варианта компоновки ВС должна быть составлена инструкция по безопасности пассажиров в соответствии с требованиями п.5.11.14 1 (приложение А).

5.2. Установка дополнительных гардеробов для зимнего периода эксплуатации должна производиться за счет снятия кресел без уменьшения шага остающихся кресел.

5.3. При любом варианте компоновки ВС эксплуатант должен обеспечить использование помещений только по их прямому назначению.

Запрещается размещать багаж, груз и громоздкую ручную кладь пассажиров в проходах между пассажирскими креслами, в туалетах и других помещениях, не предназначенных для их размещения.

6. Требования к пассажирскому, бытовому и вспомогательному оборудованию.

6.1. Состав пассажирского, бытового и вспомогательного оборудования (в дальнейшем - оборудование) указывается предприятием-изготовителем ВС в руководствах по летной или технической эксплуатации.

Эксплуатант должен обеспечить укомплектованность и исправность оборудования перед каждым полетом в соответствии с действующей нормативной документацией.

6.2. Эксплуатант может варьировать составом и количеством оборудования в зависимости от пассажирской загрузки, продолжительности рейса, предоставляемого пассажирам питания и технологии обслуживания без снижения качества обслуживания и безопасности перевозки пассажиров.

6.3. При установке дополнительного оборудования, не требующего согласования с предприятием-изготовителем ВС, эксплуатант должен обеспечить его надежное крепление для всех этапов полета. Узлы крепления при этом должны быть изготовлены в производственных условиях под инженерным контролем и в соответствии с требованием п.4.3.1.3 1 (приложение А).

6.4. При полетах над водными пространствами ВС должны быть оснащены дополнительным аварийно-спасательным оборудованием в соответствии с требованием п.5.11.12 1 (приложение А).

6.5. Эксплуатант должен обеспечить исключение вылета ВС из базового аэропорта с неисправным оборудованием. Вылет ВС с неисправным оборудованием из промежуточных аэропортов допускается с учетом требований п.6.5 2 (приложение А).

7. Контроль за исполнением обязательных требований стандарта

7.1. Контроль за соблюдением обязательных требований данного стандарта осуществляют контролирующие органы в пределах их компетенции.

7.2. Независимо от целей контроля (сертификация, лицензирование, государственный или ведомственный контроль) и типа ВС при контроле должна быть осуществлена проверка по крайней мере следующих вопросов:

- соответствие варианта компоновки пассажирской кабины ВС и состава оборудования варианту, установленному предприятием-изготовителем ВС, или
- на основании каких требований (заданий) установлен данный вариант компоновки. Соответствие этих требований настоящему стандарту;
- соблюдение эксплуатантом требований стандарта в процессе эксплуатации ВС.

Приложение А (справочное)

Библиография

1.Нормы летной годности гражданских самолетов СССР. Москва, 1985, 1-470

2.Наставление по технической эксплуатации и ремонту авиационной техники в гражданской авиации СССР. Книга 1. Москва, Воздушный транспорт, 1985

3.Отраслевые требования и нормативные материалы по НОТ для учета при проектировании новых и реконструкции действующих предприятий, разработке технологических процессов и оборудования. Москва, ГосНИИ ГА, 1983

4.Правила сертификации гражданских воздушных судов СССР. Москва, Госавианадзор СССР, 1989

gost.e-ecolog.ru