НОРМАТИВЫ ЧИСЛЕННОСТИ
РАБОТНИКОВ СЛУЖБ СПЕЦТРАНСПОРТА АВИАПРЕДПРИЯТИЙ

gost.e-ecolog.ru

МИНИСТЕРСТВО
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

126836, ГСП, Москва, 167,
Ленинградский проспект, 37

Начальникам управлений и предприятий гражданской авиации

000356 1 0200200

27.10.81 № 20.4.4 9.1

На № _____ от _____

О нормативах численности работников ССТ

Направляю Вам разработанные зональным центром НОТ при Ленинградском управлении ГА Нормативы численности работников служб спецтранспорта авиапредприятий, имеющие рекомендательный характер.

Приложение: на 36листах.

Начальник УНС МГА
В.С.Соколов

Заместитель начальника ГЭУ МГА
Т.Н.Темкина

Исп.Левитин,ГЭУ МГА
тел.155-52-11

I. Общая часть

I.I. Настоящие нормативы рекомендуются для расчёта численности работников служб спецтранспорта (СТ) авиапредприятий.

I.2. Сборник включает нормативы численности:

- руководителей, специалистов и служащих;
- водительского состава;
- рабочих, занятых техническим обслуживанием (ТО) и текущим ремонтом (ТР) подвижного состава.

I.3. Нормативы установлены для наиболее распространенных условий выполнения работ в соответствии с действующими правилами техники безопасности и технической эксплуатации подвижного состава, технологического гаражного оборудования, с учётом обеспечения рабочих мест необходимым оборудованием, инвентарем и материалами.

I.4. Нормативы численности разработаны с учетом необходимых затрат времени на подготовительно-заключительные работы, отдых, личные надобности, а также планируемых невыходов на работу (отпуск, болезни, учеба, выполнение государственных обязанностей и т.д.).

I.5. В основу разработки нормативов положены:

- местные нормы времени на техническое и коммерческое обслуживание воздушных судов (ВС) водителями СТ;
- нормы времени на работы, выполняемые водителями аэродромных машин, утвержденные МГА I3.0I.86 № 3/И;
- положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта, утвержденное Министерством автомобильного транспорта РСФСР 20.09.84;
- технологические карты технического обслуживания спецоборудования спецмашин, утвержденные МГА 0I.04.87 № 223/У;
- данные авиапредприятий о численности работников, объеме выполняемых работ и наличии подвижного состава;
- "Справочник по климату СССР" (Гидрометиздат, Ленинград);
- данные фотохронометражных наблюдений;

- результаты анализа организации труда в СОТ;

- методические рекомендации НИИ труда по разработке нормативных материалов по труду; другая литература.

I.6. Если весь комплекс работ выполняется меньшим числом работников, чем предусмотрено настоящими нормативами, и при этом заданные объемы работ выполнялись без нарушения правил техники безопасности, технологии работы, то сохраняется фактическая численность работников.

I.7. Наименование должностей и профессий указано в соответствии с:

- квалификационными характеристиками должностей руководителей, специалистов и служащих гражданской авиации, утвержденными МГА 30.04.87 № I8/И и согласованными с Госкомтрудом СССР;

- квалификационным справочником должностей руководителей, специалистов и служащих, вып.I, изд.I987 г., утвержденным постановлением Госкомтруда СССР и ВЦСПС от 27.03.86 № I02/6-I42;

- тарифно-квалификационным справочником работ и профессий рабочих, занятых в гражданской авиации (Том I - II, М., Воздушный транспорт, I987 г.).

I.8. Нормативы проверены в производственных условиях, в них учтены предложения и замечания УНС МГА, служб спецтранспорта эксплуатационных предприятий ГА по совершенствованию нормирования труда и определению численности работников СОТ.

I.9. Срок действия настоящих нормативов до 0I.II.93.

2. Нормативная часть

Таблица I

2.I. Нормативы численности руководителей, специалистов и служащих

№№ п/п	Наименование должности	Нормативная численность, чел.	Условия введения
I	2	3	4
I	Начальник службы	I	В авиапредприятиях I-3 класса, а также 4 - при наличии не менее 50 единиц подвижного состава
2	Заместитель начальника службы	I	В авиапредприятиях I класса
3	Заместитель начальника службы по технической эксплуатации	I	В авиапредприятиях I и 2 класса, а также 3 - при годовой трудоёмкости ТО и ТР подвижного состава свыше 18600 чел.час.
4	Начальник колонны	4	В авиапредприятиях I и 2 класса при годовой нормативной трудоёмкости ТО и ТР подвижного состава свыше 70000 чел.час.
		3	В авиапредприятиях I и 2 класса при годовой нормативной трудоёмкости ТО и ТР подвижного состава от 37000 до 70000 чел. час
		2	При годовой нормативной трудоёмкости ТО и ТР подвижного состава от 14000 до 37000 чел.час.
6	Начальник ремонтных мастерских	I	При годовой нормативной трудоёмкости ТО и ТР подвижного состава свыше 21000 чел. час.

I	2	3	4
6	Начальник технического отдела	I	При годовой нормативной трудоёмкости ТО и ТР подвижного состава свыше 115000 чел.час.
7	Инженеры: (сменные), КИПиА; по организации движения спецавтотранспорта; по технической эксплуатации специального оборудования автомобилей; по безопасности движения; по ремонту; по организации эксплуатации и ремонта. Механики: (сменные); колонны; гаража; по хозяйству; по ремонту транспорта (оборудования); участка. Мастера: контрольный (участка); по ремонту; участка. Начальник участка.	9	В авиапредприятиях I класса при сумме баллов от 300 до 500 (приказ МГА от 10.01.87 № 9) Свыше 500 - на каждые последующие 30 баллов норматив увеличивается на I чел.
		6	В авиапредприятиях 2 класса при сумме баллов от 110 до 150 (приказ МГА от 10.01-87 № 9) Свыше 150 - на каждые последующие 15 баллов норматив увеличивается на I чел.
		3	В авиапредприятиях 3 класса
		2	В авиапредприятиях 4 класса
8	Диспетчер	8	В авиапредприятиях I класса при сумме баллов от 300 до 400 (приказ МГА от 10.01. 87 № 9) Свыше 400 - на каждые последующие 70 баллов норматив увеличивается на I чел.
		7	В авиапредприятиях 2 класса при сумме баллов от 110 до 240 (приказ МГА от 10.01. 87 № 9). От 240 до 300 на каждые последующие 30 баллов норматив увеличивается на I чел.
		4	В авиапредприятиях 3 класса
		2	В авиапредприятиях 4 класса при круглосуточном режиме работы службы.
		I	В авиапредприятиях 4 класса при некруглосуточн.режиме работы службы

1	2	3	4
9	Техник по учёту	2	В авиапредприятиях 1 класса с количеством единиц подвижного состава до 500 Свыше 500 - на каждые последующие 45 единиц подвижного состава норматив увеличивается на 1 чел. А также 2 класса - при количестве единиц подвижного состава свыше 190.
		1	В авиапредприятиях 3 класса
10	Техник по нормированию труда.	1	В авиапредприятиях 1 и 2 класса, а также 3 - при круглосуточном режиме работы службы.

Примечания: 1. Руководство службой спецтранспорта при наличии от 25 до 50 единиц подвижного состава осуществляет начальник гаража; от 15 до 24 - механик.

2. Количество должностей инженеров, начальников участков, механиков, мастеров, диспетчеров, в том числе с должностным наименованием "старший" (*механик, мастер, диспетчер*) устанавливается в каждом предприятии, исходя из производственной необходимости в пределах численности, определенной по строкам 7 и 8.

2.2. Нормативы численности водительского состава

Перечень профессий: водитель автомобиля; тракторист; машинист экскаватора одноковшового; машинист бульдозера; машинист скрепера; машинист экскаватора роторного.

Расчёт численности производится отдельно по трём основным группам работ с последующим суммированием по следующей формуле:

$$Ч_{Н} = Ч_{ВС} + Ч_{А} + Ч_{П-Х}$$

где: $Ч_{Н}$ – нормативная численность водительского состава авиапредприятия;

$Ч_{ВС}$ – нормативная численность водительского состава, обеспечивающего оперативное техническое и коммерческое обслуживание ВС (см.табл.3);

$Ч_{А}$ – нормативная численность водительского состава, обеспечивающего эксплуатационное содержание аэродрома (см.табл.5);

$Ч_{П-Х}$ – нормативная численность водительского состава, обеспечивающего производственно-хозяйственную деятельность авиапредприятия (см.табл. 6 и 7).

Общая численность водительского состава, установленная на основании нормативов в целом по ССТ, округляется до ближайшего целого числа.

Администрация авиапредприятия имеет право в случае производственной необходимости перераспределять водительский состав по отдельным группам работ, а также между службами (отделами) в пределах общей нормативной численности водительского состава.

2.2.1. Нормативная численность водительского состава, обеспечивающего оперативное техническое и коммерческое обслуживание ВС

Нормативная численность устанавливается в зависимости от количества приведенных самолето-вылетов в I и IУ кварталах

$$N_{с-в}^{пр} = \sum (N_{пер.с-в(i)} + N_{пан.с-в(i)}) \cdot k_{пер(i)} + \sum (N_{тр.с-в(i)} + N_{ин.с-в(i)}) k_{тр(i)};$$

где $N_{с-в}^{пр}$ – количество приведенных самолето-вылетов в I и IУ кварталах;

$N_{пер.с-в(i)}$ – количество первоначальных самолето-вылетов i-го типа ВС в I и IУ кварталах;

$N_{тр.с-в(i)}$ – количество транзитных самолето-вылетов i-го типа ВС в I и IУ кварталах.

Величины $N_{пер.с-в(i)}$ и $N_{тр.с-в(i)}$ принимаются по отчетным данным из форм №4 ГА.

$N_{пан.с-в(i)}$ – количество самолето-вылетов по ПАНХ i-го типа ВС из базового аэропорта в I и IУ кварталах.

Величина $N_{пан.с-в(i)}$ принимается из "Журнала учета диспетчерских разрешений командирам воздушных судов на вылет из аэропорта"** и соответствует количеству заданий на полёт по ПАНХ, обработанных техниками по учету лётно-технической документации лётных отрядов базового аэропорта за I и IУ кварталы.

$N_{ин.с-в(i)}$ – количество самолёто-вылетов i-го типа ВС, выполненных иностранными авиакомпаниями в I и IУ кварталах.

Величина $N_{ин.с-в(i)}$ принимается согласно реестрам и документам за услуги, оказанные иностранным авиакомпаниям или по данным АДП (КДП) аэропорта.

$k_{пер(i)}$; $k_{тр(i)}$ – коэффициенты приведения, соответственно первоначальных и транзитных самолёто-вылетов i-го типа ВС. Значения коэффициентов определяются по табл. 2.

---

* Форма № 4 ГА составляется ПЭО авиапредприятия.

** "Журнал учета диспетчерских разрешений командирам воздушных судов на вылет из аэропорта" находится в АДП (КДП) аэропорта

*** Отчетность ОБУФ.

Таблица 2

Коэффициенты приведения самолето-вылетов

Тип ВС	Самолето-вылеты: первоначальные	транзитные	Тип ВС	Самолёто-вылеты: первоначальные	транзитные
Ил-86	9,5	7,2	Ан-24	0,9	
Ил-76	6,7	3,8	Ан-2	0,6	
Ил-62	7,3	3,2	Ми-10	I,4	
Ту-I54	6,I	4,8	Ми-8	0,9	
Ту-I54С	5,4	2,6	Ми-6 Ка-32	I,0	
Ил-I8	4,0	3,4	Ми-4 Ка-36	0,5	
Ил-I8Т	5,5	2,5	Ми-2	0,7	
Ту-I34	3,3	2,6	Ми-I	0,4	
Як-42	2,9	2,0			
Ан-8	3,9	3,0			
Ан-I2	4,0	2,8			
Ан-28	I,I	I,0			
Ан-30	I,4	0,6			
Як-40	0,8	0,9			
Ил-I4	2,0	I,I			
Л-4I0	0,7	0,9			
Ан-26	I,6				

Примечание: Для ВС иностранных авиакомпаний коэффициенты приведения самолёто-вылетов приравниваются к аналогичным по трудоёмкости оперативного технического и коммерческого обслуживания отечественным, выполняющим транзитные рейсы.

Примерный состав работ

Ежедневное техническое обслуживание эксплуатируемого подвижного состава. Получение задания. Передвижение подвижного состава от мест стоянок спецмашин к местам стоянок ВС и обратно.

Работы по обеспечению оперативного технического обслуживания ВС

Заправка ВС и ёмкостей спецмашин:

авиаГСМ, кислородом, водой, дистиллированной водой, химжидкостью, воздухом, азотом.

Слив, обработка санузлов ВС. Запуск двигателей, вспомогательных силовых установок ВС с помощью спецмашин электрического и воздушного запуска. Подача электропитания на ВС с помощью спецмашин электрического запуска при заправке авиаГСМ. Буксировка ВС. Удаление снега, льда и инея с ВС. Обогрев кабины, салонов, силовых установок ВС.

Работы по обеспечению коммерческого обслуживания ВС

Доставка авиапассажиров автобусами:
- от здания аэровокзала аэропорта к ВС;
- от ВС к зданию аэровокзала аэропорта.

Перевозка грузов, почты, багажа, бортпитания, посуды (тары):
- от места складирования к ВС;
- от ВС к месту складирования.

Простои автомашин (автобусов, автотрапов) при посадке и высадке пассажиров в (из) них и ВС, а также при погрузке и разгрузке груза, почты, бортпитания, посуды (тары)

Таблица 3

Нормативная численность водительского состава, обеспечивающего оперативное техническое и комерческое обслуживание ВС

Количество приведённых самолёто-вылётов в I и IУ кварталах, пр.сам.-выл.	Нормативная численность водительского состава, чел.	Количество приведённых самолёто-вылетов в I и IУ кварталах, пр.сам.-выл.	Нормативная численность водительского состава, чел.
I	2	3	4
До 3600,0	I4,7	9800,I-I0000,0	43,8
3600,I-4000,0	I5,8	I0000,I-I0200,0	44,8
4000,I-4400,0	I6,9	I0200,I-I0400,0	45,8
4400,I-4800,0	I8,0	I0400,I-I0600,0	46,8
4800,I-5000,0	I9,0	I0600,I-I0800,0	47,8
5000,I-5200,0	20,0	I0800,I-II000,0	48,8
5200,I-5400,0	2I,0	II000,I-II200,0	49,8
5400,I-5600,0	22,0	II200,I-II400,0	50,8
5600,I-5800,0	23,0	II400,I-II600,0	5I,7
5800,I-6000,0	24,0	II600,I-II800,0	52,7
6000,I-6200,0	25,0	II800,I-I2000,0	53,7
6200,I-6400,0	26,0	I2000,I-I2200,0	54,7
6400,I-6600,0	27,0	I2200,I-I2400,0	55,7
6600,I-6800,0	28,0	I2400,I-I2600,0	56,7
6800,I-7000,0	29,0	I2600,I-I2800,0	57,7
7000,I-7200,0	29,9	I2800,I-I3000,0	58,7
7200,I-7400,0	30,9	I3000,I-I3200,0	59,7
7400,I-7600,0	3I,9	I3200,I-I3400,0	60,7
7600,I-7800,0	32,9	I3400,I-I3600,0	6I,6
7800,I-8000,0	33,9	I3600,I-I3800,0	62,6
8000,I-8200,0	34,9	I3800,I-I4000,0	63,6
8200,I-8400,0	35,9	I4000,I-I4200,0	64,6
8400,I-8600,0	36,9	I4200,I-I4400,0	65,6
8600,I-8800,0	37,9	I4400,I-I4600,0	66,6
8800,I-9000,0	38,9	I4600,I-I4800,0	67,6
9000,I-9200,0	39,9	I4800,I-I5000,0	68,6
9200,I-9400,0	40,8	I5000,I-I5200,0	69,6
9400,I-9600,0	4I,8	I5200,I-I5400,0	70,6
9600,I-9800,0	42,8	I5400,I-I5600,0	7I,6

Продолжение табл.3

1	2	3	4
I5600,I-I5800,0	72,5	27200,I-28200,0	I42,3
I5800,I-I6000,0	73,5	28200,I-29200,0	I47,8
I6000,I-I6200,0	74,5	29200,I-30200,0	I53,3
I6200,I-I6400,0	75,5	30200,I-31200,0	I58,7
I6400,I-I6600,0	76,5	31200,I-32200,0	I64,2
I6600,I-I6800,0	77,5	32200,I-33200,0	I69,7
I6800,I-I7000,0	78,5	33200,I-34200,0	I75,I
I7000,I-I7200,0	79,5	34200,I-35200,0	I80,5
I7200,I-I7400,0	80,5	35200,I-36200,0	I86,I
I7400,I-I7600,0	8I,4	36200,I-37200,0	I9I,6
I7600,I-I7800,0	82,4	37200,I-38200,0	I97,I
I7800,I-I8000,0	83,4	38200,I-39200,0	202,5
I8000,I-I8200,0	84,4	39200,I-30200,0	208,0
I8200,I-I8500,0	86,2	40200,I-4I200,0	2I3,5
I8500,I-I8800,0	88,0	4I200,I-42200,0	2I9,0
I8800,I-I9I00,0	89,8	42200,I-43200,0	224,4
I9I00,I-I9400,0	9I,6	43200,I-44200,0	229,9
I9400,I-I9700,0	93,4	44200,I-45200,0	235,3
I9700,I-20000,0	95,2	45200,I-46200,0	240,7
20000,I-20300,0	97,0	46200,I-47200,0	246,3
20300,I-20600,0	98,8	47200,I-48200,0	25I,8
20600,I-20900,0	I00,6	48200,I-49200,0	257,3
20900,I-2I200,0	I02,4	49200,I-50000,0	262,7
2I200,I-2I500,0	I04,2	50200,I-5I200,0	268,2
2I500,I-2I800,0	I06,0	5I200,I-52200,0	273,7
2I800,I-22I00,0	I07,8	52200,I-53200,0	279,I
22I00,I-22400,0	I09,6	53200,I-54200,0	284,6
22400,I-22700,0	III,4	54200,I-55200,0	290,I
22700,I-23000,0	II3,2	55200,I-56200,0	295,5
23000,I-23300,0	II5,0	56200,I-57200,0	30I,0
23300,I-23600,0	II6,8	57200,I-58200,0	306,5
23600,I-23900,0	II8,6	58200,I-59200,0	3II,9
23900,I-24200,0	I20,4	59200,I-60000,0	3I7,6
24200,I-25200,0	I25,9	60000,I-6I000,0	323,0
25200,I-26200,0	I3I,4	6I000,I-62000,0	328,5
26200,I-27200,0	I36,9		

1	2	3	4
62200,1-63200,0	333,9	94200,1-95200,0	508,9
63200,1-64200,0	339,4	95200,1-96200,0	514,4
64200,1-65200,0	344,9	96200,1-97200,0	519,9
65200,1-66200,0	350,3	97200,1-98200,0	525,3
66200,1-67200,0	355,8	98200,1-99200,0	530,8
67200,1-68200,0	361,2	99200,1-100200,0	536,2
68200,1-69200,0	366,7	100200,1-104200,0	537,9
69200,1-70200,0	372,2	104200,1-106200,0	539,6
70200,1-71200,0	377,7	106200,1-112200,0	541,3
71200,1-72200,0	383,2	112200,1-116200,0	543,0
72200,1-73200,0	388,6	116200,1-120200,0	544,7
73200,1-74200,0	394,1	120200,1-124200,0	546,4
74200,1-75200,0	399,6	124200,1-128200,0	548,1
75200,1-76200,0	405,0	128200,1-132200,0	549,8
76200,1-77200,0	410,5	132200,1-136200,0	551,5
77200,1-78200,0	416,0	136200,1-140200,0	553,2
78200,1-79200,0	421,4	140200,1-144200,0	554,9
79200,1-80200,0	426,8	144200,1-148200,0	556,6
80200,1-81200,0	432,3	148200,1-152200,0	558,3
81200,1-82200,0	437,8	152200,1-156200,0	560,0
82200,1-83200,0	443,3	156200,1-160200,0	561,7
83200,1-84200,0	448,8	160200,1-164200,0	563,4
84200,1-85200,0	454,3	164200,1-168200,0	565,1
85200,1-86200,0	459,7	168200,1-172200,0	566,8
86200,1-87200,0	466,2	172200,1-176200,0	568,5
87200,1-88200,0	470,7	176200,1-180200,0	570,2
88200,1-89200,0	476,1	свыше 180200,0	на каждые последующие 4000 пр.сам.-вылетов принимается норматив 1,7чел.
89200,1-90200,0	481,6		
90200,1-91200,0	487,1		
91200,1-92200,0	492,5		
92200,1-93200,0	498,0		
93200,1-94200,0	503,5		

Примечание: При наличии в аэропорту действующих систем централизованной заправки ВС нормативная численность устанавливается с понижающим коэффициентом 0,9.

2.2.2. Нормативная численность водительского состава, обеспечивающего эксплуатационное содержание аэродрома.

Нормативная численность устанавливается в зависимости от скорректированной площади основных элементов лётного поля (ЛП), очищаемых в первую очередь, кроме зон курсового и глиссадного радиомаяков/КРМ и ГРМ/.

$$S_{ЛП\,1оч}^{скор} = (S_{ВПП} + S_{БПБ\,1оч}) \cdot K_{кор.} + S_{части\,перр.\,1оч.}^{} \cdot K_{кор.} + S_{РД\,1оч.} \cdot K_{кор.}$$

где: $S_{ЛП\,1оч}^{скор}$ – скорректированная площадь основных элементов ЛП, очищаемых от снега в первую очередь, га;

$(S_{ВПП} + S_{БПБ\,1оч})$ сумма площадей одной ВПП (независимо от количества эксплуатируемых в аэропорту) и боковор полоси безопасности /БПБ/ на ширину 10 м от границы ВПП, га;

$S_{части\,перр.\,1оч.}$ – часть перрона (ов), фактически очищаемая (ых) в первую очередь, га;

$S_{РД\,1оч}$ – площадь РД, очищаемых в первую очередь, га;

$K_{кор.}$ – коэффициент корректировки I га ЛП, учитывающий состав парка машин для зимнего содержания аэродрома и их производительность; климатические условия; характер покрытия элементов ЛП, интервалы между взлётно-посадочными операциями. Значение коэффициента $K_{кор.}$ определяется по таблице 4.

В расчёт не включаются площади элементов, из числа вышеперечисленных, подготовка которых в зимний период возложена на подразделения, не входящие в состав авиапр дприятия (напри р, воинские части, учебные заведения и т.д.).

Таблица 4

Коэффициент корректировки ($K_{кор}$) I га ЛП

Температурная зона	Класс авиапредприятия в соответствии с приказом МГА от 10.01.87 № 9			
	I	2	3	4
летняя	0,70	0,50	0,40	0,40
I	0,90	0,90	0,80	0,80
II	I,I5	0,95	0,90	I,00
III	I,I5	I,00	I,I0	I,00
IУ	I,00	I,00	I,30	I,I0
У	I,00	I,30	I,50	I,20
УI	I,80	I,30	I,80	I,40

Примечания: I. Коэффициенты установлены для искусственных покрытий ЛП.

2. Для авиапредприятий, эксплуатирующих грунтовые элементы ЛП (кроме БПВ) или грунтовые аэродромы установлен $K_{кор.}$ = 0,3

3. Распределение территории СССР по температурным зонам приведено в приложении I.

Примерный состав работ

ежедневное техническое обслуживание эксплуатируемого подвижного состава. Получение задания. Передвижение подвижного состава от мест стоянок спецмашин к местам работ и обратно. Обеспечение готовности ЛП, а также эксплуатационного содержания внутриаэропортовых дорог и площадей:

– в зимний период. Уборка снега плужно-щёточными и шнекороторными снегоочистителями, ветровыми машинами бульдозерами, грейдерами. Погрузка снега снегопогрузчиками. Вывоз (ввоз) снега. Уплотнение снега. Рыхление и перемешивание целинного снега. Удаление гололёдных образований тепловыми машинами. Простои автотранспорта при погрузке снега и противогололёдного материала. Разбрасывание противогололёдного материала по поверхности ЛП. Нанесение насечек на ледовом покрытии ЛП спецмашинами;

Летний период. Очистка от пыли, мусора, мойка, полив, просушка, поверхностей ЛП, рыхление и измельчение грунта, планировка, уплотнение поверхности грунтовой части ЛП, скашивание травы, разбрасывание удобрений, причёсывание дернового покрова спецмашинами. Простои автотранспорта при погрузке - выгрузке удобрений, мусора и других грузов. Простои поливо-моечных машин при наливе цистерн (бункеров).

Таблица 5

Нормативная численность водительского состава, обеспечивающего эксплуатационное содержание аэродрома

Скорректированная площадь основных элементов ЛП, очищаемых от снега в первую очередь, га	Нормативная численность водительского состава, чел.	Скорректированная площадь основных элементов ЛП, очищаемых от снега в первую очередь, га	Нормативная численность водительского состава, чел.
1	2	3	4
I. Для аэропортов с круглосуточным движением ВС по расписанию			
До 10	5,0	34,1-35,0	20,4
10,1-12,0	5,9	35,1-36,0	21,2
12,1-14,0	6,8	36,1-37,0	22,0
14,1-16,0	7,7	37,1-38,0	23,5
16,1-18,0	8,6	38,1-39,0	25,0
18,1-20,0	9,5	39,1-40,0	26,5
20,1-22,0	10,4	40,1-41,0	28,0
22,1-23,0	11,6	41,1-42,0	29,5
23,1-24,0	12,3	42,1-43,0	31,0
24,1-25,0	13,0	43,1-44,0	32,5
25,1-26,0	13,8	44,1-45,0	34,0
26,1-27,0	14,5	45,1-46,0	35,5
27,1-28,0	15,2	46,1-47,0	37,0
28,1-29,0	15,9	47,1-48,0	38,5
29,1-30,0	16,7	48,1-49,0	40,0
30,1-31,0	17,4	49,1-50,0	41,5
31,1-32,0	18,1	50,1-51,0	43,0
32,1-33,0	18,8	51,1-52,0	44,5
33,1-34,0	19,6	52,1-53,0	[illegible],0

Продолжение табл.6

I	2	3	4
53,I-54,0	47,5	87,I-88,0	98,5
54,I-55,0	49,0	88,I-89,0	I00,0
55,I-56,0	50,5	89,I-90,0	I0I,5
56,I-57,0	52,0	90,I-9I,0	I03,0
57,I-58,0	53,5	9I,I-92,0	I04,5
58,I-59,0	55,0	92,I-93,0	I06,0
59,I-60,0	56,5	93,I-94,0	I07,5
60,I-6I,0	58,0	94,I-95,0	I09,0
6I,I-62,0	59,5	95,I-96;0	II0,5
62,I-63,0	6I,0	96,I-97,0	II2,0
63,I-64,0	62,5	97,I-98,0	II3,0
64,I-65,0	64,0	98,I-99,0	II5,0
65,I-66,0	65,5	99,I-I00,0	II6,5
66,I-67,0	67,0	свыше I00,0	на каждые последующие I га принимается норматив I,5 чел.
67,I-68,0	68,5		
68,I-69,0	70,0		
69,I-70,0	7I,5		
70,I-7I,0	73,0		
7I,I-72,0	74,5		
72,I-73,0	76,0		
73,I-74,0	77,5		
74,I-75,0	79,0		
75,I-76,0	80,5		
76,I-77,0	82,0		
77,I-78,0	83,5		
78,I-79,0	85,0		
79,I-80,0	86,5		
80,I-8I,0	88,0		
8I,I-82,0	89,5		
82,I-83,0	9I,0		
83,I-84,0	92,5		
84,I-85,0	94,0		
85,I-86,0	95,5		
86,I-87,0	97,0		

Скорректированная площадь основных элементов АП, очищаемых от снега в первую очередь, га	Нормативная численность водительского состава, чел.	Скорректированная площадь основных элементов АП, очищаемых от снега в первую очередь, га	Нормативная численности водительского состава, чел.
I	2	3	4

2. Для аэропортов с некруглосуточным движением ВС по расписанию

До 3	3,5	35,1-40,0	9,5
3,1-6,0	4,0	40,1-45,0	I0,0
6,1-9,0	4,6	45,1-50,0	I0,5
9,1-I2,0	5,1	50,1-55,0	II,0
I2,1-I5,0	5,7	55,1-60,0	II,5
I5,1-I8,0	6,2	60,1-65,0	I2,0
I8,1-2I,0	6,8	65,1-70,0	I2,5
2I,1-24,0	7,3	70,1-75,0	I3,0
24,1-27,0	7,9	свыше 75,0	на каждые последующие 5 га принимается норматив 0,5 чел.
27,1-30,0	8,5		
30,1-35,0	9,0		

2.2.3. Нормативная численность водительского состава, обеспечивающего производственно-хозяйственную деятельность авиапредприятия

Нормативная численность устанавливается в зависимости от:

- суммы баллов по показателям производственных объединений, объединенных авиаотрядов, самостоятельных аэропортов в соответствии с приказом МГА от 10.01.87 № 9 (без учёта объёмов работ по ПАНХ и корректировки на увеличение или снижение дополнительных показателей);
- годового товарооборота ОМТС управления ГА; и определяется суммированием по следующей формуле:

$$Ч_{п\,х} = Ч_{п\,х} + Ч_{УГА}$$

где: $Ч_{п\cdot х}$ – общая нормативная численность водительского состава, обеспечивающего производственно-хозяйственную деятельность авиапредприятия, аппарата управления ГА, чел.;

$Ч'_{п\cdot х}$ – нормативная численность водительского состава, обеспечивающего производственно-хозяйственную деятельность авиапредприятия, чел.(см.табл.6);

$Ч_{УГА}$ – нормативная численность водительского состава, обеспечивающего транспортные, погрузочно-разгрузочные и другие работы в ОМТС управления ГА и других отделах (службах) аппарата управления ГА[х] (см. табл.7), чел.

[х] Применяют авиапредприятия, расположенные в городах, где находится управления ГА (базовые).

Примерный состав работ

Ежедневное техническое обслуживание эксплуатируемого подвижного состава. Получение задания. Обеспечение:

- выполнения работ, относящихся к оперативному техническому и коммерческому обслуживанию ВС, но не вошедших п.2.2.I;
- выполнения периодического технического обслуживания ВС;
- устранения неисправностей на ВС;
- очистки ЛП от гололёдных образований и снега в максимальный снегопад (во время сбойных ситуаций).

Выполнение транспортных погрузочно-разгрузочных и других работ не вошедших в п.п.2.2.I и 2.2.2 по заявкам следующих служб (отделов) авиапредприятия, аппарата управления ГА: АТБ, базы (узла) ЭРТОС, службы ЭСТОП, службы главного механика (энергетика) службы ТиСТО, ПДСП, ОМТС авиапредприятия, аэродромной службы, ОКС, ОЭНС, ЖКО (службы быта), службы движения и штурманской (в том числе перевозка экипажей и диспетчерского состава), службы ГСМ (в том числе доставка ГСМ с нефтебаз на склад ГСМ аэропорта или непосредственно к ВС на расстоянии до 40 км; с базового в приписные аэропорты на расстояние до 300 км независимо от годового физического расхода авиаГСМ),

отдела ПАНХ, медсанчасти, НВЦ (ВЦ), хозяйственного отдела, подсобного хозяйства, столовой (ресторана), профилактория, школы (подшефной), детских ясель, детского сада, пионерского лагеря авиапредприятия, УТО, ремонтно-строительного подразделения (группы, участка, управления), оперативных аэродромов, ОМТС управления ГА, СЭС, ПДСУ и других, перевозку работников предприятия в(из) аэропорт(а),

Таблица 6

Численность водительского состава, обеспечивающего производственно-хозяйственную деятельность авиапредприятия

Сумма баллов по показателям авиапредприятия в соответствии с приказом МГА от 10.01.87 № 9 (без учёта объёмов работ по ПАНХ и корректировки на увеличение или снижение дополнительных показателей) /см. п.п. 1 и 2 Примечания к таблице/.	Нормативная численность водительского состава, чел.	Сумма баллов по показателям авиапредприятия в соответствии с приказом МГА от 10.01.87 №9 (без учёта объёмов работ по ПАНХ и корректировки на увеличение или снижение дополнительных показателей)	Нормативная численность водительского состава, чел.
I	2	3	4
до 7,0	1,2	90,1-110,0	36,7
7,1-9,0	2,0	110,1-130,0	39,4
9,1-11,0	2,8	130,1-150,0	42,2
11,1-13,0	4,2	150,1-170,0	44,9
13,1-15,0	5,6	170,1-190,0	47,7
15,1-17,0	7,0	190,1-210,0	50,4
17,1-19,0	8,4	210,1-435,0	52,0
19,1-21,0	9,8	435,1-660,0	53,6
21,1-23,0	11,2	660,1-680,0	56,0
23,1-25,0	12,6	680,1-700,0	58,4
25,1-27,0	14,0	700,1-720,0	60,8
27,1-29,0	15,4	720,1-740,0	63,2
29,1-31,0	16,8	740,1-760,0	65,6
31,1-33,0	18,2	760,1-780,0	68,0
33,1-35,0	19,6	780,1-800,0	70,3
35,1-37,0	21,0	800,1-820,0	72,7
37,1-39,0	22,4	820,1-840,0	75,1
39,1-41,0	23,6	840,1-860,0	77,4
41,1-43,0	24,8	860,1-880,0	79,8
43,1-45,0	26,0	880,1-900,0	82,2
45,1-47,0	27,3	900,1-920,0	84,6
47,1-49,0	28,5	920,1-940,0	86,9
49,1-70,0	31,2	940,1-960,0	89,4
70,1-90,0	33,9	960,1-980,0	91,6

1	2	3	4
980,1-1000,0	94,0	1380,1-1400,0	194,0
1000,1-1020,0	99,0	1400,1-1420,0	199,0
1020,1-1040,0	104,0	1420,1-1440,0	204,0
1040,1-1060,0	109,0	1440,1-1460,0	209,0
1060,1-1080,0	114,0	1460,1-1480,0	214,0
1080,1-1100,0	119,0	1480,1-1500,0	219,0
1100,1-1120,0	124,0	1500,1-1520,0	224,0
1120,1-1140,0	129,0	1520,1-1540,0	229,0
1140,1-1160,0	134,0	1540,1-1560,0	234,0
1160,1-1180,0	139,0	1560,1-1580,0	239,0
1180,1-1200,0	144,0	1580,1-1600,0	244,0
1200,1-1220,0	149,0	1600,1-1620,0	249,0
1220,1-1240,0	154,0	1620,1-1640,0	254,0
1240,1-1260,0	159,0	1640,1-1660,0	259,0
1260,1-1280,0	164,0	свыше 1660,0	на каждые последующие 20 баллов применяется норматив 5 чел.
1280,1-1300,0	169,0		
1300,1-1320,0	174,0		
1320,1-1340,0	179,0		
1340,1-1360,0	184,0		
1360,1-1380,0	189,0		

Примечания: 1. Норматив численности установлен из расчёта выполнения базовым аэропортом годового объёма работ по ПАНХ до 50% общего годового объёма работ авиапредприятия. Для авиапредприятий с удельным весом ПАНХ, превышающим 50%, нормативная численность увеличивается на:

6 чел. – для авиапредприятий с удельным весом ПАНХ, составляющим 50,1-75,0%;

12 чел. – для авиапредприятий с удельным весом ПАНХ, составляющим 75,1-98,0%;

22 чел. – для авиапредприятий с удельным весом ПАНХ свыше 98,0%.

2. В нормативы не включена численность водителей, осуществляющих перевозку авиатоплива на склад ГСМ базового аэропорта с нефтебаз или непосредственно к ВС на расстояние свыше 40 км., а также с базового в приписные аэропорты на расстояние свыше 300 км независимо от годового физического расхода авиаГСМ.

На выполнение этих работ методами технического нормирования устанавливается местные нормы численности.

3. Расчёт нормативной численности водительского состава, обеспечивающего производственно-хозяйственную деятельность агентств воздушных сообщений и военизированной охраны производится в соответствии с действующими типовыми нормативами численности работников указанных подразделений.

Таблица 7

Нормативная численность водительского состава, обеспечивающего выполнение транспортных, погрузочно-разгрузочных и других работ в ОМТС управления ГА, СЭС, ПДСУ и других отделах (службах) аппарата управления ГА

Годовой товарооборот ОМТС управления ГА, млн.руб.	Нормативная численность водительского состава, чел.	Годовой товарооборот ОМТС управления ГА, млн.руб.	Нормативная численность водительского состава, чел.
до 4,0	4,1	48,1-52,0	17,3
4,1-8,0	5,2	52,1-56,0	18,4
8,1-12,0	6,3	56,1-60,0	19,5
12,1-16,0	7,4	60,1-64,0	20,6
16,1-20,0	8,5	64,1-68,0	21,7
20,1-24,0	9,6	68,1-72,0	22,8
24,1-28,0	10,7	72,1-76,0	23,9
28,1-32,0	11,8	76,1-80,0	25,0
32,1-36,0	12,9	80,1-84,0	26,1
36,1-40,0	14,0	свыше 84,0	на каждые последующие 4млн.руб. применяется норматив 1,1 чел.
40,1-44,0	15,1		
44,1-48,0	16,2		

2.3. Нормативы численности рабочих, занятых ТО и ТР подвижного состава

Перечень профессий: аккумуляторщик; балансировщик деталей и узлов; вулканизаторщик; газосварщик; жестянщик; кладовщик; комплектовщик изделий и инструмента; консервировщик оборудования и металлоизделий; контролер технического состояния автомототранспортных средств; кузнец ручной ковки; маляр; машинист воздухоразделительных установок; машинист газогенераторной станции; машинист компрессорных установок; машинист моечных машин; медник; обойщик; паяльщик; подсобный рабочий; радиомеханик по обслуживанию и ремонту радиотелевизионной аппаратуры; ремонтировщик резиновых изделий; сборщик металлических щеток; слесарь-инструментальщик; слесарь механосборочных работ; слесарь по ремонту автомобилей; слесарь по ремонту дорожно-строительных машин; слесарь по ремонту и обслуживанию перегрузочных машин; слесарь по такелажу и грузозахватным приспособлениям; слесарь по топливной аппаратуре; слесарь-ремонтник; слесарь-электрик по ремонту электрооборудования; слесарь-электромонтажник; смазчик; станочник широкого профиля; столяр; сторож; строгальщик; стропальщик; токарь; фрезеровщик; электрогазосварщик; электросварщик ручной сварки; электромонтер по ремонту и обслуживанию электрооборудования; электромонтер по ремонту электрооборудования; уборщик производственных помещений; уборщик служебных помещений.

2.3.1. Примерный состав работ, выполняемых рабочими при ТО и ТР подвижного состава

При обслуживании в ССТ подвижного состава рабочими выполняются следующие виды работ:

- первое техническое обслуживание (ТО-1);
- второе техническое обслуживание (ТО-2);
- сезонное техническое обслуживание (СТО);
- периодические и случайные работы по консервации (расконсервации) и хранению в консервации подвижного состава;
- текущий ремонт (ТР).

Капитальный ремонт подвижного состава нормативами численности не предусматривается, численность под него не рассчитывается.

2.3.2. Расчет нормативной численности рабочих, занятых ТО и ТР подвижного состава

2.3.2.1. Нормативная численность рабочих, занятых ТО и ТР подвижного состава,(Чн), рассчитывается по формуле:

$$Ч_н = \frac{V_{гум}}{t_к (1 - K_п)},$$

где: $t_к$ – номинальный годовой фонд рабочего времени одного рабочего;

$K_п$ – коэффициент планируемых неявок на работу (отпуск, болезни, учеба, выполнение гособязанностей и т.п.), принимается равным 0,2 – для предприятий, расположенных в районе Крайнего Севера, 0,178 – для предприятий в местностях, приравненным к районам Крайнего Севера, 0,15 – для остальных районов;

$V_{гум}$ *) – годовая нормативная трудоёмкость работ по ТО и ТР всего подвижного состава.

$$V_{гум} = \left(V_{то.а} + V_{тр.а} + V_{то.а.в} + V_{тр.а.в} + V_{то.с} + V_{тр.с} + V_{то.в} + V_{тр.в} + V_{то\ э(е)} + V_{тр\ э(е)}\right) K_{вс},$$

где: $V_{то.а}$ – скорректированная годовая трудоёмкость работ по ТО, СТО и консервации автомобилей;

$V_{тр.а}$ – скорректированная годовая трудоемкость работ по ТР автомобилей;

$V_{то.а.в}$ – скорректированная годовая трудоёмкость работ по ТО, СТО и консервации автомобилей-шасси спецмашин;

$V_{тр.а.в}$ – скорректированная годовая трудоемкость работ по ТР автомобилей-шасси спецмашин;

$V_{то.с}$ – скорректированная годовая трудоёмкость работ по ТО, СТО и консервации спе оборудования спецмашины;

$V_{тр.с}$ – скорректированная годовая трудоёмкость работ по ТР спецоборудования спецмашин;

$V_{то.в}$ – скорректированная годовая трудоёмкость работ по ТО, СТО и консервации дорожно-строительных машин;

$V_{тр.в}$ – скорректированная годовая трудоёмкость работ по ТР дорожно-строительных машин;

$V_{э(е)}$ – скорректированная годовая трудоёмкость работ по ТО, СТО и консервации автомобиле (тракторов)-шасси дорожно-строительных машин;

---

*) Нормативы трудоёмкости на ТО и ТР, разработанные на основные типы автомашин и механизмов, применяемых в ССТ авиапредприятий, изданы инструкцией МГА от 31.10.88 № 39/и

$V_{тр.э(т)}$ – скорректированная годовая трудоёмкость работ по ТР автомобилей (тракторов) – масси дорожно-строительных машин;

$K_{вспом}$ – коэффициент, учитывающий вспомогательные работы при ТО и ТР подвижного состава (обслуживание и ремонт технологического оборудования и инструмента; транспортные и погрузочно-разгрузочные работы, связанные с техническим обслуживанием и ремонтом подвижного состава; перегон автомобилей внутри автотранспортных предприятий; хранение, приёмка и выдача материальных ценностей; уборка производственных помещений, связанная с техническим обслуживанием и ремонтом подвижного состава):

$K_{вспом}$ = I,3 – при наличии в СОТ до I50 единиц подвижного состава;

$K_{вспом}$ = I,25 – при наличии в СОТ от I5I до 300 единиц подвижного состава;

$K_{вспом}$ = I,2 – при наличии в СОТ свыше 300 единиц подвижного состава.

В случае необходимости раздельного определения нормативной численности рабочих, занятых ТО и ТР автомобилей общетранспортного назначения ($Ч_{н.а}$), автомобилей-масси специаль ($Ч_{н.а.м}$), спецоборудования специаль ($Ч_{н.с}$), дорожно-стрительных машин и механизмов ($Ч_{н.с}$), автомобилей (тракторов) – масси дорожно-строительных машин ($Ч_{н.э(т)}$) расчеты производятся по формулам:

$$Ч_{н.а} = \frac{(V_{то.а} + V_{тр.а}) \cdot K_{вспом}}{t_к (1 - K_п)};$$

$$Ч_{н.а.м} = \frac{(V_{то.а.м} + V_{тр.а.м}) \cdot K_{вспом}}{t_м (1 - K_п)};$$

$$Ч_{н.с} = \frac{(V_{то.с} + V_{тр.с}) \cdot K_{вспом}}{t_к (1 - K_п)};$$

$$Ч_{н.э} = \frac{(V_{то.э} + V_{тр.э}) \cdot K_{вспом}}{t_к (1 - K_п)};$$

$$Ч_{н.э(т)} = \frac{(V_{то.э(т)} + V_{тр.э(т)}) \cdot K_{вспом}}{t_э (1 - K_п)}$$

2.3.2.2. Расчет нормативной численности ремонтных рабочих осуществляется с использованием формы приложения 2, в которую вносятся:

- перечень подвижного состава с группировкой автомобилей общетранспортного назначения, специальных машин, дорожно-строительных машин и механизмов (графы 1-3);

- среднесписочное количество подвижного состава каждого типа, марки – $n_{сс}$ (гр.4);

- планируемый пробег автомобилей ($L_{пр.}$), наработка спецоборудования спецмашин, дорожно-строительных машин и механизмов ($L_{р.с.}$) каждого типа, марки;

- нормативы трудоёмкости ТО и ТР

2.3.2.3. Среднесписочное количество подвижного состава каждой марки ($n_{сс}$) определяется по формуле:

$$n_{сс} = \frac{T_{сут.}}{T}$$

где:

$T_{сут.}$ – планируемое количество дней нахождения в службе спецтранспорта машин одной марки с учетом их прибытия (списания) в планируемом периоде в машино-днях;

T – количество дней в планируемом году

2.3.2.4. Планируемый пробег ($L_{пр.}$) автомобиля принимается равным фактическому пробегу автомобиля каждой марки за год, предшествующий планируемому периоду, в км.

Планируемый пробег группы автомобилей принимается равным общему фактическому пробегу группы автомобилей одной марки, деленному на среднесписочное количество автомобилей этой марки ($n_{сс_n}$):

$$L_{пр.} \quad \frac{L_{общ.п.}}{n_{сс_n}}$$

где:

$L_{общ.п.}$ – общий фактический пробег группы автомобилей одной марки

2.3.2.5. Планируемая наработка ($L_{pл}$) спецоборудования спецмашин, дорожно-строительных машин и механизмов принимается равной фактической наработке машины каждой марки за год, предшествующий планируемому периоду, в мото-час.

Планируемая наработка группы машин принимается равной общей фактической наработке группы машин одной марки, деленной на среднесписочное количество машин этой марки ($N_{сп}$):

$$L_{рас.} = \frac{L_{общ\,р.}}{N_{сп}}$$

где:

$L_{общ\,р.}$ – общая фактическая наработка группы машин одной марки

Планируемые пробеги вносятся в графу 5, наработка – в графу 16.

Планируемые пробег и наработка за прошедший год по каждой единице подвижного состава выписываются из формуляров подвижного состава, куда они внесены после обработки путевых листов за прошедший год.

2.3.2.6. В форму приложения 2 заносятся данные:

– графы 6,7 – на основании табл.9 Нормативов трудоемкости ...[x)]

–графы 10,12,13 – на основании табл.9 и п.п. 5,6 Порядка применения Нормативов трудоемкости[x)];

– графы 17,18 – на основании табл. 10[x)];

– графы 21, 23 24 – на основании табл. 10, 11 и пп. 5, 6 Порядка применения нормативов[x)];

– графы 14,25 – вносится продолжительность хранения и консервации автомобилей ($t_{хр.а.}$), спецоборудования спецмашин, дорожно-строительных машин и механизмов ($t_{хр.с.}$) соответственно.

x) см. Инструкцию МТА от 31.10.88 № 39/и

Пример

Р А С Ч Е Т

нормативной численности работников ССТ

I. Исходные данные:

I.I. Класс авиапредприятия	–	I
I.2. Удельный вес ПАНХ, %	–	98,0
I.3. Сумма баллов по показателям авиапредприятия в соответствии с приказом МГА от IO.OI.87 № 9:		
– всего, бал.	–	950
– без учета объемов работы по ПАНХ, бал.	–	IO
I.4. Режим движения ВС по расписанию	–	некруглосуточный
I.5. Зона (температурная) расположения аэропорта	–	I
I.6. Площадь основных элементов ЛП, очищаемых от снега в первую очередь (20 га – основная ВПП; 5 га – БПБ на ширину IO м; IO га – перрон):		
– с искусственным покрытием	–	50 га
– с грунтовым покрытием	–	нет
Коэффициент корректировки I га ЛП (по таблице № 4) для искусственных покрытий	–	0,9
Скорректированная площадь основных элементов ЛП, очищаемых в первую очередь (кроме зон КРМ и ГРМ) ГА, 50 х 0,9	–	45
I.7. Годовой товарооборот ОМТС управления ГА, млн.руб.	–	25,0
I.8. В аэропорту эксплуатируется система централизованной заправки ВС		
I.9. Среднее расстояние перевозки авиаГСМ с нефтебазы в аэропорт подвижным составом ССТ, км	–	35,0
I.IO. Среднее расстояние перевозки авиаГСМ с базового аэропорта в приписные аэропорты подвижным составом ССТ, км	–	290,0
I.II. Годовая нормативная трудоемкость ТО и ТР подвижного состава ССТ, чел.час.	–	42I52,0

Примечание. Расчет годовой трудоёмкости ТО и ТР подвижного состава ССТ приведен в инструкции МГА от 31.10.88 № 39/и

I.I2. Количество физических и приведенных самолетовылетов в I и IУ кварталах

Тип ВС	Количество физических самолетовылетов в I и IУ кварталах (транспортные, ПАНХ, иностранные авиакомпании)		Коэффициент приведения самолетовылетов (по табл.№ 2)		Количество приведенных самолето-вылетов в I и IУ кварталах		Всего
	первоначальные	транзитные	первоначальные	транзитные	первоначальные	транзитное	
Ил-86	I700,0	3460,0	9,5	7,2	750,0	24912,0	41062,0
Ан-24	I50,0	I530,0	0,9	0,9	I35,0	I422,0	I557,0
Ан-I2	2II0,0	IV60,0	4,0	2,8	9440,0	4928,0	I3368,0
Ан-30	I930,0	20,0	I,4	0,6	2702,0	I2,0	27I4,0
Ан-2	I24I0,0	-	0,6	-	7446,0	-	7446,0
Мг-8	9860,0	-	0,9	-	8874,0	-	8874,0
Ми-2	34I0,0	-	0,7	-	2387,0	-	2387,0
Ка-26	2600,0	-	0,5	-	I300,0	-	I300,0
ДС-8	-	250,0	-	3,2	-	800,0	800,0
Б-727	-	2II0,0	-	2,6	-	5496,0	5496,0
Итого.							84994,0

I.I3. Нормативный годовой фонд рабочего времени одного работника, час - 2080

I.I4. Количество единиц подвижного состава в АТП - 495

2. Расчет численности водительского состава

Наименование группы работ водителей ССТ	№№ таблиц нормативов, по которым определяется численность	Наименование и величина фактора, определяющего численность водителей	Нормативная численность, чел.
Обеспечение оперативного технического и коммерческого обслуживания ВС	№ 3	Количество приведенных самолетовылетов в I и IУ кварталах 84994,0	454,3 С учетом наличия централизованной заправки топливом ВС: 454,3х0,9= 408,9
Обеспечение эксплуатационного содержания аэродрома	№ 5 часть 2	Скорректированная площадь основных элементов ЛП, очищаемых от снега в первую очередь, кроме зон КРМ и ГРМ 45,0 га	10,0
Обеспечение производственно-хозяйственной деятельности авиапредприятия	№ 6	Сумма баллов по показателям авиапредприятия в соответствии с приказом МГА от 10.01.87 № 9 без учета объемов работ по ПАНХ-40 с учетом удельного веса ПАНХ (98%)	2,8 + 12 = 14,8
Обеспечение выполнения транспортных погрузочно-разгрузочных других работ в отделах (службах) аппарата управления	№ 7	Годовой товарооборот ОМТС управления ГА, млн.руб. 25,0	10,7
		Итого:	444,4 → 444,0

В связи с производственной необходимостью 27 водителей переведены в другие службы авиапредприятия, в том числе:

Р С У	- 2 чел.
ОМТС ОАО	- 2 чел.
ОМТС УГА	- 8 чел.
аэродромная служба	II чел.
С Э С	- I чел.
М С У	- I чел.
М К О	- I чел.
подсобное хозяйство	- I чел.

Нормативная численность (окончательная расчётная) водительского состава ССТ составит:

444 - 27 = 417 чел.

3. Расчет нормативной численности рабочих, занятых ТО и ТР подвижного состава ССТ

Численность рабочих, занятых ТО и ТР подвижного состава определяется по формуле:

(раздел 2.3 Нормативов)

$$Ч_н = \frac{V_{сут.}}{t_к (1 - K_п)}$$

$K_п$ - для зоны расположения авиапредприятия равен - 0,I5

$t_к$ = 2080 часов

$V_{сут.}$ = 42I58,0 час.

$$Ч_н = \frac{42158}{2080\ (1 - 0,15)} = 23,85 \qquad 24 \text{ чел.}$$

4. Расчет (определение) численности руководителей, специалистов и служащих ССТ

№ пп	Наименование должности	Условие введения	Нормативная численность, чел.
I.	Начальник службы	Авиапредприятие I класса	I
2.	Заместитель начальника службы	-"-	I
3.	Заместитель начальника службы по технической эксплуатации	Авиапредприятие I класса, трудоёмкость ТО и ТР свыше I8600 ч/час	I
4.	Начальник колонны	Трудоёмкость ТО и ТР (годовая) равна 42I58 ч/час	3
5.	Начальник ремонтных мастерских	Годовая трудоемкость ТО и ТР - 42I58	I
6.	Инженеры	Авиапредприятие I класса; сумма баллов - 950	$9 + \frac{450}{30} = 24$
7.	Диспетчер	Авиапредприятие I класса; сумма баллов - 950	$8 + \frac{550}{70} = 16$
8.	Техник по учету	Авиапредприятие I класса, количество единиц подвижного состава - 495	2
9.	Техник по нормированию труда	Авиапредприятие I класса	I
	того руководителей, специалистов и служащих ССТ		50 чел.

5. Общая расчетная численность работников ССТ

Общая численность определяется как сумма расчетной численности водителей, рабочих занятых ТО и ТР, руководителей, специалистов и служащих ССТ.

I. Численность водителей	- 417 чел.
2. Численность рабочих, занятых ТО и ТР	- 24 чел.
3. Руководители, служащие и специалисты	- 50 чел.
Итого:	491 чел.

Приложение I

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ

территории СССР по температурным зонам

Летняя зона:

Азербайджанская ССР, Армянская ССР, Грузинская ССР, Таджикская ССР, Туркменская ССР, Крымская область.

I зона:

Дагестанская АССР, Кабардино-Балкарская АССР, Молдавская ССР, Северо-Осетинская АССР, Украинская ССР (области: Закарпатская, Запорожская, Львовская, Николаевская, Одесская, Ивано-Франковская, Херсонская, Черниговская), Узбекская ССР, Чечено-Ингушская АССР. Края: Краснодарский, Ставропольский, Калининградская область.

2 зона:

Белорусская ССР (области: Брестская, Гомельская, Гродненская), Киргизская ССР, Латвийская ССР, Литовская ССР, Украинская ССР (все районы, не вошедшие в I зону).
Области: Архангельская, Ленинградская (пункты на побережье Финского залива и Ленинград), Ростовская.

3 зона:

Белорусская ССР (все пункты, не вошедшие во 2 зону), Карельская АССР (южнее Полярного круга), Эстонская ССР.
Области: Актюбинская, Алма-Атинская, Белгородская, Брянская, Владимирская, Воронежская, Горьковская, Джамбульская, Ивановская, Костромская, Курская, Кзыл-Ординская, Калининская, Калужская, Липецкая, Ленинградская (все пункты, не вошедшие во 2 зону), Московская, Новгородская, Псковская, Орловская, Рязанская, Смоленская, Саратовская, Тамбовская, Тульская, Уральская, Ярославская.

4 зона:

Башкирская АССР, Марийская АССР, Мордовская АССР, Татарская АССР, Удмуртская АССР, Чувашская АССР. Края: Приморский.
Области: Архангельская (южнее Полярного круга), Вологодская, Горьковская, Кировская, Куйбышевская, Курганская, Кустанайская, Мурманская (южнее Полярного круга), Оренбургская, Пензенская, Семипалатинская, Ульяновская, Челябинская.

5 зона:

Коми АССР (южнее Полярного круга), Края: Алтайский, Хабаровский (южнее 55 параллели, без Камчатки).
Области: Восточно-Казахстанская, Кемеровская, Карагандинская, Кокчетавская, Новосибирская, Омская, Пермская, Павлодарская, Свердловская, Северо-Казахстанская, Томская (южнее 60 параллели), Целиноградская.

6 зона:

Бурятская АССР, Коми АССР (севернее Полярного круга), Тувинская АССР, Якутская АССР. Края: Красноярский, Хабаровский (северное 60 параллели). Области: Амурская, Иркутская, Магаданская, Тюменская, Томская (севернее 60 параллели), Читинская.

Годовой трудоемкости ТО и ТР подвижного состава службы спецтранспорта .....ОАО на 19.. год

Подвижной состав: Назначение	Автомобиль	Спецоборудование	Среднесписочное количество подвижного состава	Планируемый пробег на I среднесписочный автомобиль, тыс. км.	АВТОМОБИЛИ: Нормативная трудоемкость, чел.ч.: работ по ТО-I, ТО-2 на I тыс. км.	работ по ТР на I тыс. км.	Годовая трудоемкость группы машин, чел.ч.: работ по ТО-I и ТО-2	работ по ТР	Сезонное ТО: нормативная трудоемкость, чел.ч.: годовая	годовая группы машин	Консервация: нормативная трудоемкость, чел.ч.: годовая	работ по ТО при хранении в месяц	продолжительность хранения, мес.	годовая трудоемкость консервационных работ группы машин, чел.ч.	СПЕЦОБОРУДОВАНИЕ: Планируемая наработка на I среднесписочную машину, тыс. моточас.	Нормативная трудоемкость, чел.ч.: работ по ТО-I и ТО-2 на I тыс. моточас.	работ по ТР на I тыс. моточас.	Годовая трудоемкость группы машин, чел.ч.: работ по ТО-I и ТО-2	работ по ТР	ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНЫЕ МАШИНЫ: Сезонное ТО: нормативная трудоемкость, чел.ч.: годовая	годовая группы машин	Консервация: нормативная трудоемкость, чел.ч.: годовая работ по консервации	работ по ТО при хранении в месяц	продолжительность хранения, мес.	годовая трудоемкость консервационных работ группы машин, чел.-ч.
I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	II	I2	I3	I4	I5	I6	I7	I8	I9	20	2I	22	23	24	25	26
Автомобили общетранспортного назначения																									
Легковые	ВАЗ		2,0	23,4	I,0	2,8	46,8	I3I,0	9,2	I8,4	-		-	-											
автомобили	ГАЗ-24		I,0	34,0	I,I2	3,0	38,08	I02,0	I0,5	I0,5	-	-	-	-											
Автобус	"Икарус"		4,0	I7,9	5,54	I0,8	396,7	773,3	42,8	I7I,2	-	-	-	-											
Грузовые	ЗИЛ-I30		5,0	I2,0	I,62	4,2	97,2	252,0	II,0	55,0	-	-	-	-											
			I,0x)	4,5	I,62	4,2	7,29	I8,9	II,0	II,0	5,6	I,4	7,0	I5,4											
автомобили	ЗИЛ-I33Г2		2,0	7,0	2,86	7,6	40,0	I06,4	I9,9	39,8	-	-	-	-											
	Итого		I5,0	-	-	-	626,I	I383,6	-	306,9	-	-	-	I5,4											
Специальные машины																									
Заправщики	КрАЗ-258	ТЗ-22	3,0	7,0	2,I	6,2	44,I	I30,2	I4,7	44,I	-	-	-	-	0,654	I20,2	I8,0	235,8	35,32	7,05	2I,I5	-	-	-	-
	ГАЗ-66	ЗСЖ-66	2,0	I,3	I,4	3,9	3,64	I0,I	9,3	I8,6	-	-	-	-	0,2II	23,5	3,52	9,9I	I,48	3,9I	7,82	-	-	-	-
Электроагрегаты	ЗИЛ-I3I	АПА-50	4,0	2,05	I,96	6,I	I6,I	50,0	I2,7	50,8	-	-	-	-	0,803	5I,0	7,65	I63,8	24,57	9,I9	36,76	-	-	-	-
Автопоезда	ЗИЛ-I30	АПА-4	4,0	I6,I	I,62	4,2	I04,3	270,5	II,0	44,0	-	-	-	-	0,9	24,7	3,7	88,92	I3,32	2,3	9,2	-	-	-	-
		АПА-4x)	I,0	7,0	I,62	4,2	II,3	29,4	II,0	II,0	5,6	I,4	5	I2,6	0,73	24,7	3,7	I8,03	2,7	2,3	2,3	I,76	0,44	5	3,96
Подогреватели	ЗИЛ-I3I	УМП-350	2,0	0,73	I,96	6,I	2,86	8,9I	I2,7	25,0	7,2	I,8	6	36,0	I,49	56,3	8,4	I67,8	25,03	4,4I	8,82	7,72	I,93	6	38,6
Сопровождение	УАЗ-452	ПШРП-67	I,0	37,4	I,02	8,6	38,I	I34,6	7,7	7,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Итого		I7,0				220,4	633,7		20I,6				48,6				684,3	I02,4		86,0				42,6
Дорожно-строительные машины																									
Тракторы	"Белорусь"		2,0												0,5I	54,2	I90,6	55,28	I94,4	50,0	I00,0	-	-	-	-
Бульдозеры	Т-I40	ДЗ-35	I,0												0,7	I50,0	660,4	I05,0	462,3	II0,0	II0,0	-	-	-	-
Уборочные машины	МоАЗ	ДЗ-224А	2,0	2,98	4,78	9,I	28,5	54,2	24,5	49,0	I4,8	[illegible],7	6	74,0	0,I4	89,4	II3,4	25,02	3I,75	I0,38	20,76	I7,I6	4,29	6	85,8
	Т-40АМ	КО-706ПУ	I,0												0,2	65,0	224,0	I3,0	44,8	52,0	52,0	5,2	I,3	5	II,7
	Итого		6,0				28,5	54,2		49,0				74,0				I98,3	733,2		282,8				97,5

x) на автомобиле выполнялись случайные консервационные работы

Главагентство ... зак. 338 тир. 1997 ...

gost.e-ecolog.ru