

**НОРМАТИВЫ ЧИСЛЕННОСТИ
РАБОТНИКОВ СЛУЖБ СИМЦТРАНСПОРТА АВИАПРЕДПРИЯТИЙ**



**МИНИСТЕРСТВО
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

125830, ГСП, Москва, 107,
Ленинградский проспект, 37

Начальникам управлений и пред-
приятий гражданской авиации

000356 1

0200209

27.10.84 № 20.44.971

На № _____ от _____

О нормах численности
работников СГТ

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

Приложение: на 36 листах.

Начальник УНС МГА

В.С.Сколов

Заместитель начальника ГЗУ МГА

Т.Н.Темкина

Исп. Левитин, ГЗУ МГА
тел. 155-52-11

I. Общая часть

I.1. Настоящие нормативы рекомендуются для расчёта численности работников служб авиатранспорта (АТ) 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 ССУ;
- нормы времени на работы, выполняемые водителями аэродромных машин, утвержденные МГА 13.01.86 № 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 01.04.87 № 223/У;
- данные авиапредприятий о численности работников, объеме выполняемых работ в наличии подвижного состава;
- "Справочник по климату СССР" (Гидрометиздат, Ленинград);
- данные фотохронометражных наблюдений;

- результаты анализа организации труда в ССТ;
- методические рекомендации НИИ труда по разработке нормативных материалов по труду; другая литература.

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

1.7. Наименование должностей и профессий указаны в соответствии с:

- квалификационными характеристиками должностей руководителей, специалистов и служащих гражданской авиации, утвержденными МГА 30.04.87 № 18/М и согласованными с Госкомтрудом СССР;
- квалификационным справочником должностей руководителей, специалистов и служащих, вып. I, изд. 1987 г., утвержденным постановлением Госкомтруда СССР и ВЦСПС от 27.03.86 № 102/6-142;
- тарифно-квалификационным справочником работ и профессий рабочих, занятых в гражданской авиации (Том I - II, М., Воздушный транспорт, 1987 г.).

1.8. 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 ССТ.

1.9. Срок действия настоящих нормативов до 01.11.93.

2. Нормативная часть

Таблица I

2.1. Нормативы численности руководителей, специалистов и служащих

№ п/п	Наименование должности	Нормативная численность, чел.	Условия введения
1	2	3	4
1	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 Т0 и ТР подвижного состава свыше 18600 чел. час.
4	Начальник колонны	4	В авиапредприятиях I и 2 класса при годовой нормативной трудоёмкости Т0 и ТР подвижного состава свыше 70000 чел. час.
		3	В авиапредприятиях I и 2 класса при годовой нормативной трудоёмкости Т0 и ТР подвижного состава от 37000 до 70000 чел. час.
		2	При годовой нормативной трудоёмкости Т0 и ТР подвижного состава от 14000 до 37000 чел. час.
6	Начальник ремонтных мастерских	I	При годовой нормативной трудоёмкости Т0 и ТР подвижного состава свыше 21000 чел. час.

1	2	3	4
6	Начальник технического отдела	1	При годовой нормативной трудоемкости 10 и 1Р подвижного состава свыше 115000 чел. час.
7	Инженеры: (сменные), ЮИИА ; по организации движения спецавтотранспорта; по технической эксплуатации специального оборудования автомобилей; по безопасности движения; по ремонту; по организации эксплуатации и ремонта. Механики: (сменные); колонная; гаража; по кровному 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 1 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 1 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 1 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 1 чел.
		4	В авиапредприятиях 3 класса
		2	В авиапредприятиях 4 класса при круглосуточном режиме работы службы.
		1	В авиапредприятиях 4 класса при некруглосуточном 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 норма увеличивается на 1 чел. А также 2 класса - при количестве единиц подвижного состава свыше 190.
		1	В авиапредприятиях 3 класса
10	Техник труда по нормированию	1	В авиапредприятиях 1 и 2 класса, а также 3 - при круглосуточном режиме работы служб.

Примечания: 1. Руководство служб 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 должностями 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; одноков-
ночник;
машинист бульдозера; машинист
скрепера; машинист экскаватора
роторного.

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

$$U_N = U_{BC} + U_A + U_{П-Х}$$

- где: U_N - нормативная численность водительского состава авиапредприятия;
 U_{BC} - нормативная численность водительского состава, обеспечивающего оперативное техническое и коммерческое обслуживание ВС (см. табл. 3);
 U_A - нормативная численность водительского состава, обеспечивающего эксплуатационное содержание аэродрома (см. табл. 5);
 $U_{П-Х}$ - 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 ОСТ, 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 водителъского состава,
обеспечивающего оперативное техническое и
коммерческое обслуживание ИС

Нормативная численность устанавливается в зависимости от
количества приведенных самолето-вылетов в I и II кварталалах

$$N_{с.в.}^{н.в.} = \sum (N_{пер.с.в.} + N_{тран.с.в.}) \cdot K_{пер.с.в.} + \sum (N_{пер.с.в.} + N_{тран.с.в.}) \cdot K_{тран.с.в.};$$
где $N_{с.в.}^{н.в.}$ - количество приведенных самолето-вылетов в I и II квар-
талах;

$N_{пер.с.в.}$ - количество первоначальных самолето-вылетов i -го
типа ВС в I и II кварталалах;

$N_{тран.с.в.}$ - количество транзитных самолето-вылетов i -го типа
ВС в I и II кварталалах.

Величины $N_{пер.с.в.}$ и $N_{тран.с.в.}$ принимаются по отчетным данным
из форм № 4 ГА .

$N_{пер.с.в.}$ - количество самолето-вылетов по ПАНХ i -го типа ВС
из базового аэропорта в I и II кварталалах.

Величина $N_{пер.с.в.}$ принимается из "Журнала учета диспетчерских
разрешений командирам воздушных судов на вылет из аэропорта"^{жк}
и соответствует количеству заданий на полёт по ПАНХ, обрабо-
танных техниками по учету лётно-технической документации лётных
отрядов базового аэропорта за I и II кварталала.

$N_{тран.с.в.}$ - количество самолето-вылетов i -го типа ВС, выполнен-
ных иностранными авиакомпаниями в I и II кварталалах.

Величина $N_{тран.с.в.}$ принимается согласно расчетам и документам за
услуги, оказанные иностранными авиакомпаниями или по данным
АДП (КДП) аэропорта.

$K_{пер.с.в.}$ и $K_{тран.с.в.}$ - коэффициенты приведения, соответственно перво-
начальных и транзитных самолето-вылетов i -го типа ВС. Значения
коэффициентов определяются по табл. 2.

^ж форма № 4 ГА составляется ПЭО авиапредприятия.

^{жк} "Журнал учета диспетчерских разрешений командирам воздушных
судов на вылет из аэропорта" находится в АДП (КДП) аэропорта

^{жк} Отчетность ОГУФ.

Таблица 2

Коэффициенты приведения самолетов-вылетов

Тип ВС	Самолето-вылеты:		Тип ВС	Самолето-вылеты	
	первоначальные	транспортные		первоначальные	транспортные
Ил-96	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	1,4	
Ту-154	6,1	4,8	Ми-8	0,9	
Ту-154С	6,4	2,6	Ми-6 Ка-32	1,0	
Ми-18	4,0	3,4	Ми-4 Ка-36	0,5	
Ил-18Т	5,5	2,5	Ми-2	0,7	
Ту-134	3,3	2,6	Ми-1	0,4	
Як-42	2,9	2,0	Примечание: Для ВС иностранных авиакомпаний коэффициенты приведения самолетов-вылетов приравниваются к аналогичным по трудоемкости оперативного технического и коммерческого обслуживания отечественным, выполняющим транзитные рейсы.		
Ан-8	3,9	3,0			
Ан-12	4,0	2,8			
Ан-28	1,1	1,0			
Ан-30	1,4	0,6			
Як-40	0,8	0,9			
Ил-14	2,0	1,1			
Л-410	0,7	0,9			
Ан-26	1,6				

Примерный состав работ

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

Работы по обеспечению оперативного
технического обслуживания ВС

Заправка ВС и емкостей спецвагона:

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

Слив, обработка конденсата ВС. Запуск и выключение, вспомогательных силовых установок ВС с помощью специальных электрического и воздушного запуска. Подача электропитания на ВС с помощью специальных электрического запуска или заправки авиаГСМ. Буковровка ВС. Удаление снега, льда и инея с ВС. Обогрев кабины, салонов, силовых установок ВС.

Работы по обеспечению коммерческого обслуживания

В С

Доставка авиапассажиров автобусами:

- от здания аэровокзала аэропорта к ВС;
- от ВС к зданию аэровокзала аэропорта.

Перевозка грузов, почты, багажа, бортипитания, посуды (тары):

- от места складирования к ВС;
- от ВС к месту складирования.

Простой автомашин (автобусов, автотрапов) при посадке и высадке пассажиров в (из) них и ВС, а также при погрузке и разгрузке грузов, почты, бортипитания, посуды (тары)

Таблица 3

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

Количество приведённых самолёто-вылетов в I и II кварталах, пр.сам.-выл.	Нормативная численность водительского состава, чел.	Количество приведённых самолёто-вылетов в I и II кварталах, пр.сам.-выл.	Нормативная численность водителяского состава, чел.
I	2	3	4
До 3600,0	14,7	9800, I-10000,0	43,8
3600, I-4000,0	15,8	10000, I-10200,0	44,8
4000, I-4400,0	16,9	10200, I-10400,0	45,6
4400, I-4800,0	18,0	10400, I-10600,0	46,8
4800, I-5000,0	19,0	10600, I-10800,0	47,8
5000, I-5200,0	20,0	10800, I-11000,0	48,8
5200, I-5400,0	21,0	11000, I-11200,0	49,8
5400, I-5600,0	22,0	11200, I-11400,0	50,8
5600, I-5800,0	23,0	11400, I-11600,0	51,7
5800, I-6000,0	24,0	11600, I-11800,0	52,7
6000, I-6200,0	25,0	11800, I-12000,0	53,7
6200, I-6400,0	26,0	12000, I-12200,0	54,7
6400, I-6600,0	27,0	12200, I-12400,0	55,7
6600, I-6800,0	28,0	12400, I-12600,0	56,7
6800, I-7000,0	29,0	12600, I-12800,0	57,7
7000, I-7200,0	29,9	12800, I-13000,0	58,7
7200, I-7400,0	30,9	13000, I-13200,0	59,7
7400, I-7600,0	31,9	13200, I-13400,0	60,7
7600, I-7800,0	32,9	13400, I-13600,0	61,6
7800, I-8000,0	33,9	13600, I-13800,0	62,6
8000, I-8200,0	34,9	13800, I-14000,0	63,6
8200, I-8400,0	35,9	14000, I-14200,0	64,6
8400, I-8600,0	36,9	14200, I-14400,0	65,6
8600, I-8800,0	37,9	14400, I-14600,0	66,6
8800, I-9000,0	38,9	14600, I-14800,0	67,6
9000, I-9200,0	39,9	14800, I-15000,0	68,6
9200, I-9400,0	40,8	15000, I-15200,0	69,6
9400, I-9600,0	41,8	15200, I-15400,0	70,6
9600, I-9800,0	42,8	15400, I-15600,0	71,6

1	2	3	4
15600, I-15800,0	72,5	27200, I-28200,0	142,3
15800, I-16000,0	73,5	28200, I-29200,0	147,8
16000, I-16200,0	74,5	29200, I-30200,0	153,3
16200, I-16400,0	75,5	30200, I-31200,0	158,7
16400, I-16600,0	76,5	31200, I-32200,0	164,2
16600, I-16800,0	77,5	32200, I-33200,0	169,7
16800, I-17000,0	78,5	33200, I-34200,0	175,1
17000, I-17200,0	79,5	34200, I-35200,0	180,5
17200, I-17400,0	80,6	35200, I-36200,0	186,1
17400, I-17600,0	81,4	36200, I-37200,0	191,6
17600, I-17800,0	82,4	37200, I-38200,0	197,1
17800, I-18000,0	83,4	38200, I-39200,0	202,5
18000, I-18200,0	84,4	39200, I-30200,0	208,0
18200, I-18500,0	86,2	40200, I-41200,0	213,5
18500, I-18800,0	88,0	41200, I-42200,0	219,0
18800, I-19100,0	89,8	42200, I-43200,0	224,4
19100, I-19400,0	91,6	43200, I-44200,0	229,9
19400, I-19700,0	93,4	44200, I-45200,0	235,3
19700, 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	251,8
20600, I-20900,0	100,6	48200, I-49200,0	257,3
20900, I-21200,0	102,4	49200, I-50000,0	262,7
21200, I-21500,0	104,2	50200, I-51200,0	268,2
21500, I-21800,0	106,0	51200, I-52200,0	273,7
21800, I-22100,0	107,8	52200, I-53200,0	279,1
22100, I-22400,0	109,6	53200, I-54200,0	284,6
22400, I-22700,0	111,4	54200, I-55200,0	290,1
22700, I-23000,0	113,2	55200, I-56200,0	295,5
23000, I-23300,0	115,0	56200, I-57200,0	301,0
23300, I-23600,0	116,8	57200, I-58200,0	306,5
23600, I-23900,0	118,6	58200, I-59200,0	311,9
23900, I-24200,0	120,4	59200, I-60000,0	317,6
24200, I-25200,0	125,9	60000, I-61000,0	323,0
25200, I-26200,0	131,4	61000, I-62000,0	328,5
26200, I-27200,0	136,9		

1	2	3	4
62200, I-63200,0	333,9	94200, I-95200,0	508,9
63200, I-64200,0	339,4	95200, I-96200,0	514,4
64200, I-65200,0	344,9	96200, I-97200,0	519,9
65200, I-66200,0	350,3	97200, I-98200,0	525,3
66200, I-67200,0	355,8	98200, I-99200,0	530,8
67200, I-68200,0	361,2	99200, I-100200,0	536,2
68200, I-69200,0	366,7	100200, I-104200,0	537,9
69200, I-70200,0	372,2	104200, I-108200,0	539,6
70200, I-71200,0	377,7	108200, I-112200,0	541,3
71200, I-72200,0	383,2	112200, I-116200,0	543,0
72200, I-73200,0	388,6	116200, I-120200,0	544,7
73200, I-74200,0	394,1	120200, I-124200,0	546,4
74200, I-75200,0	399,6	124200, I-128200,0	548,1
75200, I-76200,0	405,0	128200, I-132200,0	549,8
76200, I-77200,0	410,5	132200, I-136200,0	551,5
77200, I-78200,0	416,0	136200, I-140200,0	553,2
78200, I-79200,0	421,4	140200, I-144200,0	554,9
79200, I-80200,0	426,8	144200, I-148200,0	556,6
80200, I-81200,0	432,3	148200, I-152200,0	558,3
81200, I-82200,0	437,8	152200, I-156200,0	560,0
82200, I-83200,0	443,3	156200, I-160200,0	561,7
83200, I-84200,0	448,8	160200, I-164200,0	563,4
84200, I-85200,0	454,3	164200, I-168200,0	565,1
85200, I-86200,0	459,7	168200, I-172200,0	566,8
86200, I-87200,0	465,2	172200, I-176200,0	568,5
87200, I-88200,0	470,7	176200, I-180200,0	570,2
88200, I-89200,0	476,1	свыше 180200,0	на каждые
89200, I-90200,0	481,6		последую-
90200, I-91200,0	487,1		щие 4000
91200, I-92200,0	492,5		пр. сам. -
92200, I-93200,0	498,0		вылетов
93200, I-94200,0	503,5		принимает-
			ся норма-
			тив 1,7 чел.

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 ГРА/.

$$S_{ЛП}^{скор} = (S_{ВПП} + S_{БПБ}) \cdot K_{кор} + S_{часть перрона} \cdot K_{кор} + S_{РА} \cdot K_{кор}$$

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

$(S_{ВПП} + S_{БПБ})$ - сумма площадей одной ВПП (независимо от количества эксплуатируемых в аэропорту) и боковой полосы безопасности /БПБ/ на ширину 10 м от границы ВПП, га;

$S_{часть перрона}$ - часть перрона (ов), фактически очищаемая (ых) в первую очередь, га;

$S_{РА}$ - площадь РА, 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. дирекции (например, всеские 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			
	1	2	3	4
летняя	0,70	0,50	0,40	0,40
I	0,90	0,90	0,80	0,80
II	1,15	0,95	0,90	1,00
III	1,15	1,00	1,10	1,00
IV	1,00	1,00	1,30	1,10
V	1,00	1,30	1,50	1,20
VI	1,80	1,30	1,80	1,40

Примечания: 1. Коэффициенты установлены для искусственных покрытий ЛП.

2. Для авиапредприятий, эксплуатирующих грунтовые элементы ЛП (кроме БВ) 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-вёсточными и шнекороторными снегоочистителями, ветровыми машинами бульдозерами, грейдерами. Погрузка снега снегопогрузчиками. Вывоз (вывоз) снега. Уплотнение снега. Рыхление и перемешивание целинного снега. Удаление гололёдных образований тепловыми машинами. Простой автотранспорта при погрузке снега и противогололёдного материала. Разбрасывание противогололёдного материала по поверхности ЛП. Нанесение насечек на ледовом покрытии ЛП спецмашинами;

А 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, приёмысывание дернового покрова спецмашинами. Простой автотранспорта при погрузке - выгрузке удобрений, мусора и других грузов. Простой поливо-шошечных машин при наливе цистерн (букселей).

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	16,9	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	46,0

Продолжение табл. 6

1	2	3	4
53, I-54,0	47,5	87, I-88,0	90,5
54, I-55,0	49,0	88, I-89,0	100,0
55, I-56,0	50,5	89, I-90,0	101,5
56, I-57,0	52,0	90, I-91,0	103,0
57, I-58,0	53,5	91, I-92,0	104,5
58, I-59,0	55,0	92, I-93,0	106,0
59, I-60,0	56,5	93, I-94,0	107,5
60, I-61,0	58,0	94, I-95,0	109,0
61, I-62,0	59,5	95, I-96,0	110,5
62, I-63,0	61,0	96, I-97,0	112,0
63, I-64,0	62,5	97, I-98,0	113,0
64, I-65,0	64,0	98, I-99,0	115,0
65, I-66,0	65,5	99, I-100,0	116,5
66, I-67,0	67,0	свыше 100,0	на каждые последующие I га при- нимается нор- матив 1,5 чел.
67, I-68,0	68,5		
68, I-69,0	70,0		
69, I-70,0	71,5		
70, I-71,0	73,0		
71, 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-81,0	88,0		
81, I-82,0	89,5		
82, I-83,0	91,0		
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 посадка основных элементов ЛП, очи- щаемых от снега в первую очередь, га	Нормативная численность водительского состава, чел.	Скорректированная посадка основных элементов ЛП, очи- щаемых от снега в первую очередь, га	Нормативная численности водительского состава, чел.
1	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	10,0
6,1-9,0	4,6	45,1-50,0	10,5
9,1-12,0	5,1	50,1-55,0	11,0
12,1-15,0	5,7	55,1-60,0	11,5
15,1-18,0	6,2	60,1-65,0	12,0
18,1-21,0	6,8	65,1-70,0	12,5
21,1-24,0	7,3	70,1-75,0	13,0
24,1-27,0	7,9	свыше 75,0	на каждые последующие 5 га прини- мается нор- матив 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 10.01.67 № 9 (без учёта объёмов работ по ПАНХ и корректировки на увеличение или снижение дополнительных показателей);
 - годового оборота ОМТС управления ГА; и определяется суммированием по следующей формуле:

$$Ч_{п-х} = Ч_{п-х} + Ч_{УГА}$$

- где: $Ч_{п-х}$ - общая нормативная численность водительского состава, обеспечивающего производственно-хозяйственную деятельность авиапредприятия, аппарата управления ГА, чел.;
- $Ч_{п-х}^1$ - 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.

Применяют авиапредприятия, расположенные в городах, где находится управление 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.п.2.2.1;
- выполнения периодического технического обслуживания ВС;
- устранения неисправностей на ВС;
- очистки ДП от гололедных образований и снега в максимальный снегопад (время сбойных ситуаций).

Выполнение транспортных погрузочно-разгрузочных и других работ не вошедших в п.п.2.2.1 и 2.2.2 по заявкам следующих служб (отделов) авиапредприятия, аппарата управления ГА: АТБ, базы (узла) ЭРТОС, службы ЭСТОП, службы главного механика (энергетика) службы ТнСТО, ЦДСП, 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 расстоянии до 300 км независимо от годового физического расхода авиаГСМ),

отдела ПАНХ, медсанчасти, ИВЦ (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, ЦДСУ и других, перевозку работников предприятия в(ко) 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 снижения 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.
1	2	3	4
до 7,0	1,2	90, I-110,0	36,7
7, I-9,0	2,0	110, I-130,0	39,4
9, I-11,0	2,8	130, I-150,0	42,2
11, I-13,0	4,2	150, I-170,0	44,9
13, I-15,0	5,6	170, I-190,0	47,7
15, I-17,0	7,0	190, I-210,0	50,4
17, I-19,0	8,4	210, I-435,0	52,0
19, I-21,0	9,8	435, I-660,0	53,6
21, I-23,0	11,2	660, I-680,0	56,0
23, I-25,0	12,6	680, I-700,0	58,4
25, I-27,0	14,0	700, I-720,0	60,8
27, I-29,0	15,4	720, I-740,0	63,2
29, I-31,0	16,8	740, I-760,0	65,6
31, I-33,0	18,2	760, I-780,0	68,0
33, I-35,0	19,6	780, I-800,0	70,3
35, I-37,0	21,0	800, I-820,0	72,7
37, I-39,0	22,4	820, I-840,0	75,1
39, I-41,0	23,6	840, I-860,0	77,4
41, I-43,0	24,8	860, I-880,0	79,8
43, I-45,0	26,0	880, I-900,0	82,2
45, I-47,0	27,3	900, I-920,0	84,6
47, I-49,0	28,5	920, I-940,0	86,9
49, I-70,0	31,2	940, I-960,0	89,4
70, I-90,0	33,9	960, I-980,0	91,6

1	2	3	4
980, I-1000,0	94,0	1380, I-1400,0	194,0
1000, I-1020,0	99,0	1400, I-1420,0	199,0
1020, I-1040,0	104,0	1420, I-1440,0	204,0
1040, I-1060,0	109,0	1440, I-1460,0	209,0
1060, I-1080,0	114,0	1460, I-1480,0	214,0
1080, I-1100,0	119,0	1480, I-1600,0	219,0
1100, I-1120,0	124,0	1600, I-1620,0	224,0
1120, I-1140,0	129,0	1620, I-1640,0	229,0
1140, I-1160,0	134,0	1640, I-1660,0	234,0
1160, I-1180,0	139,0	1660, I-1680,0	239,0
1180, I-1200,0	144,0	1680, I-1600,0	244,0
1200, I-1220,0	149,0	1600, I-1620,0	249,0
1220, I-1240,0	154,0	1620, I-1640,0	254,0
1240, I-1260,0	159,0	1640, I-1660,0	259,0
1260, I-1280,0	164,0	свыше 1660,0	на каждые последующие 20 баллов применяется норматив 6 чел.
1280, I-1300,0	169,0		
1300, I-1320,0	174,0		
1320, I-1340,0	179,0		
1340, I-1360,0	184,0		
1360, I-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, I-75,0%;
 - 12 чел. - для авиапредприятий с удельным весом ПАНХ, составляющим 75, I-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 местная норма численности.

3. Расчет нормативной численности водительского состава, обеспечивающего производственно-хозяйственную деятельность агентства воздушных сообщений и военнотранспортной 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; элстварщик; кладовщик; комплектовщик изделий и инструмента; консервировщик оборудования и мест использования; контролер технического состояния автотранспортных средств; кузнец ручнойковки; маляр; машинист воздуходелительных установок; машинист газогенераторной станции; машинист компрессорных установок; машинист моечных машин; медник; обойщик; цыпальщик; подсобный рабочий; радиомеханик по обслуживанию и ремонту радиотелевизионной аппаратуры; ремонтников резиновых изделий; сборщик металлических сеток; слесарь-инструментальщик; слесарь механосборочных работ; слесарь по ремонту автомобилей; слесарь по ремонту дорожно-строительных машин; слесарь по ремонту и обслуживанию перегрузочных машин; слесарь по тяжелому и грузозахватным приспособлениям; слесарь по топливной аппаратуре; слесарь-ремонтник; слесарь-электрик по ремонту электрооборудования; слесарь-электромонтажник; сварщик; станочник широкого профиля; столяр; столяр; 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. Прямой состав работ, выполняемых рабочими для

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:

$$Ч_n = \frac{V_{\text{нн}}}{t_k (1 - K_n)}$$

где: t_k - номинальный годовое фонд рабочего времени одного рабочего;

K_n - коэффициент планируемых неявок на работу (отпуск, болезни, учеба, выполнение государственных и т.п.), принимается равным 0,2 - для предприятий, расположенных в районе Крайнего Севера, 0,178 - для предприятий в местностях, приравненных к районам Крайнего Севера, 0,15 - для остальных районов;

$V_{\text{нн}}^{(n)}$ - годовая нормативная трудоёмкость работ по ТО и ТР всего подвижного состава.

где: $V_{\text{нн}}^{(n)} = (V_{\text{т.о.}} + V_{\text{т.с.}} + V_{\text{т.д.с.}} + V_{\text{т.р.д.с.}} + V_{\text{т.с.с.}} + V_{\text{т.д.с.}} + V_{\text{т.р.д.с.}} + V_{\text{т.с.с.}} + V_{\text{т.д.с.}} + V_{\text{т.р.д.с.}}) \cdot K_{\text{нн}}$
 $V_{\text{т.о.}}$ - скорректированная годовая трудоёмкость работ по ТО, СТО и консервации автомобилей;

$V_{\text{т.р.д.с.}}$ - скорректированная годовая трудоёмкость работ по ТР автомобилей;

$V_{\text{т.с.с.}}$ - скорректированная годовая трудоёмкость работ по ТО, СТО и консервации автомобилей-шасси спецмашин;

$V_{\text{т.р.д.с.}}$ - скорректированная годовая трудоёмкость работ по ТР автомобилей-шасси спецмашин;

$V_{\text{т.с.с.}}$ - скорректированная годовая трудоёмкость работ по ТО, СТО и консервации спецоборудования спецмашин;

$V_{\text{т.р.с.}}$ - скорректированная годовая трудоёмкость работ по ТР спецоборудования спецмашин;

$V_{\text{т.р.д.с.}}$ - скорректированная годовая трудоёмкость работ по ТО, СТО и консервации дорожно-строительных машин;

$V_{\text{т.р.д.с.}}$ - скорректированная годовая трудоёмкость работ по ТР дорожно-строительных машин;

$V_{\text{т.р.д.с.}}$ - скорректированная годовая трудоёмкость работ по ТО, СТО и консервации автомобилей (тракторов)-шасси дорожно-строительных машин;

* Нормативы трудоёмкости на ТО и ТР, разработанные на основные типы автомашин и механизмов, применяются в ССТ авиапредприятий, согласно инструкции МГА от 31.10.88 № 39/и

$V_{гр.аф})$ - скорректированная годовая трудоёмкость работ по ТР автомобилей (тракторов) - массы дорожно-строительных машин;

$K_{кн}$ - 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; пергои автомобилей внутри автотранспортных предприятий; хранение, приёмка и выдача материальных ценностей; уборка производственных помещений, связанная с техническим обслуживанием и ремонтом подвижного состава):

$K_{кн} = 1,3$ - при наличии в ССТ до 150 единиц подвижного состава;

$K_{кн} = 1,25$ - при наличии в ССТ от 151 до 300 единиц подвижного состава;

$K_{кн} = 1,2$ - при наличии в ССТ свыше 300 единиц подвижного состава.

В случае необходимости раздельного определения нормативной численности рабочих, занятых ТО и ТР автомобилей общетранспортного назначения ($Ч_{н.а}$), автомобилей-шасси спецмашии ($Ч_{н.ш}$), спецоборудования спецмашии ($Ч_{н.с}$), дорожно-строительных машин и механизмов ($Ч_{н.е}$), автомобилей (тракторов) - массы дорожно-строительных машин ($Ч_{н.а(с)}$) расчёты производятся по формулам:

$$Ч_{н.а} = \frac{(V_{то.а} + V_{тр.а}) \cdot K_{кн}}{t_x (1 - K_n)} ;$$

$$Ч_{н.ш} = \frac{(V_{то.ш} + V_{тр.ш}) \cdot K_{кн}}{t_x (1 - K_n)} ;$$

$$Ч_{н.с} = \frac{(V_{то.с} + V_{тр.с}) \cdot K_{кн}}{t_x (1 - K_n)} ;$$

$$Ч_{н.е} = \frac{(V_{то.е} + V_{тр.е}) \cdot K_{кн}}{t_x (1 - K_n)} ;$$

$$Ч_{н.а(с)} = \frac{(V_{то.а(с)} + V_{тр.а(с)}) \cdot K_{кн}}{t_x (1 - K_n)}$$

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 I-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 ($L_{пр.э.}$) каждого типа, марки;
- нормативы трудоёмкости ТО и ТР

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

$$n_{сс} = \frac{T \cdot t_{гн}}{T}$$

где:

$t_{гн}$ - планируемое количество дней нахождения в службе спецтранспорта машин одной марки с учетом их прибытия (отписания) 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 ($n_{ссн}$):

$$L_{пр.} = \frac{L_{сфгнн}}{n_{ссн}}$$

где:

$L_{сфгнн}$ - общий фактический пробег группы автомобилей одной марки

2.3.2.5. Планируемая наработка ($L_{рас}$) спецоборудования спецмашины, 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 ($N_{с.м}$):

$$L_{рас} = \frac{L_{обч.р.}}{N_{с.м}}$$

где:

$L_{обч.р.}$ - 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 вносятся 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 ($t_{р.а.}$), спецоборудования спецмашины, дорожно-строительных машин и механизмов ($t_{р.с.}$) соответственно.

^{x)} см. Инструкцию КГА от 31.10.88 № 39/и

Пример

РАСЧЕТ
нормативной численности работников ССТ

I. Исходные данные:

I.1. Класс авиапредприятия	-	I
I.2. Удельный вес ПАНХ, %	-	98,0
I.3. Сумма баллов по показателям авиапредприятия в соответствии с приказом МГА от 10.01.87 № 9:		
- всего, бал.	-	950
- без учета объемов работ по ПАНХ, бал.	-	10
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 10 м; 10 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 x 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.10. Среднее расстояние перевозки авиаГСМ с базового аэропорта в приписные аэропорты подвижным составом ССТ, км	-	290,0
I.11. Головная нормативная трудоемкость ТО и ТР подвижного состава ССТ, чел.час.	-	42150,0

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

I.12. Количество физических и приведенных самолетов-вылетов в I и II кварталах

Тип ВС	Количество физических самолетов-вылетов в I и II кварталах (транспортные, ЦАКХ, ивостранние авиакомпании)		Коэффициент приведения самолетов-вылетов (по табл. № 2)		Количество приведенных самолетов-вылетов в I и II кварталах		Всего
	первоначальные	транспортные	первоначальные	транспортные	первоначальные	транспортные	
Ил-86	1700,0	3460,0	9,6	7,2	150,0	24912,0	41062,0
Ан-24	150,0	1580,0	0,9	0,9	135,0	1422,0	1557,0
Ан-12	2110,0	1760,0	4,0	2,8	940,0	4928,0	13368,0
Ан-30	1930,0	20,0	1,4	0,6	2702,0	12,0	2714,0
Ан-2	12410,0	-	0,6	-	7446,0	-	7446,0
Ми-8	9860,0	-	0,9	-	8674,0	-	8674,0
Ми-2	3410,0	-	0,7	-	2387,0	-	2387,0
Ка-26	2600,0	-	0,5	-	1300,0	-	1300,0
ДС-8	-	250,0	-	3,2	-	800,0	800,0
Б-727	-	217,0	-	2,6	-	563,0	563,0
Итого:							84994,0

I.13. Часы работы годового фонда рабочего времени одного работника, час

- 2080

I.14. Количество единиц подвижного состава в шт

- 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 самолетов-вылетов в I и IV кварталах <hr/> 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 <hr/> 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-Ю <hr/> с учетом удельного веса ПАНХ (36%)	2,8 + 12 = 14,8
Обеспечение выполнения транспортных погрузочно-разгрузочных других работ в отделах (службах) авиарота управления	№ 7	Годовой товарооборот ОМТС управления ГА, млн. руб. <hr/> 25,0	10,7
Итого:			<hr/> 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.
Ж К О	- I чел.
подсобное хозяйство	- I чел.

Нормативная численность (окончательная расчётная) водительского состава ССТ составит:

$$444 - 27 = 417 \text{ чел.}$$

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

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

(раздел 2.3 Нормативов)

$$Ч_n = \frac{V_{\text{г.ч.}}}{t_k (1 - K_n)}$$

K_n - для зоны расположения авиапредприятия
равен - 0,15

$$t_k = 2080 \text{ часов}$$

$$V_{\text{г.ч.}} = 42158,0 \text{ час.}$$

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

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

№ пп	Наименование должности	Условие введения	Нормативная численность, чел.
1.	Начальник службы	Авиапредприятие I класса	I
2.	Заместитель начальника службы	--	I
3.	Заместитель начальника службы по технической эксплуатации	Авиапредприятие I класса, трудоемкость 10 и ТР свыше 18600 ч/час	I
4.	Начальник колонны	Трудоемкость 10 и ТР (годовая) равна 42158 ч/час	3
5.	Начальник ремонтных мастерских	Годовая трудоемкость 10 и ТР - 42158	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 - 496	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.

1. Численность водителей	- 417 чел.
2. Численность рабочих, занятых ТО и ТР	- 24 чел.
3. Руководители, служащие и специалисты	- 50 чел.

Итого: 491 чел.

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ

территории СССР по температурным зонам

Летняя зона:

Азербайджанская ССР, Армянская ССР, Грузинская ССР, Тад-
жикская ССР, Туркменская ССР, Крымская область.

I зона:

Джезказганская 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.
Край: 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), Каре-
льская АССР (включая Полярного круга), Эстонская ССР.
Области: Акмолинская, Алма-Атинская, Белгородская, Брянская,
Владимирская, Воронежская, Гурьевская, Дамбульская, Ивановская,
Костромская, Курская, Кзыл-Ординская, Калининская, Калужская, Да-
шкентская, Ленинградская (все пункты, не вошедшие во 2 зону), Мос-
ковская, Новгородская, Шаховская, Орловская, Рязанская, Смоленская,
Саратовская, Тамбовская, Тульская, Уральская, Ярославская.

4 зона:

Башкирская АССР, Марийская АССР, Мордовская АССР, Татарская
АССР, Удмуртская АССР, Чувашская АССР. Край: Приморский.
Области: Архангельская (включая Полярного круга), Вологодская,
Горьковская, Кировская, Куйбышевская, Курганская, Кустанайская,
Мурманская (включая Полярного круга), Оренбургская, Пензенская, Семи-
палатинская, Ульяновская, Челябинская.

5 зона:

Коми АССР (включая Полярного круга), Край: Алтайский, Хабаров-
ский (включая 55 параллели, без Камчатки).
Области: Восточно-Казахстанская, Кемеровская, Карагандинская,
Кокчетавская, Новосибирская, Омская, Пермская, Павлодарская,
Свердловская, Северо-Казахстанская, Томская (включая 60 параллели),
Челябинская.

6 зона:

Бурятская АССР, Коми АССР (севернее Полярного круга), Тува-
нская АССР, Якутская АССР. Край: Красноярский, Хабаровский (севернее
50 параллели). Области: Амурская, Иркутская, Магаданская, Тиминская,
Гомская (севернее 60 параллели), Читинская.

годовой трудоемкости ТО и Г подвижного состава службы спецтранспорта0А0 № 19.. год

Подвижной состав			Средняя стоимость		АВТОМОБИЛИ										СПЕЦИАЛЬНЫЕ МАШИНЫ					ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНЫЕ МАШИНЫ							
Наименование	Авто-мобиль	Спец-оборудование	Исходная стоимость, тыс. руб.	Линейная стоимость, тыс. руб.	Нормативная трудоемкость, чел.ч.		Годовая трудоемкость, чел.ч.		Сезонное ТО		Консервация		Планируемая трудоемкость, чел.ч.		Нормативная трудоемкость, чел.ч.		Годовая трудоемкость, чел.ч.		Сезонное ТО		Консервация						
					работ по ТО-1, тыс. км.	работ по ТО-2, тыс. км.	работ по ТО-1, тыс. км.	работ по ТО-2, тыс. км.	годов. групп.	годов. групп.	годов. групп.	годов. групп.	работ по ТО-1, тыс. км.	работ по ТО-2, тыс. км.	работ по ТО-1, тыс. км.	работ по ТО-2, тыс. км.	годов. групп.	годов. групп.	годов. групп.	годов. групп.	работ по ТО-1, тыс. км.	работ по ТО-2, тыс. км.	работ по ТО-1, тыс. км.	работ по ТО-2, тыс. км.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26		
Автомобили общетранспортного назначения																											
Легковые	ВАЗ		2,0	23,4	1,0	2,8	46,8	131,0	9,2	18,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
автомобили	ГАЗ-24		1,0	34,0	1,12	3,0	38,08	102,0	10,5	10,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Автобусы	"Икарус"		4,0	17,9	5,54	10,8	396,7	773,3	42,8	171,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Грузовые	ЗИЛ-130		5,0	12,0	1,62	4,2	97,2	252,0	11,0	55,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
			1,0 ^х	4,5	1,62	4,2	7,29	18,9	11,0	11,0	5,6	1,4	7,0	15,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
автомобили	ЗИЛ-130Г2		2,0	7,0	2,86	7,6	40,0	106,4	19,9	39,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Итого		16,0	-	-	-	626,1	1333,6	-	306,9	-	-	-	16,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Специальные машины																											
Заправ-ники	КрАЗ-250 ТЗ-22		3,0	7,0	2,1	6,2	44,1	130,2	14,7	44,1	-	-	-	-	0,664	120,2	18,0	235,8	35,32	7,05	21,15	-	-	-	-	-	-
	ГАЗ-66 ЗСМ-66		2,0	1,3	1,4	3,9	3,64	10,1	9,3	18,6	-	-	-	-	0,211	23,5	3,62	9,91	1,48	3,91	7,62	-	-	-	-	-	-
Электро-агрегаты	ЗИЛ-131 АПА-50		4,0	2,05	1,96	6,1	16,1	50,0	12,7	60,8	-	-	-	-	0,803	61,0	7,65	163,8	24,67	9,19	36,76	-	-	-	-	-	-
Автовозы	ЗИЛ-130 АПА-4		4,0	16,1	1,62	4,2	104,3	270,6	11,0	44,0	-	-	-	-	0,9	24,7	3,7	85,92	13,32	2,3	9,2	-	-	-	-	-	-
	АПА-4 ^х		1,0	7,0	1,62	4,2	11,3	29,4	11,0	11,0	5,6	1,4	6	12,6	0,73	24,7	3,7	18,03	2,7	2,3	2,3	1,76	0,44	6	3,96	-	-
Подогре-ватели	ЗИЛ-131 УМП-350		2,0	0,73	1,96	6,1	2,86	8,91	12,7	26,0	7,2	1,8	6	36,0	1,49	66,3	8,4	167,8	26,03	4,41	8,82	7,72	1,93	6	38,6	-	-
Сопрово-датель	УАЗ-452 ИШП-67		1,0	37,4	1,02	8,6	38,1	134,6	7,7	7,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Итого		17,0	-	-	-	220,4	633,7	-	201,6	-	-	-	48,6	-	-	-	664,3	102,4	-	86,0	-	-	-	-	42,8	
Дорожно-строительные машины																											
Тракторы	"Беларусь"		2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,61	54,2	190,6	55,28	194,4	50,6	100,0	-	-	-	-	-	-
Бульдозеры	Т-140 ДЗ-35		1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,7	150,0	660,4	105,0	462,3	110,0	110,0	-	-	-	-	-	-
Уборочные	МАЗ ДЗ-224/		2,0	2,98	4,78	9,1	28,5	54,2	21,5	49,0	14,8	3,7	6	74,0	0,14	89,4	113,4	25,02	31,75	10,38	20,76	17,16	4,29	6	85,8	-	-
машины	Т-40АМ КО-70СН		1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	65,0	224,0	17,0	44,8	52,0	52,0	5,2	1,3	5	11,7	-	-
	Итого		6,0	-	-	-	28,5	54,2	-	49,0	-	-	-	74,0	-	-	-	196,3	733,2	-	282,8	-	-	-	-	97,5	

х) по автомобилям выполнялись случаи консервационных работ

ГЛАВНОУЧЕТНИК ЗАБ. 358 ИМ. 19.10.88