

МИНИСТЕРСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
Государственный проектно-изыскательский
и научно-исследовательский институт
Аэропроект

Б 75-42
718

Н О Р М Ы
ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ПРОЕКТИРОВАНИЯ
АЭРОВОКЗАЛОВ АЭРОПОРТОВ

НТП 3-74
М Г А

Отдел научно-технической информации

Москва 1975

Нормы технологического проектирования аэровокзалов аэропортов НТП 3-74 разработаны Государственным проектно-исследовательским и научно-исследовательским институтом Аэропроект и согласованы с Госстроем СССР (письмо № 2/9-151 от 31.10.74).

С введением в действие настоящих Норм утрачивают силу "Временные нормы технологического проектирования аэровокзалов внутрисоюзных линий гражданской авиации" (ВСН 28-68), "Указания по проектированию зданий аэровокзалов Крайнего Севера" (ВСН 2-63), "Указания по проектированию зданий аэровокзалов внутрисоюзных линий ГВФ" (ВСН 1-63).

Редакторы: канд. техн. наук В.Г. Ловшин,
архит. Л.С. Марновский,
инж. А.П. Федотов

Министерство гражданской авиации (МГА)	Нормы технологического проектирования аэровокзалов аэропортов	НТП 3-74
		МГА
		Взамен ВСН 28-68, ВСН 1-63, ВСН 2-63

1. Общие положения

1.1. Настоящие Нормы распространяются на проектирование вновь строящихся аэровокзалов в союзных и местных аэропортах. Отступление от Норм допускается при надлежащем обосновании по согласованию с МГА.

Примечание. Расширение и реконструкция аэровокзалов аэропортов, проектирование аэровокзалов международных аэропортов и городских аэровокзалов, а также пассажирских зданий аэропортов с ограниченными функциями и составом помещений (пассажирские и багажные павильоны и т.п.) должно осуществляться применительно к настоящим Нормам с учетом дополнительных требований.

1.2. Аэровокзалы предназначаются для комплексного предполетного и послеполетного круглогодичного обслуживания вылетающих, прилетевших и транзитных пассажиров, а также провожающих и встречающих.

1.3. При проектировании аэровокзалов аэропортов в дополнение к настоящим Нормам надлежит руководствоваться требованиями соответствующих нормативных документов, утвержденных Госстроем СССР и МГА.

Внесены Государственным проектно-исследовательским и научно-исследовательским институтом гражданской авиации Аэропроект	Утверждены Министерством гражданской авиации 30 декабря 1974 года	Срок введения 1 апреля 1975 года
---	---	----------------------------------

1.4. Пропусная способность аэровокзалов определяется на перспективу с учетом роста пассажирских перевозок сроком на 10 лет с момента ввода здания в эксплуатацию. Показателю пропускной способности аэровокзала на этот период должен соответствовать показатель пропускной способности аэровокзала или суммарной пропускной способности нескольких аэровокзалов.

1.5. Строительство новых или расширение существующих аэровокзалов следует осуществлять в стороны территорий, специально зарезервированных для развития.

1.6. При проектировании аэровокзалов наряду с общими технологическими требованиями, приведенными в настоящих Нормах, должны учитываться конкретные специфические требования, определяемые установленным соотношением категорий пассажиров, типов самолетов и другими особыми условиями работы аэровокзала.

1.7. Разработка типовых и индивидуальных проектов, а также привязка типовых и повторно применяемых проектов аэровокзалов должны проводиться с учетом решений перрона и привокзальной площади, с которыми аэровокзал непосредственно связан процессом комплексного предполетного и послеполетного обслуживания пассажиров.

Перроны и привокзальные площади должны проектироваться в соответствии с НТП аэропортов и НТП аэродромов гражданской авиации. В настоящих Нормах приведены отдельные требования и показатели, необходимые для увязки проектов аэровокзалов с проектами перронов и привокзальных площадей и обеспечения общего технологического решения по комплексному обслуживанию пассажиров в аэропорту.

1.8. При проектировании аэровокзалов необходимо в соответствии с настоящими Нормами:

- а) предусматривать комплекс основных и вспомогательных помещений и устройств, обеспечивающих удобное, удовлетворяющее санитарно-гигиеническим требованиям обслуживание пассажиров в любое время года при минимальной затрате времени на все технологические операции;
- б) обеспечивать четкое разделение потоков разных на-

тегорий пассажиров и багажа и наглядную информацию о путях движения и назначении отдельных зон и помещений;

- в) предусматривать передовые методы обслуживания пассажиров и экономически оправданное внедрение средств механизации и автоматизации;
- г) учитывать возможность дальнейшего расширения аэровокзалов таким образом, чтобы промежуточные этапы имели законченное объемно-планировочное решение, обеспечивающее нормальную технологию работы;
- д) предусматривать в летние, наиболее напряженные месяцы работы аэровокзала, возможность технологического обслуживания пассажиров вне здания аэровокзала на аванперроне с обеспечением защиты от атмосферных осадков, ветра и солнца;
- е) предусматривать места ожидания для пассажиров в летнее время вне здания аэровокзала с использованием навесов, ветрозащитных стенок, солнцезащитных устройств.

1.9. Архитектурная выразительность аэровокзала, как главного здания на служебно-технической территории аэровокзала, должна достигаться простыми и экономичными средствами и быть подчинена единому архитектурно-художественному решению, принятому для всех зданий и сооружений аэровокзала, в которых обслуживаются пассажиры, с учетом климатических и других особенностей района строительства.

1.10. В зависимости от величины пропускной способности, пасс./ч, и с целью унификации технологических процессов, аэровокзалы подразделяются на группы:

малые	- 50, 100, 200, 400;
средние	- 600, 800, 1000;
большие	- 1500, 2000, 2500;
особо большие	- свыше 2500.

Ориентировочное соответствие номенклатуры аэровокзалов по пропускной способности классам аэропортов приведено в приложении I.

Примечания: I. При пропускной способности менее 100 пасс./ч следует, как правило, проектировать служеб-

но-пассажирское здание или какое-либо сооружение комбинированного назначения.

2. Проектирование аэровокзалов пропускной способностью свыше 2500 пасс./ч производится в соответствии с заданием на проектирование и применительно к настоящим Нормам.

I.11. При проектировании генплана участка застройки аэровокзала следует стремиться к сокращению числа отдельно стоящих зданий. Малые аэровокзалы, в особенности в аэропортах с ограниченной перспективой развития, рекомендуется объединять с объектами инженерно-авиационного обслуживания, командно-диспетчерскими пунктами, цехами бортового питания, автобусной станцией, в отдельных случаях - с грузовым складом и отделением перевозки почты. Средние и большие аэровокзалы допускается блокировать с КДП и цехом бортового питания. Кооперирование и блокировка зданий не должны противоречить нормальным условиям осуществления технологических процессов, санитарным и противопожарным требованиям и должны быть целесообразны по технико-экономическим показателям.

I.12. При проектировании в аэропорту нескольких аэровокзалов рекомендуется предусматривать их специализацию по видам обслуживания (отправление, прибытие), направлениям полетов, типам и пассажироместности самолетов, союзным и местным линиям, с учетом принятых методов обслуживания пассажиров.

I.13. При пропускной способности аэропорта до 1500 пасс./ч обслуживание пассажиров союзных и местных воздушных линий может осуществляться в одном здании аэровокзала, но в различных зонах или помещениях. При пропускной способности 1500 и более пасс./ч обслуживание пассажиров союзных и местных воздушных линий может осуществляться в различных зданиях или в отдельной части здания аэровокзала.

I.14. Следует учитывать сезонную неравномерность пассажирских перевозок и при надлежащем технико-экономическом обосновании и в зависимости от условий сезонной эксплуатации предусматривать аэровокзалы, состоящие из части, предназначенной для круглогодичного использования, и части,

используемой только в летний период. Части аэровокзалов, которые будут использоваться в летний период, рекомендуется предусматривать в новых, реконструируемых и расширяемых аэропортах для обслуживания в них 20, 30 и 40% пассажиров соответственно в холодной, умеренной и теплой климатических зонах.

I.15. В зависимости от величины расчетных пассажирских и багажных потоков, технологической схемы перрона и количества мест стоянки самолетов на пассажирском перроне могут использоваться одноярусные, двухъярусные и смешанные схемы организации потоков пассажиров и их багажа в аэровокзале.

При одноярусной схеме пути движения потоков пассажиров и багажа, а также все основные пассажирские и багажные помещения размещаются на одном уровне, например, на одном первом этаже.

При двухъярусной схеме потоки пассажиров и багажа на большей части пути через аэровокзал разделены по разным уровням, например: поток пассажиров поднимается на второй этаж и проходит через аэровокзал по второму ярусу, а багаж - по первому; поток пассажиров проходит через аэровокзал в уровне привокзальной площади (второй ярус), а багаж опускается до уровня перрона (первый ярус).

При смешанной схеме для одного из пассажирских потоков, вылетающих пассажиров, схема является двухъярусной, а для другого, прилетевших пассажиров - одноярусной.

I.16. Аэровокзалы должны быть оборудованы водопроводом, канализацией, центральным отоплением, вентиляцией, электросвещением, электросиловыми установками и слаботоковыми устройствами, а при соответствующем обосновании и установками для кондиционирования воздуха.

I.17. Здания аэровокзалов применительно к требованиям главы СНиП "Классификация зданий и сооружений". Основные положения проектирования подразделяются на два класса по признакам капитальности и эксплуатационным качествам. К зданиям первого класса относятся особо большие и большие аэровокзалы, а зданиям второго класса - средние и малые аэровокзалы.

1.18. Противопожарные мероприятия следует предусматривать в соответствии с требованиями главы СНиП по противопожарным нормам проектирования зданий и сооружений и главы СНиП по проектированию общественных зданий и сооружений с учетом указаний, изложенных в настоящих Нормах.

1.19. Степень огнестойкости зданий аэровокзалов должна приниматься не ниже второй.

1.20. Главные лестницы (одна или несколько) с первого до второго этажа, предусмотренные для пассажиров и посетителей, допускается проектировать открытыми, без устройства вестибюлей и поэтажных холлов. При этом остальные лестницы (не менее двух) должны быть в закрытых лестничных клетках. Ширину маршей открытых главных лестниц следует учитывать в общей ширине лестничных маршей для эвакуации.

1.21. Эвакуацию с антресолей первого этажа можно предусматривать как по открытым лестницам, так и через лестничные клетки или наружные балконы. При этом открытые лестницы могут быть рассчитаны на эвакуацию не более 30% общего числа эвакуируемых.

1.22. Площадь этажа между противопожарными стенами может быть увеличена против предусмотренной главой СНиП П-Л. 2-72 до 10000 м² при соблюдении следующих условий:

здание аэровокзала должно быть I степени огнестойкости;

в подвальных (цокольных) этажах не должны располагаться склады, кладовые и другие помещения с наличием стгораемых материалов. Допускается в порядке исключения располагать камеры хранения багажа, гардеробные обслуживающего персонала и туалетные, при этом, сообщение туалетных с первым этажом может осуществляться по открытым лестницам, а камер хранения и гардеробных - по самостоятельным лестницам в закрытых лестничных клетках. Камеры хранения и гардеробные должны отделяться от остальных помещений подвала глухими противопожарными стенами и оборудоваться спринклерными установками;

при объединении аэровокзала с командно-диспетчерским пунктом их необходимо отделять противопожарными преградами;

акустическая или декоративная отделка зданий аэровокзалов должна выполняться из негорючих материалов. Допускается заполнение каркаса трудносгораемыми материалами;

все помещения аэровокзалов без постоянного пребывания людей должны быть оборудованы автоматической пожарной сигнализацией.

1.23. При наличии в подвальных помещениях аэровокзалов складов (кладовых) стгораемых материалов или негорючих материалов в стгораемой упаковке необходимо предусматривать устройство окон шириной не менее 0,9 м и высотой не менее 1,2 м с приямками или специальными шахт дымоудаления, площадь которых должна составлять не менее 0,2% от площади помещения.

1.24. Допускается устройство в аэровокзалах эскалаторов между первым и вторым этажами или первым этажом и антресолями. Проемы для эскалаторов между первым и вторым этажами должны защищаться дренчерными завесами.

1.25. При расчете путей эвакуации следует исходить из нормы 1,5 м² на одного пассажира единовременной вместимости в помещениях ожидания и пассажирской части операционных.

2. Расчетные нормативы

2.1. Основным производственно-технологическим показателем аэровокзала принимается пропускная способность, которая определяется количеством пассажиров, проходящих обслуживание в аэровокзале в течение часа. Пропускная способность принимается в зависимости от максимального объема в час и годового объема пассажирских перевозок (пассажирообмена) на расчетный год - 10-й год с момента ввода аэровокзала в эксплуатацию.

2.2. Потребную пропускную способность аэровокзалов в час в аэропортах следует определять по формуле

$$P_{\text{ч}}^{\text{потр}} = P_{\text{ч}}^{\text{макс}} \cdot K_{\text{об}}$$

где $P_{\text{ч}}^{\text{потр}}$ - потребная пропускная способность аэровокзалов в час;

$P_{\text{ч}}^{\text{макс}}$ - максимальный часовой объем пассажирских перевозок; $K_{\text{об}}$ следует определять в зависимости от годового объема пассажирских перевозок в

соответствии с НТП аэропортов;

$K_{об}$ - коэффициент обеспеченности нормальных условий обслуживания пассажиров, учитывающий возможность кратковременного переполнения помещений аэровокзала при максимальном часовом объеме пассажирских перевозок, принимается равным 0,80; 0,85; 0,90 и 0,95 соответственно для малых, средних, больших и особо больших аэровокзалов.

Примечание. Потребная пропускная способность аэровокзала учитывает необходимость предоставлять кратковременное обслуживание и организовывать проход на посадку той части пассажиров, которая получила основное технологическое обслуживание (регистрация билетов и оформления багажа) в городе.

2.3. Соотношение групп вылетающих и прилетевших пассажиров в потребной пропускной способности аэровокзала определяется в каждом конкретном случае отдельно на основе анализа расписания движения самолетов по проектируемому аэропорту (или по аэропортам с аналогичными условиями эксплуатации) за несколько предшествующих лет по количеству вылетающих и прилетевших самолетов, типам самолетов, протяженности воздушных линий, характеристике потока пассажиров и прочим определяющим факторам.

В настоящих Нормах принято отношение вылетов к прилетам, равное 60 и 40% и 40 и 60%. В том случае, если это отношение отличается от указанных пределов, следует на основании конкретных исходных данных проводить технологические расчеты помещений основного технологического назначения и оборудования, предназначенного для предполетного и послеполетного обслуживания пассажиров.

2.4. Проектная пропускная способность аэровокзала в час принимается на базе потребной пропускной способности аэровокзала в час с округлением, как правило, в большую сторону до ближайшей номенклатуры, установленной настоящими Нормами.

Примечание. В дальнейшем в тексте и таблицах Норм под пропускной способностью

имеется в виду проектная пропускная способность.

2.5. Расчетная единовременная вместимость учитывает количество пассажиров и посетителей, одновременно находящихся в здании аэровокзала, и определяется в зависимости от соотношения групп обслуживаемых пассажиров и посетителей и среднего времени пребывания их в здании аэровокзала.

При отсутствии конкретных данных по проектируемому аэровокзалу средние расчетные соотношения и время пребывания в аэровокзале групп пассажиров и посетителей можно принимать по приложению 2. Единовременная вместимость аэровокзалов, рассчитанная на основании этих данных, приведена в приложении 3.

2.6. Соотношения количества пассажиров, регистрирующих билеты и оформляющих багаж в аэровокзалах аэропортов и в городских аэровокзалах (или в городских агентствах Аэрофлота, осуществляющих функции городских аэровокзалов), при отсутствии конкретных данных можно принимать согласно приложению 4.

2.7. Ориентировочную продолжительность выполнения основных процессов технологического обслуживания пассажиров и обработки багажа в зависимости от характера рейса следует принимать по данным приложений 5, 6 и 7.

2.8. Протяженность фронта подъезда городского транспорта к аэровокзалу должна составлять не менее 25, 80 и 120 м соответственно для малых, средних и больших аэровокзалов.

2.9. Для средних и больших аэровокзалов общую протяженность фронта подъезда городского транспорта рекомендуется подразделять в следующем соотношении: 30-45% - для высадки пассажиров, 70-55% - для посадки пассажиров.

2.10. Расстояние от основных остановок зоны прибытия транспортных средств на привокзальной площади до пунктов регистрации билетов и оформления багажа вылетающих пассажиров, а также расстояние от мест выдачи багажа прилетевшим пассажирам до остановок зоны отправления транспорта рекомендуется принимать в пределах 20 м.

Путь следования пассажиров пешком к самолету или от самолета по покрытию перрона не должен превышать 50 м, по

крытому переходу - 250 м.

Ширину крытого перехода рекомендуется принимать не более 6,0 м, если он не является, также, частью зоны распределения и сбора на посадку пассажиров и при отсутствии движущихся тротуаров и других аналогичных устройств. Переходы могут иметь функционально оправданные различную ширину по длине и местные расширения.

2.11. Принятые в настоящих Нормах рабочие площади помещений аэровокзалов (приложение 8) предусмотрены для следующих условий:

процент транзитных пассажиров, пересеживающихся с самолета одного рейса на самолет другого рейса, не превышает: 2, 6 и 15% соответственно для малых, средних и больших аэровокзалов;

посетители составляют не более 20% от пассажиров; аэропорты расположены у населенных пунктов, не имеющих отличительных особенностей.

2.12. При большем количестве транзитных пассажиров, пересеживающихся с самолета одного рейса на самолет другого рейса, по сравнению с данными настоящих Норм площади помещений транзитных помещений ресторана, кафе, буфета и кинозала могут быть увеличены по сравнению с данными приложения 8 настоящих Норм с учетом следующих повышающих значений коэффициентов, учитывающих количество транзитных пассажиров (табл. I).

Таблица I

Коэффициент увеличения площадей помещений	Транзитные пассажиры в группах аэровокзалов, %		
	Малые	Средние	Большие
I,1	3	9	23
I,2	4	12	30
I,3	5	15	38
I,4	6	18	45
I,5	7	21	53

2.13. При большем, по сравнению с данными настоящих Норм, количестве посетителей площади помещений ожидания и буфета могут быть увеличены по сравнению с данными приложения 8, исходя из соотношения: 0,1% площади на 1% посетителей сверх 20%, предусмотренных настоящими Нормами.

2.14. Площади помещений дополнительного обслуживания депутатов и делегаций могут быть увеличены на 15% по сравнению с данными приложения 18 настоящих Норм при расположении аэровокзалов в аэропортах столиц автономных республик.

2.15. Коэффициенты увеличения площадей помещений в соответствии с пунктами 2.12-2.14, а также на основании учета других конкретных местных условий и национальных особенностей могут быть приняты только по заданию на проектирование.

2.16. При увеличении площадей помещений в соответствии с пунктами 2.12-2.14 и другими значениями исходных данных следует пользоваться интерполяцией и экстраполяцией, а число посадочных мест в предприятиях общественного питания принимать в соответствии с требованиями СНиП по проектированию предприятий общественного питания.

3. Технологические процессы и организация обслуживания пассажиров

3.1. Технологическая схема организации основных потоков в аэровокзалах и других сооружениях обслуживания пассажиров в аэропорту должна обеспечивать заданную пропускную способность аэропорта и единство технологического решения аэровокзала, перрона, привокзальной площади, а также удовлетворение следующих основных требований:

сокращение времени пребывания пассажиров в аэропорту; движение основных потоков - самолетов, пассажиров, багажа, грузов, почты, бортового питания, средств технологического обслуживания - без пересечений;

безопасность пассажиров при движении к самолетам и у самолетов, защита пассажиров от газовойоздушных струй работающих двигателей самолетов, от двигающихся по перрону

средств транспорта и механизации;
кратчайшие с минимальным количеством вертикальных перемещений маршруты движения пассажиров на привокзальной площади, в аэровокзале и на перроне.

3.2. Организация обслуживания вылетающих пассажиров может быть принята по порейсовому или свободному методу. Под порейсовым методом понимается организация обслуживания пассажиров данного рейса на закрепленных рабочих местах. Под свободным — обслуживание пассажиров любых рейсов на любом рабочем месте.

При этом может осуществляться различный порядок регистрации билетов и оформления багажа:

основной (полный), при котором ведется ведомость регистрации отправки пассажиров и багажа, взвешивается багаж каждого пассажира, принимается плата за перевозку сверхнормативного багажа и выдается багажная квитанция. Этот порядок может осуществляться как порейсовым, так и свободным методом;

упрощенный, при котором ведомость регистрации пассажиров и багажа не ведется. Проводится проверка у пассажиров билета на данный рейс, изъятие из билета контрольного талона и вручение пассажиру посадочного талона, багаж каждого пассажира не взвешивается. Упрощенный порядок регистрации пассажиров и багажа применяется при обслуживании пассажиров прямых (без промежуточных посадок) рейсов, а также рейсов с одной промежуточной посадкой в тех случаях, когда вес багажа пассажиров, как правило, не превышает норму бесплатного провоза; этот порядок осуществляется порейсовым методом;

аэробусный, при котором регистрация на рейс совмещена с продажей билета, багаж не учитывается и не оформляется и перевозке под ответственность Аэрофлота; аэробусный порядок применяется при высокой интенсивности движения самолетов, значительном и устойчивом по величине пассажиропотоке, на рейсах без промежуточных посадок, а также при установившемся весе багажа, не превышающем норму бесплатного провоза. Во всех случаях должны выполняться требования, обеспечивающие контроль принадлежности и возможность снятия с рейса багажа пассажира, не явившегося на посадку.

3.3. Обслуживание пассажиров по свободному методу может предусматриваться в особо больших аэровокзалах. Во всех остальных аэровокзалах рекомендуется предусматривать обслуживание порейсовым методом, в том числе упрощенным порядком: в малых аэровокзалах — до 50%, в средних — до 35%, в больших — до 25% вылетающих пассажиров.

Пассажиры местных воздушных линий обслуживаются порейсовым методом и аэробусным порядком.

Удельный вес пассажиропотока на линиях союзного значения с аэробусным порядком обслуживания принимается по заданию на проектирование.

3.4. Выдачу багажа рекомендуется предусматривать по методу самообслуживания, с самостоятельным разбором багажа пассажирами и контролем при выходе из зала или зоны получения багажа.

3.5. При технологическом проектировании аэровокзалов рекомендуется руководствоваться следующими контрольными сроками:

регистрация билетов и оформление багажа основным порядком должны начинаться для самолетов I и II групп не менее, чем за 45 мин и заканчиваться за 15 мин до вылета самолета, для самолетов III группы — соответственно за 25 мин и за 10 мин до вылета самолета, для самолетов IV группы — соответственно за 20 мин и за 5 мин до вылета самолета;

регистрация билетов и оформление багажа упрощенным порядком должны начинаться для самолетов I и II групп за 25 мин и заканчиваться за 10 мин до вылета самолета, для самолетов III и IV групп — соответственно за 15 мин и за 5 мин до вылета самолета;

выдача багажа пассажирам, прилетевшим самолетами I и II групп, должна начинаться не более, чем через 15 мин, а самолетами III группы — не более чем через 10 мин после остановки двигателей самолета.

Примечание. Группы самолетов принимаются в соответствии с НТП аэропортов.

3.6. В том случае, когда в аэровокзале предусматривается специальный контроль пассажиров, их ручной клади и багажа, следует учитывать, что операции контроля проводятся

параллельно с регистрацией в сроки, указанные в п. 3.5 настоящих Норм.

3.7. Регистрацию билетов и оформление багажа порейсовым методом на самолеты I и II групп вместимостью свыше 100 пассажиров рекомендуется предусматривать одновременно на 2-3 рабочих местах на каждый рейс из расчета 100 пассажиров на I рабочее место.

3.8. В проекте должна быть предусмотрена возможность осуществления в аэровокзале операций обслуживания пассажиров и обработки багажа согласно оперограммам. Оперограммы обслуживания пассажиров в аэропорту на союзных и местных воздушных линиях приведены в табл. 2 вылетающих и транзитных пассажиров, в табл. 3 — прилетевших, в табл. 4 — вылетающих пассажиров в зависимости от метода и порядка регистрации билетов и оформления багажа.

Предусмотренному в табл. 2 и 4 специальному контролю подвергаются пассажиры, зарегистрировавшие и оформившие багаж в городе, в том случае, если они не прошли такого контроля в гораэровокзале или если они, пройдя такой контроль, не доставляются непосредственно к трапу самолета.

Таблица 2

Наименование операции	Пассажиры вылетающие и транзитные с пересадкой		Пассажиры транзитные без пересадки
	Союзные линии	Местные линии	
I	2	3	4
Продажа билетов	○	○	
Информация, справки	○	○	○
Регистрация билетов и оформление багажа	○	○	○
Ожидание посадки	○	○	○
Дополнительное обслуживание	○	○	○
Специальный контроль пассажиров и их ручной клади	○	○	○

I	2	3	4
Следование пассажиров и самолету	○	○	○
Посадка пассажиров в самолет	○	○	○
Транспортировка багажа и самолету	○		
Загрузка багажа в самолет	○		

Таблица 3

Наименование операции	Прилетевшие пассажиры	
	Союзные линии	Местные линии
Объявление диктора о посадке самолета	○	○
Подача трапа, транспортных средств на разгрузку самолета	○	○
Разбор пассажирами своего багажа в самолете		○
Выход пассажиров из самолета	○	○
Транспортировка пассажиров и следование пешком и выходу в город или к месту выдачи багажа	○	○
Транспортировка багажа к месту выдачи	○	
Разгрузка и выдача багажа пассажирам	○	

Таблица 4

Наименование операции	Метод и порядок регистрации билетов и оформления багажа			
	Порейсовый (основной)	Порейсовый (упрощенный)	Свободный (основной)	Аэробусный
Продажа билетов	○	○	○	○
Информация, справки	○	○	○	○
Дополнительное обслуживание	○	○	○	○
Регистрация билетов и оформление багажа:				
регистрация билетов	○	○	○	○
взвешивание багажа	○	○	○	○
оформление багажа	○	○	○	○
Комплектование багажа:				
сортировка багажа	○	○	○	○
упаковка багажа на транспортное средство или в контейнеры	○	○	○	○
Взвешивание всего багажа	○	○	○	○
Прибытие пассажиров из городского аэровокзала	○	○	○	○
Специальный контроль пассажиров и их ручной клади	○	○	○	○
Следование пассажиров в самолет	○	○	○	○
Посадка пассажиров в самолет	○	○	○	○
Транспортировка багажа в самолет	○	○	○	○
Загрузка багажа в самолет	○	○	○	○

3.9. Технологическая схема аэровокзала должна предусматривать для пассажиров, зарегистрировавших билеты и оформивших багаж в городе, наряду с доставкой непосредственно на перрон к самолетам, возможность прохода от остановок городского транспорта к местам выхода на перрон, минуя помещения основного технологического назначения, и кратковременного минимально необходимого обслуживания в залах распределения, переходных галереях, отделении связи, междункте, а также возможность пользования телефонами-автоматами, киосками и помещениями специального контроля пассажиров.

3.10. Технологическая схема организации основных процессов в аэровокзале должна учитывать, что пассажиры, пересаживаемые в аэропорту с рейса на рейс, обслуживаются в аэровокзале вначале как прилетевшие, а затем как вылетающие и получают подтверждение на место в самолете для дальнейшего следования в течение часа после прибытия в аэропорт.

Транзитные пассажиры, не совершающие пересадку с рейса на рейс и следующие через аэропорт пролетом, обеспечиваются в аэровокзале информацией, а также дополнительными формами обслуживания во время стоянки самолета.

3.11. Технологическая схема обслуживания пассажиров должна предусматривать доставку основной части пассажиров и посетителей из города в аэропорт и обратно городским общественным транспортом.

Выбор вида общественного транспорта для перевозки пассажиров между городом и аэропортом следует осуществлять на основе технико-экономических расчетов, исходя из планируемых объемов перевозок, вместимости и скорости движения различных средств транспорта, а также с учетом требования максимального сокращения времени поездки до аэропорта и обратно.

За основной вид общественного городского транспорта следует принимать экспрессное автобусное сообщение. Маршрутные интервалы экспрессного сообщения между городом и аэропортом, закладываемые в технологический расчет, должны отвечать характеру расписания движения самолетов и не долж-

ны превышать 10 мин в часы наиболее интенсивных перевозок и 15–20 мин в остальное время работы аэропорта.

Для специализированных автобусов-экспрессов, доставляющих пассажиров одного рейса непосредственно в самолет, должны предусматриваться пути и въезды (выезды) на перрон.

3.12. При использовании в качестве средств доставки в аэропорт и обратно вертолетов, электрифицированной железной дороги, трамвая, троллейбуса и прочих средств городского транспорта количество пассажиров и посетителей, обслуживаемых этими видами транспорта, устанавливается в каждом конкретном случае в соответствии с заданием на проектирование и технико-экономической обоснованностью.

3.13. Технологическая схема и планировка привокзальной площади должны учитывать:

проезды для автомобильного транспорта и другие инженерные сооружения для иных видов транспорта, если автомобильный транспорт не является единственным средством доставки пассажиров из города в аэропорт;

площади для стоянок автомобилей и других средств транспорта, территории озеленения;

площади для застройки малыми архитектурными формами; остановочные пункты транспорта, торговые павильоны, общественные туалеты и т.п. Размещение на привокзальной площади торговых павильонов, малых архитектурных форм, справочных пунктов транспорта должно быть компактным. Рекомендуются объединять эти сооружения между собой и со зданием аэровокзала.

3.14. Планировка транспортных проездов, пешеходных путей, мест стоянок транспорта и зеленых насаждений на привокзальной площади должна обеспечивать четкую схему движения всех видов транспорта и пешеходов, исключающую встречность и пересечение массовых потоков.

Организация проездов, проходов должна выявлять места входов и выходов в здание аэровокзала. При специальном обосновании допускается организация движения транспорта, а также транспорта и пешеходов в разных уровнях. Поток грузового транспорта следует отделять от пассажирского транспорта до подъезда к привокзальной площади.

3.15. Схема организации движения на привокзальной площади должна предусматривать движение автотранспорта против часовой стрелки.

3.16. Планировка привокзальной площади должна обеспечивать короткую, удобную и безопасную связь между остановочными пунктами всех видов городского транспорта и аэровокзалом.

Остановочный пункт прибытия следует предусматривать у зоны обслуживания вылетающих пассажиров, а остановочный пункт отправления — у зоны обслуживания прилетевших.

Остановки городского транспорта должны располагаться у тротуара напротив или вблизи входов и выходов из аэровокзала.

3.17. Для обеспечения надлежащего уровня обслуживания пассажиров остановочные пункты транспорта должны быть оборудованы платформой, навесами, семафорами.

Железнодорожные перроны и автобусные платформы с навесами желательно соединять со зданием аэровокзала крытыми переходами.

3.18. Вдоль здания аэровокзала со стороны привокзальной площади должны устраиваться тротуары шириной не менее: 2,5 м для малых аэровокзалов; 3,5 м для средних; 4,5 м для больших.

Ширина тротуаров вдоль здания аэровокзала со стороны перрона устанавливается в соответствии с выбранной схемой планировки перрона и проектом благоустройства, но не менее 2,5 м.

3.19. Количество и общую ширину основных выходов и входов в здание аэровокзала со стороны привокзальной площади следует определять с учетом величины потоков пассажиров, посетителей и обслуживающего персонала, технологической схемы аэровокзала, а также потребностей эвакуации людей из аэровокзала в случае пожара, при этом в аэровокзале со стороны привокзальной площади должно быть не менее одного основного входа и одного основного выхода. Ширина дверного проема основного входа или выхода должна быть не менее 1,6 метра. Количество основных выходов и входов в здание аэровокзала со стороны перрона следует

определять с учетом величины потоков пассажиров, технологической схемы перрона, метода организации прохода (или доставки) и посадки пассажиров в самолет. При расчете пропускной способности входов и выходов следует учитывать, что дверной проем шириной 0,75 м обеспечивает проход 2000 человек в час.

Основные входы и выходы из аэровокзала рекомендуются оборудовать автоматическими дверями.

3.20. Технологическая схема организации обслуживания пассажиров в аэровокзале должна предусматривать расположение рабочих мест по регистрации билетов и оформлению багажа, а также выдачи багажа вблизи входов и выходов операционных залов со стороны привокзальной площади. Кассы для доплаты за сверхнормативный багаж и для продажи билетов рекомендуются устанавливать смежно с рабочими местами по регистрации билетов и оформлению багажа.

3.21. Технологическая схема организации обслуживания пассажиров в аэровокзале должна способствовать созданию компактной планировки пассажирских помещений с минимальным количеством переходов, коридоров и т.п.

В малых аэровокзалах пассажирские помещения рекомендуются проектировать как единый зал универсального использования.

В операционном зале малых аэровокзалов должна быть предусмотрена возможность распределения рабочего фронта багажных операций на прием и выдачу в любом необходимом соотношении длин участков.

Средние аэровокзалы следует проектировать с четкой специализацией зоны операционной и зоны ожидания.

Для больших аэровокзалов рекомендуется сочетание специализированных по потокам пассажиров операционных залов и залов ожидания посадки.

3.22. В аэровокзалах следует предусматривать специальные помещения или зоны для ожидания вылета транзитных пассажиров, находящихся в аэровокзале длительное время.

3.23. Технологическая схема пассажирского перрона должна предусматривать его рациональное зонирование в зависимости от: степени загрузки мест стоянки самолетов

в течение суток; различных групп обслуживаемых самолетов местных и союзных воздушных линий.

В зоне перрона, примыкающей к аэровокзалу или аванперрону и обеспечивающей непосредственную посадку пассажиров из аэровокзала в самолет, следует размещать стоянки самолетов наибольшей пассажировместимости и аэробусов.

3.24. Посадка пассажиров в самолет или выход из самолета может производиться:

группами с доставкой автобусами к самолету из городского аэровокзала или агенства, выполняющего функции городского аэровокзала, а также от самолета к городскому аэровокзалу или агенству;

группами в сопровождении дежурного по встрече и посадке с доставкой от аэровокзала аэропорта: пешком до ближних стоянок самолетов, автопоездами или автобусами до удаленных стоянок или в обратном направлении;

индивидуально — без сопровождения дежурного по встрече и посадке при расположении самолета у аэровокзала или его посадочных галерей.

3.25. Организация технологических процессов обслуживания пассажиров на перроне может быть предусмотрена с осуществлением всех технологических процессов в одном уровне — уровне покрытия перрона, или с осуществлением технологических процессов в двух уровнях: с проходом пассажиров на посадку в уровне второго этажа; с посадкой на уровне второго этажа и с осуществлением остальных технологических процессов в уровне покрытия перрона.

3.26. В зависимости от принятой планировки аэровокзала, размеров и конфигурации перрона, а также в зависимости от местных климатических и прочих особых условий пути следования пассажиров по перрону могут быть: открытыми — по покрытию перрона, либо по специальным тротуарам или проездам, выделенным маркировочными знаками на покрытии перрона, закрытыми — полностью или частично, по крытым переходам, галереям.

4. Состав и размещение помещений,
нормы площади

4.1. По функционально-технологическому назначению помещения аэровокзала распределяются на группы: помещения основного технологического назначения, дополнительного обслуживания пассажиров, административные и бытовые.

Технологическую связь групп и отдельных помещений аэровокзала и их расположение по отношению к привокзальной площади и перрону следует принимать согласно табл. 5.

Таблица 5

Наименование помещения	Требования к расположению и взаимосвязи помещений
1	2
Помещения основного технологического назначения	
Операционные помещения	Для вылетающих пассажиров — непосредственная связь с помещениями ожидания и обработки багажа; для прилетающих пассажиров — смежное с помещениями для встречающих, ориентация на привокзальную площадь
Помещения ожидания	Непосредственная связь с операционными помещениями и помещениями дополнительного обслуживания пассажиров, ориентация на перрон
Помещения обработки багажа	Непосредственная связь с операционными помещениями, ориентация на перрон
Камеры хранения багажа и ручной клади, в том числе автоматические камеры хранения	Возможность удобного пользования транзитными, а также вылетающими и прилетающими пассажирами
Помещения специального контроля пассажиров и их ручной клади	Связь с операционными помещениями и перроном

1	2
Помещения дополнительного обслуживания пассажиров	
Предприятия общественного питания (торговый зал ресторана, кафе, банкетный зал, буфет)	Связь с помещениями ожидания и с производственными помещениями пищеблока
В том числе: производственные, складские и прочие помещения пищеблока	Связь с торговой и административно-бытовой группами помещений, с обеспечением подъезда из города и складским помещениям предприятий общественного питания
Помещения для депутатов, делегаций и интуристов	Вне основных потоков пассажиров и багажа с обеспечением изолированного подъезда со стороны города и выхода на перрон
Комната матери и ребенка	На первых двух этажах здания в тихой зоне, ориентация — исключая север и северо-запад, а в районах южнее 45° северной широты — исключая запад и юго-восток
Медицинский пункт	На первом этаже, с изолированным выходом наружу, удобным подъездом санитарной машины; связь с операционными помещениями и помещениями ожидания
Отделение связи, сборная	Непосредственная связь с операционными помещениями и помещениями ожидания
Административные и бытовые помещения	
Помещения оперативной службы, милиции, фельдсвязи	Непосредственная связь с помещениями основного технологического назначения
Административные помещения	Связь с помещениями основного технологического назначения

Примечания: 1. Помещения дополнительного обслуживания пассажиров должны быть расположены на пути движения потоков пассажиров или в непосредственной близости от него.

2. В аэровокзалах, где залы или зоны ожидания

размещаются в двух и более этажах, на каждом этаже надлежит предусматривать предприятие общественного питания.

3. Загрузочные предприятия общественного питания должны располагаться со стороны второстепенных фасадов и на удалении от остановочных пунктов городского транспорта.

4. Входы и выходы в складские и производственные помещения предприятий общественного питания должны быть изолированы от входов и выходов, предназначенных для пассажиров, посетителей пищеблока и персонала аэровокзала.

4.2. При отсутствии на привокзальной площади автобусной станции необходимо предусматривать диспетчерское помещение автотранспорта в аэровокзале.

4.3. Состав и площади помещений аэровокзалов следует принимать согласно приложению 8.

4.4. Отклонения площадей отдельных помещений аэровокзала от норм допускаются:

в сторону уменьшения — до 5%,

в сторону увеличения: для помещений площадью до 15 м² — на 10%, площадью более 15 м² — на 5%.

Общая рабочая площадь здания независимо от величины отклонений от норм площадей отдельных помещений не должна превышать показателей настоящих Норм.

4.5. Длина рабочего фронта одного пункта регистрации билетов и оформления багажа составляет не менее 2,5 м без кассовой стойки и 4,0 м — с кассовой стойкой.

Количество пассажиров, обслуживаемое одним рабочим местом регистрации билетов и оформления багажа в течение 30 мин при основном порядке регистрации и с учетом под-

готовительных и заключительных операций принимается равным 50, а при упрощенном порядке — 100 (соответственно 100 и 200 пасс./ч).

4.6. Площадь, занимаемая одним пунктом регистрации пассажиров и оформления багажа с учетом прохода в операционном помещении, должна составлять не менее 6 м².

Площадь, занимаемая кассой для продажи билетов с учетом прохода, составляет не менее 3 м².

4.7. Глубину зоны регистрации пассажиров и обработки багажа, техническое оборудование и площадь за ним, следует принимать с учетом размещения и движения средств механизации, автоматизации и багажа.

Ширину зоны операционного зала, примыкающей к рабочему фронту регистрации пассажиров и оформления багажа и предназначенную для размещения пассажиров, рекомендуется принимать равной не менее 3,0; 4,5 и 6,0 м соответственно для малых, средних и больших аэровокзалов.

4.8. Длина фронта выдачи багажа пассажирам одного рейса должна составлять не менее 12, 24 и 36 м соответственно для самолетов Ш, П и I групп.

Общий фронт обслуживания прилетевших пассажиров определяется по интенсивности прилета самолетов в аэропорт и контрольными сронами выдачи багажа.

4.9. Площадь помещений основного технологического назначения аэровокзала ориентировочно можно определять на основании норм удельной рабочей площади на I пассажира пропускной способности аэровокзала, приведенных в табл. 6.

Таблица 6

Наименование помещений	Удельная площадь, м ² , в аэровокзалах с пропускной способностью, пасс./ч									
	50	100	200	400	600	800	1000	1500	2000	2500
Помещения основного технологического назначения В том числе: операционные ожидания обработки багажа специального контроля пассажиров	5,40	5,40	5,20	5,35	5,10	5,10	5,05	5,55	5,30	5,30
	2,00	1,90	1,35	1,40	1,20	1,27	1,35	1,25	1,38	1,50
	1,30	1,30	1,90	1,95	1,95	1,83	1,65	2,15	1,97	1,85
	1,10	1,20	1,45	1,50	1,60	1,65	1,70	1,80	1,65	1,65
	1,00	1,00	0,50	0,50	0,35	0,35	0,35	0,35	0,30	0,30

4.10. В помещениях ожидания следует предусматривать зоны для размещения пассажиров и посетителей с креслами и местными проходами между ними и зоны магистральных проходов.

Ширину магистральных проходов следует принимать по расчету, но не менее 1,5 м в малых и 2,3 м в средних и больших аэровокзалах.

4.11. Количество кресел в помещениях ожидания и операционных помещениях следует принимать по табл. 7.

Таблица 7

Наименование помещения или зоны	Количество кресел, шт., в аэровокзалах пропускной способностью, пасс./ч									
	50	100	200	400	600	800	1000	1500	2000	2500
Операционные помещения	5	10	15	30	40	60	80	120	180	240
Помещения ожидания	10	20	35	80	125	155	185	370	450	530
В том числе помещения для:										
вылетающих	10	20	31	72	113	141	169	350	420	490
прилетающих			4	8	12	14	16	20	30	40
Помещения транзитных пассажиров	-	-	20	35	55	70	90	230	250	270

Примечание. Общее количество кресел в зонах аэровокзала принято в зависимости от одновременной вместимости, приведенной в приложении 3. В том случае, если исходные данные будут отличаться от положений настоящих Норм, необходимо руководствоваться условиями, изложенными в п.2.11.

4.12. Состав и площади помещений в комнатах матери и ребенка, а также количество детских кроватей в спальнях помещений следует принимать согласно приложениям 9 и 10.

Кормление грудных детей следует предусматривать в специальном помещении комнаты матери и ребенка. При этом следует учитывать требования главы СНиП по проектирова-

ние вспомогательных зданий и помещений промышленных предприятий.

4.13. Площади помещений медпунктов рассчитываются из условия обслуживания больных взрослых пассажиров и необходимости медицинского обследования детей, поступающих в комнату матери и ребенка. Состав и площади помещений медпунктов должны соответствовать приложению II.

Ширину дверей в медпунктах следует принимать не менее 1,2 м. Ширина коридоров, по которым транспортируются больные, должна быть не менее 2 м.

4.14. Одно рабочее место в парикмахерских следует предусматривать на 400 пасс./ч.

4.15. Мастерскую бытового обслуживания следует проектировать из расчета одно рабочее место на каждые 400 пасс./ч. Состав и площади помещений бытового обслуживания должны соответствовать приложению I2.

4.16. Состав и площади помещений отделения связи, количество рабочих мест в отделениях связи и сберегательных кассах следует принимать по приложению I3. Норма площади на одну кабину междугороднего переговорного пункта принимается равной 2 м².

4.17. Количество умывальников, писсуаров и унитазов в уборных для пассажиров и посетителей следует принимать в соответствии с приложением I4.

4.18. При организации в летнее время технологического обслуживания пассажиров на аванперроне размеры и планировка его определяются положениями данного раздела Норм с учетом количества пассажиров, обслуживаемых на этой территории в течение часа.

4.19. Аванперрон следует оборудовать сезонными сооружениями сенционного типа. Каждая сенция должна состоять из зон регистрации билетов и оформления багажа, ожидания

пассажи и при необходимости — специального контроля пассажиров.

Норма площади на 1 пассажира рейса, оформляемого в сенции, составляет 1,1; 1,2 и 1,3 м² соответственно для I, II, III-IV групп самолетов, а с учетом специального контроля — 1,6; 1,7 и 1,8 м².

Планировка сенций должна соответствовать технологической схеме обслуживания пассажиров. Оснащение аванперрона сезонными сооружениями следует увязывать с местами стоянки самолетов, расположенными непосредственно у аэровокзала или пунктами доставки пассажиров и другим местам стоянки.

4.20. Предприятия общественного питания, размещаемые в аэровокзалах, проектируются из условия пользования ими пассажирами, посетителями, а также персоналом, работающим в аэровокзале и на перроне. Служебные столовые в аэровокзалах не предусматриваются в тех случаях, когда в составе сооружений служебно-технической территории аэропорта имеется служебная столовая, расположенная не далее 300 м от аэровокзала.

4.21. Среднее расчетное время обслуживания в предприятиях общественного питания следует принимать: в ресторане — 40 мин, в кафе с самообслуживанием — 20 мин, в буфете — 10 мин, в служебной столовой — 20 мин.

4.22. Типы предприятий общественного питания в аэровокзалах и количество посадочных мест в них следует принимать по табл. 8.

Таблица 8

Наименование типов предприятий общественного питания	Количество мест в залах аэровокзалов пропускной способности, пасс./ч									
	50	100	200	400	600	800	1000	1500	2000	2500
Ресторан	-	-	-	50	50	100	100	150	200	250
Кафе	-	25	50	50	50	50	50	100	100	150
Буфет	12	8	12	24	32	40	66	84	90	120
Службная столовая	-	-	-	-	-	50	50	50	100	100
В с е г о	12	33	62	124	132	240	266	384	490	620

Примечание. Количество мест в буфете аэровокзала на 50 пассажиров и в кафе аэровокзалов на 100, 200, 400, и 600 пассажиров дано с учетом обслуживания персонала, рабочего в аэровокзале и на перроне.

4.23. При проектировании предприятий общественного питания следует предусматривать единый блок складских, заготовочных, производственных и административно-бытовых помещений, на весь комплекс предприятий.

4.24. В аэровокзале на 100 пассажиров возможно объединение кафе и буфета в одно предприятие с суммарным количеством посадочных мест.

Для организации питания пассажиров и посетителей на территории вне аэровокзала следует дополнительно предусматривать торговлю в передвижных буфетах, рассчитанную на обслуживание потребителей в соответствии с п.1.14.

4.25. Общие площади предприятий общественного питания аэровокзалов ориентировочно можно определять на основании норм удельной площади на 1 пассажира пропускной способности аэровокзала по табл. 9.

Таблица 9

Наименование показателя	Норма удельной площади на 1 пассажира, м ² , в аэровокзалах пропускной способности, пасс./ч									
	50	100	200	400	600	800	1000	1500	2000	2500
Суммарная удельная площадь предприятий общественного питания при работе на полуфабрикатах	1,2	1,6	1,3	1,8	1,3	1,5	1,3	1,1	1,1	1,0
То же при работе на сырье	1,2	2,0	1,6	2,0	1,6	1,6	1,5	1,3	1,2	1,2

4.26. Состав и площади групп помещений предприятий общественного питания, размещаемых в аэровокзалах, следует принимать в соответствии с приложением 15. Основные требования по объемно-планировочным решениям пищеблока и составу помещений следует принимать в соответствии с требованиями главы СНиП по проектированию предприятий

общественного питания.

4.27. В случае кооперирования предприятий общественного питания аэровокзалов с другими предприятиями общественного питания аэропорта общие площади следует определять по формуле

$$P_{\text{общ}} = P_{\text{в}} + 0,5P_{\text{м}}$$

где $P_{\text{общ}}$ — общая площадь всех предприятий по кооперируемым группам помещений, м^2 ;

$P_{\text{в}}$ — площадь группы помещений кооперируемого предприятия, большая по абсолютной величине;

$P_{\text{м}}$ — площадь группы помещений кооперируемого предприятия, меньшая по абсолютной величине.

4.28. Примерную номенклатуру и количество рабочих мест предприятий торговли в аэровокзалах следует принимать в соответствии с приложением 16.

Площади торговых и складских помещений предприятий торговли следует определять исходя из нормы по 6 м^2 на I рабочее место.

В аэровокзалах на 50 и 100 пассажиров складские помещения предприятий торговли не предусматриваются.

4.29. В средних и больших аэровокзалах могут предусматриваться киоски для продажи сувенирных товаров интуристам (по заданию заказчика, согласованному с местными организациями Министерства торговли), площади которых следует принимать по приложению 17.

4.30. При проектировании административных и бытовых помещений надлежит руководствоваться требованиями главы СНиП по проектированию вспомогательных зданий и помещений промышленных предприятий.

Бытовые помещения багажных кладовщиков, грузчиков багажа и эксплуатационного персонала должны быть предусмотрены в следующем составе: гардеробные, душевые, умывальные, уборные, помещения для обогрева и сушки одежды.

4.31. Площади подсобных помещений для дежурных по регистрации билетов и оформлению багажа, по встрече и посадке принимаются из расчета $0,2 \text{ м}^2$ на I работника дан-

ной группы в дневную смену. Состав помещений следует принимать применительно к главе СНиП по проектированию вспомогательных зданий и помещений промышленных предприятий.

4.32. Естественное освещение помещений аэровокзала должно предусматриваться в соответствии с требованиями СНиП по проектированию общественных зданий и сооружений.

Длину и ширину коридоров аэровокзалов следует принимать по расчету коридоров как путей эвакуации.

4.33. При определении общей площади всех помещений аэровокзала следует руководствоваться нормами удельной рабочей площади на I пассажира пропускной способности аэровокзала, приведенными в табл. 10.

Таблица 10

Наименование помещения	Нормы общей удельной рабочей площади, м^2 , в аэровокзалах пропускной способностью, пасс./ч									
	50	100	200	400	600	800	1000	1500	2000	2500
Общая удельная рабочая площадь	10,7	10,9	10,2	10,1	9,2	9,1	8,7	8,7	8,2	8,1
Общая удельная рабочая площадь без помещений для интуристов	10,7	10,9	10,0	9,8	9,0	8,9	8,5	8,5	8,0	7,8

4.34. Помещения для интуристов предусматриваются при наличии соответствующего указания в задании на проектирование. В зависимости от конкретных условий, помещения основного технологического назначения для интуристов могут проектироваться изолированно (как правило, в средних, больших и особо больших аэровокзалах) или в зонах смежно с помещениями основного технологического назначения для остальных пассажиров (как правило, в малых аэровокзалах).

Площади помещений основного технологического назна-

чения для интуристов следует определять по приложению 8 пропорционально количеству обслуживаемых интуристов. Состав и площади помещений дополнительного обслуживания для интуристов следует принимать по приложению 17.

4.35. Состав и площади помещений для депутатов и делегаций следует принимать по приложению 18.

5. Средства механизации, автоматизации и технологическое оборудование

5.1. Комплекс средств механизации, автоматизации и технологического оборудования для выполнения технологических процессов обслуживания пассажиров и внутривозвальной обработки багажа должен обеспечивать выполнение необходимого объема работы на технически целесообразном и экономически эффективном уровне по механизации и автоматизации технологических процессов и производительности труда обслуживающего персонала.

5.2. Типы средств механизации, автоматизации и технологического оборудования определяются с учетом:

технологических схем организации обслуживания пассажиров;

типов самолетов, обслуживаемых в аэропорту; объемно-планировочного решения аэровокзала; унификации средств по их технологическому назначению (внутри служб и между службами).

5.3. Выбор типов средств механизации, автоматизации и технологического оборудования производится по результатам технико-экономического сравнения вариантов схем механизации, при этом рассматриваются серийные средства, имеющие наилучшие технико-эксплуатационные показатели, а также разрабатываемые средства, которые могут быть поставлены к моменту ввода аэровокзалов в эксплуатацию. При соответствующем обосновании в проекте может быть предусмотрено использование индивидуальных средств или возможность дооборудования аэровокзала перспективными эффективными средствами.

5.4. Потребное число средств механизации, автоматизации и технологического оборудования определяется по типам средств с учетом:

интенсивности движения самолетов по типам; времени на выполнение технологических операций; числа средств механизации, используемых для обслуживания пассажиров одного рейса; эксплуатационно-технических параметров средств механизации и автоматизации; количества пассажиров, проходящих регистрацию в аэровокзале аэропорта.

5.5. Рекомендуемые основные средства механизации, автоматизации и технологического оборудования для выполнения технологических процессов внутривозвального обслуживания пассажиров и обработки багажа и их количество для аэровокзалов пропускной способностью от 50 до 1000 пасс./ч приведены в табл. II, и от 1500 до 2500 пасс./ч — в табл. I2.

Таблица II

Основные процессы и рекомендуемые средства	Количество средств, шт., в аэровокзалах пропускной способностью, пасс./ч						
	50	100	200	400	600	800	1000
I	2	3	4	5	6	7	8
Продажа билетов и выдача устных справок							
Касса для продажи билетов	I	I	2	3	4	5	6
Стойка справочного бюро	I	I	I	I	I	I	I
Регистрация билетов и оформление багажа							
Пункт регистрации билетов:							
стойка	I	2	2	4	6	7	9
весы	I	2	2	4	6	7	9
транспортёр (передающий)	-	-	-	4	6	7	9

I	2	3	4	5	6	7	8
Пункт упрощенной регистрации билетов и оформления багажа	I	I	I	2	2	2	2
Весы автомобильные	I	I	I	I	I	I	I
Весы багажные переносные	2	3	4	6	7	7	8
Выдача багажа							
Транспортер ленточный	-	-	-	3	3	4	5
Обработка контейнеров							
Рампа механизированная грузовая	-	-	-	-	-	2	2
Прочие операции							
Камера хранения автоматическая, секционная (блок из 9 секций)	I	I	5	10	15	20	25
Тележка багажная индивидуальная	-	-	8	25	50	60	80
Аппарат приема денег и печатания чеков (для камер хранения)	-	-	-	I	I	2	4
Счетчик количества пассажиров	I	I	2	4	7	12	15

Таблица 12

Процессы и рекомендуемые средства	Количество средств, шт., в аэровокзалах пропускной способностью, пасс./ч		
	1500	2000	2500
Продажа билетов и выдача устных справок			
Касса для продажи билетов	7	8	9
Стойка справочного бюро	I	I	I
Регистрация билетов и оформление багажа			
Пункт регистрации билетов:			
стойка	I4	I6	20
весы	I4	I6	20
Пункт упрощенной регистрации билетов и оформления багажа	2	2	3
Весы автомобильные	I	I	I
Весы багажные переносные	I0	I2	I5
Выдача багажа			
Замаскированный ленточный транспортер	3	3	5
Обработка контейнеров			
Рампа механизированная грузовая	4	4	8
Прочие операции			
Камера хранения, автоматическая секционная (блок на 9 секций)	40	50	70

Тележка багажная индивидуальная	150	200	250
Аппарат приема денег и печатания чеков (для камер хранения)	6	6	7
Счетчик количества пассажиров	20	25	30

5.6. Все аэровокзалы должны быть оборудованы средствами визуальной оперативной информации пассажиров и посетителей.

Типы и потребное число средств визуальной оперативной информации должны соответствовать табл. 13.

Таблица 13

Наименование оборудования	Количество, шт., в аэровокзалах пропускной способностью, пасс./ч									
	50	100	200	400	600	800	1000	1500	2000	2500
Указатель наличия мест на самолеты на текущий день	-	-	-	I	I	II	2	3	4	5
Комплексная система информации пассажиров	-	-	-	-	-	-	-	I	I	I
Автономная система информации и регистрации билетов депешного типа	-	-	-	-	I	I	I	-	-	-
Комплект аппаратуры информации о номере рейса де-										

Классификация светового знака с централизованным управлением	-	-	I	I	I	I	2	-	-	-
Табло информации о номере рейса с индивидуальным управлением	3	4	2	2	2	2	3	-	-	-

6. Режим работы аэровокзала.

Определение численности персонала

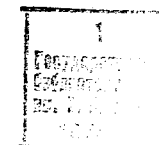
6.1. Режим работы аэровокзала следует принимать с учетом режима работы аэропорта, указанного в НТП аэропортов, а продолжительность работы: для малых аэровокзалов — 18 ч, средних и больших — 24 ч в сутки.

6.2. Численность работников служб перевозок в аэровокзалах определяется в каждом случае с учетом "Временных нормативов численности работников служб перевозок и коммерческой эксплуатации аэропортов гражданской авиации" и других соответствующих указаний МГА.

6.3. Численность персонала служб перевозок в аэровокзалах при отсутствии конкретных данных можно принимать по приложению 19. Данные приложения 19, рассчитанные для наибольшей по численности дневной смены, учитывают персонал, занятый на массовых операциях процессов обслуживания пассажиров, и не включают персонал службы перевозок, обслуживающий депутатов, делегации и занятый организацией специального контроля пассажиров, их ручной клади и другими подобными операциями.

Численность персонала наибольшей смены по отношению к общей численности составляет: в малых аэровокзалах — 60% в средних и больших — 40%.

Численность работников служб перевозок по приложению 19 рекомендуется использовать для определения состава



ва помещений и площадей, необходимых для размещения и производственной деятельности этого персонала.

7. Электроснабжение, электрооборудование и электрическое освещение

7.1. Электроприемники аэровокзалов по степени обеспечения надежности электроснабжения следует относить:

к первой категории – средства пожаротушения, охранной и пожарной сигнализации, заградительные огни, осветительные установки аварийного освещения, средства связи и оповещения;

к второй категории – осветительные установки рабочего освещения помещений аэровокзала, наружного освещения аванперрона, электросиловые устройства пищеблока, средств механизации и транспортных средств;

к третьей категории – устройства санитарно-технической вентиляции и кондиционирования воздуха, осветительные установки рекламного освещения, электроприемники бытового и хозяйственного назначения.

7.2. Электроснабжение аэровокзалов, как правило, должно осуществляться не менее, чем от двух внешних независимых источников по независимым кабельным линиям. Электроснабжение от одного внешнего источника допускается только при отсутствии второго ввода в аэропорт от другого внешнего источника.

Сооружение воздушных линий электропередач для электроснабжения аэровокзалов допускается при соблюдении требований НТП аэродромов к высотным предприятиям.

7.3. В аэровокзалах, электроснабжение которых осуществляется от одного внешнего источника, электроприемники, отнесенные к первой категории, должны обеспечиваться аварийным электропитанием, которое следует предусматривать от автономных источников близлежащих объектов, или от источников, установку которых следует предусматривать в помещениях аэровокзалов.

Категория надежности электроприемников, отнесенных ко второй категории, в этом случае может быть снижена до третьей.

7.4. Трансформаторные подстанции (ТП) аэровокзалов должны встраиваться в здание или пристраиваться к нему. Указанные ТП, как правило, следует размещать на первых этажах зданий. Размещение встроенных ТП на других этажах и подвальных помещениях допускается при соответствующем обосновании.

Электроснабжение аэровокзалов пропускной способностью 50 и 100 пасс./ч допускается от отдельно стоящих ТП, находящихся от аэровокзала на расстоянии не более 200 м.

7.5. В трансформаторных подстанциях аэровокзалов, получающих питание от двух источников, следует предусматривать: два трансформатора, две секции шин на стороне высокого и низкого напряжения и автоматический ввод резервного электропитания (АВР) на стороне низкого напряжения, в первую очередь для нагрузки первой категории.

7.6. Выбор мощности трансформаторов должен производиться на основе расчетной электрической нагрузки, которая определяется в соответствии с "Указаниями по проектированию электроснабжения промышленных предприятий".

Величина коэффициентов спроса для основных электрических нагрузок аэровокзалов должна приниматься в соответствии с приложением 20. Мощность каждого трансформатора с учетом его перегрузочной способности должна обеспечивать полную нагрузку всех электропотребителей, отнесенных к первой и второй категориям, получающим электропитание от данной трансформаторной подстанции.

7.7. Для осуществления контрольного учета активной электроэнергии по аэровокзалу в целом и коммерческого учета расхода электроэнергии размещенных в нем предприятий общественного питания необходимо предусматривать установку электросчетчиков, размещать которые рекомендуется в трансформаторной подстанции или в помещениях вводных щитов низкого напряжения.

7.8. При проектировании следует предусматривать установку в аэровокзалах наиболее совершенных электротехнических устройств. вновь разрабатываемое оборудование может предусматриваться в проектах в тех случаях, когда его серийный выпуск и поставка на объект планируется до начала монтажных работ.

7.9. При реконструкции аэровокзалов в проектах следует предусматривать максимальное использование существующих электротехнических устройств, инженерных сетей и сооружений.

7.10. Электротехнические устройства, устанавливаемые в аэровокзалах, не должны создавать помех, нарушающих нормальную работу средств связи.

7.11. Определение годового расхода электроэнергии для обеспечения технологического процесса в аэровокзалах должно производиться на основе норм удельного расхода электроэнергии на один м² общей рабочей площади, приведенных в табл. 14.

Таблица 14

Наименование показателя	Удельный расход электроэнергии, кВт.ч/м ² , в аэровокзалах пропускной способностью, пасс./ч									
	50	100	200	400	600	800	1000	1500	2000	2500
Электроосветительные установки внутреннего освещения аэровокзала	46	55	72	76	86	108	109	130	140	140
	113	142	159	190	226	240	252	262	266	270
Силовые электроприемники В том числе: технологические устройства пищеблока прочие силовые установки	98	126	141	166	185	188	189	190	190	192
	15	16	18	24	41	52	63	72	76	78
В с е г о :	159	197	231	266	312	348	361	392	406	410

Примечание. При увеличении площадей помещений аэровокзалов в соответствии с пп. 2.11 -2.15 настоящих Норм расчет расхода электроэнергии аэровокзалами должен производиться в каждом конкретном случае с учетом указанных отклонений.

7.12. Проектирование электроснабжения и электрооборудования аэровокзалов должно осуществляться с учетом удельных годовых расходов электроэнергии на одного пассажира, приведенных в приложении 22.

7.13. При проектировании в аэровокзалах предприятий общественного питания с количеством посадочных мест, отличающимся от указанного в разделе 4 настоящих Норм, определение годового расхода электроэнергии этими предприятиями необходимо производить на основе норм удельного расхода электроэнергии, приведенных в табл. 15.

Таблица 15

Наименование предприятия	Удельный расход электроэнергии на I посадочное место, тыс. кВт.ч
Ресторан	6,9
Кафе	4,8
Буфет	3,1
Службная столовая	2,8

7.14. Устройство освещения должно соответствовать требованиям "Правил устройства электроустановок" (ПУЭ) и главы СНиП по проектированию искусственного освещения.

7.15. Для обеспечения непрерывного технологического процесса обслуживания пассажиров и обработки багажа в помещениях аэровокзала должно предусматриваться искусственное освещение двух систем - общее и комбинированное, и двух видов - рабочее и аварийное для продолжения работы.

7.16. Аэровокзалы должны иметь светозаграждения, соответствующие требованиям "Наставления по аэродромной службе в гражданской авиации СССР".

7.17. Уровни освещения рабочих поверхностей при системе общего освещения должны приниматься по нормам, приведенным в табл. 16.

Таблица 16

Наименование помещения	Классность нормированная освещенности и ее высота от пола, м (Г-горизонтальная, В-вертикальная)	Группа помещений применительно к СНиП П-А.9-71	Наименьшая освещенность рабочих поверхностей или объема различения, лк	Центральная освещенность	Наибольшее допустимое значение	
					показатель для дисформации	коэффициента пульсации освещенности, %
I	2	3	4	5	6	7
Помещения основного технологического назначения: операционного зала	Г-0,0	I	300	100	60	15
	Г-0,0	III	200	75	60	-
зала ожидания пешеходного тоннеля, закрытого перехода, перронной галереи	Г-0,0	III	75	-	-	-
	Г-0,0	III	50	-	-	-
наполителя мест проверки авиасигетов в накопителе	Г-0,8	II	100	-	-	-

I	2	3	4	5	6	7
аванперрона	Г-0,0	III	30	-	-	-
справочного бюро (xxx)	Г-0,8	I	200	-	40	20
диспетчера по транзит (xxx)	Г-0,8	I	300	-	40	15
приема, выдачи, оформления и комплектования багажа (xxx)	Г-0,0	I	200	-	-	-
намеры хранения багажа	В-1,0	I	100	-	-	-
хранения невостребованного багажа, багажных контейнеров (обменный фонд)	В-1,0	III	75	-	-	-
Помещения дополнительного обслуживания пассажиров: (xx)						
торгового зала ресторана	Г-0,5	III	200	100	60	-
торгового зала кафе, буфета	Г-0,5	III	200	75	60	-

I	2	3	4	5	6	7
для пассажиров, депутатов и делегаций, интуристов (xxx)	Г-0,5	II	300	100	60	-
комнаты матери и ребенка	Г-0,5	II	200	-	40	-
медицинского пункта (xxx)	Г-0,8	I	200	-	40	-
мастерской бытового обслуживания (xxx)	Г-0,8	I	200	-	40	20
отделения связи, обсервации (xxx)	Г-0,8	I	300	-	-	15
Административные бытовые помещения:						
фельдсвязи, военного коменданта, милиции (xx) (xxx)	Г-0,8	I	200	-	40	20

I	2	3	4	5	6	7
I рабочего кабинета, класса для техни- ческой учебы дежурных, контро- леров, владомыс- лов, носильщиков и других	Г-0,8	I	300	-	40	15
	Г-0,8	III	150	-	-	-

х) Показатели цилиндрической освещенности и дискомфорта должны приниматься у торцевой стены на центральной продольной оси помещения на уровне 1,5 м от пола.

xx) Предусматривается аварийное освещение для продолжения работ.

xxx) Предусматривается местное освещение.

Примечание. Нормы освещенности от аварийного освещения, а также общего освещения помещений, не указанные в данной таблице, принимаются согласно главе СНиП по проектированию искусственного освещения.

8. Электросвязь

8.1. В аэровокзалах должны проектироваться следующие виды электросвязи:

- телефонная;
- громкоговорящая;
- телеграфная;
- УКВ - радиосвязь;
- оповещение;
- производственное телевидение;
- спецсигнализация.

Телефонная связь

8.2. В аэровокзалах должна предусматриваться внутренняя, городская, междугородная, прямая служебная и справочная телефонная связь.

8.3. Внутренняя телефонная связь предусматривается для обеспечения административно-производственной и хозяйственной деятельности служб аэровокзала, и должна осуществляться через учрежденческую автоматическую телефонную станцию (УАТС) по распределительной сети аэропорта.

8.4. Городская телефонная связь должна предусматриваться для диспетчерского и оперативного состава служб перевозок, для связи со службами и подразделениями гражданской авиации, расположенными в городе (горпатентство, городские аэровокзалы, билетные кассы) и с различными городскими организациями.

Диспетчерскому составу должна предусматриваться возможность прямого выхода на городскую автоматическую телефонную станцию (ГАТС), а оперативному дежурному составу и в помещениях дополнительных форм обслуживания пассажиров - через УАТС аэропорта.

Для диспетчеров и кассиров по продаже авиабилетов должны предусматриваться телефонные аппараты с программированным набором номеров абонентов.

8.5. Во всех аэровокзалах для личных нужд пассажиров должна предусматриваться городская телефонная связь через

телефоны-автоматы.

8.6. Количество телефонных аппаратов внутренней и городской АТС и их примерное распределение по помещениям аэровокзала следует принимать согласно приложению 21.

8.7. Во всех аэровокзалах должна предусматриваться междугородная телефонная связь для диспетчерского и руководящего состава службы перевозок.

8.8. Количество абонентов междугородной телефонной связи следует принимать согласно приложению 23.

8.9. В аэровокзалах на 200 пассажиров и более должна предусматриваться служебная прямая телефонная связь диспетчера службы перевозок с дежурными по встрече и посадке и с персоналом, обслуживающим самолеты на перроне.

8.10. Служебная прямая телефонная связь должна осуществляться через самостоятельные коммутаторы оперативной связи системы центральной батареи, устанавливаемые в помещении диспетчерской службы перевозок и у старшего перронной группы, или могут предусматриваться различные концентраторы административно-производственной связи.

8.11. Телефонные аппараты служебной прямой связи должны устанавливаться:

в местах наезживания вылетающих и прилетающих пассажиров у выходов на перрон - при варианте открытого перрона;

в местах расположения пассажиров у входов в галереи и выходов в места посадки в самолеты - при варианте перрона с галереями;

на аванперроне с пунтами сбора;

на постоянных местах стоянки самолетов и площадках передвижных средств перронной механизации.

В остальных местах на перроне телефонные аппараты должны устанавливаться в специальных кабинках пониженной высоты. Вызов абонента для служебных переговоров должен производиться вызывным устройством со световой и акустической сигнализацией.

8.12. Количество аппаратуры служебной прямой телефонной связи для аэровокзалов с различной пропускной способностью следует принимать согласно приложению 24.

8.13. В аэровокзалах на 200 пассажиров и более должна предусматриваться прямая справочная телефонная связь для выдачи справок пассажирам.

Количество и места установки аппаратуры прямой справочной телефонной связи, а также количество рабочих мест дежурных справочного бюро для аэровокзалов с различной пропускной способностью следует принимать согласно приложению 25.

В зашумленных помещениях аэровокзала телефонные аппараты, как правило, должны устанавливаться в кабинках.

Громкоговорящая связь

8.14. Во всех аэровокзалах должна предусматриваться диспетчерская громкоговорящая связь.

Аппаратура громкоговорящей связи должна обеспечивать связь с абонентом сети громкоговорящей связи аэропорта и должна допускать возможность работы по комплексной распределительной телефонной сети аэропорта.

8.15. На рабочих местах диспетчеров по транзиту и пассажиров рекомендуется устанавливать аппаратуру громкоговорящей связи "пассажир-кассир".

Количество абонентов и емкость аппаратуры громкоговорящей связи для аэровокзалов следует принимать согласно приложению 29.

Телеграфная связь

8.16. В аэровокзалах на 400 пассажиров и более для службы перевозок должна предусматриваться электрическая транспортировка телеграмм из телеграфного узла аэропорта при объеме более 10 телеграмм в сутки.

Для этой цели в помещении диспетчерской службы перевозок следует предусматривать установку телетайпного аппарата.

8.17. В аэровокзалах, обломованных с командно-диспетчерскими пунтами, транспортировка телеграмм из телеграфного узла связи в службу перевозок может осуществляться с использованием телетайпного аппарата пневмопочты или транспортера.

УКВ-радиосвязь

8.18. В аэровокзалах на 200 пассажиров и более для диспетчера службы перевозок и диспетчера по центровке должна предусматриваться радиотелефонная связь с диспетчерами по загрузке, дежурными по встрече и посадке пассажиров и багажными кладовщиками.

Для старшего перронной группы радиотелефонная связь должна предусматриваться с водителями передвижных средств перронной механизации.

8.19. Средства УКВ-радиотелефонной связи должны обеспечивать бесперебойную и бесподстроечную связь в радиусе не менее одного километра.

Стационарные радиостанции должны обеспечивать радиосвязь на фиксированных частотах в соответствии с принятой для данного объекта схемой внутриаэропортовой связи.

8.20. Управление стационарными радиостанциями должно производиться дистанционно, с выносного пульта, устанавливаемого на рабочем месте диспетчера службы перевозок и старшего перронной группы и обеспечивать: включение - выключение радиостанции, вызов подвижных объектов, переход с "дежурного приема" на "передачу", переключение фиксированных частот, регулировку громкости и переключение на резервную радиостанцию.

8.21. Для диспетчеров службы перевозок, диспетчера по центровке и старшего перронной группы в помещении аппаратной радиоузла должны предусматриваться стационарные УКВ-радиостанции с резервными комплектами.

Дежурным на перроне должны придаваться портативные радиостанции, количество которых определяется штатом дежурных, занятых на перроне по обслуживанию пассажиров и самолетов, в одной смене в час наибольшей нагрузки.

УКВ-радиостанции должны устанавливаться на следующих подвижных средствах:

- спецавтомашинах, выполняющих работу на перроне;
- автопоездах, автобусах, спецмашинах, обеспечивающих доставку пассажиров, багажа и грузов;
- автотрапах, автотранспортерах и других средствах пер-

ронной механизации.

Количество радиостанций с учетом необходимого резерва для аэровокзалов различной пропускной способности следует принимать согласно приложению 26.

Оповещение пассажиров и посетителей

8.22. Во всех аэровокзалах должно предусматриваться радиооповещение пассажиров о движении самолетов, времени начала и окончания регистрации билетов, о месте накопления и выхода на перрон, о времени посадки в самолеты, о правилах оформления авиабилетов и багажа, а также другой информации, относящейся к перевозкам.

Радиооповещение может быть использовано как дополнительное средство информации производственного персонала о происходящих изменениях в движении самолетов и для оперативных распоряжений диспетчера службы перевозок или срочного вызова персонала, а также для трансляции передач всесоюзного и местного радио, в соответствии с НТП аэропортовой электросвязи.

8.23. Радиооповещение должно предусматриваться:

в аэровокзале во всех помещениях основного технологического назначения и помещениях дополнительного обслуживания пассажиров и персонала, в административных помещениях, личный состав которых непосредственно связан с обслуживанием пассажиров и самолетов, на фасадах здания; на площади перрона и во всех сооружениях и помещениях техбригад обслуживания самолетов, на площадках средств перронной механизации, находящихся на перроне, на аванперроне;

на привокзальной площади у мест стоянки городского транспорта, а также в местах расположения предприятий общественного питания и территории озеленения.

8.24. В аэровокзалах для радиооповещения должны предусматриваться отдельные фидеры:

- внутривокзальный (два фидера);
- перронный;
- привокзальной площади.

Внутривокзальные фидеры должны прокладываться параллельно, а громкоговорители должны подключаться к фидерам поочередно через один.

8.25. В аэровокзалах на 200 пассажиров и более оповещение ведет динтор через радиоузел соответствующей мощности, а в аэровокзалах на 50 и 100 пассажиров — дежурный диспетчер службы перевозок — через усилитель, устанавливаемый на рабочем месте диспетчера.

8.26. Места установки и мощность громкоговорителей должны обеспечивать равномерное звучание по всей площади без проявления эха и не утомлять слуха пассажиров.

Необходимый уровень громкости передачи должен быть 70–75 дБ при неравномерности звукового поля не более 6 дБ.

8.27. Расчет озвучения открытых площадей должен производиться с учетом перекрытия полезным сигналом уровня шумов и обеспечения среднего уровня речевой передачи 80 дБ при неравномерности звукового поля на озвучиваемой площади не более 10 дБ.

8.28. Усилительная аппаратура для радиоузла оповещения должна выбираться с учетом запаса мощности на входе линии до 40%.

При установке в радиоузле одного усилителя должен предусматриваться резервный усилитель той же мощности, что и рабочий. При установке двух или более рабочих усилителей должен предусматриваться резервный усилитель мощностью, равной наибольшей мощности одного из рабочих усилителей.

Ориентировочная потребная мощность для радиооповещения в аэровокзалах с различной пропускной способностью приведена в приложении 27. При проектировании оповещения пассажиров следует руководствоваться п.5.6 настоящих норм.

Производственное телевидение

8.29. В аэровокзалах на 2000 пассажиров и более у старшего диспетчера службы перевозок может предусматриваться телевизионная установка, предназначенная для контроля технологических операций по обслуживанию пассажиров и обще-

го обзора обстановки в операционном зале, в местах накопления и сбора пассажиров, на аванперроне и перроне (в местах посадки в самолеты), в местах комплектования и выдачи багажа.

8.30. Выбор телевизионной установки должен производиться с учетом обеспечения ее работоспособности в любое время года в метеоусловиях проектируемого объекта.

Освещенность контролируемого объекта следует предусматривать в соответствии с техническими требованиями завода-изготовителя устанавливаемой аппаратуры.

Управление оптикой и поворот передающих камер должен осуществляться дистанционно с рабочего места старшего диспетчера службы перевозок.

8.31. Количество передающих телевизионных камер по контролируемым объектам в аэровокзалах с различной пропускной способностью следует принимать согласно приложению 28.

8.32. Установка телевизионной передающей камеры должна производиться в соответствии с техническими требованиями используемой аппаратуры.

Высота установки и угол наклона оптической оси камеры должны определяться при проектировании.

Прокладка телевизионных кабелей на перроне и аванперроне производится в кабельной канализации.

Спецсигнализация

8.33. В аэровокзалах на 200 пассажиров и более должна предусматриваться установка самостоятельных электрочасовых подстанций или электрочасовых щитов.

В аэровокзалах на 50 и 100 пассажиров, блокируемых с КДП, должна использоваться электрочасовая станция аэропорта.

8.34. Вторичные электрочасы должны предусматриваться во всех основных служебных и технологических помещениях, во всех пассажирских помещениях, вестибюле, в помещениях дополнительных форм обслуживания пассажиров на перроне и на фасадах зданий аэровокзалов со стороны привокзальной площади и перрона, на привокзальной площади у места стоян-

ни автотранспорта и торговых навильонов, в зоне озеленения, где возможно скопление пассажиров.

Установка электрочасов должна производиться в местах, удобных для обзора. При необходимости электрочасы должны обеспечиваться подсветом.

8.35. В залах ожидания пассажиров и операционных залах аэровокзалов на 600 пассажиров и более вместо вторичных электрочасов должны предусматриваться электрические световые указатели времени.

8.36. Количество вторичных электрочасов в аэровокзалах различной пропускной способности следует принимать согласно приложению 2Г.

8.37. Оборудование помещений аэровокзалов автоматическими средствами пожаротушения, охранной и пожарной сигнализации следует предусматривать в соответствии со специальным перечнем, утвержденным Министерством гражданской авиации.

П Р И Л О Ж Е Н И Я

Приложение I

Ориентировочное соответствие
номенклатуры аэровокзалов классу аэропортов

Класс аэропорта	Пропускная способность аэровокзала, пасс./ч
I	1500, 2000, 2500
II	800, 1000, 1500
III	400, 600, 800
IV	100, 200, 400
V	50, 100

Примечание. Аэровокзалы на 50 и 100 пассажиров предусматриваются в аэропортах IV и V классов союзного значения, а также в аэропортах III класса при выделении в самостоятельное здание пассажиров местных воздушных линий.

Приложение 2

Средние расчетные соотношения и время пребывания в аэровокзале групп пассажиров и посетителей

Наименование категории и группы	Процент от пропускной способности аэровокзала и время пребывания групп пассажиров, мин, в аэровокзалах пропускной способностью, пасс./ч							
	50, 100		200, 400		600, 800, 1000		1500, 2000, 2500	
	%	мин	%	мин	%	мин	%	мин
П а с с а ж и р ы								
В ы л е т а ю щ и е (первоначальные)								
Оформляющиеся в аэропорту								
В том числе:								
по основному порядку	28	45	27	45	27	45	20	45
по упрощенному порядку	27	30	27	30	13	30	7	30
Оформившиеся в городе	-	-	-	-	11	5	18	5
П р и л е т е в ш и е (конечные)								
Получающие багаж в аэропорту	10	15	29	15	41	20	39	20
Не получающие багаж, имеющие только ручную кладь	45	5	25	5	10	5	6	5
Т р а н з и т н ы е								
Пересаживаемые с самолета одного рейса на самолет другого рейса	-	-	2	170	6	170	15	170
Не пересаживаемые, находящиеся в аэропорту во время стоянки самолета	10	15	10	20	12	35	15	35
П о с е т и т е л и								
Провожачие	10	45	10	45	10	45	10	45
Встречающие	10	30	10	40	10	40	10	40

Приложение 3

Зависимость между пропускной способностью и одновременной вместимостью аэровокзалов

Пропускная способность аэровокзала, пасс./ч	Единовременная вместимость, чел.
50	40
100	80
200	160
400	330
600	500
800	670
1000	840
1500	1500
2000	2000
2500	2500

Примечание. При расчете вместимости приняты показатели в соответствии с приложением 2 настоящих Норм и с учетом коэффициента на сбой в обслуживании для аэровокзалов пропускной способностью, пасс./ч

50 и 100 - 1,4;
 200 и 400 - 1,2;
 600, 800 и 1000 - 1,1;
 1500, 2000 и 2500 - 1,05.

Приложение 4

Соотношение количества пассажиров, регистрируемых билетов и оформляющих багаж в аэропорту и в городе

Наименование группы пассажиров	Соотношение групп пассажиров в аэровокзалах, %		
	Малые	Средние	Большие
В л е т а в ц и е			
Оформляющиеся в аэропорту	100	75	60
Оформляющиеся в городе	-	25	40

Приложение 5

Продолжительность выполнения основных процессов технологического обслуживания пассажиров и обработки багажа начальных рейсов

Наименование процесса	Продолжительность процесса по группам самолетов, мин			
	I	II	III	IV
Регистрация билетов и оформление багажа:				
по основному порядку	30	30	15	15
по упрощенному порядку	15	15	10	10
Транспортировка багажа у самолета	3	3	2	-
Загрузка багажа в самолет	10	7	5	-
Сбор и следование пассажиров на посадку в самолет	5	5	3	3
Посадка пассажиров в самолет	10	10	5	3

- Примечания: 1. Начальным считается рейс самолета, для которого данный аэропорт является начальным пунктом.
2. Группы самолетов принимаются в соответствии с НТП аэропортов.
3. Продолжительность выполнения основных процессов определяется с учетом того, что в момент остановки двигателей самолета все средства механизации находятся у самолета.
4. Загрузка почты и груза выполняется, как правило, заблаговременно и не является лимитирующим процессом.

Приложение 6

Продолжительность выполнения основных процессов технологического обслуживания пассажиров и обработки багажа транзитных рейсов

Наименование процесса	Продолжительность процесса по группам самолетов, мин			
	I	II	III	IV
Регистрация билетов и оформление багажа:				
по основному порядку	30	30	15	15
по упрощенному порядку	15	15	10	10
Выход пассажиров из самолета	4	4	3	2
Следование пассажиров и аэровокзалу	3	3	2	2
Разгрузка из самолета багажа, почты и грузов, следующих до данного аэропорта	27	15	8	5
В том числе:				
разгрузка багажа, перевозимого в контейнерах	6	4	-	-
без контейнеров	7	5	3	-
Транспортировка багажа в аэровокзалу	3	3	2	-
Выдача багажа пассажирам	4	4	3	-
Сбор и следование пассажиров и самолету	5	5	3	3
Посадка пассажиров в самолет	10	10	5	3
Транспортировка багажа и самолету	3	3	2	-
Доустановка багажа, почты и грузов	35	20	10	5
В том числе багажа	7	5	3	-

Примечания: I. Транзитным считается рейс, при выполнении которого самолет совершает промежуточную посадку в данном аэропорту.

2. См. примечания 2 и 3 к приложению 5.

Приложение 7

Продолжительность выполнения основных технологических процессов обслуживания пассажиров и обработки багажа конечных рейсов

Наименование процессов	Продолжительность процесса по группам самолетов, мин			
	I	II	III	IV
Выход пассажиров из самолета	4	4	3	2
Разгрузка багажа, почты, грузов	65	35	15	5
В том числе:				
для самолетов, оборудованных контейнерами	20	15	-	-
багажа	10	8	5	-
Следование пассажиров в аэровокзалу	3	3	2	2
Транспортировка багажа в аэровокзалу	3	3	2	-
Выдача багажа пассажирам	4	4	3	-

Примечания. I. Конечным считается рейс, при выполнении которого самолет прибывает в конечный для данного рейса аэропорт.

2. См. примечания 2 и 3 к приложению 5.

Таблица I

Состав и рабочие площади помещений аэровокзалов

Наименование помещений	Площади, м ² , в аэровокзалах пропускной способностью, пасс./ч									
	50	100	200	400	600	800	1000	1500	2000	2500
I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
I. Помещения основного технологического назначения	270	540	1040	2140	3045	4090	5040	8300	10635	13260
8 Операционные помещения или зоны:	100	190	270	565	695	1015	1345	1845	2755	3830
В том числе:										
вылетающих пассажиров	-	-	180	385	530	690	1020	1400	1865	2440
прилетевших пассажиров	-	-	90	180	165	325	325	445	890	1390
Помещения или зоны ожидания	65	130	380	780	1180	1455	1645	3205	3930	4600
В том числе:										
вылетающих пассажиров и провожающих	-	-	190	400	575	715	765	1590	1930	2240

I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
прилетевших пассажиров	-	-	65	130	175	205	240	270	400	545
транзитных пассажиров	-	-	70	140	260	325	390	885	1030	1185
Зоны распределения, переходные галереи, туннели	-	-	55	110	170	210	250	460	570	630
Помещения обработки багажа пассажиров	55	120	290	595	960	1320	1700	2720	3310	4080
В том числе:										
8 вылетающих х)	40	80	160	335	540	760	1000	1500	1700	2100
прилетевших х)	-	10	20	40	60	80	100	180	240	300
хранение багажных контейнеров (обменный фонд)	-	-	30	60	90	120	150	230	300	360
камера хранения багажа и ручной клади	10	20	40	80	150	200	250	450	600	740
хранение невостребованного багажа			10	20	30	40	50	60	70	80
автоматическая камера хранения	5	10	30	60	90	120	150	300	400	500

I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	II
Помещения специального контроля пассажиров и их ручной клади	50	100	100	200	210	300	350	530	640	750
П. Помещения дополнительного обслуживания	116	271	511	919	1281	1610	1840	2510	2940	3586
Помещения предприятий общественного питания (торговые помещения, вестибюль)	25	70	125	270	290	420	460	675	820	1090
70 В том числе:										
ресторан	-	-	-	130	130	250	250	355	480	600
кафе	-	50	100	100	100	100	100	190	190	290
буфет	25	20	25	40	60	70	110	130	150	200
Помещения для интуристов	-	-	50	115	145	225	265	340	430	575
Помещения для депутатов и делегаций	30	75	125	160	235	235	235	315	315	340
Кинозал	-	-	-	-	60	80	100	150	200	250
Багажные помещения для обслуживания экипажей самолетов	-	-	10	20	30	30	40	50	60	70

I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	II
Комната матери и ребенка	15	25	45	85	125	160	220	285	325	380
Игровая комната для детей при зоне ожидания	-	-	-	-	40	50	60	80	90	100
Медицинский пункт	14	25	30	36	36	40	45	50	60	70
Парикмахерская	-	12	12	24	36	36	54	54	60	60
Мастерская бытового обслуживания	-	8	8	28	28	28	30	46	46	46
17 Отделение связи	20	25	35	60	90	90	90	120	120	120
Комната для размещения телефонов-автоматов (переговорная)	-	-	-	20	30	40	40	55	60	70
Сборная	-	6	6	6	6	6	6	10	14	20
Уборная	12	25	45	55	75	95	105	150	190	215
Гардероб для транзитных пассажиров	-	-	10	20	25	35	40	60	70	80
Бытовые для транзитных пассажиров	-	-	10	20	30	40	50	70	80	100

I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
И. Административные и бытовые помещения	150	280	487	991	1202	1608	1846	2270	2813	3260
Служебные	60	107	220	330	394	460	546	687	746	800
В том числе:										
оперативная служба	-	} 10	12	14	15	22	22	24	30	30
фельдсвязь	-		12	12	12	12	12	12	16	16
военный комендант	} 10	} 10	12	12	12	12	12	24	24	24
милиция			20	30	30	50	50	70	70	70
работники, сопровождающие самолеты	-	-	12	15	20	30	40	50	60	70
начальники службы перевозок	10	15	20	26	30	36	36	46	46	46
начальники пассажирской службы	-	-	-	-	24	24	24	36	36	36
начальники аэровокзала	-	10	16	16	16	16	16	20	20	20
сменный начальник аэровокзала	-	-	-	-	-	-	18	18	18	18
начальники смены	-	-	-	10	12	12	18	24	24	24

72

I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
начальники службы транзита	-	-	-	16	16	16	16	24	24	24
дежурный по аэровокзалу	-	-	-	12	12	12	16	18	18	18
инспектор по работе с пассажирами	-	-	16	16	18	18	18	24	24	26
дежурный по встрече и посадке	10	10	15	30	40	40	40	60	60	60
диспетчеры по оформлению сопроводительной документации	} 10	} 15	} 24	12	12	14	20	20	30	40
диспетчеры службы перевозок				12	12	12	20	20	20	20
диспетчеры по центровке и загрузке				10	12	14	30	35	40	50
комендант аэровокзала	10	10	10	10	10	10	14	14	18	20
класс для технической учебы персонала	-	15	20	25	30	36	40	50	60	70
административные помещения для перронных бригад службы перевозок	10	12	15	20	25	30	35	40	40	40

73

I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	II
Информационный центр	-	-	16	32	36	44	49	58	68	78
В том числе:										
директорская и радио-узел	-	-	6	12	12	14	14	18	18	18
оперативное управление средствами визуальной информации пассажиров	-	-	10	20	24	30	35	40	50	60
Производственные помещения для перронных бригад службы перевозок	10	18	26	30	40	50	70	80	90	100
Производственные, складские и административно-бытовые помещения пищеблока (при варианте работы на полуфабрикатах)	35	90	125	435	505	665	735	870	1080	1290
Складские помещения предприятий торговли	-	-	24	36	48	48	60	72	108	120
Бытовые и подсобные помещения	45	65	92	160	215	385	435	561	789	955

74

I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	II
В том числе:										
дежурных по регистрации билетов и оформлению багажа, по встрече и посадке, перронных контролеров и другого обслуживающего персонала (в том числе гардеробные, душевые и прочие помещения)	8	12	18	24	30	40	50	60	70	100
багажных кладовщиков, носильщиков, грузчиков багажа	8	15	30	60	84	110	120	180	240	300
перронных бригад службы перевозок	10	10	16	34	50	65	80	120	160	200
уборные для обслуживающего персонала	5	6	6	12	12	12	20	20	22	30
комната гигиены женщин	-	-	-	5	6	6	8	10	12	20
хранения уборочного инвентаря и уборочной техники, документов	8	12	12	15	18	22	27	36	50	60

75

I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
хранения и технического обслуживания переносных радиостанций	6	10	10	10	15	15	15	20	20	25
торговые помещения столовой (торговый зал, вестибюль, гардероб, умывальная)	-	-	-	-	-	115	115	115	215	215
Рабочая площадь всех помещений (с округлением)	535	1090	2040	4050	5530	7310	8725	13080	16390	20105
То же без помещений для интуристов (с округлением)	535	1090	1990	3935	5385	7085	8460	12740	15960	19530

76

х) Включены площади приема, выдачи и комплектования багажа, занятые технологическим оборудованием, средствами механизации, переходами для персонала и проездами транспортных средств. Площади для пассажиров даны в п.1 настоящей таблицы в разделе "Операционные помещения".

Примечания. 1. Перечень и площади помещений, предназначенных для

размещения инженерных сетей и оборудования, устанавливаются при проектировании.

2. Площади, занятые клиентурой отделения связи и сборными, а также справочными и торговыми киосками, включены в площадь помещений операционных и ожидания.
3. Помещения для интуристов предусматриваются только при наличии соответствующих требований в задании на проектирование.
4. В том случае, если оснащение технологических процессов требует размещения в аэровокзале вычислительных устройств, площадь для них устанавливается заданием на проектирование со специальным обоснованием.

77

Продолжение приложения 8
Основные положения расчета
рабочих площадей залов или зон аэровокзалов

1. Расчет потребных рабочих площадей ведется отдельно по специализированным залам или зонам: операционным вылета и прилета, ожидания вылета и прилета и длительного пребывания транзитных пассажиров.

2. Суммарные рабочие площади по залам или зонам операционной в ожидания, m^2 , определяются по формулам

$$S_{оп. общ} = S_{оп. выл} + S_{оп. пр} ,$$

где $S_{оп. общ}$ - общая рабочая площадь операционной зоны;
 $S_{оп. выл}$ - рабочая площадь операционной зоны вылетающих пассажиров;
 $S_{оп. пр}$ - рабочая площадь операционной зоны прилетевших пассажиров;

$$и \quad S_{ож. общ} = S_{ож. выл} + S_{ож. пр} + S_{ож. тр} + S_{расп} ,$$

где $S_{ож. общ}$ - общая рабочая площадь зоны ожидания;
 $S_{ож. выл}$ - рабочая площадь зоны ожидания вылетающих пассажиров;
 $S_{ож. пр}$ - рабочая площадь зоны ожидания прилетевших пассажиров;
 $S_{ож. тр}$ - рабочая площадь зоны длительного ожидания транзитных пассажиров;
 $S_{расп}$ - площадь зоны распределения.

3. Расчет потребной рабочей площади зоны, m^2 , ведется по формуле

$$S_{зоны} = \{ B_3 [(y_c \cdot S_c^y + y_d \cdot S_d^y \cdot K_3) K_p \cdot K_n] + S_{об} \} \cdot K_k ,$$

где $S_{зоны}$ - рабочая площадь соответствующей зоны;
 B_3 - расчетная единовременная вместимость соответствующей зоны, чел.;
 y_c - доля сидящих в зоне от расчетной единовременной вместимости зоны;
 y_d - доля движущихся в зоне от расчетной единовременной вместимости зоны;

S_c^y - удельная рабочая площадь на одного человека, сидящего в кресле, с учетом местных проходов у кресла, m^2 ;

S_d^y - удельная рабочая площадь на одного человека, движущегося в зоне, с учетом необходимых дистанций, m^2 ;

K_3 - коэффициент, учитывающий долю площади в магистральных проходах, необходимую для эвакуации сидящих, обмена местами сидящих и движущихся, неполную занятость мест для сидения, а также для свободного передвижения по зоне без столбиков и для ориентации в зоне;

K_p - коэффициент, учитывающий самопроизвольное распределение пассажиров и посетителей между зонами, отличающееся от расчетного;

K_n - коэффициент, учитывающий поступление в зону пассажиров и посетителей группами, соответствующими вместимости средств городского транспорта и самолетов, и отвечающий временному переполнению зоны по сравнению с расчетной вместимостью;

$S_{об}$ - площадь, занятая в зоне киосками, рекламными, информационными и тому подобными материалами и оборудованием, принимаемая на основании потребной площади для киосков с коэффициентом 1,5, m^2 ;

K_k - коэффициент, учитывающий композиционные особенности зоны и планировочные ограничения: дверные проемы, проходы в смежные залы, конструкции в плане, наружное остекление и другое.

Значение этих показателей и коэффициентов для аэровокзалов различной пропускной способности, использованные в настоящих Нормах, приведены в табл. 2 данного приложения.

Площадь залов распределения, переходов, галерей принимается равной 15% от суммарной площади зон ожидания вылетающих, прилетевших и транзитных пассажиров.

Значение показателей и коэффициентов,
заказ или зон

Условные обозначения, раз- мерность	Зоны аэровокзалов пропускной									
	50, 100					200, 400				
	Операци- онные		Ожидания			Операци- онные		Ожидания		
	В	Н	В	П	Т	В	П	В	П	Т
$V_3, \text{чел}$	25		15		-	50	25	45	20	20
	50		30		-	100	50	100	40	40
U_c	0,2		0,7		-	0,2	0,2	0,7	0,2	0,9
U_d	0,8		0,3		-	0,8	0,8	0,3	0,8	0,1
$S_{c, \text{м}^2}$	2,5		2,5		-	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5
$S_{d, \text{м}^2}$	1,75		1,7		-	1,75	1,75	1,7	1,7	1,7
$K_э$	1,1		1,1		-	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
K_p	1,2		1,1		-	1,2	1,2	1,1	1,1	-
K_n	1,2		1,2		-	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
$S_{об, \text{м}^2}$	9		9		-	18	-	18	-	-
	14		14		-	27	-	27	-	-
K_k	1,2		1,2		-	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2

- Примечания: 1. В табл. 2 приняты условные обозначения:
пассажиры, Т - зона транзитных пассажиров.
2. В том случае, когда значения показателей
величины расположены по вертикали сверху
аэровокзала.

Таблица 2

используемых при расчете рабочих площадей
аэровокзалов

способностью, пасс./ч									
600, 800, 1000					1500, 2000, 2500				
Операци- онные		Ожидания			Операци- онные		Ожидания		
В	П	В	П	Т	В	П	В	П	Т
150	50	160	60	80	450	150	500	100	300
200	100	200	70	100	600	300	600	150	350
300	100	240	80	120	750	450	700	200	400
0,2	0,2	0,7	0,2	0,9	0,2	0,2	0,7	0,2	0,9
0,8	0,8	0,3	0,8	0,1	0,8	0,8	0,3	0,8	0,1
2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5
1,75	1,75	1,7	1,7	1,7	1,75	1,75	1,7	1,7	1,7
1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
1,2	1,2	1,1	1,1	-	1,2	1,2	1,1	1,1	-
1,15	1,15	1,15	1,15	1,15	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
36	-	36	-	-	54	-	54	-	-
36	-	36	-	-	81	-	81	-	-
40	-	40	-	-	90	-	90	-	-
1,15	1,15	1,15	1,15	1,15	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1

В - зона вылетающих пассажиров, П - зона прилетевших

для аэровокзалов, сведенных в одну группу, различны, их
влия в соответствии с возрастанием пропускной способности

Состав и площади помещений комнаты матери и ребенка

Наименование помещения	Площадь, м ² , в аэровокзалах пропускной способностью, пасс./ч									
	50	100	200	400	600	800	1000	1500	2000	2500
Приемная и гардероб	-	5	5	14	20	30	40	50	55	60
Спальни	6	9	15	30	45	60	80	100	126	160
Игровые	-	-	8	16	20	25	33	40	46	50
Помещения для кормления грудных детей	-	-	-	-	15	20	25	40	42	50
Уборная и умывальная для детей	6	8	9	10	10	10	20	26	28	30
Постирочная с сушильным шкафом		-	-	5	5	5	6	8	8	8
Уборная для персонала со встроенным шкафом для уборочного инвентаря	-	-	5	5	5	5	5	5	5	5
Кладовая	3	3	3	5	5	5	11	16	17	17
В с е г о	15	25	45	85	125	160	220	285	325	380

88

Количество кроватей в комнате матери и ребенка

Наименование показателя	Количество, шт., в аэровокзалах пропускной способностью, пасс./ч									
	50	100	200	400	600	800	1000	1500	2000	2500
Общее количество кроватей	2	3	7	13	15	20	25	32	42	52
В том числе:										
для детей ясельного возраста	-	-	5	10	10	15	19	22	28	34
для детей дошкольного возраста	-	-	2	3	5	5	6	10	14	18

89

Приложение II

Состав и площади помещений медпункта

Наименование помещений	Площадь, м ² , в аэровокзалах пропускной способности, пасс./ч									
	50	100	200	400	600	800	1000	1500	2000	2500
Приемная	6	6	6	8	8	8	8	10	12	12
Кабинет для приема больных	8	8	8	10	10	10	10	12	12	12
Комната временного пребывания больных	-	-	5	6	6	9	10	10	12	12
Перевязочная	-	8	8	9	9	10	10	10	14	24
Санузел	-	3	3	3	3	3	3	3	5	5
Кладовая	-	-	-	-	-	-	4	5	5	5
В с е г о	14	25	30	36	36	40	45	50	60	70

Приложение I2

Состав и площади помещений мастерской бытового обслуживания

Наименование помещений	Площадь, м ² , в аэровокзалах пропускной способности, пасс./ч					
	50	100	200	400, 600, 800	1000	1500, 2000, 2500
Ремонт одежды	-	-	-	6	6	12
Ремонт обуви	-	-	-	6	6	12
Ремонт часов и авторучек	-	-	8	6	6	8
Приемная	-	-	-	6	8	8
Склад	-	-	-	4	4	6
В с е г о	-	8	8	28	30	46

Приложение I3
Состав и площади служебных помещений
отделения связи и общее количество
рабочих мест отделения связи и сборнасы

Наименование показателей	Показатели в аэровокзалах пропускной способностью, пасс./ч					
	50	100	200	400	600, 800, 1000	1500, 2000, 2500
Площади, м²						
Помещение работников почтовых служб	8	11	14	16	18	22
Кладовая ценностей	-	-	-	-	6	6
Кладовая хранения эксплуатационных материалов	6	8	8	8	8	10
Телеграф:						
служебная часть	-	-	7	12	12	18
аппаратный зал	-	-	-	12	17	30
Междугородный переговорный пункт:						
пассажирская часть и кабин	-	-	-	6	18	24
помещение работников переговорного пункта	6	6	6	6	6	6
служебная часть в операционном зале почты	-	-	-	-	5	5
В с е г о	20	25	35	60	90	120
Количество рабочих мест						
отделения связи	1	2	2	2	4	7
сборнасы	1	1	1	1	2	3

Приложение I4

Количество унитазов, писсуаров и умывальников в женских и мужских уборных для пассажиров и посетителей

Наименование	Количество, шт., в аэровокзалах пропускной способностью, пасс./ч										
	50	100	200	400	600	800	1000	1500	2000	2500	
Женские уборные:											
унитазы	1	2	6	9	11	13	16	22	29	34	
умывальники	1	1	1	1	2	3	4	6	9	10	
Мужские уборные:											
унитазы	1	2	4	6	7	9	11	13	19	21	
писсуары	1	2	4	6	7	9	11	12	18	21	
умывальники	1	1	1	2	4	4	5	10	13	15	
В с е г о :											
унитазов	2	4	10	15	18	22	27	35	48	55	
писсуаров	1	2	4	6	7	9	11	12	18	21	
умывальников	2	2	2	3	6	7	9	16	22	25	

Состав и площади основных групп помещений предприятий общественного питания

Наименование групп помещений и типов предприятий	Площадь, м ² , в аэровокзалах пропускной способностью, пасс./ч									
	50	100	200	400	600	800	1000	1500	2000	2500
I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	При работе на полуфабрикатах									
Торговая										
Ресторан	-	-	-	130	130	250	250	355	480	600
Кафе	-	50	100	100	100	100	100	190	190	290
Буфет	25	20	25	40	60	70	110	130	150	200
Столовая	-	-	-	-	-	115	115	115	215	215
В с е г о	25	70	125	270	290	535	575	790	1035	1305
Производственная										
Ресторан	-	-	-	100	100	180	180	200	230	280
Кафе	-	35	55	55	55	55	55	90	90	120

I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Буфет	10	10	10	15	20	20	40	45	50	75
Столовая	-	-	-	-	-	65	65	65	110	110
Общие помещения	-	-	-	15	20	20	30	40	50	60
В с е г о	10	45	65	185	195	340	370	440	530	645
Складская										
Общие помещения	15	25	35	150	190	200	220	250	320	360
Административно-бытовая										
Общие помещения	10	20	25	100	120	125	145	180	230	285
И т о г о	60	160	250	705	795	1200	1310	1660	2115	2595
	При работе на сырье									
Торговая										
Ресторан	-	-	-	130	130	250	250	355	480	600
Кафе	-	50	100	100	100	100	100	190	190	290
Буфет	25	20	25	40	60	70	110	130	150	200

I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Столовая	-	-	-	-	-	115	115	115	215	215
В с е г о	25	75	125	270	290	535	575	790	1035	1305
Производственная										
Ресторан	-	-	-	100	100	180	180	200	230	280
Кафе	-	35	55	55	55	55	55	90	90	120
Буфет	10	10	10	15	20	20	40	45	50	75
Столовая	-	-	-	-	-	65	65	65	110	110
Общие помещения	-	10	40	110	120	130	145	160	200	240
В с е г о	10	55	105	280	295	450	485	560	680	825
Складская										
Общие помещения	15	40	60	165	220	240	280	330	390	490
Административно-бытовая										
Общие помещения	10	25	30	30	130	140	160	210	300	360
И т о г е	60	195	320	805	935	1365	1500	1890	2405	2980

Приложение 16

Примерная номенклатура и количество рабочих мест
предприятий торговли

Наименование вида	Количество рабочих мест, шт., в аэровокзалах пропускной способностью, пасс./ч									
	50	100	200	400	600	800	1000	1500	2000	2500
Совзпечатать	1	1	1	1	2	2	3	3	4	4
Аптечный	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3
Сувениры	-	1	1	1	2	1	1	2	4	4
Табачный	-	-	1	1	1	1	1	1	2	2
Кондитерский	-	-	-	1	1	2	2	2	3	4
Цветочный	-	-	-	1	1	1	1	2	2	3
В с е г о	2	3	4	6	8	8	10	12	18	20

Приложение 17

Состав и площади помещений дополнительного обслуживания интуристов
и количество посадочных мест предприятий общественного питания

26

Наименование	Площадь, м ² , в аэровокзалах пропускной способностью, пасс./ч							
	200	400	600	800	1000	1500	2000	2500
Количество интуристов, пасс./ч	12	24	40	75	95	132	174	260
Оформление заказов, документов, обмен валюты и другие операции	12	18	23	23	28	45	60	120
Банкетный зал и буфет	-	25	25	85	85	85	105	150
Производственные помещения буфета	-	10	10	10	10	10	15	15
Магазин "Березна" (в том числе складские и административные помещения)	9	15	37	47	74	110	150	170
Переводчики, дежурные, начальники сектора, диспетчерская по транспорту и другие сотрудники	15	30	30	40	40	55	60	60
Уборщицы, уборные, хранение уборочного инвентаря	14	17	20	20	28	35	40	60
В с е г о	50	115	145	225	265	340	430	575
Количество посадочных мест предприятий общественного питания:								
банкетный зал	-	-	-	24	24	24	36	48
буфет	-	8	8	12	12	12	16	20

Приложение 18

Состав и площади помещений обслуживания депутатов и делегаций

28

Наименование помещений	Площади, м ² , в аэровокзалах пропускной способностью, пасс./ч									
	50	100	200	400	600	800	1000	1500	2000	2500
Помещения оформления и ожидания вылета	10	40	55	90	130	130	130	160	160	170
Банкетный зал	-	-	-	-	25	25	25	55	55	70
Буфет	-	-	25	25	25	25	25	30	30	30
Производственные помещения буфета	-	-	10	10	10	10	10	15	15	15
Службные помещения	10	15	15	15	20	20	20	20	20	20
Уборные, помещения для хранения уборочного инвентаря	10	20	20	20	25	25	25	35	35	35
В с е г о	30	75	125	160	235	235	235	315	315	340
Количество посадочных мест предприятий общественного питания:										
банкетный зал	-	-	-	-	12	12	12	24	24	36
буфет	-	-	8	8	8	8	8	12	12	12

Приложение 19

Ориентировочная численность работников службы перевозок
в аэровокзалах

Наименование группы персонала	Численность работников в дневную смену, чел., в аэровокзалах пропускной способностью, пасс./ч									
	50	100	200	400	600	800	1000	1500	2000	2500
Административно-управленческая	1	1	1	6	7	8	8	9	10	10
Диспетчерская	1	1	2	6	8	9	9	13	15	15
Регистрации, посадки и встречи	3	5	10	17	20	28	37	50	60	70
Обслуживания пассажиров (справки, продажа билетов и др.)	2	2	3	4	5	6	9	14	17	20
Перронной механизации	1	1	3	4	5	7	8	15	22	30
В с е г о	8	10	19	37	45	58	71	101	124	145

Приложение 20

Величина коэффициентов спроса для
основных электрических нагрузок

Наименование группы электропотребителей	Величина коэффициента спроса в аэровокзалах	
	Малых	Средних и больших
Осветительные нагрузки		
Внутреннее освещение		
Рабочее освещение	0,9	0,9
Аварийное и рекламное освещение, заградительные огни	1,0	1,0
Силовые нагрузки		
Установки вентиляции и кондиционирования воздуха	0,7	0,7
Электроплиты, электроварочные котлы, электронагревательные приборы	0,5	0,6
Холодильные установки	0,7	0,7
Лифт, приводы дверей и ворот	0,2	0,3
Транспортеры	0,5	0,5
Электробытовые приборы	0,2	0,3

Ориентировочное количество телефонных

Назначение помещений	Количество телефонных аппаратов и электрочасов											
	50			100			200			400		
	В	Г	Ч	В	Г	Ч	В	Г	Ч	В	Г	Ч
I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
I. Помещения основного технологического назначения:												
A. Операционные помещения или зоны:												
вылетающих пассажиров												
прилетающих пассажиров		I	I	-	I	I	-	I	I	-	2	2
транзитных пассажиров												
билетных касс	I	I	-	I	I	-	2	2	-	3	3	-
дежурного по регистрации	I	-	-	2	-	-	3	-	-	5	-	-
то же, на аванпорте	I	-	-	2	-	-	2	-	-	3	-	-
справочного бюро с дикторской	I	-	-	I	-	-	I	I	-	I	I	I
диспетчера по транзиту	-	-	-	-	-	-	I	I	I	I	I	I

Приложение 21

аппаратов и электрочасов в аэровокзале

в аэровокзалах пропускной способностью, пасс./ч														
600			800			1000			1500			2000,2500		
В	Г	Ч	В	Г	Ч	В	Г	Ч	В	Г	Ч	В	Г	Ч
14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
	2	I	-	2	I	2	2	I	2	2	I	I	2	I
-	2	I	-	2	I	2	2	I	2	2	I	I	2	I
						I	I	I	I	I	I	I	I	I
4	4	-	5	5	-	5	5	-	6	6	-	6	6	-
8 ^{I)}	-	-	10 ^{I)}	-	-	12 ^{I)}	-	-	16 ^{I)}	-	-	20 ^{I)}	-	-
3 ^{I)}	-	-	3 ^{I)}	-	-	3 ^{I)}	-	-	4 ^{I)}	-	-	4 ^{I)}	-	-
I	I	I	I	I	I	I	I	I	2	2	2	2	2	2
2	2	I	3	2	I	3	3	I	3	3	I	4	4	I

I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	II	12	13
Б. Помещения ожидания:												
вылетающих пассажиров												
прилетевших пассажиров и встречающих	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I	I
транзитных пассажиров								I	I	-	I	I
Зоны распределения, переходные галереи, туннели	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
В. Помещения обработки багажа пассажиров:												
приема, оформления и комплектования багажа	I	I	I	I	I	I	2	I	2	I	I	2
выдачи багажа								I	-	I	I	I
хранения багажных контейнеров (обменный фонд)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	I	-	-
намерн хранения багажа и ручной клади	I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I
хранения неостровованного багажа										I	-	-

14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	
		2	I	-	2	I	-	2	I	-	2	I	-	2	I
2	2	I	-	2	I	-	2	I	-	2	I	-	2	I	
-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	
2	-	2	2	-	2	2	-	2	3	-	3	4	-	4	
2	I	2	2	I	2	2	I	2	2	I	2	2	I	2	
I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I	
I	-	-	I	-	-	I	-	-	I	-	-	I	-	-	
I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I	
I	-	-	I	-	-	I	-	-	I	-	-	I	-	-	

I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Г. Помещения специального контроля пассажиров и их ручной клади	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
II. Помещения доплатного обслуживания пассажиров:												
ресторана	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2	2
кафе	-	-	-	I	-	-	I	-	-	I	I	-
буфета	I	-	-	I	-	-	I	-	-	I	I	-
для депутатов и делегаций	I	I	I	I	I	I	2	2	2	2	2	2
для интуристов	-	-	-	-	-	-	I	I	I	I	I	I
комнаты матери и ребенка	I	-	-	I	-	-	I	-	I	I	-	I
медицинского пункта	I	-	-	I	-	-	I	I	I	I	I	I
парикмахерской	-	-	-	I	-	I	I	-	I	I	I	I
мастерской бытового обслуживания	-	-	-	I	-	I	I	-	I	I	I	I
отделения связи	I	I	I	I	I	I	I	I	I	2	2	2
сберкассы	-	-	-	I	I	I	I	I	I	I	I	I

14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
I	I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-
I	I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-
2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I

I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
III. Административные и бытовые помещения												
A. Службные:												
оперативной службы	-	-	-	I	I	I	I	I	I	I	I	I
фельдсвязи	-	-	-	-	-	-	I	I	I	I	I	I
военного коменданта	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
милиции	-	-	-	-	-	-	I	I	I	I	I	I
работников, сопровождающих самолеты	-	-	-	-	-	-	I	-	-	I	-	-
начальника служб перевозок	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
начальника пассажирской службы	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
дежурного по аэровокзалу	-	-	-	-	-	-	-	-	-	I	I	I
начальника аэровокзала	-	-	-	I	-	-	I	-	-	I	-	-
сменного начальника аэровокзала	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
начальника смены СП	-	-	-	-	-	-	-	-	-	I	I	I
начальника служб транзита	-	-	-	-	-	-	-	-	-	I	I	I

I4	I5	I6	I7	I8	I9	20	21	22	23	24	25	26	27	28
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I

I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
инспектора по работе с пассажирами	-	-	-	-	-	-	I	-	-	I	-	-
дежурного по встрече и посадке	I	-	-	I	-	-	I	-	-	I	-	-
диспетчера службы перевозов										I	-	-
дежурных по оформлению сопроводительной документации	I	-	-	I	-	-	I	-	-	I	-	-
диспетчеров по центровке и загрузке										I	-	-
команданта аэровокзала	I	-	-	I	-	-	I	-	-	I	-	-
класса технической персонала	-	-	-	I	-	I	I	-	I	I	-	I
Административные помещения:												
для перронных бригад службы перевозов	I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I
информационного центра, в том числе:												
дикторской и радиоузла	-	-	-	-	-	-	I	-	I	I	-	I
оперативного управления средствами информации пассажиров	-	-	-	-	-	-	I	-	I	I	-	I

14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
I	-	-	I	-	-	I	-	-	I	-	-	I	-	-
I	-	-	I	-	-	I	-	-	I	-	-	I	-	-
I ^I)	-	-	I ^I)	-	-	I ^I)	-	-	I ^I)	-	-	I ^I)	-	-
I ^I)	-	-	I ^I)	-	-	I ^I)	-	-	I ^I)	-	-	I ^I)	-	-
I	-	-	I	-	-	I	-	-	I	-	-	I	-	-
I	I	I	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-
I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I
I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I
I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I

I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Б.Производственные, складские и административно-бытовые помещения пищеблока:												
горячего цеха ресторана	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	I
горячего цеха кафе	I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I
буфета	I	-	-	I	-	-	I	-	-	I	-	-
торгового зала столовой	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	I
заведующего производством	I	-	-	I	-	-	I	-	-	I	-	I
кондитерского цеха	-	-	-	-	-	-	-	-	-	I	-	I
цеха комплектации и хранения передвижных буфетов	-	-	-	-	-	-	-	-	-	I	-	-
кладовщиков	-	-	-	-	-	-	-	-	-	I	-	I
кабинета директора	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
вентеры	-	-	-	-	-	-	-	-	-	I	I	-
В.Бытовые и подсобные помещения:												
дежурных по регистрации билетов и оформлению багажа	I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I

14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
-	-	I	-	-	I	-	-	I	-	-	I	-	-	I
I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I
I	-	-	I	-	-	I	-	-	I	-	-	I	-	-
-	-	I	-	-	I	-	-	I	-	-	I	-	-	I
I	-	I	I	-	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I
I	-	-	I	-	-	I	-	-	I	-	-	I	-	-
I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-
I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I

I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
дежурных по встрече и посадке	I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I
перонных контролеров	I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I
багажных кладовщиков, носильщиков, загрузчиков багажа	I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I
торговых помещений столовых	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
хранения радиостанции	I	-	-	I	-	-	I	-	I	I	-	I
электротехнической мастерской	I	-	-	I	-	-	I	-	-	I	-	-
группы обслуживания МОА	-	-	-	-	-	-	I	-	-	I	-	-
IV. Очистительные площадки:												
входа в аэровокзал со стороны привокзальной площади	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	2	I
выхода на перрон	-	-	I	-	-	I	-	-	I	I	-	I
привокзальной площади	-	-	-	-	-	I	-	-	I	-	-	I

14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I
I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I
I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I
-	-	-	I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I
I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I	I	-	I
I	-	-	I	-	-	I	-	-	I	-	-	I	-	I
-	-	-	I	-	-	I	-	-	I	-	-	I	-	-
I	-	-	I	-	-	I	-	-	I	-	-	I	-	-
-	3	I	-	3	I	-	3	I	-	3	I	-	4	I
I	-	I	2	-	2	2	-	2	2	-	2	2	-	2
-	-	2	-	-	3	-	-	3	-	-	4	-	-	4

I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Всего абонентов:												
внутренней телефонной связи	27	-	-	37	-	-	50	-	-	69	-	-
городской телефонной связи	-	11	-	-	13	-	-	22	-	-	36	-
Телефоны-автоматы	-	3	-	-	3	-	-	3	-	-	6	-
Количество электрочасов	-	-	18	-	-	24	-	-	37	-	-	50
В том числе:												
световые указатели времени	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
80	-	-	85	-	-	93	-	-	101	-	-	105	-	-
-	47	-	-	48	-	-	52	-	-	54	-	-	56	-
-	13	-	-	13	-	-	14	-	-	14	-	-	15	-
-	-	57	-	-	60	-	-	62	-	-	65	-	-	67
-	-	4	-	-	6	-	-	8	-	-	8	-	-	10

Примечание. В - внутренняя АТС;
Г - городская АТС;
Ч - электрочасы;
I) - абоненты внутренней АТС с выходом в город.

Суммарный и удельный расходы электроэнергии за год

Наименование показателя	Расход электроэнергии в аэровокзалах пропускной способностью, пасс./ч									
	50	100	200	400	600	800	1000	1500	2000	2500
112 Годовой удельный расход электроэнергии на 1 пассажира, кВт.ч. ^{х)}	1,4	1,9	1,85	1,85	1,75	1,70	1,70	1,60	1,50	1,40
Суммарный расход электроэнергии по аэровокзалу за год, тыс.кВт.ч	91,2	216,8	565,5	854,9	2156,8	3291,6	3963	6597	8752	10035

х) Годовой объем пассажирских перевозок по классам аэропортов приведен в НТП аэропортов.

Ориентировочное количество абонентов МТС

Абоненты МТС	Количество абонентов МТС в аэровокзалах пропускной способностью, пасс./ч									
	50, 100	200	400	600	800	1000	1500	2000	2500	
113 Начальник СП, начальник смены СП, старший диспетчер СП	1	2	2	2	2	2	2	2	3	
Начальник службы транзита, диспетчер транзита	-	1	1	1	1	2	2	2	3	
Депутатская, военный комендант, милиция	-	2	2	2	2	2	2	2	3	
Переговорная кабина в аэровокзале	-	2	2	4	4	6	6	6	8	
В с е г о	1	7	7	9	9	12	12	12	17	

Примечание. Количество абонентов в помещениях обслуживания депутатов и делегаций определяется при проектировании.

Ориентировочное количество телефонных аппаратов
и коммутаторов служебной прямой связи для службы
перевозов

II4

Место установки аппаратуры	Количество аппаратов, шт., в аэровокзалах пропускной способностью, пасс./ч							
	200	400	600	800	1000	1500	2000	2500
Зоны наапливания и распределения пассажиров х)	1	2	2	2	4	4	4	6
Выход на перрон (аванперрон)	1	2	2	2	-	-	-	-
Вход и выход в галерею х)	-	-	-	-	4	4	4	6
Место посадки в самолет	4	8	8	8	10	10	10	12
Служебные помещения на перроне	2	2	4	4	4	4	4	6
Площадки перронной механизации	2	2	3	3	3	3	3	4
Всего аппаратов	10	16	19	19	25	25	25	34
Всего коммутаторов	1	2	2	2	2	2	2	3

х) При проектировании количество аппаратуры должно уточняться по числу мест и галерей.

Ориентировочное количество телефонных аппаратов для выдачи
справок

II5

Место установки	Количество аппаратов, шт., в аэровокзалах пропускной способностью, пасс./ч							
	200	400	600	800	1000	1500	2000	2500
I	2	3	4	5	6	7	8	9
Зал ожидания вылетающих пассажиров	2	2	3	4	4	5	5	6
Зал ожидания прилетевших пассажиров	2	2	3	4	4	4	4	5
Зал ожидания транзитных пассажиров	2	2	3	4	4	5	5	6
Операционный зал	2	2	2	3	3	4	4	5
У входа в аэровокзал (вестибюль)	1	1	2	2	2	2	2	2
Отделение связи (почта, телеграф)	1	2	2	2	2	2	2	2
Сберкасса	1	1	1	1	1	1	1	1
Помещение для депутатов и делегаций	1	1	1	1	1	1	1	1
Комната матери и ребенка	1	1	1	1	1	1	1	1
Медпункт	1	1	1	1	1	1	1	1
Гардероб при ресторане	-	1	1	1	1	1	1	1

I	2	3	4	5	6	7	8	9
Гардероб при кафе	1	1	1	1	1	1	1	1
Всего телефонных аппаратов	15	17	21	25	25	28	28	32
Коммутаторы (у дежурных справочного бюро)	2	2	2	3	4	4	4	4
Аппаратура громкоговорящей связи	2	2	2	4	5	5	5	5
Рабочее место дежурных	2	2	2	4	5	5	5	5

116

Примечание. Количество аппаратов в помещении для депутатов и делегаций устанавливается при проектировании.

Приложение 26

Ориентировочное количество УКВ-радиостанций службы перевозок

Место установки радиостанции	Количество радиостанций, комплектов, в аэровокзалах пропускной способностью, пасс./ч							
	200	400	600	800	1000	1500	2000	2500
I	2	3	4	5	6	7	8	9
Диспетчерский состав (стационарные радиостанции):								
начальник смены (диспетчер СП)	1	1	1	1	1	1	1	2
диспетчер по центровке	-	1	1	1	1	1	1	2
старший перронной группы	1	1	1	1	1	1	1	1
резервные радиостанции	1	1	1	1	1	1	1	3
Итого	3	4	4	4	4	4	4	8
Дежурные (портативные радиостанции):								
по загрузке	-	1	2	3	3	5	6	8
по встрече и посадке	2	4	5	5	5	6	8	10
перронные контролеры	1	1	1	2	2	2	2	4

117

I	2	3	4	5	6	7	8	9
багажный кладовщик	2	3	3	5	6	8	10	12
резервные радиостанции	2	3	3	4	4	4	5	8
Итого	6	12	14	19	20	26	31	42
Средства механизации (подъемные радиостанции):								
автобусы	2	4	5	3	5	2	2	4
автопоезда	-	2	3	5	8	8	8	10
трапы пассажирские	2	4	7	12	15	14	14	18
автотранспорт	4	5	6	8	10	10	10	15
резервные радиостанции	1	3	4	5	5	6	6	10
Итого	9	18	25	33	43	40	40	57

118

Потребная мощность радиосоповещения

Пропускная способность аэровокзала, пасс./ч	Потребная мощность для радиосоповещения, Вт
50, 100	50-100
200, 400	200-400
600, 800	600-800
1000, 1500	800-1000
2000, 2500	1000-1500

Примечание. Потребная мощность приведена с учетом запаса мощности на входе линии до 40%.

Количество телевизионных передающих намер по контролируемым объектам

Место установки камеры	Количество камер, шт., в аэровокзалах пропускной способностью, пасс./ч	
	2000	2500
Операционный зал (регистрация билетов)	2	4
Зоны накопления и сбора пассажиров	2	3
Выходы на посадку	2	2
Перрон (места посадки)	3	5
Помещение комплектования багажа	1	1
Помещение выдачи багажа	1	1
Аванперрон	1	2
Всего	12	18

119

Абоненты громкоговорящей связи служб

Внутренние абоненты	Внутренние абоненты, №														
	I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1. Начальник СЦ	0	+	+	+	+										
2. Зам. начальника СЦ	+	0		+	+										
3. Секретарь-машинистка	+		0												
4. Начальник смены СЦ	+	+		0	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	
5. Старший диспетчер СЦ	+	+		+	0	+	+	+	+	+	+	+		+	
6. Диспетчеры СЦ				+	+	0	+	+	+	+	+				+
7. Диспетчер по центровке				+	+	+	0			+		+		+	
8. Диспетчер по загрузке				+	+	+		0							
9. Дежурный по транзиту				+	+	+		0	+		+			+	
10. Дежурный по регистрации				+	+	+	+	+	0	+	+	+			
11. Дежурный по встрече и посадке				+	+	+		+	0			+			
12. Дежурный по оформлению документации				+	+	+	+	+			0				
13. Кассир билетный				+				+	+				0		+
14. Дежурный справочного бюро				+	+	+				+				0	+
15. Диктор						+				+			+	+	0
16. Начальник аэровокзала					+										
17. Командант аэровокзала															
18. Милиция				+						+			+		
19. Багажный кладовщик				+	+	+	+	+		+					+
20. Группа дозора	+	+		+						+	+				
21. Диспетчер группы питания									+	+					

I20

Перевозок

						Внешние абоненты, №													
16	17	18	19	20	21	Городское агентство	Ц Д А	А Д П	С Д П	Р П	Д П П	Р Д П	Г С М	А Т Б	База спец-машин	База транс-портных маш.	Профлак-торий	Диспетчер грузовой сл.	Количество связей
					+														6
					+			+	+					+					8
															+	+	+		1
						+	+	+	+						+	+			24
															+	+			18
																			I2
																			8
																			4
																			9
																			14
																			8
																			6
																			5
																			10
																			7
						0	+	+											7
						+	0												1
						+		0											5
																			7
						+	+												7
																			2

I2I

СО Д Е Р Ж А Н И Е

1. Общие положения :	3
2. Расчетные нормативы	9
3. Технологические процессы и организация обслуживания пассажиров	13
4. Состав и размещение помещений, нормы площади	24
5. Средства механизации, автоматизации и технологическое оборудование	36
6. Режим работы аэровокзала. Определение численности персонала	41
7. Электроснабжение, электрооборудование и электрическое освещение	42
8. Электросвязь	
Телефонная связь	51
Громкоговорящая связь	53
Телеграфная связь	53
УКВ-радиосвязь	54
Оповещение пассажиров и посетителей	55
Производственное телевидение	56
Спецсигнализация	57

П Р И Л О Ж Е Н И Я

1. Ориентировочное соответствие номенклатуры аэровокзалов классу аэропортов	61
2. Средние расчетные соотношения и время пребывания в аэровокзале групп пассажиров и посетителей	62
3. Зависимость между пропускной способностью и одновременной вместимостью аэровокзалов	63
4. Соотношение количества пассажиров, регистрирующих билет и оформляющих багаж в аэропорту и городе	64

5. Продолжительность выполнения основных процессов технологического обслуживания пассажиров и обработки багажа начальных рейсов	65
6. Продолжительность выполнения основных процессов технологического обслуживания пассажиров и обработки багажа транзитных рейсов	66
7. Продолжительность выполнения основных процессов технологического обслуживания пассажиров и обработки багажа конечных рейсов	67
8. Состав и рабочие площади помещений аэровокзалов	68
9. Состав и площади помещений комнаты матери и ребенка	82
10. Количество кроватей в комнате матери и ребенка	83
11. Состав и площади помещений медпункта	84
12. Состав и площади помещений мастерской бытового обслуживания	85
13. Состав и площади служебных помещений отделения связи и общее количество рабочих мест отделения связи и обернадсы	86
14. Количество унитазов, писсуаров и умывальников в женских и мужских уборных для пассажиров и посетителей	87
15. Состав и площади основных групп помещений предприятий общественного питания	88
16. Примерная номенклатура и количество рабочих мест предприятий торговли	91
17. Состав и площади помещений дополнительного обслуживания туристов и количество посадочных мест предприятий общественного питания	92

18. Состав и площади помещений для депутатов и делегаций.....	93
19. Ориентировочная численность работников службы перевозок в аэровокзалах	94
20. Величина коэффициентов спроса для основных электрических нагрузок	95
21. Ориентировочное количество телефонных аппаратов и электрочасов в аэровокзале.....	96
22. Суммарный и удельный расходы электроэнергии за год	II2
23. Ориентировочное количество абонентов МТС.....	II3
24. Ориентировочное количество телефонных аппаратов и коммутаторов служебной прямой связи для службы перевозок	II3
25. Ориентировочное количество телефонных аппаратов для выдачи справок	II5
26. Ориентировочное количество УКВ-радиостанций службы перевозок	II7
27. Потребная мощность радиосоповещения	II9
28. Количество телевизионных передающих камер по контролируемым объектам	II9
29. Абоненты громкоговорящей связи службы перевозок	I20

Редактор О.А.Шитова

Т-06081. Подписано в печать 9.4.75. Заказ № 350.
Тираж 950. Отпечатано в ГПИ и НИИ Аэропроект. Учетно-издательских листов 7,3.