### Общество с ограниченной ответственностью «Пион»

|  |  |
| --- | --- |
| Согласовано | Утверждаю |
| председатель профсоюза работников | генеральный директор |
| ООО «Пион» | ООО «Пион» |
| Сидоров П.П. | Воронов А.В. |
| “\_\_”\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_2017г | “\_\_”\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_2017г |
| *Сидоров* Сидоров П.П. | *Воронов* Воронов А.В. |

Инструкция №\_\_\_

## ИНСТРУКЦИЯ по охране труда для летного состава экипажа самолета ИЛ-76

Инструкция составлена в соответствии с “Типовой инструкцией по охране труда для летного состава экипажа самолета ИЛ-76” ТОИ Р-54-004-96

### 1. Общие требования безопасности

1.1. Инструкция распространяется на экипаж самолета Ил-76:

* командира ВС;
* второго пилота;
* штурмана;
* бортинженера;
* бортрадиста;
* старшего бортоператора;
* бортоператора

и содержит основные требования по охране труда членов экипажа при выполнении ими своих должностных обязанностей. Специальные требования, обеспечивающие безопасность труда членов экипажа в процессе подготовки к полету и во время полета, изложены в Руководстве по летной эксплуатации самолета Ил-76 (далее по тексту - РЛЭ) и Наставлении по производству полетов (далее по тексту - НПП).

1.2. Члены экипажа самолета независимо от квалификации и стажа работы должны своевременно и в полном объеме пройти:

* вводный инструктаж;
* первичный на рабочем месте и повторный;
* при перерывах в летной работе более чем на 60 календарных дней, а также в случае нарушения требований инструкции по охране труда, члены экипажа должны пройти внеплановый инструктаж (индивидуально или всем экипажем самолета).

Лица, не прошедшие инструктажи, к работе не допускаются.

1.3. Во время работы на членов экипажа могут оказывать воздействие в основном следующие опасные и вредные производственные факторы:

* движущиеся по территории аэродрома ВС, спецавтотранспорт и самоходные механизмы;
* струи отработавших газов авиадвигателей, а также камни, песок и другие предметы, попавшие в них;
* воздушные всасывающие потоки, движущиеся с большой скоростью (зона сопел авиадвигателей);
* вращающиеся винты стоящих на стоянках самолетов и вертолетов;
* выступающие части самолета и его оборудования (острые кромки антенн, не закрытые створки люков, лючков и т.п.);
* повышенное скольжение (вследствие обледенения, увлажнения и замасливания поверхностей самолета, трапа, стремянок, места стоянки и покрытия аэродрома);
* предметы, находящиеся на поверхности места стоянки самолета (шланги, кабели, тросы заземления и др.);
* выполнение работы вблизи от неогражденных перепадов по высоте (на стремянке, приставной лестнице, плоскости самолета, у незакрытого люка, входной двери и т.п.);
* электрический ток, который в случае замыкания может пройти через тело человека;
* острые кромки, заусенцы, шероховатость на поверхности оборудования, грузов, канатов и т.п.;
* перемещаемые грузы во время погрузки-выгрузки самолета;
* падающие грузы, обрушающиеся конструкции грузоподъемных механизмов;
* повышенный уровень шума от работающих авиадвигателей и ВСУ;
* повышенная или пониженная температура и влажность воздуха;
* разряды статического электричества;
* недостаточная освещенность рабочей зоны, места стоянки самолета, перрона;
* пожар или взрыв.

1.4. Для контроля состояния здоровья члены экипажа должны ежегодно проходить медицинское освидетельствование во врачебно-летной экспертной комиссии (ВЛЭК) и периодические медицинские осмотры в установленном порядке.

1.5. Члены экипажа, не прошедшие периодический медицинский осмотр и годовое освидетельствование во ВЛЭК, к летной работе не допускаются. Члены экипажа должны пользоваться спецодеждой, спецобувью и другими средствами индивидуальной защиты в соответствии с действующими Нормами.

1.6. В случае заболевания, плохого самочувствия, недостаточного предполетного отдыха (при нахождении вне места базирования) члены экипажа обязаны доложить о своем состоянии командиру ВС и обратиться за медицинской помощью.

1.7. Если с членом экипажа произошел несчастный случай, то ему необходимо оказать медицинскую помощь и сообщить о случившемся в установленном порядке для организации расследования этого случая в соответствии с действующим Положением о порядке расследования и учета несчастных случаев на производстве.

1.8. Члены экипажа должны уметь оказать первую доврачебную помощь, пользоваться бортовой медицинской аптечкой.

1.9. Члены экипажа должны соблюдать установленный для них режим рабочего времени и времени отдыха: нормы полетного времени, предполетного и послеполетного отдыха, правила поведения во время нахождения на дежурстве, в резерве и т.д.

1.10. Для предупреждения возможности возникновения пожаров и взрывов члены экипажа должны сами соблюдать требования пожаро- и взрывобезопасности и не допускать нарушений со стороны пассажиров (не курить на месте стоянки ВС, не пользоваться открытым огнем и т.п.).

1.11. Члены экипажа, не соблюдающие требования инструкции по охране труда, могут быть привлечены к дисциплинарной ответственности. Если нарушение инструкции связано с причинением предприятию материального ущерба, члены экипажа могут привлекаться к материальной ответственности в установленном порядке.

### 2. Требования безопасности перед вылетом в процессе предполетной подготовки

2.1. Члены экипажа перед полетом обязаны пройти медицинский осмотр.

При выполнении полетов за рубежом предполетный медицинский осмотр не проводится. Ответственность за соблюдение членами экипажа полноценного отдыха несет командир ВС.

2.2. При перемещении по территории аэродрома члены экипажа должны соблюдать следующие правила:

* ходить только по специально предназначенным для этого маршрутам.
* во избежание несчастных случаев от наезда транспортных средств и самоходных механизмов во время ходьбы быть внимательным, особенно в сложных метеорологических условиях (дождь, туман, снегопад, гололед и т.п.) и в темное время суток; следует помнить, что в условиях авиационного шума звуковые сигналы, подаваемые транспортными средствами, и шум работающего двигателя приближающегося автомобиля, самоходного механизма могут быть не слышны.
* соблюдать осторожность вблизи зон повышенной опасности (зон работающих авиадвигателей, вращения воздушных винтов самолетов, несущих и рулевых винтов вертолетов, излучения антенн наземных и бортовых радиотехнических средств, руления и буксировки воздушных судов, маневрирования спецавтотранспорта и средств механизации у воздушного судна, заправки самолета ГСМ, погрузочно-разгрузочных работ и др.), а также на проезжей части дорог, обращать внимание на неровности и скользкие места на поверхности аэродрома и избегать передвижения по ним.

Опасно находиться на расстоянии:

* менее 50 м в направлении выхода газов из двигателя;
* менее 10 м перед воздухозаборником двигателя;
* менее 20 м при работе бортовых радиолокационных станций.

2.3. В процессе предполетного осмотра необходимо:

* пользоваться исправными стремянками и приставными лестницами, предусмотренными для самолета Ил-76; особую осторожность следует проявлять при неблагоприятных погодных условиях (например, во время дождя, снега). Нельзя спрыгивать со стремянки или спускаться, шагая через несколько ступенек.
* соблюдать осторожность при передвижении по стоянке, чтобы не споткнуться и не удариться о шланги, кабели, тросы, рукава, упорные колодки, тележки, баллоны и т.п.
* во избежание травмирования головы, быть внимательным при передвижении под фюзеляжем возле низкорасположенных частей самолета (например, наружных антенн, незакрытых люков, лючков и т.п.) и в районе рампы.
* перед подъемом в самолет необходимо убедиться в надежной установке бортовой лестницы, исключающей возможность ее самопроизвольного перемещения; при этом следует обратить внимание на то, чтобы проушины лестницы вошли в гнезда, а также чтобы на поверхности лестницы отсутствовали лед, горюче-смазочные материалы и другие вещества, способствующие скольжению.
* при подъеме (спуске) по бортовой лестнице следует проявлять повышенную осторожность, не спешить; на бортовой лестнице одновременно не должно находиться более одного человека; подъем и спуск следует осуществлять лицом к бортовой лестнице.

2.4. В процессе предполетной подготовки каждый член экипажа обязан руководствоваться требованиями РЛЭ, в том числе:

Бортинженер

При осмотре самолета снаружи (в соответствии с установленным маршрутом) необходимо:

* убедиться в том, что возле самолета имеются необходимые средства пожаротушения, под колесами основных опор шасси установлены упорные колодки, самолет заземлен;
* проверить отсутствие посторонних предметов под самолетом и возле него;

При осмотре внутри самолета:

* убедиться в том, что все технологические люки, панели пола и потолка закрыты;
* убедиться в том, что проходы в кабине экипажа свободны;
* осмотреть грузовую кабину и кабину экипажа и убедиться в отсутствии в них посторонних предметов;
* убедиться в том, что двери, люки и рампа закрыты;
* убедиться в том, что аварийно-спасательное оборудование и плавсредства находятся на борту и надежно закреплены, бортовые ручные огнетушители находятся на своих местах, бортовые медицинские аптечки укомплектованы;
* проверить наличие кислородных масок и кислорода в системе;
* убедиться в том, что кресло надежно стопорится, привязные ремни не повреждены и замок ремней исправен (при необходимости отрегулировать кресло и длину привязных ремней);
* проверить карманы кресел во избежание травм рук оставленными колющими и режущими предметами.

Второй пилот

* проверить размещение и крепление грузов в самолете;
* произвести внешний осмотр кабины, после чего занять свое рабочее место, убедиться в том, что кресло надежно стопориться, привязные ремни не повреждены и замок ремней исправен (при необходимости отрегулировать кресло и длину привязных ремней);
* проверить наличие кислородных масок и исправность кислородной системы.

Командир ВС

* принять доклады членов экипажа о готовности самолета и его оборудования к полету, затем лично произвести наружный осмотр самолета;
* осмотреть кабину и убедиться в отсутствии посторонних предметов;
* занять свое рабочее место, убедиться в том, что кресло надежно стопорится, привязные ремни не повреждены и замок ремней исправен (при необходимости отрегулировать кресло и длину привязных ремней).

Все члены экипажа должны проверить исправность работы механизмов кресла, привязных ремней и надежность фиксации сиденья в установленном для полета положении; во избежание получения травмы о кромку этажерки при откатывании сиденья в крайнее заднее положение следует держать руки на подлокотниках.

2.5. При загрузке и выгрузке должны соблюдаться следующие основные требования:

* для предотвращения опрокидывания самолета на хвостовую часть во время загрузки и разгрузки грузовой кабины должна быть выпущена хвостовая опора; выпуск и уборку хвостовой опоры следует производить при горизонтальном положении рампы.
* перед опусканием и поднятием рампы, выпуском и уборкой хвостовой опоры, открытием и закрытием дверей в грузовой кабине, имеющих электрогидравлическое управление с переднего пульта старшего бортоператора и с пульта управления штурмана, необходимо убедиться, что в районе действия механизмов, а также в зонах перемещения рампы, опоры и дверей отсутствуют люди.
* стальные канаты, используемые при работе с грузами, должны соответствовать массе перемещаемого груза; канаты, не снабженные информацией (например, с помощью бирки) об их испытании, не должны использоваться в работе.
* при погрузке и разгрузке контейнеров с помощью электролебедок, бортоператору запрещается находиться на пути их перемещения (соответственно спереди или сзади контейнера). Для предупреждения случаев травматизма находиться под контейнером или другим грузом, а также у края рампы запрещено.
* при погрузке и разгрузке контейнеров и других грузов с помощью тельферов бортоператор должен страховать груз от раскачивания специальными стропами сопровождения; для предупреждения травмирования рук о стальные канаты необходимо пользоваться защитными рукавицами.
* загрузка и выгрузка самоходной гусеничной и колесной техники должна производиться своим ходом; после размещения техники в грузовой кабине следует установить ее на стояночный тормоз, а под колеса с обеих сторон установить упорные колодки.
* при погрузке и разгрузке с использованием подтрапников по схеме "мост" старший бортоператор должен убедиться в устойчивости и надежности крепления промежуточной опоры.
* после размещения грузов в кабине необходимо произвести их швартовку швартовочными цепями, сеткой, ремнями и при помощи замков на контейнерах в соответствии с центровкой самолета согласно схеме швартовки.
* подъем (спуск) грузов по бортовой лестнице запрещается.

2.6. При заправке самолета топливом должны быть соблюдены следующие требования:

* перед заправкой необходимо проверить наличие заземления самолета и топливозаправщика, их соединение тросом для выравнивания потенциалов статического электричества.
* убедиться в наличии необходимых средств пожаротушения на месте стоянки самолета.

2.7. Во время заправки самолета запрещается:

* выполнять любые виды работ по техническому обслуживанию самолета, а также погрузочно-разгрузочные работы и обработку самолета противообледенительной жидкостью "Арктика";
* присоединять и отсоединять аэродромный источник электропитания к бортовой электросети;
* пользоваться открытым огнем и светильниками, не удовлетворяющими требованиям пожарной и взрывной безопасности;
* продолжать заправку в случае приближения грозы.

### 3. Требования безопасности в процессе выполнения полетного задания

3.1. Основным условием обеспечения безопасности членов экипажа в процессе выполнения полетного задания является точное соблюдение ими требований НПП и РЛЭ.

3.2. Буксировку самолета можно осуществлять только при наличии давления в тормозной системе.

3.3. Во время буксировки самолета члены экипажа должны находиться на своих рабочих местах и, в случае необходимости, принять меры к своевременной остановке самолета.

3.4. При буксировке самолета в ночное время и в условиях плохой видимости следует включить импульсный маяк, аэронавигационные и габаритные огни и убедиться в том, что фары и габаритные огни на тягаче также включены.

3.5. Скорость буксировки по сухой бетонированной дорожке "носом" вперед допускается не более 10 км/ч, "хвостом" вперед - не более 5 км/ч, вблизи препятствий - не более 5 км/ч.

3.6. Запуск двигателей может быть начат только после получения разрешения от авиатехника, выпускающего самолет, и докладов членов экипажа о готовности самолета к полету.

3.7. Перед запуском двигателей необходимо убедиться в том, что в зоне струи отработанных газов и всасывающего воздушного потока в зоне двигателей нет посторонних предметов, авиатехник, выпускающий самолет, готов к запуску двигателей и занял свое место.

3.8. До запуска двигателей необходимо подать команду "От двигателей"; получив ответный сигнал от авиатехника, приступить к запуску.

3.9. Члены экипажа при выруливании на старт, наборе высоты и снижении, находясь на своих рабочих местах, должны быть пристегнуты к сидениям кресел привязными ремнями.

3.10. При рулении члены экипажа обязаны следить за окружающей обстановкой и предупреждать командира ВС о препятствиях.

3.11. Руление вблизи препятствий, в зонах интенсивного движения ВС, спецавтотранспорта, людей, а также при ограниченной видимости выполняется на скорости, обеспечивающей в случае необходимости безопасную остановку самолета.

3.12. При полетах продолжительностью более 4 часов в профилактических целях следует дышать кислородом в течение 7 минут через каждые 2 часа полета, а также перед снижением; при пользовании кислородным оборудованием следует помнить о том, что во избежание возможности взрыва необходимо исключить любой контакт кислорода и жиров; поэтому работать с кислородным оборудованием следует чистыми руками без следов жиров и масел.

3.13. Время и очередность приема пищи членами экипажа в полете устанавливает командир ВС. Одновременно принимать пищу обоим пилотам запрещается.

3.14. Во избежание несчастных случаев запрещается разливать горячую воду через верхнюю горловину электрокипятильника.

3.15. В экстренных случаях открывать крышку электрокипятильника с горячей водой можно только спустя 10 минут после отключения его от электросети.

3.16. Запрещается заваривать чай и кофе в электрокипятильнике, а также подогревать жидкости в электродуховом шкафу.

3.17. Разлив горячей воды из электрокипятильника необходимо осуществлять только через краны.

3.18. Для открывания бутылок и консервных банок следует пользоваться только исправными и предназначенными для этого приспособлениями и инструментом.

### 4.Требования безопасности в аварийных ситуациях

4.1. В случае пролива топлива во время заправки на поверхность самолета или покрытие места стоянки заправка должна быть прекращена до полного удаления пролитого топлива. При этом запуск двигателей можно производить не ранее чем через 10 - 15 минут после удаления пролитого топлива с поверхности самолета и места его стоянки.

4.2. При возникновении пожара в самолете на земле члены экипажа должны немедленно сообщить об этом службе УВД, одновременно начать эвакуацию пассажиров. При ликвидации пожара кроме бортовых средств необходимо дополнительно использовать наземные средства пожаротушения, имеющиеся на аэродроме.

4.3. В полете при обнаружении дыма, гари или открытого пламени в пилотской или грузовой кабине, необходимо немедленно доложить об этом командиру ВС и приступить к поиску и тушению очага пожара с помощью ручных огнетушителей и других доступных средств. О пожаре необходимо сообщить диспетчеру УВД.

4.4. При появлении дыма в кабине экипажа всем членам экипажа следует надеть дымозащитные средства (кислородные маски и дымозащитные очки).

4.5. В случае возникновения пожара в каком-либо потребителе электрической энергии необходимо немедленно его обесточить.

4.8. Действия членов экипажа в случае аварийной посадки самолета и в других особых случаях должны соответствовать требованиям РЛЭ.

### 5. Требования безопасности по окончании полета

5.1. После заруливания на стоянку покидать рабочие места можно только после полной остановки двигателей и обесточивания самолета с разрешения командира ВС.

5.2. При выходе из самолета необходимо быть внимательным и осторожным, так как после полета организм утомлен после неблагоприятного воздействия таких производственных факторов, как шум, вибрация, перепад давления и т.п.

5.3. Бортмеханик должен убедиться в том, что под колеса основных шасси установлены упорные колодки, а самолет заземлен.

5.4. При выполнении внешнего послеполетного осмотра самолета, необходимо соблюдать меры предосторожности, изложенные в пункте 2.3 инструкции.

5.6. Члены экипажа должны следовать от самолета по перрону в установленных местах безопасным путем с учетом мер безопасности, изложенных в пункте 2.2 инструкции.