### 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 Ту-154

Инструкция составлена в соответствии с “Типовой инструкции по охране труда для летного экипажа самолета ТУ-154” ТОИ Р-54-002-96.

### 1. Общие требования безопасности

1.1. Настоящая инструкция распространяется на летный состав экипажа самолета Ту-154:

* командира ВС;
* второго пилота;
* бортинженера и штурмана

и содержит основные требования по охране труда членов экипажа при выполнении ими своих должностных обязанностей.

1.2. Члены экипажа самолета независимо от квалификации и стажа работы должны своевременно и в полном объеме пройти все виды инструктажа по безопасности труда (вводный, первичный на рабочем месте, 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 инструктаж, 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, панели потолка в салоне 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 при отсутствии трапа и т.п.);
* электрический ток, который в случае замыкания может пройти через тело человека;
* повышенный уровень шума от работающих авиадвигателей;
* 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 экипаж самолета должен ежегодно проходить медицинское освидетельствование во врачебно-летной экспертной комиссии (ВЛЭК) и периодические медицинские осмотры в установленном порядке.

Члены экипажа самолета, не прошедшие периодический медицинский осмотр и годовое освидетельствование во ВЛЭК, к летной работе не допускаются.

1.5. 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 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 средств.

2.3. При расстоянии от АДП до стоянки воздушного судна 500 м и более членам экипажа должен, как правило, предоставляться автотранспорт для следования к воздушному судну. В зимний период, при ненастной погоде и при расстоянии свыше 1500 м автотранспорт должен предоставляться обязательно.

2.4. В процессе предполетного осмотра воздушного судна необходимо:

* пользоваться исправными стремянками и приставными лестницами, предусмотренными для самолета Ту-154. 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, наружной антенны УКВ радиостанции в районе 30 шпангоута).
* следить за установкой ограничительного ремня на открытом проеме двери самолета, который можно снимать только на период посадки и высадки пассажиров. Для прохода членов экипажа и технического персонала, обслуживающего самолет, ограничительный ремень снимают и сразу же устанавливают.
* во избежание имевших место несчастных случаев с членами экипажей следует:
* соблюдать осторожность внутри самолета для исключения травмирования незакрытыми панелями и створками и падений в незакрытые люки;
* не держаться за проемы незакрытых дверей внутри самолета для исключения возможного прищемления пальцев;
* при необходимости спуститься в технический отсек пользоваться специальной лестницей;
* не допускать выхода на отъезжающий трап;
* при спуске по трапу застегнуть пальто или плащ.

2.5. В процессе предполетной подготовки члены экипажа обязаны:

Бортинженер:

* получить от ответственного за выпуск самолета информацию о готовности воздушного судна к полету, его особенностях;
* проверить записи в бортжурнале об устранении дефектов, выявленных в предыдущем полете;

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

* убедиться в том, что возле самолета имеются необходимые средства пожаротушения, под колесами главных ног шасси установлены упорные колодки, самолет заземлен;
* проверить отсутствие посторонних предметов под самолетом и возле него;
* убедиться в чистоте трапа для входа в самолет, а также правильности его установки и совпадении уровней верхней площадки трапа и порога двери самолета. В противном случае следует потребовать у водителя трапа правильной его установки.

При осмотре внутри самолета следует:

* убедиться в том, что все технологические люки, панели пола и потолка закрыты; при этом следует иметь в виду, что незакрытые люки и панели явились причиной значительного числа несчастных случаев с членами экипажей;
* осмотреть багажники, проходы в пассажирских салонах и кабине экипажа и убедиться в отсутствии в них посторонних предметов;
* убедиться в закрытии дверей, аварийных и багажных люков;
* проверить исправность кислородного оборудования и наличие спасательных жилетов, бортовых огнетушителей;
* 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.

По окончании посадки пассажиров бортинженер дает разрешение на отгон трапа от передней входной двери.

Второй пилот:

* проверить загрузку, размещение и крепление грузов в самолете;
* произвести внешний осмотр кабины, после чего 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);
* проверить наличие кислородных масок и кислорода в системе.

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).

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.

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

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

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

3.4. Скорость буксировки по сухой бетонированной дорожке "носом" вперед допускается не более 15 км/ч, "хвостом" вперед - не более 5 км/ч, вблизи препятствий - не более 5 км/ч.

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

3.6. Перед запуском двигателей необходимо убедиться в том, что:

* наземный состав, выпускающий самолет, готов к запуску двигателей.
* самолет поставлен на стояночный тормоз.
* стремянки и другое оборудование по обе стороны от самолета убраны на расстояние, обеспечивающее безопасный запуск и опробование двигателей;

3.7. Перед выруливанием необходимо дать команду авиатехнику, выпускающему самолет, отсоединить аэродромный источник питания.

3.8. Скорость руления должна поддерживаться в зависимости от состояния РД, условий видимости и наличия препятствий.

3.9. Руление вблизи препятствий, в зонах интенсивного движения ВС, спецавтотранспорта, людей, а также при ограниченной видимости должно выполняться на скорости, обеспечивающей своевременную остановку самолета.

3.10. Члены экипажа при выполнении полета, находясь на своих рабочих местах, должны быть в авиагарнитурах и пристегнуты к сидениям кресел привязными ремнями.

3.11. Члены экипажа не должны прикасаться к оголенным выводам открытых антенн для KB радиостанции.

3.12. При замене предохранителей следует пользоваться пинцетом с изоляцией; нельзя применять предохранители, рассчитанные на большую силу тока.

3.13. При необходимости проверить наличие напряжения в электрической цепи не допускается пользоваться методом "на искру".

3.14. Члены экипажа должны следить за тем, чтобы электрические щитки, распределительные и клеммные коробки были всегда закрыты.

3.15. Члены экипажа при пользовании кислородным оборудованием должны следить за тем, чтобы руки были чистыми, без следов жира.

3.16. При проходе по пассажирским салонам членам экипажа следует быть внимательными, чтобы не споткнуться о складки на ковровом покрытии, а также о ручную кладь пассажиров.

3.17. При перевозке на борту ВС оружия следует руководствоваться требованиями авиационной безопасности, изложенными в нормативных документах по производству досмотра пассажиров, членов экипажей гражданских воздушных судов, обслуживающего персонала, ручной клади, багажа, грузов, почты и бортовых запасов питания.

3.18. При заруливании на стоянку после полета члены экипажа должны наблюдать за препятствиями и своевременно докладывать об этом командиру ВС во избежание столкновения.

### 4. Требования безопасности в аварийных ситуациях

4.1. В случае пролива ГСМ 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. В полете при обнаружении дыма или гари в пассажирской или пилотской кабине, а также в багажных отсеках необходимо:

* немедленно доложить об этом командиру ВС и приступить к поиску и тушению очага пожара с помощью ручных огнетушителей и других доступных средств.
* при появлении дыма в кабине экипажа всем членам экипажа следует надеть дымозащитные кислородные маски.
* члены экипажа должны знать, что ручные огнетушители находятся в следующих местах:

один - в кабине экипажа;

один - в переднем гардеробе;

два - у задних туалетов.

Для применения огнетушителя необходимо выполнить следующие действия:

* расстегнуть замок легкоразъемного хомута, снять огнетушитель с корзинки;
* взять правой рукой за рукоятку затвора;
* повернуть левой рукой раструб огнетушителя в направлении огня и нажать указательным пальцем правой руки на спусковой крючок.

Следует помнить о том, что огнетушитель действует только при нажатом спусковом крючке, но не более 45 секунд.

* в случае возникновения пожара в каком-либо потребителе электрической энергии необходимо немедленно его обесточить.
* члены экипажа не должны допускать возникновения паники среди пассажиров.
* если пожар не ликвидирован в полете, то после посадки самолета необходимо использовать аварийные средства для эвакуации пассажиров из самолета на безопасное расстояние.

4.3. 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 использовать наземные средства пожаротушения, имеющиеся на аэродроме.

4.4. Действия членов экипажа в других особых случаях должны соответствовать требованиям Руководства по летной эксплуатации самолета Ту-154.

### 5. Требования безопасности по окончании полета

5.1. Члены экипажа должны выходить из самолета на трап только после полной остановки двигателей; не допускается спускаться по трапу через несколько ступенек; во избежание поскальзывания (особенно в дождь и снег) во время спуска по трапу следует держаться за поручень.

5.2. Бортинженер должен убедиться в том, что:

* в карманах кресел экипажа не оставлены режущие или колющие предметы.
* под колеса шасси установлены упорные колодки.
* самолет заземлен.

5.3. При выполнении внешнего послеполетного осмотра самолета, необходимо соблюдать меры предосторожности, изложенные в пункте 2.4 настоящей Инструкции.

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