СОГЛАСОВАНО

Президент профсоюза летного состава России

С.М.Плевако

«14» июня 1999 г.

УТВЕРЖДЕНО

Приказом Федеральной службы воздушного транспорта России

от 01.07.99 № 5

ТИПОВАЯ ИНСТРУКЦИЯ

ПО ОХРАНЕ ТРУДА ДЛЯ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА ВЕРТОЛЕТА Ми-8

ТОИ Р-54-005-99

Типовая инструкция вводится в действие с 01.08.99

gost.e-ecolog.ru

ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ

ПРИКАЗ

1 июня 1999 г. № 5

г. Москва

Об утверждении и введении в действие Типовой инструкции по охране труда для членов экипажа вертолета Ми-8

В целях совершенствования работы по предупреждению случаев производственного травматизма на предприятиях и в организациях гражданской авиации

П Р И К А З Ы В А Ю :

1. Утвердить и ввести в действие с 01.08.99 Типовую инструкцию по охране труда для членов экипажа вертолета Ми-8, согласованную с профсоюзом летного состава России (прилагается).

2. Руководителям предприятий и организаций гражданской авиации руководствоваться настоящей Типовой инструкцией при разработке инструкций по охране труда для членов экипажей вертолета Ми-8.

3. Руководителю Службы охраны труда ФСВТ России Еленскому В.В. организовать тиражирование Типовой инструкции совместно с ООО "МНПП - "Охрана труда-90" (при ГосНИИ ГА) с учетом компенсации затрат на её разработку и рассылку.

4. Контроль за выполнением приказа возложить на заместителя директора ФСВТ России А.К.Бондарева.

5. Инструкцию МГА от 02.03.90 № 3/и считать утратившей силу.

Директор В.И. Андреев

Исп.Еленский
Служба охраны труда
тел. 155 57 49

Завизировано:

Заместитель директора — А.К.Бондарев

Начальник УГНБП — А.В.Нерадько

Заместитель управляющего делами — А.Н.Холмцев

Руководитель Службы охраны труда — В.В.Еленский

28.06.99.

Начальник ЗПУ — Ю.В.Корзунов

30.06.99.

1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ

1.1. Настоящая Типовая инструкция* распространяется на экипаж вертолета Ми-8 (командира вертолета, второго пилота, бортмеханика и других летных специалистов, включенных в задание на полет) 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 вертолета Ми-8 (далее по тексту - РЛЭ), Наставлении по производству полетов (далее по тексту - НПП) и Технологии работы экипажа вертолета Ми-8.

1.2. Члены экипажа вертолета (далее по тексту - члены экипажа) 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 вертолета). Лица, не прошедшие инструктаж, к работе не допускаются.

1.3. Во время работы на экипаж могут оказывать неблагоприятное воздействие следующие основные опасные и вредные производственные факторы:

- движущиеся по территории аэродрома ВС, спецавтотранспорт и самоходные механизмы;

- вращающиеся несущие и рулевые винты вертолетов;

- воздушные и газовые потоки от работающих несущих винтов и авиадвигателей, а также камни, песок и другие предметы, попавшие в них;

---

* На основе Типовой инструкции разрабатывается инструкция по охране труда с учетом конкретных условий на предприятии (в организации). Порядок разработки, оформления, согласования и утверждения инструкций определен в Методических указаниях по разработке инструкций по охране труда в гражданской авиации, утвержденных ДВТ от 17.01.95 № ДВ-5/И.

- повышенная запыленность и загазованность воздуха;

- выступающие части вертолета и его оборудования;

- повышенное скольжение (вследствие обледенения, увлажнения и замасливания поверхностей аэродромного покрытия, стремянок и др.);

- предметы, находящиеся на поверхности места стоянки вертолета (шланги, кабели, тросы заземления, элементы внешней подвески и др.);

- выполнение работы вблизи от неогражденных перепадов по высоте (на стремянке, приставной лестнице, 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 погрузочно-разгрузочных работ в вертолете;

- падающие грузы, обрушивающиеся конструкции грузоподъемных механизмов;

- повышенный уровень шума и вибрации;

- повышенная или пониженная температура и влажность воздуха;

- разряды статического электричества;

- недостаточная освещенность рабочей зоны, места стоянки вертолета, перрона;

- возможные пожар или взрыв;

- психоэмоциональные и физические перегрузки.

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

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

1.6. Члены экипажа при необходимости должны пользоваться спецодеждой, спецобувью и другими средствами индивидуальной защиты от воздействия опасных и вредных производственных факторов в соответствии с действующими Нормами.

1.7. Члены экипажа должны уметь оказать первую помощь пострадавшим при несчастных случаях, пользоваться бортовой медицинской аптечкой.

1.8. В случае заболевания, плохого самочувствия, недостаточного предполетного отдыха члены экипажа обязаны доложить о своем состоянии командиру вертолета и обратиться за медицинской помощью.

1.9. Если с членом экипажа произошел несчастный случай, то ему необходимо оказать первую помощь и при необходимости доставить в медсанчасть или другое лечебное учреждение, а также сообщить о случившемся в установленном порядке для организации расследования этого случая в соответствии с действующим Положением о расследовании и учете несчастных случаев на производстве.

1.10. 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.

1.11. Для предупреждения возможности возникновения пожаров и взрывов члены экипажа должны сами соблюдать требования пожаро- и взрывобезопасности и не допускать нарушений со стороны пассажиров, членов бригады стропальщиков, грузчиков и представителей заказчика (не курить на месте стоянки ВС, не пользоваться открытым огнем и т.п.). Во время полета запрещается курение как в кабине экипажа, так и в грузопассажирской кабине.

1.12. Члены экипажа, не соблюдающие требования инструкции по охране труда, могут быть привлечены к дисциплинарной ответственности как за нарушение трудовой дисциплины. Если нарушение инструкции по охране труда связано с причинением предприятию имущественного ущерба, члены экипажа могут привлекаться к материальной ответственности в установленном порядке.

2. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕД ВЫЛЕТОМ В ПРОЦЕССЕ ПРЕДПОЛЕТНОЙ ПОДГОТОВКИ

2.1. Члены экипажа вертолета перед полетом обязаны пройти медицинский осмотр.

Ответственность за соблюдение экипажем предполетного режима вне мест базирования, а также за рубежом возлагается на командира вертолета.

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

2.2.1. Ходить только по специально предназначенным для этого пешеходным маршрутам.

2.2.2. Во время ходьбы быть внимательным и контролировать изменение окружающей обстановки, 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 спецавтотранспорта, самоходного механизма могут быть не слышны.

2.2.3. Соблюдать осторожность и быть внимательным вблизи зон повышенной опасности (зон работающих авиадвигателей и вращения воздушных и несущих винтов воздушных судов, 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.

2.3. Перед **предполетным контрольным осмотром** вертолета бортмеханику необходимо убедиться:

- заземлен ли вертолет;
- в наличии упорных колодок под колесами шасси;
- в наличии средств пожаротушения около вертолета;
- в отсутствии на площадке около вертолета мелких камней и посторонних предметов, которые могут попасть в лопасти винтов или двигатели.

2.4. Члены экипажа проводят контрольный осмотр вертолета и его оборудования в соответствии с требованиями РЛЭ, в последовательности и объеме, предусмотренными листами контрольных осмотров.

2.5. **В процессе предполетного контрольного осмотра** необходимо:

2.5.1. Пользоваться исправными стремянками и приставными лестницами,

предусмотренными для вертолета Ми-8; особую осторожность при этом следует проявлять при неблагоприятных погодных условиях (например, во время дождя, снега). Нельзя спрыгивать со стремянки и лестницы или спускаться, шагая через несколько ступенек.

2.5.2. Соблюдать осторожность при передвижении по стоянке, чтобы не споткнуться и не удариться о шланги, кабели, тросы, рукава для обогрева вертолета, упорные колодки, тележки, баллоны и т.п.

2.5.3. Во избежание травмирования головы, быть внимательным при передвижении возле низкорасположенных и выступающих частей вертолета.

2.5.4. Перед подъемом в вертолет необходимо убедиться в надежной установке бортового трапа, исключающей возможность его самопроизвольного перемещения; при этом следует обратить внимание на то, чтобы проушины трапа вошли в гнезда, а также чтобы на поверхности трапа отсутствовали лед, горюче-смазочные материалы и другие вещества, способствующие скольжению.

2.5.5. При подъеме (спуске) по бортовому трапу следует проявлять повышенную осторожность, не спешить.

2.6. **При заправке вертолета топливом** необходимо соблюдать следующие требования безопасности:

2.6.1. Перед заправкой вертолета топливом:

- проверить наличие заземления вертолета и топливозаправщика, их соединение тросом для выравнивания потенциалов статического электричества;

- убедиться в наличии необходимых средств пожаротушения около вертолета;

- проверить, выключены ли потребители электроэнергии за исключением приборов контроля заправки.

2.6.2. Во время заправки вертолета топливом **запрещается**:

- переключать бортовые аккумуляторы, подсоединять аэродромные источники питания;

- производить работы по радио- и электрооборудованию;

- выполнять на вертолете работы, связанные с искрообразованием, открытым пламенем, а также пользоваться открытым пламенем на расстоянии менее 25 м от вертолета.

2.6.3. Запрещается заправлять топливо в баки при работающих двигателях вертолета или нахождении его на расстоянии менее 25 м от других вертолетов или самолетов с работающими двигателями.

2.7. **При загрузке и выгрузке** должны соблюдаться следующие основные требования:

2.7.1. Бортмеханик обязан следить за тем, чтобы загрузку вертолета техникой грузами производили через грузовой люк по трапам.

2.7.2. При работе в темное время суток необходимо включать бортовое освещение.

2.7.3. Перед началом загрузки в вертолет необходимо открыть и зафиксировать в открытом положении створки грузового люка, поставить трапы под необходимую колею загружаемой самоходной техники (или груза на тележке), проверить наличие и исправность требуемого такелажно-швартовочного оборудования.

2.7.4. Подходы к входной двери и аварийным люкам должны быть свободными и не загромождены грузом или багажом.

2.7.5. Загрузка колесной техники (или грузов на тележке) с земли в вертолет по трапам через грузовой люк должна производиться с помощью исправной загрузочной электролебедки ЛПГ-2 (ЛПГ-150); управление лебедкой осуществляется бортмехаником.

2.7.6. Загрузку и выгрузку самоходной техники (например, автомашины класса УАЗ-469 и т.п.) следует производить своим ходом; при размещении ее в грузовой кабине необходима страховка стояночным тормозом и упорными колодками под колеса с обеих сторон.

2.7.7. В случае закатки в вертолет двух единиц техники, сцепленных между собой, упорные колодки следует подкладывать под колеса техники, идущей впереди.

2.7.8. Колесную технику необходимо перевозить с уменьшенным давлением воздуха в шинах и с установленными на опорные колодки осями (мостами).

2.7.9. Грузы, размещаемые в вертолете необходимо крепить таким образом, чтобы исключалась возможность самопроизвольного перемещения их в полете.

2.7.10. Мелкие грузы необходимо увязывать между собой или загружать в специальные ящики и крепить их к полу с помощью швартовочных сеток и швартовочных тросов.

2.7.11. Крупногабаритные грузы и перевозимую технику необходимо крепить к швартовочным кольцам на полу грузовой кабины с помощью швартовочных тросов.

2.7.12. При закрытии входной двери и створок грузового люка следует во избежание защемления конечностей проявлять осторожность и внимательность.

2.7.13. Перевозка длинногабаритных грузов (например, лопастей несущего винта и т.п.) разрешается при полуоткрытых грузовых створках, которые должны быть надежно закреплены.

2.7.14. При подготовке к работе по транспортировке груза на внешней подвеске бортмеханик должен проверить наличие сведений об испытаниях на прочность строповочных элементов; использование стропов и тросов, имеющих механические повреждения, превышающие допустимые нормы (например, обрыв нитей троса, заершенность троса и т.п.), запрещается.

2.8. При необходимости подъема наверх через люк выхода к двигателям и передвижении по открытым капотам следует проявлять повышенную осторожность, не спешить.

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, РЛЭ и Технологии работы экипажа вертолета Ми-8.

3.2. Командир вертолета может производить запуск двигателей только после доклада авиатехника о готовности вертолета к полету, проведения контрольного осмотра вертолета и выполнения контрольной проверки перед запуском.

3.3. Перед запуском двигателей командир вертолета должен убедиться в том, чт упорные колодки находятся под колесами шасси, а около вертолета и в зоне вращени несущего винта нет посторонних предметов и людей.

3.4. Командир вертолета должен подать команду "От винтов" и после получени ответа "Есть от винтов" убедиться, что авиатехник находится вне зоны вращения не сущего винта впереди - слева в поле зрения.

3.5. Сигнал авиатехника о немедленном выключении двигателей (во время за пуска) должен быть незамедлительно выполнен.

3.6. Максимальное количество людей на борту вертолета не должно превышат числа сидений, снабженных привязными ремнями.

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

3.8. Руление вертолета разрешается на ровном и прочном грунте; по возможно сти пыльная площадка должна быть полита водой, а заснеженная площадка очищен от снега или укатана.

3.9. Для выполнения руления необходимо убедиться, что на пути руления не никаких препятствий.

3.10. При рулении члены экипажа обязаны следить за окружающей обстановко и предупреждать командира вертолета о препятствиях.

3.11. Руление вблизи препятствий, в зонах интенсивного движения ВС, спецав тотранспорта, людей, а также при ограниченной видимости должно выполняться н скорости, обеспечивающей своевременную остановку вертолета.

3.12. Скорость руления должна выбираться в зависимости от состояния грунта направления ветра, обстановки и не должна превышать 30 км/ч. При рулении по снег и пыли скорость руления не должна превышать 10 км/ч.

3.13. При неровном или вязком грунте, при глубоком или рыхлом снеге вместо руления следует выполнять подлет на старт или взлетать непосредственно со стоянки.

3.14. Командир вертолета должен помнить о том, что при посадке на глубокий снег расстояние от земли до несущего винта уменьшается, что является опасным дл пассажиров, которые высаживаются из вертолета; поэтому во избежание несчастного

случая командир вертолета должен проинструктировать служебных пассажиров о по рядке высадки из вертолета.

3.15. Маневр на подцепку (отцепку) груза должен выполняться лишь после того как площадка будет хорошо просматриваться с висения.

3.16. Во время подцепки и подъема груза, при торможении перед зависанием укладке и отцепке груза командир вертолета должен пилотировать по командам борт механика, наблюдающего за процессом выполнения работ.

3.17. Во время выполнения работ бортмеханик должен находиться у открыто входной двери или люка в полу грузовой кабины, а при отсутствии люка - в район грузовых створок при снятом уголке грузовой створки и с помощью СПУ информирс вать командира вертолета о "поведении" груза и состоянии тросовой подвески и элек трозамка.

3.18. Для предупреждения возможного падения из входной двери или люка в время выполнения работ бортмеханик должен использовать предохранительный пояс при этом поводок пояса должен быть прицеплен карабином к силовым элементам вер толета (швартовочным кольцам на полу грузовой кабины и т.п.).

3.19. Для обеспечения безопасности бортмеханика люк тросовой внешней под вески, расположенный в полу грузовой кабины, должен иметь защитное ограждение.

3.20. Во избежание случаев травмирования глаз и рук, бортмеханик при работе внешней подвеской должен пользоваться защитными очками от пыли и снега, а пр работе с тросом - рукавицами.

3.21. Полеты вертолета на высоте более 4000 м должны выполняться с использо ванием экипажем кислородных приборов; при пользовании кислородным оборудова нием следует помнить о том, что во избежание возможности взрыва необходимо ис ключить любой контакт кислорода и жиров; поэтому работать с кислородным обору дованием следует чистыми руками без следов жиров и масел.

3.22. При рулении, в режиме висения и полета открывать верхний люк для ос мотра винтомоторной группы запрещается.

4. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ

4.1. В случае, если во время заправки вертолет будет облит топливом, запус двигателей можно производить не ранее чем через 10-15 минут после удаления прс литого топлива с поверхности вертолета и места его стоянки.

4.2. При возникновении пожара в вертолете на земле члены экипажа должны не медленно сообщить об этом службе УВД, одновременно начать эвакуацию пассажи ров. При ликвидации пожара кроме бортовых средств необходимо дополнительно ис пользовать наземные средства пожаротушения, имеющиеся на аэродроме.

4.3. В полете при обнаружении дыма, гари или открытого пламени необходим немедленно доложить об этом командиру вертолета и приступить к поиску и тушени очага пожара с помощью ручных огнетушителей и других доступных средств. О пожа ре необходимо сообщить диспетчеру УВД.

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

4.5. В случае возникновения пожара в каком-либо из потребителей электриче ской энергии необходимо немедленно его обесточить.

4.6. Действия членов экипажа в случае аварийной посадки вертолета и в други особых случаях должны соответствовать требованиям РЛЭ.

5. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПО ОКОНЧАНИИ ПОЛЕТА

5.1. Загрузка и выгрузка грузов, посадка и высадка пассажиров должны осущест вляться при остановленных двигателях; в исключительных случаях, если площадка бе уклона и не загромождена посторонними предметами, командиру вертолета предос тавляется право принимать решение о проведении этих операций при работающи двигателях с соблюдением всех необходимых требований безопасности.

5.2. При высадке людей при работающих двигателях вертолета, люди должны отходить от вертолета по команде члена экипажа, оставаясь в поле зрения командира; подходить к вертолету можно с этого же направления в сопровождении члена экипажа.

5.3. Члены экипажа и члены бригады стропальщиков обязаны помнить, что находиться между шпангоутом № 12 хвостовой балки и вращающимся рулевым винтом опасно.

5.4. При необходимости выгрузки (загрузки) грузов через грузовые створки, второй пилот должен находиться у шпангоута № 12 хвостовой балки и совместно с бортмехаником руководить работой наземного персонала, производящего выгрузку (загрузку) грузов.

5.5. При выполнении внешнего послеполетного осмотра вертолета членам экипажа необходимо соблюдать меры предосторожности, изложенные в пункте 2.5. настоящей Типовой инструкции.

5.6. Члены экипажа должны следовать от вертолета по перрону в установленных местах безопасным путем с учетом рулящих вертолетов, самолетов, работающих двигателей, вращающихся лопастей винтов, движущегося спецавтотранспорта, перронной механизации в соответствии с требованиями безопасности при передвижении по аэродрому.

Настоящая Типовая инструкция разработана ООО "МНПП "Охрана труда-90" (при ГосНИИ ГА), (исполнители Василенко А.Е., Морозова С.Г.) под общей редакцией Еленского В.В. (служба охраны труда ФАС России), согласована с управлениями и отделами ФАС России: УГБП (Нерадько А.В.), УПЛГ ГВС (Шилов В.В.), ЗПУ (Корзунов Ю.В.), СПАСОП (Э.Л.Тимонин), ОАМиОТ (Хватов Е.В.).

gost.e-ecolog.ru