



## Об утверждении Инструкции по безопасности и охране труда для летного экипажа воздушных судов

### *Утративший силу*

Приказ Председателя Комитета гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 12 ноября 2004 года N 217. Зарегистрирован Министерством юстиции Республики Казахстан 23 ноября 2004 года N 3219. Утратил силу призом и.о. Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 30 сентября 2010 года № 442.

**Сноска. Утратил силу приказом и.о. Министра транспорта и коммуникаций РК от 30.09.2010 № 442 (вводятся в действие с 01.01.2011).**

В соответствии с Законом Республики Казахстан "О безопасности и охране труда" и Правилами разработки и утверждения государственными органами нормативных правовых актов по безопасности и охране труда, утвержденными постановлением Правительства Республики Казахстан от 11 ноября 2004 года N 1182, в целях установления основных требований по безопасности и охране труда членов экипажа самолета и вертолета при выполнении ими своих должностных обязанностей, **ПРИКАЗЫВАЮ:** См. K070000251, P070000721

1. Утвердить прилагаемую Инструкцию по безопасности и охране труда для летного экипажа воздушных судов.

2. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на Управление государственного надзора за безопасностью полетов Комитета гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.

3. Настоящий приказ вступает в силу с момента его государственной регистрации в установленном порядке в Министерстве юстиции Республики Казахстан.

Председатель

**"СОГЛАСОВАН"**

Вице-министр труда и  
социальной защиты  
населения

Республики Казахстан

15 ноября 2004 года

МП

## **Инструкция по безопасности и охране труда для летного экипажа воздушных судов**

Настоящая Инструкция по безопасности и охране труда для летного экипажа воздушных судов (далее - Инструкция) распространяется на летный состав экипажа самолета и вертолета: командира воздушного судна (далее - ВС), второго пилота, штурмана и бортинженера и других летных специалистов, включенных в соответствующее задание на полет и содержит основные требования по охране труда членов экипажа самолета и вертолета при выполнении ими своих должностных обязанностей.

Специальные требования, обеспечивающие безопасность труда членов экипажа самолета и вертолета в процессе непосредственно подготовки к полету и во время полета, излагаются в Руководстве по летной эксплуатации (далее - РЛЭ) соответственно самолета или вертолета, Технологии работы экипажа вертолета и Наставлении по производству полетов (далее - НПП), утверждаемых в установленном порядке.

### **Раздел 1. Требования по безопасности и охране труда экипажа самолета**

#### **Глава 1. Общие требования безопасности труда**

1. Члены экипажа ВС независимо от квалификации и стажа работы своевременно и в полном объеме проходят 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 актов по охране труда, члены экипажа самолета проходят внеплановый инструктаж (индивидуально или всем экипажем ВС). Лица, не прошедшие инструктаж, к работе не допускаются.

2. Во время работы на членов экипажа самолета могут оказывать воздействие следующие опасные и вредные производственные факторы:

1) движущиеся по территории аэродрома ВС специальные автотранспортные средства и самоходные механизмы;

2) струи отработавших газов авиационных двигателей, а также камни, песок и другие предметы, попавшие в них;

- 3) воздушные всасывающие потоки, движущиеся с большой скоростью (зона сопел авиадвигателей);
- 4) вращающиеся винты стоящих на стоянках ВС;
- 5) выступающие части самолета и его оборудования (элементы конструкции двигателей, острые кромки антенн, незакрытые створки люков, лючков);
- 6) повышенное скольжение (вследствие обледенения, увлажнения и замасливания поверхностей ВС, складных трапов, стремянок, места стоянки и покрытия аэродрома);
- 7) предметы, находящиеся на поверхности места стоянки ВС (шланги, кабели, тросы заземления);
- 8) выполнение работы вблизи от неогражденных перепадов по высоте (на стремянке, приставной лестнице, плоскости ВС, у незакрытого люка, входной двери);
- 9) повышенный уровень шума от работающих авиационных двигателей;
- 10) повышенная или пониженная температура и влажность воздуха;
- 11) разряды статического электричества;
- 12) недостаточная освещенность рабочей зоны, места стоянки самолета, перрона;
- 14) пожар или взрыв.

3. Члены экипажа ВС должны пользоваться специальной одеждой, специальной обувью и другими средствами индивидуальной защиты в соответствии с действующими нормами, утверждаемыми в установленном порядке.

4. В случае заболевания, плохого самочувствия, недостаточного предполетного отдыха (при нахождении вне места базирования) члены экипажа ВС докладывают о своем состоянии командиру самолета и обращаются за медицинской помощью.

5. Если с членом экипажа ВС произошел несчастный случай, то ему необходимо оказать медицинскую помощь.

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

7. Члены экипажа ВС должны соблюдать установленный для них режим рабочего времени и времени отдыха (нормы полетного времени, предполетного и послеполетного отдыха, порядок несения дежурства) в соответствии с Правилами об организации рабочего времени и отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Республики Казахстан, утвержденными приказом Председателя Комитета гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 2 ноября 2004 года N 207 (зарегистрированы в Министерстве юстиции Республики Казахстан за N 3205).

8. Для предупреждения возможности возникновения пожаров и взрывов члены экипажа ВС должны соблюдать требования пожарной безопасности и не допускать их нарушений со стороны пассажиров.

## **Глава 2. Требования безопасности труда перед вылетом самолета в процессе его предполетной подготовки**

9. Члены экипажа ВС перед полетом должны пройти медицинский осмотр.

10. При перемещении по территории аэродрома члены экипажа ВС должны соблюдать следующие требования:

- 1) ходить только по специально предназначенным для этого маршрутам;
- 2) во избежание несчастных случаев от наезда транспортных средств и самоходных механизмов во время пешего передвижения необходимо соблюдать осторожность, особенно в сложных метеорологических условиях и в темное время суток;
- 3) соблюдать осторожность вблизи зон повышенной опасности (зон работающих авиационных двигателей, вращения воздушных винтов ВС, несущих и рулевых винтов вертолетов, излучения антенн наземных и бортовых радиотехнических средств, руления и буксировки самолетов, маневрирования специального автотранспорта и средств механизации у самолета, заправки самолета, погрузочно-разгрузочных работ), на проезжей части дорог;
- 4) соблюдать безопасное расстояние вблизи нахождения ВС (не менее 50 метров в направлении выхода газов из двигателя; 10 метров перед воздухозаборником двигателя; 20 метров при работе бортовых радиолокационных станций).

11. В процессе предполетного осмотра воздушного судна необходимо:

- 1) пользоваться исправными стремянками и приставными лестницами, предусмотренными для ВС;
- 2) соблюдать осторожность при передвижении по месту стоянки ВС, а также при передвижении под фюзеляжем возле низкорасположенных частей самолета.

12. В целях исключения причин, которые могут повлечь несчастный случай, членам экипажа ВС следует:

- 1) соблюдать осторожность внутри ВС для исключения травмирования незакрытыми панелями и створками, падений в незакрытые люки;
- 2) не держаться за проемы незакрытых дверей внутри ВС для исключения возможного ущемления пальцев;
- 3) при спуске по трапу застегнуть верхнюю одежду, держаться за поручни.

13. В процессе предполетной подготовки каждый член экипажа ВС должен руководствоваться требованиями Руководства по летной эксплуатации (далее - РЛЭ).

14. Действия бортинженера при осмотре ВС:

проверяет наличие необходимых средств пожаротушения, упорных колодок под колесами основных опор шасси, контакта с землей токосъемников на шасси; проверяет отсутствие посторонних предметов под ВС и возле него; проверяет чистоту выпускных трапов для входа в ВС.

15. Действия бортинженера при осмотре внутри ВС:

проверяет плотность закрытия панелей пола и потолка, а также дверей, в том числе, аварийных и грузовых;

осматривает багажники, проходы в пассажирских салонах и кабине экипажа на наличие в них посторонних предметов;

проверяет наличие на борту аварийно-спасательного оборудования и плавательных средств, бортовых ручных огнетушителей и бортовых медицинских аптечек, кислородных масок и кислорода в системе.

16. Действия второго пилота ВС:

производит внешний осмотр кабины, после чего занимает свое рабочее место и проверяет, что кресло надежно стопорится, привязные ремни не повреждены и замок ремней исправен (при необходимости отрегулировать кресло и длину привязных ремней);

проверяет наличие дымозащитных очков, кислородных масок и кислорода в системе.

17. Действия командира ВС:

принимает доклады членов экипажа о готовности ВС и его оборудования к полету;

осматривает кабину и проверяет отсутствие посторонних предметов;

занимает свое рабочее место и проверяет, что кресло надежно стопорится, привязные ремни не повреждены и замок ремней исправен (при необходимости отрегулировать кресло и длину привязных ремней).

18. Все члены экипажа ВС проверяют 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.

19. При загрузке грузов в ВС и их выгрузке должны соблюдаться следующие основные требования:

1) 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;

2) 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;

3) стальные канаты, используемые при работе с грузами, должны соответствовать массе перемещаемого груза.

Канаты, не снабженные информацией об их испытании, не должны использоваться в работе;

4) при погрузке и разгрузке контейнеров с помощью электролебедок, бортоператору не допускается находиться на пути их перемещения;

5) 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 перчатками;

6) загрузка и выгрузка самоходной гусеничной и колесной техники должна производиться своим ходом.

После размещения техники в грузовой кабине, ее следует установить на стояночный тормоз, а под колеса с обеих сторон установить упорные колодки;

7) при погрузке и разгрузке с использованием подтрапников по схеме "мост" старший бортоператор должен убедиться в устойчивости и надежности крепления промежуточной опоры;

8) после размещения грузов в грузовом отсеке, необходимо произвести их швартовку швартовочными цепями, сеткой, ремнями и при помощи замков на контейнерах в соответствии с центровкой самолета согласно схемы швартовки;

9) подъем (спуск) грузов по бортовой лестнице не допускается.

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

1) перед заправкой необходимо проверить наличие заземления ВС и топливозаправщика, их соединение тросом для выравнивания потенциалов статического электричества;

2) следует убедиться в наличии необходимых средств пожаротушения на месте стоянки ВС.

21. Во время заправки ВС не допускается:

- 1) выполнять любые виды работ по техническому обслуживанию ВС, а также погрузочно-разгрузочные работы и обработку ВС противообледенительной жидкостью;
- 2) присоединять и отсоединять аэродромный источник электропитания к бортовой электросети;
- 3) пользоваться открытым огнем и светильниками, не удовлетворяющими требованиям пожарной безопасности;
- 4) продолжать заправку в случае приближения грозы.

### **Глава 3. Требования безопасности труда в процессе выполнения полетного задания**

22. Основным условием обеспечения безопасности членов экипажа ВС в процессе выполнения полетного задания является соблюдение ими требований РЛЭ.

23. Буксировку ВС можно осуществлять только при наличии давления в тормозной системе в установленных пределах.

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

25. 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.

26. Допустимая скорость буксировки самолета по сухой бетонированной дорожке "носом" вперед не более 10 километров в час (далее - км/ч), "хвостом" вперед - не более 5 км/ч, вблизи препятствий не более 5 км/ч.

27. Пуск двигателей самолета может быть начат только после получения разрешения от диспетчера управления воздушным движением (далее - УВД), авиатехника, выпускающего ВС, и докладов членов экипажа о готовности ВС к полету.

28. Перед запуском двигателей ВС необходимо убедиться в том, что:

- 1) складные трапы убраны;
- 2) наземный состав, выпускающий самолет, готов к запуску двигателей;
- 3) ВС поставлено на стояночный тормоз;

4) стремянки и другое оборудование находятся на расстоянии, обеспечивающим безопасный запуск и опробование двигателей.

29. Перед выруливанием ВС необходимо отсоединить аэродромный источник питания.

30. Скорость руления ВС должна поддерживаться в зависимости от состояния рулежной дорожки, условий видимости и наличия препятствий.

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

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

33. Члены экипажа ВС не должны прикасаться к оголенным выводам открытых антенн для коротковолновой радиостанции.

34. При замене предохранителей следует пользоваться пинцетом с изоляцией. Не допускается применять предохранители, рассчитанные на большую силу тока.

35. При необходимости проверки наличия напряжения в электрической цепи не допускается пользование методом "на искру".

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

37. При полетах ВС продолжительностью более 4-х часов летному экипажу ВС в профилактических целях следует дышать кислородом в течение 10 минут через каждые 2 часа полета, а также перед снижением.

38. Члены экипажа ВС при пользовании кислородным оборудованием должны следить за тем, чтобы руки были чистыми.

39. Члены экипажа ВС при каждом выходе из кабины должны закрывать входную дверь на замок и открывать ее только по условному сигналу.

40. Время и очередность приема пищи членами экипажа самолета в полете устанавливает командир ВС. Одновременно принимать пищу обоим пилотам не допускается.

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

#### **Глава 4. Требования безопасности труда в аварийных ситуациях**

42. В случае пролива топлива во время заправки на поверхность ВС 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.



43. При возникновении пожара в ВС на земле члены экипажа немедленно сообщают об этом службе УВД и начинают эвакуацию пассажиров. При ликвидации пожара кроме бортовых средств необходимо дополнительно использовать наземные средства пожаротушения, имеющиеся на аэродроме.

44. В полете при обнаружении дыма, гари или открытого пламени в пилотской или пассажирской кабине, а также в багажных отсеках самолета необходимо немедленно доложить об этом командиру самолета и приступить к поиску и тушению очага пожара с помощью ручных огнетушителей и других доступных средств. О пожаре необходимо сообщить диспетчеру УВД.

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

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

47. Члены экипажа ВС должны предотвращать возникновение паники среди пассажиров.

48. Если пожар не ликвидирован в полете, то после посадки ВС необходимо использовать аварийные средства для эвакуации пассажиров из ВС на безопасное расстояние.

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

## **Глава 6. Требования безопасности труда по окончании полета самолета**

50. Открывать входные двери и двери кухни при наличии избыточного давления в кабине ВС не допускается. Для выравнивания давления в кабине с наружным давлением второму пилоту следует приоткрыть форточку.

Перед открытием входных дверей бортинженеру необходимо убедиться, что световое табло "Откройте дверь" над внутренними пультами управления горит.

51. Выходить на трап можно только после полного раскладывания трапа, установки половин трапа в их сочленении на замки и загорания зеленого светосигнального табло "ТРАП ВЫПУЩЕН".

52. Члены экипажа должны выходить из ВС на выпускной трап только после полной остановки двигателей.

Не допускается спускаться по трапу через несколько ступеней, во избежание скольжения во время спуска по трапу следует держаться за поручень.

53. Бортинженер должен убедиться в том, что:

- 1) в карманах кресел экипажа не оставлены режущие или колющие предметы;
- 2) под колеса шасси установлены упорные колодки, самолет заземлен.

54. При выполнении внешнего послеполетного осмотра ВС, необходимо соблюдать меры предосторожности, изложенные в пункте 12 настоящей Инструкции.

55. Члены экипажа должны следовать от самолета по перрону в установленных местах безопасным путем с учетом мер безопасности, изложенных в пункте 10 настоящей Инструкции.

## **Раздел 2. Требования по безопасности и охране труда экипажа вертолета**

### **Глава 7. Общие требования по безопасности труда**

56. Члены экипажа вертолета 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 вертолета должны пройти внеплановый инструктаж (индивидуально или всем экипажем вертолета). Лица, не прошедшие инструктаж, к работе не допускаются.

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

- 1) движущиеся по территории аэродрома ВС, специальный автотранспорт и самоходные механизмы;
- 2) вращающиеся несущие и рулевые винты вертолетов;
- 3) воздушные и газовые потоки от работающих несущих винтов и авиадвигателей, а также камни, песок и другие предметы, попавшие в них;
- 4) повышенная запыленность и загазованность воздуха;
- 5) выступающие части вертолета и его оборудования;
- 6) повышенное скольжение (вследствие обледенения, увлажнения и замасливания поверхностей аэродромного покрытия, стремянок);
- 7) предметы, находящиеся на поверхности места стоянки вертолета (шланги, кабели, тросы заземления, элементы внешней подвески);
- 8) выполнение работы вблизи от неогражденных перепадов по высоте (на стремянке, приставной лестнице, у незакрытого люка, входной двери);
- 9) острые кромки, заусенцы, шероховатость на поверхности оборудования, грузов, канатов;
- 10) перемещаемые грузы во время погрузочно-разгрузочных работ в вертолете;

- 11) падающие грузы, обрушивающиеся конструкции грузоподъемных механизмов;
- 12) повышенный уровень шума и вибрации;
- 13) повышенная или пониженная температура и влажность воздуха;
- 14) разряды статического электричества;
- 15) недостаточная освещенность рабочей зоны, места стоянки вертолета, перрона;
- 16) пожар или взрыв;
- 17) психоэмоциональные и физические перегрузки.

58. Члены экипажа вертолета при необходимости должны пользоваться спецодеждой, спецобувью и другими средствами индивидуальной защиты от воздействия опасных и вредных производственных факторов.

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

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

61. Если с членом экипажа вертолета произошел несчастный случай, то ему необходимо оказать первую помощь и при необходимости доставить в медицинскую санитарную часть или другое лечебное учреждение.

62. Члены экипажа вертолета должны соблюдать установленный для них режим рабочего времени и времени отдыха (нормы полетного времени, предполетного и послеполетного отдыха, порядок несения дежурства и так далее).

63. Для предупреждения возможности возникновения пожаров и взрывов члены экипажа должны соблюдать требования пожарной безопасности и не допускать их нарушений со стороны пассажиров.

Во время полета вертолета не допускается курение как в кабине экипажа, так и в грузопассажирской кабине.

## **Глава 8. Требования безопасности труда перед вылетом в процессе предполетной подготовки**

64. Члены экипажа вертолета перед полетом должны пройти медицинский осмотр.

65. При перемещении по территории аэродрома члены экипажа должны соблюдать следующие требования:

1) ходить только по специально предназначенным для этого пешеходным маршрутам;

2) во время ходьбы быть внимательным и контролировать изменение окружающей обстановки, особенно в сложных метеорологических условиях (дождь, туман, снегопад, гололед) и в темное время суток;

3) соблюдать осторожность 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 вертолета, погрузочно-разгрузочных работ), а также на проезжей части дорог.

66. Перед предполетным контрольным осмотром вертолета бортмеханику необходимо проверить заземление вертолета, наличие упорных колодок под колесами шасси вертолета, наличие средств пожаротушения вертолета, отсутствие на площадке возле вертолета мелких камней и посторонних предметов, которые могут попасть в лопасти винтов или двигателя.

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

68. В процессе предполетного контрольного осмотра вертолета необходимо:

1) пользоваться исправными стремянками и приставными лестницами, предусмотренными для данного вертолета;

2) соблюдать осторожность при передвижении по месту стоянки и возле низкорасположенных и выступающих частей вертолета;

3) убедиться перед подъемом в вертолет 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;

4) проявлять повышенную осторожность при подъеме (спуске) по бортовому трапу.

69. При заправке вертолета топливом необходимо проверить наличие заземления вертолета и топливозаправщика, их соединение тросом для выравнивания потенциалов статического электричества; убедиться в наличии необходимых средств пожаротушения вертолета; проверить отключение приборов электроэнергии, за исключением приборов контроля заправки.

70. Во время заправки вертолета топливом не допускается:

1) переключать бортовые аккумуляторы, подсоединять аэродромные источники питания;

2) производить работы по радио- и электрооборудованию;

3) выполнять на вертолете работы, связанные с искрообразованием, открытым пламенем, а также пользоваться открытым пламенем на расстоянии менее 25 метров от вертолета.

71. Не допускается заправлять топливо в баки при работающих двигателях вертолета или нахождении его на расстоянии менее 25 метров от других вертолетов или самолетов с работающими двигателями.

72. При загрузке и выгрузке вертолета должны соблюдаться следующие основные требования:

1) бортмеханик должен следить за тем, чтобы загрузку вертолета техникой, грузами производили через грузовой люк по трапам;

2) при работе в темное время суток необходимо включать бортовое освещение;

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;

4) подходы к входной двери и аварийным люкам должны быть свободными и не загромождены грузом или багажом;

5) загрузка колесной техники (или грузов на тележке) с земли в вертолет по трапам через грузовой люк должна производиться с помощью исправной загрузочной электролебедки.

Управление лебедкой осуществляется бортмехаником.

6) загрузку и выгрузку самоходной техники следует производить своим ходом.

При размещении ее в грузовой кабине необходима страховка стояночным тормозом и упорными колодками под колеса такой техники с обеих сторон;

7) в случае закатки в вертолет двух единиц техники, сцепленных между собой, упорные колодки следует подкладывать под колеса техники, идущей впереди;

8) колесную технику необходимо перевозить с уменьшенным давлением воздуха в шинах и с установленными на опорные колодки осями (мостами);

9) грузы, размещаемые в вертолете необходимо крепить таким образом, чтобы исключалась возможность самопроизвольного перемещения их в полете;

10) мелкие грузы необходимо увязывать между собой или загружать в специальные ящики и крепить их к полу с помощью швартовочных сеток и швартовочных тросов;

11) крупногабаритные грузы и перевозимую технику необходимо крепить к швартовочным кольцам на полу грузовой кабины с помощью швартовочных тросов;

12) перевозка длинногабаритных грузов допускается при полуоткрытых грузовых створках, которые должны быть надежно закреплены;

13) 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 не допускается.

73. При необходимости подъема наверх через люк выхода к двигателям и передвижении по открытым капотам следует проявлять повышенную осторожность.

## **Глава 9. Требования безопасности труда в процессе выполнения полетного задания**

74. Основным условием обеспечения безопасности членов экипажа в процессе выполнения полетного задания является точное соблюдение ими требований НПП, РЛЭ и Технологии работы экипажа вертолета.

75. 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.

76. Перед запуском двигателей командир вертолета должен убедиться в том, что упорные колодки находятся под колесами шасси, а около вертолета и в зоне вращения несущего винта нет людей, животных и посторонних предметов.

77. Командир вертолета должен подать команду: "От винтов" и после получения ответа: "Есть от винтов" убедиться, что авиатехник находится вне зоны вращения несущего винта впереди - слева в поле зрения.

78. Сигнал авиатехника о немедленном выключении двигателей (во время запуска) должен быть незамедлительно выполнен.

79. Максимальное количество людей на борту вертолета не должно превышать числа сидений, снабженных привязными ремнями.

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

81. Руление вертолета допускается на ровном и прочном грунте; пыльная площадка должна быть полита водой, а заснеженная площадка очищена от снега или укатана.

82. Для выполнения руления вертолета необходимо убедиться, что на пути руления нет никаких препятствий.

83. При рулении члены экипажа вертолета должны следить за окружающей обстановкой и предупреждать командира вертолета о препятствиях.

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

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

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

87. Маневр на подцепку (отцепку) груза должен выполняться лишь после того, как площадка будет хорошо просматриваться с места (угла обзора) зависания.

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

89. Во время выполнения работ бортмеханик вертолета должен находиться у открытой входной двери или люка в полу грузовой кабины, а при отсутствии люка - в районе грузовых створок при снятом уголке грузовой створки и с помощью переговорного устройства информировать командира вертолета о состоянии тросовой подвески и электрического замка.

90. Для предупреждения возможного падения из входной двери или люка вертолета во время выполнения работ бортмеханик вертолета должен использовать предохранительный пояс.

При этом поводок пояса должен быть прицеплен карабином к силовым элементам вертолета (швартовочным кольцам на полу грузовой кабины в режиме висения).

91. Для обеспечения безопасности бортмеханика люк тросовой внешней подвески, расположенный в полу грузовой кабины вертолета, должен иметь защитное ограждение.

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

93. Полеты вертолета на высоте более 4000 метров должны выполняться с использованием экипажем кислородного оборудования.

94. При рулении, в режиме зависания и полета открывать верхний люк в режиме висения для осмотра винтомоторной группы не допускается.

## **Глава 10. Требования безопасности труда в аварийных ситуациях**

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

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

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

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

99. В случае возникновения пожара в каком-либо из потребителей электрической энергии вертолета необходимо немедленно его обесточить.

100. Действия членов экипажа в случае аварийной посадки вертолета должны соответствовать требованиям РЛЭ.

## **Глава 11. Требования безопасности труда по окончании полета вертолета**

101. Загрузка и выгрузка грузов, посадка и высадка пассажиров вертолета осуществляется при остановленных двигателях; в исключительных случаях, если площадка без уклона и не загромождена посторонними предметами, командиру вертолета допускается принимать решение о проведении этих операций при работающих двигателях.

102. 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 вертолета.

103. При необходимости выгрузки (загрузки) грузов через грузовые створки, второй пилот находится у шпангоута хвостовой балки и совместно с



бортмехаником руководит работой наземного персонала, производящего выгрузку (загрузку) грузов.

104. При выполнении внешнего послеполетного осмотра вертолета членам экипажа вертолета необходимо соблюдать меры предосторожности, изложенные в пункте 68 настоящей Инструкции.

105. Члены экипажа вертолета должны следовать от вертолета по перрону в установленных местах безопасным путем с учетом рулящих вертолетов, работающих двигателей, вращающихся лопастей винтов, движущегося специального автотранспорта, перронной механизации в соответствии с требованиями безопасности при передвижении по аэродрому с соблюдением мер предосторожности, изложенных в пункте 65 настоящей Инструкции.