

# ПАРАШЮТНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА

## ВЫНУЖДЕННЫЕ ПРЫЖКИ С ПАРАШЮТОМ.

### 7.1. ОПРЕДЕЛЕНИЕ АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКИ, ПРИ КОТОРОЙ ЛЕТЧИК ОБЯЗАН ПОКИНУТЬ САМОЛЕТ (ПЛАНЕР)

Во всех случаях, когда в полете возникает непосредственная угроза жизни, экипаж обязан покинуть самолет, используя средства спасения. Основными случаями при которых экипаж обязан покинуть самолет, а руководитель полетов подать команду на покидание самолета, могут быть:

- полная потеря управляемости самолета; (заклинивание рулей)
- пожар на самолете, который принятыми мерами ликвидировать не удалось;
- полный отказ двигателя при полете над местностью, не позволяющей произвести безопасно вынужденную посадку (неуверенность летчика в способности произвести вынужденную посадку);
- разрушение самолета в воздухе;
- невыход самолета из штопора, глубокой спирали, потеря пространственного положения и невозможность его восстановления до высоты, указанной в инструкции летчику;
- потеря ориентировки, при невозможности вывода самолета на свой или другой аэродром или если остаток топлива не обеспечивает подбор площадки, а местность под самолетом непригодна для выполнения вынужденной посадки;
- полное расходование топлива при полете над местностью, не позволяющей произвести вынужденную посадку;
- невозможность продолжения дальнейшего полета и производства посадки из-за ухудшения самочувствия летчика.

### 7.2. ПРИНЯТИЕ РЕШЕНИЕ НА ПОКИДАНИЕ САМОЛЕТА (ПЛАНЕРА), КОМАНДЫ, ПОДАВАЕМЫЕ ПРИ ПОКИДАНИИ САМОЛЕТА (ПЛАНЕРА). ОЧЕРЕДНОСТЬ ПОКИДАНИЯ САМОЛЕТА (ПЛАНЕРА).

Решение на покидание самолета командир экипажа принимает самостоятельно или по команде руководителя полетов. При покидании управляемого самолета командиром экипажа подается предварительная команда: **“ПРИГОТОВИТЬСЯ К ПРЫЖКУ”** и исполнительная: **“ПРЫЖОК”**. По команде **“Прыжок”** члены экипажа покидают самолет в последовательности, установленной инструкцией для данного типа самолета. Командир экипажа покидает самолет последним. При покидании неуправляемого самолета или при аварийной ситуации, создавшейся на высоте ниже 500 м и требующей немедленного покидания самолета, подается только одна исполнительная команда: **“ПРЫЖОК”**. В этом случае командир экипажа покидает самолет одновременно с другими членами экипажа.

В исключительных случаях, когда нет связи с командиром экипажа, а дальнейшее пребывание членов экипажа в самолете угрожает их жизни, самолет покидается без команды командира экипажа.

### 7.3. ДЕЙСТВИЯ ЛЕТЧИКА ПРИ ВЫНУЖДЕННОМ ПОКИДАНИИ САМОЛЕТА, ПЛАНЕРА.

#### ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ ДЕЙСТВИЙ В РАЗЛИЧНЫХ УСЛОВИЯХ АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКИ.

Аварийные ситуации в полете можно разделить на две группы:

- внезапные, которые возникают неожиданно и происходят быстро в короткое время (отказ управления, разрушение конструкции, остановка двигателя);
- ожидаемые, признаки которых экипаж обнаруживает постепенно и имеет время для оценки обстановки.

*При возникновении аварийной ситуации, требующей немедленного покидания самолета, вынужденное покидание производится способом, наиболее эффективным в сложившейся ситуации без каких-либо дополнительных действий.*

*Перед покиданием управляемого самолета, после принятия решения на вынужденное покидание, в зависимости от обстановки летчик обязан произвести следующие основные действия:*

- сообщить руководителю полетов (органу УВД) о принятом решении;
- если позволяют условия полета, используя скорость и тягу двигателя, набрать высоту, необходимую для безопасного покидания самолета (более 1000 метров). При невозможности использовать

## ПАРАШЮТНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА

тягу двигателя для набора высоты, перевести самолет в режим горизонтального полета (или при наличии достаточной высоты, на планирование с углом до 5-10°) установить скорость 180 -220 км/ч;

- при наличии достаточной высоты принять меры к уменьшению скорости полета (выключение двигателя, вертикальный маневр, уменьшение наддува);

направить самолет в сторону от населенных пунктов и промышленных объектов, вывести самолет в район, обеспечивающий безопасное приземление, при полете над водным пространством развернуться в сторону береговой черты. При полете в СМУ стараться покинуть самолет до входа в облака;

- закрыть пожарный кран, выключить магнето, аккумулятор, зажигание, отстегнуть фишку шлемофона.

### 7.4. ДЕЙСТВИЯ ЛЕТЧИКА (ПЛАНЕРИСТА) ПОСЛЕ ПОКИДАНИЯ САМОЛЕТА (ПЛАНЕРА). ЗАДЕРЖКА В РАСКРЫТИИ ПАРАШЮТА, РАСКРЫТИЕ ПАРАШЮТА.

**Обзор местности. Определения места падения самолета (планера) и района своего приземления.**

**Действия членов экипажа после приземления.**

**Во всех случаях, когда вынужденное покидание самолета производится ниже высоты 500 метров рекомендуется раскрывать парашют без задержки, сразу после отделения от самолета.**

**После покидания самолета**, сгруппироваться (руки на вытяжном кольце, ноги сведены вместе и согнуты). Учитывая наличие высоты сделать задержку в раскрытии или раскрыть парашют немедленно. После выдергивания вытяжного кольца сохранять группировку, чтобы стропы и купол раскрывающегося парашюта не зацепили за конечности, хорошо напрячь мышцы всего тела для восприятия динамического удара. Голову следует держать прижатой к груди, не поворачивая лицо в сторону. Если купол или стропы проходят между ногами или под рукой, не следует зажимать их, или мешать им полностью вытянуться. Если после выдергивания вытяжного кольца не последует динамический удар, ударить по ранцу рукой, чтобы сбить купол в поток, если произошло зацепление - стянуть чехол с купола. После раскрытия купола, убедиться в его исправности, при перехлестывании купола или зацеплении стропой за части тела устранить зацепление. Если перехлест устранить не удалось, быть готовым к приземлению с повышенной вертикальной скоростью. Если в результате перехлеста возникло вращение купола вокруг оси, натяжением стропы управления остановить вращение.

**Снижаясь**, определить место падения самолета, количество членов экипажа, покинувших самолет. Заметить характерные ориентиры и направление на них. Определить направление сноса (на высоте 150-200 м уже возможно определить направление сноса по движению дыма, пыли, наклону веток деревьев), местность вероятного приземления, принять меры, чтобы приземление произошло на возможно более ровную поверхность. Развернуть купол парашюта, или самому развернуться так, чтобы земля "бежала" под ноги назад.

Если позволяет высота, глубже сесть в подвесную систему, чтобы создать удобное положение при спуске и приземлении.

**Снижаясь на воду** после вынужденного покидания самолета (планера), глубже сесть в круговую лямку, чтобы после расстегивания подвесной системы не выпасть из нее. Если на летчике надет спасательный жилет, достигнув высоты 500-400 м., расстегнув замок подвесной системы и освободить ноги от ножных обхватов. Продолжая глубоко сидеть на круговой лямке и держась левой рукой за свободные концы подвесной системы парашюта, правой рукой подвести трубки спасательного жилета и поочередно поддуть обе его камеры (сделать по два-три вдувания в надувные камеры жилета).

После этого закрыть клапаны трубок, правую руку вывести из плечевого обхвата, опереться ее предплечьем в правую часть круговой лямки, соединить кисти рук с внешней стороны свободных концов и в таком положении ожидать касания воды. Соскальзывать из круговой лямки и висеть на руках до воды запрещается из-за обманчивого впечатления о близости воды, особенно в штилевую погоду.

Оказавшись в воде, принять все меры, чтобы не запутаться в стропах парашюта. Для увеличения плавучести поддуть спасательный жилет до полной емкости.

**После приземления** нужно принять меры для обозначения своего местонахождения, используя для этого парашют и другие подручные материалы. В дальнейшем действовать по инструкции экипажу ВС, потерпевшего бедствие.