

## ПАРАШЮТНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА

### ОТРАБОТКА НА ЗЕМЛЕ ЭЛЕМЕНТОВ ПРЫЖКА С ПАРАШЮТОМ.

#### 5.1. ПРАВИЛА ВЫПОЛНЕНИЯ УЧЕБНО-ТРЕНИРОВОЧНЫХ ПРЫЖКОВ С ПАРАШЮТОМ.

При посадке в самолет парашютист должен занимать только указанное ему место.

После зацепления выпускающим карабина вытяжной веревки **запрещается** трогать карабин и держаться за вытяжную веревку.

В процессе набора высоты **запрещается** вставать со своего места и передвигаться по пассажирской кабине. Делать это разрешается только по требованию выпускающего.

Чтобы избежать задевания парашютом за детали в самолете, не разрешается прижиматься к борту самолета и резко поворачиваться.

При включении выпускающим страхующего прибора на запасном парашюте (по команде командира экипажа на высоте не ниже 700 м) следует убедиться (прослушиванием) в том, что прибор включен, временной интервал выработан и ранец запасного парашюта не раскрылся.

*Для выполнения прыжка с парашютом устанавливаются команды:*

- предварительная - "**ПРИГОТОВИТЬСЯ**" - сопровождается двумя короткими сигналами сирены и включением светового табло желтого цвета, дублируется голосом выпускающего,
- исполнительная - "**ПРЫЖОК**" - продолжительный сигнал сирены, включение светового табло зеленого цвета, сопровождается голосом выпускающего "ПОШЕЛ".
- при необходимости прекратить выброску парашютистов голосом подается команда "**ОТСТАВИТЬ**", сопровождаемая включением сигнала сирены и включением светового табло красного цвета.

Количество парашютистов, выполняющих прыжки в одном заходе самолета, определяет руководитель прыжков в зависимости от высоты прыжка, выполняемого упражнения, уровня подготовки парашютистов и размеров площадки приземления.

В одном заходе разрешается выполнять прыжки только с однотипными парашютами.

#### 5.2. ИЗГОТОВКА К ПРЫЖКУ И ОТДЕЛЕНИЕ ОТ САМОЛЕТА.

При достижении заданной высоты прыжка и выходе самолета на курс выброски подается команда **«Приготовиться»**. По этой команде выпускающий жестом показывает парашютистам первой прыгающей в заходе группы, что надо встать, открывает дверь и становится у ее заднего обреза, предупреждая преждевременное отделение парашютистов от самолета.

*Получив команду «Приготовиться», парашютист должен:*

- встать, визуально проверить зацепление карабина, убедиться, что прибор на запасном парашюте не разблокирован (блокировочный шнур должен находиться в петле);
- подойти к двери (если парашютист прыгает первым в заходе) или встать за парашютистом, прыгающим раньше;
- правой рукой взяться за вытяжное кольцо, левую руку наложить на правую (рис. 1).

По команде **«Прыжок»** парашютисты покидают самолет в установленной очередности.

Первыми покидают самолет парашютисты, сидящие на левой стороне, ближе к двери. После парашютистов левого ряда самолет в том же порядке покидают парашютисты правого ряда.

*По команде «Пошел» парашютист отделяется от самолета.*

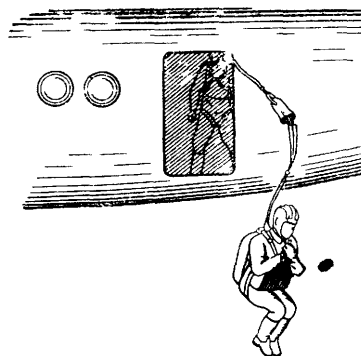
Отделение от самолета производится в следующей последовательности:

- серединой ступни левой ноги упереться в задний нижний угол двери;
- слегка нагнувшись, плавно оттолкнуться от порожка двери, перпендикулярно оси самолета, ногами вниз;
- отделившись от самолета, правую ногу приставить к левой;
- в целях обеспечения нормального раскрытия парашюта при падении стараться сохранить вертикальное положение и группировку до момента раскрытия парашюта (динамического удара).

## ПАРАШЮТНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА



*Рис. 1. Положение парашютиста перед отделением от самолета*



*Рис 2. Отделение парашютиста от самолета*

### 5.3. ДЕЙСТВИЯ ПАРАШЮТИСТА В ВОЗДУХЕ.

После отделения от самолета в свободном падении (при стабилизации) сохранять группировку до полного раскрытия парашюта. Сделать задержку в раскрытии парашюта, определенную заданием на прыжок (после 3 с стабилизированного падения) резким движением правой руки выдернуть вытяжное кольцо раскрытия парашюта. В момент выдергивания кольца сгруппироваться (рис 2)

Почувствовав рывок (динамический удар) - произошло открытие парашюта, - парашютист должен:

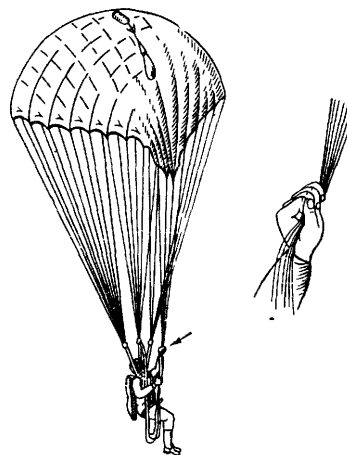
- поднять голову вверх и осмотреть купол,
- убедившись в его исправности и правильности раскрытия, выдернуть блокировочный шнур прибора на запасном парашюте;
- осмотреться и убедиться, что рядом на опасном для схождения расстоянии нет парашютистов, осмотр производить спереди, слева, справа, сверху и сзади;
- осмотреться и убедиться, что рядом на опасном для схождения расстоянии нет парашютистов. Осмотр производить спереди слева, справа, сверху и сзади.

Убедившись в отсутствии опасности в схождении, произвести удобную посадку в подвесной системе.

Для этого нужно взяться левой рукой за левую группу лямок, а большой палец правой руки наложить на круговую лямку в месте сидения. Натянув левую группу лямок вниз, большим пальцем правой руки передвинуть круговую лямку вперед, до удобной посадки (рис 3). Сдвинув круговую лямку справа, положение рук поменять и сдвинуть круговую лямку слева



*Рис.3 Заправка главной лямки подвесной системы.*



*Рис.4. Применение скольжения при снижении на парашюте.*

Произведя удобную посадку в подвесной системе, определить направление отхода и место своего вероятного приземления. При необходимости (наличие препятствий в предполагаемом месте приземления)

## ПАРАШЮТНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА

принять меры для ухода от приземления на неровную поверхность, лес, воду, препятствия., изменив величину и направления отнoса, изменяя направление движения и горизонтальную скорость движения при помощи строп управления, а на неуправляемом куполе - путем скольжения (рис. 4).

Скольжение подразделяется на мелкое и глубокое. Для мелкого скольжения необходимо взять 3 - 4 смежные стропы и подтянуть их на длину до 2 м. Для глубокого скольжения стропы выбираются на одну треть длины. Для набора куполом скорости требуется некоторое время.

Для увеличения отнoса необходимо натягивать переднюю группу свободных концов, для уменьшения заднюю. Для перемещения влево и вправо - соответственно левую и правую группы свободных концов подвесной системы. Скольжение производить до высоты не ниже 150 м.

При выполнении скольжения необходимо помнить, что при скольжении купол начинает разворачиваться в сторону натянутых свободных концов. Поэтому при длительном скольжении стропы нужно перебирать так, чтобы купол всегда подскальзывал в нужную сторону.

Прекращать скольжение нужно при положении туловища лицом по ветру.

При парашютировании возможно раскачивание купола, которое устраняют путем натяжения передних или задних лямок. При наклонении купола вперед от вертикальной оси натянуть задние лямки. При достижении куполом вертикального положения задние лямки отпустить и, при переходе купола назад, натянуть передние лямки.

После двух-трех натяжений лямок раскачивание прекращается.

### 5.4. ПОДГОТОВКА К ПРИЗЕМЛЕНИЮ.

Перед приземлением заблаговременно (учитывая время разворота купола) до высоты 100 - 150 м подготовится к приземлению и принять правильное для приземления положение тела:

- развернуться строго лицом по ветру, чтобы земля бежала под ноги назад. Направление ветра определяется по стреле, выложенной на площадке приземления, и по смещению относительно парашютиста местных предметов на земле.

- ноги соединить в коленях и ступнях вместе и, в зависимости от скорости ветра, вынесены вперед, а в штилевую погоду держать почти вертикально, полусогнутыми в коленях

- ступни ног параллельны земле.

При правильно занятом положении все предметы на земле кажутся движущимися под ноги парашютиста, строго спереди. Если предметы движутся в сторону или из-под ног (ветер сбоку или в лицо), на неуправляемом куполе необходимо применить метод скольжения - путем натяжения одной из лямок довернуть купол в нужную сторону так, чтобы корпус занял положение лицом по ветру (ветер дует в спину). При таком положении руки парашютиста перед приземлением остаются свободными, и парашютист может устранить возможное раскачивание перед приземлением, применить торможение.

Если парашютист оказался перед приземлением лицом не по ветру, а для разворота купола методом скольжения нет высоты, он должен методом перекрещивания лямок развернуть корпус так, чтобы оказаться лицом по ветру (рис. 5).

При движении предметов на земле справа налево разворот делается вправо, при движении предметов слева направо - влево на ветер



Рис. 5. Положение рук при развороте методом перекрещивания лямок.

- в правую сторону

- в левую сторону

## **ПАРАШЮТНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА**

*Для разворота методом перекрещивания лямок вправо необходимо:*

- взяться правой рукой за левую группу лямок свободных концов подвесной системы над головой так, чтобы рука проходила с внутренней стороны между правой группой лямок и лицом;
- взяться левой рукой за правую группу лямок с внешней стороны;
- разводя руки в стороны, натягивать лямки до тех пор, пока не будет достигнут разворот корпуса до положения, при котором предметы на земле будут смещаться строго «под ноги».

*Для разворота влево положение рук изменить.*

При выполнении разворотов методом перекрещивания лямок необходимо помнить:

- поворот корпуса происходит в сторону внутренней (между лицом и ляжками) руки;
- перекрещенные лямки необходимо держать до момента касания земли ногами;
- при отпуске лямок корпус вернется в первоначальное положение

## ПАРАШЮТНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА

### 5.5. ПРИЗЕМЛЕНИЕ ПАРАШЮТИСТА.

#### ПРИЗЕМЛЕНИЕ В СИЛЬНЫЙ ВЕТЕР. ДЕЙСТВИЯ ПОСЛЕ ПРИЗЕМЛЕНИЯ.

За 10-15 сек до касания земли принять изготовочную позу и встретить землю в сгруппированном состоянии. Касаться земли необходимо полными ступнями обеих ног одновременно (во избежание растяжения голеностопных суставов или других повреждений ног). *Стопы держать параллельно поверхности приземления.* Чтобы уменьшить силу удара при приземлении, необходимо ноги слегка согнуть в коленях и держать их напряженно до встречи с землей, коснувшись сделать небольшое приседание, чтобы смягчить удар.

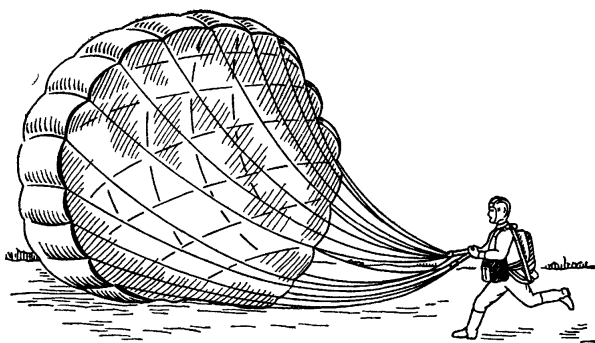
В момент приземления парашютист не должен пытаться устоять на ногах - необходимо упасть вперед или на бок (при сильном ветре сделать перекат).

Для уменьшения горизонтальной скорости в момент касания земли ногами при ветре необходимо (если руки не заняты разворотом методом перекрещивания лямок) как можно больше натянуть задние лямки свободных концов подвесной системы и удерживать их в таком положении до приземления. При этом воздух, выходящий из-под кромки купола создаст реактивную силу, направленную против ветра, что несколько уменьшит горизонтальную составляющую скорости. Чтобы принять наиболее устойчивое положение при приземлении в штиль, следует слегка натянуть передние лямки, создав куполу горизонтальную скорость.

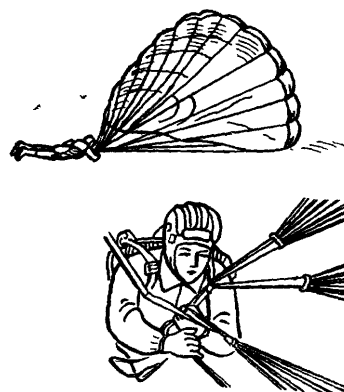
После приземления необходимо сразу же погасить купол парашюта, чтобы избежать "протаскивания" парашютиста по земле под действием ветра.

Для гашения купола применяются следующие способы:

- приземлившись, быстро встать на ноги и забежать за купол с подветренной стороны (рис. 6),
- при протаскивании нужно взять несколько нижних строп и, перехватывая руками, энергично тянуть их к себе, пока не погаснет купол (рис. 7).
- отсоединить купол от подвесной системы при помощи замков.



**Рис. 6** Гашение купола методом забега в подветренную сторону.



**Рис. 7** Гашение купола методом подтягивания нижних строп.

Приземлившись, погасить купол, снять подвесную систему, аккуратно собрать и уложить парашют в переносную сумку, прибыть на сборный пункт.

### 5.6. ОСОБЕННОСТИ ВЫПОЛНЕНИЯ ПРЫЖКОВ С ПАРАШЮТАМИ, ИМЕЮЩИМИ УПРАВЛЯЕМЫЕ КУПОЛЫ

Управляемые парашюты имеют специальные стропы управления, на концах которых прикреплены клеванты. Разворот в ту или иную сторону на управляемых парашютах производится при натяжении соответствующей стропы управления.

При прыжках с управляемыми парашютами необходимо помнить, что при развороте купол парашюта смещается от линии парашютирования в сторону разворота. Чем больше горизонтальная скорость купола, тем на большую величину сместится купол за полный оборот.

Чтобы избежать приземления парашютиста в момент разворота спиной или боком, разворот необходимо закончить до высоты 50 м.

Для уменьшения скорости приземления при прыжках с управляемыми парашютами используется собственная горизонтальная скорость купола. Для этого необходимо купол парашюта при помощи строп управления развернуть на малый снос, т.е. против ветра (щели ставятся вперед по сносу). При этом скорость

## **ПАРАШЮТНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА**

перемещения купола относительно земли уменьшится на величину горизонтальной скорости купола. За счет этого уменьшается результирующая скорость приземления. Если скорость ветра значительно больше горизонтальной скорости купола, парашютист окажется спиной по сносу. Для приземлением лицом по сносу, парашютист должен развернуться методом перекрещивания лямок. При слабом ветре можно уменьшить скорость приземления уменьшением горизонтальной скорости купола при помощи строп управления, не вставая на малый снос.

При прыжках в штилевую погоду парашютист должен приземляться на большом сносе, (чтобы избежать падения на спину при приземлении), притормаживая скорость купола при помощи строп управления.