

И Н С П Е К Ц И Я  
ВОЗДУШНО-ДЕСАНТНЫХ ВОЙСК КРАСНОЙ АРМИИ

★

Для служебного  
пользования

Экз. № 31470

**НАСТАВЛЕНИЕ**  
ПО  
**ПАРАШЮТНЫМ ПРЫЖКАМ**  
**ВОЗДУШНО-ДЕСАНТНЫХ ВОЙСК**  
**КРАСНОЙ АРМИИ**  
1942 г.

ВОЕНИЗДАТ НКВ СССР  
1942

И Н С П Е К Ц И Я  
ВОЗДУШНО-ДЕСАНТНЫХ ВОЙСК КРАСНОЙ АРМИИ



Для служебного  
пользования

НАСТАВЛЕНИЕ  
ПО  
ПАРАШЮТНЫМ ПРЫЖКАМ  
ВОЗДУШНО-ДЕСАНТНЫХ ВОЙСК  
КРАСНОЙ АРМИИ  
1942 г.



ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО  
НАРОДНОГО КОМИССАРИАТА ОБОРОНЫ СОЮЗА ССР  
МОСКВА—1942

**П Р И К А З**  
**ВОЗДУШНО-ДЕСАНТНЫМ ВОЙСКАМ**  
**КРАСНОЙ АРМИИ**

---

Содержание. *О введении в действие „Наставления по парашютным прыжкам воздушно-десантных войск Красной Армии 1942 г.“*

---

5 января 1942 г.

№ 3

г. Москва

Ввести в действие объявляемое „Наставление по парашютным прыжкам воздушно-десантных войск Красной Армии 1942 г.“.

Командующий воздушно-  
десантными войсками]  
Красной Армии  
генерал-майор

**ГЛАЗУНОВ**

Член Военного Совета  
воздушно-десантных  
войск Красной Армии  
бригадный комиссар

**КЛОКОВ**

ГЛАВА ПЕРВАЯ  
**ПАРАШЮТНЫЕ ПРЫЖКИ И УСТРОЙСТВО  
ПАРАШЮТОВ**

**Общие положения**

1. Парашютный прыжок при отличной подготовке парашютиста, при полной исправности материальной части и при соблюдении всех правил техники выполнения прыжка совершенно безопасен.

Военнослужащему, совершившему ознакомительный или вынужденный парашютный прыжок с самолета, выдается свидетельство и нагрудный знак парашютиста.

2. Лицам командного и начальствующего состава, прошедшим специальный курс инструкторов парашютной подготовки, приказом командующего воздушно-десантными войсками Красной Армии присваивается звание инструктора парашютной подготовки воздушно-десантных войск Красной Армии и выдается книжка инструктора парашютной подготовки и нагрудный инструкторский знак.

3. Все прыжки (тренировочные или вынужденные) отдаются приказом по части и заносятся в послужные списки.

По характеру прыжки подразделяются на учебные, боевые, экспериментальные и вынужденные.

Учебные прыжки в свою очередь подразделяются на прыжки с вышки, ознакомительные с самолетов и аэростатов, тренировочные, боевые и военно-прикладные прыжки с самолета.

Прыжки с вышки имеют целью выработать и развить волевые качества обучаемого и натренировать его в правильном и быстром надевании парашюта, подгонке, выбрасывании, выдергивании вытяжного кольца, а также научить разворотам, положению ног при приземлении и самому приземлению.

Ознакомительные прыжки имеют целью подготовить обучаемого парашютиста к прыжкам с самолета в условиях свободного падения до раскрытия парашюта.

Тренировочные прыжки имеют целью после первого ознакомительного прыжка постепенно отработать все его элементы.

Военно-прикладные прыжки имеют целью научить парашютиста совершать прыжки с оружием и снаряжением, одиночно и в группе, в различное время суток и года.

Экспериментальные прыжки производятся с целью испытания новых систем парашютов и приспособлений к ним.

Боевые прыжки производятся при переброске парашютистов в тыл врага для решения боевых задач.

Вынужденные прыжки производятся во всех случаях, когда самолет становится неуправляемым или когда создается реальная угроза жизни экипажа.

**Устройство парашюта**

4. Парашютом называется приспособление, предназначенное для замедленного падения

человека или сброшенного груза с большой вы-  
соты.

5. Парашюты, состоящие на вооружении в  
ВДВ Красной Армии, подразделяются:

а) по применению — на спасательные (рис. 1  
и 2), боевые (рис. 3) и тренировочные (рис. 4);



Рис. 1

б) по назначению — на людские и грузовые;  
в) по методу раскрытия — на автоматические  
и ручного раскрытия.

6. Купол у состоящих на вооружении ВДВ  
Красной Армии парашютов шит из нескольких  
полотнищ, скроенных так, что при растяжении  
парашюта все нитки ткани выдерживают одина-  
ковую нагрузку. Купол со стропами уклады-  
вается в особый мешок и ранец или в один ранец.  
Способ укладки парашюта указан на рис. 5.

В центре купола большинства парашютов  
имеется полюсное отверстие для смягчения  
динамической нагрузки при открытии парашюта

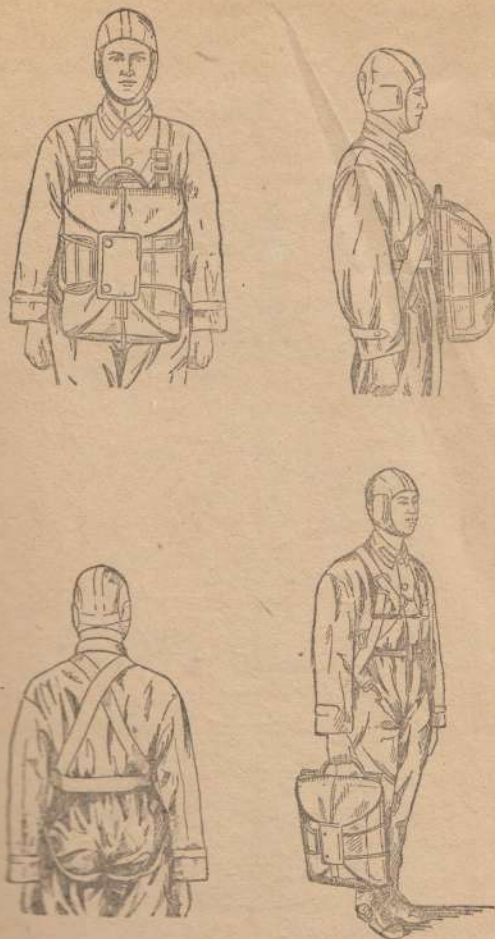


Рис. 2

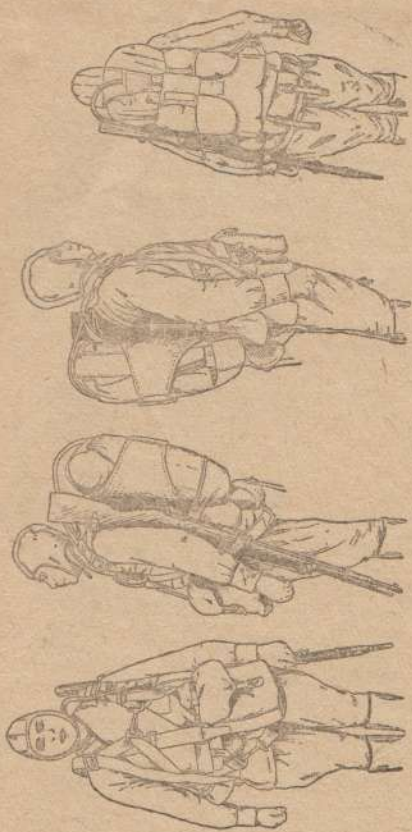


Рис. 3

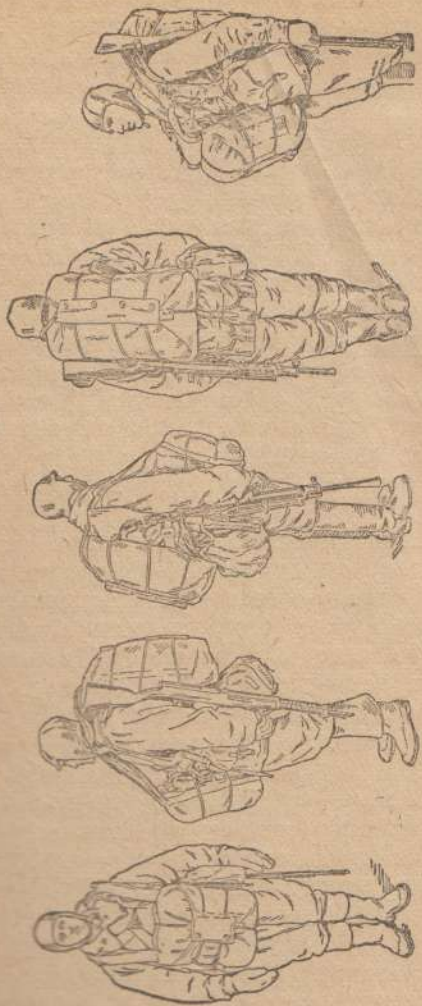


Рис. 4

и для устойчивости при спуске. Купол парашюта крепится к подвесным лямкам плетеными стропами (шнурами), которые проходят через весь купол от одной D-образной пряжки к другой (за исключением квадратных парашютов). В центре полюсного отверстия к месту перекрещивания строп крепится вспомогательный парашютик (вытяжной), служащий для облегчения и ускорения раскрытия главного купола. На парашютах ПД-41 полюсных отверстий и вытяжных парашютиков нет.

7. Подвесная система (рис. 6) рассчитана таким образом, что при правильной подгонке динамическая нагрузка, получаемая в момент раскрытия парашюта, распределяется равномерно по всему телу. Подвесная система состоит из двух пар подвесных лямок, двух накрест лежащих обхватов грудной перемычки и двух ножных обхватов.

8. Подвесная система при помощи передвижных пряжек может быть отрегулирована для любого роста человека. Регулировкой достигается равномерное распределение возникающих нагрузок на тело и уменьшается возможность зацепления подвесной системой за детали самолета при вынужденном прыжке.

9. Лямки должны быть подогнаны таким образом, чтобы они не стесняли движений бойца-десантника и не утомляли его в полете. Пригонка парашюта летчика производится обязательно в сидячем положении; сначала при помощи передвижных пряжек регулируется размер системы, затем грудная перемычка и в последнюю очередь — ножные обхваты.

Лямки парашюта летчика обязательно подвязываются суровыми нитками к накрест лежащим лямкам.

А  
Б  
В  
Г  
Д  
Е  
Ж  
З  
И  
К  
Л  
М  
Н  
О  
П  
Р  
С  
Т  
У  
Ф  
Х  
Ц  
Ч  
Ш  
Щ  
Ъ  
Ы  
Ь  
Э  
Ю  
Я

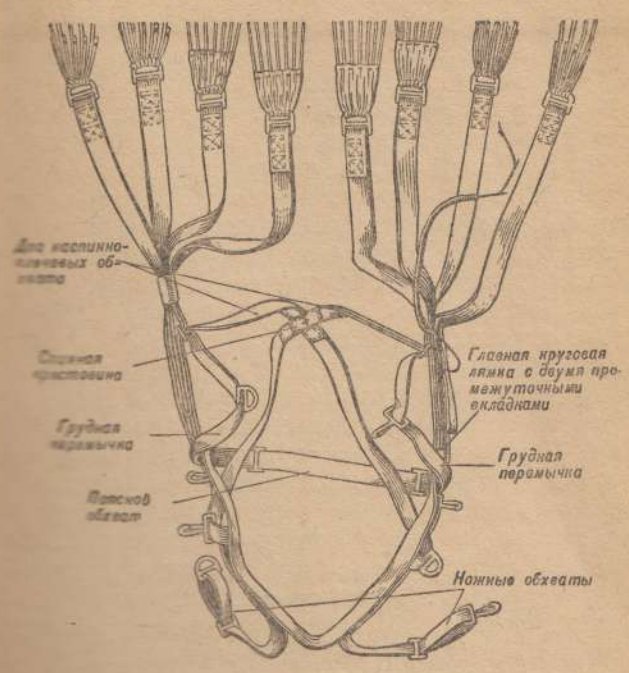
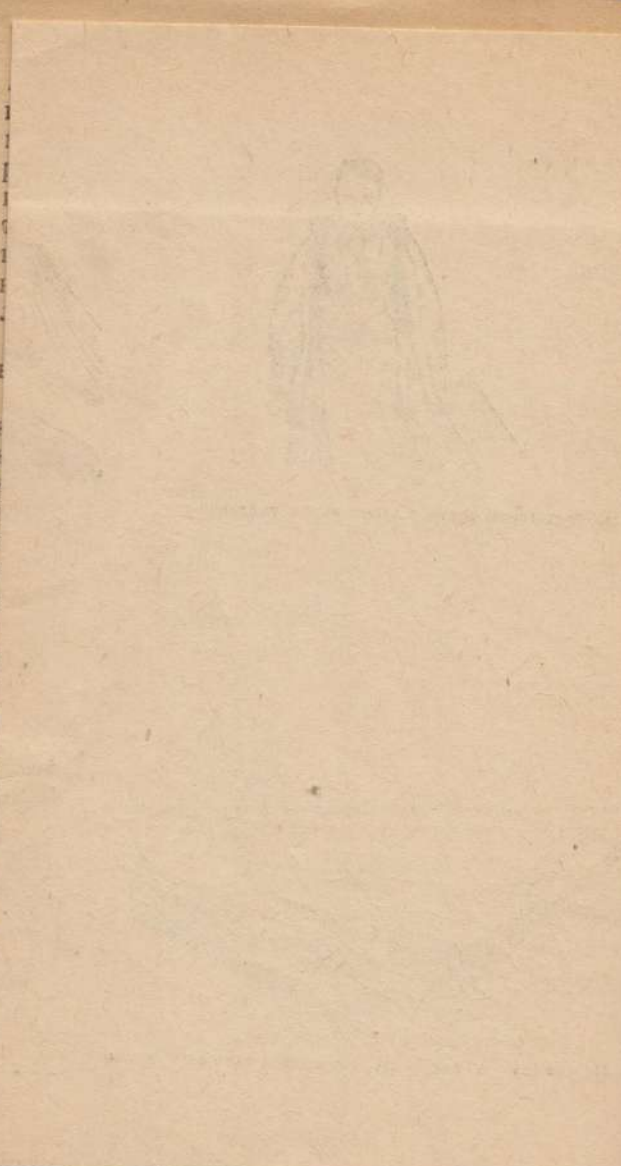


Рис. 6



10. Ранец парашюта (рис. 7) изготовлен из авизента, имеет вшитую внутри проволочную раму (для жесткости) и снабжен сотами для укладки строп. К ранцу пришиты четыре клапана, которые застегиваются при помощи конусов и люверсов после укладки купола.

11. Конусы имеют круглые отверстия, в которые вставляются шпильки вытяжного троса.

12. Вытяжной трос имеет на одном конце шпильки, а на другом — кольцо. Трос продевается через гибкий шланг; парашюты летчика-наблюдателя не имеют шланга, и их вытяжное кольцо находится в карманчике клапана ранца.

13. Как правило, парашют летчика одновременно служит подушкой для сиденья, а парашют летчика-наблюдателя крепится на груди. В тренировочном комплекте главный парашют крепится на спине, а запасный — на груди.

14. Парашюты ПД-6 и спасательный приводятся в действие резким рывком за вытяжное кольцо, отчего шпильки вытяжного троса выходят из конусов и освобождают клапаны, которые быстро открываются при помощи резинок. В первую очередь выскакивает вытяжной парашюттик. Воздух, попав через нижнюю кромку в купол, наполняет его, в результате чего и происходит полное открытие парашюта (рис. 8а и 8б).

15. Парашют десантный обр. 1941 г. (ПД-41-1) предназначается для сбрасывания парашютистов с малых высот (не меньше 150 м при принудительном раскрытии и не меньше 300 м при ручном раскрытии) с самолета или другого летательного аппарата.

Парашют ПД-41-1 — наспинный; для раскрытия парашюта имеется двойное приспособление: принудительное — Фала, прикрепляемая к

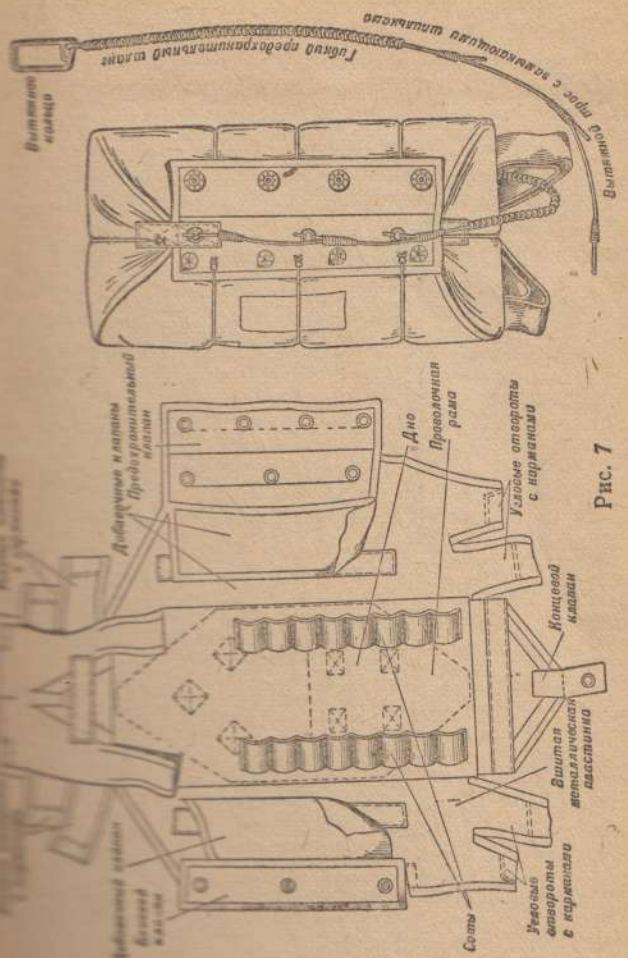


Рис. 7

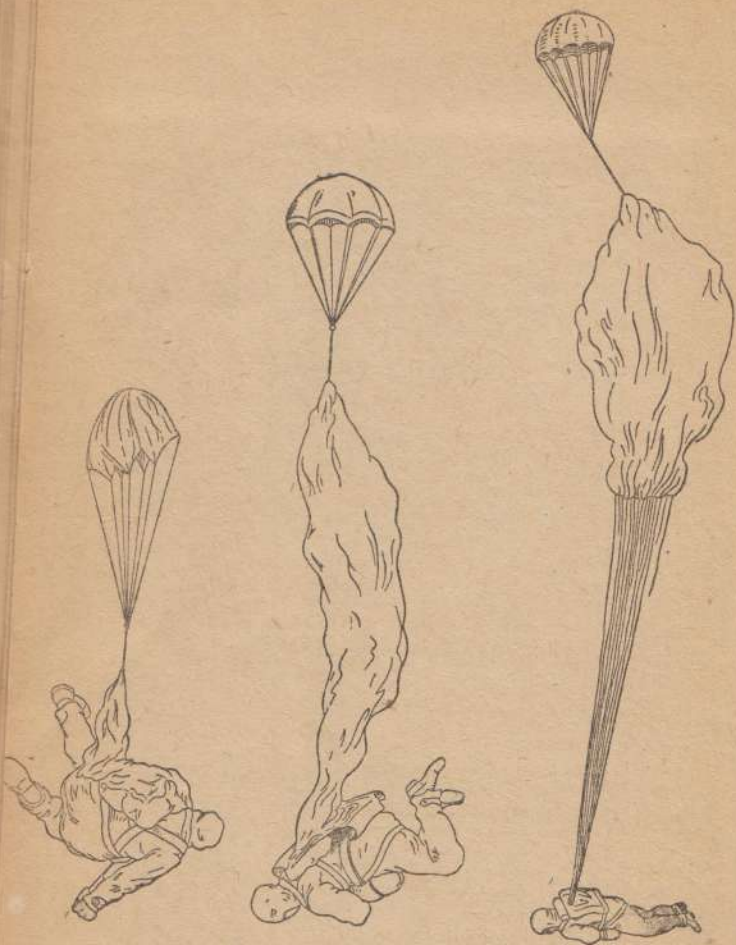


Рис. 8a

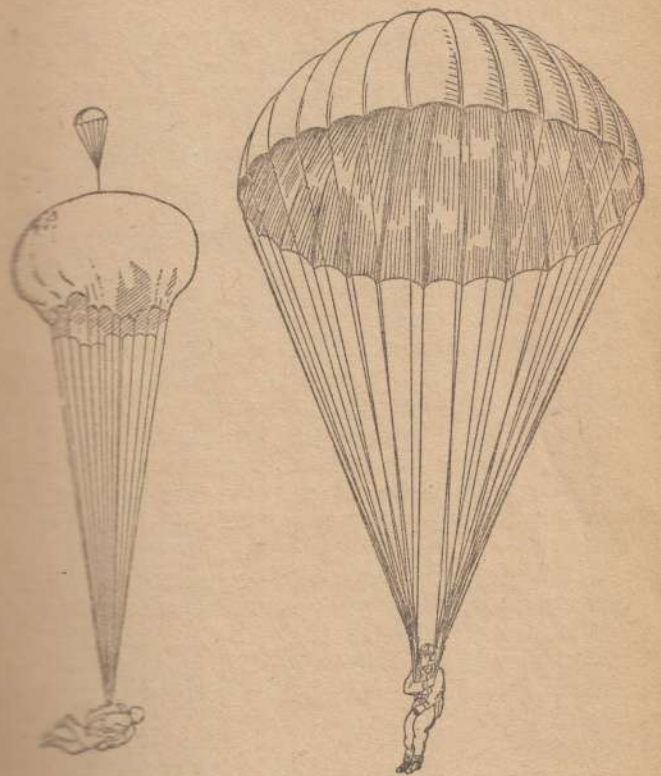


Рис. 8б

самолету перед прыжком, и ручное — вытяжное кольцо с тросом.

16. Купол парашюта уложен в мешок, который при принудительном раскрытии парашюта стаскивается с купола фалой, укрепленной одним концом к самолету.

17. Скорость снижения при приземлении парашютиста с парашютом ПД-41-1 — 5 м/сек (при  $P_0 = 760$  мм рт. ст., температуре  $+15^\circ$  С и весе парашютиста 100 кг).

18. Купол парашюта квадратной формы, изготовлен из хлопчатобумажной ткани; площадь купола парашюта — 70 м<sup>2</sup>.

Снижение парашютиста на парашюте устойчивое (без раскачиваний).

19. При прыжках с принудительным раскрытием (фалой) парашют действует надежно при скорости самолета до 300 км/час включительно.

20. При ручном раскрытии парашют действует надежно при скорости самолета 280 км/час включительно (раскрытие парашюта через 1—2 секунды после отделения от самолета).

Наличие ручного раскрытия дает возможность совершать с парашютом ПД-41-1 затяжные прыжки.

21. Подвесная система парашюта ПД-41-1 дает возможность присоединять съемный запасный парашют обр. 1941 г. ПЗ-41.

Вес парашюта ПД-41-1 — 13 кг.

Вес парашюта ПД-41-1 с запасным парашютом ПЗ-41 — 21,4 кг.

#### Эксплуатация и хранение парашютов

22. Парашют по своему принципу является безотказным аппаратом, но требует тщательного ухода и правильной укладки. Хранить парашюты

необходимо в светлом, хорошо вентилируемом помещении достаточной кубатуры. Температура помещения не должна изменяться скачкообразно и должна поддерживаться от  $+10^\circ$  до  $+15^\circ$  С. Относительная влажность, определяемая во гигрометру, должна быть 40—60%.

23. Парашюты, находящиеся в эксплуатации, хранятся в специальных шкафах с металлической сеткой для свободного доступа воздуха. Парашюты, не находящиеся в эксплуатации, распускают, проветривают и укладывают в чехлы следующим образом: ранец парашюта укладывают посредине чехла на ребро и по правую сторону его кладут всю подвесную систему с металлическими деталями, а по левую — сложенный для хранения купол со стропами и прикрывают клапаном ранца, после чего чехол застегивают на все кнопки. Парашюты, находящиеся в эксплуатации, один раз в 30 дней осматривают, проветривают и снова укладывают. Это правило действительно как для тренировочных, так и для спасательных парашютов.

24. В помещениях для хранения парашютов ни в коем случае не должно быть металлических деталей, масел и кислот. Окна помещения, во избежание попадания прямых солнечных лучей, должны иметь занавеси, так как от действия солнечных лучей в значительной мере снижается крепость шелковой ткани. Поэтому нельзя просушивать парашюты на открытом воздухе при ярком солнце; их просушивают в специальных помещениях с постоянной температурой следующим образом:

Купол парашюта вытягивают во всю длину и закрепляют за центральную стропу на специальный крючок: деревянный, из пластмассы или металлический, но обернутый какой-либо

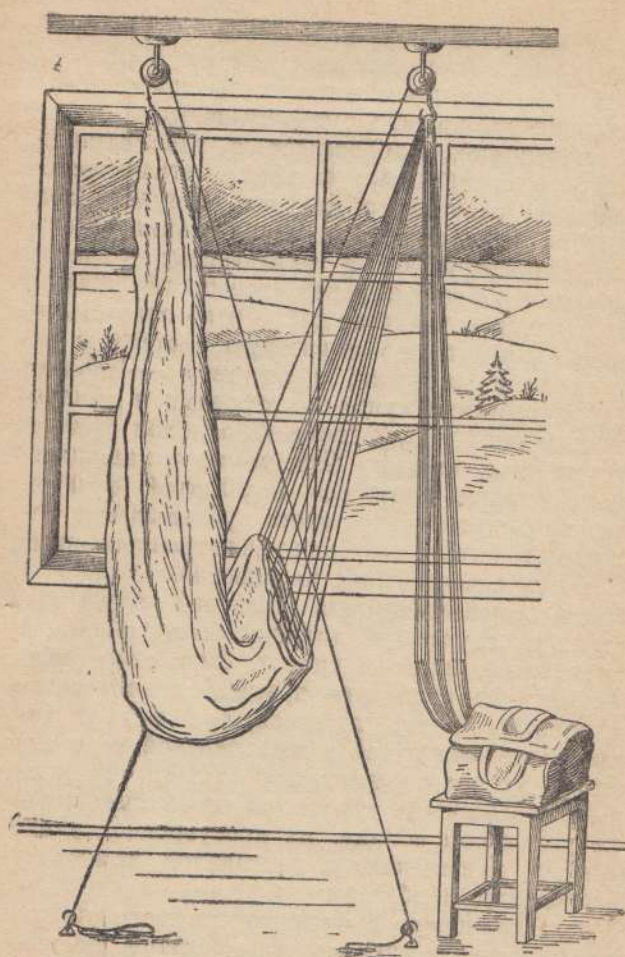


Рис. 9

белой тканью (рис. 9). Стропы и ранец парашюта раскладывают на столе. Для парашюта, находящегося в эксплуатации в течение месяца, в нормальных условиях вполне достаточно 24-часовой просушки. Просушенный купол парашюта, изготовленный из шелкового полотна, шлощупь должен быть сухим и издавать характерное поскрипывание. Хлопчатобумажные куполы требуют большего времени для просушки, так как они интенсивнее впитывают влагу; просушка их длится около 48 час.

25. Парашюты, находящиеся в эксплуатации, выдаются для прыжков заведующим парашютным хранилищем или переукладчиком под расписку или с занесением в специальную тетрадь приема и выдачи парашютов, где указываются дата, номер и тип выдаваемого парашюта.

26. При расстояниях не свыше 200—300 м парашюты переносят силами летного состава. Переносить парашюты необходимо уложенными в чехлы, иначе парашют быстро изнашивается, стропы выдергиваются, пружины карабинов ломаются и т. д.

При отдаленности места расположения парашютного хранилища от линии старта парашюты доставляют на автомобиле. Накануне полетов переукладчик дает заявку на количество и номера парашютов. Переукладчик prepares их и, загрузив на автомобиль, доставляет к линии старта, где складывает их в строго определенном месте. При перевозке парашютов на автомобиле необходимо кузов застилать брезентом, предохраняющим парашюты от загрязнения.

27. Ни в коем случае нельзя перевозить парашюты со всякого рода металлическими деталями, маслами, аккумуляторами и т. п. Вообще при эксплуатации нужно опасаться всякого рода

кислот, которые при попадании на парашют выводят его из строя. Нельзя хранить парашюты вместе с веществами, содержащими кислотные пары, так как они оказывают разрушающее действие на ткань. Особенно следует быть осторожным при пользовании аккумуляторными электрическими фонариками в ночных полетах. Несколько капель случайно пролитой кислоты разрушают материю, и парашют должен быть забракован. Во избежание загрязнения и попадания кислоты от аккумуляторов, на сиденья самолета необходимо нашить специальные подкладки из войлока или брезента.

28. После полетов парашюты должны быть привезены в парашютное хранилище, где переукладчик осматривает их, устраняет неисправности и кладет в шкафы. Если прыжки выполнялись зимой, то очищает парашюты от снега и просушивает их. Ни в коем случае после полета парашюты нельзя оставлять в кабинах самолетов, ангарах и других не приспособленных для хранения парашютов помещениях. При эксплуатации и хранении парашютов необходима максимальная осторожность; нельзя забывать, что парашют есть боевое имущество, служащее для спасательных целей и представляющее большую материальную ценность.

#### Оборудование парашютного хранилища

29. Парашютное хранилище, могущее в одно и то же время служить классом для занятий, должно иметь следующее оборудование: 1) переукладочные столы, 2) шкафы для хранения, 3) крючки для просушки, 4) гигрометр для определения относительной влажности воздуха, 5) термометр.

Кроме того, в хранилище должны находиться всякого рода схемы, плакаты с данными парашютов (эксплуатационными и летно-техническими), всякого рода инструкции — об обязанностях укладчика, дежурного, инструкция по толке пачек, противопожарная инструкция, инструкция по перевозке парашютов и т. д. Перед укладкой купола парашюта необходимо чисто вымыть руки, надеть белый халат, во избежание загрязнения купола.

#### ГЛАВА ВТОРАЯ

### ОБЯЗАННОСТИ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ И ЭКИПАЖА. ОРГАНИЗАЦИЯ ПАРАШЮТНЫХ ПРЫЖКОВ

#### Обязанности должностных лиц

30. Высокая личная техника выполнения парашютного прыжка необходима всему командному и начальствующему составу воздушно-десантных частей и особенно инструкторам парашютной подготовки, непосредственно обучающим личный состав.

Весь начальствующий состав в процессе всей подготовки бойцов-парашютистов и особенно при проведении парашютных прыжков должен служить примером организованности, дисциплинированности, подготовленности и образцового точного выполнения наставления, программ и приказов по парашютно-десантной подготовке.

31. Командование части (соединения) полностью отвечает:

а) За парашютную подготовку подчиненных ему подразделений (частей), осуществляя свое руководство через свой штаб и начальника парашютно-десантной службы.

2) За состояние и сбережение материальной части парашютов и приборов наземного оборудования.

3) За использование денежных средств, отпускаемых на парашютно-десантную подготовку, хранение и ремонт материальной части.

4) За все происшествия, явившиеся результатом нарушения наставления, программ и приказов.

5) За допущение к выполнению парашютных прыжков неподготовленных или не прошедших медицинской комиссии.

32. Начальник парашютно-десантной службы несет ответственность:

1) За воздушно-десантную подготовку части (соединения).

2) За все происшествия.

3) За подготовку и работу подчиненного ему инструкторского состава.

4) За неграмотное использование материальной части (на земле и в воздухе), влекущее за собой преждевременный износ ее, аварию или катастрофу.

33. Начальник парашютно-десантной службы соединения обязан:

1) Лично проводить занятия с начальниками парашютно-десантной службы частей и с инструкторами парашютной подготовки.

2) Руководить и проверять ход боевой подготовки по воздушно-десантной службе.

3) Составлять план боевой подготовки и парашютно-десантной подготовки.

4) Вести учет произведенных парашютных прыжков, травматических повреждений, катастроф, наличия материальной части и воздушно-десантных учений.

5) Разрабатывать и составлять все расчетные, плановые таблицы и расчеты на воздушно-десантную операцию.

6) Присутствовать при проведении парашютных прыжков части (соединения).

7) Ежемесячно проверять наличие, хранение и эксплуатацию материальной части.

8) В случае необходимости по своему усмотрению отстранять военнослужащих от прыжков.

34. Инструктор парашютной подготовки обязан:

1) Вести парашютную подготовку в своем подразделении.

2) Проводить постоянный контроль за состоянием материальной части, ее хранением и эксплуатацией.

3) Вести учет материальной части и произведенных парашютных прыжков.

4) Изучать все случаи парашютных происшествий.

5) Лично контролировать укладку парашютов.

6) Следить за своевременным ремонтом парашютов и укладочных приспособлений.

7) На основании шаропилотных данных, не более чем за 30 минут до начала прыжков, получить метеорологическую сводку, произвести расчет на сбрасывание и сделать доклад начальнику ПДС (для проверки).

8) Инструктировать летчиков и штурманов по выброске групп.

9) Проверять знания прыгающими поставленных задач и выполнение задач.

10) Проверять готовность материальной части парашютов к прыжкам.

11) При незнании прыгающим поставленной задачи и техники выполнения прыжка, а также при неисправности материальной части отстра-

нять прыгающего от парашютного прыжка и докладывать командиру части (подразделению).

12) Проверять работу командиров взводов и рот в самолете при выброске парашютистов и производить самому выброску.

13) Совершенствоваться в выполнении парашютных прыжков с самолетов.

**35. Командир роты отвечает:**

1) За парашютную подготовку роты, за правильное хранение и учет парашютного имущества, за его эксплуатацию, за своевременный ремонт и замену пришедших в негодность парашютов и их деталей, за правильное ведение формуляров.

2) Командир роты ведет обучение личного состава роты и производит сбрасывание своих подчиненных с самолетов.

3) Командир взвода ведет парашютную подготовку в своем взводе, проводит все занятия по изучению материальной части парашюта, по укладке парашютов, по наземной подготовке, по прыжкам с вышки и производит сбрасывание парашютистов с самолетов на учениях и при боевых операциях по сигналу-команде штурмана.

**36. Укладчик парашютов обязан:**

1) Отлично знать материальную часть парашютов, укладку парашютов, правила эксплуатации, хранения и ремонта всех систем парашютов, находящихся в части. Парашюты со склада выдавать только по распоряжению инструктора парашютной подготовки или командира роты с обязательной распиской в книге выдачи и приема парашютов.

2) Следить за правильным хранением парашютов, за температурой, за влажностью и чистотой в парашютном складе.

3) После окончания работы проверять наличие всех парашютов и чистоту в парашютном классе.

4) Не допускать хранения в складе посторонних вещей, не относящихся к парашютам.

5) Производить укладку и ремонт парашютов.

6) Во время прыжков на старте помогать парашютистам надевать парашюты, исправлять мелкие неисправности, а в самолете выполнять обязанности выпускающего на точке.

7) Совершенствовать свои знания в области парашютной подготовки и выполнять парашютные прыжки с самолета.

8) Во всех случаях, когда нарушается порядок, немедленно докладывать инструктору парашютной подготовки.

**37. Парашютист обязан:**

1) Отлично знать материальную часть парашюта, на котором производится прыжок с самолета; взаимодействие частей парашюта при раскрытии парашюта; правила укладки, эксплуатации и хранения парашюта; беречь парашют и следить за его исправностью, за выдерживанием сроков переукладки и лично участвовать в переукладке.

2) Отлично знать технику выполнения прыжка с самолета — посадка в самолет, размещение и передвижение в самолете, сигналы, правила занятия исходного положения для прыжка, отцепления от самолета, раскрытия парашюта, приземления, гашения купола парашюта, сборки и укладки парашюта в чехол, правила пользования запасным парашютом.

3) Отлично знать технику приземления на препятствия, на постройки, на лес и на воду.

4) Следить за своим здоровьем, за подготовкой своей одежды, обуви и своего парашюта.

5) Знать правила оставления самолета при вынужденных прыжках и те положения самолета, при которых облегчается выбрасывание.

6) Тщательно проверять свой парашют перед прыжком.

7) После совершения прыжка с самолета докладывать своему командиру о результатах выполнения прыжка.

Заранее продуманные профилактические мероприятия, подчас кажущиеся мелочными, предотвратят травматические повреждения (ссадины, синяки, ушибы, растяжения и т. д.).

#### Обязанности экипажа по выброске парашютистов

38. Летный состав, производящий вывозку парашютистов для прыжков, должен отлично владеть техникой пилотирования самолета в различных условиях полета и с различной нагрузкой; знать правила техники и производства прыжка; обязан создавать парашютистам наилучшие условия для прыжка. Команду «**Приготовиться**» подавать с таким расчетом, чтобы парашютисты заняли исходное положение для прыжка к моменту подхода самолета к точке сбрасывания. После команды «**Приготовиться**» самолет вести на минимальной скорости. По команде «**Пошел**» штурман и техники должны наблюдать за парашютистами.

39. В случае зависания парашютиста на хвостовом оперении самолета летчик обязан перевести самолет в режим горизонтального полета, давая возможность парашютисту отрезать стропы и спуститься на запасном парашюте; при отсутствии запасного парашюта принимаются все

меры для втаскивания парашютиста обратно в самолет.

При вывозке парашютистов для прыжков весь состав экипажа корабля должен иметь парашюты в полной готовности.

#### Обязанности экипажа тяжелого самолета в случае зависания парашютиста

40. При групповых парашютных прыжках с самолета ТБ-3 были случаи, когда отдельные парашютисты раскрывали парашюты, не отделившись от самолета, в результате чего парашют запутывался за хвостовое оперение корабля и парашютист зависал.

41. Парашют может запутаться:

- 1) за одну пару передних лент стабилизатора;
- 2) за обе пары передних лент стабилизатора;
- 3) при попадании строп парашюта в компенсатор руля высоты;
- 4) при комбинации всех случаев вместе.

42. Во всех случаях зависания экипаж самолета в первую очередь делает следующее:

- 1) Летчик, сидящий на левом сидении, ведет самолет в режиме горизонтального полета.
- 2) Летчик, сидящий на правом сидении, выполняет приказания командира экипажа по спасению парашютиста.
- 3) Бортовой механик оставляет за себя заместителя и со спасательным инструментом и материалами быстро переходит в хвостовую часть самолета.

Открыв смотровой люк хвостовой части, определяет, на чем завис парашютист, имеется ли у него запасный парашют и исправен ли он.

После этого бортовой техник подает через люк парашютисту трос; как только парашютист



закрепится за трос, бортовой техник втягивает его в люк ногами вперед, а при посадке самолета держит парашютиста за ноги.

43. Если втянуть парашютиста в фюзеляж нельзя, то необходимо:

1) При зависании парашютиста на двух лентях и близко к фюзеляжу бортовой техник передает парашютисту нож, чтобы отрезать стропы (если у парашютиста есть запасный парашют).

2) При попадании строп парашюта в компенсатор руля высоты один из состава экипажа самолета (прыгающий ранее на парашюте) по назначению командира корабля: привязывается к турели и, держась за средний коробчатый профиль, ползет вдоль фюзеляжа к стабилизатору, до компенсатора руля высоты. Предупредив парашютиста и получив ответный сигнал, отрезает стропы.

3) Если втянуть в люк парашютиста нельзя, то его притягивают тросом к фюзеляжу самолета таким же порядком, как при подтягивании в люк.

44. Парашютист при зависании обязан:

1) Не раскрывая запасного парашюта, проверить его исправность.

2) Попытаться отдельными рывками освободиться от зависания и, если удастся оторваться, открыть запасный парашют.

3) Если возможно, отрезать ножом ляжки или стропы главного парашюта, после чего раскрыть запасный парашют и спуститься на нем.

4) Внимательно следить за сигналами с самолета.

5) Принять поданный трос и закрепить его за одну из D-образных пряжек подвесной системы.

6) Всемерно помогать втягивать себя в люк ногами вперед, лицом вниз.

7) Повернуться лицом к стабилизатору, после того как будет втянут в люк.

45. Перечень спасательного материала и инструмента:

1) Трос диаметром 3 мм длиной 15 м, с грузом в 1 кг и с вплетенными в оба конца карабинами.

2) Нож садовый.

Не может быть такого зависания, при котором нельзя было бы спасти парашютиста.

### Организация парашютных прыжков

46. Все парашютные прыжки с самолета производятся исключительно на специально отведенных для этой цели площадках. Площадки, предназначенные для приземления парашютистов, должны выбираться в удалении от телеграфных и телефонных линий, проводов высоковольтных линий, железных дорог, строений, рек, каналов и т. д.

Площадка должна быть очищена от различных предметов, мешающих нормальному приземлению и могущих вызвать травматические повреждения.

47. Центр площадки приземления парашютиста и направление ветра у земли обозначать знаками «Т» или дымовой шашкой. Летный состав и парашютисты до начала прыжков должны быть тщательно ознакомлены с размерами, ориентирами, рельефом, грунтом и местными предметами площадки приземления и прилегающей к ней местности.

48. Транспортные и санитарные автомашины

должны находиться на границе площадки с подветренной стороны.

49. Для руководства парашютными прыжками на площадке приземления парашютистов назначается дежурный по площадке приземления — инструктор парашютного дела или опытный командир-парашютист, в подчинение которого выделяются: врач и красноармейцы для обслуживания площадки приземления, для выкладки «Т» и для определения скорости и направления ветра. Красноармейцы должны знать устройство и правила работы с прибором Фусса.

50. Направление полета при выброске парашютистов для всех самолетов должно быть одинаковым, и ведомые самолеты по отношению ведущего должны иметь превышение.

Команды для собирания парашютов на учениях назначать из расчета — 1 чел. на 25 парашютов.

51. Дежурный по площадке приземления обязан:

1) До начала прыжков осмотреть всю площадку приземления и устранить все препятствия, мешающие нормальному приземлению парашютистов.

2) Не допускать посторонних лиц на площадку приземления.

3) Измерять скорость и направление ветра; выкладывать соответствующие знаки: знак «Т» разрешает выброску парашютистов, знак «+» запрещает выброску.

4) Вести учет парашютных прыжков и происшествий.

5) Руководить сбором парашютов и отправкой их с площадки.

6) При перемене направления ветра изменять положение «Т».

7) Давать указания (рупором) тем снижающимся парашютистам, которые при подходе к земле допускают ошибки.

8) Устанавливать на месте причины происшествий, связанных с парашютными прыжками.

52. Дежурному по площадке подчиняется весь личный состав, находящийся на площадке.

53. Дежурный по площадке должен иметь связь с аэродромом, откуда производится взлет, для своевременной передачи сведений о выброске, об изменении скорости и направлении ветра.

54. Перед началом прыжков дежурный по площадке приземления докладывает руководителю прыжков по телефону или по радио о готовности площадки к приему парашютистов.

55. При наличии вблизи площадки приземления рек или водоемов высылаются спасательные лодки на лодках.

56. Врач подчиняется дежурному по площадке. Его основной обязанностью является организация быстрой медицинской помощи в случае происшествий при выброске и отправке пострадавших парашютистов; в помощь ему назначаются санитары, в зависимости от количества парашютистов, назначенных для сбрасывания.

57. Красноармейцы-парашютисты на площадке приземления наблюдают за снижающимися парашютистами и оказывают помощь парашютистам при протаскивании их ветром; записывают все происшествия, замеченные при снижении и приземлении, и по окончании прыжков делают доклад дежурному по площадке.

### ГЛАВА ТРЕТЬЯ

## ПОДГОТОВКА К УЧЕБНО-ТРЕНИРОВОЧНЫМ ПАРАШЮТНЫМ ПРЫЖКАМ

### Общие сведения

58. Задача парашютной подготовки — воспитать смелых и отважных парашютистов-десантников, в совершенстве владеющих техникой парашютного прыжка с оружием и в снаряжении на различную местность в любое время суток и года.

59. Обучение парашютистов ведут командиры подразделений и инструкторы парашютной подготовки. К преподаванию материальной части парашютов допускаются опытные, проверенные укладчики парашютов, но при обязательном контроле их инструктором парашютной подготовки.

60. Расчет на выброску парашютистов производит штурман, который несет полную ответственность за вывод самолета на курс и за точность выброски парашютистов. Для выброски парашютистов существуют две команды-сигнала: «Приготовиться» — красный флаг поднимается вертикально\* вверх, и «Пошел» — взмах белым флагом сверху вниз. Сигналы принимает инструктор и передает выпускающим на точках. За 1—2 минуты до команды «Приготовиться» выпускные антенны убираются.

61. Подготовка парашютиста подразделяется на два основных этапа:

1) Наземная подготовка — изучение парашюта, его укладка, тренировка на макете самолета, на подвесной системе, на трамплине, прыжки с парашютной вышки.

2) Воздушная подготовка — освое-

ние парашютистом воздушной среды (облеты) и выполнение прыжков с самолетов. К парашютным прыжкам с самолета разрешается переходить только после отличного и хорошего усвоения всех элементов наземной подготовки.

62. Перед парашютными прыжками с самолета каждый обучаемый должен:

1) Изучить материальную часть парашюта, взаимодействие его частей и правила эксплуатации.

2) Изучить вопросы теории парашютного прыжка.

3) Отработать технику парашютного прыжка на наземных снарядах.

4) Ознакомиться с материальной частью самолета.

5) Изучить правила аэродромной службы — распорядок на аэродроме.

6) Совершить прыжки с вышки.

7) Совершить облет.

8) Изучить возможные задержки в раскрытии парашюта, характерные ошибки начинающих парашютистов и способы их недопущения и устранения.

63. Посадка в самолет, поведение парашютиста во время полета, вылезание из кабины, занятие исходного положения для парашютного прыжка и отделения от самолета отрабатываются на земле на тех самолетах, с которых будут выполняться парашютные прыжки.

64. Особое внимание при наземной подготовке обращать на изучение основных элементов парашютного прыжка, которыми являются:

1) Занятие исходного положения в самолете для парашютного прыжка.

- 2) Надевание на руку предохранительной резинки и правильное держание руки на вытяжном кольце или зацепление карабина фалы за трубу на самолете.
  - 3) Отделение от самолета.
  - 4) Раскрытие парашютов.
  - 5) Осмотр купола парашюта и строп после раскрытия.
  - 6) Заправка ножных обхватов.
  - 7) Скольжение (глубокое, среднее, мелкое).
  - 8) Раскачивание.
  - 9) Ориентирование в воздухе — определение места нахождения.
  - 10) Определение сноса.
  - 11) Разворачивание в плоскость ветра.
  - 12) Подготовка к приземлению.
  - 13) Приземление.
  - 14) Гашение купола, освобождение от подвесной системы, сборка и укладка парашюта в чемол.
  - 15) Открытие запасного парашюта.
  - 16) Сохранение вытяжных колец.
- Элементы выполнения парашютного прыжка, а также тренировка на снарядах должны быть изучены и доведены до автоматизма.
- Каждый парашютист-десантник должен в совершенстве владеть техникой выполнения парашютного прыжка.

### Обучение на снарядах

#### Макет

65. В процессе занятий на макете самолета отрабатываются следующие элементы: подход к самолету, размещение парашютистов в самолете, занятие исходного положения для пара-

шютного прыжка по команде «Приготовиться», зацепление карабина фалы за трубу на самолете, надевание предохранительной резинки и поднесение руки на вытяжном кольце, способы отделения от самолета с разных точек и выход из самолета после посадки.

66. Перед посадкой в макет самолета указываются сигналы для прыжка и на случай аварии самолета. Парашютисты, находящиеся в макете самолета, должны соблюдать осторожность, чтобы не попортить деталей и не раскрыть преждевременно парашюта.

67. Тренировку на макете самолета (рис. 10) проводить до тех пор, пока выполнение всех

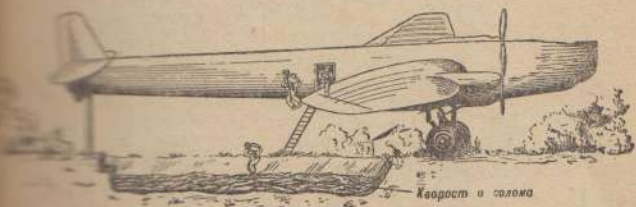


Рис. 10

элементов парашютного прыжка не будет доведено до сознательного автоматизма. Особое внимание при тренировке обращать на отделение от самолета и выдергивание вытяжного кольца.

#### Трамплин

68. Для отработки элементов тренировки в выполнении голеностопных суставов и правильного положения ног при приземлении служит трамплин (рис. 11). Трамплин строится высотой 1,2 и 2,5 м. В начале занятий следует объяснить цель тренировки и правила выполнения

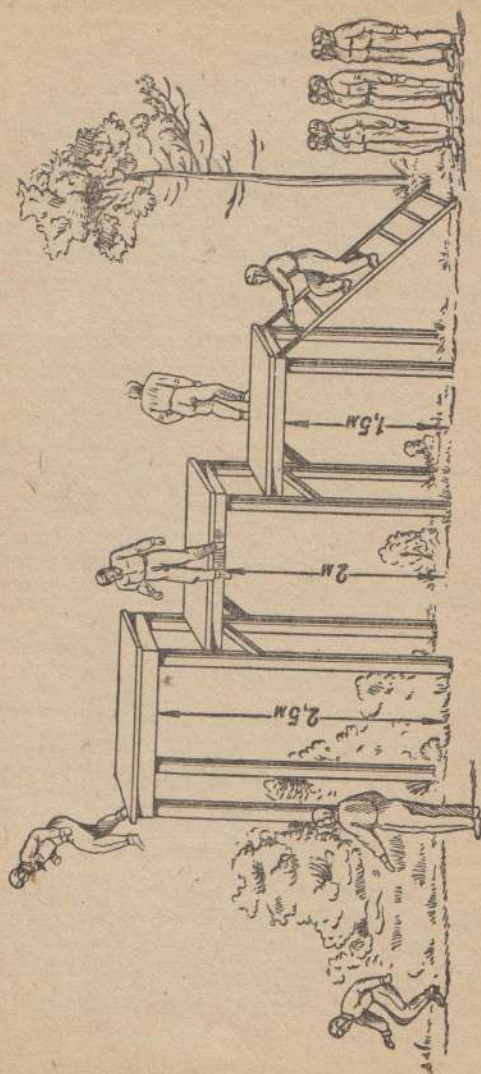


Рис. 11

прыжка с трамплина. Затем практически показать прыжки, сначала с полтораметрового трамплина, и пропустить всех обучаемых, потом постепенно дойти до трамплина высотой 2,5 м.

69. После каждого прыжка сразу же давать указания о технике выполнения прыжка, обращать внимание на положение корпуса тела и ног при отделении от площадки трамплина и при ударе о землю.

На технику приземления должно быть обращено особое внимание во всем комплексе обучения парашютным прыжкам.

70. При выполнении парашютного прыжка необходимо обращать особое внимание на технику подготовки к приземлению и самого приземления. Наибольший процент травматических повреждений при совершении парашютных прыжков случается в момент приземления. Парашютист, недостаточно подготовленный на наземной тренировочной аппаратуре, неуверенно держит себя в воздухе, он забывает, что должен приготовиться к приземлению. Все это приводит к тому, что парашютист начинает готовиться к приземлению с запозданием, лишь только тогда, когда видит быстро приближающуюся землю. В этом случае у парашютиста не остается времени для правильной подготовки.

#### Парашютные качели

71. Перед выполнением практического парашютного прыжка с самолета необходимо приобщить обучаемого твердым навыкам в подготовке к прыжку и приземлению. Эти навыки отработываются на парашютных качелях и на подвесной системе.

72. Парашютные качели (рис. 12) при-

меняются для отработки следующих элементов парашютного прыжка:

- 1) разворотов тела на подвесной системе для правильного приземления;
- 2) правильного положения тела (ног) при приземлении;
- 3) освобождения от подвесной системы.

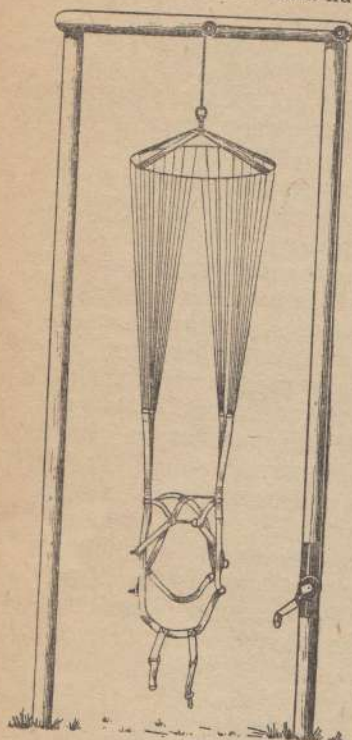


Рис. 12

73. Парашютные качели состоят из основной деревянной бревенчатой рамы, троса подвесной системы (используется нормальная подвесная система), системы блоков и лебедки с трещоткой для подъема и спуска. Лебедку должен обслуживать один человек, усилие на руку должно быть не более чем 10—15 кг.

74. При тренировке на качелях особое внимание необходимо обращать на положение ног. У парашютистов со слабой координацией движений одновременно с изменением положения рук и корпуса изменяется и положение ног, они расходятся в коленях и ступнях. При тренировке нужно добиться, чтобы движение рук и корпуса совершенно не отражалось на положении ног.

нением положения рук и корпуса изменяется и положение ног, они расходятся в коленях и ступнях. При тренировке нужно добиться, чтобы движение рук и корпуса совершенно не отражалось на положении ног.

75. Обработка всех приемов на качелях или подвесной системе заканчивается лишь, когда обучаемые:

- 1) Автоматически выполняют все действия, требующиеся после раскрытия парашюта.
- 2) Довели до автоматизма приемы разворачивания на подвесной системе.
- 3) Прикасаются к земле с точно сведенными ступнями и коленях ногами.

Техника приземления должна занимать особое место во всем комплексе обучения парашютным прыжкам.

#### Парашютная вышка

76. Парашютная вышка служит для тренировки и отработки всех элементов парашютного прыжка. Прыжки с парашютной вышки развивают также волевые качества: смелость, решительность и уверенность в действиях.

77. Вышки бывают деревянные и металлические, высотой 25 м и больше. Вверху вышки установлена широкая площадка, с которой совершаются прыжки. В центре вышки проходит центральная труба, заканчивающаяся консолью, на конце которой на тросе, проходящем через систему блоков, подвешен парашют. Трос одним концом крепится к узлу строп в полюсном отделе парашюта, а другим — к грузу, скользящему в центральной трубе вышки.

78. В нижнюю кромку парашюта, подвешенного на консоли, вставлен алюминиевый обруч — разрывное кольцо, благодаря которому парашют легко раскрывается. Стропы парашюта заканчиваются нормальной подвесной системой. Категорически запрещается прыгать, не надев подвесную систему, а лишь держась за нее руками.

79. После прыжка и освобождения парашютиста от подвесной системы парашют под действием опускающегося груза поднимается наверх.

Перед подготовкой вышки к работе инструктор парашютной подготовки должен осмотреть парашют и вышку.

80. На эксплуатационной площадке, в стороне, противоположной направлению ветра, к перилам привязывают веревку длиной в зависимости от высоты вышки. Ее свободный конец сбрасывают на землю и привязывают к парашюту за две D-образные пряжки, соединяющие лямку со стропами. Подготовленный таким образом парашют отпускают, и весом груза он поднимается наверх. Находящийся на этой площадке выпускающий инструктор подбирает конец веревки, сброшенной с вышки, и, после того как купол парашюта подтянется к консоли, подтягивает к себе подвесную систему.

81. Выпускающий инструктор и помогающий ему освобождают парашют от вспомогательной веревки, т. е. отстегивают застежку на пряжках, соединяющих лямку со стропами парашюта. Очередной прыгающий становится лицом к парашюту и при помощи выпускающего инструктора и его помощника надевает подвесную систему.

82. Окончив снаряжение прыгающего, выпускающий инструктор берет в руки лямки и держит за них парашют. Проинструктировав прыгающего относительно правил прыжка и приземления, он отпускает парашют и наблюдает за прыжком.

83. После того как прыгающий приземлился, выпускающий инструктор сбрасывает вниз конец веревки, а обслуживающий вышку внизу

подходит к приземлившемуся и помогает ему освободиться от парашюта. После этого он привязывает конец веревки к пряжкам, соединяющим стропы парашюта с лямками, и отпускает парашют. Парашют под действием груза поднимается вверх, и им можно вновь пользоваться для очередного прыжка.

84. По окончании прыжков обслуживающий вышку персонал осматривает консоль, обоймы с роликами, площадку лестницы, перила эксплуатационной площадки, груз и парашют. При этом обращает особое внимание на целостность лямки, строп, купола парашюта и завязок, удерживающих распорное кольцо в куполе парашюта в состоянии уздечки строп парашюта.

85. При эксплуатации вышки категорически запрещается выходить без парашюта за перила площадки.

#### Организация и метод обучения прыжкам с парашютной вышки

86. Для занятий необходимо иметь подвесные системы с макетами парашютов, которые должны иметь ранец главного и запасного парашютов с вложенными в них подушками.

На вышке проверяется степень теоретической подготовки парашютиста и знание им сигналов для приготовления и отделения.

87. Отрабатывается и уточняется техника зацепки парашютистом исходного положения и приготовления к отделению (надевание резинки, вставление за кольцо, вынимание его нижней части из кармана; все это парашютист проделывает по команде «Приготовиться»).

88. Вышка должна допускать свободное падение на 2—3 м. Скорость снижения с вышки должна равняться 3—4 м/сек. Почва вокруг

вышки должна быть разрыхлена. К обуви при прыжках с вышки необходимо предъявлять такие же требования, как и при прыжках с самолета.

89. Для отработки всего комплекса элементов прыжка необходимо провести 4—5 прыжков, при условии теоретической и практической отработки всех элементов прыжка на других снарядах. Для отстающих или вызывающих какие-либо сомнения количество прыжков увеличивается до тех пор, пока все навыки не будут доведены до автоматизма.

90. Перед совершением прыжков инструктор лично осматривает вышку и, убедившись в полной ее исправности, приступает к занятию.

Выстроив группу, инструктор повторяет правила надевания подвесной системы, правила прыжка, задачи, которые должны выполнить обучаемые парашютисты, и порядок совершения прыжков с вышки.

Изложив правила прыжка, установив в группе очередность для совершения прыжков, инструктор надевает на себя подвесную систему и производит показательный прыжок, после чего остается на земле. После показательного прыжка начинается занятие с группой.

91. На рабочей площадке вышки находятся: выпускающий инструктор — командир взвода (который дает оценку выхода к точке отделения, приготовления и прыжка) и 2 чел. из группы обучаемых с надетыми подвесными системами.

92. За барьером на рабочей площадке вышки парашютисту пристегивают в порядке очередности карабины подвесной системы к D-образным пряжкам строп купола. Инструктор, находящийся на вышке, убедившись в правильности присоединения подвесной системы, голосом подает

команду «Приготовиться». По этой команде парашютист занимает исходное положение, правую руку накладывает на правую ляжку, надевает на руку резинку, берется за кольцо, вынимает его нижнюю часть из кармана, а левую руку кладет на запасный парашют и ожидает дальнейшей команды.

93. По команде инструктора «Пошел» парашютист отделяется легким толчком ногами вниз, наклонив немного корпус вперед; отделившись, делает резкий рывок за вытяжное кольцо; после рывка поднимает голову вверх и осматривает парашют. При приземлении ступни и ноги держит сведенными вместе, полусогнутыми в коленях, с небольшим выносом вперед (в случае неправильного положения ног инструктор с земли голосом дает указания об исправлении положения ног).

94. Прыгающий должен сразу же после приземления докладывать инструктору о совершенном прыжке. Инструктор обязан оценить качество выполнения прыжка, указать ошибки и способы их устранения.

95. При наблюдении за выполнением прыжков с вышки обращать внимание:

- 1) на правильное и быстрое выполнение всех действий по изготовке к прыжку;
- 2) спокойно ли и сознательно ли выполняются все эти движения, боится ли прыгающий в момент отделения от вышки и не делает ли он шагбок вследствие излишнего волнения;
- 3) на правильность отделения от вышки;
- 4) на своевременное выдергивание кольца;
- 5) на правильность, быстроту и точность разбега;
- 6) на правильность приготовления ног для приземления и на самое приземление.



96. Все эти элементы прыжка парашютист должен проделать на третьем, четвертом и пятом прыжках с вышки на оценку не ниже «хорошо».

97. Учет отработки этих элементов должен вести инструктор (командир взвода) по следующей форме:

| № по пор. | Фамилия, имя, отчество | № прыжка | Оценка при-<br>готовления | Оценка<br>отделения | Оценка вы-<br>дергивания<br>кольца | Оценка<br>разворота | Оценка<br>приземления   | Общая<br>оценка  |
|-----------|------------------------|----------|---------------------------|---------------------|------------------------------------|---------------------|-------------------------|------------------|
| 1         | Сидоров И. В.          | 1        | Хор.                      | Боятся              | Рано                               | Хор.                | Раста-<br>влены<br>ноги | Удовл.           |
|           |                        | 2        | Хор.                      | Удовл.              | Поздно                             | Хор.                | Хор.                    | Весьма<br>удовл. |
|           |                        | 3        | Хор.                      | Хор.                | Хор.                               | Хор.                | Хор.                    | Хор.             |

98. При нерешительности, задержке на площадке и неотделении по первой команде инструктор подает повторную команду. Запугивание, повышение голоса, насмешки, подталкивание категорически запрещаются. С учеником, не решившимся прыгнуть, дополнительно проводится тренировка.

99. После совершения всей группой по одному прыжку с вышки инструктор организует разбор, на основе своих записей дает общую и индивидуальную оценку, каждому указывает ошибки, тут же дает указания о способе их исправления в последующем прыжке с вышки.

100. В дальнейшей отработке после каждого повторного прыжка инструктор делает краткий разбор, указывает недостатки и способы их устранения.

101. При прыжках с вышки инструктор обязан тщательно изучить поведение прыгающего — решительно ли он действует, уверен ли в том, что он выполнит прыжок.

Надо строго следить за дисциплинированностью и неуклонным выполнением всех правил прыжка.

Инструктору необходимо помнить, что более двух-трех прыжков с вышки в один день допускать нельзя, ибо этим не достигается никакой цели.

102. После совершения пяти прыжков обучаемые должны твердо усвоить:

- 1) сигналы приготовления;
- 2) момент выдергивания кольца;
- 3) правила изготовления, вылезания, отделения;
- 4) правила осмотра купола;
- 5) правила определения сноса и разворота купола; это дополнительно вводится инструктором;
- 6) правила положения ног для приземления и самого приземления.

103. Для более рационального использования времени при прыжках с вышки инструктор назначает на площадку приземления двух свободных парашютистов, чтобы они отделяли подвесную систему от купола парашюта. После приземления спрыгнувший отделяется от подвесной системы самостоятельно, без посторонней помощи. Свободные от прыжков тренируются с учебным парашютом в подготовке к прыжку.

#### Облет на самолете

104. Перед совершением ознакомительного парашютного прыжка каждый обучаемый должен совершить облет на самолете того типа, с кото-

рого будет производиться парашютный прыжок. Облет является составной частью подготовки парашютистов к парашютному прыжку — последним подготовительным этапом.

Во время облета надо размещать и перемещать парашютистов так, чтобы каждый из них мог наблюдать за землей. Врач и инструктор обязаны установить во время полетов путем наблюдения и вопросов самочувствие обучаемых и выявить степень подготовки парашютиста к прыжку с самолета. У летящих в первый раз при облете наблюдается своеобразное изменение настроения и самочувствия, сопровождающееся рядом внешних проявлений. У большинства лиц можно наблюдать возбужденное, оживленное состояние, подвижность, хорошее настроение при облете и после облета. У отдельных лиц появляется боязливо-возбужденное состояние, иногда тошнота. За такими лицами необходимо вести особое наблюдение.

105. Результаты наблюдения инструктора и врача за обучаемыми в полете фиксируются. На основании этих наблюдений, оценок по предыдущим темам, наблюдений во время прохождения теоретической и практической наземной подготовки, составляется заключение о возможности допуска к выполнению парашютного прыжка с самолета.

106. Облет производится один раз с надетыми парашютами, продолжительность облета 20—25 минут. Для лиц нерешительных и невыявленных при первом полете инструктор может назначить второй полет.

107. Перед посадкой в самолеты обучаемые должны быть предупреждены о том, что дотрагиваться до агрегатов и приборов мотора и самолета категорически воспрещается. Напоми-

наются правила подхода к самолету и посадки в самолет, меры предосторожности при посадке, правила поведения при взлете, во время полета; напоминаются сигналы для прыжка с самолета в случае аварийной выброски.

### Показные прыжки

108. Перед совершением парашютных прыжков для всех начинающих парашютистов должны быть проведены показательные парашютные прыжки с самолетов. Показные парашютные прыжки с самолетов совершают инструкторы парашютной подготовки и опытные парашютисты, которые обязаны выполнить парашютный прыжок по всем правилам.

109. Для показательных парашютных прыжков все начинающие парашютисты выводятся на аэродром, выстраиваются в таком месте, откуда лучше всего вести наблюдение за снижением, особенно за приземлением.

110. До начала показательных парашютных прыжков начальник ПДС обязан проинструктировать всех участников показательных парашютных прыжков по технике выполнения прыжка и установить соответствующие сигналы (для показа разворота, скольжения). Перед выполнением того или иного приема прыгающий сначала подает сигнал, а затем выполняет прием. В это время командир полета объясняет бойцам, как выполняется данный прием.

111. На высоте не меньше 70 м прыгающий должен развернуться точно по сносу и принять окончательное положение для приземления. При приземлении не следует пытаться остаться на месте, а надо обязательно падать в ту сторону, куда свалит парашют.

112. В результате показательных парашютных прыжков каждый должен получить полную уверенность в безотказном действии парашюта и запомнить все правила снижения и приземления. Демонстрация показательных парашютных прыжков при облете имеет целью показать технику занятия исходного положения, отделения от самолета и раскрытия парашюта.

#### ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ

### УЧЕБНО-ТРЕНИРОВОЧНЫЕ ПРЫЖКИ

#### Общие сведения

113. Для приобретения навыков в парашютных прыжках необходимо систематически проводить тренировочные прыжки.

114. Курсанты училищ и слушатели КУКС, признанные годными к парашютным прыжкам, должны совершить до выпуска из училища 5—10 прыжков.

115. К парашютным прыжкам допускаются только командиры и бойцы воздушно-десантных частей и летно-подъемный состав.

116. Парашютные прыжки совершаются одним лицом не чаще как через день.

117. Инструкторам парашютной подготовки ВДВ Красной Армии разрешается совершать ежедневно не более одного прыжка.

118. Учебно-тренировочные парашютные прыжки совершаются с высоты не менее: с одномоторных самолетов — 800 м, с многомоторных самолетов — от 1000 до 300 м.

119. Запрещается производить учебно-тренировочные парашютные прыжки с самолета и вылета при температуре ниже  $-35^{\circ}\text{C}$ .

120. Парашютные прыжки разрешается про-

водить: ознакомительные прыжки первый и второй, а также прыжки ночью и на мерзлый грунт при скорости ветра не более 4 м/сек, третий и последующие прыжки, а также прыжки зимой и на воду при скорости ветра не более 6 м/сек.

121. Зимой парашютные прыжки разрешается совершать при толщине снежного покрова не менее 15 см.

122. Каждый парашютист снабжается ножом, который должен находиться в легкодоступном месте, с тем чтобы им можно было быстро воспользоваться.

123. Парашютисты, у которых замечены наиболее неисправности парашюта, полетного оборудования или обуви, к парашютным прыжкам не допускаются.

124. Парашютиста, отказавшегося от парашютного прыжка в первом полете, в дальнейшем можно допустить к прыжку только с разрешения командования части.

125. Для вывозки парашютистов на двухместных самолетах назначаются более опытные летчики, уже прыгавшие с парашютом.

126. Обучаемый, получив перед прыжком парашют, должен проверить исправность гибкого каната, конусов и люверсов, шпильки, вытяжного кольца, лямок, ранцевых резинок, предохранительной резинки, карабинов и об обнаруженных неисправностях доложить инструктору.

127. Перед прыжком инструктор обязан проверить знание парашютистами следующего:

- а) места в самолете;
- б) правил прыжка с положенной точки;
- в) сигналов и правил их исполнения;
- г) основных правил действий в случае возникновения происшествий;

- 5) случаев, при которых необходимо раскрытие запасного парашюта;
- 6) выполнение разворотов и правил приземления;
- 7) возможных препятствий вокруг площадки приземления.

128. Посадка в самолет производится под наблюдением инструктора парашютной подготовки.

На двухместном самолете наблюдение за обучаемым в полете возлагается на летчика.

129. Для выполнения парашютного прыжка условными знаками или сигналами подаются команды: «Приготовиться» и «Пошел».

130. По команде «Приготовиться» парашютист четко и уверенно занимает указанное ему исходное положение для прыжка и фиксирует это положение.

131. По команде «Пошел» парашютист, не задерживаясь, плавно отделяется от самолета и, почувствовав полный отрыв от него, дергает кольцо в направлении правого бедра. При прыжке на парашюте ПД-6 и при прыжке на парашютах ПД-41 и ПД-6ПР — зацепляет карабин вытяжной фалы за специальную трубу, при этом следит за тем, чтобы не было большого вытравливания (слабины) фалы, и занимает исходное положение для прыжка.

132. Наиболее выгодным положением как для ориентировки при свободном падении, так и для раскрытия парашюта является падение головой вниз (рис. 13) или падение на живот.

133. Если после выдергивания кольца парашют не раскрылся, прыгающий обязан немедленно раскрыть запасный парашют. При прыжках с парашютом ПД-41 пользоваться вытяжным кольцом (и братья за него) разрешается только в случае обрыва вытяжной фалы, т. е. через 4—

5 секунд после отделения парашютиста от самолета.

134. Почувствовав удар после раскрытия парашюта, следует сразу же осмотреть купол, чтобы убедиться в его целостности и правильности раскрытия.



Рис. 13



Рис. 14

135. Если купол окажется перехлестнутым спицами или порванным, то следует немедленно открыть запасный парашют.

136. Убедившись в правильности раскрытия парашюта, необходимо прикрепить вытяжное кольцо к карабину или уложить его в специальный карман запасного парашюта и затем, просунув большой палец руки сзади под нижнюю лямку (рис. 14), продвинуть поочередно ножные лямки ближе к коленям так, чтобы было удобно сидеть.

137. Поправив ножные обхваты, парашютист должен установить свое местонахождение, определить примерно вероятное место своего приземления и направление сноса.



Рис. 15



Рис. 16

138. Для быстрой потери высоты или для отхода в сторону разрешается применять скольжение, но на высоте не меньше 100 м.

139. Для скольжения захватываются 2—3 стропы и выбираются на себя. Чем больше будут выбраны стропы, тем быстрее будет потеряна высота (рис. 15). Отпускать стропы из рук следует одновременно, помня о возможности различных зацеплений и ожогов.

140. Для скольжения в сторону следует по-

тянуть стропы с той стороны, куда необходимо скользить (рис. 16).

141. При порывистом ветре может произойти раскачивание, которое будет мешать нормальному приземлению; если оно произошло на малой высоте, надо принять положение для приземления в плоскости ветра.



Рис. 17а



Рис. 17б

142. За 100—150 м от земли парашютист должен развернуться лицом по ветру. Для этого он должен захватить правой рукой левые лямки, а левой рукой — правые и затем развести руки в стороны (рис. 17а).

В результате произойдет поворачивание вокруг точки перекрещивания лямок. Это положение рук не должно изменяться до момента приземления.

143. При приземлении парашютист должен принять следующее положение:

1) корпус в положении полуприседания с выносом голени ног вперед настолько, чтобы были видны носки (образуется тупой угол между бедрами и голенью — рис. 176);

2) ноги вместе, мышцы слегка напряжены, ступни параллельны земле.

144. Приземляться надо на полную ступню. После приземления следует падать в ту сторону, куда свалит парашют.

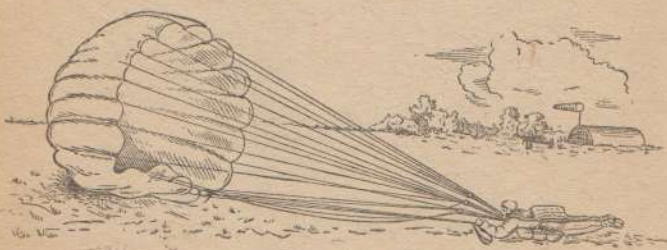


Рис. 18

145. Подготовка к приземлению в сильный ветер производится согласно правилам посадки на воду (пп. 191—197) с той лишь разницей, что освобождаться от подвесной системы надо после приземления.

146. Если купол парашюта после приземления полностью не ляжет на землю, его нужно «погасить» (рис. 18), выбирая одну из нижних строп на себя, или быстро вскочить и обогнуть его, тогда парашют «погаснет» сам.

147. Отстегнув карабины и освободившись от подвесной системы, парашютист собирает парашют. Для этого он вытягивает парашют во всю длину и встряхивает его. Вытяжной парашют складывается и обматывается своим куполом

и стропами. Главный купол свертывается (рис. 19а), стропы собираются скользящей петлей (рис. 19б), и парашют укладывается в чехол в следующем порядке: посредине кладется рюкзак, по одну сторону — подвесная система, по другую — купол и стропы.



Рис. 19а



Рис. 19б

148. Перед учебно-тренировочным парашютным прыжком надо еще раз проверить, насколько обучаемые поняли характерные ошибки, совершаемые при первых прыжках.

149. Характерными ошибками начинающих парашютистов являются:

1) преждевременное раскрытие парашюта в результате неосторожного обращения с ним при выходе из исходного положения, что может привести к зависанию парашютиста на хвостовом оперении самолета или к удару о стабилизатор;

2) потеря вытяжного кольца в момент отделения от самолета, что может привести к раскрытию парашюта в неблагоприятных условиях;

3) просовывание руки под правые лямки заднего парашюта, что затрудняет выдергивание

кольца главного парашюта и не позволяет в случае необходимости взяться за кольцо запасного парашюта;

4) резкие толчки в момент отделения, что может привести к сальтированию в воздухе;

5) невыполнение основного требования об осмотре купола после раскрытия парашюта, вследствие чего спуск может произойти на порванном куполе (с большой скоростью снижения), что неизбежно приведет к травмам, а иногда и к тяжелым повреждениям;

6) неправильное определение сноса, что может привести к приземлению на бок или на спину;

7) неправильная заправка ножных обхватов (неудобное сидячее положение), в результате чего парашютист может висеть «свечкой», а в момент приземления не сможет придать ногам нужного положения, и приземлится или упадет на спину;

8) плохая подгонка парашюта, в результате чего центр тяжести смещается, и во время падения парашютист может оказаться в штопоре;

9) неправильное определение момента отделения от подвесной системы при посадке на воду, что может вызвать различные происшествия.

#### Правила пользования запасным парашютом

150. Запрещается раскрывать запасный парашют раньше главного.

151. Запасный парашют необходимо раскрывать:

1) при задержке или отказе в открытии главного парашюта;

2) при обнаружении разрыва купола главного парашюта;

3) при запутывании или перехлестывании купола после раскрытия главного парашюта;

4) при спуске на воду;

5) при специальных заданиях;

6) при обрыве вытяжной фалы.

152. Запасный парашют открывать в следующем порядке:

1) взяться правой рукой за кольцо, а левой придерживать клапаны ранца;

2) выдернуть кольцо;

3) взять купол обеими руками и отбросить от себя вперед и в сторону;

4) придерживать левой рукой стропы так, чтобы они вышли из сот не более как на 1—1,5 м;

5) взять правой рукой одну-две стропы у кромки купола и встряхнуть, открыв этим воздуху свободный доступ в купол; остальные стропы из сот вытащит уже сам парашют при раскрытии.

153. Если главный парашют по каким-либо причинам не раскрылся, необходимо немедленно открыть запасный, купол которого нужно отбросить от себя со всей силой.

154. Если купол запасного парашюта попал в запутанный главный парашют, нужно взять одну из лямок запасного парашюта и оттягивать ее со стропами до тех пор, пока часть купола не выволнится воздухом, затем резко опустить лямку вместе со стропами. После проведения этих операций запасный парашют откроется.

#### Парашютные прыжки с самолета У-2

155. Во время полета на самолете У-2 парашютист сидит в передней кабине. После набора высоты не менее 800 м и выхода самолета на курс легчик за 20—30 секунд до подхода самолета к точке сбрасывания уменьшает скорость полета до 90 км/час и подает команду: «Приготовиться».

156. По команде «Приготовиться» парашютист должен:

- 1) осторожно (не цепляясь деталями парашюта) приподняться и взяться левой рукой за левую стойку центроплана (рис. 20);
- 2) поставить правую ногу на сиденье;

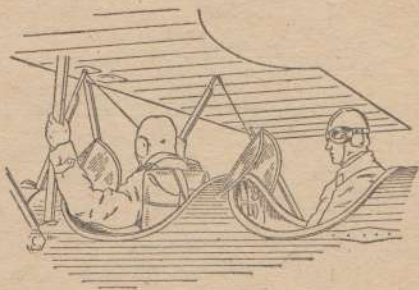


Рис. 20

- 3) перенести левую ногу за борт кабины, поставить ее на крыло (рис. 21a) (на место, покрытое фанерой) и затем перенести из кабины на крыло правую ногу;

4) крепко держась за борта кабины, перейти по крылу к задней кабине (рис. 21б);

5) держась левой рукой за борт кабины летчика, продеть правую руку в предохранительную резинку и следить за тем, чтобы не выдернуть кольцо;

6) взявшись за кольцо, вынуть его нижнюю часть из карманчика;

7) повернуться лицом к хвостовому оперению самолета и поставить левую ногу на нижнюю ступеньку (рис. 22);

8) по сигналу летчика «Пошел» отпустить



Рис. 21a



Рис. 21б



руку и спрыгнуть с крыла «солдати́ком» под углом 30—40° к фюзеляжу;

9) отделившись полностью от самолета, выдернуть вытяжное кольцо.



Рис. 22

**Парашютные прыжки с самолета ТБ-3 с моторами М-17 и ТБ-3 с моторами М-34**

157. Ознакомительные прыжки с самолета ТБ-3 разрешается производить из дверей, центральных и подкрыльных люков (рис. 23).

158. С каждого борта разрешается выпускать не более двух парашютистов, имеющих не менее 10 прыжков.

Поднимать на самолете ТБ-3 более 25 парашютистов категорически запрещается.

159. При групповых прыжках с самолета ТБ-3

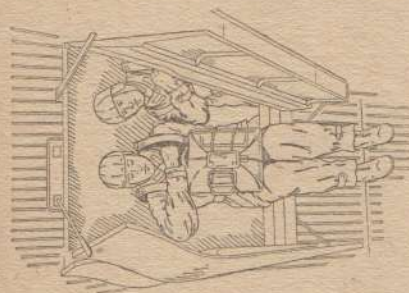
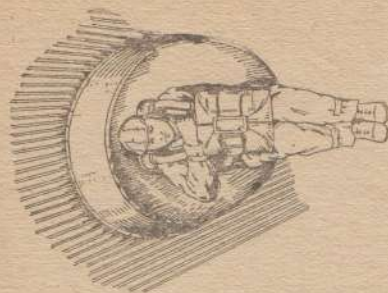


Рис. 23



устанавливается следующая очередность во избежание столкновения парашютистов во время отделения: сначала прыгают с бортов самолета, затем одновременно из правой и левой двери и, наконец, из центральных люков.

#### *А. Парашютные прыжки из центральных и подкрыльных люков*

160. По команде «**Приготовиться**» прыгающий продевает правую руку в предохранительную резинку; взявшись за кольцо, освобождает его нижнюю часть из карманчика и занимает исходное положение для прыжка.

161. Прыжки из центральных люков совершаются как из положения стоя, так и из положения сидя на доске.

162. При прыжках из подкрыльных люков (рис. 23) прыгающий садится лицом в направлении полета на край люка (ноги опущены в люк), держась левой рукой за поручень или за борт люка. По сигналу «**Пошел**» отпускает левую руку, переносит ее на передний край люка и одновременно, сгибая корпус вперед, прыгает в люк.

163. С самолета ТБ-3 с моторами М-34 ознакомительные парашютные прыжки производятся только из входного люка согласно правилам для прыжков из люков ТБ-3 с моторами М-17.

#### *Б. Парашютные прыжки из двери*

164. По команде «**Приготовиться**» прыгающий продевает правую руку в предохранительную резинку и, взявшись за кольцо, освобождает его нижнюю часть из карманчика, подходит к правой двери, ставит левую ногу на крыло и, на-

гнувшись (чтобы не задеть ранцем наспинного парашюта за верхний обрез двери), высовывает корпус через дверь, ожидая команды «**Пошел**».

165. По команде «**Пошел**» прыгающий подает корпус вперед и отделяется от самолета ногами вниз.

166. При прыжках из левой двери в первую очередь на крыло выносятся правая нога. В остальном надо поступать так же, как и при прыжке из правой двери.

#### *В. Парашютные прыжки с бортов самолета*

167. Перед вылезанием на борт турели сдвигаются в сторону, противоположную прыжку. Если прыжки совершаются с обоих бортов, то двое парашютистов, независимо от того, с какого борта они прыгают, занимают исходное положение и прыгают с турелей, сдвинутых на борт доотказа.

168. По сигналу «**Приготовиться**» парашютист становится ногами на сиденье, берется обеими руками за борт или турель, выносит ногу за борт и садится на ребро фюзеляжа (рис. 24) на правой стороне фюзеляжа — лицом в направлении полета самолета, на левой — лицом к стабилизатору.

169. По команде «**Пошел**» парашютист, подает корпус вперед, соскальзывает с фюзеляжа ногами вниз или отваливается вниз лицом.



Рис. 24

170. Вытяжное кольцо можно дергать только после полного отделения от самолета.

171. Если с бортов прыгают 4 парашютиста, то прыжки производятся поочередно (по одному); в первую очередь прыгают сидящие ближе к стабилизатору.

#### Парашютные прыжки с самолета ТБ-7

172. Одновременно можно совершать прыжки из обеих дверей фюзеляжа самолета и из люка подвесной кабины.

173. По команде «Приготовиться» парашютисты, находящиеся в фюзеляже самолета, подходят к дверям и цепляют карабины за специально укрепленные трубы у двери.

174. Парашютисты, находящиеся в подвесной кабине самолета, освобождают люк и зацепляют карабины за специальную трубу, укрепленную у люка.

По команде «Пошел» парашютисты быстро отделяются один за другим одновременно из всех точек.

#### Парашютные прыжки с самолета ПС-84

175. Парашютные прыжки производятся из двери; при наличии второй двери — одновременно из обеих дверей.

176. Перед отделением от самолета, по команде «Приготовиться», парашютисты зацепляют карабины за специальную трубу, протянутую внутри самолета к двери. При ручном раскрытии парашюта карабины за трубу не зацепляются.

По команде «Пошел» парашютисты быстро отделяются один за другим от самолета (рис. 25а, 25б, 25в, 25г и 26).

177. Для производства прыжков с малых высот (не меньше 150 м) необходимо:

1) Иметь на самолете точно проверенные высотомеры и поправку на местность.

2) После отделения всех парашютистов от самолета фалы с мешками подтянуть в самолет силами экипажа.

3) Чтобы при прыжках с парашютом принудительного раскрытия мешок не доставал до рулей высоты и поворота.

#### Парашютные прыжки с самолетов-бомбардировщиков

178. К тренировочным парашютным прыжкам с самолета-бомбардировщика допускаются только инструкторы парашютной подготовки.

Прыжки производятся как из кабины стрелка-радиста, так и из люка кабины штурмана.

179. После выхода на курс, установления скорости и подачи команды «Приготовиться» парашютист открывает фонарь, поворачивает турель дугой в сторону, противоположную прыжку, становится ногами на сиденье и поворачивается лицом в сторону прыжка; после этого, опираясь руками о турель, ставит колено левой ноги на борт и поочередно переносит руки за борт.

180. Зафиксировав свое положение, парашютист берется за вытяжное кольцо. По команде «Пошел» наклоняется вниз головой и отталкивается от самолета.

181. Через 4—5 секунд после отделения от самолета парашютист открывает парашют.

182. Прыжок из люка кабины штурмана выполняется следующим образом:

1) По команде «Приготовиться» парашютист сдвигает сиденье доотказа назад и поднимает его вверх;

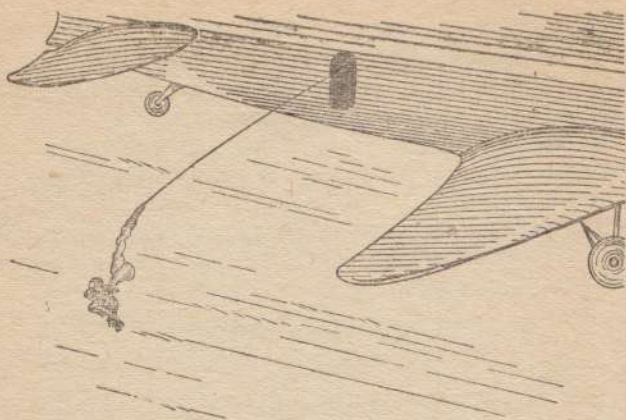


Рис. 25а

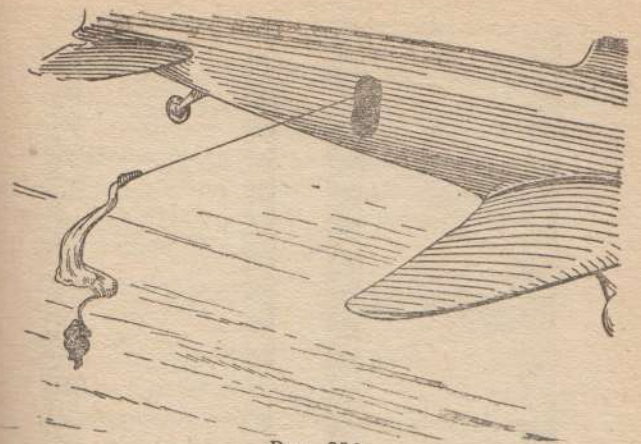


Рис. 25б

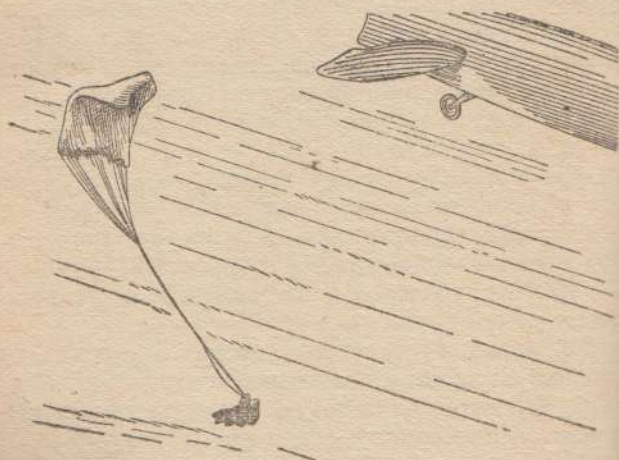


Рис. 25в

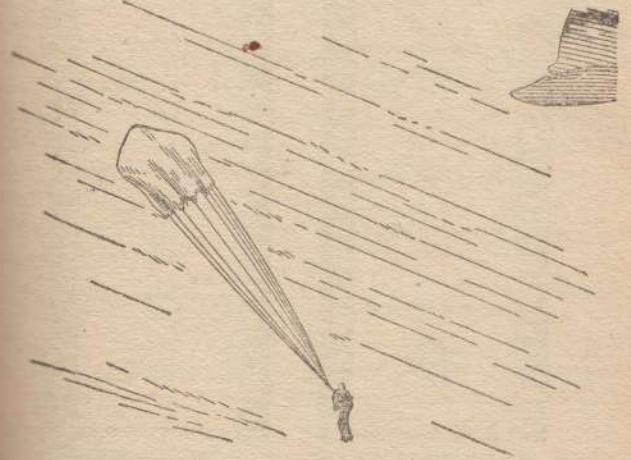


Рис. 25г

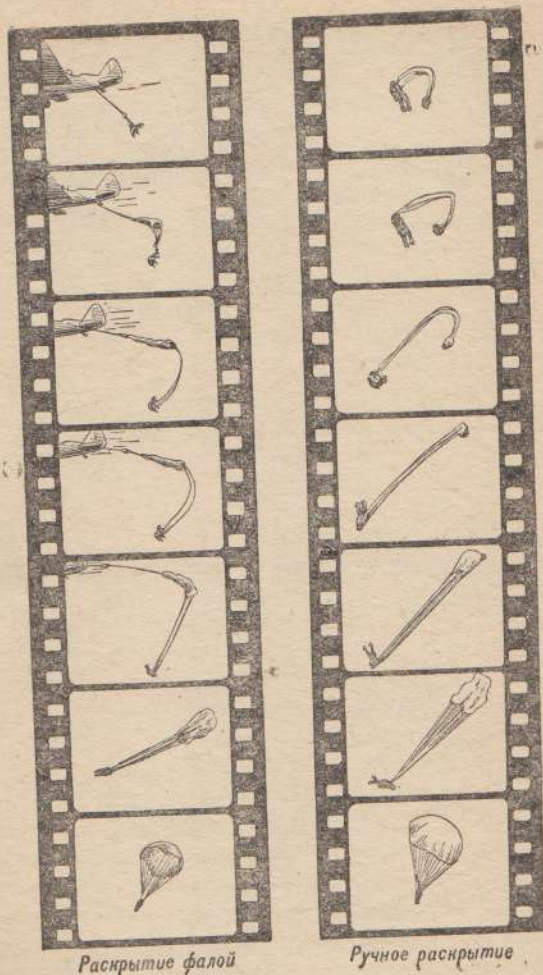


Рис. 26

2) становится коленями на пол впереди люка, правой рукой берется за дугу турели, а левой открывает люк;

3) опираясь левой рукой на передний край люка, правой держится за турель и опускается в люк, переносит затем правую руку с турели на передний край люка, после чего, опустив руки, отделяется от самолета;

4) через 4—5 секунд после отделения от самолета открывает парашют.

### Парашютные прыжки ночью

183. К парашютным прыжкам ночью допускаются лица, отлично овладевшие техникой дневного прыжка с самолета и техникой ночного прыжка с вышки.

Особое внимание при подготовке к парашютному прыжку ночью необходимо обращать на осмотр купола парашюта после его раскрытия, на точное разворачивание по ветру и правильное положение ног для приземления.

184. Развороты по сносу для приземления выполняются заблаговременно по наиболее видимым ориентирам, так как момент приземления определить почти невозможно. Ноги после разворота по ветру надо держать готовыми для приземления.

185. Для осмотра купола парашюта, а также для сборки парашюта и сигнализации своего местонахождения после приземления парашютист должен иметь карманный электрический фонарь.

186. Перед прыжком не следует смотреть на самолетное освещение (если лампы не закрыты предохранителями), во избежание временного ослепления, могущего затруднить выполнение прыжка.

### Парашютные прыжки зимой

187. Прыжки с парашютом зимой имеют следующие основные особенности:

1) купол парашюта часто сливается с белым фоном земной поверхности, отчего при групповых прыжках трудно видеть ниже спускающихся парашютистов;

2) крыши построек сливаются с белым фоном земной поверхности;

3) трудно определить направление сноса по предметам и по ранее севшим парашютистам;

4) громоздкое обмундирование и работа в перчатках усложняют отделение от самолета, заправку лямок и т. д.;

5) уменьшается сила сопротивления протаскиванию, а следовательно удлиняется процесс протаскивания;

6) отмечены случаи соскакивания валенок с ног парашютистов при раскрытии парашюта; валенки должны быть привязаны.

188. К парашютным прыжкам зимой без положенного зимнего обмундирования обучающиеся не допускаются.

189. При прыжках зимой на самолетах должно быть предусмотрено оборудование для предупреждения от подскользывания при выходе из самолета и при изготовке к прыжку.

190. Ознакомительные парашютные прыжки зимой разрешается производить и с двухместных самолетов.

### Парашютные прыжки на воду

191. Прыжки на воду можно совершать с тех же самолетов, что и на сушу.

192. Прыжки на воду разрешается совершать

парашютистам, имеющим не менее двух прыжков на сушу и умеющим хорошо плавать.

193. Прыжки на воду производятся при температуре воды не ниже  $+19^{\circ}\text{C}$ .

194. Прыжки на воду совершаются в трусах, летнем комбинезоне, шлеме, спортсменках и обязательно в пробковом жилете или в надувном спасательном поясе, который надувается во время снижения.



Рис. 27



Рис. 28



Рис. 29

195. Для подбора парашютистов выделять 1—2 моторные или 2—3 гребные лодки, расположенные от места посадки вверх и вниз по течению на реках и в нескольких местах вокруг расчетного места посадки парашютиста на озере или море.

196. На одной из лодок, снабженной багром (для вытаскивания парашюта), должен находиться врач.

197. После раскрытия главного парашюта и заправки ножных обхватов парашютист должен раскрыть запасный парашют, отстегнуть правый карабин запасного парашюта и отодвинуть ранец в сторону. После этого отстегнуть ножные обхваты (рис. 27), поправить нижнюю ляжку так, чтобы на ней было удобно сидеть, и расстегнуть грудную перемычку (рис. 28). Затем, держась



Рис. 30



Рис. 31

одной рукой за ляжку над головой, поочередно освободить руки из плечевых обхватов (рис. 29), взяться за ляжки выше головы (рис. 30) и, приближаясь к воде, подтянуться на руках. При соприкосновении с водой соскользнуть с лямок и опустить руки (рис. 31).

## ГЛАВА ПЯТАЯ

### ПРОИЗВОДСТВО ПАРАШЮТНЫХ ПРЫЖКОВ С ОРУЖИЕМ И В СНАРЯЖЕНИИ

#### Общие сведения

198. Оружие и снаряжение должны быть тщательно подогнаны на бойце-парашютисте для того, чтобы не мешать передвижениям в самолете, отделению от самолета, раскрытию парашюта и приземлению. Особое внимание при подготовке обратить на прочность крепления.

198а. Снаряжение стрелка-парашютиста при совершении прыжков в летних и зимних условиях должно состоять из:

- 1) Плечевой ляжки.
- 2) Поясного ремня.
- 3) Поясной патронной (двухгнездной) сумки.
- 4) Поясной запасной патронной сумки (для ВВ—400 г и ружейной принадлежности).
- 5) Фляги с чехлом.
- 6) Сумки продуктовой.
- 7) Двух унифицированных чехлов — для малой лопаты (малого топора) и для ручных гранат.
- 8) Подсумка для магазинов СВТ (на 2 магазина).
- 9) Плаща-палатки (берется только летом).

#### Порядок надевания снаряжения стрелком-парашютистом

199. При подготовке к парашютному прыжку с самолета парашютист надевает снаряжение и оружие в следующей последовательности:

- 1) На поясной ремень надевает поясную патронную сумку, поясную запасную патронную

сумку (для ВВ—400 г и ружейной принадлежности), штык в ножнах, флягу, сумку продовольственную, унифицированный чехол для малой лопаты или топора и двух ручных гранат, подсумок для магазинов СВТ (рис. 32).

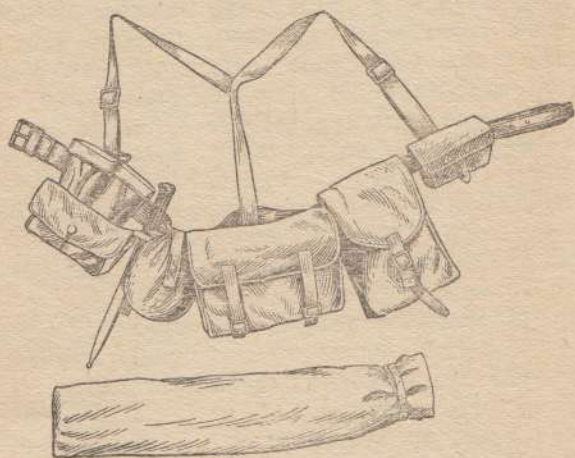


Рис. 32

- 2) Противогаз лямкой на правое плечо.
- 3) Парашют.
- 4) Винтовку.

200. Лезвие помещенной в чехол лопаты должно быть ниже поясного ремня; вогнутой стороной лопата должна быть обращена к корпусу человека, черенок должен быть обращен вверх и прижат к телу поясной лямкой подвесной системы.

201. Лямка противогаза удлиняется в зависимости от роста человека.

Противогаз надевается лямкой на правое плечо так, чтобы он находился на левом бедре несколько ниже поясного ремня.

202. Парашют надевать с помощью 2 человек в следующем порядке:

Взять подвесную систему обеими руками за главную лямку у разветвления свободных концов. Убедившись в правильном расположении частей ее, в соответствующие окна подвесной системы пропустить ранец или продовольственную сумку, противогаз, гранатную сумку и флягу, затем продеть обе руки последовательно — прежде левую, а затем правую — в соответствующие окна. Оружие надевается в чехле для переноски или обматывается ветошью. Особенно необходимо следить за правильным обматыванием дульной части, чтобы избежать задевания куполом и стропами при раскрытии парашюта.

203. Оружие крепится на бойце-парашютисте следующим способом:

Винтовка надевается на левое плечо прикладом кверху.

Винтовочный ремень удлиняется и пропускается под главную лямку подвесной системы в месте нахождения прямоугольной пряжки, проводится петлей под нижнюю часть грудной перемычки.

Если грудная перемычка была застегнута, то она расстегивается, и петля ружейного ремня выводится на верх грудной перемычки, верхний конец ремня пропускается под лямкой через плечо, после чего грудная перемычка застегивается. Дульная часть винтовки при помощи специальной резинки или тренчика соединяется с главной круговой лямкой. Места соединения винтовочного ремня с винтовкой усиливаются тренчиками.





Рис 33

Рис. 34

204. Если винтовка находится в чехле, то в этот же чехол (к прикладу) укладываются штык и лопата — черенком вверх, вогнутой стороной к прикладу. В карман чехла помещаются два запасных магазина с патронами для винтовки, и чехол надежно закрывается.

205. Винтовка, уложенная в чехол, к парашютисту прикрепляется так же, как и винтовка без чехла.

Размещение снаряжения на стрелке-парашютисте зимой и летом показано на рис. 33 и 34.

206. Снаряжение ручного пулеметчика-парашютиста при совершении прыжков в летних и зимних условиях (рис. 36 и 37) должно состоять из:

- 1) Плечевой ляжки.
- 2) Поясного ремня.
- 3) Фляги с чехлом.
- 4) Сумки продуктовой.
- 5) Унифицированного чехла для малой лопаты (малого топора) и для ручных гранат.
- 6) Подсумка для патронов к pistolету ТТ.
- 7) Сумки для магазинов ручного пулемета ДП.
- 8) Плащ-палатки (берется только летом).

207. На поясном ремне первого номера в унифицированном чехле помещается топор. Лезвие топора обращено в сторону позвоночника, а рукоятка вверх и прижата к парашютисту поясной ляжкой подвесной системы парашюта.

208. Противогаз находится на правом боку.

209. Сумка с пулеметным диском (рис. 35) надевается ляжкой на шею и находится под запасным парашютом таким образом, чтобы верхний срез диска находился на уровне поясного ремня.

210. Пулемет ДП надевается на левое плечо прикладом вверх. Ремень пулемета проходит под плечевой обхват подвесной системы, и

в образованное ремнем окно пропускается карабин грудной перемышки. Дульная часть пулемета пристегивается резинкой или тренчиком к основанию главной круговой ляжки подвесной системы (рис. 36 и 37).

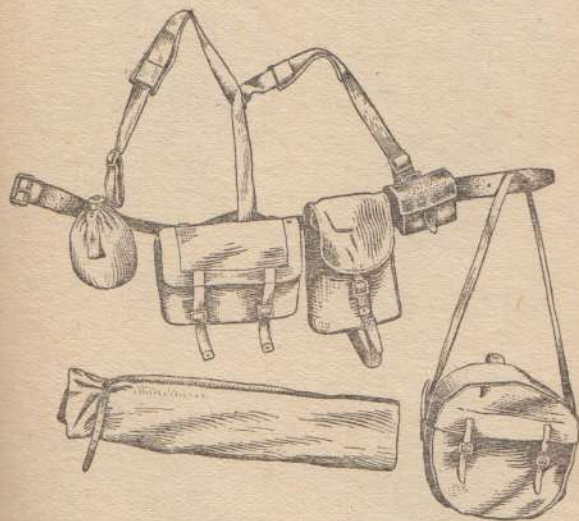


Рис. 35

Маскировочный халат в свернутом виде крепится к продовольственной сумке снизу.

211. Снаряжение пулеметчика-парашютиста (второго номера) надевается на поясной ремень так же, как и у стрелка-парашютиста.

Противогаз находится на левом боку.

212. Сумка с двумя снаряженными дисками находится под запасным парашютом, верхний срез дисков должен находиться на уровне поясного ремня. Лямка сумки надевается на шею.



Рис. 36

Рис. 37

213. Винтовка самозарядная надевается на левое плечо прикладом вверх. Винтовочный ремень проходит под плечевой обхват подвесной системы, а в окно, образованное ремнем, пропускается карабин грудной перемычки, после чего последняя застегивается. Дульная часть винтовки при помощи тренчика соединяется с главной круговой ляжкой. Соединение винтовочного ремня с винтовкой укрепляется тренчиком.

214. Маскировочный халат крепится к продовольственной сумке снизу. Размещение и крепление вооружения и снаряжения к поясу пулеметчика-парашютиста показаны на рис. 38.

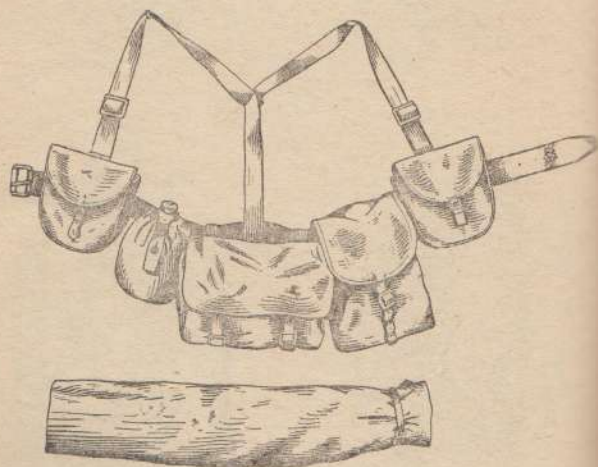


Рис. 38

215. Снаряжение автоматчика-парашютиста при совершении прыжков в летних и зимних условиях должно состоять из:

- 1) Плечевой ляжки.
- 2) Поясного ремня.
- 3) Сумки для магазина.
- 4) Фляги с чехлом.
- 5) Сумки продуктовой.
- 6) Унифицированного чехла для малой лопаты (малого топора) и для ручных гранат.
- 7) Плащ-палатки (берется только летом).

216. Снаряжение автоматчика-парашютиста надевается на поясной ремень в следующем порядке:

Одно ушко сумки для магазина ППД или ППШ, затем петля плечевой ляжки и второе ушко сумки; после этого надевается фляга, затем одно ушко продуктовой сумки, петля плечевой ляжки и второе ушко сумки; унифицированный чехол и вторая сумка для магазина (надевается так же, как и первая).

Лопата вставляется в чехол так же, как и у стрелка.

Противогаз надевается на левый бок через правое плечо.

Пистолет-пулемет с присоединенным и снаряженным диском без чехла надевается на левое плечо прикладом кверху и крепится так же, как и винтовка.

Маскировочный халат крепится так же, как и у стрелка.

Размещение и крепление снаряжения и автомата для прыжков летом и зимой показаны на рис. 39 и 40.

217. Снаряжение парашютиста-минометчика (первого номера) должно состоять (рис. 41) из:

- 1) Плечевой ляжки.
- 2) Поясного ремня.
- 3) Сумки продуктовой.
- 4) Фляги с чехлом.



Рис. 39

Рис. 40

- 5) Сумки для патронов к пистолету ТТ.
- 6) Унифицированного чехла.
- 7) Плечевых ремней.

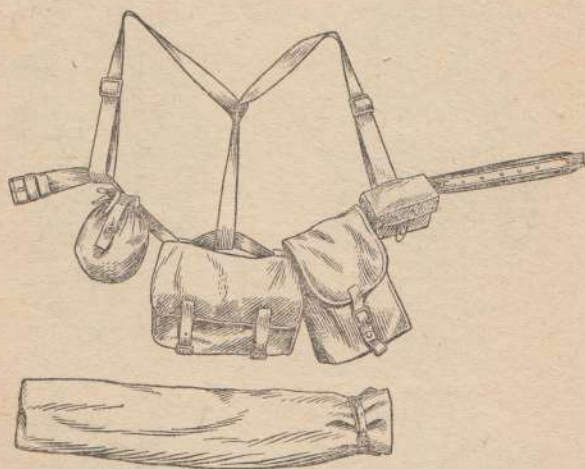


Рис. 41

218. На поясном ремне надеты: фляга с чехлом, сумка продуктовая, унифицированный чехол, сумка для патронов к пистолету ТТ.

Пистолет ТТ надевается на правый бок.

Противогаз помещается на левом боку.

Футляр с минометным прицелом помещается на левом боку, надевается через правое плечо.

Лоток с семью минами находится под запасным парашютом.

219. Лоток крепится при помощи плечевых красноармейских ремней: одно ушко надевается на поясной ремень и находится сзади; два ремня, заканчивающиеся ушками, обхватывают плечи, пропускаются под ручку лотка и своими

ушками надеваются на поясной ремень, после чего последний застегивается.

220. Маскировочный халат крепится так же, как у стрелка-парашютиста. Размещение и крепление снаряжения и вооружения минометчика-парашютиста летом и зимой для прыжка показаны на рис. 42 и 43.

221. Снаряжение минометчика-парашютиста второго номера и крепление снаряжения почти такие же, как у первого номера. Разница заключается в следующем: нет футляра с принадлежностью, вместо топора — лопата (рис. 44).

222. Подрывник-парашютист свое оружие и снаряжение подготавливает и крепит так же, как и стрелок-парашютист. Разница лишь в том, что сумка АДО надевается лямкой на шею, располагается под запасным парашютом так, что верхний срез сумки находится на уровне нижнего обреза вытяжного кольца.

Вспомогательные лямки, идущие от нижних углов сумки, обхватывают тело парашютиста на уровне пояса.

Маскировочный халат уложен в сумку АДО (вверху).

223. Начальник радиостанции свое снаряжение и оружие подготавливает для прыжка так же, как минометчик-парашютист (первый номер), с той лишь разницей, что полевая сумка находится на левом боку.

Упаковка приемопередатчика РБС помещается под запасным парашютом таким образом, что верхний срез находится на уровне нижней части вытяжного кольца.

Одна лямка упаковки — на шее, вторая обхватывает талию.

224. Снаряжение радиотелеграфиста-парашю-



Рис. 42



Рис. 43

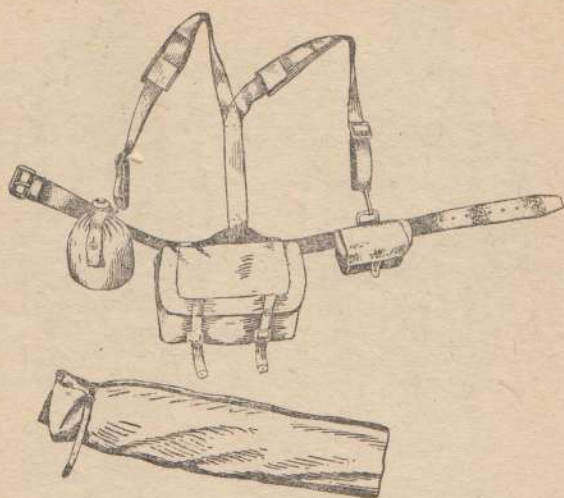


Рис. 44

тиста для прыжка летом и зимой показано на рис. 45 и 46.

Питание радиостанции помещается под запасным парашютом и крепится так же, как и у начальника радиостанции.

**Правила выполнения прыжков с оружием и в снаряжении**

225. По команде «Приготовиться» прыгающий проверяет правильность крепления оружия и снаряжения. Если оно сместилось при передвижениях в самолете, то поправляет его, после чего продевает руку в предохранительную резинку и, взявшись за кольцо, освобождает его нижнюю часть из карманчика или зацепляет



Рис. 45





Рис. 46

карабин фалы за специальную трубу на самолете и занимает исходное положение для прыжка (кроме прыжков с бортов и крыльев самолета).

**Прыжки из центральных, подкрыльных и трапных люков**

226. Прыжки из центральных люков совершаются из следующих положений: сидя на доске и стоя.

При выполнении прыжков из центральных люков из положения сидя на доске прыгающий по команде «**Приготовиться**» зацепляет карабин вытяжной фалы за специальную трубу, при этом следит за тем, чтобы не было большого вытравления (слабины) фалы, или берется за кольцо и занимает исходное положение для прыжка, ноги и оружие опускает в люк, держась левой рукой за борт люка. По команде «**Пошел**» спускает левую руку, отталкивается и одновременно, сгибая корпус, вытягивает перед собой левую руку для предохранения от удара о передний край люка и прыгает в люк.

227. При выполнении прыжков из центральных люков стоя парашютист становится на доску, направляет ствол оружия в люк, по команде «**Пошел**», слегка сгибая ноги, делает легкий толчок вперед, не сгибая корпуса («солдатиком»), прыгает в люк и одновременно вытягивает левую руку вперед.

228. При прыжках из подкрыльных люков прыгающий садится лицом в направлении полета самолета на край люка, ноги и оружие опускает в люк, левой рукой держится за борт люка.

По команде «**Пошел**» опускает левую руку, переносит ее на передний край люка и одновременно, сгибая корпус вперед, прыгает в люк.

229. Прыжки из трапного люка выполняются первыми двумя парашютистами по правилам прыжков из подкрыльных люков, с той разницей, что прыгают поочередно как по ходу самолета, так и против хода самолета. Следующие парашютисты, находясь в радиорубке, стоя подходят к трапному люку, становятся на колени и прыгают в люк вниз головой против хода самолета или садятся и прыгают, так же как и первые, сидя.

#### Прыжок из двери самолета

230. Парашютист подходит к двери, по команде «**Приготовиться**» зацепляет карабин вытяжной фалы за специальную трубу, при этом следит за тем, чтобы не было большого выправления (слабины) фалы, или берет за кольцо, занимает исходное положение для прыжка, ставит ногу на плоскость (правую или левую, в зависимости от того, в какую дверь прыгает) и, нагнувшись так, чтобы не задеть прикладом винтовки или ранцем парашюта за верхний обрез двери, левой рукой берет за стойку двери около ее нижней части, высовывает корпус через дверь, подает корпус вперед и отделяется от самолета ногами вниз, делая шаг за край плоскости в воздух.

#### Прыжок с бортов самолета

231. Перед вылезанием на борт турели сдвигаются в сторону, противоположную прыжку. По команде «**Приготовиться**» парашютист, осмотрев снаряжение и вооружение, становится ногами на сиденье, берет обеими руками за борт или турель, выносит ноги и оружие за

борт, садится на борту, поправляет снаряжение, чтобы не зацепить за турель, и зацепляет карабин вытяжной фалы за специальную трубу, следя за тем, чтобы не было большого выправления (слабины) фалы, занимает исходное положение для прыжка и берет за кольцо. По команде «**Пошел**» парашютист, подавая корпус вперед, соскальзывает с фюзеляжа ногами вниз или отваливается лицом вниз.

#### Действия парашютиста в воздухе

232. По команде «**Пошел**» парашютист, не задерживаясь, плавно отделяется от самолета и, почувствовав полный отрыв от него, дергает кольцо рывком руки в направлении правого бедра.

Почувствовав удар после раскрытия парашюта, сразу же осматривает купол, чтобы убедиться в его целостности и правильности раскрытия.

233. Убедившись в правильном раскрытии парашюта, прикрепляет вытяжное кольцо, поправляет нижнюю лямку и ножные обхваты так, чтобы удобно было сидеть, поправляет снаряжение, если оно сместилось во время удара при раскрытии парашюта, подготавливает оружие к приземлению. Для этого:

1) Освобождает дульную часть винтовки от крепления на главной круговой лямке.

2) Переводит оружие в горизонтальное положение и надевает ремнем на специальный крючок подвесной системы или кладет его на карабины запасного парашюта.

Поправив снаряжение и оружие, парашютист устанавливает свое местонахождение, опреде-

ляет примерно вероятное место своего приземления и направление сноса.

234. При приземлении необходимо учесть, что дополнительная нагрузка (оружие и снаряжение) несколько увеличит скорость снижения и силу удара при приземлении.

## ГЛАВА ШЕСТАЯ

### ВЫНУЖДЕННЫЕ ПАРАШЮТНЫЕ ПРЫЖКИ С САМОЛЕТА

#### Общие правила

235. Во всех случаях, когда из-за неисправности материальной части (отказ в действиях рулей, повреждения крыльев, фюзеляжа и т. п.) самолет становится неуправляемым и создается реальная угроза жизни экипажа, последний обязан без промедления покинуть самолет и спастись на парашютах, помня, что:

1) упущение времени во всех этих случаях влечет за собой гибель;

2) парашюты даются для того, чтобы во всех случаях, когда создается явная угроза жизни, выбрасываться и спастись на них.

Во всех случаях прежде всего надо заботиться о сохранении жизни экипажа.

236. Весь экипаж должен быть обучен на земле технике выбрасывания с парашютом из самолета при всех положениях его в полете.

Особенно четко должны быть отработаны на земле сигнализация и команды для выпрыгивания с парашютом.

237. Перед выпрыгиванием с парашютом летчик обязан выключить зажигание.

238. Вынужденные парашютные прыжки с самолета обязательны в следующих случаях:

1) при пожаре на самолете, когда все средства к ликвидации пожара (огнетушители, прекращение подачи бензина, срыв пламени скольжением) использованы, но пожар не прекращен, и пламя угрожает жизни экипажа;

2) при полной или частичной потере управляемости, независимо от причин, вызвавших ее (отказ рулей, столкновение самолета в воздухе и т. п.), когда посадка самолета не обеспечивает сохранения жизни экипажа;

3) при остановке мотора ночью или над местностью, закрытой туманом, когда использование осветительных средств не обеспечивает сохранение жизни экипажа при посадке;

4) при невозможности определить положение самолета в пространстве (ночью, в свете прожекторов и т. д.), когда самолет в беспорядочном падении потерял высоту до 500 м и возможность на вывод его в нормальный полет отсутствует;

5) при потере ориентировки и при отсутствии горючего в том случае, если самолет находится над местностью, закрытой сплошным туманом, пургой, — когда выхода из этих положений нет, а также во всех других случаях, когда посадка самолета не обеспечивает спасения жизни экипажа.

239. При необходимости прекратить полет и использовать парашюты для спасения жизни экипажа в том случае, когда самолет и мотор исправны, необходимо набрать высоту (по возможности не менее 500 м), перекрыть бензин, выключить зажигание, отрегулировать стабилизатор для режима планирования с минималь-

ной скорости и только после этого покинуть самолет.

240. При вынужденных парашютных прыжках оставляют:

1) управляемый самолет — по двум сигналам: «Приготовиться к прыжку» и «Прыжок», которые подаются голосом или при помощи технических средств, имеющихся на самолете; летчик, управляющий самолетом, как правило, всегда прыгает последним, за исключением тех случаев, когда кто-либо из участников полета из-за ранения или потери сознания не может воспользоваться парашютом и летчик не в состоянии ему помочь;

2) неуправляемый самолет — после сигнала «Прыжок», в этом случае летчик прыгает одновременно с остальным экипажем.

241. Летно-подъемный состав в полете обязан всегда иметь парашюты надетыми и снимать их только по приказанию командира экипажа в исключительных случаях, вызываемых крайней необходимостью.

242. Надо тренировать летно-подъемный состав на земле в отыскании вытяжного кольца, так как при вынужденных прыжках во многих случаях придется прыгать, не держась за кольцо, или быть внезапно выброшенным из самолета.

243. Во всех случаях перед оставлением самолета необходимо:

1) быстро подготовить место для прыжка (открыть люк, дверь, кабину и т. д.);

2) отстегнуться от поясных и плечевых ремней;

3) принять исходное положение для прыжка

244. Вынужденные парашютные прыжки выполняются по правилам ознакомительных и тренировочных прыжков.

245. При вынужденных прыжках с высоты 500 м и более следует производить 4—5-секундную задержку в раскрытии парашюта.

246. Вынужденные прыжки с высоты 100 м и меньше совершаются только методом срыва.

247. Чтобы не зацепиться за стабилизатор во время срыва, надо ноги поджимать под себя, а руки прижимать плотнее к туловищу. Перед прыжком методом срыва парашютисты, имеющие парашюты летчика-наблюдателя, должны повернуться лицом к стабилизатору.

248. При всех видах прыжков с парашютом следует твердо помнить следующие правила:

1) не прыгать, находясь слишком низко от земли; чем с большей высоты совершается прыжок, тем он безопаснее;

2) не дергать кольцо, пока полностью не отделился от самолета.

#### Правила отделения от самолетов и планеров при вынужденных парашютных прыжках

249. Способы отделения от самолетов (из двери, люков и т. д.) с одноместных, двухместных и многоместных самолетов разных типов мало чем отличаются один от другого. Основные правила для этого следующие:

1) при отделении от самолета через двери необходимо открыть ее, взяться за вытяжное кольцо парашюта, опереться рукой на косяк, перенести правую или левую (в зависимости от

борта) ногу на крыло, вынести вперед корпус и резким толчком прыгнуть под углом 30—40° от фюзеляжа в положении «солдатик»; если дверь выходит не на крыло, прыжок совершается непосредственно из двери;

2) при отделении от самолета из кабины летчика и летчика-наблюдателя открыть фонарь и боковики, отстегнуться, встать на сиденье в полусогнутом положении, лечь на левый или правый борт (в зависимости от того, в какую сторону нужно отделиться), взяться за вытяжное кольцо и оттолкнуться ногами от сиденья или сползти по плоскости к стабилизатору; с самолетов, у которых кабина находится в пределах крыла, перевалиться за борт на плоскость, не делая толчка; на самолетах, с которых возможны прыжки из передней кабины (тихоходные самолеты), выжаться на руках, стать левым коленом на турель и отделиться толчком вперед вниз головой;

3) при отделении из кабины летчика самолета-бомбардировщика открыть фонарь, взяться руками за борт кабины, встать на сиденье, перевалиться на плоскость лицом к хвосту самолета, сползти по плоскости к задней кромке крыла и отделиться от самолета; браться за кольцо можно во время сползания по крылу, но можно браться за кольцо и после отделения от самолета (прыжок можно совершать с обоих бортов самолета, в зависимости от положения самолета);

4) при отделении из кабины штурмана самолета-бомбардировщика отодвинуть сиденье назад доотказа и поднять его, встать коленями на пол впереди люка, взяться правой рукой за турель, а левой открыть люк, опереться левой рукой в передний край люка и, держа

правой рукой за турель, опуститься в люк; перехватив правую руку с турели на передний край люка, опуститься на вытянутые руки и, опустив руки, отделиться от самолета; отделившись, взяться за кольцо и открыть парашют;

5) при отделении от самолета из кабины стрелка повернуть турель, чтобы не зацепиться за ее детали, встать на сиденье спиной к стабилизатору и выдернуть кольцо, если прыжок выполняется методом срыва; если же прыжок выполняется обычным способом, то принять исходное положение;

6) при отделении от самолета через подкрыльные башни (люки) прыжки совершаются согласно правилам для прыжков из двери или из кабины, в зависимости от конструкции входного приспособления (двери, люка, рубки и т. д.).

#### **Парашютные прыжки со столкнувшихся, разрушающихся и горящих самолетов**

250. Прыжки в этих условиях отличаются тем, что необходимость выполнения их появляется внезапно без предварительной подготовки, почему и следует всегда иметь парашют в полной готовности. Кроме того, возможно падение на купол парашюта разрушающихся или горящих деталей самолета, во избежание чего при прыжке с высоты не менее 300 м необходимо делать 4—5-секундную задержку в раскрытии парашюта.

## ГЛАВА СЕДЬМАЯ

### МЕДИЦИНСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ПАРАШЮТИСТОВ

#### Отбор кандидатов и переосвидетельствование парашютистов

251. Переосвидетельствование парашютистов рядового и начальствующего состава производится один раз в год, перед началом летнего периода обучения. Комиссия, производящая переосвидетельствование, обязана в своем заключении давать лечебно-профилактические указания по сохранению здоровья парашютистов, а также проверять эффективность данных ранее профилактических указаний.

252. Внеочередное переосвидетельствование парашютистов производится после перенесения ими каких-либо тяжелых заболеваний или получения повреждений, вызвавших потерю трудоспособности, а также в отдельных случаях, по усмотрению командования, врача части или по просьбе самого парашютиста.

253. Инструкторы парашютной подготовки подвергаются переосвидетельствованию два раза в год: перед началом летнего и зимнего периода летной подготовки и в случаях надобности — по усмотрению командования, врача части или по просьбе самого инструктора парашютной подготовки.

254. При осмотре инструктора обязательно исследуется моча и определяется процентное содержание гемоглобина в крови и РОЭ.

255. Годность к парашютным прыжкам летного состава определяется при прохождении им очередного медицинского переосвидетельствования в летной медицинской комиссии.

256. Во всех случаях, когда летчик по состоянию здоровья не может совершать парашютные прыжки, в санитарной книжке, в графе «Заключение комиссии», пишется: «Годен к летной службе, негоден к парашютным прыжкам».

257. Отбор парашютистов производится до начала специальной подготовки. Комиссия определяет годность кандидатов к несению парашютной службы. Однако годность к выполнению прыжка определяется в каждом отдельном случае врачом, производящим осмотр парашютиста, накануне совершения прыжка и на аэродроме перед прыжком, для чего штаб части представляет в санчасть список лиц, готовящихся к совершению прыжка на следующий день.

258. После осмотра врач делает отметку: «К парашютному прыжку годен (или негоден)». Отметка врача о годности действительна не более двух суток.

259. На аэродроме перед прыжком врач осматривает парашютиста, обращая внимание на его самочувствие и общий вид. При наличии резко выраженных отрицательных явлений (резкая бледность, потливость, дрожание конечностей, резко расширенные зрачки, чрезмерно учащенный или неправильный пульс, тошнота или рвота) парашютист к прыжку не допускается.

#### Санитарное обеспечение подготовки парашютистов

260. Санитарное обеспечение наземной тренировки заключается:

- 1) в систематическом и повседневном изучении состояния здоровья каждого парашютиста;
- 2) в своевременном выявлении изменений в его состоянии, могущих неблагоприятно отразиться на парашютной службе;

3) в наблюдении за организацией и проведением тренировки и в предупреждении травматизма.

Эти мероприятия должны проводиться в тесной увязке с инструкторами парашютной подготовки и обеспечить наилучшие результаты наземной подготовки к прыжкам.

261. Реакция организма на прыжок с вышки весьма сходна с реакцией организма на парашютный прыжок с самолета. При этом эмоциональные возбуждения менее выражены и обычно легко устраняются при повторных прыжках.

262. Неблагоприятным фактором при облете является возникновение у обучающихся чувства страха или тревожного ожидания, выражающегося:

1) в умеренном общем речевом и двигательном возбуждении у одних и в некоторой заторможенности и сосредоточенности, с оттенком угнетения и как бы безразличия по отношению к окружающим у других;

2) в резком изменении пульсового ритма;

3) в ярких вазомоторных реакциях;

4) в умеренном расширении зрачков;

5) в повышении сухожильных рефлексов;

6) в дрожании век и вытянутых пальцев рук.

263. При наличии этих явлений необходимы повторные облеты для окончательного суждения о годности к парашютным прыжкам. Устойчивость или возрастание этих явлений при повторных облетах свидетельствует о негодности обучаемого к совершению парашютных прыжков.

264. Накануне парашютных прыжков категорически запрещается употреблять алкоголь и злоупотреблять курением.

265. При совершении ночных парашютных

прыжков особое внимание необходимо уделять адаптации (приспособлению) глаз парашютиста к темноте.

266. В местах, предназначенных для высадки парашютистов, организуется пункт медицинской помощи. Его задачей является оказание в случае надобности быстрой, своевременной помощи пострадавшим при выброске и эвакуация их в лечебное учреждение.

267. После окончания парашютных прыжков врач подводит итоги всем травматическим повреждениям и сведения по нижеследующей форме представляет в штаб части.

Травматические повреждения при парашютных прыжках с самолета ..... части за ..... 1942 г.

| № по пор. | Фамилия, имя, отчество | Какой по счету прыжок | Цель прыжка | Причины травмы | Диагноз травмы | Примечание |
|-----------|------------------------|-----------------------|-------------|----------------|----------------|------------|
|           |                        |                       |             |                |                |            |
|           |                        |                       |             |                |                |            |

По этой же форме ведется учет в каждой роте, батальоне и бригаде.

268. В графе «Примечание» указывается исход травмы, т. е. количество потерянных трудней, и дальнейшая пригодность к парашютным прыжкам.

### УКАЗАНИЯ ПО ПЕРЕОБОРУДОВАНИЮ САМОЛЕТА ТБ-3 — 4М-34 ДЛЯ ВЫСАДКИ ПАРАШЮТНОГО ДЕСАНТА

В целях наиболее эффективного использования самолета ТБ-3 с моторами 4М-34 для высадки парашютного десанта на самолете необходимо ввести ряд приспособлений (переоборудования). Переоборудование самолета может быть выполнено силами полевых мастерских в частях. Прежнее назначение самолета после переоборудования сохраняется. Все переоборудование самолета сводится к следующему:

1. Вырезается дверь на правом борту, между 4-м и 5-м шпангоутами хвостовой части фюзеляжа.

2. Устанавливается трубчатая балка для зацепления карабинов вытяжных фал парашютов с принудительным раскрытием (трубчатые балки ставятся как над бомбовыми люками, так и около вырезанной двери).

3. Устанавливаются фанерные предохранительные щиты в бомбовых люках.

**Примечание.** Трубчатые балки и фанерные щиты делаются съемными.

#### Вырез двери

На правом борту, между 4-м и 5-м шпангоутами хвостовой части фюзеляжа (Ф-3), выре-

зается дверь, причем силовые элементы конструкции фюзеляжа не трогаются.

Расположение двери, ее форма показаны на рис. 47.

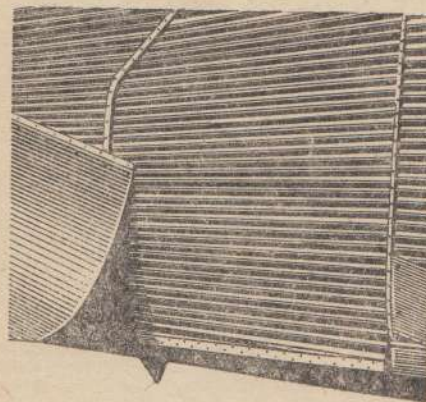


Рис. 47

После выреза отверстия для двери удаляется часть зализа крыла, а в оставшуюся часть зализа вставляется коробка, изготовленная из тонкой жести или фанеры. Обшивка фюзеляжа с наружной стороны вокруг выреза усиливается полосами гофра (рис. 48) толщиной 0,5 мм и шириной 300 мм. С внутренней и наружной стороны вокруг выреза накладывается усиливающий пояс из дуралюминия или жести толщиной 4 мм и шириной 25 мм. Сторона выреза, прилегающая к 5-му шпангоуту и перегородке, усиливается профилированным уголком из 5-мм дуралюминия или жести 20 × 30. Нижняя сторона усиливается специальным (острым) уголком толщиной 4 мм, который является основанием нижней



опоры двери и крепится четырьмя винтами к лонжерону и тремя заклепками в углах выреза двери.

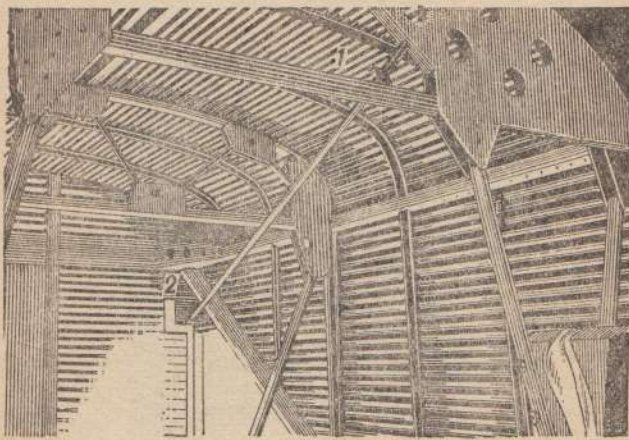


Рис. 48

**Примечание.** Вся отбортовка и усиливающие уголки подгоняются по месту, и работа производится непосредственно на самолете.

#### Устройство двери и запоров

После того как закончена отбортовка выреза для двери, соответственно его форме и размеру вырезаются гофрированный и гладкий листы из дуралюминия или жести (за неимением указанного материала можно применять фанеру).

Указанные листы (гофрированный и гладкий) соединяются между собой заклепками или винтами. Вся дверь (рис. 49) усиливается изо-

гнутыми по форме фюзеляжа двумя дуралюминиевыми или железными профилями П. Двер-

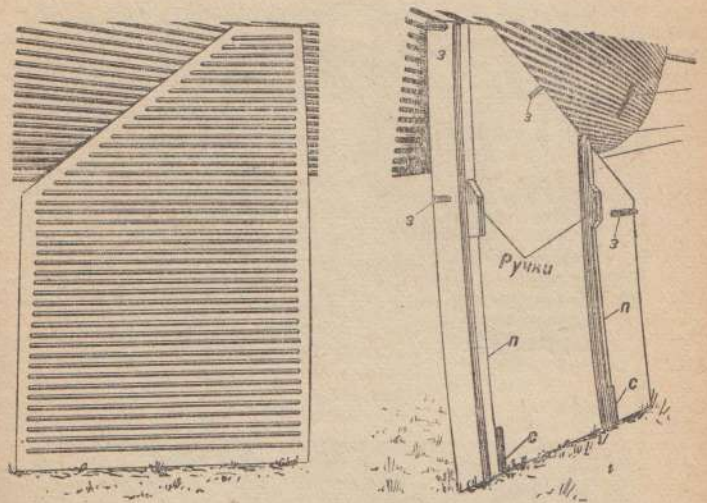


Рис. 49

ные запоры устраиваются так: на нижней части двери закрепляются две скобы С, которые опираются на лонжерон фюзеляжа, а в верхней части устанавливаются четыре замка-защелки з.

#### Установка труб для зацепления карабинов вытяжной фалы парашютов с принудительным раскрытием

Для зацепления карабинов вытяжных фал установлены трубы авиационные стальные размером  $25 \times 22$  мм или простые водопроводные размером  $30 \times 25$  мм и два опорных узла, к которым крепятся трубы.

На рис. 48 показан общий вид установки трубы для совершения прыжков в вырезанную

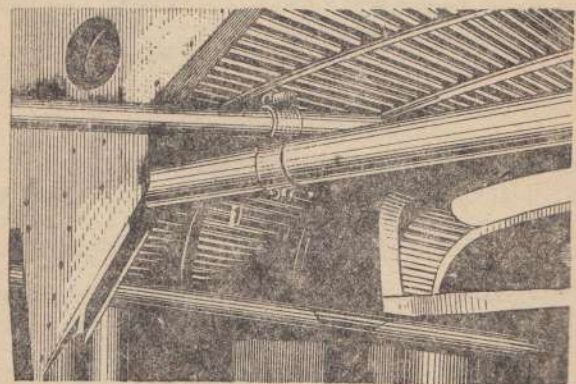
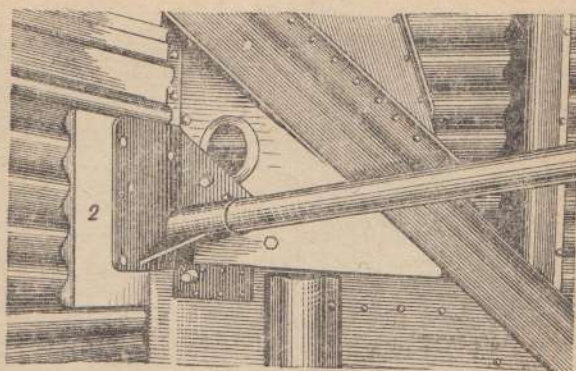


Рис. 50

дверь (цифры 1 и 2 показывают место постановки узлов). На рис. 50 даны узел 1 и его креп-

ление к 3-му шпангоуту; узел 2 и его крепление к верхнему углу двери. На рис. 51, 52 и 53 по-

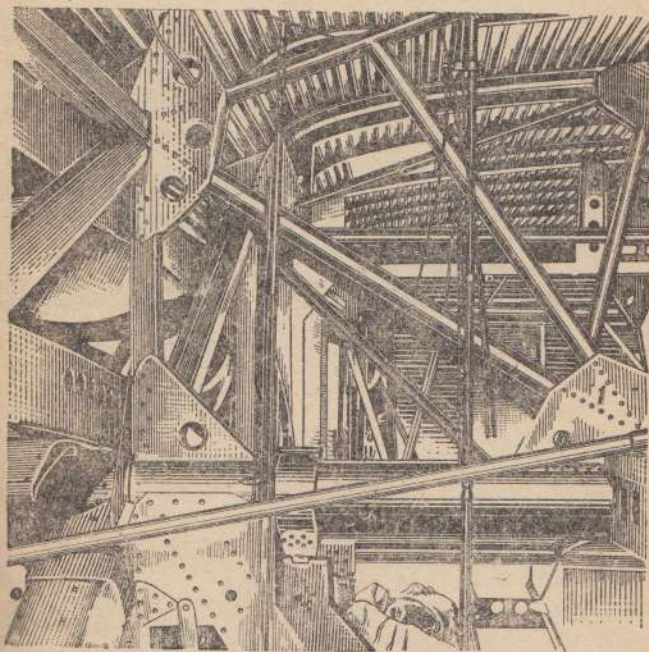


Рис. 51

казан общий вид установки трубы над бомбовым люком и ее крепление в узлах 1 и 2.

Примечание. При постановке труб балок необходимо следить за тем, чтобы вытяжная фага парашютов ни в коем случае не задевала за острые края люка и двери; в противном случае необходимо произвести мягкую окантовку краев двери и люков.

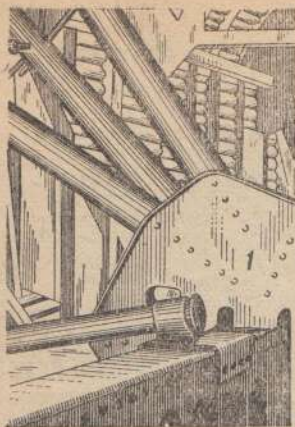


Рис. 52

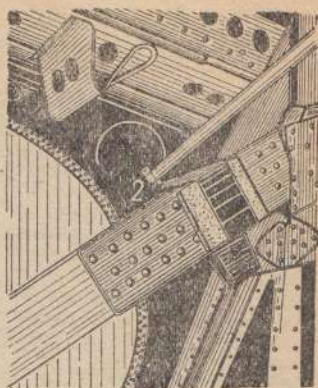


Рис. 53

## АЭРОДРОМНАЯ СЛУЖБА

Четкая организация и соблюдение дисциплины при проведении и организации прыжков — залог выполнения любых заданий без происшествий.

При выполнении парашютных прыжков необходимо требовать четкости и дисциплины в течение всей учебы, в особенности на аэродроме, в дни совершения прыжков.

Для общего руководства прыжками назначаются: 1) руководитель полетов; 2) руководитель прыжков; 3) дежурный врач; 4) дежурный по площадке приземления.

От каждой группы парашютистов должен быть выделен дежурный, в обязанности которого входит наблюдение за парашютами группы. Остальные парашютисты находятся в отведенном для них месте.

Передвижение парашютистов по аэродрому разрешается только в строю, с разрешения дежурного по полетам и прыжкам и в строгом соответствии с общими правилами движения по аэродрому во время полетов (переходить линию взлета разрешается только сзади, переходить посадочную линию только по границе аэродрома и только тогда, когда самолет не идет на посадку, придерживаясь при ходьбе нейтральной полосы).

Перед полетами прыгающие должны быть рас-

пределены и подготовлены таким образом, чтобы не было бесцельного простоя самолета на взлетной линии.

Посадка в самолет должна совершаться только после проверки прыгающего инструктором и только по его разрешению и команде.

Излишняя торопливость (а также и медлительность) как инструктора, так и парашютиста может вызвать у того или у другого ненужную нервозность, мешающую нормальной работе.

Если парашютист по той или другой причине приземлился на взлетную или посадочную полосу, он должен принять меры к быстрому уходу с нее на нейтральную полосу. Для этого, быстро собрав парашют, не снимая подвесной системы, он должен бегом направиться на нейтральную полосу. Дежурный по полетам в свою очередь должен принять профилактические меры, т. е. запретить взлет или посадку, и обеспечить транспортом быстрый сбор парашютистов и парашютов после прыжков.

**Знаки.** Знаки на аэродромах бывают постоянные и переносные (рис. 54 и 55). К постоянным знакам относятся: указатель направления ветра (конус), помещенный на крыше аэродромного здания или на земле вблизи него; указатель скорости ветра; знаки, обозначающие границы аэродрома и пр.

К переносным знакам относятся те знаки, которые обозначают старт:

1. Посадочное «Т», выкладываемое на линии точного приземления самолета и состоящее из двух полотнищ размером — одно  $9 \times 2$  м и другое  $6 \times 2$  м.

2. Ограничители приземления — два полотнища размером  $6 \times 2$  м, выкладываемые сзади и спереди посадочного «Т» на расстоянии 25 м.

3. Полотнище  $4 \times 4$  м, выкладываемое для обозначения разворотов (круга левого или правого) впереди (на 2 м), переднего ограничителя.

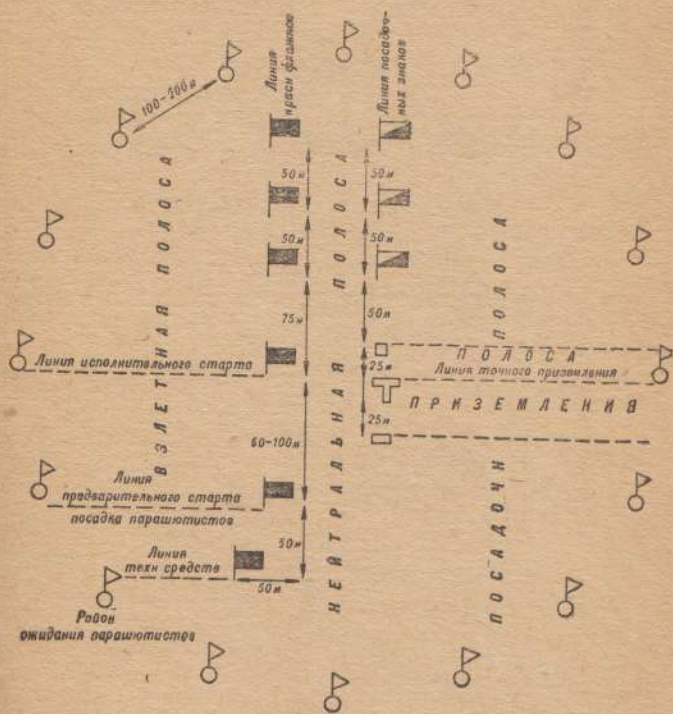


Рис. 54

Если это полотнище выложено треугольником, — значит полеты должны производиться по правому кругу; если квадратом, — по левому кругу.

Летом эти полотнища для лучшей видимости на фоне земли выкладываются белого цвета; зимой — черного цвета.

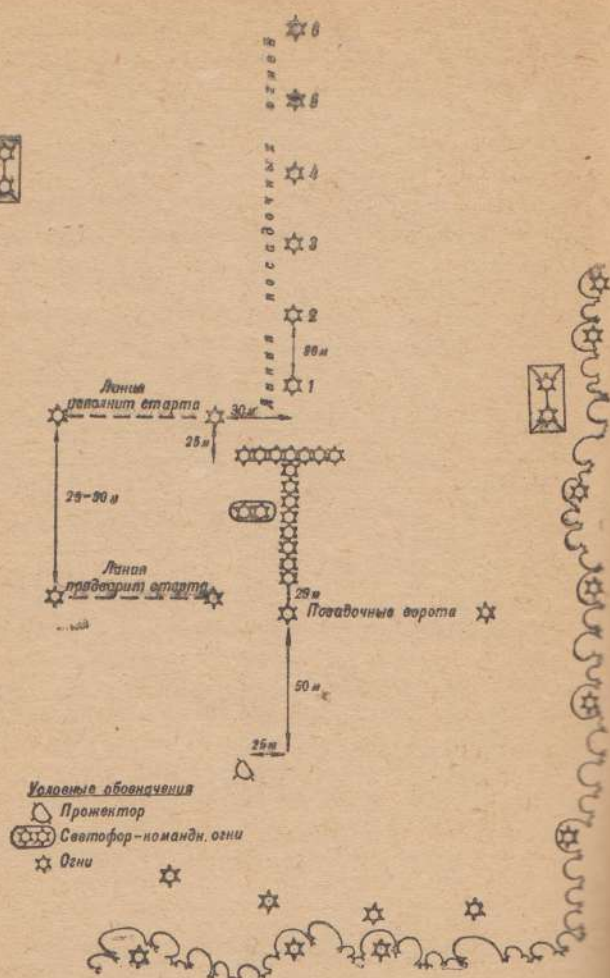


Рис. 55

Для разбивки и обозначения полосы приземления — нейтральной, посадочной и полосы за- руливания — выставляются флажки: летом — бе- лые, зимой — черные.

Линия исполнительного старта начинается от красного флажка, выставленного на линии поса- дочного «Т» и влево, в зависимости от ширины исполнительной полосы.

Другой красный флажок устанавливается сза- ди посадочного «Т» на 50 м и обозначает линию предварительного старта.

В 50 м сзади линии предварительного старта и левее на 50 м линии красных флажков выст- авляется красный флаг, определяющий распо- ложение всех технических средств (парашюты, са- нитарные машины, транспорт и т. д.).

Разбивка старта может быть упрощена — в за- висимости от квалификации летного состава и от тех требований, которые вытекают из задания по полетам.

Для ясного понимания «языка» аэродрома знаки и сигналы, применяемые для производства полетов, должны изучить все обучающиеся прыжкам.

На занятиях и при практической работе необ- ходимо пользоваться только соответствующими официальными наставлениями.

### СПОСОБЫ РАСЧЕТА СБРАСЫВАНИЯ ПАРАШЮТИСТА

Полет парашютиста в воздухе складывается из двух этапов: первого — до раскрытия и второго — после раскрытия парашюта.

В первом этапе полет парашютиста зависит от направления и скорости движения самолета. По мере падения на полет парашютиста начинают оказывать влияние скорость и направление промежуточных ветров.

Полет после раскрытия парашюта в основном зависит от скорости и направления промежуточных ветров.

Для того чтобы парашютист приземлился в намеченном месте, следует, на основании шаропилотных данных о скорости и направлении ветра, полученных не более чем за 30 минут до начала вычислений, и на основании времени снижения парашютиста рассчитать точку сбрасывания.

Расчеты сбрасывания производятся двумя способами — арифметическим и графическим. Арифметический способ менее точен. Расчет этим способом производится в тех случаях, когда направление ветра с высотой не отклоняется от среднего направления более 10°, а по скорости более 3 м/сек. При изменении направлений промежуточных ветров на большее число градусов

данные, полученные арифметическим способом, получаются слишком грубые и неточные, поэтому расчет должен обязательно производиться графическим способом.

#### Арифметический способ расчета

Относительное после раскрытия парашюта рассчитывается по шаропилотным данным о состоянии ветра через каждые 100 м. Для этого надо сложить все направления ветра по высотам (через каждые 100 м) и поделить на количество слоев; таким же путем сложить скорость ветра по высотам и разделить на количество слоев, в результате чего мы получим среднее направление и скорость ветра. Затем произвести расчет, пользуясь приближенной формулой:

$$L = \frac{H \cdot U}{V},$$

где  $L$  — относительное парашютиста под действием ветра в метрах,

$U$  — средняя скорость ветра в метрах,

$H$  — высота полета самолета в момент прыжка в метрах,

$V$  — средняя скорость снижения парашютиста в метрах в секунду.

**Пример.** По метеосводке известно:

|                                      |     |     |     |     |     |     |     |     |     |      |
|--------------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|
| На высоте в метрах . . . . .         | 100 | 200 | 300 | 400 | 500 | 600 | 700 | 800 | 900 | 1000 |
| Направление ветра в градусах . . . . | 115 | 119 | 121 | 117 | 115 | 114 | 116 | 119 | 120 | 120  |
| Скорость ветра в метрах в сек. . .   | 5   | 5,5 | 6   | 6   | 6,5 | 7   | 7   | 6   | 5,5 | 5,5  |

Скорость снижения парашютиста 5 м/сек.  
Высота прыжка 1000 м.

### Решение.

1. Сложив направление ветра по высоте, т. е.  $115 + 119 + 121 + 117 + 115 + 114 + 116 + 119 + 120 + 120 = 1175$ , и разделив полученную сумму на 10, получим среднее направление ветра, величина которого равна  $117^{\circ},6$ .

2. Сложив скорость ветра по высотам и разделив полученную сумму на 10 (количество слоев), получим средний ветер, величина которого равна  $6 \text{ м/сек}$ .

3. Разделив высоту прыжка ( $1000 \text{ м}$ ) на скорость снижения парашютиста ( $5 \text{ м/сек}$ ), получим время снижения  $200$  секунд; умножив время снижения на среднюю силу ветра ( $6 \text{ м/сек}$ ), получим относительный прыжок парашютиста  $1200 \text{ м}$ .

Таким образом в данном случае получили среднее направление ветра  $117^{\circ},6$  и относительный прыжок  $1200 \text{ м}$ . Отложив прямую от точки, где необходимо приземлиться парашютисту в направлении  $117^{\circ},6$  (т. е. откуда дует ветер) длиной  $1200 \text{ м}$ , определим точку отделения от самолета.

### Графический способ расчета

Графический способ расчета отличается от арифметического способа тем, что определяются средние данные о скорости и направлении ветра не по всей высоте, а по слоям, через каждые  $100 \text{ м}$  высоты; весь путь, проходимый парашютистом в воздухе, графически наносится на бумагу.

Для составления графика (рис. 56) лучше пользоваться миллиметровой бумагой.

Расчет производится следующим порядком:

1. На бумагу наносится точка, через которую проводится меридиан север — юг.

2. На точку накладывается транспортир в сторону, противоположную ветру в масштабе  $50 \text{ м}$  в  $1 \text{ см}$ , откладывается величина относительного прыжка в первом слое (от земли до  $100 \text{ м}$ ). От полученной точки откладывается относительный прыжок во втором слое (от  $100$  до  $200 \text{ м}$ ) и т. д. до заданной высоты.

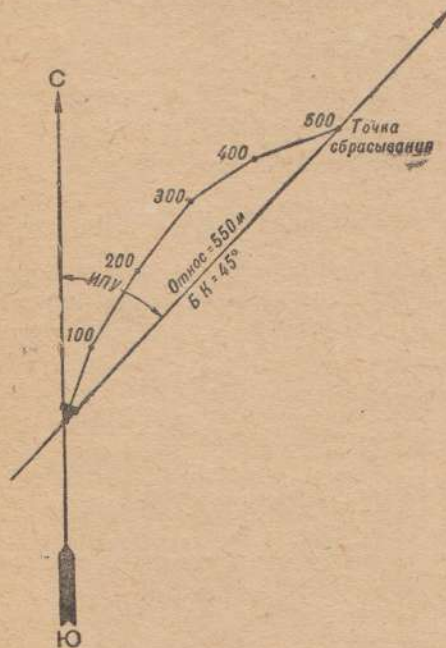


Рис. 56

3. На бумагу переносится относительный прыжок во всех слоях, получается кривая полета парашютиста.

4. Начальная точка, через которую проведен меридиан, соединяется прямой с конечной точкой, по масштабу находится величина относительного прыжка и получается точка отделения от самолета.

5. В результате изменения направления этой прямой от меридиана получается среднее направление ветра (относа); угол между этой линией и меридианом будет истинным путевым углом (ИПУ).

По величине магнитного склонения, скорости ветра на высоте сбрасывания и девиации рассчитывается компасный курс для выхода на точку выброски через точку приземления.

Момент отделения парашютиста от самолета определяется по местным ориентирам или по путевой скорости.

#### Сбрасывание по углу

Угол между вертикалью и направлением на цель в момент прыжка называется **прицельным углом** (рис. 57). Его можно найти из отношения

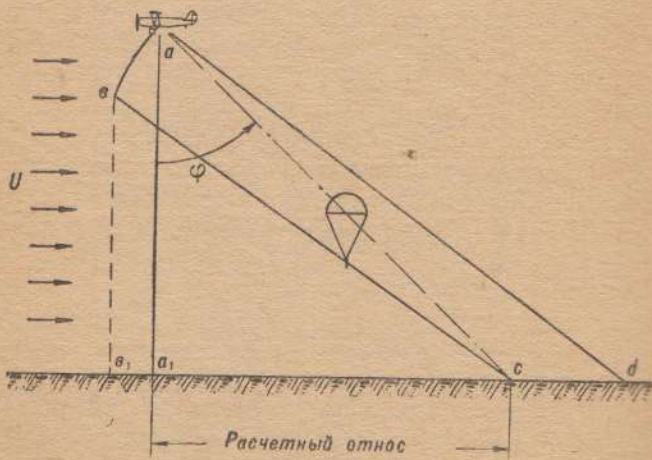


Рис. 57

расчетного отношения к высоте прыжка. В настоящем приложении приведена таблица для определения прицельного угла в зависимости от высоты прыжка и расчетного отношения (см. стр. 124).

#### Сбрасывание по времени

Если при выходе на курс самолет сохраняет постоянную скорость до сбрасывания парашютиста, то точку сбрасывания можно получить по времени полета от цели. Это время вычисляется делением расчетного отношения на путевую скорость полета.

Путевая скорость вычисляется следующим образом:

Из скорости самолета относительно воздуха (по прибору) вычитается скорость ветра на высоте полета (подразумевается, что полет происходит в направлении против ветра). Так как скорость самолета измеряется в км/час, а скорость ветра в м/сек, то последнюю надо умножить на 3,6. Например, скорость ветра 6 м/сек перевести в км/час.

$$6 \cdot 3,6 = 21,6 \text{ км/час} \approx 22 \text{ км/час.}$$

Данные о времени прохождения самолетом расстояния от цели до места сбрасывания парашютиста приведены в настоящей таблице (см. стр. 125).



ОБРАЗЕЦ СВИДЕТЕЛЬСТВА ПАРАШЮТИСТА  
ВДВ КРАСНОЙ АРМИИ

СВИДЕТЕЛЬСТВО  
ПАРАШЮТИСТА  
ВДВ КРАСНОЙ АРМИИ

Фамилия .....

Имя .....

Отчество .....

Согласно приказу по части №.....

от "....."..... 194 г.

Выдан нагрудный знак №.....

Дата.....

М. П. Начальник ВДС

| № п/п | Дата | Цель прыжка | Высота в м | Тип самолета |
|-------|------|-------------|------------|--------------|
| 1     |      |             |            |              |
| 2     |      |             |            |              |
| 3     |      |             |            |              |
| 4     |      |             |            |              |
| 5     |      |             |            |              |

М. П. Удостоверяю:  
Командир части (подразделения)

Приложение 6

„УТВЕРЖДАЮ“  
Командир..... Комиссар..... 194 г.

**СПИСОК**

назначенного к совершению прыжков  
личного состава..... (наименование роты)..... 194 г.

| № по пор. | Фамилия и инициалы | Занимаемая должность | Какой по счету совершает прыжок | Тип самолета и высота в м | Тип и номер парашюта | Задача (цель) прыжка | Отметка врача о годности к прыжку | Замечание о прыжке | Приращение |
|-----------|--------------------|----------------------|---------------------------------|---------------------------|----------------------|----------------------|-----------------------------------|--------------------|------------|
| 1         | Рагнер М. Б.       | Красноармеец         | 1                               | ТБ-3; 800                 | ПД-6 пр. 1876        | Ознакомительный      | Годен                             |                    |            |

Примечание. Список составляется в каждом подразделении и утверждается командиром бригады.  
..... 194 г. Командир роты (подпись)  
Инструктор (подпись)

Политический руководитель (подпись)  
Врач (подпись)

## О Г Л А В Л Е Н И Е

|  | <i>Стр.</i> |
|--|-------------|
| <i>Глава первая. Парашютные прыжки и устройство парашютов</i>                              |             |
| Общие положения . . . . .  | 4           |
| Устройство парашюта . . . . .  | 5           |
| Эксплуатация и хранение парашютов . . . . .  | 16          |
| Оборудование парашютного хранилища . . . . .   | 20          |
| <i>Глава вторая. Обязанности должностных лиц и экипажа. Организация парашютных прыжков</i> |             |
| Обязанности должностных лиц . . . . .  | 21          |
| Обязанности экипажа по выброске парашютистов . . . . .                                     | 26          |
| Обязанности экипажа тяжелого самолета в случае зависания парашютиста . . . . .             | 27          |
| Организация парашютных прыжков . . . . .   | 29          |
| <i>Глава третья. Подготовка к учебно-тренировочным парашютным прыжкам</i>                  |             |
| Общие сведения . . . . .   | 32          |
| Обучение на снарядах . . . . .   | 34          |
| Организация и метод обучения прыжкам с парашютной вышки . . . . .                          | 41          |
| Облет на самолете . . . . .  | 45          |
| Показные прыжки . . . . .  | 47          |
| <i>Глава четвертая. Учебно-тренировочные прыжки</i>  |             |
| Общие сведения . . . . .   | 48          |
| Правила пользования запасным парашютом . . . . .   | 56          |
| Парашютные прыжки с самолета У-2 . . . . .   | 57          |
| Парашютные прыжки с самолета ТБ-3 с моторами М-17 и ТБ-3 с моторами М-34 . . . . .         | 60          |
| Парашютные прыжки с самолета ТБ-7 . . . . .  | 64          |
| Парашютные прыжки с самолета ПС-84 . . . . .   | —           |
| Парашютные прыжки с самолетов-бомбардировщиков . . . . .                                   | 65          |

|  |                   |
|--|-------------------|
| Парашютные прыжки ночью . . . . .  | <i>Стр.</i><br>69 |
| Парашютные прыжки зимой . . . . .  | 70                |
| Парашютные прыжки на воду . . . . .  | —                 |
| <i>Глава пятая. Производство парашютных прыжков с оружием и в снаряжении</i>           |                   |
| Общие сведения . . . . .   | 73                |
| Порядок надевания снаряжения стрелком-парашютистом . . . . .                           | —                 |
| Правила выполнения прыжков с оружием и в снаряжении . . . . .                          | 90                |
| <i>Глава шестая. Вынужденные парашютные прыжки с самолета</i>                          |                   |
| Общие правила . . . . .  | 96                |
| Правила отделения от самолетов и планеров при вынужденных парашютных прыжках . . . . . | 99                |
| Парашютные прыжки со столкнувшихся, разрушающихся и горящих самолетов . . . . .        | 101               |
| <i>Глава седьмая. Медицинское обслуживание парашютистов</i>                            |                   |
| Отбор кандидатов и переосвидетельствование парашютистов . . . . .                      | 102               |
| Санитарное обеспечение подготовки парашютистов . . . . .                               | 103               |
| <b>Приложения:</b>   |                   |
| 1. Указание по переоборудованию самолета ТБ-3-4М-34                                    | 106               |
| 2. Аэродромная служба . . . . .  | 113               |
| 3. Способы расчета сбрасывания парашютиста . . . . .                                   | 118               |
| 4. Метеорологическое обеспечение парашютных прыжков . . . . .                          | 126               |
| 5. Свидетельство парашютиста . . . . .   | 131               |
| 6. Форма списков личного состава, назначенного к совершению прыжков . . . . .          | 133               |