Почему летчиков «задушили» свои же парашюты?

Общеизвестный факт – военные летчики не особо любят прыгать с парашютом и даже знак «Парашютист» на форменный китель не вешают, в отличие от десантников, для которых он является предметом гордости наравне с тельняшкой и беретом. Тем не менее все пилоты ВКС обязаны проходить парашютную подготовку и совершить не менее двух прыжков в год, без которых не получить доступ к полетам. Этот вид подготовки регламентируется «Наставлением по парашютно-спасательной и десантной подготовке в авиации Вооруженных сил РФ» от 2001 года. Согласно этому довольно скучному документу, для подготовки «к вынужденному покиданию самолета личный состав проходит наземную подготовку, учебно-тренировочные прыжки с парашютом и учебные катапультирования».

Но если прыгают с парашютом военные летчики неохотно, по необходимости, то к учебным катапультированиям относятся вообще крайне негативно и откровенно недолюбливают этот процесс. Во-первых, из-за больших перегрузок, во-вторых, из-за того, что катапультирование отрабатывается с земли с раскрытием парашюта на минимальной высоте. Впрочем, и в учебной программе таких «запусков» крайне мало, в строевых полках они не проводятся, а лишь в учебных центрах. Как следствие – крайне малый опыт действий при катапультировании. Летчики в большей степени обладают лишь теоретическими знаниями.

Если судить по тому факту, что тела погибших летчиков из столкнувшихся в небе над Татарским проливом двух Су-34 были обнаружены рыбаками с обмотанными парашютными стропами телами, это свидетельствует о нештатной ситуации при катапультировании. Что могло произойти?

Можно констатировать, что уникальные катапультные кресла К-36ДМ, которыми оборудованы истребители-бомбардировщики Су-34, во всех случаях сработали успешно. Эта система аварийного покидания самолета позволяет в течение секунды спастись летчику, «выстрелив» его из кабины независимо от набранной высоты, или даже если крылатая машина будет находиться на земле. Пилоту достаточно лишь вытянуть ручки катапультирования, а дальше срабатывает сложная автоматика. Тело фиксируется в кресле, срабатывает специальный защитный дефлектор. Отстреливающий механизм сбрасывает фонарь кабины, пиротехнический заряд толкает кресло по направляющим,

а затем запускается реактивный двигатель. Все происходит мгновенно.

Катапультное кресло К-36ДМ считается надежным средством спасения. Известны случаи, когда, например, с его помощью уцелел летчик-испытатель Анатолий Квочур во время демонстрации высшего пилотажа на истребителе МиГ-29 во французском Ле-Бурже. Высота была всего 80 метров, а самолет двигался к земле под углом 90 градусов.

В 1993 году на авиабазе Fairford в Великобритании столкнулись два российских истребителя МиГ-29 – пилотам Сергею Тресвятскому и Александру Бесчастнову удалось удачно катапультироваться. Список можно продолжить.

Для обеспечения безопасности после катапультирования в кресле К-36ДМ предусмотрено кислородное оборудование, контейнер с аварийным запасом продовольствия, воды и сигнальных средств. К нему крепится спасательный плот, который надувается еще в воздухе и летчику нужно лишь забраться в него при приводнении. Все это сработало штатно. Почему же летчики тогда запутались в парашютных стропах и в конечном итоге погибли?

– Вероятно, в данном случае мог произойти перехлест строп при раскрытии парашютной системы, – считает специалист ПДС (парашютно-десантная служба), долгое время служивший в штабе ВДВ полковник Сергей Коваленко. – Это когда одна или несколько строп ложатся на купол, что может привести в конечном итоге к его полному «складыванию», а дальнейшее вращение неизбежно запутает и самого человека. Перехлест случается не часто, но при правильных действиях неприятных последствий легко избежать, перерезав «неправильную» стропу специальным ножом и освободив купол. Десантников с первых прыжков учат сразу после срабатывания парашюта и наполнения его воздухом осмотреть купол. В кармашке запасного парашюта предусмотрено наличие стропореза, которым можно экстренно воспользоваться при необходимости.

Перехлест строп может случиться и при нарушении правил укладки парашюта, даже при строгом контроле каждого этапа офицером ПДС. Возможно, что длительное время не производилась переукладка купола катапультного кресла, и его ткань попросту «слиплась», но это грубое нарушение правил эксплуатации, на которое не могли пойти специалисты парашютно-десантной службы. Но в данной ситуации, когда спутались

стропы сразу нескольких парашютов летчиков, можно предположить, что схожие признаки отсутствия нормальной работы систем обусловлены каким-то одним фактором. Скорее всего, это погодные условия, сильный ветер, который мог привести к закручиванию строп еще на этапе раскрытия купола.

Не исключен и так называемый человеческий фактор: пилоты не смогли справиться с нештатной ситуацией именно из-за отсутствия опыта. Еще одно предположение: при катапультировании по каким-то причинам они находились в бессознательном состоянии. При этом характеристики кресла К-36ДМ допускают его успешное применения даже при скорости самолета в 1 300 км/ч. А реальную ситуацию, как с самим столкновением двух Су-34, так и трагических последствий катапультирования трех летчиков может раскрыть уцелевший штурман истребителя-бомбардировщика, которого живым подобрали в море рыбаки.

(www.svpressa.ru)