

Майор
ШОЛОХОВ М. И.

23

**ВЫНУЖДЕННЫЕ
ПАРАШЮТНЫЕ
ПРЫЖКИ**

Сухов
Горюх



Майор ШОЛОХОВ М. И.
мастер парашютного спорта СССР

ВЫНУЖДЕННЫЕ ПАРАШЮТНЫЕ ПРЫЖКИ

**Военное Издательство
Народного Комиссариата Обороны
Москва — 1945**

Брошюра «Вынужденные парашютные прыжки» содержит краткое и популярное описание способов выполнения вынужденных прыжков с основных типов современных боевых самолетов.

Брошюра рассчитана на инструкторов парашютной подготовки, курсантов летных школ и летный состав строевых частей ВВС Красной Армии.

Редактор

инженер полковник

С. М. Коваленко

Технический редактор

Е. К. Коновалова

Корректор

К. Д. Андропова

★

Г800862

Подписано к печати 8.9.45

Объем 1½ печ. л.

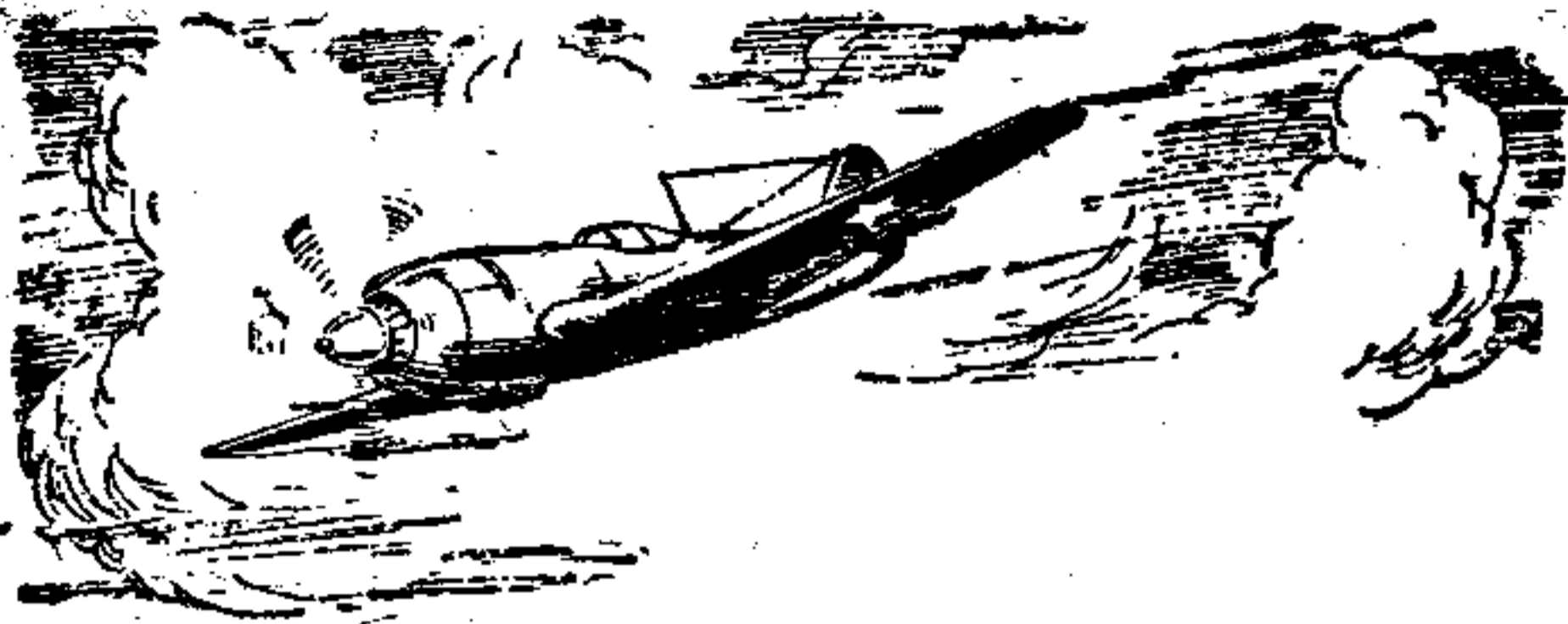
1,76 уч.-авт. л.

Изд. № 35295

1-я тип. Воениздата НКО

имени С. К. Тимошенко

Зак. 409



ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Опыт боевых действий скоростной авиации показал, что при отличной подготовке прыгающего, полной исправности парашюта и своевременно принятом решении вынужденные парашютные прыжки **вполне безопасны.**

Нерешительность, отсутствие хладнокровия, выдержки, упущение времени и неграмотное выполнение парашютного прыжка влекут за собой гибель экипажей.

Лётный состав, выполняющий полёты на скоростных самолётах, должен помнить следующее:

1. Парашюты даны для того, чтобы при явной угрозе жизни выбрасываться из самолёта и спастись; парашюты должны быть постоянно готовы к немедленному действию и всегда быть в полной исправности.

2. Вследствие больших перегрузок, создающихся большими скоростями и центробежными силами, вынужденный парашютный прыжок со скоростного самолёта требует большой затраты сил на отделение от самолёта, особенно при глубокой спирали, вираже и штопоре.

3. Сразу же после отделения от самолёта парашютист отыскивает вытяжное кольцо, — весь лётный состав должен ещё на земле отработать до автоматизма приёмы его нахождения.

4. Перед вылетом запомнить точное местоположение вытяжного кольца при надетом парашюте.

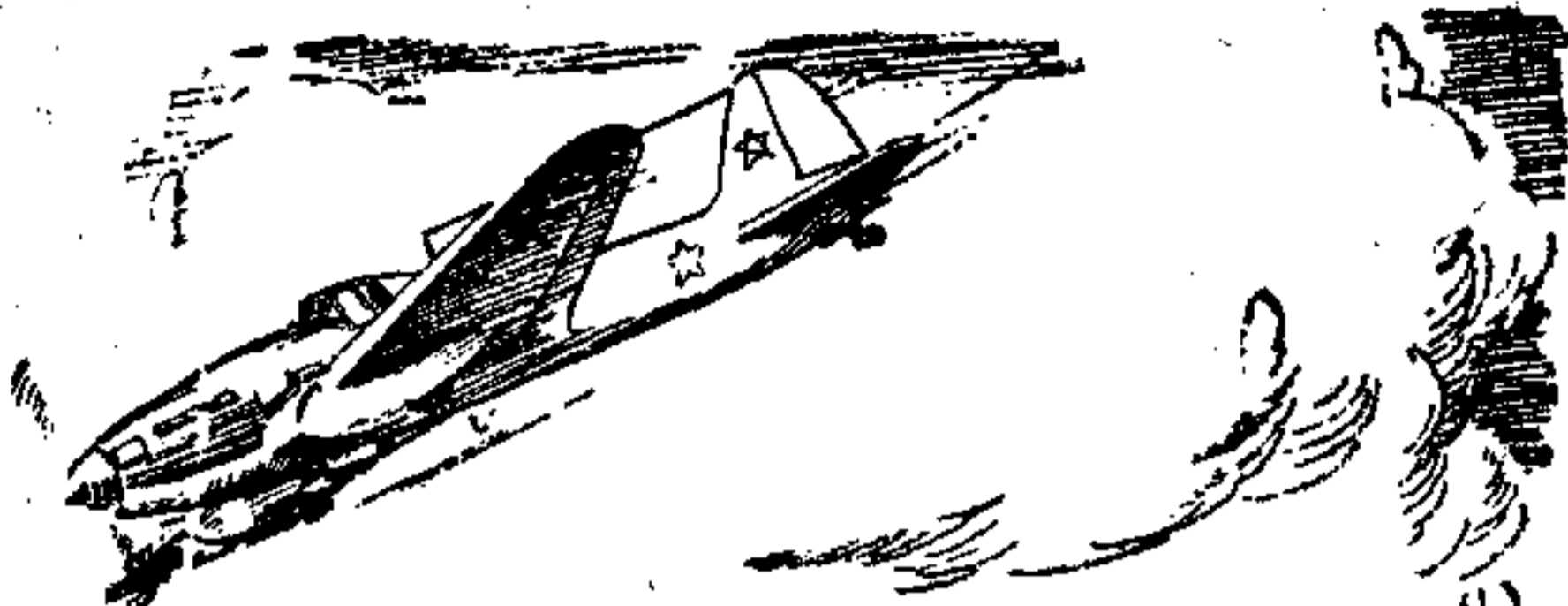
5. Выдёргивать вытяжное кольцо правой или левой рукой, а при необходимости и обеими руками.

6. Перед переукладкой парашюта, прежде чем распустить парашют, парашютист должен выдернуть вытяжное кольцо и убедиться в необходимом усилии для его выдёргивания.

7. Перед тем как надеть парашют, проверить его исправность и зарядить. Надев парашют, проверить, застёгнуты ли все карабины подвесной системы.

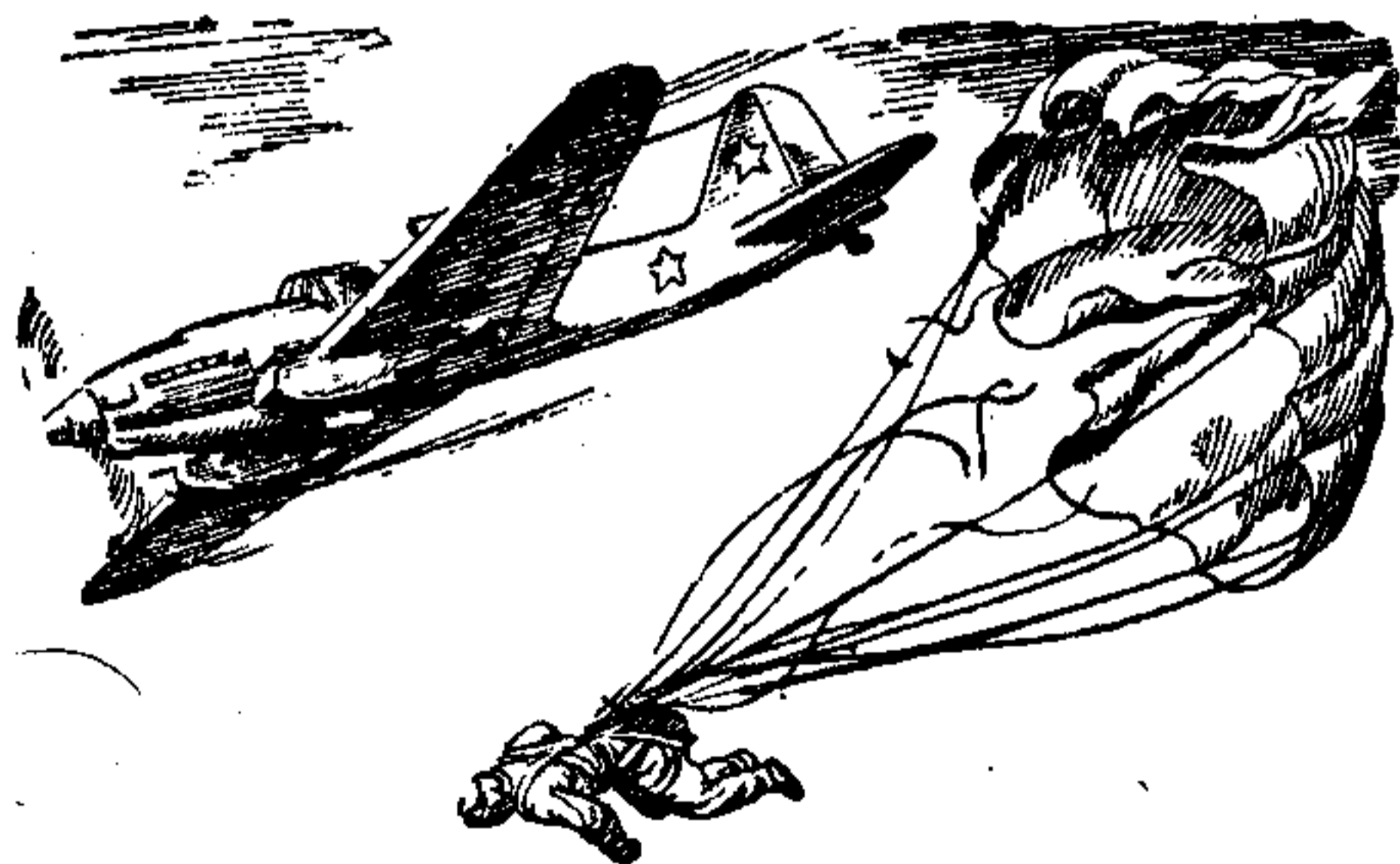
8. От скоростных самолётов не всегда возможно отделиться в желаемую сторону: из-за сильных перегрузок, по условиям конструкции самолётов (например самолёт «Аэрокобра»), при штопоре, глубокой спирали, вираже и пожаре. Поэтому иногда приходится отделяться не только во внутреннюю сторону вращения самолёта, но и во внешнюю.

9. Задержка в раскрытии парашюта обязательна в следующих случаях (рис. 1—10).



При отделении от самолета на большой скорости (более 200 км/час) сделай 4-5-секундную задержку для погашения поступательной скорости

Рис. 1.



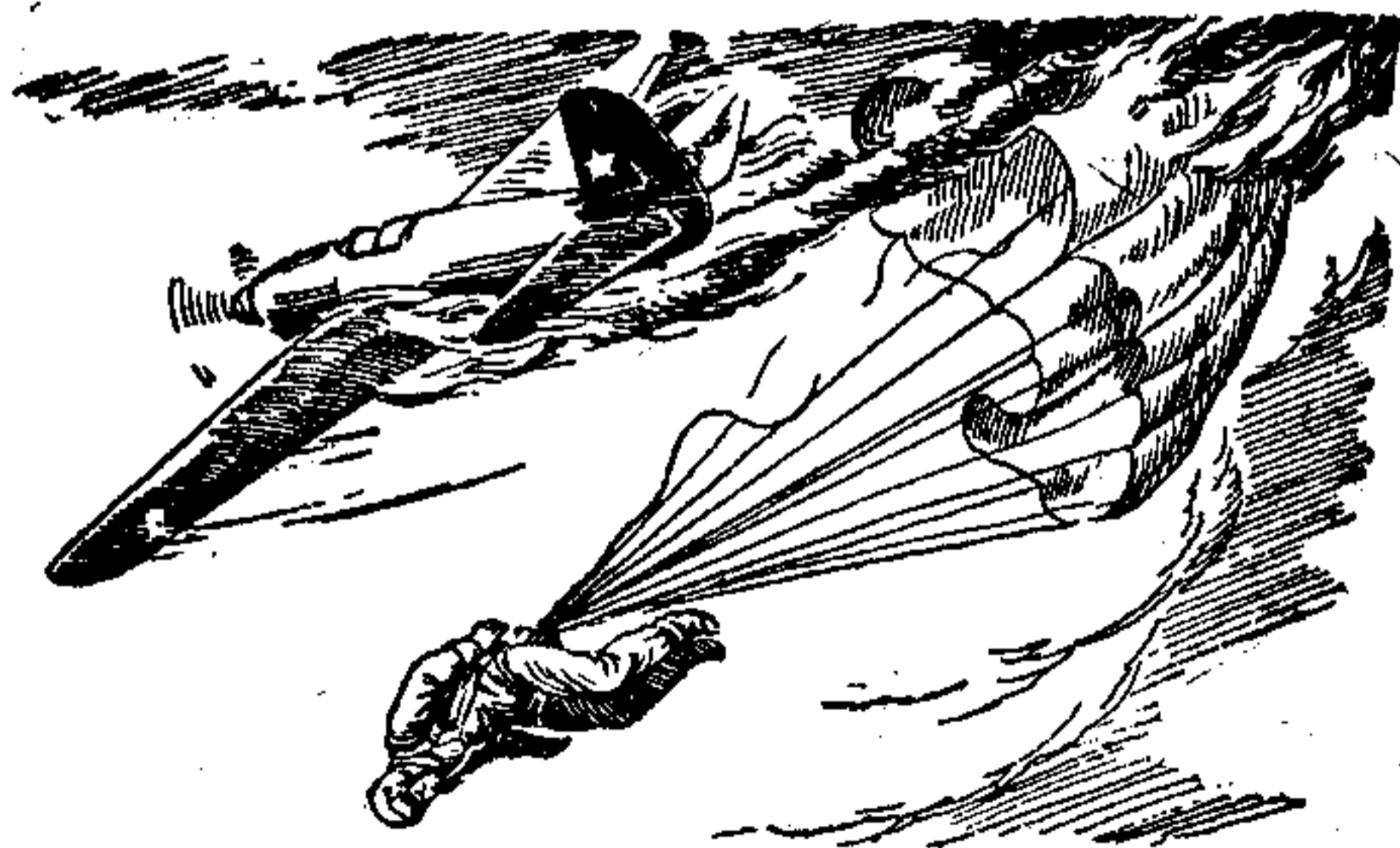
При немедленном раскрытии парашюта после отделения от самолета может быть порван вузол парашюта и организм подвергнут чрезмерной нагрузке

Рис. 2.



Когда самолет горит, парашют
раскрывается только в безопас-
ной зоне (выдержав 3—5 се-
кунд после отделения)

Рис. 3.



При немедленном раскрытии парашюта пламя горящего само-
лета и разбрызгиваемого бензина может замечать парашют

Рис. 4.

Когда самолет разру-
шается, немедля не
раскрытые парашюты
опасно

Рис. 5.

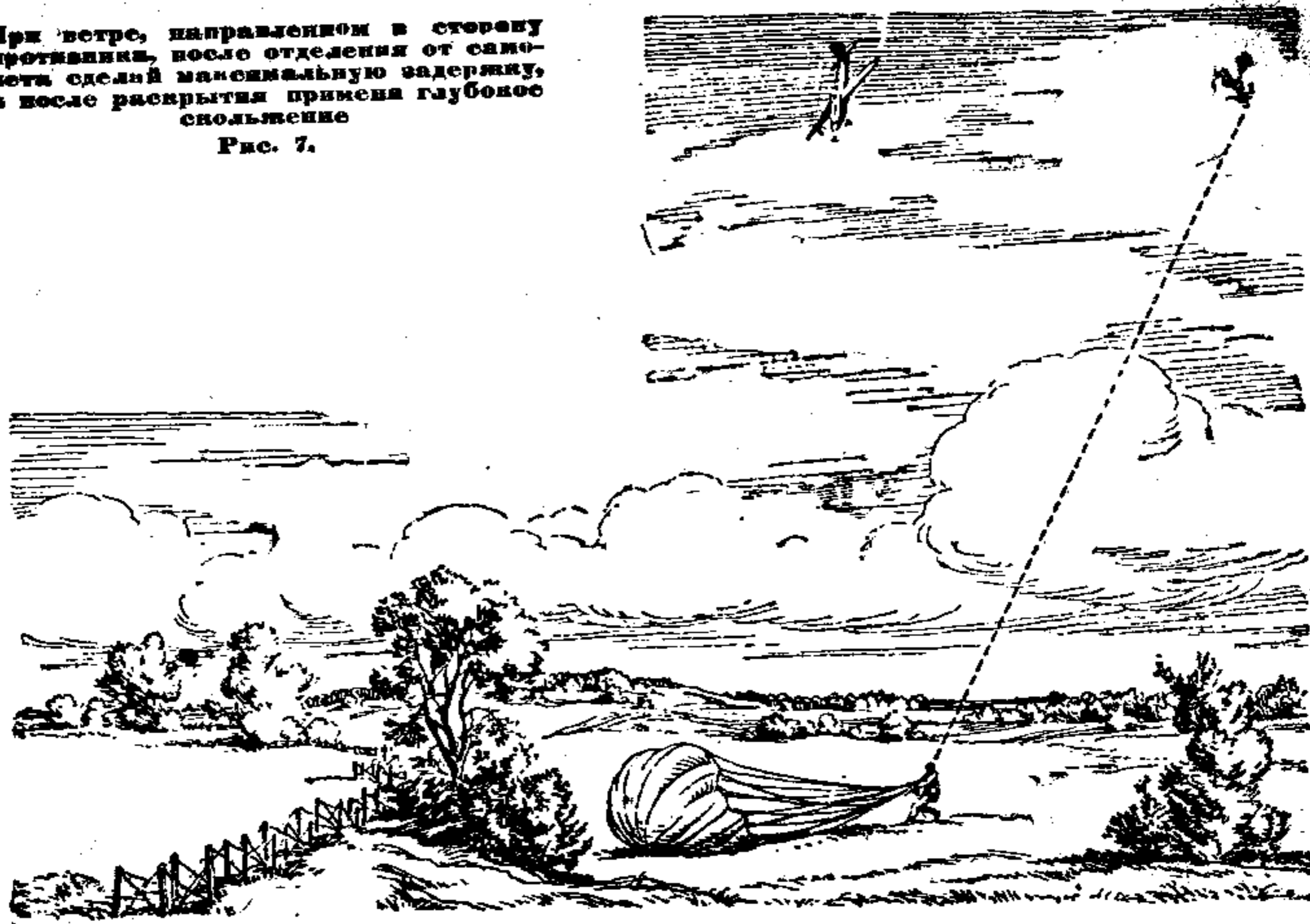


Детали разрушаемого самолета могут по-
вредить парашют и убить парашютиста

Рис. 6.

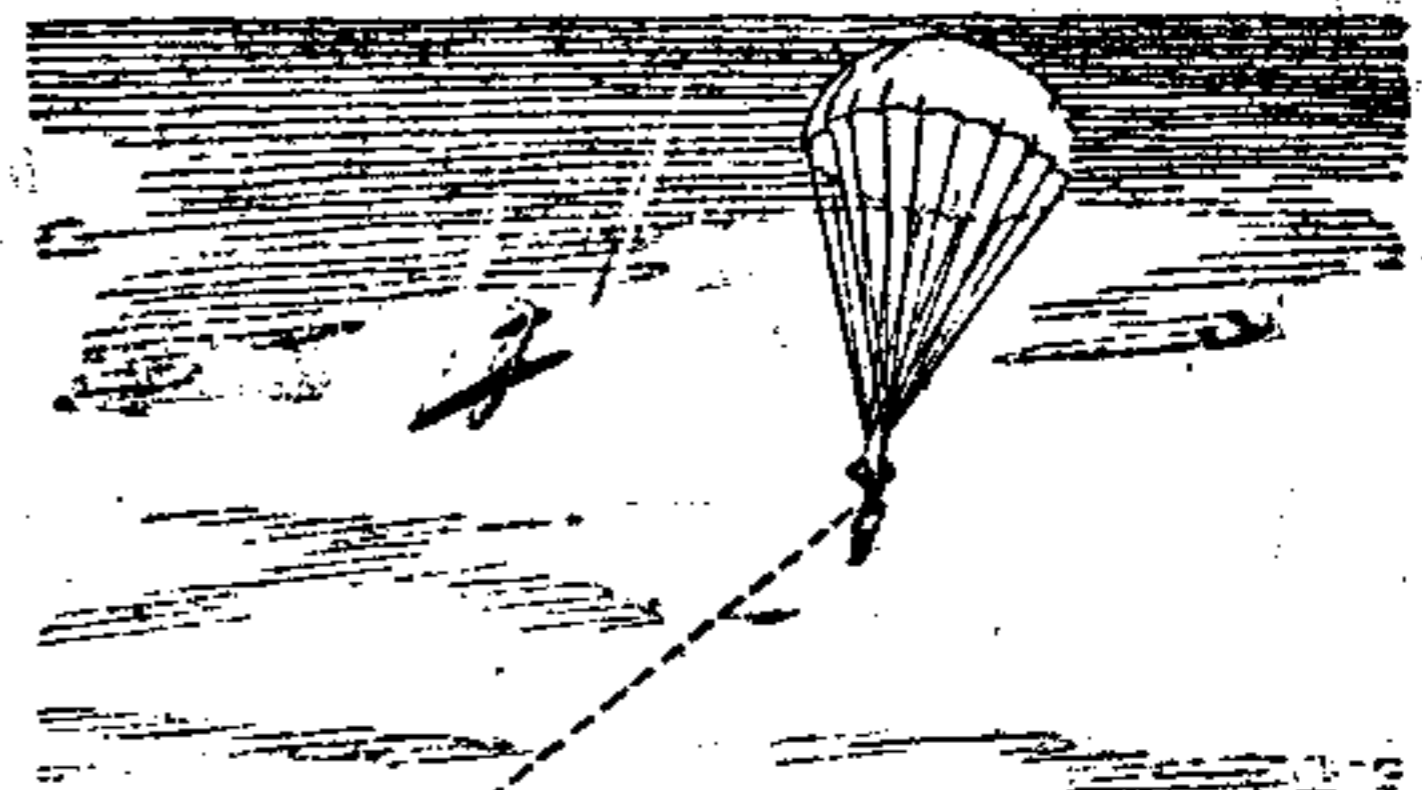
При ветре, направленном в сторону противника, после отделения от самолета сделай максимальную задержку, а после раскрытия применяй глубокое скольжение

Рис. 7.

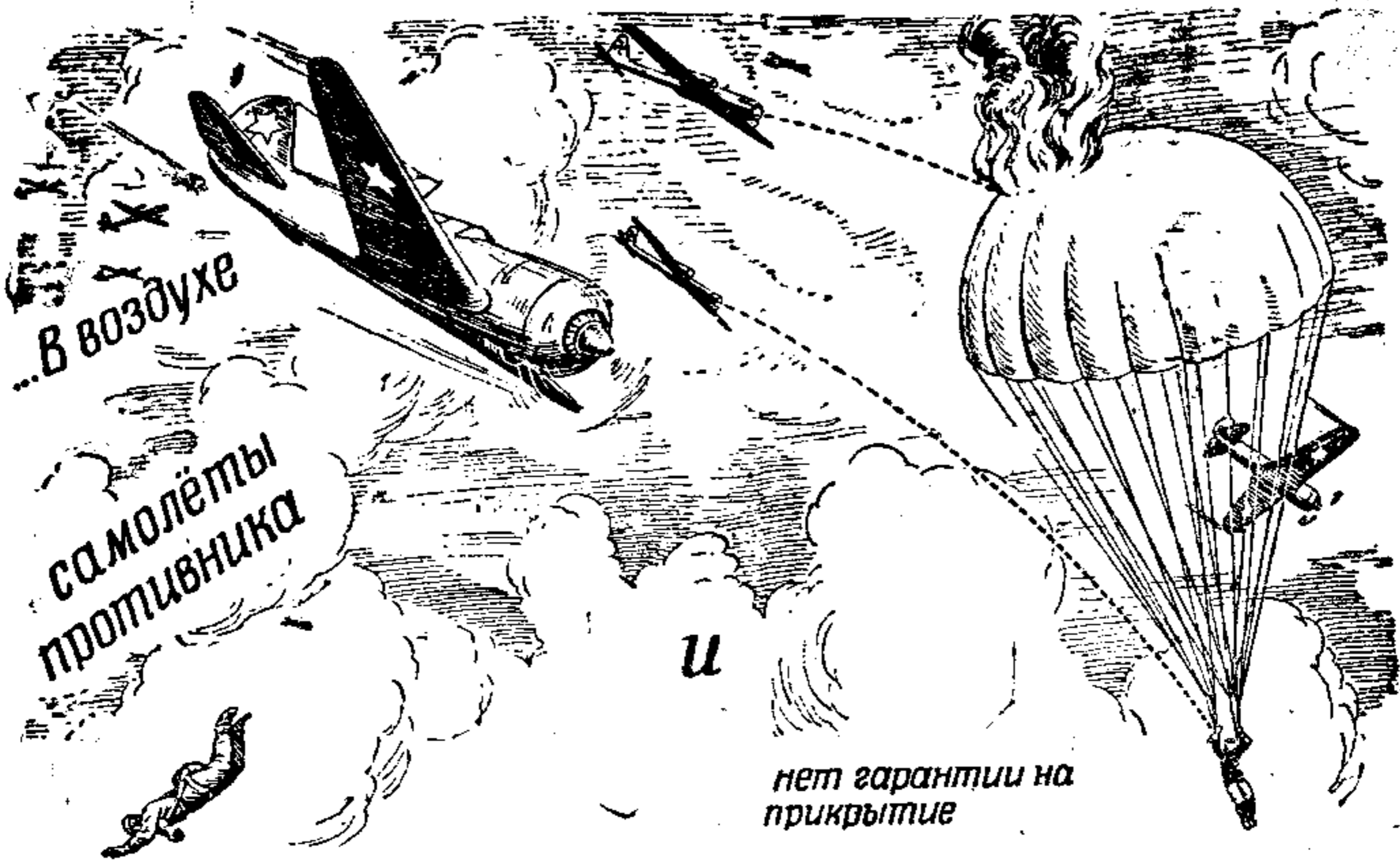


При немедленном раскрытии парашюта ветер может снести парашютаста на территорию, занятую противником

Рис. 8.



Противник



...В воздухе

самолёты
противника

и

нет гарантии на
прикрытие

своими самолётами

Сделай задержку и уходи от
взора противника

Рис. 9.

Не сделав задержки, парашютист под-
вергнется обстрелу

Рис. 10.

10. При отделении от самолёта с фигур обязательна (если позволяет высота) трех-пятисекундная задержка в раскрытии парашюта.

11. Задерживая раскрытие парашюта, помни, что длительность задержки зависит от высоты, на которой произведено отделение от самолёта.

12. Парашют раскрывать на высоте не ниже 150 м. Ниже приводится примерная таблица допустимых задержек в раскрытии парашюта при отделении от самолёта на различных высотах.

Высота отделения в м	Допустимое время свободного падения в секундах	Допустимая высота свободного падения в м	Высота отделения в м	Допустимое время свободного падения в секундах	Допустимая высота свободного падения в м
200	3	45	1 500	22	1 300
300	5	130	2 000	31	1 840
400	7	210	2 500	41	2 440
500	8	270	3 000	48	2 860
600	9	400	4 000	64	3 820
700	10	500	5 000	81	4 840
800	11	550	6 000	97	5 800
900	12	700	7 000	114	6 820
1 000	14	820			

13. Лётному составу на земле необходимо до автоматизма отработать подготовку и наиболее безопасные способы отделения из различных положений своего самолёта.

14. Отделяться от скоростных самолётов лучше на минимальной скорости. Поэтому при отделении с управляемых самолётов мотор следует выключать и скорость погашать до минимальной.

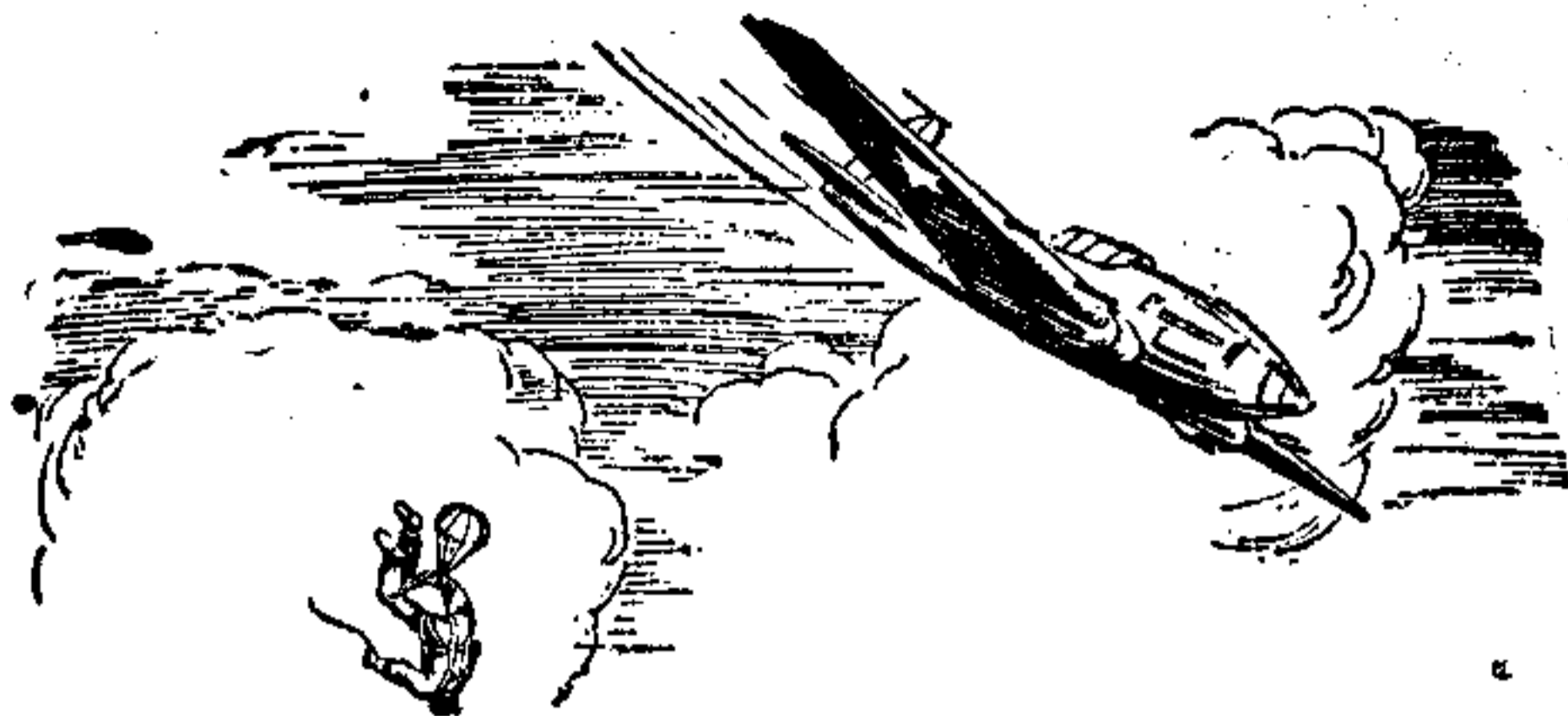
15. Боевые парашюты ПЛ-3М, ПН-5, ПЛ-45 и др. достаточно прочны и действуют безотказно. Квадратная форма купола уменьшает раскачку при снижении, облегчает глубокое скольжение, устраняет возможность складывания купола.

16. Парашют ПЛ-45 с однотоочечным креплением подвесной системы прост в употреблении, позволяет легко отделиться от подвесной системы при протаскивании парашютиста по земле в сильный ветер, мягкая же спинка парашюта удобна при длительной работе лётчика.

17. Парашюты действуют безотказно у того, кто точно соблюдает сроки переукладок (один раз в месяц, а при необходимости — и чаще) и содержит парашюты в полной исправности.

18. Для удобства работы в полёте и устранения случаев выпадения парашютиста при прыжке необходимо подгонять подвесную систему по росту на каждого члена экипажа.

19. Когда оставляешь самолёт на высоте 150 м, парашют открывай немедленно после отделения.



ОТДЕЛЕНИЕ ОТ ОДНОМЕСТНЫХ САМОЛЕТОВ

ГОРИЗОНТАЛЬНЫЙ ПОЛЕТ И ПИКИРОВАНИЕ

От одноместного самолёта можно отделяться и в левую и в правую сторону; только из самолёта «Аэрокобра», ввиду его конструктивных особенностей, лучше всего отделяться через правую дверь.

Подготовка к отделению

1. Отъединить шлемофон.
2. Перевести очки на лоб или сбросить их.
3. Отстегнуть ремни.
4. Открыть или аварийно сбросить фонарь; на самолёте «Аэрокобра» аварийно сбросить правую дверь.

5. Выключить зажигание и перекрыть бензиновые краны.

6. Погасить скорость до минимальной или увеличить до максимальной при самовыбрасывании.

7. Снять ноги с педалей и подтянуть их к сиденью.

Отделение от самолетов Ла-5, Ла-7, Як-3 и Як-9

1. Приподняться не выше верхнего обреза козырька, развернуться в сторону отделения.

2. левой ногой встать на сиденье (при отделении влево), правой — упереться в правый борт (при отделении вправо изменить положение ног).

3. Локтями упереться в боковые обрезы кабины и руками взяться за нижний обрез кабины.

4. Резким толчком рук и ног отделиться в направлении плоскости (рис. 11).

Помнить, что высовывать корпус из кабины нельзя, — струя воздуха может преждевременно выбросить парашютиста из кабины.

Отделение от самолета „Аэрокобра“

Перед отделением:

а) развернуться вправо;

б) левой рукой упереться в передний боковой обрез двери, а правой — в правую плоскость;

в) оттолкнуться в направлении плоскости (рис. 12).

При необходимости покинуть самолёт и
спасаться на парашюте



действуй решительно и
хладнокровно



Упущение вре-
мени приведет к
гибели
экипажа

Рис. 11.



На управляемом самолете перед отделением
набери высоту

Рис. 12.

При отделении от самолёта «Аэрокобра» ноги скользят по нижнему обрезу двери и приподнимаются кверху; чтобы избежать удара ногами о стабилизатор, тотчас после отделения от кабины ноги поджать к туловищу.

СПИРАЛЬ, ВИРАЖ И ШТОПОР

Подготовка к отделению

1. Отъединить шлемофон.
2. Сбросить очки или перевести их на лоб.
3. Отстегнуть ремни.
4. Открыть или аварийно сбросить фонарь, борт; на самолёте «Аэрокобра» аварийно сбросить правую дверь.
5. Выключить зажигание и перекрыть бензиновые краны.
6. Снять ноги с педалей и подтянуть их к сиденью.

Отделение

Отделяться от самолёта во внутреннюю (или внешнюю) сторону вращения самолёта способом, указанным для горизонтального и пикирующего положения.

ПЕРЕВЕРНУТЫЙ ПОЛЕТ И ОБРАТНОЕ ПИКИРОВАНИЕ

Подготовка к отделению

1. Отъединить шлемофон.
2. Перевести очки на лоб или сбросить их.
3. Отстегнуть ремни.
4. Открыть или аварийно сбросить фонарь, борт; на самолёте «Аэрокобра» аварийно сбросить правую дверь.

5. Выключить зажигание и перекрыть бензиновые краны.

6. Снять ноги с педалей и подтянуть их к сиденью.

Отделение от самолетов Ла-5, Ла-7, Як-3 и Як-9

Упереться ногами в пол, а руками — в обрезы кабины и оттолкнуться вниз головой с наклоном вправо или влево, чтобы избежать удара о стойку антенны или киль.

Отделение от самолета „Аэрокобра“

Перед отделением развернуться лицом вниз, руками упереться в боковые обрезы двери и рывком отделиться от самолета вниз.

Отделение самовыбрасыванием

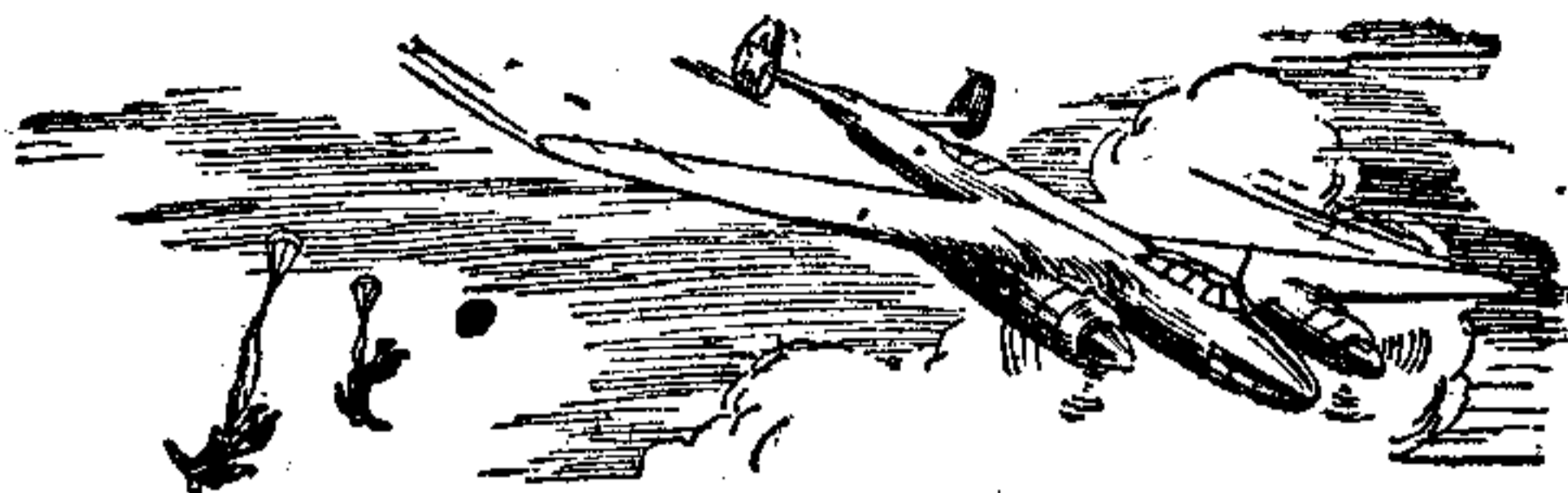
Из управляемых самолётов при горизонтальном и пикирующем положении рекомендуется отделяться методом самовыбрасывания.

Подготовку к отделению в этом случае производят способом, указанным для горизонтального полёта и пикирования.

Перед отделением набрать максимальную скорость, правой рукой взяться за вытяжное кольцо, резким толчком левой руки (или ноги) отдалить ручку управления от себя. При этом сила инерции выбрасывает лётчика из кабины на значительное расстояние вперёд, смотря по приобретенной инерции перед отделением от самолёта (рис. 13).



Рис. 13.



ОТДЕЛЕНИЕ ОТ МНОГОМЕСТНЫХ САМОЛЕТОВ

ГОРИЗОНТАЛЬНЫЙ ПОЛЕТ И ПИКИРОВАНИЕ

Лётчики многоместных самолётов могут отделяться от самолёта и влево и вправо. На самолётах, где сиденье лётчика у левого борта (самолёты Пе-2, «Бостон»), лучше отделяться влево, на самолётах с откидными бортами справа (самолёт Ту-2) лучше отделяться вправо.

С управляемых многоместных самолётов лётчики могут отделяться методом самовыбрасывания по прави-

дам, указанным для одноместных самолётов, но только после отделения экипажа.

Штурманы могут отделяться через нижний люк вниз ногами или вниз головой, а также на плоскость.

Воздушные стрелки и стрелки-радисты могут отделяться через нижний люк вниз ногами или вниз головой, а также через верхний люк.

ОТДЕЛЕНИЕ ОТ САМОЛЕТА Ил-2

Подготовка лётчика к отделению

1. Подать команду стрелку для прыжка и убедиться в её приёме.
2. Отъединить шлемофон.
3. Перевести очки на лоб или сбросить их.
4. Отстегнуть ремни.
5. Открыть фонарь.
6. Выключить зажигание и перекрыть бензиновые краны.
7. Погасить скорость до минимальной или увеличить до максимальной при самовыбрасывании.
8. Снять ноги с педалей и подтянуть их к сиденью.

Отделение

1. Приподнявшись не выше верхнего обреза козырька, развернуться влево (или вправо).
2. При отделении влево левой ногой встать на сиденье, правой ногой упереться в правый борт (при отделении вправо соответственно изменить положение ног).
3. При отделении влево локтем левой руки упереться в задний боковой обрез кабины, правой рукой взяться

за передний обрез кабины (при отделении вправо изменить положение рук).

4. Резким толчком рук и ног отделиться в направлении плоскости (рис. 14).



На многоместном самолете экипаж должен четко знать сигналы и порядок покидания самолета

Рис. 14.

Подготовка воздушного стрелка к отделению

1. Отъединить шлемофон.
2. Перевести очки на лоб или сбросить их.
3. Отстегнуть ремни.
4. Повернуть пулемёт в сторону, противоположную отделению.
5. Развернуться лицом в ту сторону, куда отделяешься.

Отделение

1. Не поднимаясь выше верхнего обреза фонаря, встать правой ногой на сиденье (при отделении влево), а левую ногу поставить на патронный ящик (при отделении вправо соответственно изменить положение ног).
2. Взяться руками за обрез кабины и скобу.

з. Резким толчком рук и ног отделиться в направлении плоскости (рис. 15).



Рис. 15.

ОТДЕЛЕНИЕ ОТ САМОЛЕТОВ Пе-2, Ту-2, Ил-4 и „Бостон“

Подготовка лётчика к отделению

1. Подать экипажу команду для прыжка и убедиться в её приёме.
2. Отъединить шлемофон.
3. Перевести очки на лоб или сбросить их.
4. Отстегнуть ремни.
5. Аварийно сбросить фонарь (Пе-2, Ту-2, «Бостон») или открыть фонарь (Ил-4).
6. Открыть боковину (Ту-2).
7. Выключить зажигание и перекрыть бензиновые краны.
8. Погасить скорость до минимальной или увеличить до максимальной при самовыбрасывании.
9. Снять ноги с педалей и подтянуть их к сиденью.

Отделение лётчика от самолёта Пе-2

1. Приподнявшись не выше верхнего обреза козырька, развернуться лицом к левой плоскости (при отделении

влево) или к правой плоскости (при отделении вправо).

2. Руками взяться за нижний обрез кабины левого борта (при отделении влево).

3. Резким толчком рук и ног отделиться в направлении плоскости (рис. 16).



Летчик с управляемого самолета, подав команду «Прыжок» и убедившись, что команда принята, прыгает последним
Рис. 16.

Отделение лётчика от самолёта Ту-2

1. Приподнявшись не выше верхнего обреза козырька, развернуться вправо.

2. Руками взяться за нижний обрез кабины правого борта.

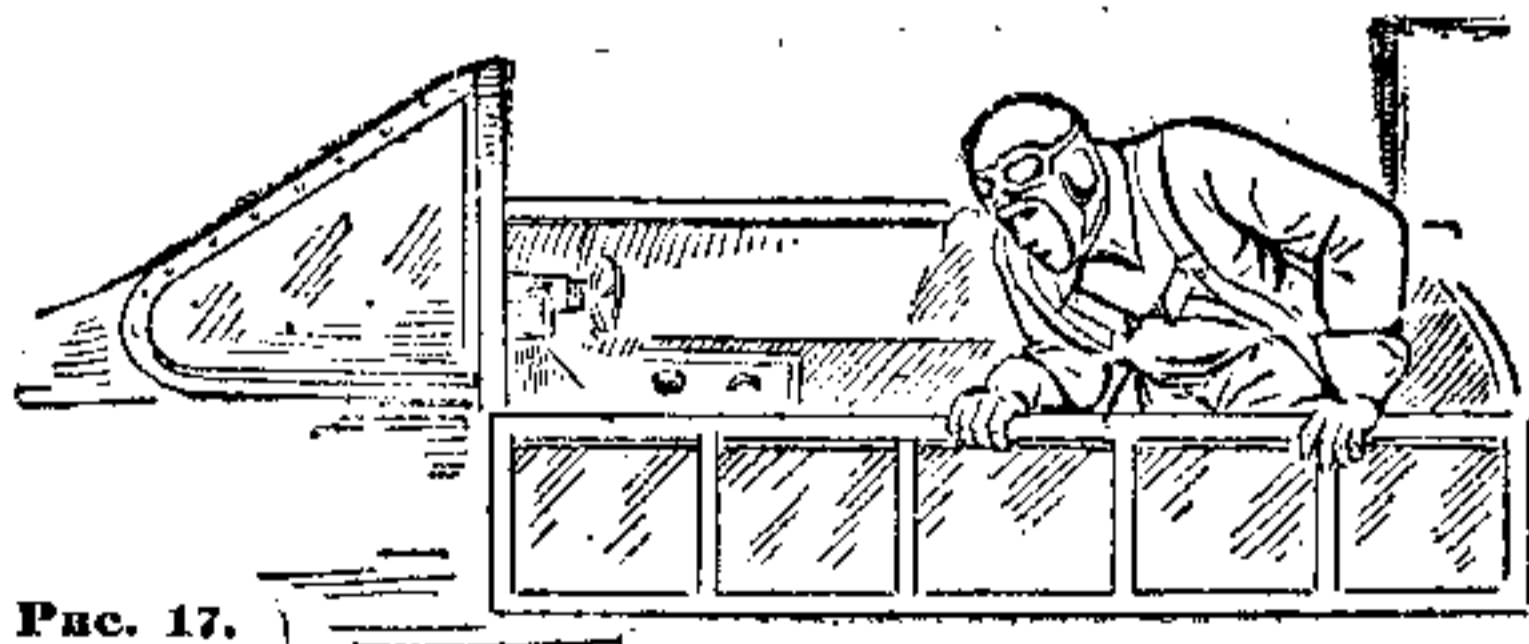


Рис. 17.

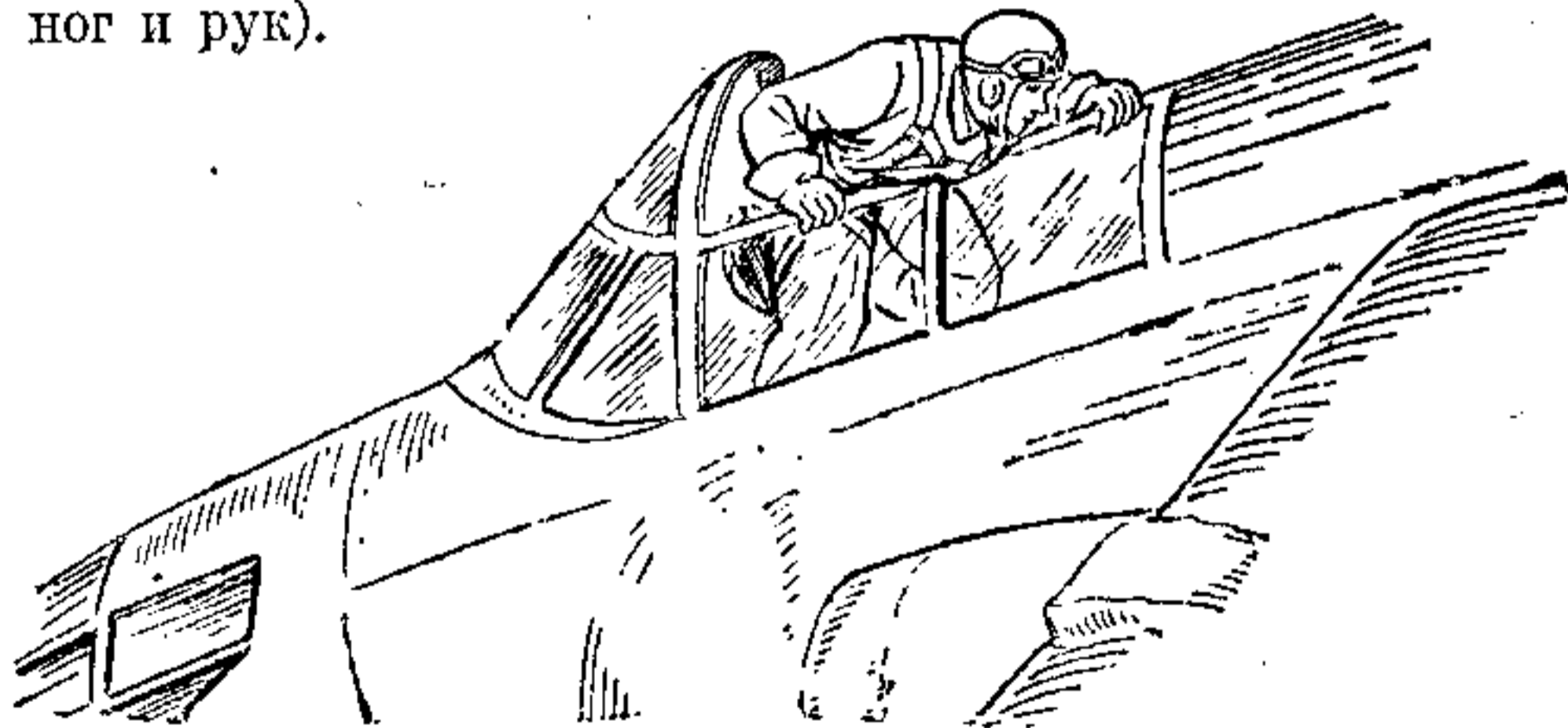
3. Резким толчком рук и ног, отделиться в направлении правой плоскости (рис. 17).

Отделение лётчика от самолёта Ил-4

1. Приподнявшись не выше верхнего обреза козырька, развернуться влево или вправо.
2. При отделении влево левой ногой встать на сиденье, правой ногой упереться в правый борт (при отделении вправо соответственно изменить положение ног).
3. При отделении влево локтем левой руки упереться в задний боковой обрез кабины, правой рукой взяться за передний обрез кабины (при отделении вправо изменить положение рук).
4. Резким толчком рук и ног отделиться в направлении плоскости.

Отделение лётчика от самолёта „Бостон“

1. Приподнявшись не выше верхнего обреза козырька, развернуться лицом вправо или влево.
2. При отделении влево колено левой ноги поставить на гаргрот (при отделении вправо изменить положение ног и рук).



Лётчик с неуправляемого самолёта, подав команду «Прыжок», прыгает одновременно со всем экипажем
Рис. 18.

3. Руками взяться за нижний обрез кабины левого борта.

4. Резким толчком рук и ног отделиться в направлении плоскости (рис. 18).

Подготовка штурмана к отделению

1. Отъединить шлемофон.
2. Перевести очки на лоб или сбросить их.
3. Открыть или аварийно сбросить люк (при отделении в люк вниз головой).

Отделение штурмана от самолёта Пе-2

Способ отделения через нижний люк вниз ногами при закрытом люке:

1. Развернуться лицом к хвостовому оперению.
2. Сесть на люк, поджав ноги под себя.
- 3.левой рукой аварийно открыть люк и одновременно, придерживаясь правой рукой за патронный ящик, опуститься в люк, убирая при этом голову назад, во избежание удара лицом о задний обрез люка.

Способ отделения через нижний люк вниз ногами при открытом люке:

1. Развернуться лицом к хвостовому оперению.
2. Ногами встать на боковые обрезы люка.
3. Присесть и правой рукой взяться за патронный ящик, левой рукой за задний обрез люка.
4. Опустить ногами в люк, убирая при этом голову назад, чтобы избежать удара лицом о задний обрез люка.

Способ отделения на плоскость:

1. Приподнявшись не выше верхнего обреза козырька, развернуться лицом к левой плоскости (при отделе-

нии влево) или лицом к правой плоскости (при отделении вправо).

2. Руками взяться за нижний обрез кабины.

3. Резким толчком рук и ног отделиться в направлении плоскости.

Отделение штурмана от самолёта Ту-2

1. Приподнявшись не выше верхнего обреза козырька, развернуться лицом вправо.



Рис. 19.

2. Руками взяться за нижний обрез кабины правого борта.

3. Резким толчком рук и ног отделиться в направлении правой плоскости (рис. 19).

Если есть время, штурман может отделиться через нижний люк вниз головой. Порядок отделения в этом случае следующий:

1. Открыть бомболюки.

2. Аварийно сбросить бомбы (если они подвешены).

3. Открыть аварийный люк штурмана.

4. Правой рукой взяться за передний правый обрез люка, левой рукой — за крошштейн командного прибора АФА-Б.

5. Коленями встать на сиденье штурмана и выброситься вниз головой с угла на угол.

Отделение штурмана от самолётов

Ил-4 и „Бостон“

Отделение вниз ногами

1. Развернуться лицом к хвостовому оперению.
2. Открыть аварийный люк штурмана.
3. Ногами встать на боковые обрезы люка.
4. Руками взяться за задний обрез люка.
5. Опуститься в люк вниз ногами, отклоняя при этом голову назад, чтобы избежать удара лицом о задний обрез люка.

Отделение вниз головой

1. Развернуться лицом вперед.
2. Коленями встать на задний обрез люка.
- 3.левой рукой взяться за левый обрез люка, правой за вытяжное кольцо.
4. Опуститься в люк вниз головой.

Подготовка воздушного стрелка и стрелка-радиста к отделению

1. Отъединить шлемофон.
2. Перевести очки на лоб или сбросить их.
3. Открыть люк.
4. Открыть боковину стрелку-радисту (Ту-2).

Отделение через нижний люк вниз ногами

1. Развернуться лицом к хвостовому оперению.
2. Ногами встать на боковые обрезы люка.
- 3.левой рукой взяться за боковой обрез люка впереди ноги, правой за вытяжное кольцо.

4. Опуститься в люк вниз ногами, отклоняя при этом голову назад, чтобы избежать удара лицом о задний обрез люка (рис. 20).

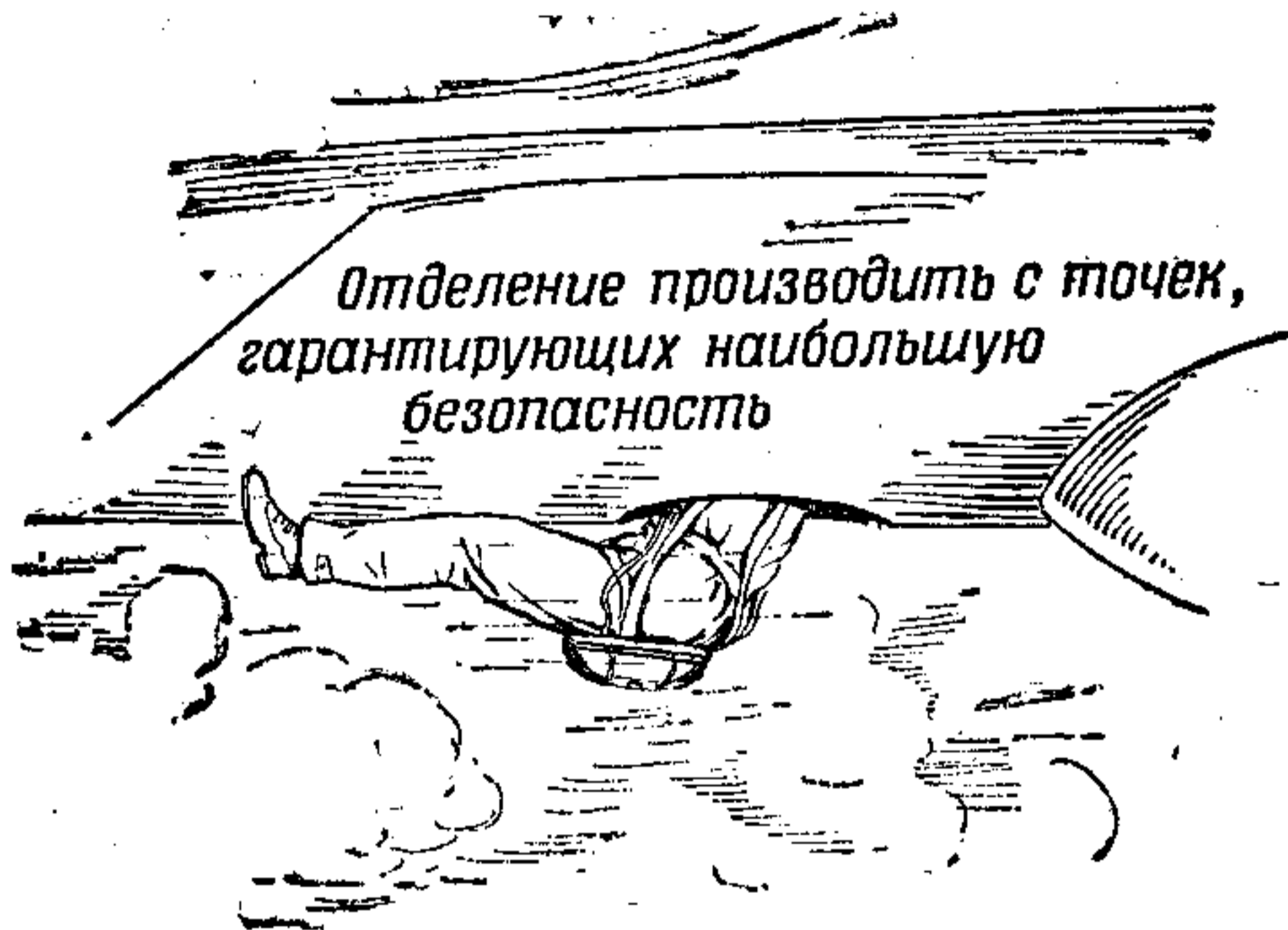


Рис. 20.

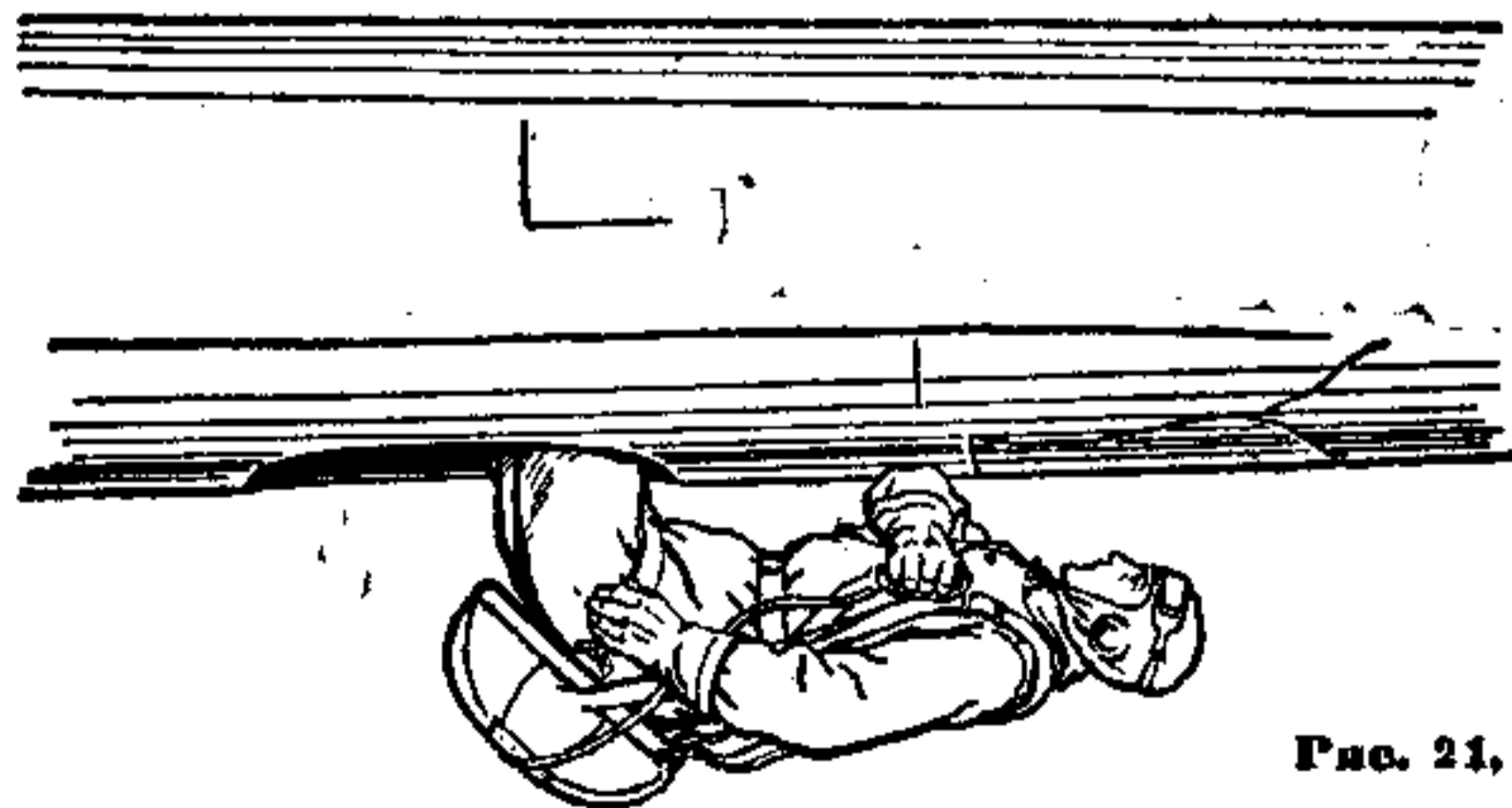


Рис. 21.

Отделение через нижний люк вниз головой

1. Развернуться лицом к моторам.
2. Коленями встать на задний обрез люка.
- 3.левой рукой взяться за левый обрез люка, правой за вытяжное кольцо.
4. Выброситься в люк вниз головой (рис. 21).

Стрелку-радисту самолёта «Бостон» (из-за конструктивных особенностей самолёта) для отделения вниз головой встать коленями на передний обрез люка.

Отделение через верхний люк

1. Развернуться лицом к хвостовому оперению.
2. Приподнимаясь с помощью рук и ног, отделиться от самолёта по фюзеляжу (рис. 22).



Рис. 22.

Отделение стрелка-радиста от самолёта Ту-2

1. Ногами стать на сиденье.
2. Не приподнимаясь выше кабины, развернуться лицом к левому борту.
3. Руками взяться за нижний обрез кабины.
4. С помощью рук и ног рывком отделиться в направлении левой плоскости.

СПИРАЛЬ, ВИРАЖ И ШТОПОР

ОТДЕЛЕНИЕ ОТ САМОЛЕТОВ Ил-2, Пе-2, Ту-2, Ил-4 и „Бостон“

Подготовка летчика к отделению

1. Подать экипажу команду для прыжка и убедиться в её приёме.
2. Отъединить шлемофон.
3. Перевести очки на лоб или сбросить их.
4. Отстегнуть ремни.
5. Аварийно сбросить (самолёты Пе-2, Ту-2) или открыть (самолёты Ил-2, Ил-4) фонарь, открыть боковину (Ту-2).
6. Выключить зажигание и перекрыть бензиновые краны.
7. Снять ноги с педалей и подтянуть их к сиденью.

Отделение

Отделяться можно как во внутреннюю, так и во внешнюю стороны способом, указанным для горизонтального полёта и пикирования. На самолёте Ту-2 из-за конструктивных особенностей лётчику лучше отделяться вправо.

Подготовка и отделение штурмана

При спирали, вираже и штопоре подготовка к отделению и самое отделение через нижние люки производятся так же, как и при горизонтальном полёте и пикировании. При отделении штурмана от самолётов Пе-2 на плоскость можно отделяться как во внутреннюю, так и во внешнюю стороны вращения самолёта, штурману же на самолёте Ту-2, из-за конструктивных особенностей его, лучше отделяться вправо.

Способ отделения на плоскость тот же, что при горизонтальном полёте и пикировании.

Подготовка и отделение воздушного стрелка и стрелка-радиста

При спирали, вираже и штопоре подготовка и отделение через нижние и верхние люки производятся так же, как и при горизонтальном полёте и пикировании.

ПЕРЕВЕРНУТЫЙ ПОЛЁТ И ОБРАТНОЕ ПИКИРОВАНИЕ

ОТДЕЛЕНИЕ ОТ САМОЛЕТОВ Ил-2, Пе-2, Ту-2, Ил-4 и „Бостон“

Подготовка летчика к отделению.

1. Подать экипажу команду для прыжка и убедиться в её приёме.
2. Отъединить шлемофон.
3. Перевести очки на лоб или сбросить их.
4. Отстегнуть ремни.
5. Аварийно сбросить (Пе-2, Ту-2) или открыть (Ил-2, Ил-4) фонарь.
6. Выключить зажигание и перекрыть бензиновые краны.
7. Снять поги с педалей и подтянуть их к сиденью.

Отделение

Упершись ногами в пол, а руками в обрезы кабины, рывком отделиться от самолёта вниз головой, наклоняя туловище вправо или влево, чтобы избежать удара о стойку антенны и киль.

Лётчику, пилотирующему самолёт Пе-2 или Ту-2, отделяться вниз головой, не отклоняясь в сторону.

Подготовка штурмана к отделению

1. Отъединить шлемофон.
2. Перевести очки на лоб или сбросить их.
3. Развернуться головой вверх.
4. Открыть или аварийно сбросить люк (при отделении через нижний люк).

Отделение

1. Отделение из кабины лётчика (самолёты Пе-2, Ту-2).

Упереться ногами в пол, а руками в обрезы кабины, затем рывком оттолкнуться от самолёта вниз головой.

2. Отделение через люк штурмана.

Развернуться вверх головой и стать лицом к хвостовому оперению; приподнимаясь, с помощью рук и ног отделиться по фюзеляжу. Штурману самолёта Ил-4 производить отделение через астролюк так же, как через люк штурмана при горизонтальном и пикирующем положении.

Подготовка воздушного стрелка и стрелка-радиста к отделению

Подготовка к отделению при перевёрнутом полёте и обратном пикировании та же, что и при горизонтальном полёте и пикировании. Воздушному стрелку самолёта Ту-2 люк пулемёта закрыть, а пулемёт закрепить горизонтально.

Отделение стрелка от самолёта Ил-2

Упираясь ногами в пол, а руками в обрезы кабины, сильным рывком ног и рук оттолкнуться вниз головой, при этом туловище наклонить вправо или влево во избежание удара о киль.

Отделение стрелка и стрелка-радиста от самолетов Пе-2, Ту-2, Ил-4 и „Бостон“

1. Отделение через нижний люк:

а) развернуться головой вверх и лицом повернуться к хвостовому оперению;

б) приподнимаясь, с помощью рук и ног отделиться от самолета по фюзеляжу.

2. Отделение через верхний люк вниз ногами:

а) развернуться головой вверх;

б) лицом повернуться к хвостовому оперению;

в) ногами встать на боковые обрезы люка;

г) левой рукой взяться за задний обрез люка, правой за вытяжное кольцо;

д) выброситься в люк вниз ногами, убрал при этом голову назад во избежание удара лицом о задний обрез люка.

3. Отделение через верхний люк вниз головой (Пе-2):

а) развернуться головой вверх;

б) развернуться лицом к моторам;

в) коленями встать на задний обрез люка;

г) левой рукой взяться за боковой обрез люка, правой за вытяжное кольцо;

д) выброситься в люк вниз головой.

4. Отделение через верхний люк (Ту-2):

1. Подтянуть ноги к сиденью.

2. Упираясь ногами в пол, руками в обрезы кабины, рывком отделиться вниз головой.

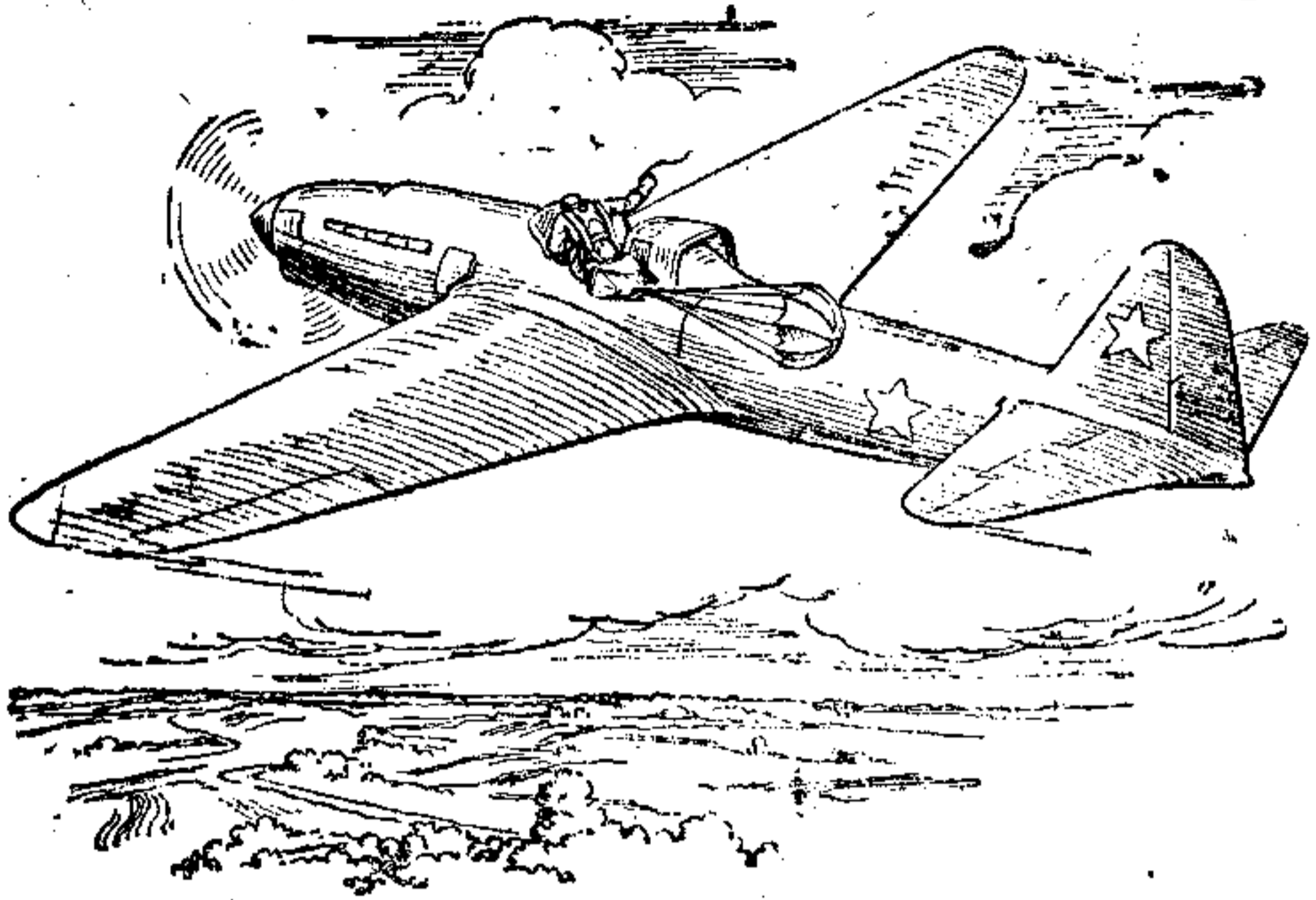


FIG. 23.

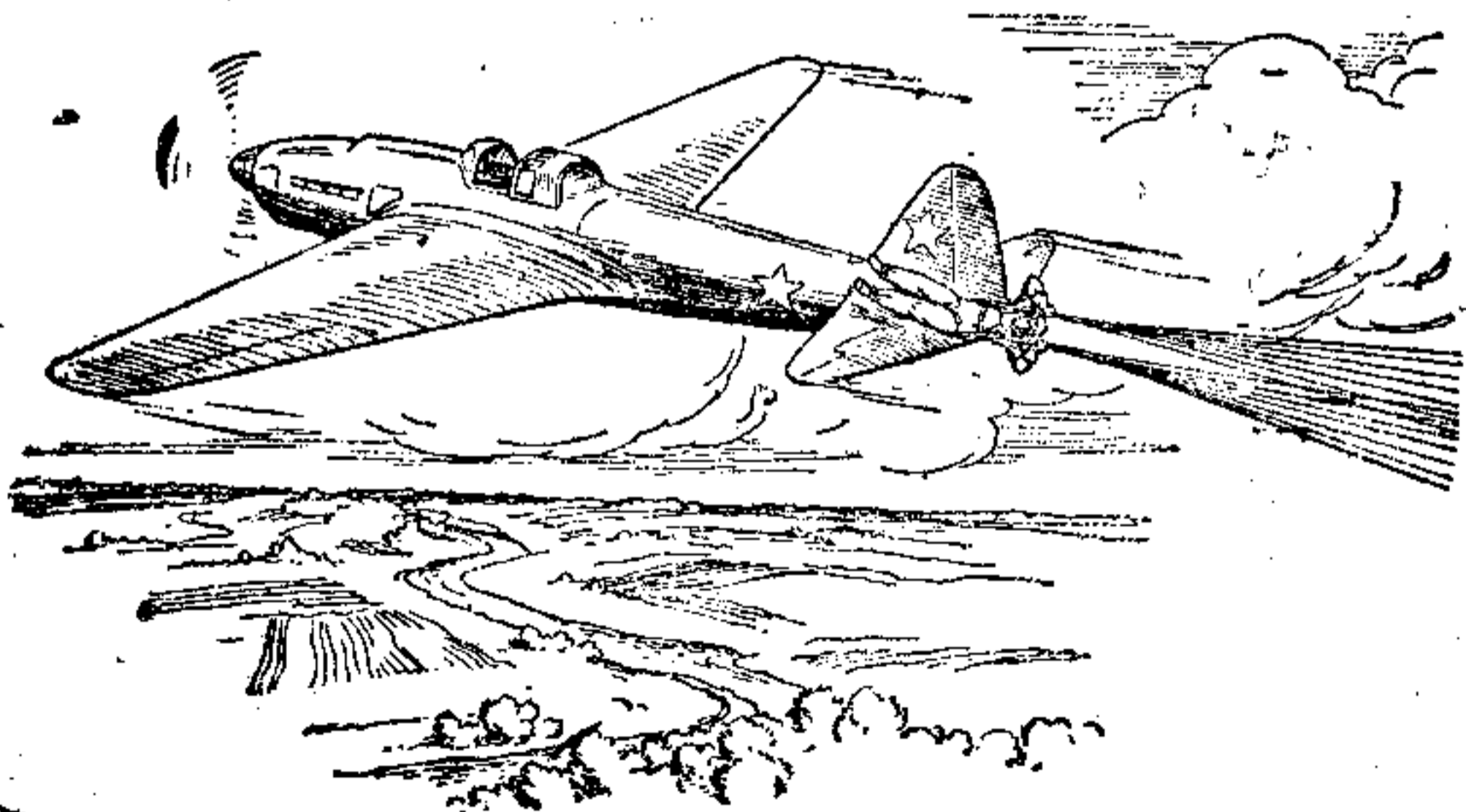


FIG. 24.

ОТДЕЛЕНИЕ МЕТОДОМ СРЫВА

Вынужденный парашютный прыжок методом срыва—самый сложный из всех видов прыжков. Он выполняется как последнее средство для спасения жизни с высоты 100 м и ниже.

Перед отделением необходимо:

1. Встать на сиденье.
2. Не приподнимаясь выше козырька, несколько выставить парашют из кабины на правый или левый борт.
3. Выдернуть вытяжное кольцо.
4. После раскрытия парашюта задержаться в кабине до наполнения купола.
5. Туловище собрать, так как в результате быстрого наполнения купола при выбрасывании парашютиста из кабины будет удар значительной силы (рис. 23 и 24).



ДЕЙСТВИЯ ПАРАШЮТИСТА ПОСЛЕ ОТДЕЛЕНИЯ ОТ САМОЛЕТА

Отделившись от самолёта, парашютист обязан сразу же отыскать вытяжное кольцо и взяться за него правой или левой рукой.

В зависимости от высоты, на которой совершён вынужденный парашютный прыжок, выдернуть кольцо. После раскрытия проверить, правильно ли раскрылся парашют, и немедленно установить своё местонахождение.

При необходимости быстрой потери высоты произвести скольжение.

Скольжение производится:

а) когда парашютиста сносит на территорию противника;

б) когда в воздухе поблизости имеются самолёты противника;

в) в случае исправления расчёта при приземлении на препятствия.

Скольжение производится следующим образом: перекрестками рук подтянуть на себя одну группу строп; при глубоком скольжении подтянуть стропы как можно больше (рис. 25).

На высоте 100 м скольжение следует прекращать.

Если стропы сильно закручиваются, прекращать скольжение и начинать скользить вновь после того, как стропы раскрутятся.

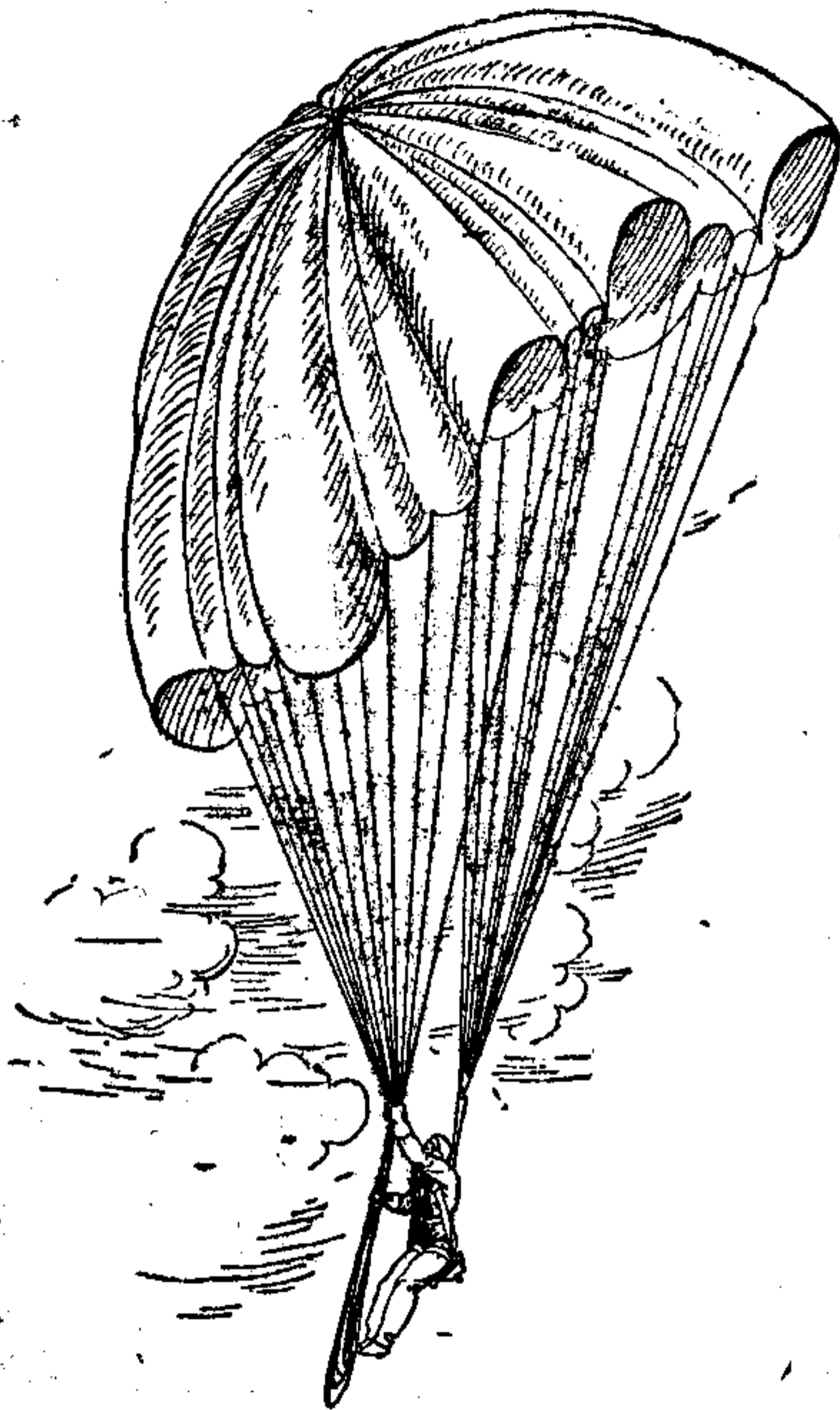


FIG. 25.

Чтобы прекратить скольжение, стропы отпускать постепенно, следя за тем, чтобы они не зацепились за ноги и одежду парашютиста.

Мелкое скольжение применять для разворота купола по ветру и для исправления расчёта при уходе от препятствий.

Для удобства снижения и приземления сесть на круговую лямку, поочерёдно подвигая её ближе к коленям (рис. 26).

Просунуть большой палец правой руки сюда под круговую лямку



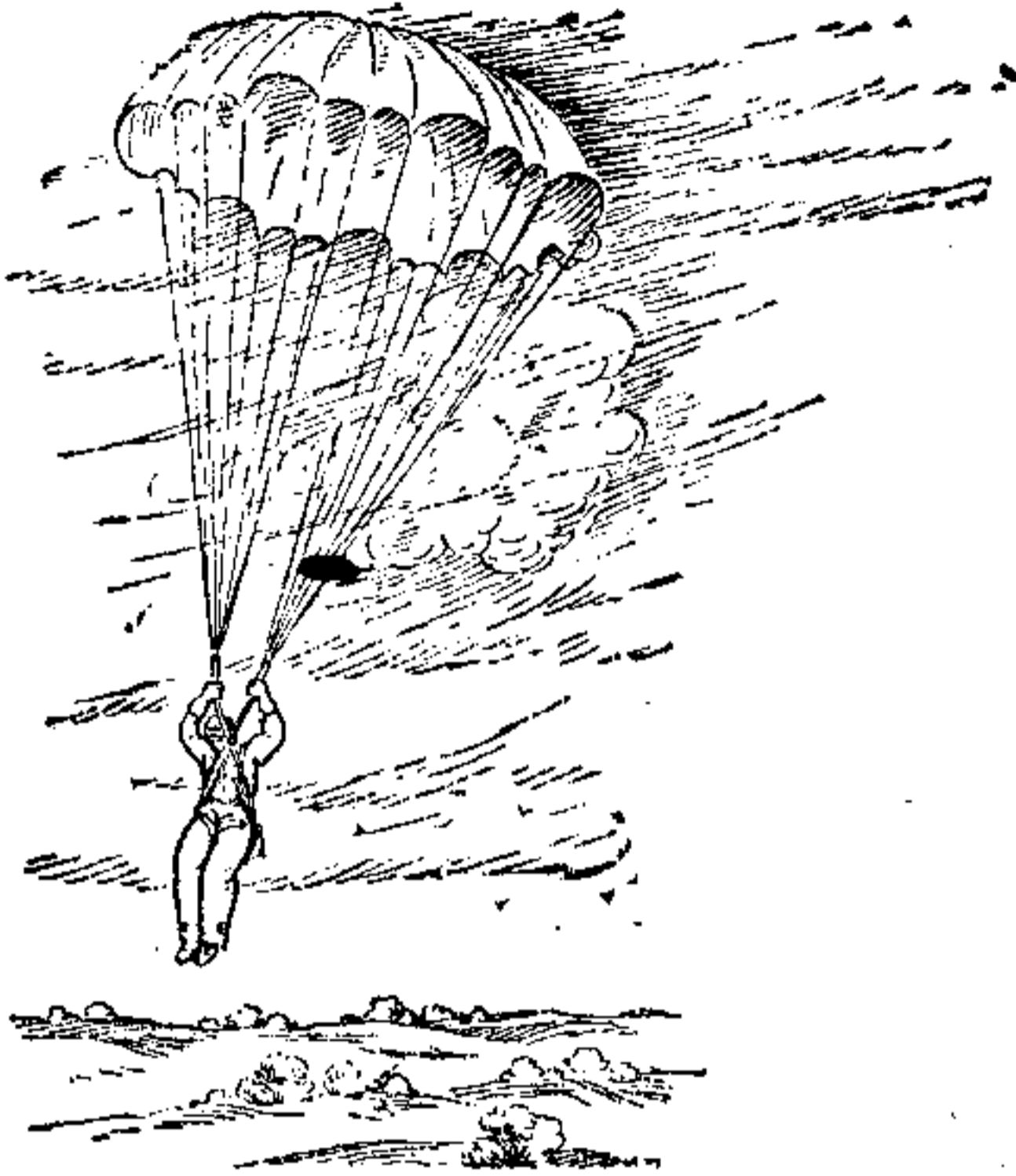
Полностью вытянутой рукой взяться за левую группу лямок и подтянуться

Одновременно приподнять колено правой ноги максимально вверх, круговую лямку подать к колену



После этого круговую лямку подать к колену левой ноги

Рис. 26.



ПРИЗЕМЛЕНИЕ

ПОДГОТОВКА

На высоте 100 м по бегу земли или местным признакам (пыль, дым и пр.) определить направление сноса. Развернуться по ветру (рис. 27).

При развороте влево



Левую руку пропустить между плечом и лямками и захватить правую лямку выше валавы

Правой рукой по внешней стороне лямки захватить левую веревку

Разведя руки, развернуться на необходимое количество градусов и не опускать рук до приземления



Рис. 27.

При правильном развороте по ветру земля должна уходить под ноги парашютиста.

ПРИЗЕМЛЕНИЕ

При приземлении корпус поставить в положение полуприседания, голени ног вынести вперёд так, чтобы между бёдрами и голенью был тупой угол.

Носки, пятки и колени ног поставить вместе, ступни параллельно земле, слегка напрягая мышцы.

При встрече с землёй смотреть по горизонту вперёд, голову выносить из-за лямок вправо или влево, не допуская в момент приземления расстановки ног, так как это приводит к приземлению на одну из ног, а следовательно, к перегрузке и возможным травмам.

ПРИЗЕМЛЕНИЕ НА ПРЕПЯТСТВИЯ

При вынужденных парашютных прыжках бывают частые случаи приземления на местность с препятствиями.

При приземлении на препятствия следует развернуться по ветру и встречать препятствия полной площадью ступней ног, после встречи с препятствием ступни ног немедленно ставить в положение параллельно земле (рис. 28).

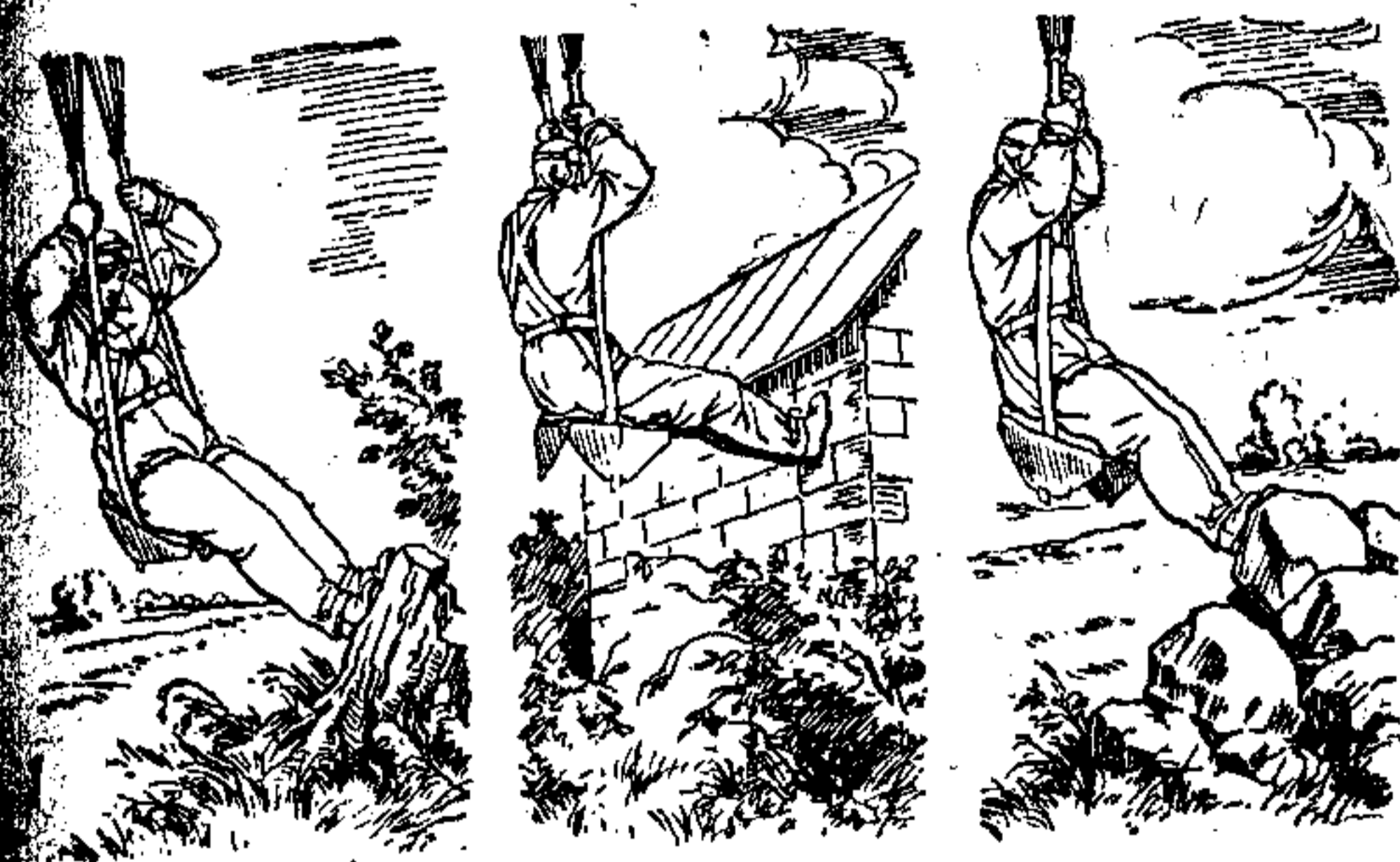


Рис. 28.

При спуске на лес на высоте 100 м развернуться по ветру, ноги составить вместе, руки скрестить у лица, голову убрать назад.

При спуске на проволочные заграждения развернуться по ветру, руки скрестить у лица и препятствие встречать ногами.



*Отстегнуть
ножные захваты*



*Отстегнуть
грудную перемычку*



*Держась левой рукой за
левую лямку, вывести
из плечевого обхвата
правую руку*



*После чего вывести из
плечевого обхвата ле-
вую руку, коснувшись
воды, выскользнуть из
повесной ошпеты*

Рис. 29.

При спуске на провода, когда встреча с ними происходит ниже колен, ноги приподнять и перетянуть через проволоку, так как при касании проволоки ногами может быть кульбит и удар головой о землю. В остальных случаях провода встречать боком или грудью.

СПУСК НА ВОДУ

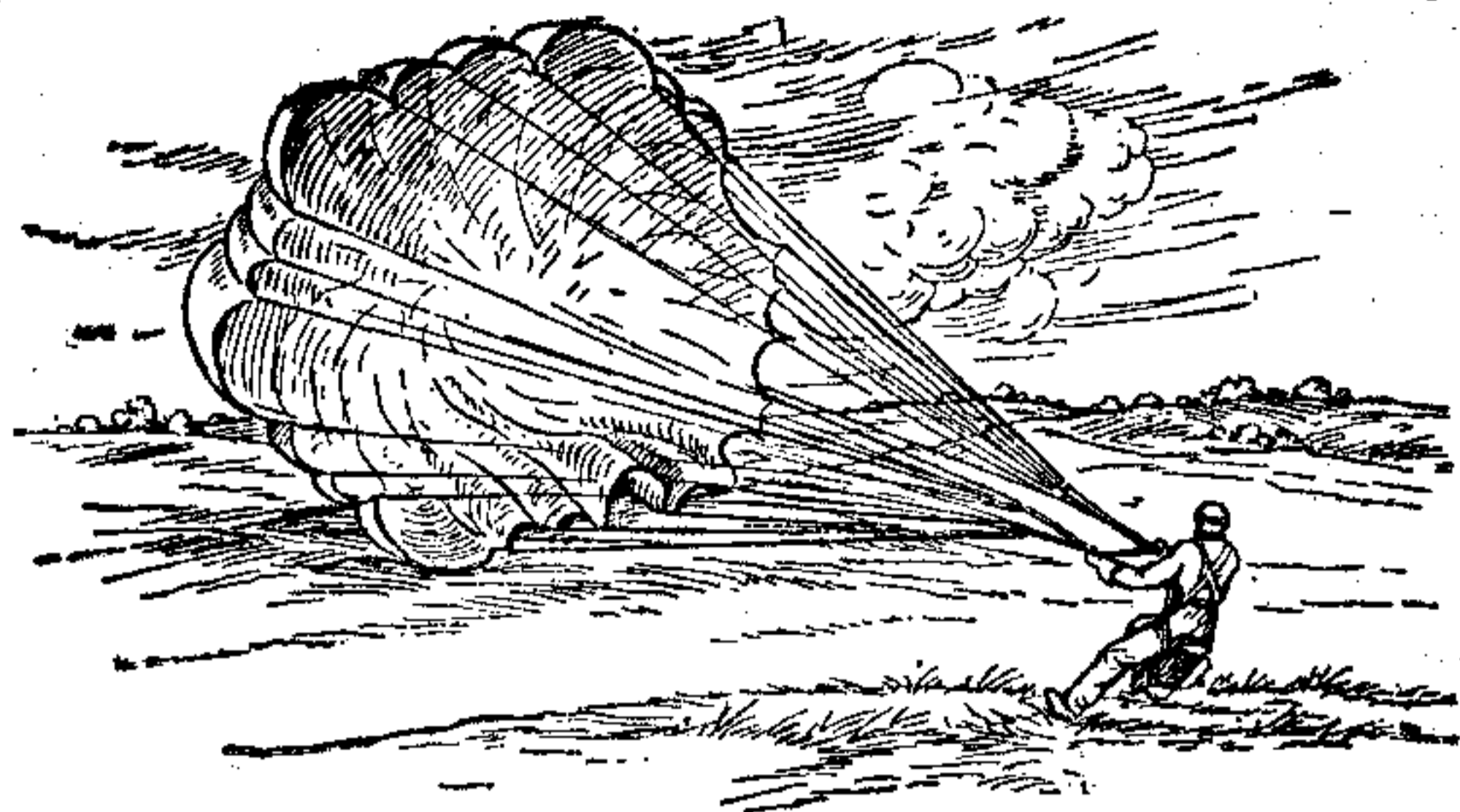
При снижении на воду на высоте 100—150 м сесть как можно глубже на круговую лямку и подготовиться к освобождению от подвесной системы (рис. 29).

Расстегнув подвесную систему, полунадуть ртом спасательный пояс, вдохнув 7—10 раз; у спасательного жилета САЖ-1 отвинтить колпачок капсюля (колпачок капсюля жилета САЖ-1 рекомендуется отвинчивать перед вылетом, вытяжной шнур лодки ЛАС-1 крепить к поясу или одежде только перед вылетом).

Коснувшись воды, выскользнуть из подвесной системы; если ветер дует в направлении берега, занятого нашими войсками, удержаться руками за подвесную систему и, используя парусность купола, подтягиваться к берегу.

Погрузившись в воду, полностью надуть ртом спасательный пояс. Если смесь СПАГ-1 жилета САЖ-1 или лодки ЛАС-1 не сработала, жилет САЖ-1 надуть ртом, а лодку ЛАС-1 мехом.

При спуске на воду на парашюте ПЛ-45 на высоте 30—50 м, повиснув левой рукой на левой группе лямок, открыть правой рукой предохранительную защёлку лямка, открыть замок и расстегнуть подвесную систему. Удерживаясь на левой руке, опуститься в воду.



ДЕЙСТВИЯ ПАРАШЮТИСТА ПОСЛЕ ПРИЗЕМЛЕНИЯ

После приземления падать в сторону или вперед, куда свалит парашют.

При слабом ветре тотчас после приземления быстро встать и забежать на одну из сторон и вперед по отношению купола, тогда парашют погаснет сам (рис. 30).

При сильном ветре нужно погасить купол, иначе он на землю не ляжет. Для этого, выбирая на себя одну-две нижние стропы, подтянуть кромку купола, затем быстро встать и забежать на одну из сторон (рис. 31).

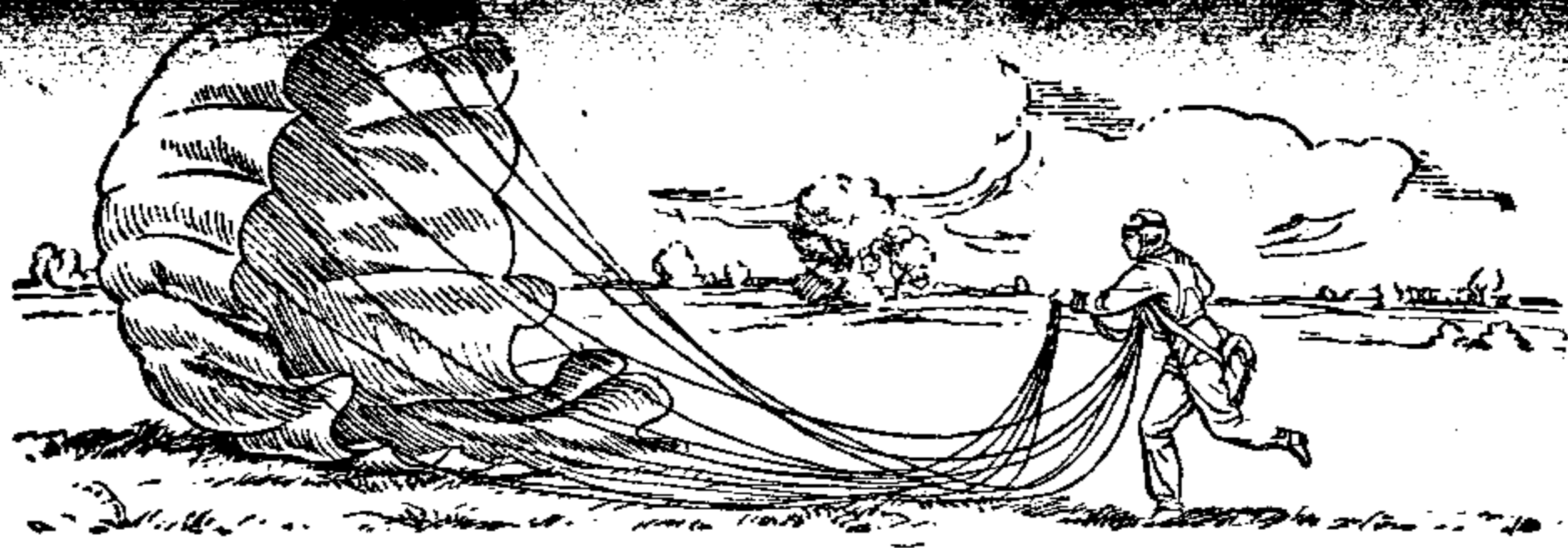


Рис. 30.

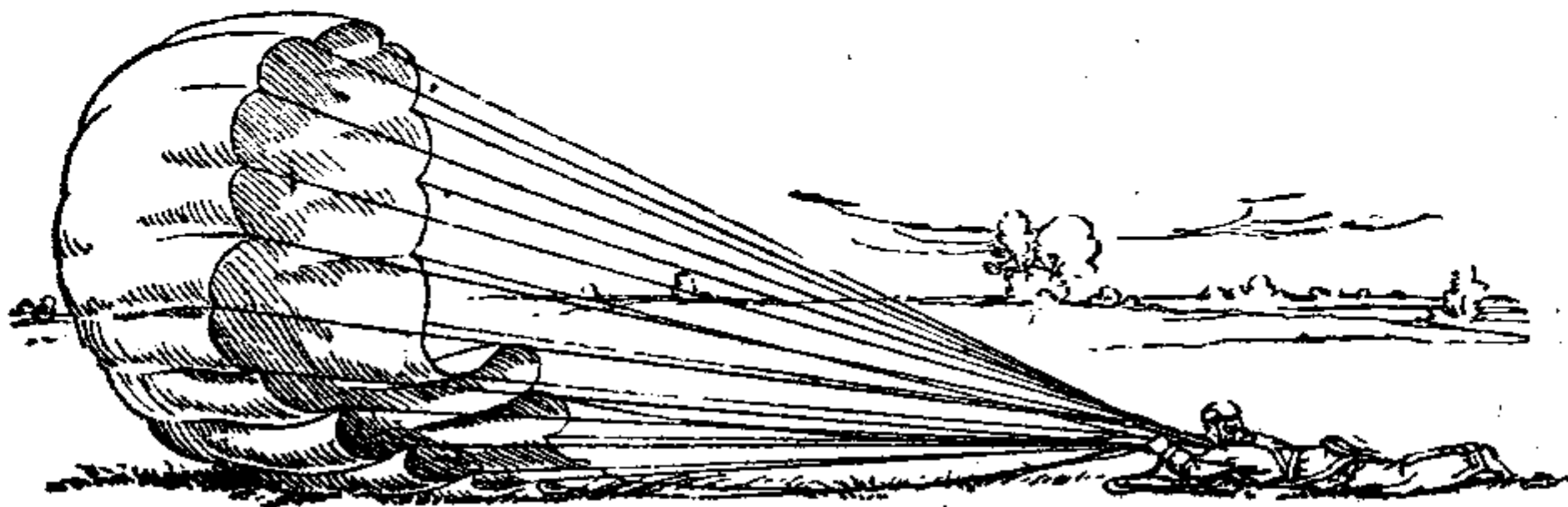


Рис. 31.

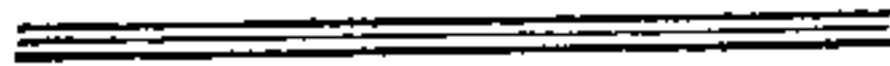
При сильном ветре лучше всего расстегнуть подвесную систему, как при спуске на воду; затем, коснувшись земли ногами, выскользнуть из системы, избегая таким образом протаскивания парашютиста по земле.

После приземления в сильный ветер на парашюте ПЛ-45 открыть замок и отделиться от подвесной системы.

СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Стр.</i>
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	3
ОТДЕЛЕНИЕ ОТ ОДНОМЕСТНЫХ САМОЛЕТОВ	13
Горизонтальный полет и пикирование	—
Подготовка к отделению	—
Отделение от самолётов Ла-5, Ла-7, Як-3 и Як-9	14
Отделение от самолёта «Аэрокобра»	—
Спираль, вираж и штопор	16
Подготовка к отделению	—
Отделение	—
Перевернутый полёт и обратное пикирование	—
Подготовка к отделению	—
Отделение от самолётов Ла-5, Ла-7, Як-3 и Як-9	17
Отделение от самолёта «Аэрокобра»	—
Отделение самовыбрасыванием	—
ОТДЕЛЕНИЕ ОТ МНОГОМЕСТНЫХ САМОЛЕТОВ	19
Горизонтальный полёт и пикирование	—
Отделение от самолёта Ил-2	20
Подготовка летчика к отделению	—
Отделение	—
Подготовка воздушного стрелка к отделению	21
Отделение	—
Отделение от самолётов Пе-2, Ту-2, Ил-4 и «Бостон»	22
Подготовка лётчика к отделению	—
Отделение лётчика от самолёта Пе-2	—
Отделение лётчика от самолёта Ту-2	23
Отделение лётчика от самолёта Ил-4	24
Отделение лётчика от самолёта «Бостон»	—
Подготовка штурмана к отделению	25
Отделение штурмана от самолёта Пе-2	—
Отделение штурмана от самолёта Ту-2	26

	Стр.
Отделение штурмана от самолётов Ил-4 и «Бостон»	27
Подготовка воздушного стрелка и стрелка-радиста к отделению	—
Отделение стрелка-радиста от самолёта Ту-2	29
Спираль, вираж и штопор	30
Отделение от самолётов Ил-2, Пе-2, Ту-2, Ил-4 и «Бостон»	—
Подготовка лётчика к отделению	—
Отделение	—
Подготовка и отделение штурмана	—
Подготовка и отделение воздушного стрелка и стрелка- радиста	31
Перевернутый полёт и обратное пикирование	—
Отделение от самолётов Ил-2, Пе-2, Ту-2, Ил-4 и «Бостон»	—
Подготовка лётчика к отделению	—
Отделение	—
Подготовка штурмана к отделению	32
Отделение	—
Подготовка воздушного стрелка и стрелка-радиста к отделению	—
Отделение стрелка от самолёта Ил-2	—
Отделение стрелка и стрелка-радиста от самолётов Пе-2, Ту-2, Ил-4 и «Бостон»	33
Отделение методом срыва	35
ДЕЙСТВИЯ ПАРАШЮТИСТА ПОСЛЕ ОТДЕЛЕНИЯ ОТ СА-	
МОЛЕТА	36
ПРИЗЕМЛЕНИЕ	39
Подготовка	—
Приземление	40
Приземление на препятствия	41
Спуск на воду	43
ДЕЙСТВИЯ ПАРАШЮТИСТА ПОСЛЕ ПРИЗЕМЛЕНИЯ	44



Solohov M.I. őrnagy, a Szovjetunió ejtőernyős sport mestere:

KÉNYSZERUGRÁSOK EJTŐERNYŐVEL.

(Honvédelmi Népbiztosság Katonai Kiadója, Moszkva, 1945. p.47.)

A "Kényszerugrások ejtőernyővel" brossura rövid és népszerű formában írja le a legfontosabb típusu korszerű harci repülőgépekből való kényszerugrások végrehajtási módját.

A brossura az ejtőernyős felkészítés oktatói, repülőiskolák hallgatói és a Vörös Hadsereg Légierő alakulatai személyi állománya részére készült.

Általános előírások.

A nagysebességű repülés harci tapasztalatai megmutatták, hogy az ejtőernyővel ugró személy kiváló felkészültsége, az ejtőernyő megfelelő állapota és az időben meghozott döntés esetén a kényszerű ejtőernyős ugrások TELJESÉN VESZÉLYTELENEK.

Határozatlanság, kapkodás, késlekedés, idővesztés és az ejtőernyősugrás bizonytalan végrehajtása a repülőgép személyzetének pusztulását vonhatja maga után.

A hajózó állomány, amely nagysebességű repülőgépeken repül, mindig tartsa szem előtt a következőket.

1. Az ejtőernyők azért vannak, hogy életveszély esetén, amikor el kell hagyni a repülőgépet, mentőeszközök legyenek, az ejtőernyőknek mindig késznek kell lenniük arra, hogy azonnal működésbe lépjenek, mindig teljesértékűeknek kell lenniük,
2. Nagy túlterhelések következtében, melyek a nagy sebesség, a centrifugális erő miatt jelentkeznek, a nagysebességű repülőgép kényszerelhagyása igen nagy erőt igényel, különösen meredek spirálban, zuhanásban és dugóhúzóban.
3. Az ejtőernyővel ugrónak azonnal a gépelhagyás után meg kell fogni az az ejtőernyő kioldóját - az összes hajózónak még földön, automatizmusig be kell gyakorolni a kioldó megtalálását.
4. Felszállás előtt meg kell ismerni a kézikkioldó pontos helyét, felöltött ejtőernyővel.
5. Kézikkioldót jobb, vagy bal kézzel, szükség esetén mindkét kézzel egyszerre kell meghuzni.
6. Az ejtőernyő áthajtogatása előtt, mielőtt kibontanák az ejtőernyőt, a használójának meg kell huznia a kioldót (nyitnia kell), hogy meggyőződjön arról, mekkora erő kell a nyitáshoz.
7. Az ejtőernyő felvétele előtt meg kell győződni az ejtőernyő épségéről és használhatóságáról. Az ejtőernyő felvétele után le kell ellenőrizni, minden csat zárva van-e.
8. Gyors repülőgéptől nem mindig lehet elválni a megfelelő oldalon a nagy terhelés, a repülőgép konstrukciós sajátosságai (Pl. AEROCOBRA) miatt meredek spirálban, zuhanásban és tűz esetén. Ezért esetenként nemcsak a forgás belső oldala felé kell elhagyni a repülőgépet, hanem kifelé is.
9. Az ejtőernyőnyitás késleltetése elengedhetetlen a következő esetekben (1.-10.sz. ábrák)

1. sz. ábra.

Nagysebességű (200 km/ó sebesség feletti) repülés közbeni gépelhagyás eseeén 3-5 másodperces késleltetés szükséges a zuhanási sebesség csökkentése céljából.

2. sz. ábra.

A gépelhagyás utáni azonnali ejtőernyőnyitásnál az ejtőernyő elszakadhat és az ember szervezete nagy túlterhelést kaphat.

3. sz. ábra.

Amikor a repülőgép ég, az ejtőernyőt biztonságos távolságban lehet csak kinyitni (3-5 másodperces késleltetés után).

4. sz. ábra.

Azonnali ejtőernyőnyitásnál az égő repülőgép lángja és a felrobbanó benzink elégetheti az ejtőernyőt.

5. sz. ábra.

Amikor a repülőgép széttörik, az azonnali ejtőernyőnyitás veszélyes.

6. sz. ábra.

A széthulló repülőgép részei megsérthetik az ejtőernyőt és megölhetik az ugrót.

7.sz. ábra.

Az ellenség felé fújó szélben a gépelhagyás után a lehető legtávolabbi kell késleltetni és az ejtőernyő kinyílása után mélycsusztatást kell végrehajtani.

8. sz. ábra.

Azonnali ejtőernyőnyitáskor a szél az ejtőernyőt az ellenség területére sodorhatja.

9. sz. ábra.

Késleltetéssel kell kikerülni az ellenség látóteréből.

10. sz. ábra.

Késleltetés nélkül nyitott ejtőernyő alatt leölehetnek.

10.A repülőgéptől való elválás után kötelező (ha a magasság megengedi) 3-5 másodperces késleltetés.

11.Amikor késleltetett nyitással történik az ugrás, arra kell gondolni, hogy a késleltetés ideje függ attól a magasságtól, ahonnan a gépelhagyás történt.

12.Az ejtőernyőt 150 méteres magasságig kell nyitni.

Az alábbi táblázat tartalmazza a megengedett késleltetés idejét különböző magasságokban történő gépelhagyásnál.

Gépelhagyási magasság	Megengedett késleltetés ideje	A szabadesés megengedett úthossza
(m)	(s)	(m)
200	3	45
300	5	130
400	7	210
500	8	270
600	9	400
700	10	500
800	11	550
900	12	700
1000	11	820
1500	22	1300
2000	31	1840
2500	41	2440
3000	48	2860
4000	64	3820
5000	81	4840
6000	97	5800
7000	114	6820

13.A hajzóállománynak a földön automatizmusig be kell gyakorolni a legmegfelelőbb gépelhagyáshoz való előkészületet és a gépelhagyási módokat a repülőgép legkülönbözőbb helyzeteiben.

14.Gyors repülőgéptől való elválás a legelőnyösebb minimális sebességnél. Ezért gépelhagyáskor, a még vezethető repülőgép motorját ki kell kapcsolni és a sebességet is le kell csökkenteni minimálisra.

15.A PL-3M, PN-5, PL-45 és más mentőejtőernyők elég erősek (szilárdak) és megbízhatóan működnek. A kupola négyzetes formája csökkenti a lengéseket merülés közben, megkönnyíti a csusztatást és kizárja a kupola összecuszkodásának lehetőségét mélycsusztatásnál.

16.A PL-45 ejtőernyő egy pontos hevederzérrel egyszerűen használható, lehetővé teszi az ejtőernyős gyors megszabadulását a hevederzettől erős szélben, a földön való vonzásánál, továbbá a hátpárna kényelmességét teszi a repülőgépvezető munkáját.

17.Az ejtőernyők annak működnek hiba nélkül, aki pontosan figyelemmel kíséri a hajtogatási időket betartását (havonta egyszer - szükség esetén gyakrabban) és óvja minden sérüléstől.

18.A repülés közbeni tevékenység kényelmesebbé tétele céljából és azért, hogy megelőzhető legyen a hevederből való kiesés, az ejtőernyő nyílásakor feltétlenül szükséges a heveder termet szerinti beállítása mindenkinél.

19.Ha 150 méter magasságon kell elhagyni a repülőgépet, az ejtőernyőt azonnal kell nyitni a gépelhagyás után.

Egyszemélyes repülőgépek elhagyása.

Vízszintes repülés és siklás.

Egyszemélyes repülőgépet jobbra, vagy balra lehet elhagyni, csak az AEROCOBRA repülőgépből lehet kizárólag jobbra kiugrani, annak konstrukciós sajátosságai miatt.

Felkészülés a gépelhagyáshoz.

- 1.Fülhallgató csatlakozóját kihuzni.
- 2.A szemüveget homlokra tolni, vagy eldobni,
- 3.Kioldani a bekötőhevedereket.
- 4.Kinyitni, vagy vészledobóval ledobni a kabintetőt - az AEROCOBRA repülőgépnél vészledobóval leválasztani a jobboldali ajtót,
- 5.Kikapcsolni a gyújtást és elzárni a benzincsapokat.
- 6.Lecsökkenteni a sebességet minimálisra, vagy megnövelni maximálisra önkidobás esetén.
- 7.Levenni a lábakat a lábormányról és behuzni az üléshez.

LA-5, LA-7, JAK-3, ÉS JAK-9 repülőgépek elhagyása.

- 1.Felemelkedni legfeljebb a kabintető szintjéig és befordulni a gépelhagyás irányába.
- 2.Bal lábbal rálépni az ülésre (balra történő gépelha• yásnál), a jobb lábbal megtámaszkodni a kabin bal oldalán (Jobbra történő gépelhagyásnál a lábak helyzete értelemszerűen ellenkező).
- 3.Könyökökkel megtámaszkodni a kabin oldalakon és kézzel megfogni a kabin szélét.
- 4.Hirtelen kéz- és láblökéssel elrugaszkodni a szárny felé.(11. számú ábra.)

11. számú ábra.

a- szükség esetén hagyd el a repülőgépet és menekülj meg az ejtőernyővel.

b- cselekedj határozottan és hidegvérűen.

c- az idővesztéseség a hajózo halálát okozhatja.

NEM SZABAD ELFELEJTENI, hogy a test kibujtatása a kabinból megengedhetetlen, mert a légáramlat túl korán kiránthatja az ugrót!

Az AEROCOBRA repülőgép elhagyása.

A gépelhagyás előtt:

- 1.Jobbra fordulni.
- 2.Bal kézzel megtámaszkodni a kabinnyílás első oldalán, jobb kézzel pedig a szárnyon.
- 3.Elcsúszni. a szárny felé (12. számú ábra).

12.számú ábra.

A vezethető repülőgépen a gépelhagyás előtt gyűjts magasságot!.

Az AEROCOBRA repülőgép elhagyásánál a lábak az ajtó küszöbén elcsúsznak és ezért felfelé csapódnak. Azért, hogy elkerüljük a lábak vezérsíkba való ütközését, rögtön a gépelhagyás után be kell huzni a térdeket a has alá.

Spirál, zuhanás, dugóhuzó.

Felkészülés a gépelhagyáshoz.

- 1.Fülhallgató csatlakozóját kihuzni.

- 2.Szemüveget a homlokra tolni, vagy eldobni.
- 3.Kioldani a bekötőhevedereket.
- 4.Kinyitni, vagy vészledobóval ledobni a kabintetőt - az AEROCOBRA repülőgépnél vészledobóval leválasztani a jobboldali ajtót.
- 5.Kikapcsolni a gyújtást, elzárni a benzincsapokat.
- 6.Levenni a lábakat a lábkománnyról és behuzni az üléshez.

Gépelhagyás.

A repülőgépet a forgás belső (vagy külső) oldala felé kell elhagyni, ugyanolyan módszerrel, mint a vízszintes repülő, vagy siklásban lévő repülőgépet.

Hátonrepülés, vagy háton való siklás.

Felkészülés a gépelhagyáshoz.

- 1.Fülhallgató csatlakozóját kihuzni.
- 2.Szemüveget a homlokra tolni, vagy eldobni.
- 3.Kioldani a bekötőhevedereket.
- 4.Kinyitni, vagy vészledobóval ledobni a kabintetőt - az AEROCOBRA repülőgépnél vészledobóval leválasztani a jobboldali ajtót.
- 5.Kikapcsolni a gyújtást, elzárni a benzincsapokat.
- 6.Levenni a lábakat a lábkománnyról és behuzni az üléshez.

LA-5, LA-7, JAK-3 és JAK-9 repülőgép elhagyása.

Megtámasztani a lábakat a padlón és a kezekkel megfogni a kabintető szélét, fejfelé lefele kiugrani kissé jobbra, vagy balra, hogy elkerüljük az antennaoszloppal, vagy a függőleges vezérsíknak ütközését.

Az AEROCOBRA repülőgép elhagyása.

A gépelhagyás előtt arccal lefelé kell fordulni, kezekkel meg kell támaszkodni az ajtónyílás oldalain és hirtelen lökessel el kell válni a repülőgéptől - lefelé.

Gépelhagyás önkidobás (önkatapultálás) esetén.

Vezethető repülőgépeket vízszintes, vagy siklórepülésben ajánlatos önkidobásos módszerrel elhagyni.

A gépelhagyás előtt maximális sebességre kell gyorsítani repülőgépet, jobb kézzel meg kell fogni az ejtőernyő kézikijelzőjét és a bal kéz erős lökésével (vagy lábbal) előre kell mozdítani a kormányoszlopot. Ekkor a tehetetlenségi erő kidobja a pilótát a kabinból, elég jelentős távolságra, előre, tekintettel a gépelhagyáskor fellépő jelentős inerciális (tehetetlenségi) erőre.(13. számú ábra).

13. számú ábra.

a- maximális sebességgyűjtés,

b- a repülőgép önkidobásos módszerrel történő elhagyásánál a kormányt energikusan kell lenyomni, különösen kis sebességnél.

TÖBBSZEMÉLYES REPÜLŐGÉPEK ELHAGYÁSA.

Többszemélyes repülőgépek hajózojai a repülőgépet jobbra, és balra hagyhatják el. Azokon a repülőgépeken, amelyeknél repülőgépvezető ülése a bal oldalon van (PE-2, BOSTON) célszerűbb balra elhagyni a repülőgépet, míg jobbra nyíló kabinú repülőgépeknél (TU-2) - jobbra.

Vezethető, többszemélyes repülőgépeknél a pilóták kiugorhatnak önkidobással, az egyszemélyes repülőgépekre leírt módszerek szerint - azonban csak a személyzet többi tagjának gépelhagyása után.

A navigátorok elhagyhatják a gépet az alsó nyíláson át, lábbal, vagy, fejfelé, valamint a szárny felé.

A hajózó-lövészek és a rádiós-lövészek kiugorhatnak az alsó nyíláson át lábbal, vagy fejfelé lefelé, valamint a felső nyíláson át.

IL-2 repülőgép elhagyása.

A pilóta felkészülése a gépelhagyáshoz.

1. Parancsot adni a lövészeknek a gépelhagyásra és meggyőződni a parancs végrehajtásáról.
2. Fülhallgató csatlakozóját kihuzni.
3. A szemüveget homlokra tolni, vagy eldobni, kioldani a bekötőhevedereket.
4. Kinyitni a kabintetőt.
5. Kikapcsolni a gyújtást, elzárni a benzincsapokat.
6. A sebességet minimálisra csökkenteni, vagy maximálisra növelni - önkidobás esetén.
7. Levenni a lábakat a lábormányról és behuzni az üléshez.

Gépelhagyás.

1. Felemelkedni legfeljebb a kabintető szintjéig és befordulni a gépelhagyás irányába.
2. Balra történő gépelhagyásnál bal lábbal felállni az ülésre, jobb lábbal megtámaszkodni a kabin jobb oldalán (jobbra történő gépelhagyásnál a lábak helyzete értelemszerűen ellenkező).
3. Balra történő gépelhagyásnál a bal könyökkel megtámaszkodni a kabintető hátsó oldalán, a jobb kézzel megfogni a kabin szélét (jobbra történő gépelhagyásnál a kezek helyzete értelemszerűen ellenkező).
4. Hirtelen kéz- és láblökéssel elrugaszkodni a szárny felé. (14. számú ábra)

14. számú ábra.

Többszemélyes repülőgépen a személyzet köteles pontosan ismerni a gépelhagyás jelzését és rendjét.

A légilövész felkészülése gépelhagyáshoz.

1. Fülhallgató csatlakozóját kihuzni.
2. Szemüveget a homlokra tolni, vagy eldobni.
3. Kioldani a bekötőhevedereket.
4. A géppuskát a gépelhagyással ellentétes oldalra elfordítani.
5. Arccal a szándékolt gépelhagyás irányába fordulni.

Gépelhagyás.

Felemelkedni legfeljebb a kabintető szintjéig, jobb lábbal felállni az ülésre (balra történő gépelhagyásnál), a bal lábat ráhelyezni a löszeládára (jobbra történő gépelhagyásnál a lábak helyzete értelemszerűen ellenkező).

A kezekkel megfogni a kabintető szélét és a kapaszkodót.

Hirtelen kéz- és láblökéssel elrugaszkodni a szárny felé. (15. számú ábra)

15. számú ábra.

PE-2, TU-2, IL-4 és BOSTON típusu repülőgépek elhagyása.

Pilóta felkészülése a gépelhagyáshoz.

1. Parancsot adni a személyzetnek a gépelhagyásra és meggyőződni a parancs tudomásulvételéről.
2. Fülhallgató csatlakozóját kihuzni.
3. A szemüveget homlokra tolni, vagy eldobni.
4. Kioldani a bekötőhevedereket.
5. Kinyitni a kabint (IL-4), vagy vészledobással ledobni a kabintetőt (PE-2, TU-2, BOSTON).
6. Kinyitni a kabinoldalt (TU-2).

7. Kikapcsolni a gyújtást, elzárni a benzincsapokat.
8. A sebességet minimálisra csökkenteni, vagy önkidobás esetén maximálisra növelni.
9. Levenni a lábkat a lábkománányról és behuzni az üléshez.

Pilóta gépelhagyása PE-2 repülögépen.

1. Felemelkedni legfeljebb a kabintető szintjéig és a bal oldali szárny felé fordulni (balra történő gépelhagyásnál), vagy a jobb szárny felé (jobbra történő gépelhagyásnál),
2. A kezekkel megfogni a kabin bal oldalát (balra történő gépelhagyásnál).
3. Hirtelen kéz- és láblökéssel elrugaszkodni a szárny felé. (16. számú ábra)

16. számú ábra.

A pilóta a vezethető repülögépen, miután kiadta az "ugrás!" parancsot és meggyőződött annak tudomásulvételéről, utolsónak ugrik ki.

Pilóta gépelhagyása TU-2 repülögépen.

1. Felemelkedni legfeljebb a kabintető szintjéig és elfordulni jobbra.
2. A kezekkel megfogni a kabin jobb oldali szélét.
3. Hirtelen kéz és láblökéssel elrugaszkodni a szárny felé. (17. számú ábra)

Pilóta gépelhagyása IL-4 repülögépen.

1. Felemelkedni legfeljebb a kabintető szintjéig és elfordulni balra, vagy jobbra.
2. Balra történő gépelhagyásnál a bal lábbal felállni az ülésre, jobb lábbal megtámaszkodni a kabin jobb oldalán (jobbra történő gépelhagyásnál a lábak helyzete értelemszerűen ellenkező).
3. Balra történő gépelhagyásnál a bal könyökkel megtámaszkodni a kabintető hátsó oldalán, jobb kézzel megfogni a kabinnyílás előre eső oldalát (jobbra történő gépelhagyásnál a kezek helyzete értelemszerűen ellenkező).
4. Hirtelen kéz és láblökéssel elrugaszkodni a szárny felé.

Pilóta gépelhagyása BOSTON repülögépen.

Felemelkedni legfeljebb a kabintető szintjéig és elfordulni jobbra, vagy balra.

Balra történő gépelhagyásnál a bal láb térdét az ülés háttámlájára helyezni (jobbra történő gépelhagyásnál a kezek és a lábak helyzete értelemszerűen ellenkező).

A kezekkel megfogni a kabinnyílás bal oldalát.

Hirtelen kéz és láblökéssel elrugaszkodni a szárny irányába. (18. számú ábra)

18. számú ábra.

Az irányíthatatlan repülögép pilótája, miután kiadta az "Ugrás!" parancsot, egyidőben ugrik a személyzettel.

Navigátor felkészülése a gépelhagyáshoz.

1. Fülhallgató csatlakozóját kihuzni.
2. Szemüveget a homlokra tolni, vagy eldobni.
3. Kinyitni, vagy vészledobóval ledobni az alsó nyílás tetejét (fejfel lefelé való gépelhagyáskor).

Navigátor gépelhagyása PE-2 reülögépből.

AZ ALSÓ NYILÁSON ÁT TÖRTÉNŐ, LÁBBAL LEFELÉ GÉPELHAGYÁS MÓDJA.

1. Arcal a vezérsík felé fordulni.
2. Maga alá huzott lábbal ráülni az alsó nyílásra.
3. Bal kézzel vésznyitással nyitni az alsó nyílást és egyidejűleg, megtámaszkodni jobb kézzel a löszeres lánán, kiesve a nyíláson, közben a fejet hátra fordítani, hogy elkerülhető legyen az arc sérülése az alsó nyílás hátsó éle miatt.

NYITOTT ALSÓ NYILÁSON ÁT TÖRTÉNŐ, LÁBBAL LEFELÉ GÉPELHAGYÁS MÓDJA.

1. Arccal a vezérsík irányába fordulni.
2. A lábakkal az alsó nyílás széleire állni.
3. Leülni és jobb kézzel megtámaszkodni a löszeres lácán, bal kézzel az alsó nyílás hátsó élén.
4. Lábakat berántani az alsó nyílásba, e közben a fejet hátra hajtani, hogy ne ütközzön bele a nyílás hátsó élébe.

GÉPELHAGYÁS MÓDJA A SZÁRNY FELÉ.

1. Felemelkedni, legfeljebb a kabintető szintjéig és befordulni a bal szárny felé (balra történő gépelhagyásnál), vagy a jobb szárny felé (jobbra történő gépelhagyásnál).
2. A kezekkel megfogni a kabin alsó élét.
3. Hirtelen kéz és láblökéssel elrugaszkodni a szárny felé.

Navigátor gépelhagyása TU-2 repülőgépből.

Felemelkedni legfeljebb a kabintető szintjéig és jobbra fordulni.

Kezekkel megfogni a kabin jobb oldalát.

Hirtelen kéz- és láblökéssel elrugaszkodni a jobboldali szárny felé. (19. számú ábra)

19. számú ábra.

Ha van idő, a navigátor elhagyhatja a gépet az alsó nyíláson át, fejjel lefelé. Ebben az esetben a gépelhagyás módja a következő:

1. Kinyitni a bombarekeszt.
2. Vészledobóval ledobni a bombákat (ha azok még függenek).
3. Kinyitni a navigátor vészkiáratát.
4. Jobb kézzel megfogni a vészkiárat jobb mellső oldalát, bal kézzel - az AFA-B parancsjelző készülék fogantyuját.
5. Feltérdelni a navigátorülésre és fejjel lefele, derékszögű testtartással kiugrani.

Navigátor gépelhagyása BOSTON repülőgépből.

GÉPELHAGYÁS LÁBBAL LEFELE.

1. Arccal a vezérsík felé fordulni.
2. Kinyitni a navigátor vészkiáratát.
3. Ráállni a vészkiárat oldalára.
4. A kezekkel megfogni a vészkiárat hátsó élét.
5. Lábbal lefele a nyílásba ereszkedni, közben a fejet hátra fordítani, hogy elkerülhető legyen az arc sérülése a vészkiárat éle miatt.

GÉPELHAGYÁS FEJJEL LEFELE.

1. Arccal előre fordulni.
2. Térdekekkel a vészkiárat hátsó szélére állni.
3. Bal kézzel megfogni a nyílás bal oldalát, jobb kézzel az ejtőernyő kioldóját.
4. Kiugrani a nyíláson át, fejjel lefelé.

A HAJÓZÓLÖVÉS FELKÉSZÜLÉSE A GÉPELHAGYÁSHOZ.

1. Fülhallgató csatlakozóját kihuzni.
2. A szemüveget a homlokra tolni, vagy eldobni.
3. Kinyitni a kiáratot.
4. Kinyitni a rádióslövész oldalajtóját (TU-2).

GÉPELHAGYÁS AZ ALSÓ NYILÁSON ÁT? LÁBBAL LEFELE.

1. Arccal a vezérsík felé fordulni.

2. Lábbal az alsó nyílás oldalára állni.
3. Bal kézzel megfogni a nyílás oldalát a láb előtt, jobb kézzel az ejtőernyő kioldót.
4. Lábbal lefele beleereszkedni a nyílásba, közben a fejet hátrahajtani, hogy elkerülhető legyen az arc sérülése a nyílás hátsó éle miatt. (20.számú ábra)

20. számú ábra.

A gépelhagyás arrafele történjen, amely a legnagyobb biztonságot nyújtja.

GÉPELHAGYÁS AZ ALSÓ NYILÁSON ÁT, FEJJELE LEFELÉ.

1. Arccal a motorok felé fordulni.
2. Az alsó nyílás hátsó élére térdelni.
3. Bal kézzel megfogni a nyílás bal oldalát, jobb kézzel az ejtőernyő kioldóját.
4. Fejle lefele kiugrani a nyíláson át. (21. számú ábra)

21. számú ábra.

A BOSTON rádiós-lövésze (a repülőgép konstrukciós sajátosságai miatt) fejle lefele történő gépelhagyásnál térdel a nyílás melső élére helyezkedik.

GÉPELHAGYÁS A FELSŐ NYILÁSON ÁT.

1. Arccal a vezérsík felé fordulni.
2. Kéz és láb segítségével felemelkedni és elhagyni a gépet a törzsön csuszva. (22. számú ábra)

22. számú ábra.

Rádiós-lövész gépelhagyása TU-2 repülőgépből.

1. Felállni az ülésre.
2. Felemelkedni legfeljebb a kabintető szintjéig és elfordulni balra.
3. A kezekkel megfogni a kabin alsó élét.
4. Hirtelen kéz- és láblökéssel elrugaszkozni a bal szárny irányába.

SPIRÁL, ORSÓ ÉS DUGÓHÚZÓ.

IL-2, PE-2, TU-2, IL-4 és BOSTON repülőgépek elhagyása.

A pilóta felkészülése a gépelhagyáshoz.

1. Parancsot ad a személyzetnek az ugrásra és megőződik annak tudomásulvételéről.
2. Fülhallgató csatlakozóját kihuzni.
3. A szemüveget a homlokra tolni, vagy eldobni.
4. Kioldani a bekötőhevedereket.
5. Kinyitni (IL-2, IL-4 repülőgépeknél), vagy vészledobóval ledobni (PE-2, TU-2 repülőgépeknél) a kabintetőt és az oldalajtót lenyitni (TU-2).
6. Kikapcsolni a gyújtást, elzárni a benzincsapokat.
7. Levenni a lábakat a kormányról és behuzni az üléshez.

Gépelhagyás.

A gépelhagyást belső, vagy külső oldalra ugyanugy végre lehet hajtani, mint vízszintes és zuhanó repülésben. A TU-2 repülőgépet konstrukciós sajátosságok miatt a pilóta célszerűen jobbra hagyja el.

A navigátor felkészülése a gépelhagyáshoz.

Spirálnál, dugóhuzónál és orsnál a gépelhagyáshoz való felkészülés és maga a gépelhagyás az alsó nyíláson át, ugyanugy történik, mint vízszintes és zuhanó repülésben. PE-2 repülőgépből a navigátor gépelhagyásánál ki lehet ugrani ugy a belső, mint a külső oldalra a forgásirány szerint, míg a TU-2 navigátorának konstrukciós okokból célszerűbb csak jobbra kiugrani. A szárny felé történő gépelhagyás azonos a vízszintes, vagy zuhanórepülés közbeni gépelhagyással.

Hajózó-lövész és rádiós-lövész felkészülése a gépelhagyáshoz

Spirálnál, orsónál és dugóhuzónál a gépelhagyáshoz való felkészülés és a gépelhagyás a felső, vagy alsó nyíláson át ugyanugy történik, mint vízszintes, vagy zuhanó repülés közben.

Hátonrepülés és hátonzuhanás.

IL-2, PE-2, TU-2, IL-4 és BOSTON repülőgépek elhagyása.

A pilóta felkészülése a gépelhagyáshoz.

1. Parancsot ad a személyzetnek az ugrásra és meggyőződik annak tudomásulvételéről.
2. Fülhallgató csatlakozóját kihuzni.
3. Szemüveget a homlokra tolni, vagy eldobni.
4. Kioldani a bekötőhevedereket.
5. Kinyitni (IL-2, IL-4.), vagy vészledobóval ledobni (PE-2, TU-2) a kabintetőt.
6. Kikapcsolni a gyújtást, elzárni a benzincsapokat.
7. Levenni a lábakat a kormányról és behuzni az üléshez.

Gépelhagyás.

A lábakkal a padlóra támaszkodva, kézzel a kabinoldalt fogva, erős lökessel kell elválni a géptől, fejjel lefelé, jobbra, vagy balra döntött testtel, hogy elkerülhető legyen az antennába, vagy a vezérsíkba való ütközés.

A PE-2 és IL-2 pilótája fejjel lefelé ugy is elhagyhatja a gépet, hogy nem dől oldalra.

A navigátor felkészülése gépelhagyáshoz.

1. Fülhallgató csatlakozóját kihuzni.
2. A szemüveget a homlokra tolni, vagy eldobni.
3. Fejjel felfelé fordulni.
4. Kinyitni, vagy vészledobóval ledobni a kijárat fedelét (az alsó nyíláson át történő gépelhagyásnál).

Gépelhagyás.

1. Gépelhagyás a pilótakabinból. (PE-2, TU-2)

Lábakkal megtámaszkodni a padlón és a kezekkel a kabin oldalalét megfogni, aztán hirtelen rántással fejjel lefelé elhagyni a repülőgépet.

2. Gépelhagyás a navigátor vészkiáratán át.

Fejjel felfelé fordulni, arccal a vezérsík felé, s a kéz és láb segítségével elválni a törzstől. Az IL-4 navigátora a csillagászati megfigyelőnyíláson át hajtja végre az ugrást ugyanugy, mint a navigátor vészkiáratán vízszintes és zuhanórepülésben.

A hajózó-lövész és rádiós-lövész felkészülése s gépelhagyáshoz.

Hátonrepülő helyzetben és háton-zuhanásban az ugráshoz való felkészülés ugyanolyan, mint vízszintes, vagy zuhanó repülés közben. A TU-2 hajózó lövészének a géppuska nyílását be kell csukni és a géppuskát vízszintes helyzetben kell rögzíteni.

IL-2 repülőgép lövészének gépelhagyása.

Lábával a padlóra támaszkodik, kezeivel megfogja a kabin szélét és a láb, valamint a kéz erős rántásával fejjel lefelé elhagyja a gépet, miközben a testét jobbra dönti, vagy balra, hogy elkerülje a függőleges vezérsíkkal az összeütközést.

PE-2, TU-2, IL-4 és BOSTON repülőgép lövészének és rádiós-lövészének gépelhagyása.

1. Gépelhagyás az alsó nyíláson át.

- a) Fejjel felfelé fordulni, arccal a vezérsík irányába.

b) A kéz és a láb segítségével elhagyni a gépet a törzsön csuszva.

2. Gépelhagyás a felső nyíláson át, lábbal lefelé.

a) Fejjel felfelé fordulni.

b) Arcal a vezérsík felé fordulni.

c) Ráállni a nyílás oldalára.

d) Bal kézzel megfogni a nyílás hátsó élét, jobbal a kézikiolót.

e) Beugrani a nyílásba lábbal lefelé, közben hátrahajtva a fejet, hogy elkerülhető legyen az arc sérülése a nyílás hátsó éle miatt.

3. Gépelhagyás a alsó nyíláson át, fejjel lefelé (PE-2).

a) Fejjel felfelé fordulni.

b) Arcal a motorok felé fordulni.

c) Rátérdelni a nyílás hátsó élére.

d) Bal kézzel megfogni a nyílás oldalélét, jobb kézzel a kézikiolót.

e) Kiugrani a nyíláson át, fejjel lefele.

4. Gépelhagyás a felső nyíláson át (TU-2).

a) Felhuzni a lábakat az üléshez.

b) Megtámaszkodni a lábakkal a padlón, kezekkel a kabin oldalélét megfogni és erős lökéssel, fejjel előre elhagyni a gépet.

Gépelhagyás kiszakításos módszerrel.

A kiszakítással történő kényszerugrás az összes ugrásfajta közül a legbonyolultabb. Csak mint az életmentés utolsó lehetőségét lehet megkísérelni 100 méter magasságban, vagy az alatt.

A gépelhagyáshoz a következő szükséges:

1. Felállni az ülésre.

2. A kabintető szintjénél nem magasabbra emelkedve ki kell kisé tenni az ejtőernyőt a kabinból a bal, vagy a jobb oldalon.

3. Meghuzni a kioldót.

4. Az ejtőernyő nyitása után a kabinban maradni az ejtőernyő belobbanásáig.

5. A testet teljesen összehuzni és megfeszíteni, mivel a kupola gyors belobbanása miatt az ejtőernyős kirántása a kabinból nagyon nagy erővel történik. (23.sz. és 24.sz.ábra.)

23. számú ábra.

24. számú ábra.

Az ejtőernyős tevékenysége a gépelhagyás után.

Miután az ejtőernyős elvált a repülőgéptől, köteles azonnal megkeresni az ejtőernyő kioldóját és azt a jobb, vagy a bal. kezével megfogni.

A magasságtól függően, amelyen végrehajtásra került a kényszerű gépelhagyás, kell meghuzni a kioldót. A nyitás után le kell ellenőrizni, helyesen nyílt-e az ejtőernyő és azonnal tájékozódni kell.

Ha gyors magasságvesztés szükséges, csusztatást kell végrehajtani. Csusztatást a következő esetekben kell végezni:

a) Amikor az ejtőernyős ellenséges terület felé sodródik.

b) Amikor a közelben, a levegőben, ellenséges repülőgépek vannak.

c) Amikor az elsodródás következtében tereptárgyon lenne a földetérés.

A csusztatást a következő módon kell végrehajtani:

• Nyujtott kezekkel meg kell fogni és lehuzni egy zsinórcsoportot - mélycsusztatásnál pedig a lehető leghosszabban kell lehuzni zsinórcsoportot. (25.számú ábra)

25.számú ábra.

- 100 méter magasságban a csusztatást meg kell szüntetni. Ha a zsinórok erősen összegubancolódnak, akkor abba kell hagyni a csusztatást és csak akkor lehet újra kezdeni azt, ha a zsinórok rendeződtek, szétcsusztak.
- Amikor a csusztatást megszüntetjük, akkor a zsinórokat fokozatosan kell feleereszteni, hogy azok ne akadjanak meg az ejtőemlyős felszerelésén, ruháján, vagy a lábán.

A mélycsusztatás felhasználható a kupola szélirányba fordítására és a tereptárgyon való földetérés elkerülésére.

A kényelmes süllyedés és földetérés céljából bele kell ülni a főkörhevederbe, azt előre kell huzni a térdek felé (26. számú ábra)

26. számú ábra.

- a/ Dugd be a jobb kezéd hüvelykujját a főkörheveder alá, hátulról;
- b/ Nyújtott kézzel fogd meg a bal hevedercsoportot és huzd meg;
- c/ Egyidejűleg emeld meg a jobb lábadat, minél magasabbra és e közben told előre a jobb kezeddal a főkörhevedert a térded felé;
- d/ Ez után told előre a főkörhevedert a bal oldalon is.

Földetérés.

Előkészület.

100 méter magasságban a föld viszonylagos mozgása, vagy a helyi jelek (füst, por, stb) alapján meg kell állapítani az elsodrás irányát.

Szélirányba kell fordulni (27. számú ábra)

27. számú ábra.

BALRA VALÓ FORDULÁSNÁL a bal kezdet elvinni az arc előtt és megfogni a jobb első hevedert a fej felett, a jobb kézzel a fej mögött pedig a bal hátsó hevedert kell megfogni.

A két heveder széthúzása következtében kívánt mértékben el lehet fordulni, de ezt a fogást a földetérésig nem szabad kiengedni.

Helyes szélirányba fordulásnál a föld az ejtőemlyős lába felé halad.

Földetérés.

Földetérésnél a testet fél-ülő helyzetbe kell hozni, a térdeket kissé előre tartani úgy, hogy a comb és a lábszár tompaszöget zárjon be.

A talpat, a bokát és a térdeket zárva kell tartani, miközben a talpak párhuzamosak legyenek a földdel és az izmok kissé legyenek megfeszítve.

A földdel való találkozáskor a horizont felé kell nézni, előre, a fejet a hevederek közül jobbra, vagy balra kimozdítani, de semmi esetre sem szabad a lábakat a földetérés pillanatában szétdobni, mert ez az egy lábon való földetéréshez vezet - ebből következőleg túlterheléshez, balesethez.

Földetérés tereptárgyra.

Kényszerugrásnál gyakran adódik olyan körülmény, hogy kedvezőtlen terepen kell földetérni.

A tereptárgyakon való földetérésnél be kell fordulni szélirányba és a tereptárggyal a teljes talpfelülettel találkozni, majd az ütközés után a talpakat azonnal a földdel párhuzamos helyzetbe állítani. (28. számú ábra)

28. számú ábra.

Erdőre való földetéréskor 100 méter magasságban szélirányba kell fordulni, a kezeket az arc előtt keresztelni és így az akadállyal szemben találkozni.

Vezetékre való földetérésnél, amikor az azzal való találkozás térd alatt történne, a lábakat fel kell huzni és áttemeni a vezeték felett, mivel a láb elakadása a drótnan átbukáshoz, fejjel való földetéréshez vezethet. Más esetekben a vezetékkel mellet, vagy oldallal kell találkozni.

Vizetérés.

Vizreérés előtt, 100-150 méter magasságban a lehető legmélyebben kell beleülni a hevederbe és felkészülni a hevederzettől való megszabadulásra. (29. számú ábra)

29. számú ábra.

a- kicsatolni a lábhevedereket; b- kicsatolni a mellhevedert; c- megfogni bal kézzel a bal hevedercsoportot, ki kell bujtatni a jobb vállat; d- miután a bal kézzel is kibujt az ejtőernyős, amikor vizet ér, könnyen kicsuszik a hevederből.

A hevederzet kikapcsolása után félig fel kell fujni az úszóeszközt 7-10 befújással, a SZAZS-1 mentőmellénynél pedig lecsavarni a patron zárósapkáját. (A SZAZS-1 mellény kupakjának zárósapkáját ajánlatos a felszállás előtt meglazítani, a LASZ-1 csónak kioldózsínóját pedig az övhöz, vagy a ruházathoz rögzíteni közvetlenül a felszállás előtt.)

Vizreéréskor, a víz megérintésekor, ki kell csuszni a hevederzetből, de ha a szél a part felé fúj, amely parton a saját csapatok vannak, akkor kézzel kell fogni a hevederzetet, a kupolát vitorlaként használva kivontatni magunkat a part felé.

A vízben teljesen fel kell fujni szájjal a mentőeszközt. Ha a SZAZS-1 mentőmellény, vagy LASZ-1 csónak SZPAG-1 gázfejlesztő keveréke nem működik, a SZAZS-1-et szájjal, a LASZ-1-et pumpával kell felfujni.

Vizreéréskor PL-45 ejtőernyővel 25-50 méter magasságban bal kézzel a bal oldali hevedercsoportban megkapaszkodva, jobb kézzel ki kell nyitni a központi zár biztosítóját, majd utána a zárat és így leoldani a hevedert. A bal kézen függve kell a vizet elérni.

AZ EJTŐERNYŐS TEVÉKENYSÉGE A FÖLDETÉRÉS UTÁN.

A földetéréskor el kell esni oldalra, előre - amerre az ejtőernyő huz.

Gyenge szélben a földetérés után azonnal fel kell állni és a kupola egyik oldalán előre futni - ekkor az ejtőernyő magától lefekszik a földre. (30. számú ábra)

30. számú ábra.

Erős szélben a kupolát nekünk kell lefektetni, az magától nem terül el a földön. E célból be kell huzni egy, vagy két alsó zsinórt - ezzel behuzni a belépőélt - majd gyorsan felállni és oldalra futni. (31. számú ábra)

31. számú ábra.

Földetérés után, erős szélben a PL-45 ejtőernyő zárját kell kinyitni és így leválasztani a hevederzetet.

Erős szélben a legjobb a hevederzetet kikapcsolni, mint vizetérésnél és a földetéréskor kicsuszni belőle, ezáltal kerülhető a szél által történő vonszolás.