

Шанс остаться живым

Евгений Дубровин

Средства массовой информации время от времени сообщают о гибели людей в той или иной катастрофе транспортных вертолетов. Как правило, следует комментарий: "Установлено, что после падения вертолет загорелся". Кому-то удается спастись, а кому-то и нет. Люди гибнут в вертолетах от незнания, как спастись...

Полет на вертолете в корне отличается от полета на самолете. Главное отличие не в том, что он проходит на меньших высотах и скоростях, а в уникальных способностях вертолета выполнить безопасную вертикальную посадку на авторотации даже при полном отказе силовой установки. Поэтому шансы на спасение у экипажа и пассажиров винтокрылой машины значительно выше, чем самолета. Однако, как показывает опыт, просто наличия шансов явно недостаточно. Ими еще необходимо уметь правильно воспользоваться.

Итак, вы собираетесь в полет на вертолете. Во-первых, запомните, полет начинается задолго до того, как вертолет оторвет колеса от посадочной площадки. Не поленитесь почитать хотя бы рекламный буклет летательного аппарата, на котором вы полетите, посмотреть фотографии или рисунки вертолета, обращая внимание на высоту и расположение вращающихся винтов, дверей, выходов и блистеров.

Во-вторых, большое значение имеет и экипировка. Ничего лишнего, цепляющегося и легковоспламеняющегося (промасленные куртки горят, как свечки). Неплохо бы одеть защитный шлем (как показывает статистика, более половины всех погибших в вертолетных катастрофах и умирали в результате ударов головы). Наконец, удобная обувь, которая не скользит по обшивке и в которой можно бежать. В Афганистане практически все вертолетчики поменяли летные ботинки на обычные кроссовки, и командование даже не пыталось восстановить статус-кво формы одежды.

В-третьих, обратите внимание на внешний вид вертолета и экипажа. Грязная машина (потечи масла по бортам и копоть), бардак в грузовой кабине, полуспущенные пневматики, "зачуханный" бортовой техник и небритый экипаж - поверьте, вам не обойтись без переживаний. В воздухе очень многое, если не почти все, зависит от взаимопонимания и взаимодействия экипажа и пассажиров.

Наконец, посадка. Как подойти к вертолету? Подходить к нему необходимо строго спереди слева под углом 45 градусов. Это удобно, так как все двери на российских машинах расположены слева (по полету), и безопасно - кресло командира экипажа тоже слева. Очень важно, чтобы командир вас увидел (особенно при вращающихся винтах). Не постесняйтесь подать ему сигнал. Это может быть поднятая в приветствии рука. Дождитесь ответную реакцию. Например, открывается блистер и взмахи рукой (мол, давай быстрее), или контакт может быть чисто визуальный. Он особенно важен, чтобы командир не начал рулить и не наклонил бы конус несущего винта.

Контакт установлен. Теперь вперед. Спокойно, не торопясь, но и не затягивая время посадки. Поднимайтесь по трапу лишь после того, как убедитесь, что он установлен должным образом. Это легко сделать, наступив на первую ступеньку. Затем переносите вес на следующую ступеньку, поддерживая себя руками за проем двери.

Сев на свое место, осмотритесь. Внимание на основные, запасные и аварийные выходы, блистера, дверь в кабину экипажа и средства спасения. Особое внимание тому, как они открываются (как правило, ручки аварийных выходов красного цвета, направление движения - по стрелке). Мысленно смоделируйте аварийное покидание вертолета, "пробегите" до двери или запасного выхода. Посмотрите, чтобы не был загроможден выход. При необходимости попросите бортового техника или самостоятельно уберите посторонние предметы, загораживающие выходы.

После осмотра нужно удобно сесть (найдите ногам упоры) и пристегнуться. Лет пять назад в районе Сочи разбился спасательный вертолет МЧС ВО-105, в результате, из находившихся на борту, погиб только начальник вертолетной службы. Причина тривиальная - не был пристегнут.

Если есть парашют, пристегните его. Очень важно, чтобы он был правильно застегнут, а карабин и вытяжной фал зацеплен. Если вы не знаете, как это сделать, то спросите, потом для этого не будет времени. Если полет будет проходить над водой, надевание спасательного жилета обязательно (все остальное: специальный костюм, спасательный плот, дыхательные пакеты - по возможностям эксплуатирующей организации, обычно на наших вертолетах их не бывает).

Следующий шаг к спасению - умение распознать отказ на более ранней стадии развития и успеть среагировать. Как предугадать аварийную посадку и своевременно узнать об отказе? Существует целый ряд характерных признаков отказа основных систем вертолета. Первый и наиболее простой из них - это шум. Любое изменение режима работы силовой установки или несущей системы сопровождается изменением или появлением характерного шума, которого ранее не было. Металлический скрежет, удары, хлопки, свист и т.п. свидетельствует о серьезных проблемах на борту.

Другой признак - резкие рывки и повышенная вибрация. Рывки - понятно, а что значит повышенная вибрация? Это когда показаний приборов уже не видно, они как будто бы размазаны. Третий, особенно пугающий, - дым. Дым - предвестник пожара, обычно бывает черным или белым. Черный дым - ваши дела плохи. Пожар в воздухе - крайне сложная, критическая ситуация для экипажа. А белый дым - это еще не пожар. Выброс любой жидкости на горячие части двигателей приводит к появлению белого дыма. Здесь главное не торопиться, можно наломать дров. Необходимо отметить, что последовательность проявления признаков может быть разная, но запомните: признаков отказа должно быть несколько. Нужно быть готовым к тому, что достаточно часто бывают и ошибочные признаки, ложные срабатывания аварийной сигнализации (пожар, повышенная вибрация или стружка в масле). У нас даже президентский Ми-8 садился из-за ложного срабатывания аварийной сигнализации.

Итак, вы поняли, что произошел отказ. Дальнейшее нарастание критической ситуации будет происходить очень быстро. Здесь многое зависит от опыта, натренированности и хладнокровия экипажа, насколько он способен "держать удар".

За отказом последует либо вынужденная (управляемая) посадка, либо просто падение. Важно собраться, упереться и приготовиться к удару о землю или воду (во втором случае он гораздо сильнее, так как амортизаторы не работают). Какой бы он ни был силы, конструкция современных вертолетов позволяет погасить значительную часть кинетической энергии. Но это еще не все. Как правило, после удара о землю вертолет заваливается на борт (наши вертолеты в силу правого вращения несущего винта заваливаются на правый борт). Поэтому в кабине все перемещается ("голова - ноги"). Более того, разрушение основных и дополнительных предметов (дополнительный топливный бак на Ми-8 как раз установлен прямо в кабине) - и вы по колено в керосине, который в любой момент может воспламениться. Главное - не потерять самообладание. Скажите себе "спокойно", теперь нужно выбираться из

вертолета. Несмотря на то, что счет пошел уже на секунды, у вас вполне достаточно времени, чтобы покинуть вертолет. Все зависит от ситуации. Огромный Ми-6 горит 5-10 минут.

В кабине стена огня. Нужно найти в себе силы, чтобы преодолеть этот огненный вал по щиколотку в керосине. Но куда бежать? Бежать нужно к выходу, который отложился в памяти. Как назло, двери и выходы от удара о землю могут деформироваться и их невозможно будет открыть, тогда, не теряя времени, единственный выход - в кабину экипажа, там блистера и выход для осмотра двигателей, там экипаж, который обязательно поможет.

Вылезли из вертолета, но препятствия не закончились. Нельзя бежать назад, там рулевой винт, от которого не увернуться. Сбоку блоки с реактивными снарядами. Бежать нужно с умом (лопасти вращаются, реактивные снаряды в блоках срабатывают, лопасти и диски турбин двигателей вылетают, да и просто острые углы). От вашего самообладания в этот момент зависит очень многое. Пример: при поступательном ударе наш Ми-8 обычно подламывает переднюю стойку. Вертолет становится ниже ростом на высоту стойки, а лопасти-то вращаются. Если выскочить из вертолета, результат будет трагическим. Два месяца назад в Чечне так погиб молодой офицер-десантник, а те, кто остались в кабине, живы и невредимы.

При падении (или посадке) на воду, несмотря на то что возгорания не будет, легче не станет. Российские вертолеты, за редким исключением, не оборудованы поплавками, поэтому надежд на то, что он останется на плаву, нет, а это значит: кромешная тьма, нужно на ощупь искать выход, открывать и... нырять.

Настоящая инструкция имеет цель не напугать, а помочь получить необходимые знания. К сожалению, одних знаний недостаточно. Как при переходе улицы, полученные знания (посмотрите налево, а потом направо) нужно неукоснительно соблюдать. Тем, кто летает на вертолетах, необходимо постоянно отрабатывать навыки покидания вертолета, доводя их до автоматизма. Кстати, даже элементарные знания не только помогут спасти жизнь, но, что не менее важно, позволят существенно снизить тяжесть повреждений.

В последнее время все больше самых различных специалистов от нефтяников и врачей до руководителей разных уровней и парламентариев используют вертолеты для передвижения. **Стыдно не знать, как открывается дверь вертолета. Преступно, когда это не умеет делать десантник. Сегодня необходимо организовывать современные центры по спасению, по подготовке к покиданию вертолетов, оборудованные по последнему слову науки и техники специальными тренажерами и средствами спасения, оснащенные видеокурсами и компьютерными играми. Учебные фильмы, беседы и семинары хорошо бы показывать по телевидению. Тогда мы спасем сотни жизней!**