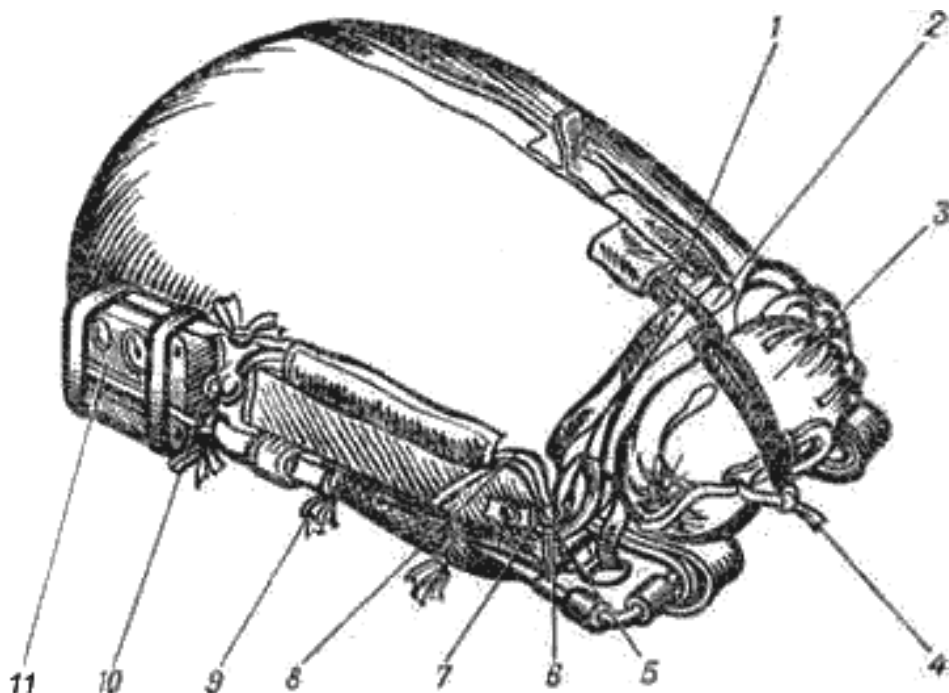


## ПАРАШЮТНЫЕ ДЕСАНТНЫЕ СИСТЕМЫ Д-6 И Д-6 СЕРИИ 4

### 2.1.7. Назначение, устройство и взаимодействие составных частей

Парашютная система Д-6 предназначена для совершения учебно-тренировочных и боевых прыжков из военно-транспортных самолетов, выполняемых отдельными парашютистами-десантниками или группами с полным и неполным табельным вооружением и снаряжением.



**Рис. 15. Общий вид уложенного парашюта Д-6:** 1 — сота резиновая; 2 — звено; 3 — парашют стабилизирующий в камере; 4 — лента зачековки; 5 — узел контровки петли звена к кольцу на ранце; 6 — кольцо на ранце; 7 — направляющее кольцо для фала; 8 — фал гибкой шпильки; 9 — лента-завязка; 10 — контровка гибкой шпильки с прибором; 11 — прибор ППК-У-165А-Д или АД-3У-Д-165

Части парашютной системы неотделимы, что исключает их отсоединение в течение всего процесса раскрытия и снижения.

Подвесная система позволяет производить подгонку на парашютистов-десантников, имеющих рост от 1,5 до 1,9 м, в зимнем и летнем десантном обмундировании, а также крепление грузового контейнера ГК-30 и обеспечивает удобное размещение парашютиста-десантника в самолете на штатном десантном оборудовании.

В качестве страхующего средства для раскрытия двухконусного замка применяются парашютные приборы АД-3У-Д-165 или ППК-У-165А-Д. Конструкция Д-6 позволяет применять запасные парашютные системы 3-5; 3-2; 3-3 серии 2М; 3-1П серии 3М.

#### Тактико-технические данные

Эксплуатационные ограничения:

масса парашютиста-десантника, кг ..... До 120  
скорость полета самолета, км/ч ..... 140—400  
максимальная высота прыжка, м ..... 8000  
минимальная высота прыжка, м ..... 200

Скорость снижения на стабилизирующем парашюте, м/с ..... **30—40**

Скорость снижения на основном парашюте, м/с ..... **5**

Усилие, необходимое для раскрытия двухконусного замка с помощью звена ручного раскрытия, кг (Н), не более ..... **16 (156, 8Н)**

Разворот в любую сторону на 180° при снятии шнура блокировки и перетянутых свободных концах подвесной системы, с ..... **29—60**

Разворот в любую сторону на 180° при заблокированных свободных концах, с ..... **15-25**

Средняя горизонтальная скорость перемещения вперед и назад, м/с, не менее ..... **2,6**

Масса парашютной системы без парашютной сумки и парашютного прибора АД-ЗУ-Д-165, кг, не более ..... **11,5**

Гарантийный срок службы, лет ..... **12**

Количество применений, раз ..... **80**

Срок хранения без переукладки, мес, не более ..... **3**

В состав основной парашютной системы входят: камера стабилизирующей системы; стабилизирующая система; камера основного парашюта; основной парашют; подвесная система; ранец; двухконусный замок; шланг звена ручного раскрытия; парашютный прибор АД-ЗУ-Д-165 (ППК-У-165-Д); паспорт; парашютная сумка; вспомогательные детали.

**Камера стабилизирующей системы** — устройство, обеспечивающее упаковку и введение стабилизирующей системы в действие в заданной последовательности. Размеры камеры 0,3Х0,19 м. Она состоит из основы, карабина и ленты зачековки.

Основа камеры имеет цилиндрическую форму и изготовлена из капронового авизента. В верхней ее части лентой ЛТКкрП-26-600 пришит карабин, с помощью которого она крепится к тросу или переходному звену (удлинителю) в самолете, а в нижней ее части диаметрально противоположно нашиты четыре кольца для контровки ее с кольцами перьев стабилизатора.

В подгиб верхней части основания втянута завязка из капронового шнура ШКП-150 для затяжки верхней части основания камеры. Через ушко карабина пропущена и сострочена лента зачековки из капроновой ленты ЛТКкрП-26-600 для зачековки резиновой соты, смонтированной на ранце.

**Стабилизирующая система** обеспечивает стабилизированное снижение парашютиста-десантника, введение в действие АД-ЗУ-Д-165 (ППК-У-165А-Д) и основного парашюта.

**Рис. 2.43. Стабилизирующая система парашюта Д-6:** 1 — вытяжное устройство; 2 — основа купола; 3 — боковина; 4 — стропы; 5 — стабилизатор; 6 — звено; 7 — петля для крепления шнура включения ППК-У; 8 — косынка; 9 — силовая лента; 10 — пряжка двухконусного замка; 11 — петля для соединения стабилизирующей системы с уздечками купола основного парашюта и его камеры; 12 — направляющее кольцо для шнура Включения парашютного прибора; 13 — Кольцо для контровки стабилизатора с кольцами камеры; 14 — каркас

Стабилизирующая система состоит из вытяжного устройства 1 (рис. 2.43), купола со стропами 4 и стабилизатора 5 со звеном 6.

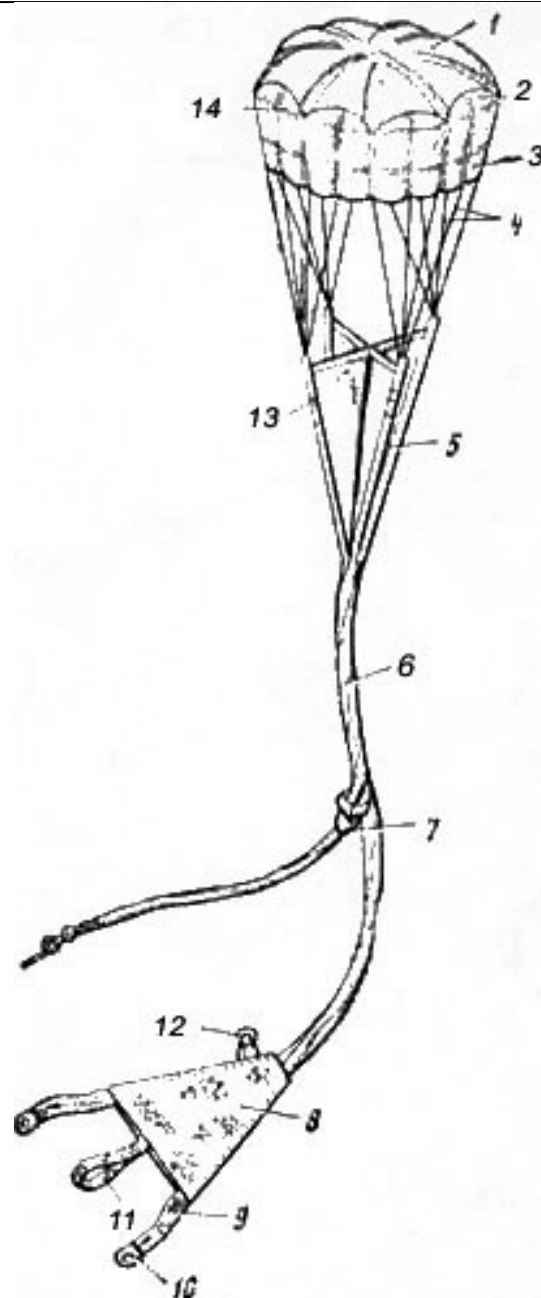
Вытяжное устройство представляет собой нашитые в полюсной части купола восемь карманов капронового каландрированного крашеного полотна. Оно служит для наполнения купола стабилизирующей системы.

Купол стабилизирующей системы имеет форму усеченного конуса с площадью большого основания **1,5 м<sup>2</sup>**. Он изготовлен из капронового полотна и состоит из основы 2, боковины 3 и строп 4.

На внешнюю сторону купола нашиты усилительные ленты, радиальные ЛТКП-15-185 и круговые ЛТКП-13-70, пересекаясь, ленты образуют каркас 14.

Кромка купола усилена подгибом ткани на внешнюю сторону и нашитой на нее с двух сторон капроновой лентой ЛТКП-15-185. По кромке купола под радиальные усилительные ленты продеты и пришиты зигзагообразной строчкой концы **16 строп** из капронового шнура ШКП-200. Длина строп 13 и 16-й в свободном состоянии от кромки купола до петель стабилизатора **0,52 м**, а строп 2, 3, 6, 7, 10, 11, 14 и 15-й — **0,5 м**.

Стабилизатор изготовлен из капронового крашеного полотна серого цвета, состоит из четырех треугольных перьев, сшитых по центру. По боковой стороне каждого пера нашиты капроновые ленты ЛТКкрП верхней части ленты образуют петли для крепления строп, в нижней части ленты переходят в звено. На каждую боковую сторону пера пришито по кольцу 13, которые служат для контровки с кольцами камеры стабилизирующей системы. Для присоединения шнура включения парашютного прибора ППК-У на расстоянии **0,45 м** от перьев стабилизатора на звено нашита петля 7 из капроновой ленты ЛТКкрП-26-600.

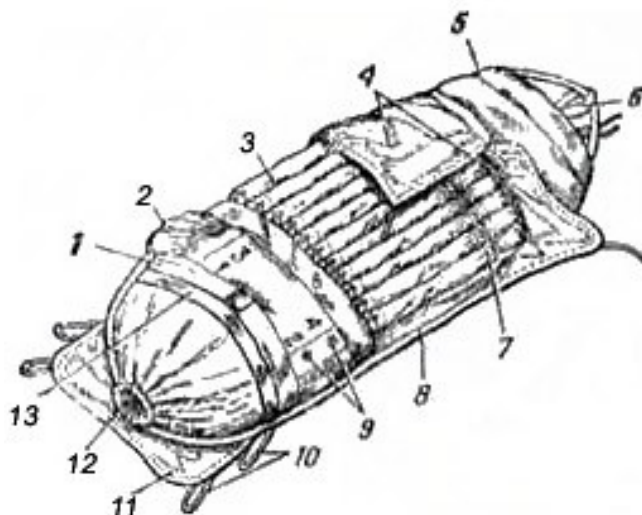


Нижняя часть звена разветвляется, образуя силовые ленты 9, в концы которых вшиты пряжки двухконусного замка 10. На силовые ленты с двух сторон нашиты перемишки из капроновой ленты ЛТК-44-1600. Между перемишками вшита петля 11 из капроновой ленты для присоединения стабилизирующей системы к уздечкам купола основного парашюта и его камеры. Образовавшийся из лент треугольник с обеих сторон закрыт косынками 8 из капронового авизента.

На правую силовую ленту между косынками пришито направляющее кольцо 12, через которое пропускается шнур включения парашютного прибора АД-ЗУ-Д-165 (ППК-У-165А-Д).

Для контроля правильности монтажа и постановки силовых лент на двухконусный замок на силовых лентах около пряжек черной краской нанесены стрелки.

**Камера основного парашюта** — устройство, обеспечивающее упаковку и введение основного парашюта в действие в заданной последовательности и тем самым уменьшающее динамическую нагрузку в момент раскрытия основного парашюта. Размеры камеры 0,73X0,39 м.



**Рис. 2.44. Камера основного парашюта Д-6:** 1 — основа камеры; 2 — карман для прикрытия пучка строп; 3 — соты для строп; 4 — фартук (косынка); 5 — косынка; 6 — уздечка; 7 — резиновый шнур для удержания строп в сотах; 8 — усилительная лента; 9 — люверсы; 10 — съемные резиновые соты; 11 — фартук; 12 — эластичное кольцо; 13 — усилительная лента нижней части основы камеры

Камера основного парашюта имеет цилиндрическую форму, изготовлена из капронового полотна серого цвета и состоит из основы 1 (рис. 2.44), косынки 5 и фартуков 4, 11

В подгиб нижней части основы камеры вставлено кольцо из эластичной ленты шириной 29 мм, обеспечивающее упорядоченный выход купола основного парашюта из камеры.

Внешняя часть камеры основного парашюта усилена двумя . капроновыми лентами 8 ЛТКкрП-26-600, одна из которых проходит по камере с двух-сторон, вторая проходит с одной стороны. Эти ленты в верхней части камеры основного парашюта, т.е. выше уровня нашитой усилительной ленты образуют уздечку 6. Для удобства укладки купола в камеру к ее основе в верхней части и к лентам, образовавшим уздечку, нашита косынка 5, а для затяжки камеры через подгиб верхней части основы камеры пропущена завязка из капронового шнура ШКП-150.

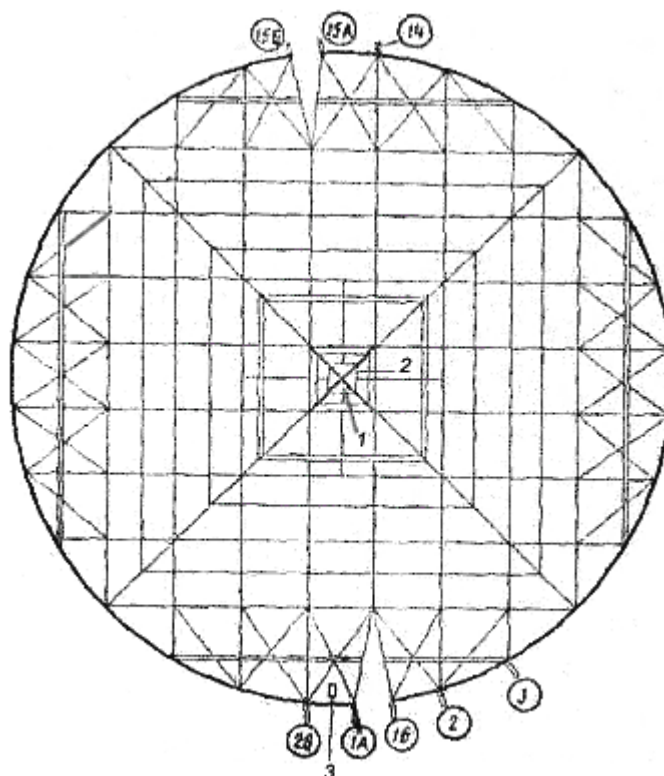
С внешней стороны на основу камеры, где располагаются соты для укладки строп, нашиты: усиление из капронового полотна серого цвета; 11 прямых сот 3 с лентами в нижней части; резиновый шнур 7 для удержания строп в сотах; клапан с двумя парами люверсов 9 для пропуска съемных резиновых сот и с двумя карманами 2— правым и левым,— прикрывающими пучки строп; фартуки 4 из капронового полотна серого цвета с лентами-завязками для прикрытия уложенных строп в верхней части камеры; две съемные резиновые соты 10.

Нижняя часть основы заканчивается рукавом, в подгиб которого вставлено эластичное кольцо 12, обеспечивающее упорядоченный выход купола основного парашюта из камеры. В нижней части основы пришит фартук 11, который имеет еще две резиновые съемные соты. Пучки строп, вложенные в съемные резиновые соты и зачекывающие купол в камере, прикрывают карманами. Для удобства укладки строп около люверсов поставлены цифры 1, 2, 3, 4.

**Основной парашют** обеспечивает безопасную скорость снижения (приземления) и представляет собой несущую поверхность в форме каркасированной оболочки с силовыми элементами, соединяющими купол с подвесной системой.

Купол парашюта круглый, площадью **83 м<sup>2</sup>**, состоит из основы купола и строп. В основу купола входит накладка 1 (рис. 2.45) из капронового полотна, нашитая в центре купола, и четыре сектора.

На центральную часть накладки нашиты капроновые ленты ЛТКП-26-600, которые, пересекаясь, образуют уздечку 2 для присоединения петли звена стабилизирующей системы.



**Рис. 2.43. Купол основного парашюта** (цифрами в кружках обозначены порядковые номера строп): 1 — накладка, 2 — уздечка, 3 — марка завода-изготовителя

Каждый из четырех секторов купола изготовлен из полотнищ капроновой ткани, сшитых между собой швом в замок. На швы, соединяющие секторы купола, нашиты капроновые ленты **ЛТКП-13-70**.

Нижняя часть каждого сектора усилена с двух сторон капроновой лентой **ЛТКП-15-85**, образующей нижнюю кромку купола основного парашюта.

Для увеличения прочности купола с его внешней стороны нашиты капроновые ленты **ЛТКП-13-70**, которые, пересекаясь, образуют каркас на поверхности купола, а у его нижней кромки образуют **30 петель** для крепления строп. По нижней кромке купола против каждой стропы, кроме строп 1А, 1Б, 15А и 15Б, нашита стягивающая капроновая лента **ЛТКП-25-200** для уменьшения случаев перехлестывания купола стропами и уменьшения времени его наполнения.

На куполе, начиная от нижней кромки, между стропами 1А 1Б, 15А и 15Б имеются щели длиной **1,6 м**, предназначены для разворота купола при снижении.

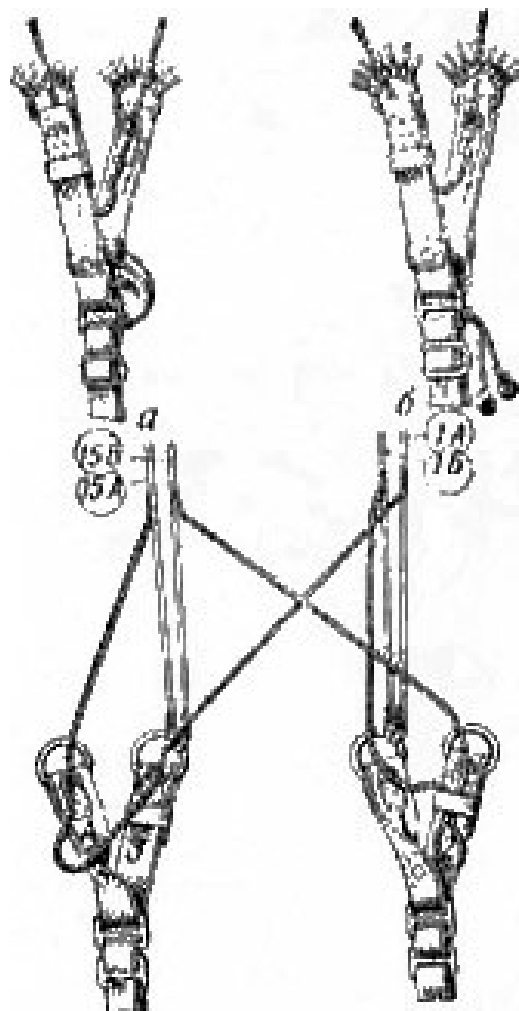
К петлям купола крепятся концы **30 строп** из капронового шнура **ШКП-150** длиной по **9 м**. Другие концы строп прикреплены к пряжкам-полукольцам свободных концов подвесной системы и сшиты зигзагообразной строчкой.

К изогнутым пряжкам, предназначенным для крепления свободных концов, узлом-удавкой привязаны шнуры **13**, изготовленные из ленты **ЛТКП-25-200**, имеющие на концах шарики. Шнуры служат для выдергивания шариков из карманов на свободных концах подвесной системы.

Для облегчения укладки купола и контроля на 14-й стропе у нижней кромки купола и у пряжки полукольца подвесной системы нашиты опознавательные муфты оранжевого цвета из хлопчатобумажной ткани, кроме того, для облегчения укладки строп в соты на них нанесены черной краской метки на расстоянии **200 мм** от нижней кромки купола и **400 мм** от пряжек-полуколец свободных концов подвесной системы, обозначающие начало и конец укладки.

По нижней кромке купола основного парашюта, слева от строп, цифрами указаны их порядковые номера, между стропами 1А и 28 — марка завода изготовителя 3 и заводской номер парашюта.

Для разворота купола основного парашюта имеются стропы управления — левая и правая, изготовленные из капронового шнура 10КП красного цвета в два сложения. Стropы управления (рис. 2.46) продеты в кольца, нашитые с внутренней стороны свободных концов подвесной системы, и пришиты одним концом на расстоянии 1,45 м от пряжек-полуколец подвесной системы к стропам 15А — левая и 15Б — правая, другим концом на расстоянии 1,25 м к стропам 1А — левая и 1Б — правая.

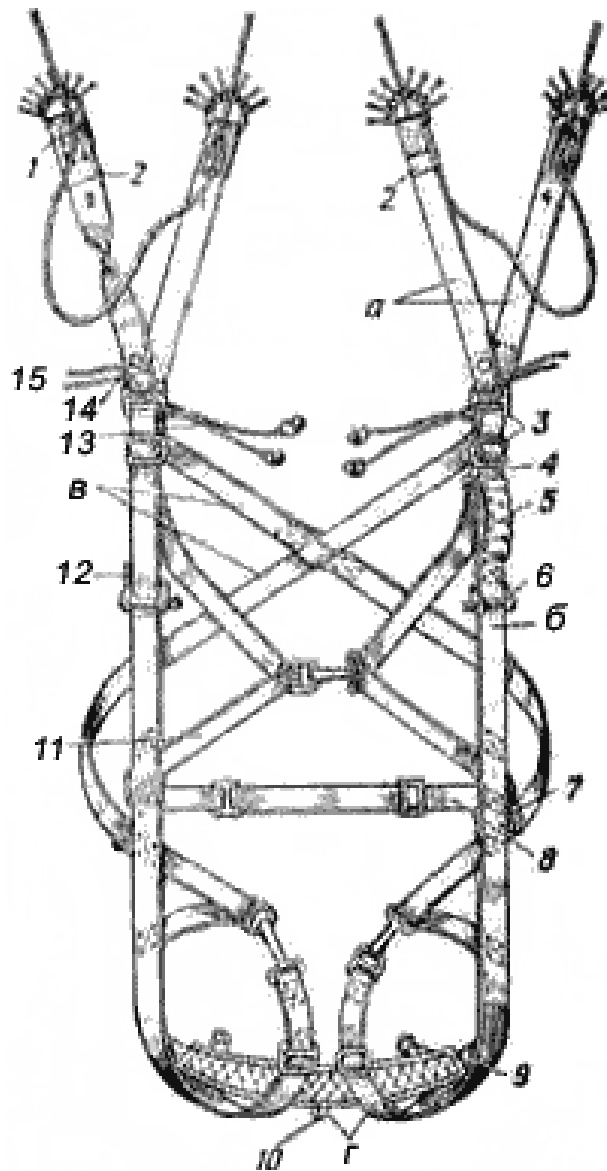


**Рис. 2.46. Элементы подвесной системы, обеспечивающие управление куполом в воздухе** (цифрами в кружках обозначены порядковые номера строп): а — левая пара свободных концов (заблокированная); б — правая пара свободных концов (разблокированная)

При натяжении правой стропы управления натягиваются стропы 1Б и 15Б, нижняя кромка купола втягивается внутрь и купол разворачивается вправо, при натяжении левой стропы управления натягиваются стропы 1А и 15А и купол разворачивается влево.

**Подвесная система** — устройство, обеспечивающее парашютисту-десантнику размещение и крепление на нем основного и запасного парашютов, равномерное распределение нагрузки, возникающей в процессе наполнения купола, и удобное положение под куполом при снижении и приземлении. Кроме того, подвесная система позволяет крепить грузовой контейнер ГК-30.

Подвесная система изготовлена из капроновой ленты **ЛТК-44-1600** и состоит из двух пар свободных концов *а* (рис. 2.47), главного обхвата - *б*, наспинно-плечевых обхватов — правого и левого *в*, двух ножных обхватов *г*.



**Рис. 2.47. Подвесная система:** а — свободные концы; б — главный обхват; в — наспинно-плечевые обхваты; г — ножные обхваты; 1 — направляющее кольцо; 2 — эластичная шлевка; 3 — изогнутые пряжки; 4 — шлевка для шланга звена ручного раскрытия; 5 — карман для кольца; 6 — скоба для крепления запасного парашюта; 7 — пряжка для регулирующих лент ранца; 8 — поясной обхват; 9 — кольца для подтяга ранца; 10 — петля для крепления звена грузового контейнера; 11 — грудная перемышка; 12 — пряжка для крепления ремня грузового контейнера; 13 — шнуры с шариками; 14 — карманы для шариков; 15 — шнуры блокировки свободных концов подвесной системы.

Свободные концы, оканчивающиеся пряжками-полукольцами для крепления строп, присоединены к главному обхвату с помощью изогнутых пряжек и замаркированы цифрами 1 и 2 — левая пара, 3 и 4 — правая пара. На свободных концах, замаркированных цифрами 2 и 3, имеются резиновые шлевки 2 из эластичной ленты, предназначенные для заправки строп управления при выбранной слабине. В верхней части на свободных концах нашиты четыре ленты с кольцами 1, через которые пропущены стропы управления.

На каждой паре свободных концов имеются карманы для шариков 14 и шнур-блокировка 15, изготовленный из капронового шнура ШКП-150, который применяется при использовании парашютной системы без переката свободных концов подвесной системы.



Главный обхват шит из лент в два сложения. Справа и слева в верхней части главного обхвата расположены изогнутые пряжки 3 (две нижние предназначены для соединения главного обхвата с наспинно-плечевыми обхватами, две верхние—для крепления свободных концов).

**Ранец** из капронового авизента (арт. 56039, или 56260, или 56261) обеспечивает размещение и последовательный ввод в действие основного парашюта. Состоит из основы, накладного дна, правого и левого клапанов. К ранцу крепятся с помощью пластины 10 двухконусный замок, кольцо для резиновой соты 9, которой закрепляется стабилизирующий парашют на ранце, завязки из лент для крепления шлангов парашютных приборов, две кнопки 12 для застегивания клапана двухконусного замка, шланг звена ручного раскрытия, клапан для прикрытия двухконусного замка, восемь капроновых петель из ленты ЛТКкрП-43-800 для крепления ранца к подвесной системе, две регулирующие ленты ЛТКМкрП-27-1200 для подтягивания ранца к главному обхвату подвесной системы, две косынки.

На косынках 15 установлены пряжки с плавающими перемычками, в которые продеты ленты 16 ЛРТ-25-225 для крепления запасной парашютной системы и ленты 18 оранжевого цвета ЛТКкрП-26-600 для быстрого освобождения лент крепления запасного парашюта. Ленты крепления запасного парашюта оканчиваются ранцевыми карабинами 17.

На левой косынке нашит карман для карточки, замещающей паспорт. На правой косынке нашит карман для размещения парашютного прибора запасного парашюта. Выше пришивки правой косынки на ранце нашиты две ленты-завязки для крепления шлангов приборов.

Для подтягивания нижних углов к главному обхвату подвесной системы на его нижних углах нашиты две ленты подтяга 20, которые изготовлены из ЛТКкрП-26-600 в два сложения.

Левый и правый клапаны имеют металлические кольца 4 для прохода через них силовых лент звена стабилизирующей системы, что обеспечивает удержание клапанов в закрытом положении.

Правый клапан, кроме того, имеет кольцо для контровки петли звена стабилизирующей системы с прикрепленным к ней шнуром включения парашютного прибора АД-ЗУ-Д-165, резиновую соту 11 для заправки звена стабилизирующей системы при выбранной слабине и монтажа камеры со стабилизирующей системой, карман 13 с предохранительным клапаном 14 для шнура включения парашютного прибора АД-ЗУ-Д-165, карман 19 с завязками из лент для размещения и крепления парашютного прибора АД-ЗУ-Д-165. На правом клапане наносятся заводской и стеллажный номера парашюта.

**Двухконусный замок** — устройство для замыкания пряжек силовых лент звена стабилизирующего парашюта и удержания их в течение всего периода стабилизированного снижения, а также для освобождения этих пряжек и сбрасывания их с конусов при выдергивании звена ручного раскрытия или срабатывании парашютного прибора АД-ЗУ-Д-165.

Двухконусный замок прикреплен к ранцу винтами и состоит из монтажной пластины, корпуса с двумя большими конусами, затвора с двумя малыми конусами, крышки, пластины крепления, двух амортизаторов, двух пряжек силовых лент, пружинящей шайбы, плоской шайбы и шести винтов (винта от крышки, винта с гайкой, винта длиной 18 мм, трех винтов длиной 20 мм). На малые конусы затвора монтируют петлю звена ручного раскрытия и серьгу парашютного прибора АД-ЗУ-Д-165.

Замыкание пряжек силовых лент в замке производится поворотом затвора, при этом он перекрывает конусы с надетыми на них пряжками силовых лент. Освобождение пряжек силовых лент и сбрасывание их с конусов производится при раскрытии затвора до отказа звеном ручного раскрытия или парашютным прибором АД-ЗУ-Д-165.

**Шланг звена ручного раскрытия** служит для размещения в нем троса звена ручного раскрытия и предохранения его от случайного зацепления. Он состоит из трубки-шланга и колпачков, представляет собой металлический рукав (броня) длиной **0,38 м**, обтянутый хлопчатобумажной лентой ЛХХ-40-130, концы которого заправлены в колпачки и обжаты.

Один конец шланга звена ручного раскрытия прикреплен к подвесной системе выше кармана кольца, другой пришит к верхней части ранца на ленте для крепления пряжки с зубчатыми перемычками.

**Звено ручного раскрытия** — устройство для ручного раскрытия двухконусного замка. Оно состоит из стального кольца трапецеидальной формы и троса. Трос длиной **0,6 м** изготовлен из стального каната, один конец которого имеет ограничитель, а другой — проволочную петлю. Внешняя часть кольца, выходящая из кармана, окрашена в ярко-красный цвет. Для удержания кольца в кармане на двух противоположных сторонах кольца имеются впадины.

**Временной парашютный прибор** АД-ЗУ-Д-165 обеспечивает раскрытие двухконусного замка через заданный промежуток времени. Его устройство аналогично устройству часового механизма парашютного прибора ППК-У.

**Парашютная сумка** служит для хранения и транспортирования парашютной системы. Она изготовлена из авизента и имеет две ручки. Верхнюю кромку сумки стягивают шнуром и закрывают клапаном с пряжками-полукольцами, который затягивают лентой. Концы шнура пропускают через бирку и сумку, опломбировывают, свободную часть шнура заправляют в карман. Размеры сумки 0,26x0,51 X0,61 м.

**Паспорт** предназначен для записи сведений, касающихся приема, движения, эксплуатации и ремонта основной парашютной системы. Для сохранения паспорта от утери на каждый парашют, поступивший в часть, заводится карточка, заменяющая паспорт.

**К вспомогательным деталям** относятся контровочная нить и контровочный шнур ШХБ-20.

Контровочной нитью контрят петлю звена стабилизирующей системы с кольцом на ранце, гибкую шпильку в затворе парашютного прибора АД-ЗУ-Д-165, затвор двухконусного замка. Она изготовлена из хлопчатобумажной пряжи (можно использовать сердцевину шнура **ШХБ-125**).

Контровочным шнуром длиной 0,3 м контрят кольца перьев стабилизатора с кольцами камеры стабилизирующей системы, при этом **ШХБ-20** применяется при десантировании из самолета Ан-2 в два сложения, из остальных самолетов — в одно сложение.

### **Взаимодействие составных частей**

Части основного парашюта вступают во взаимодействие по каскадной схеме. Конструкция основного парашюта предусматривает два способа введения его в действие при нормально работающей стабилизирующей системе: парашютным прибором АД-ЗУ-Д-165 (ППК-У-165А-Д) или вытяжным кольцом звена ручного раскрытия.

При совершении прыжков из самолета Ан-12, Ан-22, Ан-26, Ил-76 камера с уложенной в нее стабилизирующей системой своим карабином крепится непосредственно за трос в самолете, при совершении прыжков из самолета Ан-2 этот карабин крепится за серьгу переходного звена-удлинителя длиной 1 м.

После отделения от самолета I (рис. 2.49) звено стабилизирующей системы вытягивается на полную длину, при этом гибкая шпилька выдергивается из затвора парашютного прибора АД-ЗУ-Д-165 (ППК-У-165А-Д) и он вводится в действие.

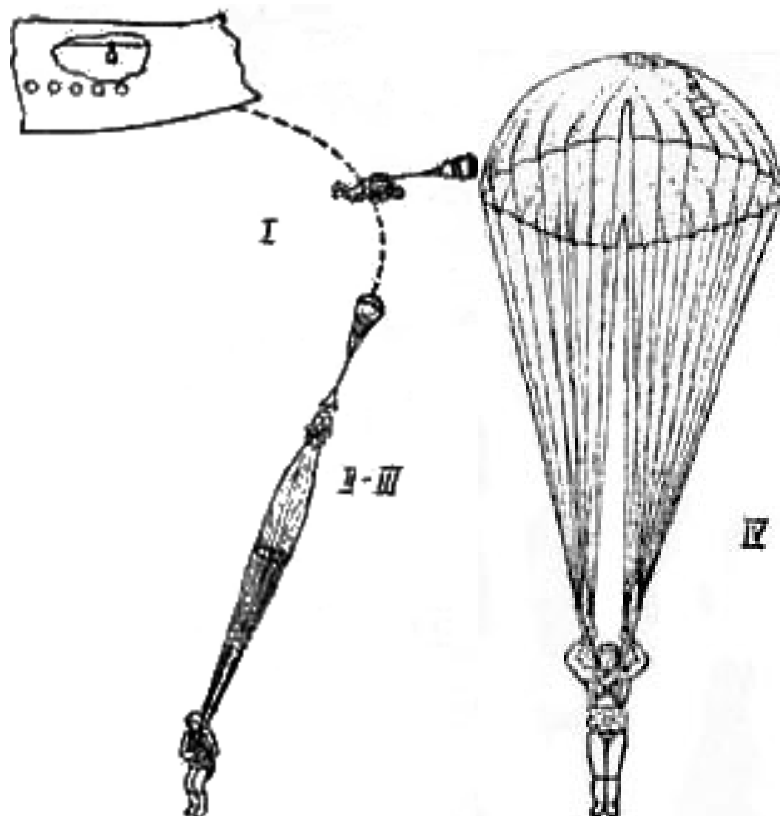
Рвется контрольный шнур, стягивающий кольца камеры стабилизирующей системы и кольца перьев стабилизатора, из камеры стабилизирующей системы последовательно выходят стабилизатор, стропы и купол стабилизирующей системы, а камера стабилизирующей системы остается в самолете.

Купол стабилизирующей системы, попав в воздушный поток II, наполняется воздухом, его быстрейшему наполнению способствуют перья стабилизатора и карманы на основе купола. Начинается стабилизированное снижение десантника со скоростью около 35 м/с, которое будет продолжаться до истечения заданного времени стабилизации. При этом ранец с куполом основного парашюта остается закрытым, а его клапаны — замкнутыми силовыми лентами звена стабилизирующей системы.

По истечении заданного времени стабилизации парашютист-десантник выдергивает звено ручного раскрытия, при этом петля его троса, закрепленная на конусе затвора, разворачивает его на оси и открывает двухконусный замок. Пряжки силовых лент звена стабилизирующей системы освобождаются и сбрасываются с конусов замка. Если по какой-либо причине сам десантник не выдернет звено ручного раскрытия, то двухконусный замок в заданное время будет открыт парашютным прибором АД-3У-Д-165 (ППК-У-165А-Д).

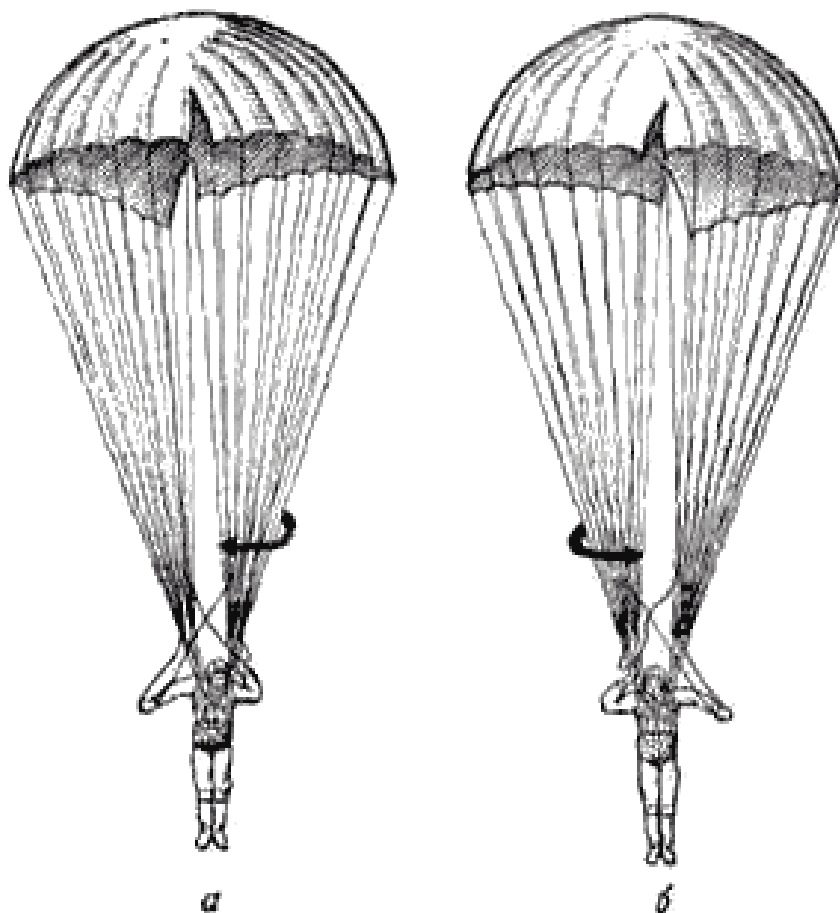
После раскрытия двухконусного замка III сброшенные с конусов силовые ленты выходят через окна ранца и освобождают кольца клапанов ранца.

Стабилизирующая система вытягивает из раскрытого ранца камеру с уложенным в нее куполом основного парашюта и удаляет ее вместе со свободными концами подвесной системы от парашютиста-десантника. При этом из сот камеры последовательно выходят стропы, уложенные в продольные соты, затем из резиновых сот, чекующих фартук камеры, вытягиваются пучки строп и далее освобождается нижняя кромка купола основного парашюта. Стабилизирующая система стаскивает камеру с купола основного парашюта.



**Рис. 2.49.** Последовательность раскрытия парашютной системы Д-6: I — снижение на стабилизирующем парашюте, II — выход строп из сот и купола из камеры, III — начало наполнения купола основного парашюта, IV — снижение на раскрытом куполе основного парашюта.

Под действием потока воздуха купол основного парашюта раскрывается *IV* и резко замедляет скорость падения. Начинается снижение парашютиста-десантника на основном парашюте со скоростью не более 5 м/с. Стабилизирующая система со своим звеном и камерой основного парашюта остаются на вершине раскрытого купола основного парашюта, не мешая его нормальной работе.



**Рис. 2.50. Управление куполом в воздухе:** а — разворот купола вправо, б — разворот купола влево

Управление парашютной системой осуществляется стропами управления (рис. 2.50), при этом горизонтальное перемещение вперед и назад выполняется с помощью перетягивания свободных концов.

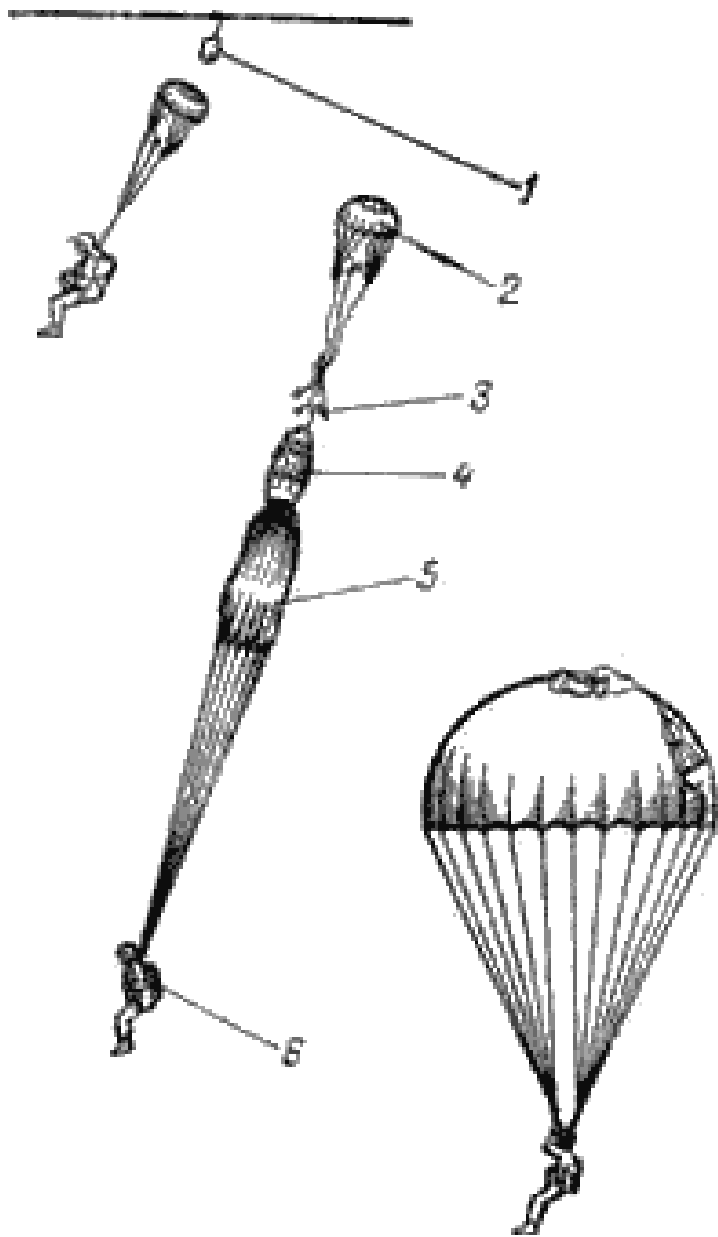
#### **ПАРАШЮТНАЯ ДЕСАНТНАЯ СИСТЕМА Д-6 СЕРИИ 4**

Предназначена для выполнения прыжков из транспортных самолетов и вертолетов десантниками всех специальностей с полным комплектом снаряжения (или без него), а также отдельными парашютистами или группами парашютистов.

Система (при общей полетной массе парашютиста 140 кг) обеспечивает:

- надежную работу на высоте 200-8000 м со стабилизацией в течение 3 с при покидании самолета на скорости 38,9-111,1 м/с (140-400 км/ч) при введении в действие основного парашюта на высоте не более 5000 м, если общая полетная масса парашютиста 140 кг, и на высоте не более 2000 м, если общая полетная масса парашютиста 150 кг,
- минимальную безопасную высоту при покидании горизонтально летящего самолета на скорости полета 38,9-111,1 м/с (140-400 км/ч) по прибору:
- со стабилизацией 3 с - 200 м,
- со стабилизацией 2 с - 150 м,

- нейтральное положение купола основного парашюта при снижении, а также разворот в любую сторону на 180° за 15-25 с при наличии шнура блокировки свободных концов подвесной системы;
- разворот в любую сторону на 180° за 29-60-с при снятии шнура блокировки и перетянутых свободных концов подвесной системы;



- устойчивое снижение как на основном, так и на стабилизирующем парашюте;
- прекращение снижения на стабилизирующем парашюте и введение в действие основного парашюта путем раскрытия двухконусного замка как самим парашютистом с помощью звена ручного раскрытия, так и прибором ППК-У-165АД (АД-ЗУ-Д-165);
- надежность работы запасных парашютов типа 3-5 и 3-2 при неотходе стабилизирующего парашюта или несрабатывании десантной парашютной системы, а также при скорости снижения более 8.5 м/с в случае перехлестывания купола основного парашюта стропами;
- подгонку подвесной системы на парашютистах, имеющих рост 1.5-1.9 м, в зимнем и летнем десантном оборудовании;
- гашение купола основного парашюта в момент приземления (приводнения) при повышенных скоростях ветра у земли с помощью устройства для отсоединения правого свободного конца подвесной системы;
- исключение отсоединения частей парашютной системы в течение всего процесса десантирования;
- крепление грузового контейнера ГК-30 (ГК-ЗУ);
- удобное размещение парашютиста в самолете на штатном десантном оборудовании.

Купол основного парашюта **83м<sup>2</sup>**, имеет форму круга с двумя щелями у нижней кромки.

1. камера стабилизирующего парашюта
2. стабилизирующий парашют
3. камера основного парашюта
4. основной парашют
5. ранец

Десантная парашютная система Д-6 серии 4 работает по каскадной схеме. Первым вступает в действие стабилизирующий парашют. Снижение на нем происходит до заданного на приборе ППК-У-165А-Д (АД-ЗУ-Д-165) времени. После срабатывания прибора стабилизирующий парашют извлекает камеру с основным парашютом из ранца. Конструкция парашютной системы Д-6 серии 4 предусматривает два способа введения в действие купола основного парашюта при нормально работающем стабилизирующем парашюте: прибором ППК-У-165А-Д (АД-ЗУ-Д-165) или звеном ручного раскрытия.

При отделении парашютиста от самолета (вертолета) из камеры вытягивается и вводится в действие стабилизирующий парашют.

В момент наполнения купола стабилизирующего парашюта звено натягивается и выдергивает гибкую шпильку из прибора ППК-У-165А-Д (АД-ЗУ-Д-165), которая соединена со звеном при помощи фала длиной 0,36 м.

После наполнения купола стабилизирующего парашюта происходит стабилизированное снижение парашютиста. При этом ранец основного парашюта остается закрытым. Прекращение стабилизированного снижения, освобождение клапанов ранца и введение в действие основного парашюта осуществляется после раскрытия двухконусного замка ручным способом (с помощью звена ручного раскрытия) или прибором ППК-У-165А-Д (АД-ЗУ-Д-165), в результате чего стабилизирующий парашют вытягивает из ранца камеру с уложенным в нее основным парашютом. По мере снижения парашютиста камера основного парашюта удаляется от него и из ее сот равномерно выходят стропы основного парашюта.

При полном натяжении строп происходит расчеховка съемных резиновых сот камеры и из нее начинает выходить нижняя свободная часть купола основного парашюта длиной 0.2 м, не зажатая эластичным кольцом. По мере удаления от парашютиста стабилизирующего парашюта с камерой основного парашюта из камеры равномерно выходит остальная часть купола до полного натяжения всей системы.

Наполнение купола основного парашюта начинается после выхода его из камеры примерно наполовину и завершается после полного стягивания с него камеры.

Перегрузки как при наполнении купола стабилизирующего, так и при наполнении купола основного парашюта после стабилизации в течение 3 с и более	не более 10 g
Средняя скорость установившегося снижения на стабилизирующем парашюте на высотах от 500 м до 0	30-40 м/с
Средняя вертикальная скорость снижения на основном парашюте, пересчитанная с учетом условий, стандартной атмосферы и общей полетной массы парашютиста 120 кг на участке от земли 30-35 м	не более 5,0 м/с
Средняя горизонтальная скорость перемещения на основном парашюте вперед и назад	не менее 2,6 м/с
Усилие для раскрытия двухконусного замка звеном ручного раскрытия	не более 156.91 Н (16 кгс)
Масса без переносной сумки и прибора	не более 11,5 кг
Габаритные размеры уложенной парашютной системы: - длина - ширина - высота	не более 0.57 м не более 0,285 м не более 0.21 м

**Основные отличия десантной парашютной системы Д-6 серии 4 от десантной парашютной системы Д-6**

<b>№</b>	<b>Наименование</b>	<b>Д-6</b>	<b>Д-6 серии 4</b>
1.	Камера (основного парашюта)	-	Камера основного парашюта имеет два фартука (косынки) для прикрытия пучков строп, уложенных в соты
2.	Подвесная система	-	Подвесная система имеет расчехловочное устройство, обеспечивающее отсоединение правой пары свободных концов и гашение купола основного парашюта при протаскивании парашютиста по земле в сильный ветер
3.	Ранец	Пряжки для притяга ранца к телу парашютиста квадратной формы; крепление запасного парашюта из ременной ленты ЛРТ-25-225.	Пряжки для притяга ранца к телу парашютиста круглой формы. Крепление запасного парашюта из ленты ЛТКкрП-26-600.
4.	-	Стропы управления перекрещиваются	Стропы управления не перекрещиваются