

# СПАСИТЕЛЬНЫЙ ДЕСАНТ



Парашютная система десантирования спасательных плотов позволяет сбрасывать связки плотов типа ПСН-10 по 3-5 штук. Плоты приводняются в наполненном состоянии, скрепленные друг с другом фалами длиной по 60 метров. На фалах расположены поплавки, позволяющие терпящим бедствие людям добраться до ближайшего плота.



**П**осле гибели АПЛ «Комсомолец», ВВС выдали техническое задание (ТЗ) на разработку системы парашютного десантирования спасательных плотов главному разработчику — фирме «Ильюшина», поскольку рассчитывали для этого привлечь самолеты Ил-76. Планировалось бросать одиночные плоты. Соисполнителями стали завод «Универсал» и НИИ парашютостроения. В итоге долгого согласования, НИИ планировало применять купола 350 кв. метров.

Это техническое задание попало к В.И. Сметанникову, работавшему тогда ведущим инженером на заводе «Универсал».

— Я предложил свою схему — невода, — рассказывает один из основных разработчиков системы сбрасывания связок спасательных плотов В. Сметанников, а именно соединить плоты фалами с поплавками и изменить купола не 350 кв. метров, а по 25 кв. метров на плот. Систему связок плотов «Универсал» не принял, обосновывая тем, что плоты могут перепутаться между собой на воде, и на время о ней забыли. И когда в МЧС в марте 1994 года запланировали учения по спасанию на море, о новой схеме вспомнили, и «машина» заработала. Т. к. времени и средств на выполнение ОКР не было, то подписали договор на поставку систем сброса



## ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА



**СМЕТАННИКОВ Валерий Ильич** — родился в Алма-Ате 28 июня 1937 г.

Образование — Харьковская Радиотехническая академия им. Маршала Л. Говорова в 1967 г. Полковник в отставке.

С 1954 г. служил в войсках ПВО, с 1973 г. — в ВДВ (Воздушно-десантных войсках), в управлении командующего. С 1975 г. — член НТК (научно-технического комитета) ВДВ по разработке средств десантирования, руководил разработкой и испытаниями средств десантирования техники и грузов. С 1988 г. занимался разработкой и практическим применением средств десантирования техники и грузов в интересах различных заказчиков (ООН, МЧС России, РАЭ НИИ Арктики и Антарктики) в различных регионах мира (Африка, Северный и Южный полюс, Якутия).

плотов за счет средств, выделенных на учения.

Для сравнения: ВВС на проведение ОКР планировало 2 года и 10 млрд. рублей (в ценах 1993 г.), мы подписались на 40 млн. рублей с поставкой 30 комплектов на 100 плотов ПСН-10 и за 2 недели провели испытания, подготовили системы на сброс 19 плотов на учения МЧС, а через 2 месяца передали документацию.

Эта система с блеском прошла все «боевые испытания» и на учениях МЧС в России (г. Новосибирск), и в совместных учениях МЧС в Норвегии в рамках программы НАТО «Партнерство ради мира». Ее эффективность была доказана на деле: все до единого плота были спущены на воду, все пострадавшие спасены. Но идет время, а система остается невостребованной, как не бьются разработчики и специалисты компании «Передовые технологии и сервис», пытаясь



**ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ**

Масса груза на одном поддоне	750 кг
Масса средств десантирования	72-84 кг
Высота десантирования	150-500 м
Скорость приводнения плотов	10-12 м/с
Скорость полета самолета при десантировании груза	280-320 км/ч
Длина связки плотов (соответственно для связки из 3-5 плотов)	120-240 м
Размер поддона	1400x1256
Скорость ветра у поверхности воды влияющая на работу системы	не оказывает.

пература воздуха не поднималась выше 8 градусов, совсем как в фильме катастроф. Несмотря на это, операция была выполнена ювелирно: все без исключения плоты упали рядом с тонущими людьми, и к моменту подхода катера, ни один человек уже не находился в воде.

— Это все — история, как обстоят дела сейчас, есть ли перспективы внедрения этой системы?

— Рекламируем ее везде, где только можно. В частности, будем проводить презентацию нашей компании в Объединенном логистическом центре ООН в Риме, обязательно остановимся и на этой системе. У ООНовцев те же задачи, что и у МЧС — ликвидация чрезвычайных ситуаций и спасение людей.

— А у нас в России, есть ли шанс быть услышанным?

— Я считаю, что если бы мы с МЧС до конца решили этот вопрос, нашли бы деньги, подписали договор, система бы действовала, ведь у них есть полная информация, где чаще всего катастрофы происходят, в каких акваториях. В зависимости от этого, можно совместно выработать стратегию, где и какие подразделения размещать, чтобы в течение 40 минут самолет с набором плотов прибыл на место аварии.

— Где бы, как не в Геленджике, на международном гидроавиасалоне, показать эту систему в действии?

Но пока вопрос звучит риторически.

Ирина СКРЫННИКОВА

внедрить ее и в России, и за Рубежом.

Мы продолжаем беседу с одним из разработчиков системы десантирования спасательных плотов, генеральным директором компании «Передовые технологии и сервис» А. В. Сметанниковым.

— Андрей Валерьевич, расскажите, пожалуйста, поподробнее, что это за система, в чем ее уникальность, каковы ее возможности и область применения?

— Она была разработана в 1994 году под учения МЧС в Новороссийске для проведения испытаний системы сбрасывания. Предварительно из автомобильных покрышек мы сделали габаритные весовые макеты плотов и на самолете Ан-26 провели сброс поддонов с балластом, чтобы проверить свои расчеты. Испытания проводились по оценке площади парашютов, длине и прочности соединительных звеньев, которые обеспечивали соединение плотов между собой в воздухе и, соответственно, при их приводнении, позволяли бы им находиться в одной связке. А размещение на этом звене поплавки помогли бы терпящим бедствие людям добраться до ближайшего плота. То есть в определенном смысле был сделан невод, который позволял загребать людей, терпящих бедствие. Парашюты, на которых приводняются плоты, дополнительно служат водяным якорем, который не дает этой связке плотов двигаться с большой скоростью под действием ветра.

— Сколько времени Вы работали над этой системой? Какие были сложности?

— Одно дело — первоначальные расчеты, другое — воплощение задуманного на практике. А на практике как раз и выплывают различные нюансы, которые не предусмотреть теоретически. К примеру, в процессе швартовки плотов на поддоне надо учитывать, какие динамические нагрузки, в какую сторону будут идти, ведь его просто сеткой обвязать нельзя. Плот должен наполняться в воздухе, поэтому была придумана такая швартовка, которая бы позволяла плоту не выпасть из нее при раскрытии парашюта и одновременно давала возможность

ему наполниться. Кроме того, важно было обеспечить раскрытие парашютов так, чтобы соединительные звенья между плотами не обрывались. За две недели мы полностью отработали схему на практике и перешли от макета к монтажу плотов на практическое применение, что и было показано на учениях МЧС.

Кстати, перед сбросом наших плотов сбрасывались два плота такого же класса. В итоге терпящие бедствие не попали не на один из них, кроме того, сами плоты обнаружили только через 6 часов. А наши связки показали свою эффективность, и один из «морских» генералов сказал, что если бы эта система была задействована, когда потерпел бедствие «Комсомолец», то, очевидно, можно было бы спасти значительно больше людей.

Также эта система была показана в 2000 году в совместных учениях МЧС в Норвегии «Страж-2000» в рамках программы НАТО «Партнерство ради мира». Там, согласно сценарию, произошла чрезвычайная ситуация: борт лайнера Монте-Карло, на котором находилось 450 человек и членов экипажа, получил пробоину. Возникла необходимость покидания судна. Для спасения людей с Ил-76 были сброшены связки плотов. Погода стояла экстремальная: шел дождь, тем-

**ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА**



СМЕТАННИКОВ Андрей Валерьевич – родился в Харькове 17 ноября 1962 г.

Образование – Рязанское Высшее Воздушно-десантное дважды Краснознаменное училище им. Ленинского комсомола, окончил в 1983 г.

С 1987 г. – инженер по разработке тяжелой воздушно-десантной техники в НТК ВДВ. С 1994 г. — руководство разработкой, испытанием и практическим применением средств десантирования техники и грузов в интересах различных заказчиков (ООН, МЧС России, РАЗ НИИ Арктики и Антарктики) в разных регионах мира (Африка, Северный и Южный полюс, Якутия).