

**Комплект роликовый
для спуска системы Кашевника КС – К/2**

**Руководство по эксплуатации
КС – К/2 00.00.00 РЭ**



Содержание

Введение.....	3
1 Характеристики, состав и описание комплекта.....	4
2 Указание по мерам безопасности.....	12
3 Порядок проверки технического состояния комплекта.....	13
4 Подготовка комплекта к использованию	15
5 Выполнение спусков десантниками с комплектом КС-К/2	19
6 Спуск груза с применением комплекта	24
7 Порядок обслуживания комплекта после окончания спусков	26
8 Техническое обслуживание комплекта	26
9 Правила хранения и транспортирования	27
10 Сроки эксплуатации комплекта	28
11 Гарантийные обязательства.....	30

Введение

Настоящее руководство является основным документом, определяющим правила эксплуатации, технического обслуживания, транспортирования и хранения комплекта для спуска системы Кашевника КС-К/2.

Комплект роликовый для спуска системы Кашевника КС-К/2 обладает значительным преимуществом перед спусковым устройством СУ-Р, так как имеет единую схему заправки шнура в тормозной блок при спуске десантника и груза различной массы. Скорость спуска регулируется в диапазоне от 0 до 3 м/с.

Руководство содержит основные технические данные комплекта и устанавливает правила его эксплуатации, соблюдение которых обеспечивает поддержание его в постоянной готовности к действию и безопасную эксплуатацию.

Экипажи вертолётов при полётах, связанных с выполнением работ по спускам десантников и грузов из вертолётов при помощи комплекта КС-К/2, должны руководствоваться соответствующими разделами руководств и инструкций по лётной эксплуатации вертолётов по десантированию с помощью спусковых устройств СУ-Р.

1 Характеристики, состав и описание комплекта

1.1 Основные технические характеристики

- Тип комплекта КС-К/2 – роликовый, самотормозящийся;
- Длина шнура для спуска не менее 50⁺¹ м;
- Разрушающая нагрузка рабочего тела шнура для спуска - не менее 2300 кгс;
- Масса десантника или груза - не более 120 кг;
- Нагрузка, определяющая качество заделки узлов крепления на шнуре для спуска, - не менее 1200 кгс;
- Максимальная высота спуска - не более 45 метров;
- Диапазон допустимых температур окружающего воздуха - от минус 40 до плюс 40 °С;
- Масса комплекта - не более 15 кг.

1.2 Состав комплекта представлен в таблице 1 и на рисунке 1

Таблица 1 - Комплектность поставки КС-К/2

Обозначение	Наименование	Кол-во, (шт.)
10-22725.00	шнур для спуска	1
КРС-2.10.000	тормозной блок	4
3-13725.00	подвеска тормозного блока	4
3-07756.00 или 3-0029.3.00	система подвесная	4
КА-1-01	карабин страховочный	2
V-0011	карабин страховочный (с автом. муфтой)	4
10-07719.00	фал страховочный	1
4-07718.00	чехол шнура для спуска	1
S7100	петля резиновая	5
7-07753.00	сумка для переноски и хранения	1
КС-К/2 00.00.00 ФО	формуляр	1
КС-К/2 00.00.00 РЭ	руководство по эксплуатации	1



Рисунок 1 – Комплект КС-К/2

1.3 Описание комплекта

Комплект КС-К/2 состоит из комплектующих, перечисленных в таблице 1.

1.3.1 *Тормозной блок* (рисунок 2) предназначен для регулируемого спуска по шнуру и состоит из стального основания с расположенными на нём роликами и поворотной щеки с роликом, которая соединена осью с основанием. На наружной стороне поворотной щеки наносится порядковый номер тормозного блока, а также может быть нанесён знак соответствия.

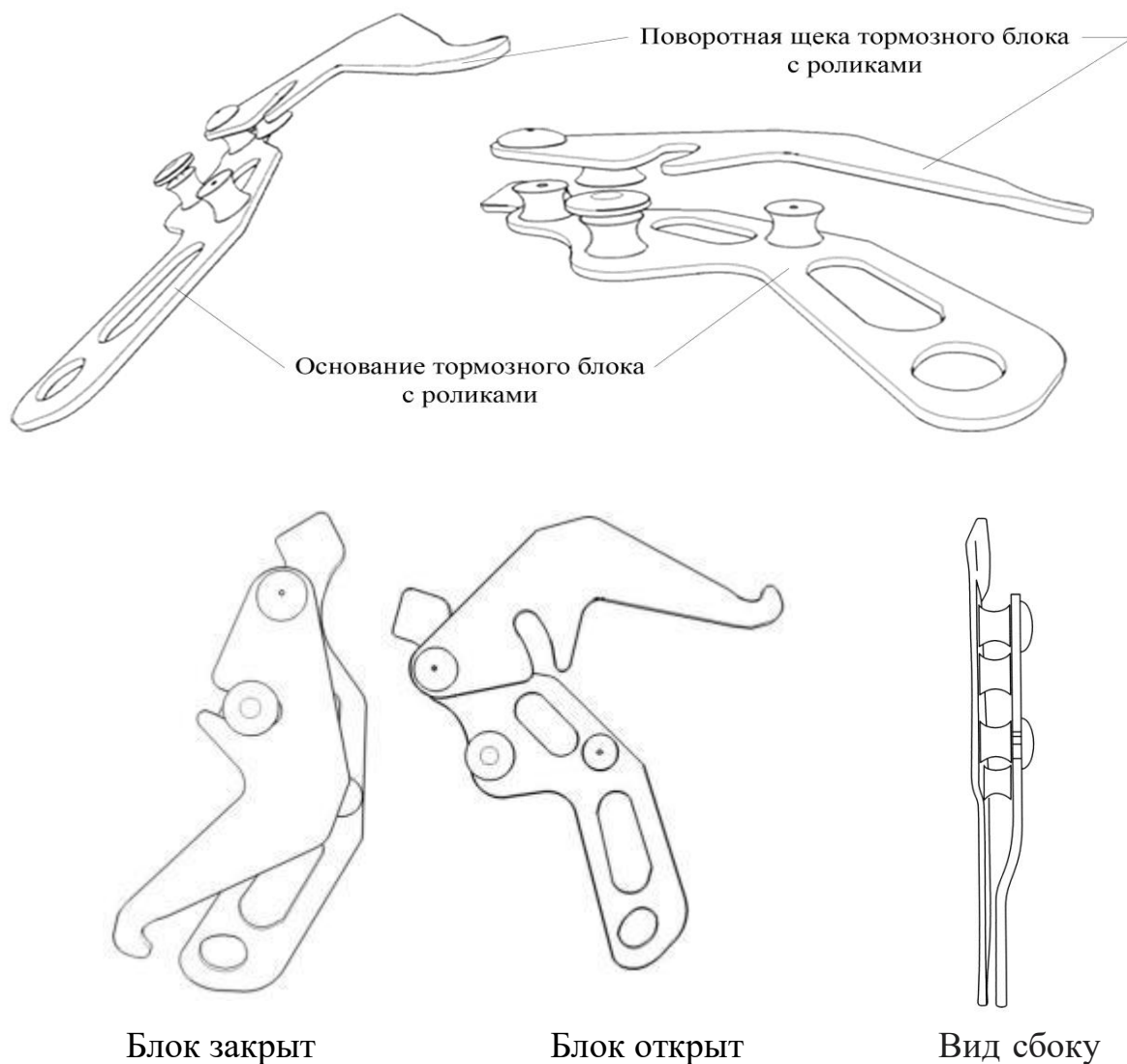


Рисунок 2 – Тормозной блок

Конструкция тормозного блока позволяет десантнику осуществить самостоятельный спуск по шнуру или спуск груза, управляя его спуском с земли, при этом скорость спуска регулируется от 0 до 3 м/с.

Конструкция тормозного блока обеспечивает:

- спуск десантника по шнуру при одновременном сжатии поворотной щеки и основания тормозного блока кистью руки, скорость спуска регулируется силой зажима кистью руки основания и поворотной щеки тормозного блока;
- остановку движения десантника по шнуру путём освобождения поворотной щеки тормозного блока;
- длительную остановку движения десантника (например, для выполнения работ на высоте) путём освобождения поворотной щеки и накидывания петли свободного конца шнура на выступ основания тормозного блока;
- изменение скорости движения груза по шнуру при изменении силы натяжения свободного конца шнура с земли. Усилие натяжения свободного конца шнура (ниже тормозного блока) - не более 10 кгс.

Тормозной блок надёжно работает только с рабочими отрезками шнура, поставляемыми изготовителем комплекта КС-К/2.

1.3.2 *Подвеска тормозного блока* (рисунок 3а) предназначена для стягивания между собой (петлей-удавкой) двух Д-образных пряжек подвесной системы десантника и крепления к ней страховочного карабина с автоматической муфтой. Подвеска, выполненная в виде звена длиной около 150 мм с петлями на концах (петли защищены от истирания лентами-протекторами), изготовлена из ленты арт.59036 (прочностью 2000 кгс), сложенной в два сложения и прошитой капроновыми нитками. Внутри петли вшит ярлык с указанием изготовителя и года выпуска.

Малая петля подвески тормозного блока продевается через большую петлю подвески, которая предварительно пропускается через две Д-образные пряжки грудной перемычки подвесной системы десантника. В малую петлю подвески тормозного блока устанавливается карабин страховочный с автоматической муфтой (рисунок 3б, прочность карабина в продольном направлении - 5000 кгс) так, чтобы муфта была повернута к десантнику.



а)



б)

Рисунок 3

1.3.3 *Карабин страховочный* (рисунок 4), предназначенный для установки на страховочный фал, представляет собой альпинистский стальной карабин повышенной прочности (прочность карабина в продольном направлении – 5000 кгс) с завинчивающейся муфтой.

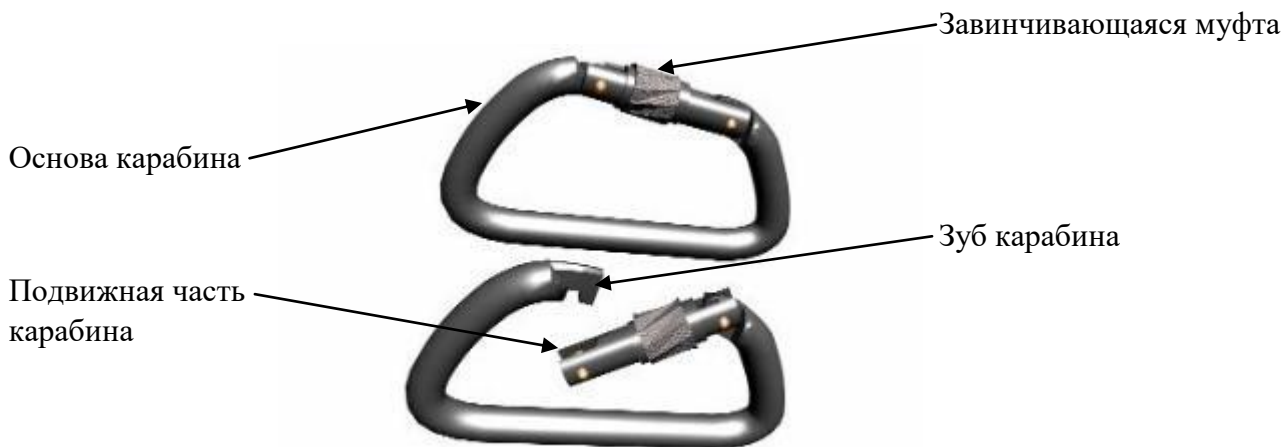


Рисунок 4 – Карабин страховочный

1.3.4 *Шнур для спуска* (рисунок 5) длиной не менее 50 ⁺¹ метров изготовлен из верёвки диаметром 11 мм. На концах (А и Б) шнура с использованием разрезных муфт специальной прошивкой и обжимными металлическими гильзами закрепляются прицепные (десантные) карабины. От проворота разрезные муфты предохраняются ограничителями.

На конце «А» шнура рядом с местом прошивки установлена петля для подсоединения карабина страховочного фала (рисунок 6). На петле на нашитой этикетке наносятся: обозначение порядкового номера изделия, год выпуска, клеймо изготовителя, а также может быть нанесён знак соответствия.

Примечание – При обнаружении на шнуре (конец «А») неисправностей, перечисленных в пп. 3.2 и 3.6 настоящего Руководства, спуски производить с использованием конца «Б» шнура, передвинув к этому концу петлю для подсоединения карабина страховочного фала.

1.3.5 *Чехол шнура для спуска* (рисунок 7) предназначен для укладки в него, хранения, транспортирования и упорядочивания выхода шнура при производстве спусков. Чехол цилиндрической формы изготовлен из капроновой ткани и состоит из камеры и системы крепления. Камера представляет собой мешок, на дне которого находится отверстие с люверсом для проветривания. В верхней части в кромку камеры вшито эластичное кольцо, а также текстильная петля, к которой крепится резиновая петля, входящая в комплект КС-К/2 (вторая текстильная петля, установленная на внутренней стороне дна, используется в комплекте КС-К).



Рисунок 5 – Шнур для спуска

Рисунок 6 – Петля

Система крепления, предназначенная для закрепления чехла на десантнике, состоит из лент с регулировочными пряжками и лент с текстильной застёжкой. На лентах с пряжками находятся эластичные кольца для фиксации свободных концов лент.

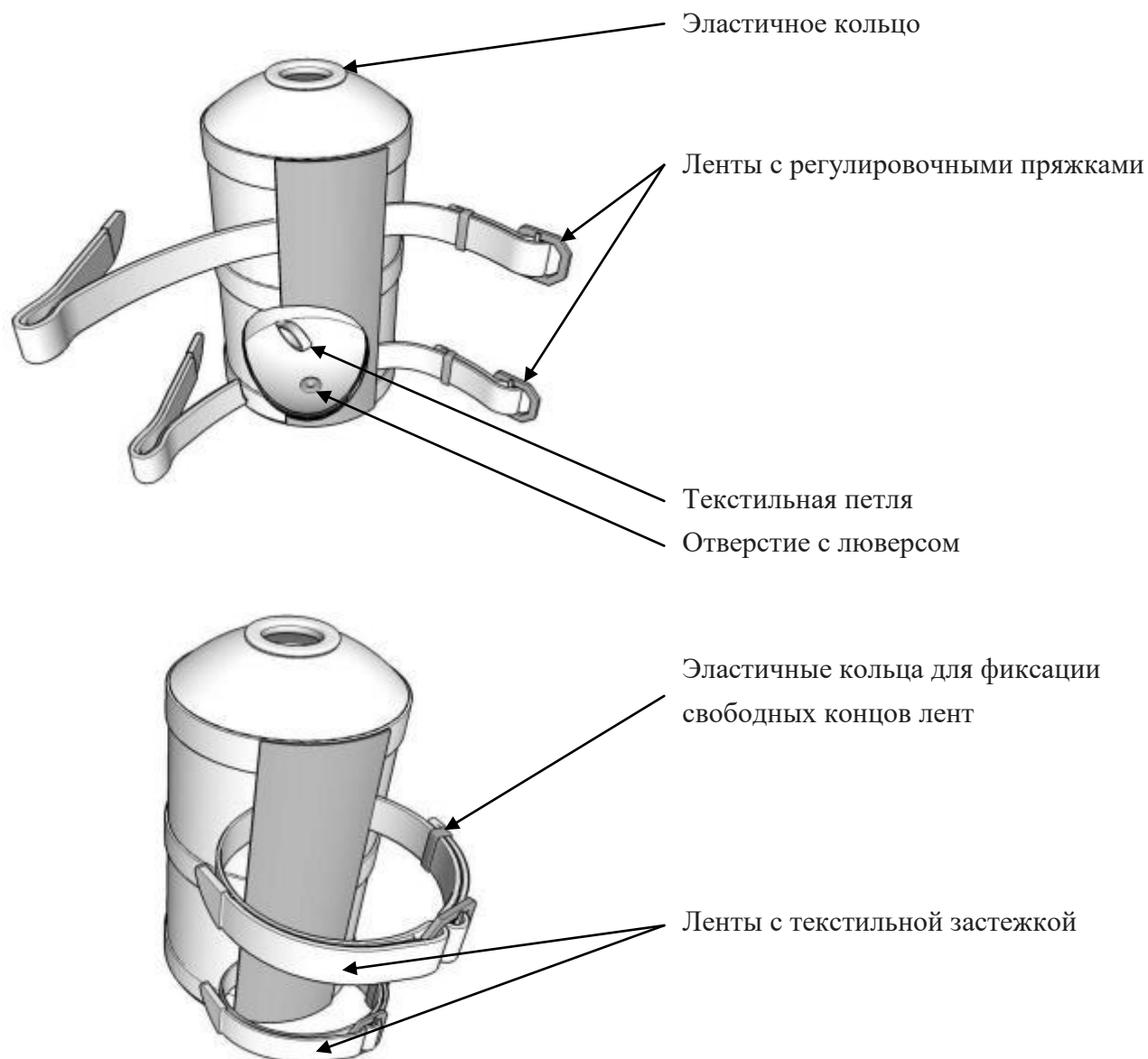


Рисунок 7 – Чехол шнура для спуска

1.3.6 *Фал страховочный* (рисунок 8) предназначен для страховки шнура для спуска. Фал имеет длину 1500 мм и изготовлен из ленты с555К, сложенной в два сложения и прошитой капроновыми нитками. На концах фала имеются петли для прикрепления страховочных карабинов. Внутри одной из петель вшит ярлык с указанием изготовителя и года выпуска.

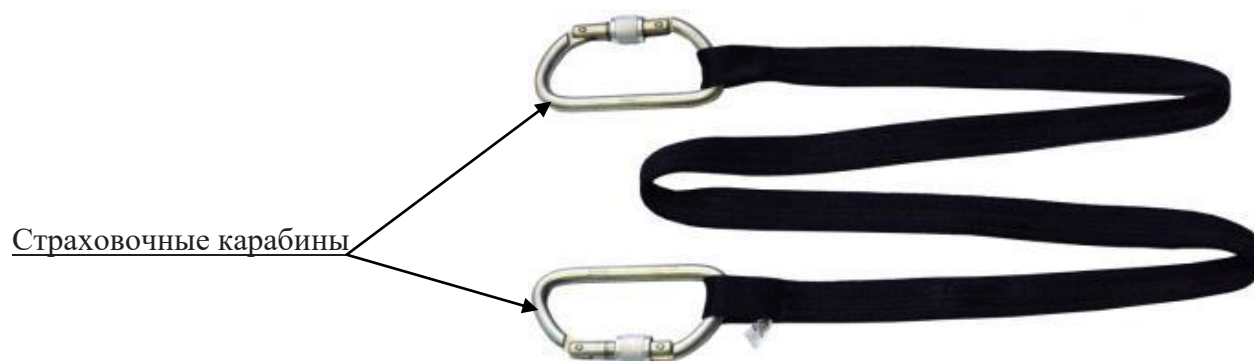


Рисунок 8 – Фал страховочный

1.3.7 *Подвесная система* (рисунок 9) изготовлена из лент прочностью не менее 1600 кгс и состоит из главного обхвата, наспинно-плечевых обхватов, поясного и ножных обхватов. Главный обхват оканчивается свободными концами с металлическими Д-образными пряжками, за которые закрепляется подвеска тормозного блока. С помощью наспинно-плечевых обхватов производится подгонка подвесной системы по росту.

Две капроновые ленты с двумя прямоугольными пряжками образуют поясной обхват. Ножные обхваты состоят из двух частей. Одна часть является продолжением наспинно-плечевых обхватов и образует петлю. На правой петле закреплена Д-образная пряжка, на левой – карабин. Вторая часть ножного обхвата представляет собой ленту, на которой смонтированы прямоугольные пряжки для регулировки их длины с учётом роста и обмундирования десантника (рисунок 10). На правой ленте ножного обхвата закреплён карабин, на левой – Д-образная пряжка.

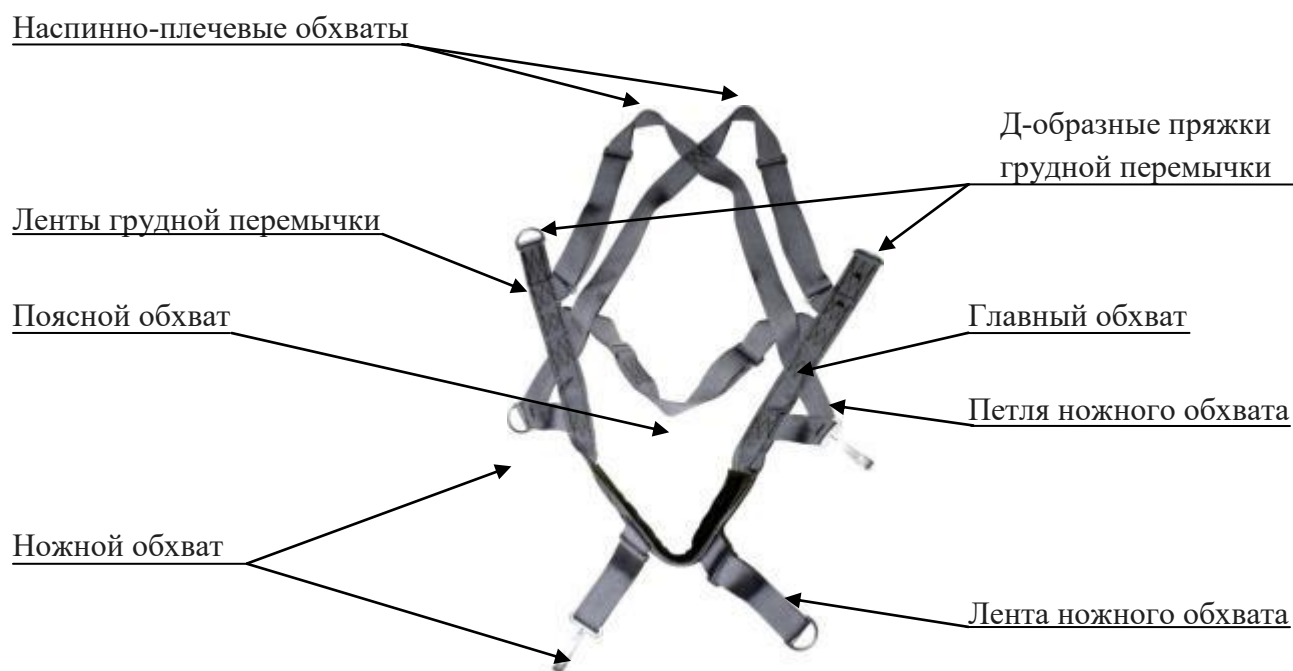


Рисунок 9 – Подвесная система

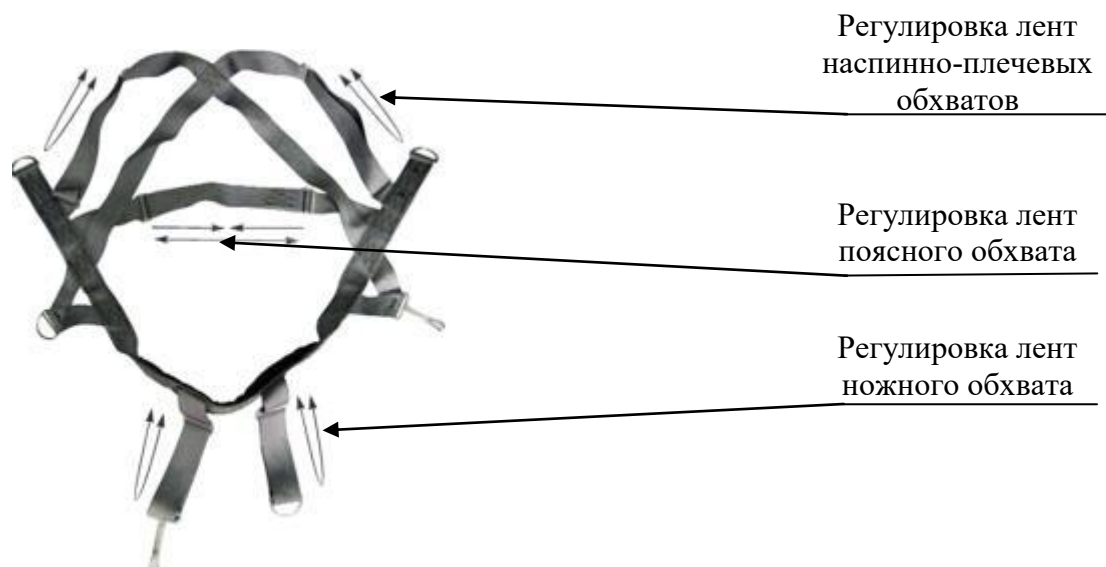


Рисунок 10 – Узлы регулировки подвесной системы

1.3.8 Сумка для хранения и переноски комплекта КС-К/2 (рисунок 11) представляет собой рюкзак с регулируемыми по длине плечевыми лямками. На сумке имеются карманы для укладки тормозных блоков с подвесками, страховочных карабинов, фала страховочного, Руководства по эксплуатации и формуляра. Отсеки и карманы сумки снабжены застежками-молниями, при помощи которых сумка закрывается после укладки в нее комплекта КС-К/2.



Рисунок 11 – Сумка для хранения и переноски комплекта КС-К/2

1.3.9 *Формуляр* предназначен для записи сведений о приемке, эксплуатации, техническом освидетельствовании комплекта, ремонте, а также о замене составных частей. Сведения, записываемые в формуляр, должны вноситься только лицом, ответственным за эксплуатацию КС-К/2. Все записи должны выполняться пастой синего или чёрного цвета.

Запрещаются любые исправления и подчистки в графах формуляра.

2 Указание по мерам безопасности

2.1 Порядок спусков, допуски лиц к выполнению спусков на КС-К/2 определяются министерствами и ведомствами, предприятия и организации которых эксплуатируют КС-К/2.

2.2 Перед каждым применением все составные части, входящие в комплект КС-К/2, должны проходить тщательный осмотр согласно требованиям настоящего руководства.

2.3 Десантник, выполняющий спуски, должен иметь надетые защитные перчатки и защитный шлем, а также нож в чехле, который должен закрепляться на снаряжении десантника или прикрепляться к плечевой лямке подвесной системы комплекта.

2.4 Десантнику, находящемуся на земле и осуществляющему спуск груза или страхующему спуски других десантников, запрещается наматывать шнур для спуска на руку.

2.5 Перед началом работы выпускающий десантников из вертолётa должен визуально проверить: правильность укладки шнура во всех тормозных блоках, а также исправность прицепного карабина шнура. Убедиться в отсутствии задиров на пороге двери вертолётa. После этого зацепить карабин страховочного фала за страховочную петлю на шнуре для спуска и произвести зацепление карабина шнура за вертолёт (рисунки 19...24). Для предохранения шнура рекомендуется применять защитный коврик. В процессе спусков выпускающий должен контролировать место закрепления прицепного карабина - ограничитель, предохраняющий разрезную муфту от проворота, должен находиться в прорези разрезной муфты

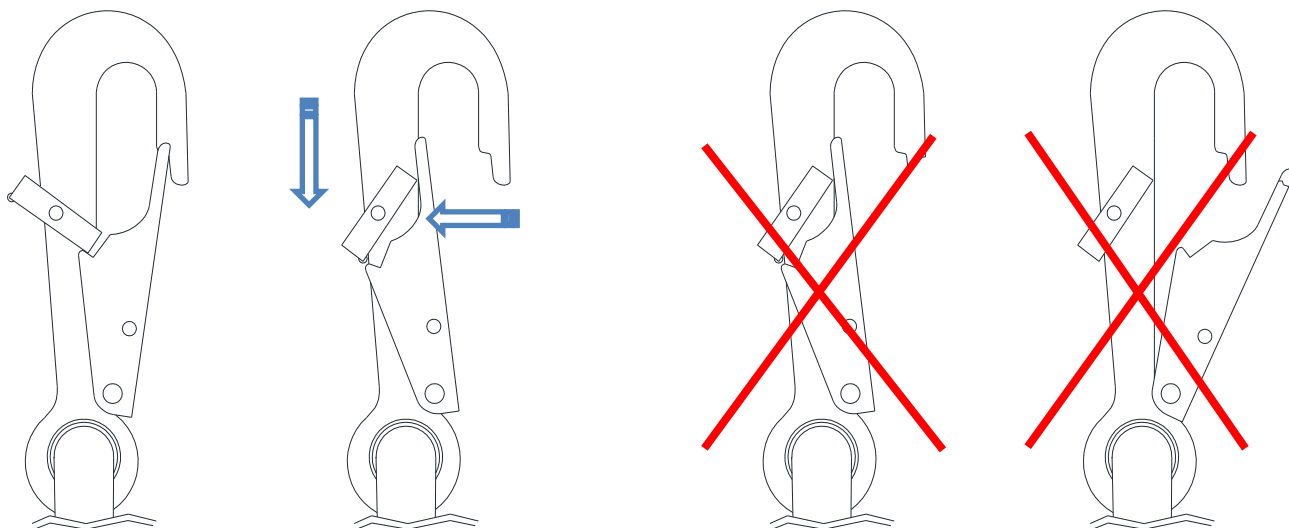
2.6 При выполнении спусков на влажном шнуре необходимо учитывать, что начало спуска будет несколько затруднено, но по мере дальнейшего продвижения по шнуру скорость спуска может возрастать, так как влажность шнура будет способствовать уменьшению силы трения.

2.7 При хранении шнура для спуска в чехле он должен выниматься из чехла, просушиваться и проветриваться не реже 1 раза в 10 дней.

3 Порядок проверки технического состояния комплекта

3.1 Каждый комплект КС-К/2, поступивший в эксплуатирующую организацию, перед началом эксплуатации должен подвергаться техническому осмотру, а также проверке его комплектности согласно таблице 1

3.2 Прицепной карабин шнура должен быть исправным, не допускаются: поломка пружин коробочки и подвижной части карабина, изогнутость подвижной части карабина и носка крюка, значительный люфт подвижных частей, разрушение или деформация ограничителей бокового перемещения подвижной части карабина (рисунок 12). Не допускается наличие острых кромок, забоин, заусенцев, а также следов коррозии, масел, горюче-смазочных материалов и других загрязнений. Маркировка должна быть легко различима.



Проверка исправности карабина шнура

Карабин неисправен

Рисунок 12 – Проверка прицепного карабина

3.3 При осмотре тормозных блоков необходимо убедиться в отсутствии на деталях острых кромок, забоин, заусенцев, следов металлических стружек, коррозии металла, масел, горюче-смазочных материалов и других загрязнений, которые могут повредить шнур для спуска. Не допускаются забоины, задиры, следы коррозии и другие повреждения на вогнутых сферических поверхностях роликов основания тормозного блока. Маркировка тормозного блока должна быть легко различима.

3.4 На подвеске тормозного блока не допускаются: порывы и пропуски нитей прошивочных строчек, потертости и расслоения лент подвески, загрязнения маслами, красками и горюче-смазочными материалами, отсутствие ярлыков или нечеткое их исполнение. При наличии дефектов подвеска должна быть заменена на новую.

3.5 Страховочные карабины должны быть исправными, не допускаются: поломка пружины подвижной части карабина, изогнутость подвижной и неподвижной частей, значительный люфт подвижной части, разрушение или деформация муфты, отсутствие возможности фиксации муфты. Не допускается наличие острых кромок, забоин, заусенцев, а также следов коррозии, масел, горюче-смазочных материалов и других загрязнений. Маркировка должна быть легко различима.

3.6 Шнур для спуска должен быть осмотрен по всей длине. При этом не допускаются: вытягивание, расслоение, порывы и порезы нитей оплетки; утонение и утолщение шнура по диаметру; наличие следов масел, красок, а также следов синтетических маркеров, горюче-смазочных материалов и материалов неизвестного происхождения на поверхности шнура. Шнур запрещён к эксплуатации, если он не соответствует установленной длине (50^{+1} м). Нити прошивки заделки прицепных карабинов должны быть целыми, без порывов и расплетений. Обжимная металлическая гильза должна быть осмотрена на предмет целостности и отсутствия следов коррозии. Убедиться, что на концах А и Б шнура, в местах закрепления прицепных карабинов, ограничитель, предохраняющий разрезную муфту от проворота, находится в прорези разрезной муфты. Маркировка на этикетке петли должна быть чёткой и легко различимой. При обнаружении вышеназванных дефектов, шнур подлежит замене на новый.

3.7 Внешняя и внутренняя стороны камеры чехла шнура для спуска должны быть чистыми, без следов плесени, без загрязнений маслами и красками, горюче-смазочными материалами и материалами неизвестного происхождения. Не допускаются порывы прошивочных строчек и ткани чехла. При наличии перечисленных дефектов чехол не должен допускаться для эксплуатации. Текстильная петля на внутренней стороне дна не должна иметь порывов и потёртостей. Резиновая петля (S7100) не должна иметь надрывов и заусенцев. Эластичное кольцо не должно иметь повреждений и должно сохранять свою эластичность. При проверке технического состояния системы крепления чехла, осмотру должны подвергаться металли-

ческие детали, ленты системы и прошивочные швы. Не допускаются: следы коррозии на металлических деталях, порывы прошивочных строчек, загрязнения красками, горюче-смазочными материалами и материалами неизвестного происхождения, а также порывы и порезы лент. Текстильные застёжки на лентах должны сохранять работоспособность. При неисправности системы крепления не допускается присоединение чехла к десантнику.

3.8 На фале страховочном не допускаются: порывы и пропуски нитей прошивочных строчек, потертости и расслоения лент, загрязнения от масел, красок и горюче-смазочных материалов, отсутствие ярлыков или нечеткое их исполнение. При наличии таких дефектов фал должен быть заменен на новый.

3.9 При проверке технического состояния подвесных систем осмотру должны подвергаться металлические детали, ленты системы и прошивочные швы.

Не допускаются: следы коррозии на металлических деталях, порывы прошивочных строчек, загрязнения маслами, красками, горюче-смазочными материалами, а также порывы и порезы лент подвесной системы. При наличии на подвесной системе таких дефектов она не должна допускаться к эксплуатации.

3.10 Сумка для хранения и переноски комплекта КС-К/2 должна быть чистой, без порывов, следов масел, красок, следов синтетических маркеров, горюче-смазочных материалов и пятен неизвестного происхождения.

3.11 Наличие сопроводительной документации должно проверяться по таблице 1. Необходимо проверить: правильность заполнения в формуляре соответствующих номеров тормозных блоков и шнура, наличие отметок ОТК и других реквизитов изготовителя.

3.12 При положительных результатах проверки делается соответствующая запись в формуляре (с указанием должности, фамилии, подписи и даты) о допуске в эксплуатацию данного комплекта. При обнаружении каких-либо несоответствий требованиям настоящего раздела составляется акт-рекламация. Один экземпляр акта направляется изготовителю. Акт-рекламация составляется комиссией, проводящей осмотр, и утверждается руководителем эксплуатирующей организации.

4 Подготовка комплекта к использованию

4.1 Каждый десантник при подготовке к десантированию с помощью КС- К/2 должен произвести подгонку подвесной системы на надетом на себя обмундировании (рисунок 13). Регулируя длины лент ножных обхватов, поясного и на-спинно-плечевых ремней, десантник должен добиться такого состояния подвесной системы, при котором она должна достаточно плотно облегать тело и обеспечивать равномерное распределение нагрузок, возникающих при спуске.



Рисунок 13 – Подгонка и одевание подвесной системы

4.2 При укладке шнура для спуска в чехол, карабин на конце «Б» шнура должен быть зацеплен за резиновую петлю (S7100), смонтированную на текстильной петле в верхней части камеры чехла. Шнур для спуска может быть уложен в специальную самораспускающуюся бухту (рисунок 14).

ВНИМАНИЕ! Резкий перегиб шнура у края обжимных металлических гильз ЗАПРЕЩЁН. Несоблюдение этого требования (при укладке в чехол, хранении и эксплуатации) приводит к раздвижке оболочки шнура.

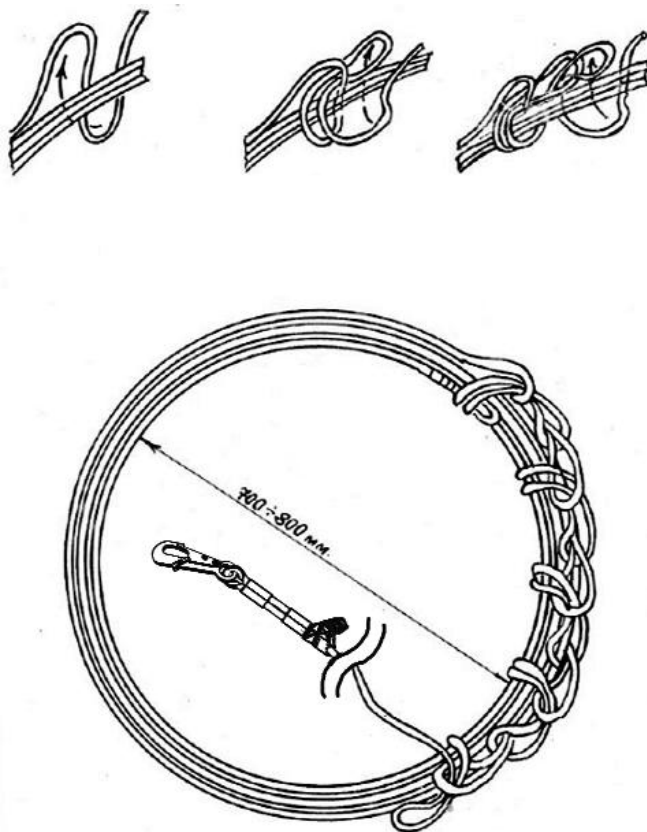


Рисунок 14 – Укладка шнура в бухту

4.3 Тормозные блоки должны быть смонтированы на шнуре для спуска в соответствии со схемами монтажа (рисунок 15).

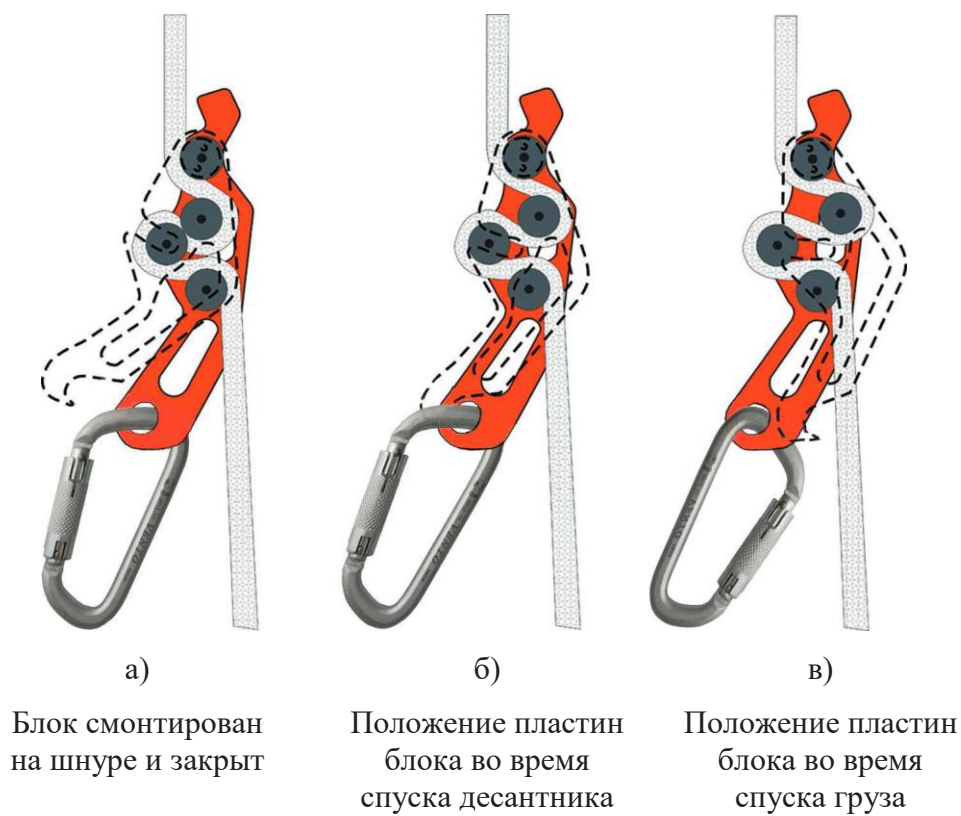


Рисунок 15 – Монтаж тормозных блоков

4.4 При присоединении подвески к подвесной системе ленту подвески необходимо пропустить через две Д-образные пряжки, затем в большую петлю подвески, пропустить её второй конец и стянуть удавкой обе Д-образные пряжки (рисунок 16а). Страховочный карабин с автоматической муфтой вставить в малую петлю подвески (рисунок 16б).



а)



б)

Рисунок 16 – Монтаж подвески тормозного блока



Рисунок 17 – Готовность снаряжения к работе

5 Выполнение спусков десантниками с комплектом КС-К/2

Для выполнения спуска с использованием КС-К/2 необходимо:

5.1 Зацепить конец шнура с тормозными блоками за вертолёт (рисунок 19а). Крепление возможно непосредственно за специально предназначенные узлы вертолётта или к рамке узла крепления карабинов (УЗК) (рисунок 18), установленной в проушины крепления аварийного трапа вертолётта Ми-8 (рисунок 19б). Проверить крепление прицепного карабина. При выполнении спусков хвататься за прицепной карабин и пластиковый чехол прошивки шнура ЗАПРЕЩЕНО.

Зацепить карабины страховочного фала за швартовочный узел вертолётта и страховочную петлю на шнуре (рисунки 19...24). После этого свободный конец шнура, уложенный в чехол или самораспускающуюся бухту, сбросить вниз или закрепить свободный конец шнура, уложенный в чехол, на ноге (рисунок 17). При сбросе свободный конец шнура должен распуститься и достигнуть земли.

Проушина для подсоединения карабина шнура для спуска

Карабины для крепления рамки УЗК в проушинах крепления аварийного трапа дверного проема вертолётта Ми-8



Рисунок 18 – Рамка УЗК



а)



б)



в)

Рисунок 19 – Монтаж шнура для спуска и фала страховочного

а) монтаж прицепного карабина к проушине крепления аварийного трапа; б) монтаж прицепного карабина к рамке УЗК; в) монтаж фала страховочного к конструкциям вертолётта



Рисунок 20



Рисунок 21

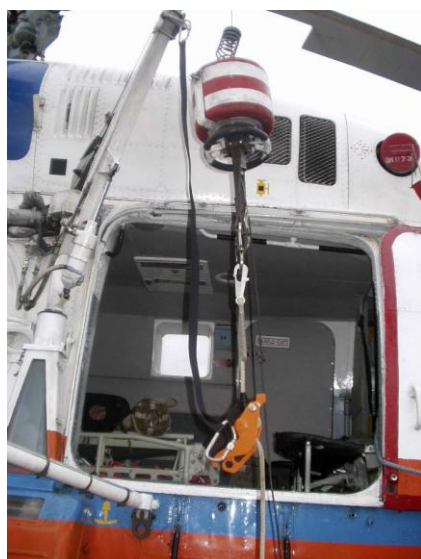


Рисунок 22



Рисунок 23



Рисунок 24

5.2 Зацепить карабин с автоматической муфтой за нижнее отверстие основания тормозного блока (рисунок 25) и взять его левой рукой, прижав этой рукой к тормозному блоку свободный конец шнура для спуска. После этого визуально проверить правильность зацепления карабина за тормозной блок и обеспечить натяжение подвески путём удаления от себя тормозного блока на длину подвески. Плавное, без рывков выйти за борт вертолёта и зависнуть на шнуре (рисунки 26 - 32). Лента подвески при выходе должна удерживаться десантником в натянутом от себя состоянии, при этом выпускающий должен помогать десантнику, устраняя слабинку на шнуре. Зависнув на шнуре, десантник вытянутой правой рукой должен взять свободный конец шнура, натянуть его и, не ослабляя натяжения, перевести шнур к бедру.



Рисунок 25 – Подсоединение карабина с автоматической муфтой к тормозному блоку



Рисунок 26 – Положение узлов КС-К перед началом спуска десантника по шнуру



Рисунок 27



Рисунок 28



Рисунок 29



Рисунок 30



Рисунок 31

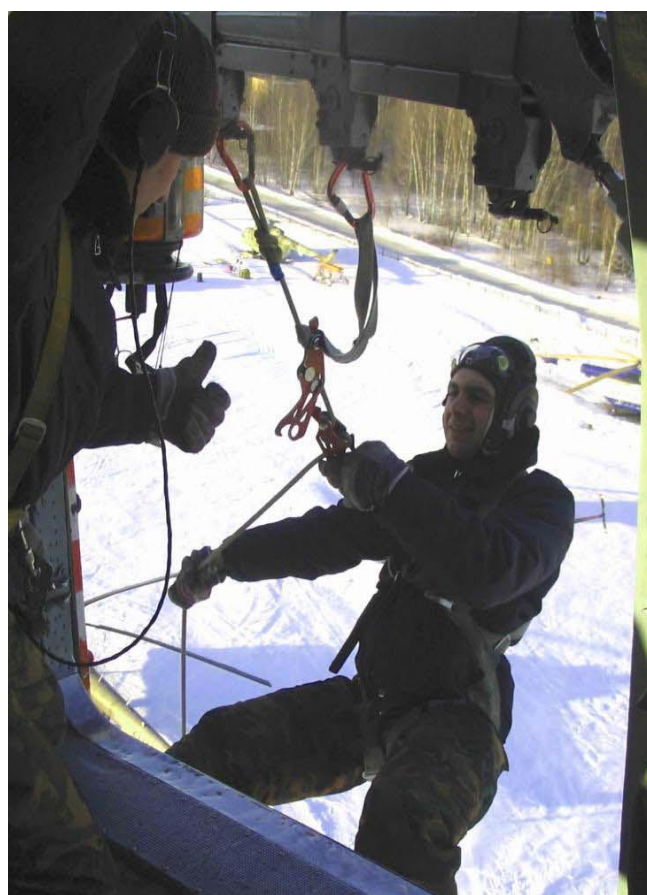


Рисунок 32

5.3 Для начала спуска десантнику необходимо правой рукой взять свободный конец шнура (для обеспечения раскрутки шнура перед его подачей в ролики тормозного блока), кистью левой руки плавно сжать основание и поворотную щеку тормозного блока.

Скорость спуска регулируется силой зажима кистью корпуса и поворотной щеки (рисунок 15б). При полном отпуске левой рукой поворотной щеки тормозной блок останавливается (рисунок 15а).

При длительной остановке движения десантника (например, для выполнения работ на высоте), необходимо шнур зафиксировать на тормозном блоке путём освобождения поворотной щеки и накидывания петли нижнего свободного конца шнура на выступ основания тормозного блока (рисунок 34).

Фиксация блока на шнуре



Рисунок 33 – Положение десантника при спуске по шнуру



Рисунок 34 – Положение блока для длительного зависания

5.4 Перед приземлением десантник должен снизить скорость спуска до минимальной.

5.5 После приземления необходимо отцепить карабин с автоматической муфтой от тормозного блока, затем, повернув вверх подвижную пластину, отсоединить основание тормозного блока от шнура.

5.6 Спуск следующего десантника возможен только после снятия тормозного блока и освобождения шнура для спуска предыдущим десантником.

5.7 Для обеспечения безопасности при производстве спусков рекомендуется производить спуск первым наиболее опытным десантником с целью дальнейшей страховки им остальных спускающихся и приёма грузов (рисунок 35).



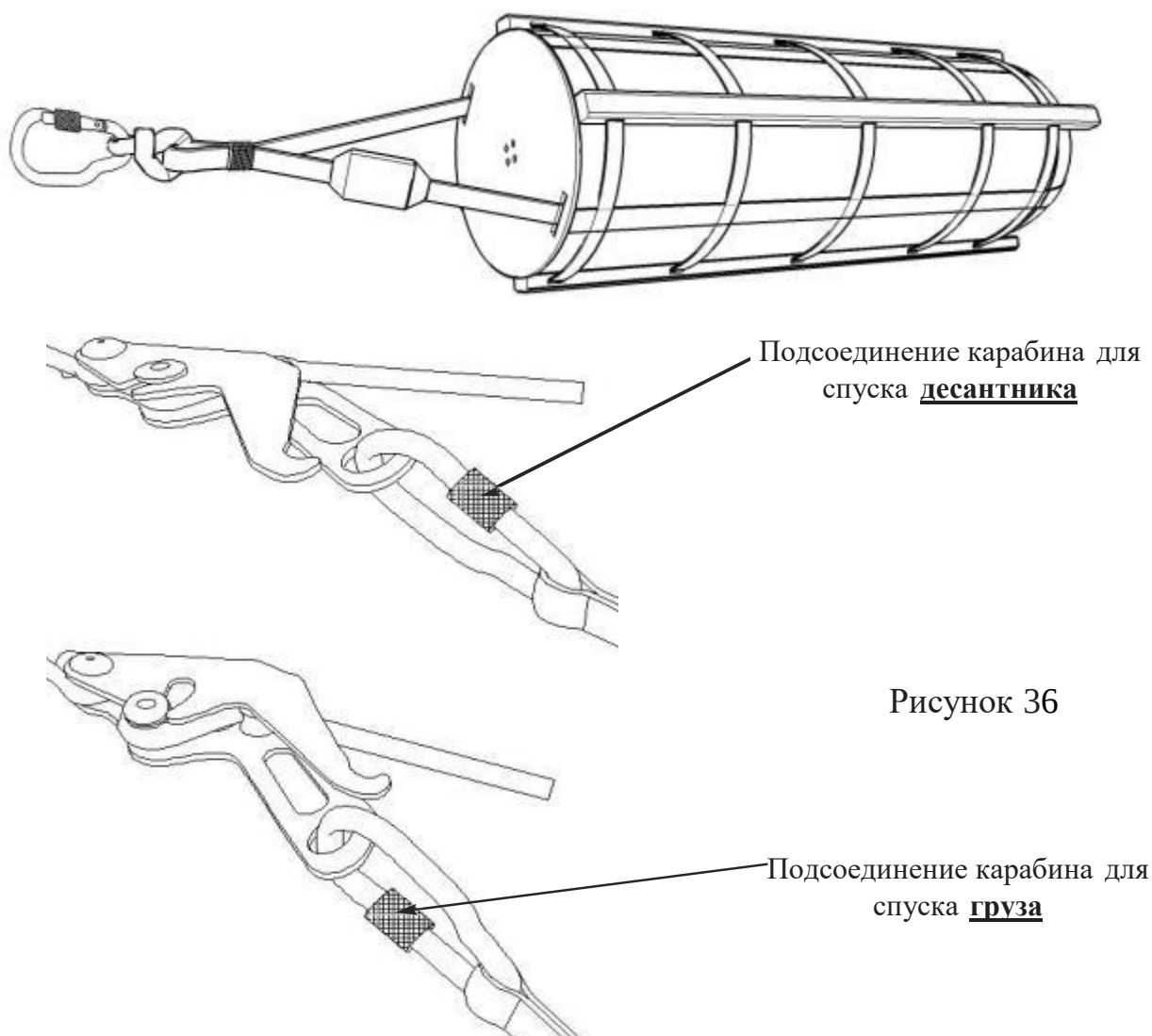
Рисунок 35 - Положение страховующего десантника

6 Спуск груза с применением комплекта

6.1 Спуски грузов с применением комплекта КС-К/2 производятся с тех же высот, с которых производится десантирование людей.

6.2 Монтаж тормозного блока на шнуре необходимо производить по схеме (рисунок 15в).

6.3 Груз присоединяется к тормозному блоку с помощью подвески тормозного блока. Подвеска тормозного блока за петлю крепится к грузу, а карабином с автоматической муфтой крепится к тормозному блоку аналогично закреплению десантника (рисунок 36).



6.4 Для исключения самопроизвольного движения груза по шнуру при вывешивании груза за бортом вертолётa, необходимо нижний свободный конец шнура зафиксировать на тормозном блоке (рисунок 34). После вывешивания груза

за бортом необходимо освободить свободный конец шнура, после чего фиксация груза осуществляется путём натяжения свободного конца шнура с земли (рисунок 37).

6.5 При прохождении тормозного блока мимо нижнего обреза двери выпускающему необходимо рукой отодвинуть шнур от борта вертолёт для исключения зацепления тормозного блока за нижний обрез двери.

6.6 Регулирование скорости спуска (уменьшение или полная остановка) производится путем натяжения или ослабления свободного конца шнура с земли. После приземления груза производится отцепление карабина подвески от тормозного блока и отсоединение тормозного блока от шнура.

6.7 Спуск следующего груза возможен после снятия тормозного блока и освобождения шнура для спуска от предыдущего груза.

6.8 При спуске груза специалисту, управляющему спуском груза с земли, рекомендуется находиться в стороне от точки приземления груза на расстоянии не менее 5 метров.

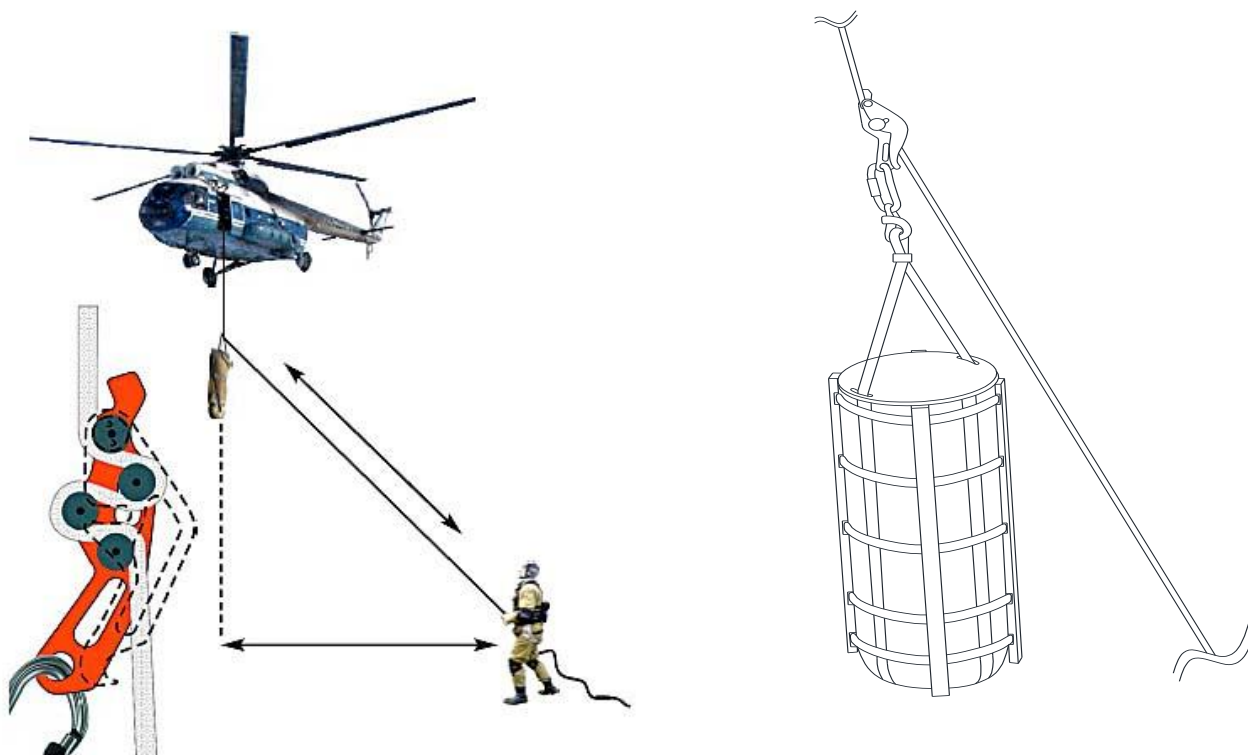


Рисунок 37 - Положение десантника при спуске груза

7 Порядок обслуживания комплекта после окончания спусков

7.1 После выполнения спусков необходимо убрать комплекты КС-К/2 в сумки.

7.2 Сумки с комплектом КС-К/2 при любых перевозках должны находиться отдельно от предметов и веществ, которые могут вызвать их повреждение.

7.3 При возвращении на место базирования старший группы десантников должен произвести просушку и осмотр всех комплектов КС-К/2 согласно требованиям раздела 3 настоящего руководства и занести в соответствующий раздел в формуляре комплекта сведения о количестве и характере спусков.

8 Техническое обслуживание комплекта

8.2 После каждого применения и перед сдачей на склад для хранения комплект КС-К/2 должен подвергаться осмотру в соответствии с требованиями раздела 4 настоящего Руководства и, при необходимости, техническому обслуживанию и ремонту.

8.3 Шнур для спуска после окончания спусков с ним должен быть просушен и проветрен. При этом чехол со шнура должен быть снят. Запрещается сушить шнуры непосредственно на отопительных приборах, батареях и котлах, под воздействием прямого действия солнечных лучей. Запрещается сушка либо хранение непросушенных шнуров на неокрашенных металлических поверхностях.

8.4 Подвеска тормозного блока после 100 применений изымается из комплекта и заменяется новой.

8.5 Чехол шнура для спуска, после окончания спусков, должен быть очищен от грязи и просушен со всех сторон. Запрещается сушить чехлы шнура для спуска непосредственно на отопительных приборах, батареях и котлах, под воздействием прямого действия солнечных лучей. Запрещается сушка либо хранение непросушенных чехлов шнура для спуска на неокрашенных металлических поверхностях.

8.6 При незначительных порывах ткани камеры чехла необходимо произвести ремонт путем зашивки капроновыми нитками поврежденных мест. При загрязнении камеры она должна быть постирана в теплом растворе моющих средств с обязательной последующей просушкой. Незначительные повреждения прошивочных строчек системы крепления устраняются машинной прострочкой поврежденных швов капроновыми нитками. Просушивание внутренней стороны камеры должно производиться не реже одного раза в 10 дней.

8.7 Незначительные повреждения прошивочных строчек подвесной системы устраняются машинной прострочкой повреждённых швов капроновыми нитками № 9.

8.8 При незначительных порывах ткани сумки для переноски необходимо произвести ремонт путем зашивки капроновыми нитками поврежденных мест. При загрязнении сумки она должна быть постирана в теплом растворе моющих средств с обязательной последующей просушкой.

8.9 Замены составных частей комплекта КС-К/2, а также произведенные ремонтно-восстановительные работы должны фиксироваться в формуляре.

8.10 После приводнения десантника или груза в морскую воду, все части комплекта КС-К/2 должны быть промыты большим количеством пресной воды с обязательной последующей просушкой.

9 Правила хранения и транспортирования

9.1 Сумки с комплектами КС-К/2 должны храниться на складах парашютно-десантного имущества или в других, приспособленных для хранения помещениях, в один ряд на деревянных стеллажах.

9.2 Запрещено хранить комплекты КС-К/2 вместе с нефтепродуктами, химическими веществами, красками и другими агрессивными веществами, которые могут вызвать повреждение частей комплекта, а также с продуктами питания. Сумки с комплектами должны находиться на расстоянии не менее 1 м от отопительных приборов и не менее 0,5 м от стен, потолка и пола.

9.3 Шнуры для спуска должны выниматься из чехлов и укладываться в обычную круговую бухту, если срок хранения их на складе превышает 10 дней.

9.4 Допускается перевозить комплекты КС-К/2 в сумках транспортом любого вида при условии их сохранности и отсутствии воздействующих факторов, которые могут вызвать их повреждение.

Примечание – Оставлять во время транспортирования и при хранении на станциях и пристанях комплекты КС-К/2 под открытым небом запрещается, их следует накрывать брезентом или световодонепроницаемым материалом.

10 Сроки эксплуатации комплекта

10.1 Изделия, входящие в комплект КС-К/2, имеют различные сроки эксплуатации (см. таблицу 2).

Таблица 2 – Сроки эксплуатации

Карабины страховочные	по состоянию;
Тормозной блок	15 лет;
Фал страховочный	5 лет;
Шнур для спуска	12 лет или 700 спусков на нем;
Подвеска тормозного блока	5 лет или 100 применений на спусках;
Подвесная система	12 лет;
Чехол шнура для спуска	по состоянию;
Петля резиновая	по состоянию;
Сумка для переноски и хранения	по состоянию.

10.2 После выработки указанных в таблице 2 сроков эксплуатации комплектующие КС-К/2 подлежат изъятию из эксплуатации и списанию в установленном порядке. Комплекты с изъятими комплектующими укомплектовываются новыми изделиями. Подвеска тормозного блока после 100 применений из комплекта должна изыматься и заменяться новой согласно требованиям пункта 9.4 настоящего Руководства.

10.3 Формуляр является неотъемлемой принадлежностью комплекта КС-К/2. При его утере или приходе его в негодное состояние должна быть назна-

чена комиссия под председательством руководителя эксплуатирующей организации, которая на основании имеющихся документов и технического состояния комплекта должна выписать дубликат формуляра с указанием количества выполненных спусков на тормозных блоках, шнуре, подвесках, а также остальные необходимые сведения. В случае, если определить начало эксплуатации и (или) количество выполненных спусков невозможно, комплект КС-К/2 должен быть направлен на предприятие - изготовитель для определения возможности его дальнейшей эксплуатации. При замене узлов, выработавших ресурс или пришедших в негодность по причине их технического состояния, должна быть сделана запись в формуляре. Вопросы замены или выбраковки до истечения эксплуатационных сроков решаются комиссией под председательством руководителя эксплуатирующей организации.

10.4 В эксплуатирующих организациях запрещается производить какие-либо переделки, доработки комплекта КС-К/2. Все предложения по этим вопросам должны направляться разработчику.

11 Гарантийные обязательства

11.1 Изготовитель гарантирует работоспособность КС-К/2 в течение 1 года с момента приемки изделия заказчиком в случае соблюдения потребителем правил эксплуатации, транспортировки и хранения изделия. Гарантийная наработка в пределах гарантийного срока - 50 применений на каждую единицу, входящую в комплект КС-К и 200 спусков на шнуре для спуска.

11.2 Изготовитель не принимает рекламаций по качеству КС-К в случае:

- 1) механических повреждений, полученных:
 - при укладке, транспортировании и хранении комплекта КС-К;
 - при протаскивании комплекта КС-К и всех его элементов по земле;
- 2) ожогов с порывами ткани шнура для спуска, подвесной системы десантника, подвески тормозного блока, страховочного фала и петли для крепления страховочного фала;
- 3) отсутствия формуляра;
- 4) нарушения заказчиком (потребителем) условий хранения и эксплуатации;
- 5) несвоевременного выполнения текущего ремонта.