

Денис Окань

# НЕСКУЧНЫЕ ПОЛЁТЫ

НЕБЕСНЫЕ ИСТОРИИ 4

**Денис Окань**  
**Нескучные полёты.**  
**Небесные истории – 4**

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=63016112](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=63016112)  
ISBN 9785005166760*

**Аннотация**

По стеклу елозят дворники. Пока самолёт стоит, они справляются с тем объёмом воды, что падает на окна кабины, но я знаю, чего ожидать, когда самолёт начнёт разгоняться... Диспетчер разрешает взлёт. Огни ВПП ёлочкой уходят на восток, где зарницы то и дело освещают небо. Это очень и очень красивое зрелище, но я бы предпочёл им любоваться не из кабины лайнера, который мне предстоит направить как раз в ту сторону. Надо улетать. Не подведи, брат!

# Содержание

Веронские качели	6
Суровое Забайкалье	33
Полёт в столицу мира	74
Конец ознакомительного фрагмента.	97

# Нескучные полёты Небесные истории – 4

**Денис Окань**

© Денис Окань, 2022

ISBN 978-5-0051-6676-0 (т. 4)

ISBN 978-5-0051-6675-3

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Каждый день по всему миру самолёты гражданской авиации совершают пару сотен тысяч взлётов и посадок. Двадцать четыре часа в сутки, семь дней в неделю и триста шестьдесят пять дней в году тысячи лайнеров покидают твёрдую земную поверхность, чтобы через некоторое время вернуться обратно, соединив при этом города, страны и судьбы.

В солнечную погоду, в дождь, в грозу, в штиль, в сильный ветер, в туман – пилотам гражданской авиации приходится выполнять свою работу в очень разнообразных условиях. Аэродромы не всегда простые и приветливые, да и лайнеры, несмотря на величие инженерной мысли, нет-нет да капризничают.

Что знает простой пассажир о работе пилота гражданской авиации? Да практически ничего, разве что "самолётом управляют компьютеры, пилоты давно уже стали операторами" – такую мысль можно услышать в интервью иных заслуженных лётчиков... к гражданской авиации никогда не имевших отношения и никогда не работавших на современных "компьютерных самолётах". Иные заслуженные даже ордена имеют – за проявленный героизм в работе. И при случае этими орденами сверкают на камеру.

Мы – не герои. У нас нет цели прославиться и получить орден. Наша главная задача – не довести ситуацию до такой, после которой наши фамилии появятся в новостях.

Мы просто делаем свою работу. Изо дня в день. Из года в год. Всю свою лётную жизнь мы посвящаем тому, чтобы летать безопасно и выходить победителями в самых разных полётных ситуациях, делая это максимально незаметно для наших пассажиров, дабы не потревожить лишний раз их комфорт.

*И мы влюблены в свою работу, совершенно не героическую, но которая никогда не бывает скучной...*

*Летайте безопасно! И будьте счастливы!*

*Ваш Денис Окань*

# Веронские качели

*2016 год, февраль*

Пилоты гражданской авиации летают много. Очень много! Иногда настолько много, что обывателю может показаться, что... работа эта может наскучить. Мол, что там у тебя, товарищ гражданский пилот, может быть интересного? Работает-то автопилот, а ты сидишь на попе ровно. Ну, может, кнопки жмёшь или газеты читаешь для разнообразия. Каждый полёт всё одно и то же. И не налёт у вас, а навоз!

Вот и Магомед Омарович<sup>1</sup> с экранов регулярно пальцем потрясает: «Пилотов в наше время нет, лишь операторы!» А он человек уважаемый, рядом с «Бураном» летал, врать не станет!

К разочарованию праздного обывателя, это не совсем так. При всей одинаковости рейсов, даже когда несколько дней подряд летаешь по одному и тому же маршруту, в один и тот же аэропорт, каждый полёт всё равно по-своему интересен. Я не знаю, есть ли на свете ещё одна такая профессия, которая, будучи такой зарегламентированной (и да,

---

<sup>1</sup> Толбоев М. О. Герой России, заслуженный лётчик-испытатель, известный своими высказываниями по любому поводу и без, поэтому столь любимый журналистской братией. Здесь и далее – прим. автора.

на поверхностный взгляд однообразной), на деле оказывалась бы... совсем нескучной. Манящей! Работой, по которой скучаешь!

Попробую объяснить. Скажем, летаешь день, ночь, день, ночь. Шесть рабочих дней, один выходной (пилоты говорят: «Живёшь в самолёте»), и так длится из недели в неделю несколько месяцев подряд. Устало смотришь в будущее, в любой момент суток точно знаешь, сколько дней осталось до отпуска...

Уходишь в отпуск, а через неделю приходит осознание: руки-то по штурвалу соскучились!<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Отсылка к словам известной в СССР песни со словами «...если б ты знала, как тоскуют руки по штурвалу!»



А я, «офисный пилот», летаю мало. И каждый полёт для меня – праздник! Я не знаю, что должно случиться, чтобы мой позитивный настрой был разрушен, и от полёта я получил полное неудовлетворение.

Признаться, так было не всегда. В доофисный период, когда я тоже летал часто и много, я видел жизнь лишь изнутри кабины самолёта и поэтому не мог оценить всю «прелесть» жизни лётного руководителя. Как и все ругался на планирование, на коммерсантов, на сотрудников наземных служб и прочие житейские неприятности, сопутствующие лётной



работе. А сейчас познал «прелести» офиса, и вряд ли отсутствие удовольствия от полёта может случиться сегодня, когда девяносто процентов рабочего времени мне приходится проводить на бессмысленных совещаниях и в прочих видах «якобы деятельности», выносящей мозг и нервы куда вернее, чем заход в условиях грозовой деж...

Стоп!!! Опять меня понесло!

Это личное, извините! Наболело!



Так вот. Летая много, при всей интересности полётов запомнить нюансы того или иного рейса сложно, кроме как если в нём случилось что-то, как я говорю, «нескучное». Значительную часть таких вот «нескучностей» обеспечивает по-

года, и особенно нескучно летать... да-да, в условиях грозовой деятельности. Особенно ночью. Особенно при заходе на посадку. Такие заходы весьма разнообразят даже такой рутинный полёт, как Санкт-Петербург – Москва<sup>3</sup>. Признаться, мне бы всё-таки хотелось, чтобы нескучных полётов было как можно меньше – игры со Стихией требуют уж очень больших затрат нервов и расхода адреналина. Мы обязаны выходить из неприятностей победителями, чтобы не дать лишнего повода журналистской братии пригласить в свои шоу Магомеда Омаровича. Кстати, парашюта за спиной у гражданского пилота нет. А в плохую погоду руководитель полётов не даст нам команду катапультироваться, возвращаться на землю придётся с самолётом вместе. И это, знаете ли, мотивирует.

Запоминаются и менее «героические» погодные условия, в которых, тем не менее, приходилось демонстрировать филигранную технику пилотирования в борьбе с капризной Стихией, чтобы протиснуться сквозь лабиринты порывистого ветра, который бросает лайнер туда-сюда и вверх-вниз, ставя его в раскоряку, то роняя скорость, то, наоборот, забрасывая её вверх. И при этом надо остаться в узких рамках критериев стабилизированного захода на посадку, которые по мере приближения взлётно-посадочной полосы становятся всё уже и уже. Выскочишь за эти рамки – будь добр пожа-

---

<sup>3</sup> Рассказ «Пятница, 13» об одном из таких полётов вы можете прочитать во второй книге цикла «Небесные истории» под названием «Взлёт разрешён!»

ловать на ковёр к начальнику для разбирательств и порицаний, даже если посадка выполнена безопасно.

Иногда Стихия явно побеждает, и ты осознаёшь, что дальнейшая борьба может быть небезопасной. Герои нужны на войне и на испытательной работе, пилот же гражданской авиации делает всё, чтобы в новости не попасть и медаль из рук президента не получить. Поэтому он уступает партию и уходит на заранее подготовленные позиции. Прекращает заход на посадку и идёт на второй круг. Кстати, в нашем жаргоне он всегда «второй», даже если по факту третий или четвёртый.

Отойдя в сторонку, начинаешь обмозговывать ситуацию, просчитывать возможные ходы. И если относительно безопасных вариантов не видно, то подписываешь договор о капитуляции и следуешь плану «Б» – машешь Стихии ручкой, то есть крылом, и уходишь на запасной аэродром, где погода более покладистая.

Иногда выбор такого варианта очевиден: например, на аэродром назначения напала метель, видимости нет, да и боковой ветер превышает допустимое значение. В баках есть топливо, и его даже больше, чем требуется для полёта на запасной, но вот есть ли смысл его жечь, надеясь, что метель утихнет? Глядя на то, что творится на земле, ты понимаешь, что, скорее всего, смысла нет и летишь вместо Норильска в Нижневартовск.

Бывает и такое, что вариант с уходом на запасной не оче-

виден: и погода есть (пусть даже плохая, но по документам лётная), и топлива достаточно. Можно попробовать выполнить ещё один заход... и ещё один заход... и иногда ещё один<sup>4</sup>... А далее снова возвращаемся к вариантам: либо ты Стихию всё-таки победил, смог выдержать рамки и выполнил посадку, либо... Машешь ручкой и летишь на запасной.

Либо победил, но идешь к начальству на ковёр, запасаясь аргументами.

Уже не скучно, да?

А может оказаться и ещё интереснее! Ты прилетаешь на запасной аэродром и выясняется, что условия здесь тоже так себе... И снова возникают варианты: если всё ещё есть топливо, можно попытаться счастья на другом аэродроме, а если нет... Что ж, это тот самый случай, после которого тебя возведут в герои и покажут по телевизору.

Если прокурор на съёмки отпустит, конечно же.

Несколько месяцев назад мне довелось уйти на запасной аэродром Нижнего Новгорода<sup>5</sup>. Нет-нет, у нас ничего героического не случилось – ну, ушли из-за гроз в Домодедово на запасной в Нижний, с кем не бывает? Но вот улетели мы оттуда лишь на следующие сутки. И не из-за того, что в Москве или в Нижнем Новгороде погоды не было –

---

<sup>4</sup> Весьма любопытный факт: в среднем у пассажиров подобных «ещё заходов» больше, чем у их пилотов, так как первым каждый манёвр самолёта кажется заходом на посадку.

<sup>5</sup> Рассказ «Авиатриллер обыкновенный» в книге «Офисный пилот».

погода-то была, и мы были готовы отправиться в Москву буквально через полтора часа после посадки. Но, понимаете ли... на взлётно-посадочной полосе вспучило бетонную плиту и аэропорт Стригино закрылся.

А теперь представьте себе выражение лица того командира, который летит из грозного (то есть с грозами) Домодедово в безоблачный Нижний Новгород, зачем-то прождав чуда над Москвой, затратив на ожидание все излишки топлива. В Москве ведь как частенько бывает: если накрыло один аэродром, накрывает и все остальные. И теперь у командира иных вариантов, кроме как приземлиться в Нижнем Новгороде, нет. И вдруг его ставят перед фактом: «Кэп, а аэродром-то наш закрыт, плита на ВПП<sup>6</sup> покорежена. Ваше решение?»

Не хотел бы я оказаться на месте этого командира, не хочу становиться героем! Слава богу, что в тот день никому геройствовать не пришлось.

А на днях я слетал в Верону. И такой неприветливой я Верону ещё не видел!

Болтать начало сразу после входа в облачность над Альпами. Заранее включенный радар не нашёл никаких грозовых явлений, но встреча с болтанкой не стала удивлением — под нами высокие горы, и воздушные массы очевидно возмущены этим фактом.

---

<sup>6</sup> Взлётно-посадочная полоса.



Сегодня я лечу в правом кресле. В левом сидит Игорь – молодой во всех смыслах командир, присоединившийся к «Глобусу»<sup>7</sup> совсем недавно. До этого он работал в «Трансаэро», но не так давно сине-белые приказали долго жить. Проболтавшись несколько месяцев без работы, Игорь очутился в зелёных рядах «Глобуса», прошёл программу под-

---

<sup>7</sup> В 2008 г. авиакомпания «Сибирь» организовала дочернюю авиакомпанию «Глобус», которая в начале деятельности выполняла исключительно чартерные авиаперевозки, но очень скоро была перепрофилирована на выполнение регулярных пассажирских рейсов. Вместе с «Сибирью» использовала бренд S7 Airlines. В 2019 году все самолёты и экипажи были переданы в «Сибирь», и «Глобус» прекратил своё славное существование.

готовки, и вот, это его третий полёт, программу завершающий. В роли экзаменатора я должен определить, достоин ли Игорь работать зелёным командиром самостоятельно, или надо ещё потренироваться.

Веронские диспетчеры любят предоставить пилоту шанс показать мастерство – подводят к аэродрому близко и высоко, а затем векторят на пересечение посадочного курса, разрешают заход, обнимают и отпускают с богом. И если ты к этому не готов и зачем-то мчишься с большой скоростью, то встречаешься с обычной в таких случаях дилеммой: гасить скорость или снижаться?

Если, задирая нос самолёту, гасить скорость, то по мере уменьшения дистанции до аэродрома ты будешь уходить от разумного профиля снижения всё выше и выше. Если же ты решишь догнать профиль интенсивным снижением, это приведёт к увеличению скорости или как минимум к не гашению. А ведь ты уже близко, надо обеспечивать посадочную конфигурацию – выпускать закрылки, шасси... А скорость не позволяет!

Нужна золотая середина, и найти её помогает пилотская чуйка. Очень хороший пилот тем и отличается от просто хорошего, что он имеет чутьё и даже в такой узкой ситуации сможет найти золотую середину, чтобы и снижаться, и скорость гасить. Чуйка базируется на опыте и понимании, как будет вести себя самолёт в снижении с разной скоростью, как изменится градиент снижения с началом изменения конфи-

гурации. Это знание позволяет в подобных ситуациях найти компромисс между комфортом пассажиров и маневрированием, и... И не нарваться на расшифровку на радость начальникам и прокурору!

Куда ж без этого – мысль о расшифровке всегда висит в подсознании российского пилота и мешает ему работать безопасно.

«Расшифровка» обозначает событие, подлежащее анализу и расследованию, которое выявлено посредством изучения данных бортового регистратора полётных параметров, в народе именуемом «чёрным ящиком». Все полёты анализируются, критериев для выявления отклонений очень много. Всегда летать внутри рамок и не попадаться практически не реально. Да, не всегда расшифровка подразумевает отклонение и, тем более, нарушение. Зачастую пилоту приходится доказывать этот не очевидный иному динозавру<sup>8</sup> факт. В общем, быть вызванным на ковёр весьма и весьма неприятно.

Учитывая мой уже порядочный опыт полётов в Верону, следует понимать, что к этой местной особенности мы были готовы, поэтому геройствовать на радость итальянцам не пришлось... ну, если только самую чуточку. А вот при вы-

---

<sup>8</sup> Под «динозаврами» я имею в виду авиационных чиновников как государственных, так и среди лётных руководителей авиакомпаний, которые оказались не способны использовать голову, не ищут новые знания, не применяют разум и человечность. Их деятельность противоречива, но ни в коем случае не несёт пользу, скорее вред. Более подробно – в рассказе «Эпоха динозавров» в книге «Взлёт разрешён!»



ходе на посадочную прямую, где-то в пятнадцати километрах от ВПП, наш самолёт начало основательно корёжить.

В Вероне в этот день наступил локальный апокалипсис. Ветер задувал сильно и порывисто. Как раз как я люблю<sup>9</sup>. В такой обстановке самолёт не просто кидает и болтает, но и скорость приборная<sup>10</sup> гуляет самым подлым образом! А ведь надо её гасить, чтобы выпустить закрылки в посадочное положение, и дальше надо держать её в достаточно узких рамках, дабы не порадовать расшифровкой лётного начальника. Приходится порою знатно и при этом точно шуровать режимом работы двигателей, чтобы удержаться в этих рамках. Василий Васильич<sup>11</sup> не одобрил бы... но на тех самолётах, на которых он работал, не было *такой* расшифровки.

---

<sup>9</sup> У меня в запасниках есть фраза, которую я достаю тогда, когда погода становится совершенно не скучной. Я говорю примерно следующее: «Ну что ж! Всё прям как я люблю!» Или: «Всё как ты любишь» — если лечу с пилотом, на лице которого эта «любовь» прям-таки читается. В действительности, конечно же, никто из пилотов не любит таких вот условия. Ну если только капельку...

<sup>10</sup> Приборная скорость определяет скоростной напор воздуха, который из-за различных эффектов далеко не всегда совпадает с истинной скоростью (то есть скоростью относительно окружающей самолёт воздушной массы) и, тем более, не совпадает с путевой скоростью, которая зависит от истинной и от скорости ветра, действующего на самолёт. Пилотирование осуществляется по приборной скорости, так как она является характеристикой угла атаки или подъемной силы самолёта.

<sup>11</sup> Василий Васильевич Ершов (2 сентября 1944, Волчанск, Харьковская область, СССР — 4 июля 2017, Красноярск, Россия) — пилот гражданской авиации СССР и России, писатель, автор серии популярных книг о работе гражданских лётчиков.

Каждое изменение тяги на самолёте, у которого двигатели расположены ниже центра тяжести (как на Боинг-737), вносит лепту в разбалансировку самолёта, создавая то пикирующие, то кабрирующие моменты. Плюс, влияние порывов ветра также вносит дестабилизирующий вклад в создание этих моментов.

Короче говоря, в беспокойной атмосфере самолёт болтается как бревно в бурной горной речке. И этой брыкающейся машиной надо попасть во-о-от в тот узкий перешеек.

Почти сразу после входа в глиссаду, уже когда закрылки были выпущены в посадочное положение 30, приборная скорость, подхваченная встречным порывом ветра, бодро побежала вверх... напрямик к красному сектору ограничения. Автомат тяги, как обычно вяло, парировал её увеличение, поставив при этом малый газ.

Это не спасло ситуацию. Скорость так и зависла где-то в районе 170—172 узлов<sup>12</sup> при ограничении 175. И, натурально показав нам язык, ме-е-едленно поползла вверх дальше.

Внезапно отключился автопилот. Очевидно, у Игоря сработал инстинкт — он поддёргнул штурвал на себя, тем самым отключив электрического помощника, оставив его в режиме CWS (Control Wheel Steering). В этом режиме автопилот поддерживает текущие крен и тангаж. Поддёргнув штурвал, Игорь немного увеличил тангаж, самолёт начал уходить вы-

---

<sup>12</sup> 1 уз = 1,852 км/ч.

ше глиссады<sup>13</sup>...

Я аж проснулся!

Ситуация вмиг стала нескучной. Теперь надо возвращать самолёт в глиссаду, догонять её, направлять лайнер вниз, что при прочих равных приведёт к росту приборной скорости. А у нас руды<sup>14</sup> уже на малом газе и скорость на пределе – запаса для догона глиссады совсем нет!

Не знаю, как чувствуют себя другие пилоты, но я бы предпочёл в подобную погоду быть пилотирующим. По мне так куда проще в мыле пилотировать, чем стоически наблюдать со стороны... но сейчас от меня требуется проявить терпение и постараться ограничиться устными советами.

Ещё одна «фишка» заходов в условиях изменчивого порывистого ветра – после того как приборная скорость резко выросла, можно смело ждать от неё такого же резкого падения. И наоборот. Самолёт снижается через слои воздуха, несущиеся с разной скоростью, и каждый раз, окунаясь в поток с новыми характеристиками, самолёту требуется период адаптации. Поэтому приборная скорость бурно реагирует на изменение скорости движущегося вокруг самолёта воздушных масс.

Так же реагирует и подъемная сила крыльев<sup>15</sup>. Попал са-

---

<sup>13</sup> Траектория снижения на предпосадочной прямой в вертикальном профиле.

<sup>14</sup> Жаргонизм от аббревиатуры РУД (рычаг управления двигателем).

<sup>15</sup> В России среди любителей авиации регулярно проходят дебаты о том, как правильно говорить, применительно к несущей аэродинамической поверхности

молёт в порыв встречного ветра – скорость возрастает, подъемная сила тоже, тебя уносит вверх. В общем-то поэтому приборная скорость и используется для пилотирования, что она характеризует скоростной напор, а он в свою очередь – подъемную силу. Не путайте приборную скорость со скоростью относительно земли или воздуха!

Пилот, который не ленится поддерживать свои навыки ручного управления самолётом, такие изменения обычно чувствует... да-да, именно ей – своей пятой точкой. Так как именно она соединяет тело пилота и конструкцию самолёта через кресло. С опытом и появляется чуйка, понимание того, что происходит с креслом под тобой, и уже на уровне инстинкта начинаешь предугадывать, что случится в следующую секунду, заранее вносишь корректирующие исправления. То есть опережаешь Стихию на полхода.

Но если пилот большую часть своего лётного времени летает на доверии к автопилоту, то не имея устойчивого навыка пилотирования на полхода вперёд, в ситуации, когда автопилот внезапно отключается и вдруг надо что-то делать, такой пилот потеет гораздо больше. Его движения рудами обычно

---

самолёта: «крыло» или «крылья»? Исторически в российской школе самолётостроения под несущей аэродинамической поверхностью подразумевалось именно крыло, как единая плоскость. А то, что находится слева и справа от фюзеляжа – это или «консоли» или «полукрылья». Иногда их называют левой или правой плоскостями (почему не «полуплоскостями»? ) В общем, бардак! В документах «Боинга» всё просто: есть левое крыло, а есть правое. Сам я применяю оба варианта.

либо чересчур глубокие, либо недостаточно. Скорость начинает гулять в широких рамках и... Если пилот всё же толковый, он прекращает заход, ставший нестабилизированным, и выполняет уход на второй круг. Собирается с мыслями и принимает решение о дальнейших действиях. Если бестолковый – прёт дальше. Замечу, что даже в таком случае чаще всего посадку получается выполнить без заметных широкой общественности последствий, но от зоркого надзора отдела расшифровки её не скрыть!

Рамки у нас действительно очень узкие. За расшифровку порой наказывают очень больно, что мотивирует пилота использовать автоматику вместо того, чтобы вкладываться в развитие и поддержание своих навыков. В один ненастный день наступает ситуация, в которой навык требуется и... В общем, замкнутый круг. Для того чтобы его разорвать, руководители на всех уровнях должны быть разумными. Да где ж взять таковых в нужном? Да и кто позволит – динозавры, которые этот порочный круг и создали?

Итак, ситуация в небе неподалёку от Вероны стала совсем нескучной.

Автопилот честно удерживает заданный тангаж, работая в режиме CWS, и мы уходим от глиссады всё выше и выше, а её индекс на пилотажном дисплее всё ниже и ниже уплзает от центра. Тем не менее высота всё ещё большая, и до тысячи футов, которые являются рубежом стабилизированно-

го захода, есть время собрать, как говорится, стрелки в кучу. Или хотя бы попытаться это сделать. Советую Игорю окончательно отключить автопилот и включиться в пилотирование – сейчас это лучший вариант. Исполняет.

Порыв ветра, задравший нашу скорость до безобразного значения, вдруг отступил, и скорость активно посыпалась к расчётной. Игорь суёт руды вперёд, чтобы предупредить дальнейшее падение, но этого оказалось недостаточно, скорость проскочила нужное значение и бодро побежала дальше. Игорь двигает руды ещё дальше вперёд, это даёт плоды – скорость подвисает...

Самолёт корёжит на невидимых воздушных ухабах.левой рукой Игорь борется со Стихией, штурвалом удерживая самолёт в рамках нормального положения на глиссаде. Правой управляет рудами. Вдруг скорость снова стремительно полезла вверх к красному сектору! Руды назад!

Начались нелюбимые всеми пилотами «качели».

На главном пилотажном дисплее, на ленте приборной скорости, есть полезная пилоту индикация – тренд скорости, зелёная стрелочка, кончик которой показывает, где будет скорость через десять секунд, если ускорение не изменится. Когда она бодро залезает за ограничение, это, знаете ли, заставляет пилота ёрзать в кресле. Не факт, конечно же, что скорость ограничение через десять секунд превысит, но всё же...

Игорь снова убирает режим, но скорость никак на это

не реагирует. Ещё прибирает, уже почти что малый газ.левой рукой тянет ставший тяжелым штурвал на себя – двигатели, расположенные под центром тяжести самолёта, сейчас создают неслабый пикирующий момент, что тянет самолёт выйти за пределы с таким трудом выдерживаемых рамок.

«Качели» подвисли, скорость тоже...

И внезапно ухает вниз!

Снова руды вперёд, нос самолёта следом идёт вверх, штурвал, для компенсации кабрирующего момента от двигателей – от себя!

– Да что ж такое! – взволнованно выражает своё отношение к происходящему Игорь.

– Зато не так скучно, как обычно! – «подбадриваю» я.

Прошли тысячу футов. Идём по грани, на пределе, впереди самое интересное – посадка. И чем ближе к земле, тем уже рамки для «качелей».

Мне хотелось бы заметить, что можно, конечно же, наплевать на «качели», на рамки, и, тем не менее, успешно закончить полёт безопасной посадкой. Безопасной в том смысле, что самолёт не разложится... скорее всего. Серьёзно! Пусть скорость прыгает выше и ниже разрешенных расшифровкой нормативов – рамки узкие, но это не означает, что за их пределами летать физически невозможно. Летать возможно. Раз получится, другой, третий, ...дцатый, сотый, тысячный. Но в один несчастливый день не тем образом сходятся звёзды и... грубая посадка, выкатывание или даже катастрофа.

И не просто так придумали столь консервативные критерии стабилизированного захода, за соблюдением которых так внимательно следят. История авиации знает много печальных событий, причиной которых стало продолжение захода, ставшего совершенно нестабилизированным. Рамки для того и узкие, чтобы создать «запасик на запасик». Другое дело то, насколько неуклюже чиновники иной раз относятся к тому, что иногда пилоту деваться некуда и приходится (на очень короткое время!) за рамки выходить – иначе не вернуть самолёт на землю! Но это отдельный разговор.

...Итальянская полоса крутится перед нами, соблазняя своей доступностью. Так и подмывает крикнуть «банзай!»<sup>16</sup> и, наплевав на критерии стабилизированного захода, по-асовски продолжить заход, выполнить мастерскую посадку и небрежно бросить вполоборота: «Ха! И не такое бывало!»

Бывало, чего уж там. Но в прошлой жизни, «дорамочной». «Качели» сделали очередной финт, и снова скорость безобразно полезла вверх. Вверх... Ещё чуть вверх... Руды упёрлись в малый газ.

– Unstabilized, GO AROUND!<sup>17</sup>

Это звучит мой доклад. Мы явно не стабилизированы.

---

<sup>16</sup> Японское произношение традиционного китайского пожелания долголетия. На русский может переводиться как «Да здравствует!», в настоящее время в России скорее переводится как «ура!»

<sup>17</sup> Стандартный доклад «Не стабилизированы! Уходим на второй круг!» (англ.) Далее в тексте я в основном буду применять перевод на русский язык для стандартных докладов.



Давненько я не уходил на второй круг!

Выполняем необходимые действия: Игорь нажимает ТО/ GA<sup>18</sup>, выводит правой рукой руды вперёд, переводит самолёт в набор высоты, я ставлю закрылки в положение 15.

– Положительный набор!

– Шасси убрать!

Убираю шасси. Выдыхаю. Осматриваюсь. Докладываю:

– Верона, Глобус 697, уход на второй

– Глобус 697, набирайте три тысячи футов по схеме, ожидайте векторение.

Снова влетаем в облачность, опять начинаются броски из стороны в сторону. С любопытством разглядываю радар – такая чувствительная болтанка вполне может соседствовать с грозовой деятельностью поблизости, но облачность вокруг совсем не похожа на грозовую. Обычная кучёвка, не более того. Радар рисует зелёные цвета (означает: немного воды в облаках), но с фиолетовыми вкраплениями – этот цвет показывает наличие болтанки. Ну, это мы и сами чувствуем, прыгая в креслах.

«Вышке» не терпится:

– Глобус 697, причина ухода?

– Нестабилизированный заход из-за сдвига ветра в слое между 800 и 500 футами.

---

<sup>18</sup> Кнопка, расположенная на каждом РУД. В зависимости от этапа полёта её нажатие даёт автоматике самолёта понять, что пилот собирается или взлетать, или уходить на второй круг.

Пауза... Снова вопрос:

– Подтвердите, сдвиг ветра на прямой?

– Подтверждаю.

– Понял.

Поворачиваем вправо. Как же болтает!

Не очень приятная ситуация – уход на второй круг, да ещё и во время проверки...

– Игорь, ты как? Может, имеет смысл мне попробовать? Не стесняйся!

Добавляю:

– Это не повлияет на проверку.

У Игоря большой перерыв в полётах и совсем маленький опыт в левом кресле. Это третий его полёт после вынужденного перерыва. Плюс давление обстановки, плюс проверка. Тот ещё антураж! Прекрасно понимаю, насколько ему непросто! Я тоже летаю нечасто, но опыта подобных заходов у меня накопилось предостаточно. Мне проще по определению, да и нет у меня задачи с пассажирами за спиной тренировать заходы, набивая руку пилоту после перерыва.

Правда, я бы предпочёл выполнять подобные заходы из левого кресла, но сегодня я в правом. Хотя в роли инструктора я и меняю кресла очень часто, но к левому привык больше.

Не могу не улыбнуться, вспоминая людей, от авиации далеких, которые поражаются: «Как так – на „Аэрбасах“ джойстик слева! Мальчикам ведь неудобно!» Люди! А как насчет

поворочать тяжёлым штурвалом левой рукой?<sup>19</sup>

Когда часто пересаживаешься из кресла в кресло, то значимой разницы нет, при условии, конечно же, что ты умеешь *видеть* приборы и чувствовать поползновения машины и не брезгуешь ручным пилотированием. Я – не брезгую. Но слева мне всё равно комфортнее.

Хоть я и правша.

Мне понравилось, что Игорь не стал геройствовать и принял абсолютно верное решение, наступив, возможно, на горло собственному самолюбию. Передал мне управление.

Так! Топлива у нас в достатке, на несколько заходов хватит. Но я надеюсь, что кружиться всё же не придётся.

Диспетчер отправляет нас курсом, параллельным ВПП. Выныриваем из облачности и... как же здесь красиво! Под нами поля, дороги, речушки. Летим сейчас словно в сгущённом молоке, самолёт сидит в воздухе как влитой! Не шелохнется!

С сожалением произношу:

– Эх, итальянцы! Не в том месте аэродром построили! Жаль, что он сейчас не перед нами.

---

<sup>19</sup> Когда я впервые написал эти строчки в 2016 году, я ещё не знал, что есть и близкие к авиации люди (вроде уже упомянутого Магомеда Толбоева или Альфреда Малиновского), которые искренне убеждены в том, что «джойстиком» левой рукой управлять противоестественно и неудобно! Мне хочется верить, что говорят они подобное исключительно потому, что у них не было возможности попробовать управление современными лайнерами вроде Airbus-320 или Superjet. На самом же деле это куда удобнее, чем левой же рукой тягать тяжёлый штурвал.

В полёте очень важно сохранять спокойное и рассудительное отношение к ситуации, пусть даже и усложнившейся. Паника и спешка – худшие помощники вообще, а в воздухе, пропитанном адреналином – тем более. Шутка – хороший способ несколько разбавить напряжение. Бросаю взгляд на коллегу – Игорь сохраняет видимое спокойствие. Молодец! В кабине нормальная рабочая атмосфера, как перед обычным, спокойным заходом.

Диспетчер векторит на пересечение посадочного курса, разрешает заход, самолёт приближаемся к предпосадочной прямой... Вдруг (опять это «вдруг») совершенно внезапно, без какой-либо прелюдии самолёт запрыгал, заскакал. Как будто с ровного шоссе внезапно съехал на бездорожье. Что ж, Денис Сергеевич, твой выход! Назвался груздем...

Допрыгали до точки входа в глиссаду. Снижаемся, закрылки выпущены в посадочном положении. Всё повторяется один в один, как на первом заходе: скорость вверх – руды назад, скорость висит. Скорость вниз – руды вперёд, скорость висит. Скорость вверх...

«Качели»!

– Хм... Интересные ощущения – как будто кто-то самолёт за хвост то придержит, то отпустит, – комментирую происходящее, ворочая штурвалом и рудами, с трудом удерживая лайнер на курсе и глиссаде в установленных рамках по скорости. Если я хочу-таки оказаться на ВПП и не порадовать при этом отдел расшифровки, мне надо приспособ-

биться, спинным мозгом понять поведение самолёта и опережать Стихию на полхода.

Давай же, пятая точка, работай!

Пересекли тысячу футов. Пока что удаётся удерживать самолёт в установленных пределах. Понимая, что Стихия этим вряд ли будет довольна, напряжённо ожидаю появления какой-нибудь каверзы. Ага! Вот и она – мою пятую точку чуть вдавило в кресло, я тут же смещаю руды назад, а штурвал чуть толкаю вперёд... Скорость, удивлённо – ей не дали резко вырасти! – делает пару безуспешных попыток потрепыхаться, и поняв, что сопротивление бесполезно, резко падает в обморок... То есть устремляется вниз.

А вот хрен тебе, а не в обморок!

Бережно подхватываю её левой рукой – увеличением режима, и придерживаю правой – штурвалом. Ещё немного, ещё чуть-чуть... Ну же! Потерпи, родная! Полоса всё ближе и ближе, и я теперь точно знаю, что никуда ты от меня не денешься, Джульетта!

Сели!

Приветствую тебя, аэропорт имени Валерио Катулло! Здравствуй, Верона, город Монтеки и Капулетти<sup>20</sup>!

Напряжение резко отпустило, ухабы и качели позади, в прошлом. Улыбаясь и шутя, рулим на стоянку. Диспетчер допытывается: был или нет у нас сдвиг ветра на этот раз? Отвечаю, что ветер порывистый, но в этот раз ничего осо-

---

<sup>20</sup> Враждующие семейства из пьесы В. Шекспира «Ромео и Джульетта».

бенного. Приукрасил пьесу, так сказать.

Зарулили. Выключились. Прочитали чек-лист. Этот полёт завершён.

М-да... Если бы мой первый прилёт в Верону состоялся при такой погоде – захотел бы я приехать сюда в отпуск? Как хорошо, что пару лет назад знакомство состоялось в великолепную погоду, я был настолько впечатлён видами Альп и озера Гарда, что в прошлом июне провёл здесь две недели.



Дождлся, пока пассажиры выйдут, накинул жёлтую жилетку и пошёл прогуляться – подышать, размяться. После таких посадок всегда хочется пройтись, чтобы накопившийся в ногах адреналиновый зуд разошёлся, да и настроить-

ся на дальнейшую работу неспешная прогулка позволяет. Нам же ещё обратно лететь.

Крыло самолёта ожидаемо покрыто слоем топливного обледенения. Пока мы летали на эшелоне, температура топлива опустилась значительно ниже нуля. Несмотря на то, что мы полетали некоторое, даже излишнее, время в относительно тёплом итальянском небе, керосин не успел отогреться. Поверхность крыла благодаря находящемуся в нём топливу остыла, на ней осела влажность, которой в этот день в воздухе Вероны было предостаточно. А так как крыло очень холодное, то влага мигом замерзла. Значит перед вылетом будем обливаться – обрабатывать самолёт специальной жидкостью, удалять накопившийся лёд.



Топливный лёд на верхней поверхности крыла

Возвращаюсь в кабину, говорю:

– Мало покружились. Топливо холодное, его много, теперь крылья во льду. Пара заходиков ещё, и было бы в самый раз!

В отличие от прошлого моего визита в Верону, сегодня итальянцы не стали допытывать вопросами: чего, мол, при плюсовой температуре обливаетесь? Полили без разговоров. А пока нас поливают, слушаем эфир. Диспетчер каждому заходящему самолёту сообщает о возможном сдвиге ветра и после посадки спрашивает, был или не был?

А вот об обратном полёте и вспомнить нечего, такой же скучный, как и обычно. Игорь отработал замечательно и получил допуск к самостоятельной работе в новой для него авиакомпании. Так как я забрал посадку у Игоря, то вернул ему долг посадкой в Москве.



# Суровое Забайкалье

*2016 год, апрель*

Бардак начался перед выходом из зоны московского контроля. Внезапно выяснилось, что маршрут, который мы с Серёгой считали утвержденным, категорически не считался таковым у диспетчеров.

Ночь моментально перестала быть скучной.

Я ждал этот рейс! Нет, я любой рейс жду как праздник, но на этот у меня были особые планы. Это во-первых. А во-вторых, полёт в Читу интересен сам по себе – это не приевшийся Краснодар, и не набивший оскомину Питер. В Чите на заходе на посадку открываются зрелищные виды – горы! – а от посадки можно получить настоящее пилотское удовольствие, выполнив заход визуально.

В-третьих, лететь в Чита из Москвы неблизко, поэтому рейс выполняется с эстафетой. После прибытия в Читу экипаж едет отдыхать в гостиницу, а экипаж, который прилетел сутками ранее и по мнению министерства транспорта<sup>21</sup> уже успел отдохнуть, возвращает лайнер в столицу. Рейсы в Чи-

---

<sup>21</sup> Положение о рабочем времени и времени отдыха членов лётных и кабинных экипажей утверждено приказом министра транспорта.

ту, Улан-Удэ или Якутск – это прекрасная возможность вырваться на пару дней из офисной бездны, окунуться с головой в самую интересную и любимую работу на свете!

Недавно я с экс-трансаэровской бортпроводницей разговаривал на тему маршрутной сети «Глобуса» и пошутил: «Чита – это наша Доминикана». «Трансаэровцы» очень любили эстафетные рейсы на этот курортный остров, ну а я имел в виду спа-центр в гостинице, где мы останавливаемся. Не то чтобы он был «вау!» и «ах!», но тем не менее он есть, и грех не воспользоваться возможностью получить некоторую релаксацию после длинного ночного полёта. Конечно, с Доминиканой сравнивать несерьёзно, но что есть, то есть.

Но самое главное – моим коллегой по кабине в этом рейсе был Серёга Лехтеров. В прошлом мае у нас случился запомнившийся уход на запасной в Нижний Новгород – как раз тогда там вспучило бетонную плиту на ВПП. А после этого рейса мы в кабине ещё не пересекались.

Каждый наш полёт получается особенным, вот и Чита не стала исключением.

Серёга частенько появлялся на страницах моего Живого журнала, и однажды я получил вот такой вот комментарий от одного из читателей:

*«Такое описание, что показалось, будто Серёга – выдуманный вами идеальный человек, которого на самом деле нет. Как в бойцовском клубе... Или на самом деле такие люди существуют?»*

Я не уверен, что идеальных людей не существует. Но я ещё не встречал пилота, который был бы круглым, то есть идеальным со всех сторон. К каждому нужен особый подход, вот и Серёга-пилот состоит из граней, которые мне, как инструктору, в своё время его обучавшему, приходилось скруглять. «Катал» я Сергея почти пять лет назад, с тех пор постоянно интересуюсь прогрессом своего ученика.

Мне нравятся пилоты, которые задают вопросы. Ещё больше мне нравятся пилоты, которые подвергают сомнению мои ответы, невзирая на авторитет. Серёга как раз из последних, более того, он из тех, кого непросто переубедить, если он уже успел сформировать собственный взгляд на вещи. В этом мы с ним очень похожи, поэтому не удивительно, что наши совместные полёты превращаются в своеобразный брэйн-ринг, разминку для мозгов, на которой один задаёт вопросы, а другой ищет способ убедить собеседника в правильности своего мнения.

Многочасовой рейс в Читу, да ещё и с эстафетой – отличная возможность для того, чтобы поговорить!

А ещё у Сереги замечательные знания английского, и это его умение я нескромно эксплуатирую. Как и в прошлогоднем мае, так и в этом рейсе Москва-Чита-Москва мы условились все разговоры (в том числе о жизни) вести на английском. Кто-то покрутит пальцем у виска – мол, что за бред? Но мне фиолетово – лишняя дырка такой недалёкой голове вреда не принесет. Я использую все возможности для того

чтобы закрепить собственный навык разговорной речи. В наше сложное время навык этот для пилота уж точно не будет бесполезным.

Да и не может быть он бесполезным в профессии, сутью которой являются полёты на зарубежном лайнере.

Погода в Чите обещала быть такой, какую я люблю... То есть не такой скучной, как обычно. Из нескучного в Чите прогнозировалась хмурая облачность и ожидался сильный порывистый ветер.

В умении Сереги пилотировать у меня сомнений нет – он ещё на самой своей первой лётной проверке сумел порадовать командира соседней авиаэскадрильи, а я, будучи «офисным пилотом», летаю редко. Поэтому без какого-либо зазрения совести, «по-командирски», я забрал себе полёт из Москвы в Читу, а ему отдал обратный. Ход мыслей был таким: заход в Чите не обещает быть простым, значит у меня будет возможность поддержать свои навыки. Ну а Серёга летает часто, его навык не пострадает от того, что он полетит в Москву, а не в Читу.

Чита – классное место для полётов! Это один из немногих аэропортов нашей маршрутной сети, где категорически нельзя надеяться на посадку в автоматическом режиме – аэропорт окружен горами, из-за которых угол наклона глиссады на ВПП 29<sup>22</sup> превышает ограничение, установленное

---

<sup>22</sup> Номер полосы означает десятки градусов её магнитного курса, округленные

на Боинге 737 для автоматической посадки. А выполнение захода на посадку с противоположным курсом местные, кхм, «гении» недавно запретили.

Изученные перед полётом нота<sup>23</sup> гласили следующее:

– ВПП 11: Визуальный заход запрещён!

– ВПП 11/29. Заход и посадка с применением визуального маневрирования (маневрирование по кругу) запрещены!»

На ВПП 11 захода по приборам давно уже нет – отсутствует необходимое оборудование. Казалось бы, не беда, в визуальных метеоусловиях можно выполнить визуальный заход... Но «гении» его запретили. Почему? А никто не знает. Раньше можно было.

В общем, если ваш самолёт прилетит в Читу, а ветер будет задувать с востока, делая посадку на ВПП 29 невозможной, не удивляйтесь, если приземлитесь в итоге в Улан-Удэ или Иркутске – на читинской ВПП 11 запрещено всё!<sup>24</sup>

Тяжелые пассажирские самолёты обычно попадают на ВПП после выполнения предписанного аэронавигационными схемами маршрута прибытия, заканчивающегося наведением на полосу и выходом на предпосадочную прямую (эти маршруты можно условно сравнить с «дорогами»). Ес-

---

по правилам математики.

<sup>23</sup> Жаргонизм от NOTAM (Notice To Air Men) – сборник важной информации для пилотов о тех или иных изменениях на аэродромах или в воздушном пространстве.

<sup>24</sup> Замечу, что в настоящее время ситуация скорее всего изменилась, но в 2016 году было вот так.

ли диспетчер не выдает какие-либо вводные или нет оных от погоды, то самолёт (управляемый пилотом вручную или посредством автоматики) соблюдает предписанную траекторию и выходит на посадочный курс на достаточно большом удалении от полосы. «Прицеливается» и совершает посадку.

Самолёт и ВПП имеют специальное оборудование, которое, работая совместно, позволяет пилоту выдерживать необходимое направление на полосу. Формально такие виды инструментальных (приборных) заходов называют «неточными». А если оборудование обеспечивает ещё и наведение по глиссаде, то такой заход называется «точным»<sup>25</sup>.

Такое оборудование позволяет самолётам выходить на полосу и успешно приземляться даже в очень плохих погодных условиях. Да-да, когда деревья гнутся, а МЧС рекомендует не выходить на улицы, такая погода для нас зачастую всё ещё летная. А может быть и так, что ветра нет, но и видимости тоже нет – стоит туман, ничего не видно на двести метров вперёд, на машине-то ехать страшно... а лайнеры весом в десятки и сотни тонн благополучно садятся на скорости под триста километров в час.

Правда, для выполнения посадок при такой видимости требуется особенное оборудование на полосе и на самолёте, а экипаж должен пройти специальную тренировку и полу-

---

<sup>25</sup> В настоящее время понятие заходов на посадку в авиационных документах расширено в связи с увеличившимися возможностями навигационного оборудования современных самолётов, но для книги это не принципиально.

чить допуск. Кстати, двести метров – это ещё не самый край, существуют самолёты, допущенные к выполнению посадки при меньшей видимости, даже почти нулевой!

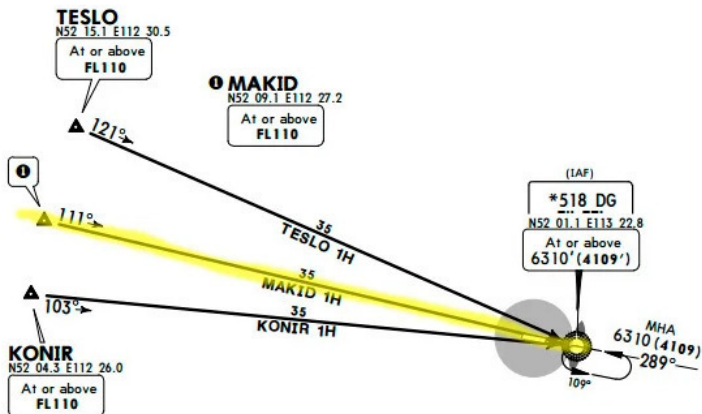
Такие вот мы, пилоты, операторы!

Но к Чите всё это не относится. В Чите на ВПП 29 установлена старая добрая система ИЛС<sup>26</sup>, обеспечивающая в этом аэропорту заход по первой категории ИКАО<sup>27</sup> при видимости не менее 600 метров. Да, кстати! В Чите есть в наличии модная спутниковая система захода на посадку GLS, но... По современной российской традиции она есть, но всё ещё не используется, и это относится не только к Чите.

---

<sup>26</sup> Русизм от аббр. ILS (Instrument Landing System) – система инструментальной (приборной) посадки.

<sup>27</sup> ИКАО – международная организация гражданской авиации. специализированное учреждение ООН, устанавливающее международные нормы гражданской авиации и координирующее её развитие с целью повышения безопасности и эффективности/



В Чите пилот Боинг-737 авиакомпании S7 Airlines, выполняющий рейс из Москвы, обычно летит по «дороге», отмеченной жёлтым маркером на рисунках. Сначала он с курсом 111° выходит на радиостанцию с позывным DG, далее три с половиной минуты летит с курсом 126°, прилично углубляется в горы, затем выполняет левый разворот на посадочный курс 289°, захватывает луч курсового маяка системы ИЛС, и следуя на высоте 1250 метров, долетает до точки начала снижения, находящейся примерно в тринадцать километрах от торца полосы. Долгий такой заход получается. Состариться успеешь!





Красный цвет – примерная траектория визуального захода. Выглядит куда более короткой, не правда ли?

Если погода не ахти, то на иной вид захода рассчитывать не придётся, но другое дело, если погода «ахти» – тогда пилот может запросить визуальный заход, самый что ни есть «дедовский» метод попадания на полосу, который только можно вообразить.

Для чего нужны схемы захода на посадку по приборам? В первую очередь, чтобы обеспечить безопасное расстояние от твердой земли в условиях, когда её не видно. В коридоре нормируемой ширины учитываются все препятствия и устанавливается минимальная высота, гарантирующая безопасный пролёт над этими препятствиями. Но когда землю (и препятствия) видно хорошо, пилоту может быть предоставлена возможность снижаться ниже по своему усмотрению. То есть вести большой реактивный самолёт к полосе точно так же, как обычный «кукурузник».

Как вижу, так и лечу!

Парфразировав вопросы не понявшей художника публики, можно представить вот такой вот диалог в кабине:

— *Ты почему так летишь?*

— *Я так вижу!*

Формально, любой заход, кроме заходов в полностью автоматическом режиме при предельной видимости, рано или поздно становится визуальным. Целью всех специальных приборных систем является доведение самолёта до заданной точки (обычно определяемой высотой), в которой пилоты установят визуальный контакт с наземными ориентирами и получат право продолжить заход... визуально! Пусть даже и с контролем по приборам. А если в нужной точке визуальный контакт не установлен, тогда выполняется уход на второй круг.

Пассажиры боятся ухода на второй круг, и некоторые «эксперты», заслуженные и не очень, с помощью журналистов подливают масла в огонь... Мол, крайне сложный и поэтому небезопасный манёвр! Может случиться катастрофа! Что ж, бывало и такое. Бывало, что и на ровном месте случались катастрофы, но история знает куда больше случаев, когда невыполнение ухода на второй круг, снижение ниже минимума при отсутствии видимости земли приводили к катастрофам. Экипаж «героически» искал землю и находил её.

К великому сожалению, большое количество подобных «героизмов» случилось именно в нашей стране — ведь «ге-

рои» (или «не-операторы») на второй круг не уходят.

Так как визуальные заходы можно выполнять вне опубликованных схем, это позволяет уменьшить время нахождения самолёта в воздухе, то есть сэкономить топливо, а также повысить пропускную способность аэропорта. Правда, для Читы с её четырьмя с половиной самолётowymi вылетами в сутки это не актуально. Визуальные заходы на пассажирских лайнерах распространены по всему миру... за исключением некоторых стран, к ним относится и Россия<sup>28</sup>.

Предвосхищая вопрос: «А разве это не менее безопасно, чем инструментальный заход?» — скажу, что нет, это не менее безопасно, при условии, что в кабине сидят пилоты, а не «герои-лёдчики». Если сидят последние, то безопасность от типа захода не зависит. А вот пилот должен уметь надёжно и безопасно пилотировать самолёт на любом уровне автоматизации — от базового ручного, до управления той кучей автоматических режимов, которые на самолёте имеются. Только тогда он может считаться профессионалом.

Кстати, нельзя однозначно сказать, что сложнее или безопаснее — ручное пилотирование или игра кнопками. Ситуации бывают разными, есть такие, где проще отключить автоматику и выполнить манёвр руками, чем перестроить компьютер и нажать кучу кнопок. А бывают условия, в которых ручное пилотирование попросту запрещено — как, например,

---

<sup>28</sup> Более подробно о причинах этого я рассказал в рассказе «Чита» в книге «Офисный пилот».

вышеупомянутые посадки при нулевой видимости. И нажимать кнопки, поверьте – тоже искусство. А есть и условия, в которых на современном пассажирском самолёте запрещено использование автоматики и приходится управлять многотонным лайнером вручную.

Надёжный пилот умеет определять наиболее подходящий уровень автоматизации полёта и безопасно его применять. Если пилот хочет быть надёжным, он не делает упор на излишнем использовании автоматики, он регулярно развивает и поддерживает свой навык ручного пилотирования, который может однажды пригодиться!

Давайте вернёмся в самолёт.

Бардак начался перед выходом из зоны московского контроля. Внезапно выяснилось, что тот маршрут, который мы считали утверждённым, категорически не считался таковым диспетчером!

В зависимости от ветровой обстановки в небесах и режимов работы военных маршруты могут быть разными. Для рейса в Читу в нашей авиакомпании есть аж семь вариантов! Все они проложены с запада на восток, от Москвы к Чите, да только используемые воздушные трассы немного (а иногда и сильно) различаются от варианта к варианту.

Сегодня у нас по плану был маршрут №7, по которому мы собирались улететь в сторону Кирова, далее следовать к северу от Перми, затем лететь к Тюмени, подхватив струй-

ное течение, что по расчётам компьютеров, ответственных за выбор маршрута, обещало экономию времени в несколько минут по сравнению с остальными шестью вариантами. Именно маршрут №7 мы получили в качестве плана полёта от соответствующей службы, именно по нему был произведён весь расчёт полёта – времени, высоты, топлива. Мы, пилоты, практически никогда не оспариваем выбор маршрута – раз компания так посчитала, значит так надо. Для нас получение плана полёта означает, что все необходимые согласования были произведены.

О том, что маршрут полёта в нашем компьютере не совпадает с тем, что есть у диспетчера, мы узнали случайно. Сергей попросил разрешить спрямление, полететь прямо на точку ЛАМТУ<sup>29</sup>, что на границе московской зоны контроля и кировской. Диспетчер был крайне удивлён такому запросу, ведь по его мнению мы должны были выходить через точку НАМЕР, которая на границе с зоной казанской.

Его слова в свою очередь сильно озадачили нас. Причём сначала озадачился Серёга – я, так получилось, в это время вещал пассажирам о том, что мы пролетаем Нижний Новгород, затем Киров и бла-бла-бла, то есть читал информацию о полёте и не слышал диалога Сергея с диспетчером.

Завершив рассказ, я спросил у Сереги, чего это он изобразил настолько удивлённое лицо, когда общался с диспет-

---

<sup>29</sup> Названия навигационных точек – это простое сочетание гласных и согласных букв, количеством пять штук.

чером. Ответ нарисовал покер-фейс и на моей физиономии тоже.

Ситуация мне категорически не понравилась, я решил лично услышать версию диспетчера, поэтому вызвал его и попросил разъяснить происходящее. Диспетчер объяснил, из того, что он видит на своём экране, следует, что выходить из московской зоны нам предстоит через точку НАМЕР. Поэтому при всём желании он не может разрешить нам следовать на ЛАМТУ в сторону Кирова.

Стало очевидно, что мы летим по одному варианту маршрута, а в систему управления воздушным движением каким-то образом проник другой. И какой из оставшихся – пока что не известно. Я попросил диспетчера зачитать план полёта, который он считает нашим, на что тот признался, что весь план он в системе своей не видит, но однозначно уверен, что после НАМЕР выходом из следующей зоны у нас будет точка СУРУЛ.

Это помогло, но не очень – после точки СУРУЛ нам предстояло лететь ещё четыре часа. А трасс – целый веер! Диспетчер ведёт нас по одному из оставшихся шести вариантов, но вот по какому? Придётся выяснять нам – диспетчер ведь не в курсе нумерации маршрутов в авиакомпании.

Сохраняя на лице покер-фейс, я «положил трубку».

И тут настал бенефис Серёги. Признаться, сам я не очень-то хотел напрягаться и лично искать пути-выходы куда лететь дальше. Имея в кабине второго пилота, которого недав-

но сочли идеальным, мне было интересно понаблюдать, как он будет выкручиваться из ситуации. И Сергей не подкачал!

На личном планшете у него оказался документ, подготовленный штурманской службой, в котором были указаны все семь возможных маршрутов. Путём нехитрого экспресс-анализа он выяснил, что, следуя через точки СУРУЛ и НАМЕР, из шести оставшихся опций нам подходят две, и они отличаются лишь одной загогулиной в районе Тобольска. Осталось выяснить, по какой именно «загогулине» нам придётся лететь. Выяснение решили оставить на потом, когда долетим до более информированного диспетчера.

Но определиться с тем, *как* лететь, это ещё не всё. Ведь изначально наш расчёт полёта был построен по северному маршруту, а топливо, эшелоны полёта и прочие важные элементы маршрута нового нам пока неизвестны. Если проблема с топливом нас сегодня не волнует (баки в Москве по расчёту были залиты «под пробки», чтобы меньше керосина заправлять в Чите), то проблема заполнения рабочего плана полёта с обязательной сверкой фактического расхода топлива с плановым с записью на полях, как это ценит штурманская служба, вышла на первый план.

Действительно ценит и даже заставляет пилотов переделывать бумаги после полёта, если что-то заполнено не в соответствии с правилами (или с тем, как они эти правила толкуют).

Где же на высоте 11300 метров в часе полёта от Москвы

получить бумажный расчёт нового маршрута, чтобы с любовью к штурманам его заполнить?

Нам повезло: наш борт был оборудован системой ACARS<sup>30</sup> и принтером. Это система коммуникации, работающая через специальные наземные радиостанции. Очень удобная! Например, она позволяет общаться с компанией посредством коротких сообщений, а также получать полезную информацию по маршруту и не только (о погоде, например). В России работает не везде, но как раз на нашем новом, центральном, маршруте станций полно и её работа обеспечивается. Однажды мне уже приходилось запрашивать рабочий план полёта через ACARS, когда приземлились на запасном аэродроме.

Осталось лишь достучаться до ответственных лиц и передать им просьбу прислать на борт новый план полёта. Потревожил скучающих наземных коллег в ЦУП, набрав и отправив «эсэмэску»:

«Наш план полёта не совпадает с тем, что у диспетчеров, поэтому мы летим другим маршрутом, не тем, что в расчёте на полёт».

---

<sup>30</sup> Адресно-отчётная система авиационной связи, (англ. Airborne Communications Addressing and Reporting System) – цифровая система связи, применяемая в авиации для передачи коротких, относительно простых сообщений между летательным аппаратом и наземными станциями, либо через прямую радиосвязь, либо через спутниковые системы, если на самолёте установлена система спутниковой связи.





Параллельно с этим попросил Сергея вызвать «Москву-Радио» – это станция, работающая на коротких волнах, с ней у компании заключен договор как раз на такие вот случаи – связывать экипаж с авиакомпанией, если у него возникнет такая потребность.

Серёга до «Москвы-Радио» не докричался, да и моё послание осталось без ответа.

Самолёт мчится на восток...



Серёга умиляется объёму предстоящей работы

После неудачной попытки истребовать новый расчёт от авиакомпании мы пролетели довольно долго. Вошли в самарскую зону и смогли (потребовалось несколько попыток), уговорить диспетчера зачитать нам план полёта из его системы, чтобы выяснить, какой же из двух вариантов нам сегодня предстоит исполнить. Этим вариантом оказался маршрут №2.

Обладая информацией о номере маршрута, Сергей принял ещё одну попытку послать сообщение в ЦУП, и – бинго! – попытка увенчалась успехом! Мы получили ответ, уточнили суть запроса, и очень скоро шум ветра и гул двигателей разбавило шуршание принтера.

И так хорошо принтер зашуршал, что уже через пару ми-

нут Серёга умилялся, глядя на то количество точек, которое ему предстояло красиво оформить на радость штурманской службе.

...Позади уже пять часов, разговоров о жизни, неспешных чаепитий, сканирования приборов в черноте ночи, постепенно начинающей алеть на северо-востоке. Забавная история с изменением маршрута уже забылась, полёт давно вернулся в рутинное русло.

По мере продвижения к Чите за бортом холодало – температура падала, падала и наконец зависла на минус семидесяти трех градусах по Цельсию. А это как раз ограничение по условиям эксплуатации нашего лайнера в полёте на этой высоте. Если упадет ещё ниже, придётся принимать меры, снижаться в более тёплые слои атмосферы.

Получили сводку фактической погоды в Чите... Да она просто замечательная! Ветер 340 градусов, 12 метров в секунду с порывами до 16! Всё так, как я и рассчитывал, когда бессовестно решил забрать полёт в Читу себе.

– Ну прям как я люблю! – не могу не резюмировать своей излюбленной фразой.

Итак, мы планировали выполнить визуальный заход. Мы его выполнили, и более забавного визуального захода мне выполнять ещё не доводилось. Не могу не улыбаться, вспоминая, как мы этот заход с Серёгой выписывали.

До этого случая пальму первенства по забавности визу-

альных заходов удерживала всё та же Чита, и выросла эта пальма, что характерно, в моём прошлом полёте сюда. Диспетчер тогда решил, что мы летим на Пе-2 – знаменитом пикирующем бомбардировщике времён Великой Отечественной, – и ничтоже сумняшеся подвёл к аэродрому на очень большой высоте. Навстречу нам вылетал Ан-26, но диспетчер очевидно спутал его с МиГ-29, посему дал зелёную дорогу ему, а нас держал высоко – чтобы, не дай бог, ракетой взлетевший самолёт нас не поцарапал.



Для тех, кто не понял мой профессиональный сарказм, поясню: Ан-26 категорически нельзя назвать «ракетой», то есть самолётом с поражающей воображение скороподъёмно-

стью. Делать «запасик на запасик» не было никакой необходимости.

Пришлось мне выписывать совершенно нестандартный крендель, размазывая заход, пятой точкой контролируя дистанцию до аэродрома, оставшегося сзади-слева, рассчитывая рубежи выпуска механизации так, чтобы и снижаться, и не разгоняться при этом, и успеть развернуться до гор. Без ложной скромности тот заход я считаю идеальным при тех вводных, мы выполнили его без нервозности и «героизма». Нарисовав в небе размашистый овал, ни разу при этом не выйдя в горизонтальный полёт, я вывел лайнер на предпосадочную прямую и изящно закончил рейс посадкой.

И вот, похоже, что у доброго диспетчера Читы хорошая память. В это утро он подвёл нас к аэродрому на ещё большей высоте! К моменту, когда полоса начала проплывать с левой стороны, мы шли на высоте тысяча восемьсот метров и лишь тогда получили разрешение снижаться дальше.

Поверьте, для стандартного визуального захода это запредельно много! Стандартная визуальная «коробочка» выполняется на высоте 450 метров, в четыре раза ниже.

Забавно прозвучало и разрешение: «Глобус 117, визуальный заход разрешён, снижайтесь 1250 метров». Простите, но всё же, разрешён заход или надо до 1250 метров снижаться? Я бы не сказал, что подобная команда характерна лишь для Читы – да, такое возможно, если диспетчер разрешает тебе лететь вне схемы, но по какой-то причине ему надо

придержаться тебя на высоте. Но какой смысл ограничивать высоту, когда небо свободно, а тот борт, из-за которого нас не снижали ниже 1800 метров, только что взлетел и улетел в направлении, значительно отличающемся от восточного? Похоже, что держать прибывающий реактивный лайнер так высоко из-за вылетающего где-то далеко внизу тихоходного самолёта – это местный стиль работы. «Запасик на запасик» в третьей степени.

Да ладно, что это я всё на диспетчера валяю? Сам ведь тоже «красавец». В прошлые свои полёты в Читу я не сомневался в том, что диспетчер разрешит визуальный, и поэтому рассчитывал снижение, исходя из этого плана. То есть задумывался о том, чтобы к траверзу посадочного торца полосы быть на высоте примерно 450 метров, максимум 600. Это здорово помогло в предыдущем полёте – мы шли на минимальной скорости, которая позволила быстро ошестиниться механизацией и колёсами и обеспечить приличный градиент снижения, сохраняя поступательную скорость и вертикальную в разумных пределах.

А в этот раз я почему-то уверил себя, что нам светит экскурсия над горами и заход по ИЛС. Поэтому и снижение с эшелона строил лишь немногим ниже профиля, подходящего для последующего длинного захода по ИЛС. Так что когда «Подход» без какой-либо запинки сообщил: «Рассчитывайте визуальный заход», – и разрешил снижение до 1800 метров, мне пришлось приступить к интенсивному

снижению, что, конечно же, повлекло за собой разгон приборной скорости. А разгон приборной скорости ведёт за собой невозможность выпуска механизации крыла, ограничение для первых положений закрылков – 250 узлов!

А если бы я решил сначала затормозиться, а потом «ощетиниться», мы пролетели бы значительное расстояние. Уходили бы от профиля всё выше и выше, затем пришлось бы пикировать с большой вертикальной. В общем, как ни кинь, везде клин.

Да, если бы нас не продержали на 1800 метрах так долго, то к траверзу я бы всё же успел догнать нормальный профиль или быть близко к нему... Но, Денис Сергеевич! Надо же *предполага-а-ать*, что именно тогда, когда тебе надо снижаться, из Читы будет вылетать один тех из четырёх с половиной самолётов, которые по статистике выполняют отсюда рейсы в течение суток!

Это ж закон Бутера Брода!

Хороший пилот должен думать за диспетчера! Он должен мыслить как диспетчер, он должен быть диспетчером! Умение анализировать и выбирать критичные варианты сегодня меня явно подвело.

Неумолимо приближаясь к траверзу торца полосы 29, мы свистели на малом газе, гася скорость с трехсот двадцати узлов до той, которая позволит комфортно (хотя бы так, как в прошлый раз) выполнить «коробочку» с выпущенной механизацией и колесами. Но, увы – 1800 метров оказались

слишком высоки, и даже уклонение вправо для «расширения» коробочки не спасло «великого аналитика».

И мы отправились в экскурсию над горами.  
Визуальную.

Конечно же, я не рассчитывал далеко отлетать от аэродрома – иначе в чём польза от визуального захода? Тем не менее, уже когда летели над горушками, моя заработавшая наконец чуйка сигнализировала, что надо бы ещё пролететь немножко... и ещё чуть-чуть. Скорость постепенно падала, высота тоже, а лайнер наш удалялся от аэропорта всё дальше и дальше.

Рельеф вокруг аэропорта Читы интересен тем, что когда ты летишь визуально и оказываешься несколько выше, чем надо, приходится думать не только о снижении, но и о приближающихся по курсу горушках. Их слишком хорошо видно, чтобы соблазниться бездумным пикированием. Поэтому ты концентрируешь своё внимание на склонах гор (красивых!) и высоте полёта, и лишь во вторую очередь задумываешься о том, насколько далеко ты улетел от полосы.

Вот тут-то было бы неплохо получить инициативную помощь от второго пилота. Серёга – отличный второй пилот! Но после посадки он сказал, что... отлично видел удаление от полосы по дальномеру, и на мой вопрос: «Вотс э фак?», – то есть, «что же ты не подсказал, Серёга?», он ответил... мол, уверен был, что я это удаление вижу.

А я, надо сказать, удивился, что Серёга мог видеть удале-



ние на приборе, так как в моей памяти не отложилось, что схема ИЛС называлась «ILS DME RWY 29», то есть заход по системе ИЛС, совмещённой с дальномером DME. Подумалось: «Точно старею – как такое можно было пропустить на брифинге? В Чите ИЛС совмещена с дальномером???»

Глянул на карту – ан нет, не старею, не называется она так! Нет там слова «DME» в названии, лишь «ILS RWY 29». Но что же тогда видел Серёга? Пригляделся: в маленьком прямоугольнике в центре схемки – там, где указывается позывной и частота, написано «ILS DME», при этом сам DME, дистанции от него – нигде в схеме не фигурируют и в заходе никак не участвуют. Даже точка входа в глиссаду не обозначена дальностью.

Зачем же совмещать ИЛС с DME и не использовать его на схеме?

Мне это неведомо. Видимо это очередное локальное ноу-хау. Шутка юмора.

Будучи увлечённым прокладкой «экскурсионного» маршрута и оценивающим разглядыванием твёрдых гор, я не замечал, что в левом верхнем углу пилотажного дисплея мелькают циферки дальности, которые могли быть хорошим подспорьем для построения захода. Но Серёга-то видел! И скромно молчал, веря в непогрешимость «крутого пилота», сидящего слева. Есть у Сергея недостаток, в котором он признался мне однажды: чрезмерно доверять сильным (по его мнению) командирам.

Доверяй, но проверяй!

В общем, не идеальный ты второй пилот, Сергей! Ты же *хотел это услышать?*

(Шутка, которую Серёга обязательно поймет, когда прочитает).

Возможно, у читателя сложилось ощущение, что мы, паникуя, сломя голову летели. Если так, то нижайше прошу извинить бездарного писателя в моём лице! Нет, летели мы спокойно, ещё и пошутить успевали над нашей «экскурсией».

Я пропагандирую такое отношение к полёту, при котором «паникуя» и «сломя голову» быть не должно. По молодости лет, будучи по натуре всё же более горячим, чем уравновешенным, я испытывал склонность «разгоняться», то есть торопиться в ситуациях, в которых этого делать не стоило. По мере лётного взросления я прошёл через изменение сознания, отношения к полёту, поведения в усложняющейся обстановке, и сделал выводы:

а) Пока самолёт летит, пока у него есть крылья, хвост, стабилизатор и работает хотя бы один двигатель – это чудесно, нет никакого повода для спешки и, тем более, паники.

б) Даже если оба двигателя встали, но всё остальное в наличии, то самолёт не падает, а летит устойчиво, пусть и со снижением. Паниковать не надо, надо работать – управлять самолётом, пытаться запустить хотя бы один двигатель,

искать варианты для вынужденной посадки.

в) А если уж повезло настолько, что у самолёта работают все двигатели, и вообще всё на своих местах, то причин для того чтобы молниеносно реагировать на какое-то усложнение ситуации, бросаться решать её, сломя голову, не оглядевшись вокруг, накручивая себя и коллег по кабине – таких причин категорически нет!

Если вдруг возникла какая-то нештатная ситуация, или условия полёта усложнились, табло неисправности загорелось или же высоко подвели к аэродрому – не надо краснеть, потеть, пыхтеть, судорожно глотая воздух, делать резкие движения! Пусть даже вами движет самая благая цель – быстро устранить некомфортную ситуацию, всё равно – не торопитесь!!!

Спешка нужна только при ловле блох.

Редкие ситуации требуют от пилотов демонстрации быстроты реакции и отточенных правильных действий – например, разгерметизация на большой высоте, или одновременный отказ обоих двигателей. В остальных случаях чрезмерная торопливость, суета, резкие движения и необдуманные (едва ли сознательные!) действия ситуацию могут лишь усугубить.

На заходе в Чите да, мы оказались высоко. Да, мы летели быстро. Да, диспетчер негодник и каверзник. И это всё равно не повод для того, чтобы в расстроенных чувствах устроить контролируемый полёт в землю, пытаясь догнать профиль,

стараясь не улетать далеко от аэродрома, чтобы не потерять преимущества визуального захода.

Хотя о преимуществах-то в азарте мало кто вспомнит, ведь вредная мысль, которая часто соблазняет пилотов – это показать «смотри, как я умею!» Как будто твой коллега по кабине прям-таки мечтает, чтобы ты облажался, и с ехидной ухмылкой проверяет, какой ты крутяцкий пайлот!

*...20 октября 1986 года, аэропорт Курумоч города Куйбышева (ныне Самара). Пилоты Ту-134 разложили самолёт лишь потому, что командир решил на спор посадить лайнер вслепую, закрыв окна шторкой!*

*Он проспорил.*

*Ценой данного спора стали жизни семидесяти человек.*

Это очень большая глупость – гнать самолёт к земле, лишь бы никто не подумал, что ты никчемный лётчик. Хороший пилот – это разумный трус! Он лучше перебздит, чем обделается! Он не сунет голову туда, где может не пролезть зад.

*Знаменитый лётчик-испытатель, дважды Герой СССР Марк Лазаревич Галлай в книге «Через невидимые барьеры» привёл вот такой диалог:*

*«Через полчаса в комнате лётчиков Чернавский встретил меня многозначительным заявлением:*

*– Один философ сказал, что осторожность – неременная и едва ли не лучшая часть мужества.*

*Я попытался ответить, что автор этого глубокого афо-*

ризма мне неизвестен и, по моим подозрениям, им является не кто иной, как мой уважаемый собеседник собственной персоной.

– Не будем спорить о личности автора, – не поддался Александр Петрович, – поговорим лучше о существе дела. Впрочем, если абстрактные истины до тебя не доходят, могу сослаться на авторитет более соответствующий уровню аудитории. Автор популярных авиационных книжечек американец Ассен Джорданов отличал хорошего лётчика от плохого, знаешь, каким образом?

– Каким?

– Он говорил, что хороший лётчик умеет делать всё то же, что и плохой, но, кроме того, достоверно знает, чего нельзя делать...»

Очень люблю эту фразу с детства, в котором книги «Через невидимые барьеры» и «Испытано в небе» были моими любимыми. Не читали? Зря! Прочитайте! Никто так не писал о работе лётчиков-испытателей, как Марк Лазаревич Галлай.

Было очевидно, что в этот раз до горушек у нас развернуться не получится, поэтому я просто полетел над ними, постепенно снижаясь и продолжая выпускать механизацию по мере гашения скорости. Всё было сделано без спешки и азарта. Успел даже полюбоваться на склоны и долины, сравнивая высоту полёта лайнера с вершинами гор.

Вот только в итоге мы повторили практически ту самую экскурсию, которую предполагает длинный заход по ИЛС.

И это-то и смешно – никакой экономии этот «визуальный» заход нам не принёс, но эго своё, пилотское, я действительно потешил – плотный ветер задувал весьма неприятно, хоть и нельзя сказать, что в этот раз нас кидало как-то особенно жёстко. Ветер просто дул со скоростью шестнадцать метров в секунду поперёк полосы<sup>31</sup>.

По-честному визуально долетев до ВПП, я сунул левую ногу вперёд перед касанием, борясь с плотным боковым ветром, предупредил кренение штурвалом против ветра и аккуратно вернул самолёт на землю.

По-настоящему оценили мы читинский ветер лишь тогда, когда открыли дверь после заруливания и выключения двигателей... Батюшки-святые!

Да там сбивало с ног!

У нескольких пассажиров ветром сорвало кепки, и они проводили их красивый полёт грустными взглядами. Я мысленно поблагодарил бедолаг за наглядную демонстрацию и сделал заметку: когда пойдём к вокзалу, надо постараться не потерять фуражку. Летучесть у неё куда выше, чем у кепки.

Вспомнилось... Однажды довелось мне вводить на Боинг-737 очень великовозрастного пилота, всеми без исключения в авиакомпании уважаемого и любимого. Он много лет пролетал на Ту-154, был инструктором, но в 58 лет ре-

---

<sup>31</sup> Что в общем-то близко к ограничению по боковому ветру для 737.

шил переучиться на «Боинг», причём начинал он с должности второго пилота (впоследствии стал командиром). В одном из первых полётов он вот так вот потерял свою фуражку, я и выдохнуть не успел, как он помчался за ней вприпрыжку через перрон. Мне бы в 58 лет бегать так, как Константин Фёдорович Руднев!

Давно не припомню, чтобы так сильно задувало, как сегодня. Когда летели, в кабине не дуло!



Итак, впереди у нас почти сутки до рейса в Москву. Программа стандартная:

- а) добраться до гостиницы;
- б) поспать;
- в) занять себя чем-нибудь;

г) поспать.

д) в 02:30 по базовому московскому времени тронуться в путь из гостиницы.

Пункт «д», как мне думается, здорово подчёркивает важность «б» и «г».

Чита – замечательный город! А главное – очень дружелюбный и радушный! И люди здесь ну такие приветливые!

Только не обижайтесь, пожалуйста, дорогие читинцы, на мой сарказм. Видимо мне в этот раз попадались лишь те, кто не смог отойти от недавнего перевода стрелок на час вперёд. Нет, я не столкнулся с откровенным хамством или грубостью, но давно я не встречал такого удивительного безразличия!

Мы селимся в гостинице «Забайкалье», это самый центр Читы. Как я понял из буклетов, она претендует на звание чуть ли не лучшей в городе! Симпатичные... и абсолютно безэмоциональные девушки на рецепции. Таблички: «менеджер по бронированию», «менеджер по размещению»... Страна менеджеров, блин! Да только вот есть клиент, нет клиента – «менеджерам» одинаково. Понятно, что для них-то лучше бы клиентов не было вообще, но...

Нет, я не ворчу... Хотя кого я обманываю? Я именно ворчу, так как в том же Улан-Удэ, например, я ни разу не встречал такой глубокой скуки в глазах работников гостиниц!

Девушка, выдающая ключики от кабинок для переодева-



ния в спа-центре – бездонная кладезь любезности... в том смысле, что любезность её давно провалилась в бездну. Вот сценка, которой я стал невольным свидетелем...

Передо мной несколько человек решили сходить в спа, попариться, поплавать. Да вот, незадача – нет с собой купальных принадлежностей. Выяснилось, что в спа-клубе есть дресс-код, в одних простынях гулять меж саун и бассейнов неприлично. Я полностью поддерживаю, только зачем же тогда зоны с кабинками для переодевания отгораживаются от любознательных взглядов ширмочкой в сеточку с сантиметровыми дырками?

Ну и что, что мой номер в гостинице оказался не убраным, мне в два счёта предоставили не менее фешенебельный, достойный президента какой-нибудь республики. Вы скажете, что я шучу? Да я никогда не был так серьёзен! Судите сами.

В наличии большая зала с домашним кинотеатром – вау! Слева от него – дверь в кабинет (именно кабинет), а ещё левее – дверь в первый (!) санузел. Правда, когда я дверь в этот санузел открыл, то не смог найти, где включается свет... Потом до меня дошло. Я дверь закрыл, увидел выключатель слева, включил – свет появился. Делать выключатели за открывающейся дверью – милый квест! Забота о том, чтобы гостю города не было скучно.

Спальня... Ничего плохого про неё сказать не могу, разве что секрет включения батарей мною так и не был выяснен.

Не замерз и ладно! Ну а то, что прозрачные шторы не являются препятствием для любопытного забайкальского солнца, это, конечно же, не может быть фактором, могущим помешать заснуть пилоту после восьмичасовой ночной смены.

Я нижайше прошу прощения у гостиницы за то, что поначалу решил, что в моём номере нет ванны! Каюсь прилюдно, что из-за личной невнимательности позволил себе неприлично выразиться вслух. И ванна, и душевая кабинка, и огромная раковина, и даже унитаз со стульчаком из пластикового дерева – всё это скрывалось за неприметной дверью в углу спальни, которую я сначала принял за вход в гардеробную.

Если вы окажетесь в этом номере – пожалуйста! – осторожнее трогайте всё, что торчит из этой ванны! Ибо оно просто торчит, но никак не закреплено. Но если не приближаться, то выглядит очень внушительно, даже фешенебельно.

В душевой кабинке я обнаружил, что маркировка горячей и холодной воды перепутана. Я выдохнул с облегчением: это признак настоящей отечественной гостиницы, а не какой-то европейской подделки под отель!



«Уважаемые посетители! Для Вашего удобства и комфорта убедительно просим не нажимать до упора кнопку смыва»

Унитаз не простой, а с тестом на внимательность. Я таки до упора нажал, прежде чем заметил предупреждающую надпись. Тем не менее ничего «неудобного» и «некомфортного» не случилось. Видимо, мне повезло. Слава богу!

Зато в номере есть балкончик, и виды из него действительно красивые, на этот раз без какой-либо хохмы. Чита умеет радовать! Такие виды делают изыски номера не более, чем милыми фенечками, без которых наша лётная работа действительно скучна и однообразна.

Да и не могу я всерьёз ругаться на гостиницы, памятуя о том, какие условия мне довелось встретить в начале лётной

карьеры.





Читинское такси... О да! Об этом надо рассказать отдельно, но начну издалека.

Для давних моих читателей не секрет, что я очень люблю бурятские буузы. Я хотел найти в Чите хотя бы подобие настоящих бууз. В прошлое свой посещение города я уже пробовал читинский вариант (здесь они всё ещё называются позами), но, к сожалению, это были не лучшие образцы. В этот раз я разведаль у нашего представителя адрес, который она рекомендовала как место, где «позы очень вкусные». Меня отвекторили в кафе «Белая юрта», что в торговом доме со скромной вывеской «Царский».

Девушка на рецепции гостиницы в рабочем порядке вы-

звала мне такси, едва не ввергнув меня в пучину юношеских комплексов по поводу того, что мой ослепительный юмор не нашёл ни капли отражения на её симпатичном личике. Нет, претензий к её работе у меня нет: задача решена, такси вызвано... но сделано как будто замороженным роботом.

Такси приехало. Это была серая «Хонда» без опознавательных знаков, претендующая на заметное место в музее истории японской компании.

Я насторожился.

Примерно через пятьдесят метров на первом же перекрёстке мы едва не столкнулись – поворачивали налево, а *прямо* вдруг поехал чёрный, наглухо тонированный реликтовый «Паджеро», бессовестно моргая *левым* поворотником. И вот тут я узнал, что мой водитель умеет разговаривать – до этого на моё «добрый день» он буркнул что-то неразборчивое и пятьдесят метров хранил абсолютное молчание, а сейчас выразился ярко, замысловато и очень эмоционально.

Я почти покраснел.

Правда, этот водитель хотя бы буркнул в виде приветствия. Когда я ехал обратно, водитель не менее раритетной «Короллы» (тоже без шашечек и прочей непацанской лабуды) вообще никак не отреагировал на то, что ему на заднее сиденье со словами «добрый день, в гостиницу „Забайкалье“, пожалуйста!» плюхнулся небритый дядька. Он просто с места стартовал, не включив поворотник.

В первом «такси» я смог пристегнуться, во втором же мне сделать это не удалось. Приглядевшись к водителю «такси» и соревнующихся с нами машин, я понял, что пристёгиваться в Чите – это не по понятиям.

На обратном пути я увидел серую «Хонду», грустно стоявшую впритирку с другой машиной. Первые две цифры номера «Хонды» были идентичны номеру машины, которая доставила меня к кафе. Надеюсь, что это было совпадение.

Я бы не сказал, что мне не понравились буузы-позы в кафе «Белая юрта». Но честно признаюсь, если бы я ел это блюдо в первый раз в жизни, то вряд ли оно смогло меня безоговорочно покорить. Вкус был неплох, но не «ах!», в отличие от настоящих бурятских бууз.

Зато норма любезности у сотрудниц кафе оказалась несколько выше среднего по Чите, и на том спасибо!

Поев позы, я решил попить чай... и, начав чаепитие, немного отвлёкся на фотографирование, затем полез в смартфон... Вернувшись в реальность, я осознал, что вместе с пустой тарелкой у меня унесли и чайник с оставшимися 150 граммами чая.

И правильно! Нечего по сторонам глазеть! Здесь кафе, а не театр!

В гостинице «Забайкалье» есть ресторан. Он даже крут внешне... ну, неплохо выглядит, скажем так. Там свадьбы играют!

В ресторане мне подали очень красиво оформленное меню, в котором я смог выбрать... Внимание! Кофе «три в одном»! Да-да, именно тот самый растворимый кофе-три-в-одном, который вы так любите, но о чём стесняетесь признаться окружающим.

Я иногда вспоминаю студенческую молодость и с наслаждением травлю свой организм этим кофе. И вообще, я не понимаю, почему в большинстве ресторанов не предлагают клиентам этот божественный напиток?

Ладно, поворчали и хватит! А на самом деле, Чита – железнодорожная столица России. По крайней мере, она такой кажется – весь наш маршрут от гостиницы до аэропорта протекает мимо зданий, так или иначе относящихся к РЖД. Неудивительно, что ждать любезностей от конкурентов мог только такой наивный барнаульский парень, как я.

Только не подумайте, что я ругаю Читу или, не дай бог, издеваюсь. Ни в коем случае! Мне нравится ездить по регионам и с улыбкой окунаться в специфику местной жизни. Я – сибиряк, и в моих родных городах – Барнауле (где я родился), Рубцовске (где жили родители моего отца), Новосибирске (где у меня много родственников и где мне часто приходилось бывать) и других можно найти много чего не менее фольклорного. Забегая вперёд, скажу, что в следующем рейсе я нашёл в Чите пеший маршрут, который меня порадовал. Кроме того, что он прошёл через милейших парк с большой шахматной доской и прикольной надписью на бетонном за-



боре, в конце его я обнаружил буддийский дацан с исключительно вкусными, сочными бурятскими буузами.

И чего бы там я выше не написал, в Чите я получил отличный релакс: и от поездки в «Юрту» с бесстрашными хмурыми таксистами, и от часа шлёпанья по лужам в спа-центре отеля. Мне даже удалось часов пять поспать, прежде чем проснуться в час сорок пять ночи по Москве, собраться и отправиться в аэропорт, чтобы лететь в Москву, работая вторую ночь подряд.

# Полёт в столицу мира

*2016 год, май*

Ночь. Белый самолёт с зелёным хвостом рассекает небо над Россией, в который раз соединяя столицу с далёким сибирским городом. В двенадцати километрах ниже, укрывшись от взоров любителей летать по ночам тонким покрывалом слоистой облачности, спят города и посёлки.

Кило Виски – Боинг 737—800 с бортовым номером VQ-BKW, раскрашенный в цвета альянса One World, мчится со скоростью восемьсот пятьдесят километров в час на высоте двенадцать тысяч пятьсот метров, с каждой минутой на четырнадцать километров приближая меня к городу, в котором я родился.

Мы летим в Барнаул, столицу мира<sup>32</sup>, а заодно и всего Алтайского края.

Авиационный бог услышал стенания офисного пилота в моём лице и ниспослал на авиакомпанию такой объём работы в мае, что отдел планирования в отчаянии бросил клич: найдутся ли среди пилотов таковые, кто захочет не пойти в очередной ненужный плановый отпуск в обмен на полетать во благо любимой авиакомпании? И – бинго! – мне удалось

---

<sup>32</sup> В г. Барнауле популярен слоган «Барнаул – столица мира!».

убедить Андрея Анатольевича Аленина, лётного директора и моего непосредственного руководителя, расширить границы поисков на нас, офисных пилотов. И начать с меня. Я мигом обменял свои пятнадцать дней отпуска на пятнадцать дней нормальной лётной работы, поставив при этом обязательное условие: «Летать – значит, летать! Не вызывайте меня в офис!»

Девочка из планирования на всякий случай уточнила: «В ночные рейсы тоже планировать?» – зная, что у лётных руководителей есть фобия полётов по ночам, вечерам, а также в выходные и праздничные дни. Мой ответ последовал незамедлительно:

– Конечно! Куда угодно – ночные, эстафетные – главное, чтобы не сидеть в офисе. Иначе в чём тогда резон не идти в отпуск?

И буквально через полчаса мой майский ростер обновился. В нём появились ночной Барнаул, утренний Сочи, дневные Тиват и Владикавказ, Красноярск (ночной, как я «люблю»), ещё раз Владикавказ, Симферополь – и всё это за каких-то две недели! Не обошлось и без пары офисных дней, которые я попросил оставить сам – четверги в двух зелёных авиакомпаниях являются днями важных совместных заседаний, и на них мне, заместителю лётного директора, желательно присутствовать, чтобы избежать ненужных вопросов.

Вот уже более двух лет я не видел, чтобы цифры моего планового месячного налёта складывались в красивое чис-

ло «восемьдесят». Да чего уж прибедняться, за это время я и пятидесяти не видел.

Май 2016 обещал стать самым насыщенным месяцем за два последних года.

Наверное, есть определённый символизм в том, что первым рейсом в этой полосе счастья мне выпал полёт на родину. И даже то, что этот не самый короткий рейс выполняется ночью, без отдыха в Барнауле, нисколько не поколебало моё позитивное настроение.

Днём удалось с часок подремать и ещё час просто поваляться, не утруждая себя какими-либо делами. Перед ночным рейсом очень важно получить некоторый дополнительный запас энергии, и для этого нет ничего лучше, чем сон. Даже короткий, в полчаса, сон подзаряжает организм, позволяя достаточно бодро себя чувствовать до четырех-пяти часов утра по базовому времени.



Вылет по плану у нас в 22:55. После того, как около аэропорта Домодедово закончилось строительство дорожной развязки на месте железнодорожного переезда, бывшего до этого причиной глухих пробок, моё дорожное время от дома до работы редко когда занимает больше двадцати минут. Но всё равно я отправляюсь из дома с запасом на всякие непредвиденные обстоятельства.

Аэровокзал, проходная.

– Добрый вечер! Глобус, Барнаул, Окань!

Я снова стал пилотом. Просто пилотом.

Что у нас с погодой сегодня? Всё замечательно! В Барнауле прошёл чудесный день, сейчас уже ночь, и ожидает-

ся не менее замечательное утро. Да, мой родной город может и характер показать, напустив на себя туман с Оби<sup>33</sup>, или включив сильный порывистый ветер, но сейчас всё говорит о том, что он готовит встречу со всей широтой своей сибирской души!

Параллельно со мной другие экипажи готовятся к ночным путешествиям. Парни, сидящие напротив, обсуждают предстоящий полёт в Ош.

Рейс в киргизский Ош не является легкой прогулкой, так как даже плановое рабочее время составляет более двенадцати часов – по мнению эффективных работников министерства транспорта, издавших приказ номер 139, этот рейс считается... дневным, так как явка на него для начала предполётных работ ранее 22:00. А раз так, то плановое рабочее время двенадцать часов может быть увеличено ещё на один час, но не более двух раз в неделю. С согласия представителя работника, конечно же, да только кто этого «представителя» видел? Кто это вообще? Где можно пожать ему руку и дать в глаз?

По этой схеме наш рейс в Барнаул тоже считается дневным.

А вот и мой второй пилот подошёл. Здравствуемся.

Алексей не так давно пришел в компанию. Он является

---

<sup>33</sup> Я редактирую этот рассказ, сидя в A321 S7 Airlines, несущем меня на своих крыльях в Москву... из Барнаула. И надо ж такому было случиться – именно сегодня утром Барнаул показал-таки зубы – наш борт из-за тумана ушёл на запасной в Новосибирск, и моё пребывание на Родине увеличилось на восемь часов!

представителем «трансаэровской группировки», коих в нашем не очень большом «Глобусе» уже достаточно много.

...Посчастливилось Алексею как-то слетать с одним товарищем ещё той, советской, закалки. Вы поняли, надеюсь, что я имел в виду<sup>34</sup>. Чуть позже у меня был разговор с «товарищем» как раз по поводу этого рейса. С его точки зрения полёт получился... не очень. Мол, какой-то этот Алексей неправильный. Летает как-то *небезопасно*, да ещё и *языкастый* больно. Имея определённый опыт выживания в среде динозавров, я выслушал одну сторону, и захотелось узнать и мнение бедолаги-пилота, прежде чем делать выводы.

Увы, далеко не все представители старой закалки являются людьми, открытыми для обмена мнениями с коллегой по кабине. Не каждый из этих людей, находящихся в почтенном по авиационным меркам возрасте, может адекватно отнестись к тому факту, что у молодого второго пилота есть своё, отличное от «ветерана» мнение на тот или иной эпизод в работе. «Ветеранов» сложно убедить в чём-то, что не сочетается с их взглядами на выполнение полёта, даже если взгляды эти вступают в противоречие с рекомендациями документов, изданных производителем самолёта.

Я прошел через всё и прекрасно помню ощущения, когда пытался отстаивать свое мнение, но все аргументы, цитаты из документов и ссылки на здравый смысл разбивались

---

<sup>34</sup> А если нет, то, прочитав рассказ «Эпоха динозавров» в книге «Взлёт разрешён!», обязательно поймете.

об «у меня ...надцать тысяч часов налёта, а ты кто такой?» Если я продолжал лезть в бутылку, то «ветераны» шли жаловаться на моё «неуважительное отношение», и по иронии судьбы, в определенный период времени эти жалобы приходилось выслушивать как раз тому человеку, с которым у Алексея рейс не сложился. Следует понимать, по головке меня не очень гладили, мои аргументы слушать не хотели – я был молодым вторым пилотом, слишком, по мнению многих «ветеранов», дерзким.

Языкастым.

Я никогда не мечтал быть лётным начальником. Однако была причина, мотивировавшая меня соглашаться на то или иное кресло: должность давала защиту от несправедливого одностороннего отношения и позволяла помогать другим, более слабым, в подобных ситуациях. Именно поэтому после рассказа «ветерана» о полёте с этим вторым пилотом, который случился на утренней летучке, я пригласил Алексея, с которым до этого не был знаком, побеседовать. Я выслушал версию парня, и мне показалось, что его случай напоминает моё лётное «детство» среди старших «товарищей». Тем не менее для того чтобы создать собственное мнение об Алексее как о специалисте (говорить можно много и красиво, а работать так себе), я предложил ему как-нибудь слетать вместе, на что он согласился и вскоре подал заявку на планирование рейса со мной. Эту заявку переслали мне, я её подтвердил.



Наш совместный рейс назначили во второй половине мая, но после того, как я отказался от отпуска, планирование поставило нас вместе в первом же полёте. И вот мы готовимся лететь в Барнаул, наш рейс не имеет никакой задачи подготовки или проверки, мы летим как обычный экипаж – командир и второй пилот, и это самые лучшие условия для того, чтобы увидеть пилота в работе.

– Алексей, сам я уже всё посмотрел. Пожалуйста, глянь погоду, всё остальное-прочее, и определись: можем ли мы лететь, сколько топлива будем запрашивать, и в какую сторону ты будешь пилотировать.

Ещё не так давно командиры не очень-то интересовались мнением второго пилота при принятии решения на начало полёта. Ну не было так принято, командир сам анализировал данные, а потом сообщал второму пилоту своё решение по заправке. Нет, второму пилоту не запрещалось участвовать в обсуждении, но обычно командир сначала выносил свой вердикт, а потом интересовался мнением второго пилота. Или не интересовался.

С точки зрения CRM<sup>35</sup> это плохой пример. Безусловно, все решения принимает командир – на то он и командир, чтобы нести главную ответственность, – но вот чтобы это ре-

---

<sup>35</sup> Crew Resource Management. Управление ресурсами экипажа. Образно говоря, свод принципов и правил поведения, позволяющий выполнять полёты максимально безопасно.

шение было действительно качественным, хороший командир обязательно выслушает мнение остальных членов экипажа. Понимая, что он может пропустить что-то важное, он сначала спросит своего коллегу: «Как ты считаешь, что мы должны сделать?»

Возможно, что мнение коллеги совпадёт с мнением командира, или же у того будет своё видение ситуации. В последнем случае следует поинтересоваться аргументами и если они достаточно весомые – принять командирское решение действовать по плану, предложенному коллегой. Нет ничего зазорного в том, что твой второй пилот оценил обстановку лучше, чем ты! Это нисколько не уязвляет авторитет капитана в глазах второго пилота! Наоборот! Умение принять точку зрения второго пилота этот авторитет поднимает до небес!

Несколько лет – сначала в одиночку, а затем, по мере появления таких же «раненых на всю голову» сподвижников, я вёл пропаганду правильного процесса принятия решений. На командирских курсах, на занятиях со вторыми пилотами, да просто в обычных полётах! Сегодня я вижу результат – вторые пилоты активно участвуют в обсуждении, не «выпадая в осадок», как это было ещё лет восемь назад. Спрашивать мнение второго пилота стало незазорно!

Да, иногда бывают ситуации, в которых у командира просто нет времени собрать все факты, в том числе и мнение второго пилота. В этом случае вся надежда на то, что быст-

рое, интуитивное решение капитана окажется правильным. Но в подавляющем большинстве полётных ситуаций, будь то решение о заправке, об обходе гроз, об уходе на запасной и тому подобное времени для обсуждения предостаточно, поэтому хороший командир всегда поинтересуется мнением второго пилота. Кроме того, что это помогает ему в принятии решения, это создает открытую рабочую атмосферу, повышает мотивацию второго пилота работать и сообщать своё мнение. Это подает и положительный пример второму пилоту, как будущему командиру. Всё вместе – очень положительно влияет на безопасность полётов.

Не стесняйтесь! Интересуйтесь мнением своего главного помощника в полёте!

Алексей закончил изучать документы.

– Денис, погода везде хорошая. Я предлагаю ничего не менять, заправиться по плану. У нас ко всему есть «экстра» четыреста килограммов, запасные Новосибирск, Кемерово. Предлагаю одиннадцать пятьсот.

«Одиннадцать пятьсот» – это килограммы керосина, которые Алексей предлагает заправить.

Улыбаюсь:

– А почему не одиннадцать четыреста тридцать, как в CFP<sup>36</sup>? Ты же предлагаешь ничего не менять, а сам меняешь?

---

<sup>36</sup> Computerized Flight Plan (англ.) – рабочий план полёта, рассчитанный специальной компьютерной программой.

Согласно расчёту, точная заправка 11430 кг. Это топливо, которое требуется на весь полёт до Барнаула – руление (210<sup>37</sup> кг), набор высоты и полёт на крейсерском эшелоне (сначала эшелон 390, затем 410), снижение и заход на посадку – всё это с учётом ветровой и температурной обстановки на маршруте. Кроме того в расчет входит топливо, потребное для ухода на запасной аэродром (долететь до него и полетать полчаса на высоте 450 метров) и компенсационный запас в три процента. И сверх всего ещё четыреста килограммов «extra fuel» – топлива «на всякий случай», которые соответствуют примерно десяти минутам полёта. Погода по всему маршруту отличная, прогноз замечательный.

– А они смогут заправить так? – удивился Алексей.

«Они» – это заправщики.

– Конечно, – пожимаю плечами. – Им-то какое дело, они всё равно килограммы в литры пересчитывают. А в литрах почти всегда некруглые цифры получаются, независимо от того, что ты им подал. И ведь заправляют же как-то?

– Ну да... – задумавшись, соглашается Алексей. – Окей, значит одиннадцать четыреста тридцать!

На самом деле это не так уж принципиально – 11500 или 11430, но в заправке «строго по плану» есть один юморной плюс: меньше бюрократии. Если ты меняешь топливо, то

---

<sup>37</sup> Внимательно читавший мои предыдущие книги читатель должен спросить: «А почему 210, а не 310? Вы ж писали, что 310». Цифры однажды были рассмотрены в сторону более реальных.

в бумагах надо указать новое значение, то есть как минимум потратить пасту и время на написание пяти цифр. А если придраться, то ещё и на перерасчёт и обоснование, как требует штурманская служба. В условиях нашего полёта, когда погода «миллион на миллион», нас вполне устраивают и 11500, и 11430, поэтому проще ничего не менять, чтобы не заниматься писаниной в угоду штурманам, которые будут оценивать качество ведения рабочего плана полёта – заняться ведь им, как известно, больше нечем.

– В какую сторону полетишь, Алексей?

– Если это не будет слишком наглым с моей стороны, я бы хотел попроситься в обе.

Молодец! Я буквально расплылся, услышав *правильный* ответ на свой вопрос! Но...

– Похвально, но мне тоже хочется полетать. Руки, понимаешь, по штурвалу соскучились, пока в офисе сидел.

– Тогда я с вашего позволения летаю в Барнаул.

Я бы предпочёл слетать в родной город сам, но раз предложил Алексею делать выбор...

– Хорошо, лети, я не против! И это, Алексей. Давай на «ты», а то мне как-то не очень комфортно.

– Хорошо, я постараюсь!

В брифинг заходит старший бортпроводник. Точнее, бортпроводница.

– Добрый вечер, меня зовут Таня. Нас четверо, медпункт прошли, документы в порядке, к полёту готовы!

– Здравствуйте, Татьяна! Нас двое – Денис, Алексей. Время в полёте три часа сорок минут, погода хорошая, сейчас в Барнауле плюс двенадцать градусов, утром будет попрохладнее. А так, всё стандартно. Остальное обсудим на самолёте, хорошо?

– Да, конечно! Тогда мы выдвигаемся?

– Да, мы тоже скоро пойдем.

Таня уходит, а через несколько минут и мы покидаем штурманскую комнату. Выходим из здания, подходим к «остановке», на которой встречаемся с Татьяной и остальными коллегами – сегодня в бригаде три девушки и парень. Здравствуемся. Подъезжает автобус, садимся по очереди.

– Добрый вечер, стоянка семьдесят Ромео, пожалуйста, – сообщая водителю цель нашей поездки.

Ехать от брифинга до 70R недалеко. Покинув автобус, сразу иду осматривать самолёт. Подхожу, залезаю в нишу переднего шасси, присаживаюсь, чтобы внимательно осмотреть шток амортизатора. Поднимаюсь...

– Привет, Киви! Рад тебя видеть!

Как же я люблю эту работу!

Поднимаюсь по трапу в самолёт. Плащ в гардероб, фуражку на полку, китель вешаю в кабине. Алексей уже сидит в кресле, колдует над своим айпадом. Озираюсь по сторонам, проверяя, как выполнена процедура предварительной подготовки кабины.

Сажусь в кресло, подгоняю педали по своему росту.

– Я что-то слышал, что Кило Виски перегрузки привозит, цифры неточные показывает, завышает, – говорит Алексей.

Я тоже «что-то слышал». Мол, жалуются пилоты, что на Киви приземлишься мягко, а на датчиках вылезают неожиданные цифры.



В России все без исключения повёрнуты на перегрузках при посадке, и начальники, вплоть до важных чинов «Росавиации», не исключение. Это традиция такая, ещё со времен Чкалова – оценивать посадку по мягкости. Мягкость приземления подменила собой все остальные критерии лётного мастерства, при том что сама по себе мягкая посадка не является критерием посадки безопасной.

Если датчиками зафиксировано значение перегрузки выше определённого значения (в разных авиакомпаниях разные, это зависит от взглядов динозавров на местах), то пилота вызовут на ковёр для объяснений. Вполне возможно, что и для наказания – многие динозавры считают порку лучшим мотиватором на пути к совершенству. И даже факт (неоднократно подтверждённый «Боингом»), что цифры, которые фиксируются на посадке датчиками, изначально приспособленными для измерения перегрузки в полёте, не являются точными, инквизиторов не смущает.

*«Деды так делали, не мы придумали, не нам менять!»*

Выслушав Алексея, молча залезаю в меню бортового компьютера, выбираю систему ACMS<sup>38</sup>, набираю: «VGTD», Высвечиваются цифры перегрузки, зафиксированной в предыдущем полёте: «1.0295».

Усмехаюсь:

– Лёша, если перегрузка 1,03 – это «завышает», то как же тогда они сели? С отрицательной перегрузкой, что ли?

Алексей явно обескуражен. Тараторит:

– Ничего себе! Я вообще самую минимальную до этого только 1,09 видел!

Ситуация меня откровенно забавляет.

– Ха! А я видел 0,91!

Ловлю недоумевающий взгляд Алексея. Не верит! Объяс-

---

<sup>38</sup> Aircraft Condition Monitoring System. Система отслеживания состояния самолёта.



няю:

– Ну вот так работают датчики на этом самолёте. Парни тогда умудрились приземлиться на скорости на семнадцать узлов ниже  $V_{ref}$ <sup>39</sup> вот с такой вот зафиксированной в итоге перегрузкой. Штурвал чуть от себя дали перед приземлением, так она и записалась. Дискретность же у датчика довольно высокая.

Перегрузка на посадке в течение многих лет выступала мерилем мастерства пилотов самолётов отечественного производства. Высшим классом считалось раскрутить колеса о полосу, особенно если заход выполнялся в непростых условиях. Перегрузка была (и остаётся) элементом оценки квалификации, критерии были разными, но примерно следующими: до 1.4 считалось «пять», 1.4—1.7 – «четыре», а если же пилот-негодник привозил цифры более весомые, его вызывали на ковёр к начальству для... порицания.

Что любопытно, перелёты зоны приземления оценивались не так строго, да и уход под глиссаду (чтобы избежать перелёта при выполнении мягкой посадки) тоже. А ведь это реальный риск, который куда опаснее жёсткого приземления, который самолёту как слону дробина!

Мне приходилось читать забавные объяснительные пилотов и даже материалы расследования нестабилизирован-

---

<sup>39</sup> Базовая (референсная) скорость при полёте по глиссаде. Рассчитывается с запасом 30% (иногда 20 – зависит от систем самолёта) от скорости сваливания в данной конфигурации при данном полётном весе.

ных заходов, вроде «...заход был нестабилизированным, но в итоге приземлились мягко, с перегрузкой 1,2». Как будто это смягчает тот факт, что за несколько минут до этого пилоты сами создали себе цейтнот и вместо того, чтобы уйти на второй круг, героически долетели до полосы. И мягко сели. Мол, не такой уж и нестабилизированный был заход – так, что ли?

Когда пилот с советского самолёта переходит на иномарку и видит цифры перегрузки после своих посадок, у него начинается расстройство мозга и несварение желудка. Мягкая по ощущениям посадка может показать, например, 1,6! Если бы это было правдой, то такая посадка была бы очень чувствительной. Но ведь она таковой не была? И наоборот, после чувствительно жёсткого приземления прибор, бывает, показывает скромные 1,35... Ну не предназначены эти датчики *перегрузки в полёте* для определения точного значения *перегрузки в момент касания*, не стояла такая задача перед конструкторами! Куча факторов влияет на итоговую цифру: крен, снос, движения штурвалом, в итоге при посадке может зафиксироваться даже отрицательная перегрузка, такая, как 0,91, чего быть по определению не может – в состоянии покоя вертикальная перегрузка 1,0!

К сожалению, до российских авиационных властей (особенно в региональных управлениях ФАВТ<sup>40</sup>) это не доходит. Да и на местах, в авиакомпаниях динозавры не хотят и слу-

---

<sup>40</sup> Федеральное агентство воздушного транспорта. Оно же «Росавиация».

шать о том, что пора уже установить иной подход к определению качества посадок и прогнозированию будущих рисков. И продолжают они нацеливать пилотов на выполнение мягких посадок любой ценой, а при превышении определённого значения перегрузки применяют к пилотам санкции.

Более того, расследовать случаи «грубых» посадок очень любит прокуратура. А наши динозавры по сравнению с её инквизиторами – птенцы! Наши хотя бы некоторое понимание авиации имеют...

Вот и приходится пилотам постоянно держать в голове последствия от выполнения не мягкой посадки, использовать разные способы для того, чтобы перегрузка на посадке была приемлемой, дабы не дразнить динозавров: увеличивать скорость при заходе, поздно ставить малый газ, уходить под глиссаду, чтобы не перелететь... А то и перелететь, вытягивая штурвал на себя. Всему этому учат пилотов динозавры, а теперь и ученики динозавров тоже.

А «Боинг» пишет в документах следующее: «Мягкое касание не является критерием безопасной посадки». Ведь стремление к выполнению мягкой посадки может быть чревато плохими последствиями, перелётом из-за длительного выдерживания, например. Что может привести к выкатыванию за полосу со всеми очевидными неприятностями. А при неустановке рудов в малый газ в момент касания самолёт может дать скоростного «козла» – ещё раз подняться в воз-

дух, так как интерцепторы<sup>41</sup> не выйдут. Такая уж логика работы у этой системы. Зато если после «козления» в воздухе установить руды на малый газ (инстинктивное действие пилота), то по критерию раскрутки колес интерцепторы выйдут, припечатывая самолёт к земле! Вот тебе и по-настоящему грубая посадка! От чего пытались уйти, к тому и пришли!

А если ещё в момент «припечатывания» тянуть штурвал на себя (тоже инстинктивное движение), то велик шанс задрать нос самолёту и стукнуть хвостом о полосу! Кроме того, что пилот тянет штурвал, так ещё и интерцепторы сами по себе создают кабрирующий момент. А ударить самолёт хвостом о полосу – это очень дорогостоящий ремонт! Куда дороже, чем банальный осмотр самолёта после так называемой «грубой посадки», которая и грубой-то зовётся лишь в воображении динозавров...

Забота о безопасности полётов в нашей стране опасна для безопасности полётов!

Что можно сделать – ума не приложу.

Разогнать всех и набрать по новой?..

– Товарищ командир, пассажиры на борту, ждем трансферных и багаж.

– Понял, Таня. А сколько ждать – не говорят?

– Нет. Я и представителя не вижу.

---

<sup>41</sup> Щитки, отклоняющиеся против потока на верхней поверхности крыла. Служат для гашения подъемной силы.

Москва – это хаб. Здесь потоки пассажиров сливаются и снова расходятся дальше. Это особенность полётов в России, пока что не видно, чтобы ситуация менялась. Для того, чтобы попасть в Тюмень жители Барнаула летят в Москву, и наоборот.

Больше всего, конечно же, трансферников на курортных направлениях. Из того же Барнаула, например, нет рейсов<sup>42</sup> в модный нынче Симферополь. Нет рейсов и в Краснодар. Допускаю, что и в Сочи тоже нет – в этом году, по крайней мере. Поэтому людям приходится либо в Новосибирск пилить, чтобы улететь на юга, либо добираться через Москву. На зарубежных направлениях ситуация та же, хотя авиакомпании, специализирующиеся на чартерах, стараются изо всех сил.

Задержка вылета из-за ожидания трансферных пассажиров или их багажа является вполне обычным делом. У нашей авиакомпании всего один рейс в Барнаул в сутки, поэтому проще задержаться на двадцать минут ради нескольких человек, чем задержать их же на целые сутки в ожидании следующего рейса, на котором может не оказаться свободных мест.

Беру в руки микрофон, здороваюсь с пассажирами, предупреждаю о задержке из-за ожидания трансфера. Будем ждать.

– Денис, могу ли я задавать сегодня вопросы по работе? –

---

<sup>42</sup> Напоминаю, что в рассказе 2016 год.

несколько стесняясь, спрашивает второй пилот.

Забавно!

– Лёша, разве для этого необходимо разрешение? – я усмехнулся, прекрасно представляя ответ.

– Понимаешь... – Алексей замялся. – В общем, мне тут недавно намекнули, что чем меньше я буду задавать вопросов, тем проще мне будет жить.

Ожидаемо. Я даже могу представить, кто именно дал такой «совет». Гляжу на второго пилота и отвечаю предельно серьёзно:

– Алексей! Моя работа – отвечать на вопросы, которые мне задают пилоты. Более того, мне покажется странным, если у пилота, работающего у нас совсем недавно, никаких вопросов не будет.

На том и договорились.

Позади два часа полёта.

Не могу сказать, что Алексей работает плохо – наоборот, работает он хорошо. Но я могу понять, чем он не глянулся «товарищу». Да уж... вопросов задаёт действительно много! Но не это «страшно». «Беда» Алексея в том, что и мнение своё имеет тоже!

Не каждый «товарищ» вынесет подобного второго пилота, особенно если мнение пилота совпадает с тем, что в книжке, но отличается от...

Ну вы знаете и без меня – умничающих новичков тради-

ционно не любят.

Сегодня мы взлетали с закрылками 1 – это наименьший угол для взлета на Боингах 737NG. И не использовали систему директорного управления. И в *тот* раз он тоже с закрылками 1 взлетал, с чего всё и *началось*, поэтому ему так важна моя оценка его техники пилотирования.

– Денис, как ты оцениваешь мой взлёт? Я имею в виду, темп увеличения тангажа при отрыве?

Пожимаю плечами:

– Да нормально всё. Только вот после отрыва ты держал тангаж пятнадцать градусов, а скорость при этом висела на V2 плюс пятнадцать. Мы же на максимально уменьшенной тяге взлетели, на ней обычно тангаж чуть меньше нужен, чтобы скорость была V2<sup>43</sup> плюс двадцать, то есть нормальная для набора.

– Согласен! Почему про темп спросил, Денис: мне в том полёте сделали замечание, мол, очень рискованно взлетаю, темп на отрыве высокий... – Алексей вдруг задумался и после паузы задал неожиданный вопрос: – А откуда он взял цифры «семь с половиной на взлёте?»

От «товарища» Алексей получил рекомендацию: на взлёте установить тангаж 7,5 градусов и дальше штурвал на себя не тянуть, пока взлёт не случится сам собой.

Грустно усмехаюсь:

– Хех! Хорошо ещё, что не пять. Кое-где учат на пяти гра-

---

<sup>43</sup> Безопасная скорость маневрирования после взлёта.

дусах взлетать.

Есть нормальные, стандартные методики взлёта, а есть индивидуальные «техники». Нормальная методика предусматривает плавное увеличение тангажа при отрыве, с темпом примерно 2,5—3 градуса в секунду. Никто эти градусы не измеряет, конечно же, просто от взлёта к взлёту нарабатывается «чутьё» («штурвал побольше на себя... попридержать... добавить»), которое позволяет регулировать темп ухода линии горизонта вниз под самолёт. На отрыве основное внимание у пилотирующего пилота должно быть «в окно», перед собой, контролируя перемещение самолёта. После отрыва взгляд плавно переносится на приборы, и затем основное внимание сконцентрировано на них.

Но есть такие инструкторы, кто, не задумываясь о последствиях, учит пилотов на отрыве глядеть не на полосу, а в приборы – на угол тангажа на авиагоризонте. Поставить 7,5 градусов по прибору и «не мучиться». Это поучение имеет благую цель: не ударить самолёт хвостом о полосу, ведь чем меньше угол отклонения закрылков, тем больше шансов это сделать. Благими намерениями, как мы знаем, одна не очень радостная дорога выстлана. Есть у такого метода минусы, причем значительные.



# Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.