

Денис Окань

# СТАЖЕР



НЕБЕСНЫЕ ИСТОРИИ - 5

Денис Окань

**Стажёр. Небесные истории – 5**

«Издательские решения»

**Окань Д.**

Стажёр. Небесные истории – 5 / Д. Окань — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-00-519907-2

Полёты бывают разными. Дневные и ночные, зимние и летние. Полёты за рубеж или внутри родной страны. Иные проходят спокойно — так, что уже через пару дней и не вспомнишь, с каким курсом выполнялась посадка. А некоторые посадки, выполненные, на первый взгляд, в не самую плохую погоду, тем не менее способны подкинуть каверзы, о которых помнишь долго...

ISBN 978-5-00-519907-2

© Окань Д.  
© Издательские решения

## Содержание

Орднунг по-немецки	6
Стажёр	8
Туман	11
Франкфурт	15
Успеть до одиннадцати!	21
Кража	27
В Москву!	30
Конец ознакомительного фрагмента.	35

# Стажёр Небесные истории – 5

Денис Окань

© Денис Окань, 2022

ISBN 978-5-0051-9907-2 (т. 5)

ISBN 978-5-0051-6675-3

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

*Я посвящаю свои книги моим родителям. Большое спасибо за ваш пример, за то, что в трудные 90-е годы не отговорили меня рискнуть и поступить в лётное училище. Спасибо за поддержку и помощь, которую вы всегда мне оказывали! Очень люблю вас!*

*Я посвящаю свои книги моим друзьям-коллегам, знакомым мне как лично, так и виртуально. Спасибо за то, что верили мне, поддерживали мои идеи и начинания тогда, когда большинство не понимало и было против. За то, что помогли найти мотивацию, когда я ее уже не чувствовал. За тот результат в работе, который с каждым годом виден всё лучше и лучше! Крепко жму ваши руки!*

*Я посвящаю свои книги и моим «недругам». Без вас у меня ничего бы не получилось! Спасибо за то, что вы без усталости разжигали мою мотивацию! И извините, коли по молодости лет был где-то резок.*

*Я посвящаю свои книги S7 Airlines – авиакомпании, в которой я вырос как специалист. Я горжусь тем, что был частью S7 в годы трудностей и роста.*

*Летайте безопасно! И будьте счастливы!*

*Ваш Денис Окань*



## Орднунг по-немецки

2016 год, декабрь

Хватит! Решено! Обязательно соберу дорожный набор и буду брать с собой в полёт! Зубная паста, щётка, бритва, носки, зарядное устройство для телефона – всё, чего всегда так не хватает, если направление полёта вдруг не совпало с запланированным.

За последние три недели второй уход на запасной аэродром! И не где-то в районе сумрачного вьюжного Норильска, и не в туманном Якутске, а в старушке-Европе, среди хвалёного немецкого орднунга!<sup>1</sup> Удивительно – за всю карьеру мне не доводилось уходить на запасной в международных полётах, а тут такая «удача» – три раза менее чем за месяц!

Вот уж повезло так повезло!

Но ещё больше повезло не мне, а моему стажёру (так и буду звать его дальше – Стажёр). Это всего лишь второй его рейс по программе ввода в командиры, но и первый не обошелся без приключений. И, забегаю вперёд, замечу, что в следующем же рейсе нам лишь чуть-чуть не хватило «везения» выполнить ещё одно путешествие на запасной аэродром, но не получилось – мы приземлились в Домодедово, пусть и со второй попытки. Но условия на заходе в Москве сполна компенсировали эту «неудачу» – они были одними из самых жёстких, в которых мне когда-либо доводилось сажать самолёт.

А в заключение нашей совместной программы случился у нас интереснейший и поучительный полёт в Тиват...

Но об этих приключениях я расскажу позже. А сейчас – о немецком орднунге. Хвалёном немецком орднунге!

Мы в Домодедово. Зима уже в декабре обещает быть... зимней, снежной – то есть совсем не московской. Заснеженный перрон, заиндедевевшие самолёты – всё стало привычным, как и противообледенительная обработка лайнера почти перед каждым вылетом.

---

<sup>1</sup> Ordnung (нем.) -порядок. Здесь и далее – примечания автора.



Мы готовимся лететь в Германию, в Дюссельдорф, где погода по прогнозу должна быть неплохой. Да, фактическую туманило, но и такой она оставалось лётной *даже* для нашего экипажа. Почему *даже*? Потому что минимум моего со Стажёром экипажа – категория I ИКАО, то есть высота принятия решения при заходе на посадку не ниже 60 метров, а видимость по огням на ВПП<sup>2</sup> не менее 550 метров.

Еще недавно мой Стажёр, летая в качестве второго пилота, имел допуск к посадкам в куда более плохих погодных условиях – по категории IIIa<sup>3</sup>, как и у меня сейчас. Но, приступив к программе ввода в строй, пересев в левое кресло, допуск к «совсем плохой погоде» Стажёр автоматически потерял. А для таких заходов учитывается минимум всего экипажа, так что будь у меня хоть категория IIIz (это сарказм, на самом деле минимально возможная – IIIb), минимум экипажа всё равно определяется по высшему (то есть худшему) из тех, кто занимает рабочие кресла пилотов.

Как оказалось, немецкие синоптики недалеко ушли от нижегородских коллег. Прогноз не оправдался. Правда, если у синоптиков города на Волге погода почти всегда оказывается лучше той хмари, что они прогнозируют, то у гансов она оказалась...

Её вообще не оказалось.

---

<sup>2</sup> Взлётно-посадочная полоса.

<sup>3</sup> Высота принятия решения при заходе на посадку не ниже 15 метров, а видимость по огням на ВПП не менее 175 метров.

## Стажёр

Чтобы подоплёка инструкторской работы... да и вообще всей лётной работы в России стала более прозрачной для непосвящённых, но интересующихся, расскажу о Стажёре.

Он работает в «Глобусе» уже лет пять, а до этого был военным лётчиком. На Ту-22МЗ летал! А это – ого-го как круто по армейским меркам! Вторым пилотом на Боинге-737 он налетал не одну тысячу часов, и наконец руководство сочло его созревшим для того, чтобы вводиться в командиры.

До этого я летал с ним несколько раз и на тренажёре встречался. Стажёр показался мне парнем хорошим, добродушным и... большим торопыгой. Точнее, торопыгой мне он не казался – таким он и был. Зная это и обдумывая предстоящую совместную работу, я наметил способы борьбы с этой его характерной особенностью.

И ведь кому, как не мне, подобная проблема знакома – сам я совсем не флегматик и тоже склонен иной раз торопиться, «разгоняться», как я это называю. Я знаю эту проблему по себе, знаю и способы решения:

Первое. Если вдруг начинаешь чувствовать, что разгоняешься (а это происходит как раз тогда, когда ситуация начинает закручиваться и отличаться от привычной рутины) – надо... остановиться. Вдохнуть. Пару секунд выждать. И лишь потом что-то делать. Эта пауза никак не повлияет на полёт, но поможет охладить пыл излишне ретивому холерику.

Второе. Если хочешь что-то включить, переключить или выключить – посмотри, куда кладешь руку. Не торопясь, положи руку (или палец) на рычаг (переключатель) и подумай: а тот ли это рычаг? Тот ли переключатель?

И лишь потом сделай нужное действие.

Долгие годы я работал над собой и, без ложной скромности, могу сказать, что добился очевидных успехов – «разгоняюсь» теперь куда реже, чем по молодости. Даже в обычной жизни помогает.

А может, возраст берёт своё – кто знает? Не тот возраст, что в паспорте, а авиационный?

В первом же полёте по командирской программе Стажёр понравился мне тем, что не стал скрывать свои «страхи» и честно поделился своими опасениями. Собственно, нового я ничего не услышал – я не знаю «героев» среди вторых пилотов, зажатых рамками расшифровки, которые комфортно себя чувствуют в условиях захода в болтанку, да ещё с закрылками 40, а не с привычными 30. Не слышал я и о тех, кто абсолютно не комплексует, выполняя полёт на предельном эшелоне, имея запас по приборной скорости в каких-то десять-двенадцать узлов от верхнего красного сектора ограничений<sup>4</sup>. Атмосфера неоднородна. Изменился ветер, поменялась температура – скорость начинает то расти, то падать. Иногда – быстро расти. Автомат тяги на 737 медленно обрабатывает прирост скорости, дёрнувшейся в красный сектор ограничений, вот «пугливые» и проводят весь полёт в напряжении, постоянно дергая руды<sup>5</sup> на себя при малейшем росте скорости – боятся наскочить на ограничение.

Так ли это опасно – наскочить? Нет. Конечно, сработает сигнализация (придёт расшифровка!<sup>6</sup>), но у самолёта есть ещё порядочный запас до такой скорости, при достижении которой техника придётся проводить на самолёте какие-то работы. Но даже если эту скорость достичь, у самолёта всё равно останется достаточный запас прочности – специально так приду-

---

<sup>4</sup> На шкале приборной скорости главного пилотажного дисплея.

<sup>5</sup> Жаргонизм от РУД – рычаги управления двигателями.

<sup>6</sup> То есть событие, подлежащее расследованию, выявленное с помощью анализа регистратора полётных данных (так называемого «чёрного ящика»).

мано, чтобы иметь «запасик на запасик». Самолёты – очень надежные конструкции. Вершина человеческого гения!

Однако инспекция не дремлет. Малейший пшик, и... «Это залёт, сынок, иди сюда! Сними портки. Будем учиться не превышать ограничения! Болтанка говоришь?.. А для чего ты сидишь в кабине? Сымай портки, говорю!»

Спасибо начальникам, которые сначала порют, а потом вникают. Ведь именно отсюда и рождается у пилотов страх перед расшифровкой, страх полёта!

Пилотам, пришедшим с «классических» 737, на которых полёт выполняется с куда большими запасами от верхнего красного сектора, чем на 737NG<sup>7</sup>, я в шутку говорю:

– Первые три года близость красного сектора пугает, а потом... Потом привыкаешь.

Сам я к этим скачкам отношусь спокойно – привык. Уже научился распознавать опасные изменения условий полёта (должен быстро меняться ветер или присутствовать приличная болтанка), в которых лучше бы автомату тяги помочь (прибрав режим), и те изменения, которые можно переждать, не предпринимая ничего – самолёт прекрасно справится сам.



Что касается страхов захода на посадку в болтанку с закрылками 40, при которых запас до ограничения по скорости меньше, чем с 30... Что ж, тут может помочь лишь клин, которым клин выбивают. Надо развивать уверенность в собственных навыках, но, чтобы это была именно *уверенность*, а не *самоуверенность* в том, что можно без лишней нервозности и ненужного «героизма» заходить на посадку в условиях беспокойной атмосферы, надо:

- 1) Знать критерии стабилизированного захода на посадку.
- 2) Быть готовым к уходу на второй круг.

Проблема в том, что уход на второй круг далеко не каждый день выполняется в реальных полётах. Но на тренажёрах отрабатывается постоянно, да ещё и не один раз за сессию, поэтому, имея понимание теории и наличие хотя бы тренажёрной практики, уход на второй круг не представляет собой что-нибудь сверхсложное.

---

<sup>7</sup> NG (Next Generation) – «следующее поколение». Наименование третьего поколения Боинг-737. В настоящее время существует и четвертое – MAX.

Если же приспичит уйти, манёвр должен выполняться спокойно, уверенно. Уход на второй круг – это грамотное решение, чего из-за этого переживать?

3) Иметь железобетонные навыки пилотирования. Иметь понимание того, как летает самолёт на всех уровнях автоматизации – от «базового» ручного, до максимальных!

Увы, поколение пилотов, выпусков лётных школ 70-х-и 80-х годов, выбившись в начальники, решило, что максимальная автоматизация спасёт мир. Я не ёрничаю – мировая авиационная индустрия пропагандировала эту мысль последние лет двадцать-тридцать, но в один «прекрасный» день после нескольких ужасных катастроф прозрела и решила, что важность базовых навыков пилотирования всё ещё чрезвычайно высока для обеспечения безопасности полётов. Уметь «работать руками» важно даже на столь совершенных конструкциях, которыми являются современные высокоавтоматизированные самолёты.

Чтобы иметь железобетонные навыки, надо всего лишь... тренировать их. Пилотировать самолёт регулярно. Думать головой, когда пилотируешь, думать, когда *не* пилотируешь – то есть всё время знать, *как* летит самолёт и *куда* он прилетит в скором времени. Не доверять автопилоту настолько, насколько от вас хотят динозавры-начальники. Быть начеку! Суметь справиться в любых условиях и конфигурациях: в болтанку, с закрылками 40 на посадке, 25 на взлёте...

В общем, самолётом владеть надо достойно!

Итак!

У Стажёра есть «страхи»? Значит, будем побеждать! Летать Стажёру и летать! Клином выбивать клинья. Будем вырабатывать железобетонные навыки, чтобы привить уверенность в том, что даже в болтанку и сильный боковой ветер можно заходить спокойно и безопасно. Ну а если вдруг стало не совсем безопасно, то решительно выполнить уход на второй круг, чтобы разобраться в ситуации и принять грамотное решение.

Вот такой у меня выработан план на ближайший месяц совместной работы.

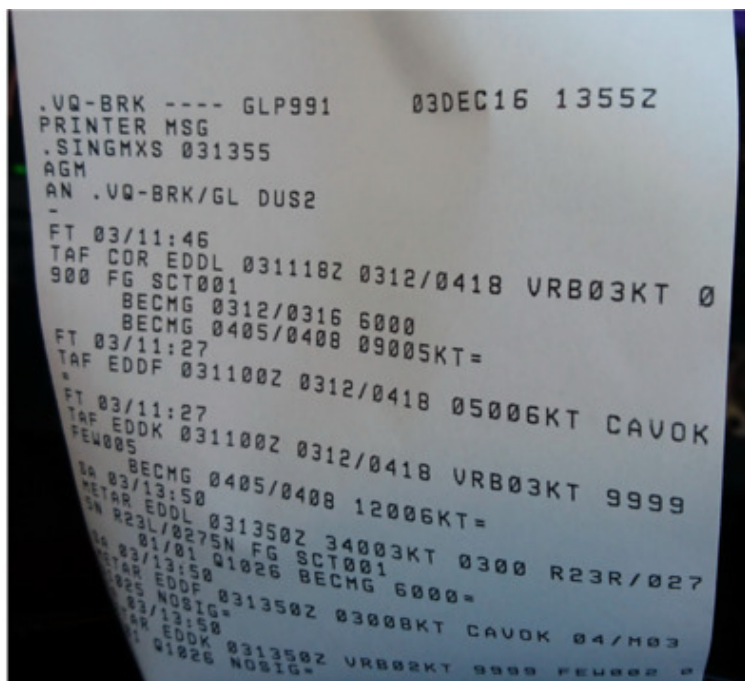
## Туман

До самой Германии погода ожидалась чудной. Вскоре после вылета выяснилось, что и в самом Дюссельдорфе она великолепная. За одним небольшим исключением – в аэропорту Дюссельдорфа погоды не было.

Но до Дюссельдорфа лететь было ещё долго, а прогноз оптимистично вещал: «Спокойно, парни! Скоро всё будет хорошо!» То есть ожидалось улучшение погоды, поэтому мы не особенно напряглись.

Однако, получив подряд три получасовых сводки фактической погоды о том, что видимость на ВПП меньше пятисот метров, мы озаботились выбором запасного аэродрома. И, как часто бывает в таких случаях, столкнулись с дилеммой: лететь в Кёльн или во Франкфурт-на-Майне?

Кёльн ближе, но там никто из нас прежде не был, в нём нет и представительства нашей авиакомпании. Франкфурт находится дальше, но он более знакомый, в нём мы можем ожидать помощь в виде представителя.



Фактическая погода EDDL (Дюссельдорф): видимость 300 метров, туман, разбросанная облачность на высоте 30 метров. В ближайшие два часа ожидается видимость 6 километров

Мы почесали головы и решили поступить мудро – использовать ресурс авиакомпании. Через систему ACARS<sup>8</sup> отправил запрос: «Погода в Дюссельдорфе плохая. Куда вы хотите, чтобы мы полетели на запасной – в Кёльн или Франкфурт?»

Ответ мы не получили. И на повторный запрос тоже не получили.

<sup>8</sup> Адресно-отчётная система авиационной связи (англ. Airborne Communications Addressing and Reporting System, ACARS) – 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.

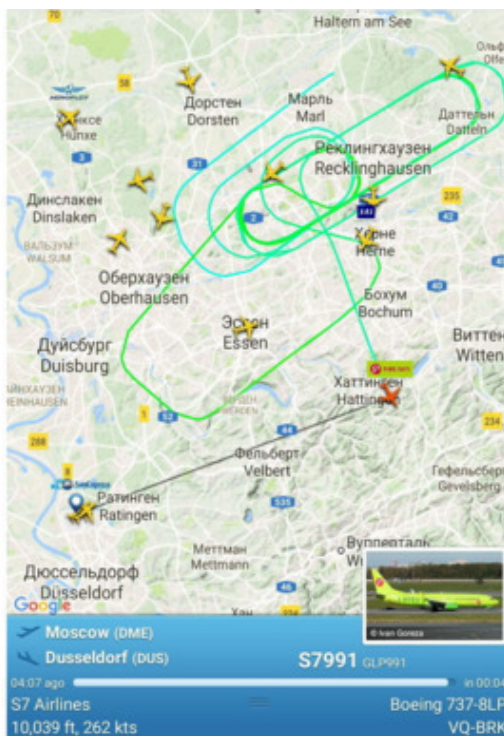


В это время мы уже крутились в зоне ожидания и с высоты один километр любовались чудесными видами Дюссельдорфа и его пригородов, периодически грустно взирая на сплошную белую пелену тумана, наглухо закрывшую аэропорт. Мысленно послали «горячий привет» Москве и ЦУПу. Решили, что полетим во Франкфурт, если придётся уходить на запасной.

(После возвращения в Москву выяснилось, что по какой-то невыясненной причине именно нашему борту, VQ-BRK, коллеги из ЦУПа не могли ответить через систему ACARS. Они видели все наши сообщения, но сами отправить ничего не могли).

Я не был во Франкфурте-на-Майне года с 2008-го, а в Дюссельдорфе и того дольше. С тех пор много чего изменилось, но святое осталось нетронутым – замороженные правила прибытия, руления и вылета. Франкфурт-на-Майне – это огромный загруженный аэропорт с несколькими ВПП и множеством рулёжек. Более того, один маршрут руления может иметь три вариации, обозначенные на перроне линиями разного цвета.

Долететь-то не проблема, а вот заблудиться при рулении – запросто! Поэтому, пока было время, а его благодаря туману было много, как и топлива на борту (мы вылетали с максимальным танкированием), по очереди со Стажёром внимательно изучили правила полётов во Франкфурте.



Вот так мы крутились над окрестностями Дюссельдорфа

Погода в Дюссельдорфе продолжала дарить изумительные виды на зелёный город, реку, отражающую небо, аккуратные немецкие домики и на густой туман в стороне аэропорта. Вид тумана тоже был очень красивым, но наши взгляды на него были тоскливыми. Лететь на запасной аэродром определённо не хотелось.

Надеясь на улучшение, мы часа полтора прокружились в зоне ожидания. Сначала выполняли стандартную зону ожидания со временем прямолинейного участка одна минута, потом попросили диспетчера увеличить его до трёх, так как частыми разворотами можно укачать весь салон.

Стажёр по моей просьбе периодически информировал пассажиров о происходящем, но это помогало слабо. Пассажиры нервничали. Больше всех «бегал по потолку» (то есть беспокоился) бургер, единственный пассажир бизнес-класса. Ему было нужно добираться в Кёльн, и чуть позже он пожаловался, что разочарован тем, что над Кёльном его не высадили.

Удивительное совпадение – бригадиром бортпроводников была Ирина, с которой мы три недели назад вместо Кишинёва приземлились в Варне<sup>9</sup>. Так-так, из двух полётов с Ириной – два ухода на запасной. И оба в зарубежных рейсах...

Совпадение? Не думаю!

Волнение бургера понятно – бизнесмены ценят время, это очень требовательная категория пассажиров. Но и в экономе было беспокойно – нам попросту не доверяли, ведь мы кружились над городом в изумительно ясную погоду, и пассажиры тоже любовались речкой, станциями, домиками и деревьями. Даже нам, пилотам, было непросто принять тот факт, что в четырёх десятках километров отсюда аэропорт накрыт туманом с видимостью, временами падающей до пятидесяти метров! Что оставалось думать пассажирам?

*«Скорее всего пилоты чего-то скрывают!»*

После посадки стюардесса рассказала, что одна пожилая фрау ей горячо объясняла, что пилоты обманули и пассажиров, и проводников. Мол, она позвонила подружке, а та сооб-

<sup>9</sup> Рассказ «9/11» в книге «Нескучные полёты».

шила, что «всё в Дюссельдорфе хорошо с погодой, самолёты летают, рейс „Аэрофлота“ приземлился!»

А мы кружимся. И вместе с нами кружатся такие же «везунчики». В эфире шумно, диспетчер периодически сообщает фактическую видимость на полосе. И вот ведь незадача – почти всегда посередине и в конце полосы видимость нас устраивает, более того, иной раз повышается до трёх километров (!), но в зоне приземления ни разу не было выше пятисот. А нам со Стажёром надо, чтобы видимость в зоне приземления была не менее пятисот пятидесяти метров и не менее двухсот во второй и третьей третях полосы. Был бы наш экипаж допущен к посадкам хотя бы по второй категории<sup>10</sup>...

На неоднократные просьбы экипажей изменить курс посадки с 23 левой на 05 правую диспетчер отвечал отрицательно. Причины мне остались непонятными, можно было лишь догадываться, что это как-то связано с ремонтными работами, которые проводил аэропорт в районе полосы.

О, как же соблазнительно закрыть глаза на правила и выполнить посадку ниже минимума нашего экипажа! Кто ж узнает-то?

Нет, так нельзя. Я слышал много баек от «героев» прошлых лет, которые сажали «туполи»<sup>11</sup> в условиях, в которых «эрбасы» уходили на запасной. «Герои» гордились фактом нарушения минимумов – никто же не узнал!

Увы, не все из этих «героев» в итоге дожили до пенсии.

Правила есть правила. Их надо соблюдать, даже если твой самолёт умеет выполнять автоматические посадки по третьей категории ИКАО, даже если ты это умеешь делать, даже если твой Стажёр ещё на днях имел допуск и потерял его лишь потому, что пересел в левое кресло. Соблюдать Правила не всегда просто, особенно если большинство склонно их не соблюдать, соблазняясь тем, что никто не узнает. А ведь это целая философия, которая пестовалась десятилетиями!

Не уверен, что сам поступал бы иначе, приди в авиацию на десяток лет пораньше. Но сейчас – другие времена! Система со скрипом, медленно, но меняется. Мы её меняем – ценой нервов и здоровья.

Я не могу показывать негативный пример. Моя задача как инструктора – прививать уважение к правилам своим обучаемым. Сегодня этому Стажёру, завтра другому. Я должен быть педантом и соблюдать правила, пока ситуация позволяет их соблюдать!

Мы, пилоты, занимаемся чертовски интересным, но сложным делом, кажущая легкость которого является весьма обманчивой. Каждый полёт так или иначе связан с риском. Наша задача – из всех имеющихся рисков выбрать риск приемлемый, контролируемый, но при этом думать и об эффективности и регулярности полётов тоже. Пренебрежение правилами, на первый взгляд несущественное, но повторяющееся из полёта в полёт, может стоить жизни сотням людей, если однажды перейти ту грань, за которой риск из контролируемого превращается в неоправданный. Наша задача – работать так, чтобы все полёты заканчивались безопасными посадками. И я должен научить своего Стажёра, продемонстрировать правильный пример, для того чтобы воспитать безопасного командира!

Я не знаю, все ли пилоты соблюли Правила в тот день, но четыре самолёта в Дюссельдорфе так и не приземлились, ушли в более приветливые места. Среди них были мы.

Хоть топлива у нас было ещё на три часа полёта в зоне ожидания, мы решили, что палить керосин и рабочее время экипажа бессмысленно, и приняли решение лететь во Франкфурт.

О чем и сообщили в компанию по ACARS.

Безответно.

---

<sup>10</sup> Высота принятия решения не менее 30 метров, видимость на полосе не менее 300 метров.

<sup>11</sup> Ту-154 или Ту-134.

## Франкфурт

Франкфурт-на-Майне работал с восточным курсом посадки. Диспетчер поинтересовался, какую ВПП мы хотим: левую ВПП 07 или правую? Мы выбрали первый вариант. Рулить в обоих случаях по времени было бы примерно одинаково по расстоянию, но после посадки на ВПП 07 правую нам пришлось бы пересекать центральную ВПП 07, работавшую на взлёт, это могло время руления увеличить.

Руление во Франкфурте – песня! Никаких тебе *follow-me-car*<sup>12</sup>, как например, в Симферополе, в котором невозможно заблудиться, но, тем не менее, аэропорт стрижёт деньги за лидирование самолётов к стоянке.

Песня-песней, но положена она на непростые ноты. Во Франкфурте надо быть очень внимательным, чтобы не «махнуть» перекрёсток или точку предписанной диспетчером остановки. А этого добра во Франкфурте хоть отбавляй!

Опыт моего Стажёра растёт буквально на глазах.

...В первом же командирском рейсе он натерпелся страхов, вырвав впервые в жизни на «живом» самолёте в Москве в метель по заснеженным скользким рулёжным дорожкам. Это, поверьте, не лучшие условия для тренировки только-только севшего в командирское кресло пилота. Рулить на многотонном самолёте – это совсем не то же самое, что управлять легковым автомобилем. Навык руления на Боинге-737 с кресла второго пилота не получить<sup>13</sup>, а несколько сессий подготовки будущего командира на тренажёре не дают необходимого представления как это делается – реализация так себе. То есть рулению стажёры учатся уже на реальном лайнере. И тут – такое везение! – в первом же полёте мой студент получил весьма непростые условия. Мне тоже пришлось поёрзать, сидя справа и не имея возможности помочь.

И вот, второй рейс – и тут тебе и уход на запасной, и руление по безумному Франкфурту, в котором «эрбасы» носятся мимо тебя, как московские шахид-маршрутки! Впереди нас ждёт руление в условиях почти нулевой видимости в Дюссельдорфе, но этому ещё предстоит случиться, а пока что мы сумели добраться до стоянки во Франкфурте.

Двигатели выключены, Стажёр в очередной раз информирует пассажиров, извиняется за посадку на запасном... Натерпелся, бедолага!

Что ж, вот такая она, работа командира! И это даже здорово, что уже на вводе в строй ему удалось получить такой опыт. В следующий раз будет проще.

Не всем так везёт!

На удивление быстро приехал представитель, бойкий дядечка лет за шестьдесят. Мы уже связались с авиакомпанией и получили указание высаживать всех пассажиров, а самим размещаться в отеле – погода в Дюссельдорфе и не думала оправдывать прогнозы немецких синоптиков.

Мне подумалось, что уж в порядочном-то Франкфурте мы быстро попадём в отель, коих в аэропорту достаточно. Не будем тратить своё время на дорогу туда-обратно. Сможем нормально отдохнуть!

Наивные! С немецким орднунгом нам ещё предстояло познакомиться.

Местные аэропорты имеют одну чудесную особенность – коммерческие авиаперевозки по ночам не осуществляются. В 11 часов вечера аэропорты закрываются, и всё – ни хт арбайтен!

---

<sup>12</sup> Машина сопровождения (*англ.*)

<sup>13</sup> На некоторых 737 у второго пилота опционально установлена рукоятка управления разворотом передних колёс, но эта опция довольно редко встречается у заказчиков. Мне доводилось видеть такие 737 только на фотографиях.

Хочешь полетать? Если у тебя не медицинский рейс или не рейс государственной важности, то шансов осуществить желаемое практически нет.

Времени до одиннадцати вечера было в избытке, и хоть прогноз погоды и не предполагал значительных улучшений к этому моменту, мне думалось, что шансы улететь у нас неплохие – ночью видимость огней на ВПП всегда увеличивается. Лететь до Дюссельдорфа всего-то двадцать минут, и даже если принять во внимание длительное руление во Франкфурте и заруливание в Дюссельдорфе, нам потребуется максимум час от «дверей до дверей». Остаться сидеть в пустом самолёте – значит тратить драгоценное рабочее время экипажа. Надо отдыхать, благо компания сама нас отправляет на размещение.

В аэропорту Франкfurта есть несколько отелей. Один из них, «Шератон», мне хорошо знаком ещё с начала полётов на Б-737. В течение нескольких лет, пока у S7 не появились свои тренажёры, мы летали во Франкфурт каждые полгода для прохождения тренировок и останавливались как раз в «Шератоне». Он находится в шаговой доступности, правда, до него нам придётся ехать на «электричке» между терминалами аэровокзала, но это занимает пять минут.

Я доволен и спокоен – скоро буду валяться на удобной широкой кровати!

Пассажиры покинули воздушное судно. Представитель интересуется, в каком отеле мы бы хотели разместиться: в «Шератоне» или «Штайгенбергер»? Выбор – это хорошо! Про «Штайгенбергер» я не знаю ничего, поэтому проголосовал за «Шератон».

А вот авиакомпания решила, что мы поедem в «Штайгенбергер». Представитель успокоил, что этот отель тоже находится рядом с терминалом, буквально за углом. Пять минут ходьбы.

Отлично! Не то что в Варне, где целый час мы добирались до отеля, а пока ехали, погода неожиданно, по закону бутерброда улучшилась, и фактического отдыха не получилось, он был только на бумаге.



Есть шанс, что погода и сегодня внезапно улучшится, но мы же в Германии! Здесь порядок, здесь в отель можно попасть из здания терминала за пять минут.

О-о-орднунг!

На улице небольшая минусовая температура, поэтому прежде чем покинуть самолёт, просим местных специалистов организовать слив воды из водяной системы. Те кивают: яволь, сделаем в лучшем виде, всё будет орднунг! А пока, порядка ради, вам надо опломбировать все

двери и люки, иначе добропорядочные бюргеры, родом из южных стран, нихт могут принять ваш чудесный зелёный лайнер под охрану.

А вот это уже вопрос не праздный. Как опломбировать? Вспоминаю, что у бортпроводников должны быть какие-нибудь стикеры, которыми они помечают своё имущество. Обратился к ним, и после непродолжительных поисков наклейки нашлись... но долго не находилась стремянка для того, чтобы достать до задних дверей! А когда нашлась, долго решали, кто из бюргеров – в соответствии с порядком – имеет право эту стремянку установить.



Наконец, порядочные немцы определились, кому из них по правилам допускается таскать стремянки, и стикеры были наклеены.

Едем! (Нет).

Мы уже двадцать минут сидим в автобусе. Наш самолёт закрыт, стикеры наклеены, а мы не едем в гостиницу лишь потому, что местные не могут решить, какая из двух транспортных фирм более достойна чести отвезти нас в отель «Штайгенбергер». В тот самый, который находится «в пяти минутах *ходьбы* от аэровокзала».

Нас просят выйти из автобуса и пересесть в другой, поменьше, принадлежащий фирме, которая, похоже, и победила в тендере. Мы пересаживаемся. Но никуда не едем.

Переговоры продолжаются.

Наконец, владельцы маленького шаттла победили. Водитель-немец, родом из Казахстана, чья русская жена через несколько лет после свадьбы вдруг оказалась урождённой немкой, со скоростью тридцать километров в час (ограничение!) пыхтит по перрону и искренне удивляется тому, что сегодня орднунг подкачал.

Никогда такого не было, и вот опять<sup>14</sup>...

Степенно ползём вокруг аэродрома, всё дальше и дальше удаляясь от терминала, от которого до отеля пять минут *ходьбы* пешком. Меня несколько беспокоит этот факт, интересуюсь у водителя, почему мы удостоены такой чести. Безусловно, нам приятно и интересно прокатиться вокруг известного каждому пилоту аэродрома, но хочется в отеле разместиться побыстрее.

<sup>14</sup> Известная фраза Виктора Черномырдина, государственного деятеля ельцинской эпохи.

Выяснилось, что фирма, подрядившаяся нас доставить в гостиницу, имеет право вывезти нас с территории аэропорта только через южный выход, через терминал авиации общего назначения.

Вот же... орднунг!

По-черепаши объезжаем две взлётно-посадочные полосы, крадёмся по грузовому перрону. Наконец подъезжаем к небольшому зданию с надписью «Fraport Executive Aviation». И вот тут я вспоминаю, что местные служащие сразу же после заруливания забрали у нас последнюю генеральную декларацию, чтобы отвезти её полицаям в *нормальный* терминал. Других копий у нас нет, как нет у меня шенгенской визы в паспорте.

При выполнении международных полётов в большинстве стран нам не требуется виза, чтобы пересечь границу, мы проходим её по генеральной декларации и удостоверениям членов экипажа, ID. В настоящий момент нет визы, есть ID, но нет генеральной декларации – её увезли в другое место. От которого пять минут ходьбы пешком до отеля.

Надо отдать должное орднунгу – немецкие пограничники даже на южном входе свободно разговаривают на английском. Всего-то двадцать минут и каких-то три попытки потребовались мне для того, чтобы пересказать историю наших путешествий дядьке с лицом добропорядочного Санты, которому мы нежданно свалились на голову, объяснить ему, что конкурирующая фирма забрала последнюю генеральную декларацию на прибытие, а визы есть не у всех.

Но зато есть генеральная декларация на вылет из Дюссельдорфа в Москву! Можем показать!

После трёх повторов, многочисленных качаний головой, звонков и поисков в базе нас всё-таки пропустили. Мы пересекли государственную границу в небольшом терминале авиации общего назначения, вышли из здания, снова сели в наш маленький шаттл. И... начали *обратное* путешествие вокруг аэропорта в сторону отеля, который «всего в пяти минутах ходьбы от терминала».

Мой опыт работы с бутербродами начинает назойливо подсказывать, что погода в Дюссельдорфе обязательно улучшится, и скоро следует ждать звонка от радостного представителя ЦУП.

А мы ещё даже не доехали до отеля!

Наконец мы подъезжаем к «Штайгенбергеру». Перед входом в отель стоят два автобуса и два такси, больше места нет, поэтому наш водитель ждёт, пока кто-нибудь соизволит подвинуться. Высадить нас в трёх метрах от положенного участка он не может, так как орднунг контролируется камерами.

Через несколько минут до одного из таксистов доходит, что его «Мерседес» занимает слишком много места, он перемещается, и мы десантируемся около дверей отеля.

Внутри всё так чистенько, радостно, новогодне! Ёлочка стоит в фойе. Регистрируемся, получаем карточки и договариваемся через десять минут встретиться внизу, чтобы пойти в ресторан, отоварить выданный ваучер.



Я поднимаюсь на свой второй этаж, открываю дверь, поднимаю ногу, чтобы сделать шаг...

Я ждал этого. Я чувствовал! Даже не глядя на экран смартфона я знаю, что это звонят из Ставки. Только они могут позвонить строго в тот момент, когда экипаж наконец-то добрался до двери отеля и собирается поужинать. И я абсолютно уверен в том, что они мне скажут.

– Да, слушаю!

– Денис Сергеевич, видимость в Дюссельдорфе улучшилась, можно лететь. На 18:10 единого времени поставили... – бодрым голосом сообщает мне трубка.

Смотрю на часы. До запланированного кем-то вылета чуть больше часа. Смотрю на дверь в номер, которую я только что открыл. Виднеется манящий уголок кровати...

– Это здорово! Честно! Но, парни, я только что зашёл в номер. Мы больше часа добирались до отеля, даже не присели ещё. По всей видимости, обратная дорога займет столько же времени. Мы физически не успеем. Мы пообедаем вначале. Поверьте, мы действительно устали.

По последовавшему ответу чувствую, что они верят, но очень сильно хотят, чтобы мы ехали на самолёт. Я с искренним сожалением отвечаю, что сначала мы должны пообедать. А потом обязательно поедем на самолёт.

Разве может быть иное в царстве порядка?

Скидываю верхнюю одежду, умываюсь, выхожу из номера, спускаюсь в лобби. Все в сборе, идем в ресторан.

В недавнем вынужденном путешествии в Варну мы и поесть-то толком не успели, так как еду готовили на заказ. Мы торопились (зря) и смогли поесть лишь по прилёте в Кишинёв. Немецкий же ресторан предложил шведский стол, и мы смогли в отличной обстановке утолить накопившийся голод достаточно быстро. Более того, нашим стюардессам настолько всё понравилось, что они пообещали заказывать рейсы со мной, таким «везунчиком».

– Ира, видите, я вас по ресторанам вожу. Варна, Франкфурт... – многозначительно подмигиваю старшей бортпроводнице.

Девчонки смеются.

Через полчаса мы двинулись обратно в отель. Я уже связался с планированием, которое уверило, что по их расчётам мы всё ещё не выбиваемся из резинового рабочего времени, у нас есть шанс ночевать в Москве. Я позвонил представителю, попросил прислать транспорт, он пообещал предоставить его в пределах ближайших пятнадцати минут. Мы разошлись по номерам, собрали вещи и снова встретились внизу.

В холле нас поджидал водитель, правда, другой – у казаха закончилась смена. Можно ехать, но... нет одной девочки, которой достался номер на самом верхнем этаже, а лифт в отеле почему-то всего один. И она никак не может его поймать – его то и дело ловят этажами ниже.

– Вот! Если бы не Света мы бы точно сегодня успели в Москву долететь! – шучу я.

(Ага, шутит он!)

Наконец ещё через пять минут появляется Света, но... теперь нет водителя! Он ушел искать туалет, и по всей видимости поиски затянулись.

Мне уже не до шуток. Перспектива познакомиться ещё с одним отелем начинает проявляться в тумане далёкого Дюссельдорфа.

Наконец водитель объявился. Мы загружаемся в автобус и едем.

## Успеть до одиннадцати!

Транспортная история повторяется в обратном порядке. Мы чинно объезжаем огромное пространство аэропорта и причаливаем к южному входу, где Санта Клаус ещё не успел нас позабыть.

Забыть не успел, но выясняется, что в целях орднунга он не может пропустить наш экипаж через досмотр, пока на выходе из здания на перрон нас не будет ждать автобус. То ли водитель этого не знал, то ли ещё что, но теперь мы ждём, пока с ним свяжутся. Затем ждём, пока он появится с той стороны.

Ожидание заняло минут пятнадцать, после чего нам дали отмашку:

– Порядок, можете проходить!

Проходим через сканер-рамку. Девчонки, наши стальные красавицы, способные при ветре тридцать метров в секунду закрыть тяжеленную входную дверь Боинга-737, безбожно звенят. Их просят снять обувь, ремни, причиндалы, поставить всё на ленту, ещё раз пройти... Наконец рамка сдаётся.

Санта проверяет наши документы и пропускает без каких-либо проволочек. Мы надеваем жёлтые жилеты и – слава немецкому орднунгу! – оказывается на перроне. Садимся в ставший таким родным автобус и медленно, соблюдая ограничение в 30 км/ч, едем по перрону грузового терминала, крадёмся мимо полос, выезжаем на северный перрон...



Стажёр убеждает стража границы пропустить его

Каких-то пятнадцать минут езды, и мы снова радуемся нашему зелёному самолётику, ожидающему нас посреди разноцветной темноты аэропорта Франкфурта-на-Майне. А вот и наш представитель подошёл сообщить новость: все пассажиры отправлены наземным транспортом, поэтому в Дюссельдорф мы полетим пустыми. Отлично! Не будет задержки, связанной с поиском желающих лететь с нами. Заправка керосином нам не нужна – топлива, оставшегося по прибытии, хватает с запасом, поэтому мы полны веры улететь в скором времени и с оптимизмом глядим в ближайшее будущее.

Выясняем, надо ли заправлять самолёт водой – мы ведь просили местных её слить, и они пообещали это сделать. Но оказалось, что не сделали. Орднунг дал трещину, но нам это даже

на руку – к счастью, вода не успела замерзнуть и разорвать трубопроводы, её не надо заливать по новой.

Германия! Здесь даже разгильдяйство способствует порядку!

Несколько минут тратим на бюрократические проволочки, связанные с расчётом ТОВТ, Target Off Block Time – расчётного времени готовности самолёта к отправлению. Перронный агент забыл его подать, о чём нам любезно сообщает диспетчер. Мы транслируем это агенту-забывахе и вскоре получаем время отправления, от которого в пределах плюс-минус пяти минут мы обязаны запросить запуск.

Двери закрыты. Запрашиваем у Frankfurt-Delivery запуск, получаем разрешение. Переходим на Frankfurt-Ground, запрашиваем буксировку, получаем разрешение.

Двигатели запущены. Поехали!

...Едем.

...Едем.

...Едем. Как же долго мы едем!

Наша стоянка V115 располагалась в самом конце длинной центральной ВПП 07, с которой нам предстоит взлетать. По ходу руления останавливаемся, пропускаем борт. Постоянно внимательно сверяем маршрут со схемой, чтобы не «махнуть» на перекрестке не по тому направлению.

Прорулили уже больше половины полосы, вдруг диспетчер интересуется: не хотите, мол, взлететь не от начала полосы? Да конечно же хотим! Получаем разрешение занять предварительный старт по ближайшей от нас рулёмке. Занимаем. Пропускаем взлетающий самолёт, наша очередь следующая.

Выруливаем на полосу, получаем разрешение на взлёт.

Взлетаем!

Лететь до Дюссельдорфа недалеко. Если диспетчер соизволит нас векторить и спрямлять маршрут, то заход получится быстрым, «спортивным», но обычно борты выполняют так называемый «чемодан» – схему захода по RNAV, методу зональной навигации. «Чемодан» может значительно увеличить время захода, но зато позволяет диспетчеру расставить борты на прямой, обеспечив необходимые интервалы между самолётами.

Сразу после взлёта я получил погоду в Дюссельдорфе через ACARS. Согласно сводке, в аэропорту работали обе 05-е полосы... Интересно, что мешало им запустить в работу 05 правую днём, когда пилоты так об этом просили? Тогда они говорили, что сменить курс посадки невозможно.

Подсознание подсказывает, что не может всё быть настолько простым. Не до конца доверяя полученной сводке, слушаю по радио АТИС – информацию о фактической погоде. Электронный бюргер говорит, что в работе... полоса 23 правая, причем работает она по категории II (хотя условия подходят и для посадки по категории I).

Как же могло получиться, что в сообщении, полученном по ACARS, рабочая ВПП – 05, а в сводке АТИС, выпущенной в то же самое время – 23-я?

Это ли есть орднунг?

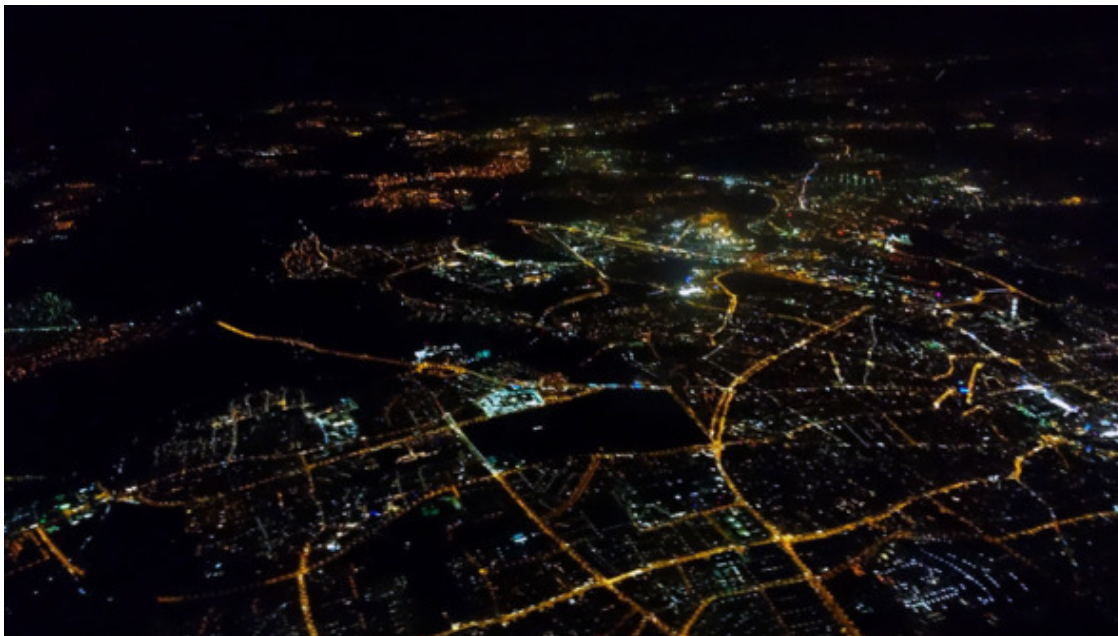
Я не знаю ответ.

Готовимся к посадке на ВПП 23 правую, всё ближе подлетаем к Дюссельдорфу. Впереди летит «Аэрофлот» (уж не тот ли, который «днём сел», по словам подруги фрау-пассажирки?), и мы практически один в один повторяем его маршрут, следуя инструкциям диспетчера.

Видимость, как и ожидалось, значительно лучше, чем днём. В первой трети ВПП видно больше километра, в конце тоже. А вот в середине – шестьсот. Вот такой вот туман. Но сере-

дина ВПП нам не так критична, как её первая треть, то есть зона приземления. В середине и в конце полосы нам достаточно иметь двести метров, а в первой трети должно быть не меньше пятисот пятидесяти.

Днём мы так и не дождались этих метров в начале ВПП, хотя в остальных третях видимость поднималась до трёх километров. Сейчас вроде бы всё хорошо. Пусть так и будет!



Мы на предпосадочной прямой. Огни полосы хорошо видны, впрочем, не менее хорошо видно и то, как в её середине огонёчки теряются в тумане. Обсуждаем со Стажёром этот момент – надо быть готовым к тому, что после посадки на пробеге видимость резко ухудшится.

Пилотирует Стажёр – я не вижу необходимости забирать у него управление, погода соответствует его допуску. А для него, будущего командира, это отличный новый опыт – посадка в условиях пониженной видимости, да ещё и ночью.

Посадка ночью имеет свои особенности. Яркие огни полосы притягивают взгляд, а чернота асфальта вокруг них создает эффект «колодца». Пилоты так и говорят: «Сядишься в колодец», – то есть в черноту. На выравнивании даже опытному пилоту непросто оценить высоту относительно полосы, чего уж говорить о моём ученике, поэтому я нахожусь «на стрёме».

Полоса всё ближе... ближе, пора бы уже тянуть на себя... Пора! Эй!.. Эй??? Почувствовав, что Стажёр запаздывает с выравниванием, я помогаю – подтягиваю штурвал на себя...

Бумс!

Уверенно приземлившись, наш лайнер начинает отсчитывать метры изумительно ровной ВПП Дюссельдорфа. На середине пробега мы утыкаемся в туман, но огни осевой линии святят достаточно ярко, поэтому не испытываем значимых проблем с выдерживанием направления.

Наконец-то мы прибыли в аэропорт назначения!

Мы освобождаем ярко освещённую ВПП 23 правую, останавливаемся перед левой, пропускаем взлетающий самолёт, получаем разрешение пересекать левую ВПП... И начинается самая интересная работа – поиск нужных направлений в условиях напрочь отсутствующей видимости.

Одно дело видеть яркие огни ВПП, а другое – теряющиеся в тумане тусклые синие и зелёные огонечки рулёжек, коих тут оказался целый букет. Но выбрать надо именно ту, которую

требует занять диспетчер. Надо суметь высмотреть плохо видимую в тумане табличку с кодом рулёжки и определить правильное направление.

М-да, этот рейс Стажёру точно запомнится надолго. И мне тоже. Ответственность тоннами давит на плечи, но я стараюсь не думать о том, «как всё сложно». Надо доругнуть до стоянки, вот там уже можно будет и поплакаться.

Что там гендиректор «Аэрофлота» вещал в интервью? Пилоты лишь компьютер программируют, самолёты сами всё делают? Хех! Сюда бы вас сейчас, господин директор. Показали бы, куда рулить!

Аккуратно находим нужную рулёжку, медленно катимся по ней. Отсчитываю проплывающие мимо повороты налево в поисках той рулёжки, по которой нам указано рулить дальше. Туман становится до неприличия густым, однако нас – наконец-то! – встречает желанная машинка с надписью «follow me<sup>15</sup>», и теперь можно перевести дух – уж немцы наверняка знают свой аэродром и помогут найти стоянку!

Стоянку находим, выключаемся. До 11 часов вечера, до часа X, в который аэропорты Германии закрываются, остаётся совсем немного.

Не успели мы перевести дух, как к самолёту подъезжает трап, открывается дверь. В кабину забегают местный представитель S7 и, не тратя времени на расспросы и приветствия, скороговоркой сообщает:

– Через десять минут надо закрывать двери! А ещё через десять минут, в 22:59:59 надо взлететь! Надо очень торопиться! У вас же самолёт заправлен до Москвы???

Э-э-э... Что?

С трудом перевариваю информацию. С чего бы наш самолёт был заправлен? Конечно же он не заправлен до Москвы! Нам только на заправку минут десять потребуется, не менее. И на подготовку кабины к полёту те же десять минут, что он будет заправляться. Кроме этого, надо ведь ещё пассажиров посадить, дать им возможность сесть по местам. Погрузить багаж...

Представитель навис над душой, торопит:

– Пассажиры уже здесь. Сажаем?

Оборачиваюсь:

– И есть два трапа и пожарная машина?..

Это меры предосторожности, которые по правилам авиакомпании мы должны обеспечить при заправке самолёта с пассажирами на борту.

– Всё здесь, всё здесь, надо торопиться, аэропорт закроется!

– Маловероятно, что мы успеем.

– Давайте-давайте, надо хотя бы начать руление, а там договоримся с аэропортом!

---

<sup>15</sup> Следуйте за мной (англ.).



Да? Договоритесь? Да это же чистойшей воды авантюра! Нереально за десять минут успеть заправить самолёт, оформить бумаги, закрыть двери и начать руление. Не-воз-мож-но! Даже в бодром состоянии экипажа, не говоря о нашем. Рулить в тумане ещё минут пятнадцать минимум! Не сходится математика.

Но что он там сказал – главное, руление начать?.. Что ж, он местный, ему лучше знать. Попробуем успеть. Говорю Стажёру, чтобы тот занялся заправкой и всем прочим, а я подготовлю кабину за себя и за него.

Немецкий перронный агент на чистом английском просит нас доложить диспетчеру о готовности. Гляжу – заправка идёт, надо ещё несколько тонн залить. Минут пять потребуется, не меньше. Уточняю у агента, в своем ли он уме, говоря о готовности, и как вообще насчёт организованности и порядка? Тот отвечает, мол, всё нормально, мы уже заканчиваем, и очень надо, чтобы вы доложили о готовности.

Ну что ж, немцы лучше знают свои орднунги. Они из порядка сделали бренд. Докладываю о готовности.

Офигеваю от происходящего.

Диспетчеру приходится верить мне на слово – в тумане он не видит нашу суету. До часа X осталось восемь минут, а заправка ещё не закончена... А мы уже дали готовность.

Полный бардак!

– Полный п...ц, – несколько более точно характеризую ситуацию вернувшемуся в кабину Стажёру.

Выхожу на связь с пассажирами, извиняюсь за задержку и честно сообщаю, что, скорее всего, мы никуда сегодня не улетим, так как аэропорт через несколько минут согласно немецкому порядку закрывается. Но мы попробуем!

Кабину я успел приготовить и за себя, и за Стажёра. Зачитываем чек-лист. Внизу тупят и никак не заканчивают заправку.

Через пару минут диспетчер беспокоится: не хотим ли мы начать буксировку? Конечно, хотим, сейчас вот только заправку закончим...

Говорю:

– Пока ещё не готовы, извините.

Диспетчер спрашивает нас, сможем ли мы *взлететь* в 22:59:59? Грустно взглянув на всё ещё присоединенный к заправочной станции самолёт, я врать не стал. Конечно же мы не успеем!

Хочется взорваться в возмущении! Представитель и рамп-агент нас за идиотов держат, что ли? Думают, раз мы, русские, любим быструю езду, то помчимся по туману сломя голову? *Сломать* голову – так вернее будет!

– В таком случае, – с искренним сочувствием в голосе говорит диспетчер, – мне придётся отменить ваше разрешение. Но вы можете запросить специальное разрешение на вылет после нулей.

Да-да, конечно, и на этом спасибо!

Прибегает представитель:

– Заправка окончена, давайте уже улетайте!

Говорю:

– Камрад, это нереально! Ты опоздал, нам только что отменили разрешение. Теперь надо получать индивидуальное, от властей.

Представитель машет руками: давайте-давайте, закрываемся, сейчас всё будет, главное начать движение! Смотрю на него – очень похоже, что он во власти эффекта туннельного зрения. Нацеленный на желаемый результат, не видит и не слышит ничего.

Ну что ж, он ведь тоже местный, лучше знает порядки. Ощущая полнейший идиотизм ситуации, вызываю в кабину Ирину, прошу её закрыть входную дверь. Закрывает. Теперь, пока кто-то там... *если* кто-то там пробивает специальное разрешение, у нас есть время перевести дух и тщательно проверить подготовку кабины, выполненную мною в одиночестве.

Проходит пять минут. Нас вызывает диспетчер и извиняющимся тоном говорит, что до сих пор у него нет никакой информации о том, что с нашей стороны кто-нибудь подсуетился о выдаче специального разрешения. Чертыхаюсь в сторону убежавшего представителя, в очередной раз хватаюсь за телефон, баланс которого давно ушёл в минус, звоню в Москву, объясняю ситуацию.

Снизу тербит представитель. Стажёр передаёт ему наш горячий привет.

Тщетно! Ещё через несколько минут диспетчер сообщает, что улететь этой ночью у нас не получится – разрешения точно не будет. Чёрт! Да я был уверен в этом с самого начала и незачем было цирк устраивать!

Информирую пассажиров о том, что вылететь после закрытия аэропорта мы не можем – ордунаг победил. Нам предстоит провести ещё одну ночь в добропорядочной Германии.

Конечно, сказал я не такими словами, но написать здесь хочется именно так.

## Кража

Пассажиры уехали, мы готовим самолёт к ночёвке. Второй раз за сутки просим слить воду из водяной системы и снова нас уверяют, что всё будет гут! Вы же в Германии – здесь всё в порядке! Может, во Франкфурте не так – там толерантно приютили начинающих бюргеров из других стран, но в Дюссельдорфе порядок точно!

Отель, в котором нас обещают разместить, конечно же находится в трёх минутах ходьбы от аэровокзала. Нас клятвенно заверяют, что дорога будет изумительно короткой!

А пока есть время выйти подышать свежим туманным воздухом.

Да, затуманило действительно неплохо...

Приехал автобус. Мы обесточили самолёт, погрузились и поехали на проходную.

Местный полицейский мучил нас недолго, быстро поверив в нашу душеспасительную историю. Наличие генеральной декларации на вылет и ID членов экипажа его вполне устроили, и в скором времени мы снова сели в автобус (со стороны перрона, что интересно) и поехали в сторону пассажирского терминала, возле которого нас высадили.

Вошли в аэровокзал через зону получения багажа. Снял светоотражающую жилетку, положил в портфель. Остальные тоже решили перестать светиться в темноте.

Немного разделись и пошли дальше.



Отель «Маритим» действительно оказался рядом с аэровокзалом, и вскоре мы стояли у рецепции, ожидая своей очереди. Перед нами было не так много людей, и все были пассажирами нашего рейса.

Наконец служащий освободился, я подошёл к стойке, поставил портфель под ноги. Справа присоседились стюардессы, пришлось немного подвинуться. Начался неспешный процесс регистрации.

В кармане вибрирует телефон – планирование на связи. Сообщают, что ЦУП хочет, чтобы мы вылетали утром сразу после открытия аэропорта, то есть буквально через несколько часов, которые не обеспечат нам «полноценный» (то есть минимально разрешённый вне базы отдых в десять часов) отдых, формально позволяющий начать новую, полноценную полётную смену.

Выслушивая это удивительное предложение, я уже и не знаю, что и как отвечать – язвить, шутить, или плакать, пока мой далёкий коллега-планировщик радостно сообщает: в случае, если мы взлетим так, как от нас хочет ЦУП, то по прилёте в Москву у нас будет целых одиннадцать минут до окончания рабочего времени, оставшегося в сегодняшней резиновой полётной смене, уже растянутой на обед и отдых в гостинице!

Спешите! Предложение ограничено! Действует только сейчас!

Заразительно смеюсь над планами ЦУП'а. Ох, шутники! Повеселили!

Смеялся мысленно. В трубку же чётким голосом сообщаю:

– Мы *очень* устали. Мы *будем* отдыхать не менее десяти часов. От звонка до звонка. Пожалуйста, перепланируйте вылет так, чтобы это *обеспечить*. Я не верю, что утром всё пройдёт без задержек, поэтому одиннадцать минут нас не спасут. Спасибо!

Больше с этим вопросом нас не беспокоили.

Регистрация окончена, мы получили карточки от комнат. Я переписал номера Стажёра и старшего бортпроводника, наклоняюсь, чтобы взять свой портфель... а портфеля нет.

Упс?

Оборачиваюсь на триста шестьдесят градусов, сканирую взглядом окрестности. Портфеля нигде не видно.

Спрашиваю коллег, не видели ли они мой портфель, черный такой. Стажёр говорит: «Ты же его у стойки ставил, я видел». Да, ставил у стойки, прямо под ноги, а сейчас весьма удивлён тому факту, что его не обнаруживаю.

В портфеле вся наша полётная документация, пачка бланков требований на заправку, которые являются важной отчётной документацией в России. Там же мои фонарик, фотоаппарат и камера GoPro, но об этих предметах я сейчас думаю меньше всего. Чтобы вылететь, нам необходимы задание на полёт и генеральные декларации.

Прокручиваю в голове варианты их получения. Слава богу, в авиакомпании давно уже порядки усовершенствовались, эти документы формируются в компьютере. Экипаж печатает их на принтере, и не важно, где принтер расположен, главное – получить файл. Ещё четыре года назад задания на полёт выписывались вручную, подписывались командиром авиационной эскадрильи, затем командиром лётного отряда, на них ставилась штабная печать... Если бы порядок до сих пор был таким, неприятности были бы у меня значительные! А с новым проблем быть не должно.

Но куда же ушёл мой боевой портфель, поцарапанный и невзрачный? Кому он глянулся?

Прошу рецепцию вызвать полицию. И заодно обзвонить всех, кто регистрировался вместе с нами в это время – может, по ошибке кто-то схватил мой портфель? Хотя в ошибку верится с трудом – мы толпой стояли у стойки, мой портфель был где-то в ногах. *Случайно* взять его было сложно.

Служащие неохотно, но начинают обзванивать наших пассажиров.

Лет пятнадцать назад, когда я ещё только-только пришел в авиацию, отец дал мне совет: все личные документы в полёте носить на теле – мало ли чего, вдруг из самолёта придётся бежать сломя голову? И поэтому, на удивление бортпроводницам, сейчас я олимпийски спокоен: пилотское, оба паспорта, пропуск – всё на мне. А то, что пропал портфель, фотоаппарат и GoPro... да и бог с ними! Портфель был старым, давно пора было его поменять. «Соньку» – фотоаппарат – жалко, она была моим боевым другом три с лишним года. GoPro 3 – что ж, это тоже не новье. В общем, всё можно купить, были бы деньги и желание. Задание на полёт – вот тут придётся заморочиться, но всё, опять же, решаемо. Да, по прибытии в Москву мне придётся написать объяснительную – таков порядок. Ордунг, чёрт возьми! Прошляпил – будь готов ответить.

И чего толку расстраиваться? Нервы тратить почём зря... Всё равно ничего не изменить. Хоть ученые и доказали, что нервы таки восстанавливаются, их всё равно жалко.

Экипаж поражается моему спокойствию и наперебой обсуждает ситуацию. Оказывается, что все, не исключая моего Стажёра, носят документы в сумках. И если бы у них их увели, то всё бы пропало!

Хороший совет дал мне отец. Пригодился! Спасибо!

Нашёлся какой-то дяденька, который вроде бы ответил, что брал чёрную сумку. Служащий рецепции просит его спуститься. Спрашивает у меня с надеждой: мол, отменяем вызов полиции?

Найн, говорю, не отменяем. Сначала я хочу убедиться, что это мой портфель и что всё на месте.

Минут через пятнадцать приходит полиция: двое дядек – толстый и тонкий (хоть в кино снимай), и фрау-полицейский. Объясняю ситуацию. Рецепционист то и дело вставляет, что вроде бы сумка нашлась, на что я отвечаю, что очень хочется верить, но давайте подождём.

Спускается старичок не русской и не немецкой внешности. С маленькой – чёрной! – барсеткой в руках. О боги! Бедняга, плохо зная английский, не понял, чего от него в телефоне хотели, и решил, что раз у него есть чёрная сумка, то ищут именно его.

Отпускаем дедулю с миром. Становится невесело – понимаю, что сумку мне скорее всего не найти...

Составляем акт заявления в полицию. Спрашиваю: нельзя ли оперативно посмотреть записи с камер наблюдения? Служащие разводят руками – сегодня выходной, специалисты придут только послезавтра, в понедельник. Без них они смотреть не могут.

Такой здесь порядок. Орднунг!

Полицейские сделали опись вещей с моих слов, записали адрес и пожелали всего хорошего. Я извинился за беспокойство, мы расстаёмся друзьями.

Мой экипаж, который мог бы идти отдыхать, тем не менее всё это время не бросал меня, двое бортпроводников даже пробежались по всем этажам, в надежде на то, что у того, кто взял мою сумку по ошибке или намеренно, проснулась совесть, и он выбросил сумку куда-нибудь.

Но тщетно!

Командую всем идти спать. Утро вечера мудренее. Может, что-нибудь к утру изменится, спящая совесть проснётся у того, кому глянулся мой потертый и поцарапанный портфель. Обидно лишь одно: думать, что это был кто-то из наших пассажиров. Тех, ради которых мы затратили столько нервов сегодня.

На часах третий час ночи.

Спать!

## В Москву!

Спалось так себе. Провалился сразу же, но внутренние часы, будь они неладны, разбудили в 5 утра местного времени, то есть в 7 московского. И всё! Хотя организм и сигнализирует, что хочет спать, но, сколько я не валялся, сон не шёл.

Встаю. В очередной раз обещаю себе вместе с новой сумкой собрать и дорожный набор: зубную щетку, пасту, бритву, носки. Удивительно, но в номере ничего полезного не оказалось, даже бутылки с водой в подарок. Хотя в Германии это не проблема – пить воду из-под крана можно смело, по крайней мере меня в этом убеждали ещё в прежние времена. Пил, и вроде без последствий. Рискнул и на этот раз.

Дождался шести утра, спустился на завтрак. В кафе уже кучковались наши пассажиры, а мне даже смотреть на них не хочется – так и представляется, что кто-то из них, сонно жуящих, стащил мой портфель. Намеренно или нет, но создал столько проблем!

Да, кстати! Чуть не забыл – надо же позвонить в авиакомпанию, попросить прислать представителю пакет полётной документации для печати! Что я и делаю.

Позавтракал. Вот уже и остальной мой экипаж подтянулся. Интересуются насчет сумки... Нет, новостей никаких.

Поднимаюсь в номер. Валяться в кровати нет желания, беру куртку, закрываю номер и иду вниз. Сдаю карточку на рецепцию, сижу в холле, смотрю на спящих клиентов отеля – может, мелькнет знакомый чёрный портфель?

Нет, не мелькнул. Да и бог с ним! Главное – все документы при себе, жив, здоров, а всё остальное можно купить... кроме задания на полёт, но это не самая большая из бед.



На удивление оперативно добрались до самолёта – прямо от главного входа отеля нас забрал автобус, и уже через минуту мы были на проходной, где в очередной раз и с новыми подробностями пришлось рассказать нашу историю заступившей смене. Пропустили без заморочек.

Самолёт за декабрьскую немецкую ночь замерз. Весь в инее, стёкла в узорах. Красота!

Солнце встаёт, освещает германщину. Ощущение полного благополучия и порядка. Орднунг так и чувствуется в каждом узоре!



Но нет. Порядок – это не про нас. Не с везением моего Стажёра... или Ирины? Ведь именно с ней я совсем недавно гулял по Варне вместо Кишинёва.

Хотя... или это я такой везучий?..

– Капитан, у нас будет задержка, – сообщает рамп агент. – На гейте проблемы с компьютером, а пассажирам вчерашнего рейса необходимо сначала пройти чек-аут, а потом по новой регистрироваться.

Это именно то, о чём я вчера говорил планированию – ну не может не быть задержки с утренним вылетом! Законы бутерброда ещё никто не отменял. В авиации хорошо работают лишь законы аэродинамики и законы бутерброда – факт, известный любому мало-мальски опытному пилоту! И хорошо, что мы нормально отдохнули (хотя бы на бумаге) и, имея впереди полноценные двенадцать часов рабочего времени, можем ждать очень долго, пока закончатся формальности по оформлению пассажиров.

После минимально положенного отдыха у нас началась новая полётная смена, и рабочее время начало отсчёт с нуля, а если бы мы повелись на предложение службы оперативного управления вылететь с первыми петухами, то выглядели бы бледно с точки зрения и орднунга, и порядка.

А воду из самолёта немцы вчера так и не слили. Благо ночь была не настолько холодная, чтобы замерзшая вода повредила водяную систему самолёта. Отогреем!

Сегодня у Стажёра будет ещё один полезный опыт – опыт проведения противообледенительной обработки самолёта в цивилизованном аэропорту. То, как организована процедура деайсинга/антиайсинга<sup>16</sup> в Дюссельдорфе, должно быть скопировано всеми российскими аэропортами, которым она нужна куда больше, чем более мягкой (с точки зрения погоды) Германии.

После того, как все формальности улажены, пассажиры рассажены и время слота для вылета получено, мы закрыли двери. Наш самолёт отбуксировали, мы запустили двигатели

<sup>16</sup> То есть удаления накопившихся снежно-ледяных отложений и защита от наземного обледенения соответственно.

и начали движение в сторону ВПП 23 левой, но сначала заехали на площадку, отведённую для противообледенительной обработки, которая расположена недалеко от взлётного торца этой полосы. Одновременно на площадке могут обливаться несколько лайнеров, причём обработка производится с уже запущенными двигателями самолёта. Зарулил, облился специальной жидкостью, дорулил до ВПП, улетел. Красота!



Площадка для противообледенительной обработки

Для чего это делается именно так и почему именно так и надо делать? Вы ещё не заснули? Тогда расскажу. В условиях интенсивного обледенения время защитного действия жидкости ограничено. Иногда счёт может идти на минуты, а после окончания срока защитного действия положено обливаться по новой, что, увы, не всегда возможно соблюсти. Приходится идти на сделки с совестью: мол, время защитного действия весьма неточное, имеет широкие диапазоны... И ещё много чего «мол» для того, чтобы вовлечь совесть в сговор.

В России лишь недавно, после печальной катастрофы ATR-72 под Тюменью<sup>17</sup>, стали более-менее серьёзно относиться к анти-айсингу – процедуре, при которой самолёт покрывается защитным слоем, который должен защищать его критические для полёта поверхности от образования снежно-ледяных отложений при нахождении на земле<sup>18</sup>.

Я не знаю почему исторически так сложилось, что к этой процедуре в России относятся весьма вольно, ведь обледенение не вчера придумали. На Ту-154 нас, пилотов, не особо замораживали этими процедурами – если на самолёте был лёд, снег, его убирали либо до того момента, как приходил экипаж, либо обдували горячим воздухом после посадки пассажиров. Далее мы рулили и взлетали. Очень редко обливали самолёт «Арктикой».

<sup>17</sup> Катастрофа ATR 72 под Тюменью – авиационная катастрофа, произошедшая в понедельник 2 апреля 2012 года. Авиалайнер ATR 72—201 авиакомпании UTair совершал рейс UTA120 по маршруту Тюмень – Сургут. Через 1 минуту и 37 секунд после взлёта рухнул на землю в 16 километрах западнее центра города Тюмени и вблизи деревни Горьковка. Непосредственной причиной катастрофы явился отказ КВС от противообледенительной обработки, что при наличии снежно-ледяных отложений на поверхности самолёта привело к его сваливанию на взлёте из-за ухудшения аэродинамических показателей. Экипаж не смог своевременно распознать сваливание и не предпринял мер по выходу из него.

<sup>18</sup> Замечу, что эта процедура не имеет никакого отношения к защите самолёта от обледенения в полёте, хотя это мнение встречается.

Во многих аэропортах России до последнего времени не знали никаких других типов жидкости, кроме «Арктики ДГ», тип I, который применяется в основном для деайсинга – удаления имеющихся на самолёте снежно-ледяных отложений. Но в условиях средних температур и интенсивного обледенения защитные свойства жидкостей первого типа весьма неважные!

В общем, процветал махровый формализм, но это как-то до поры до времени работало.

Хочу заметить, что в последние годы ситуация изменилась, и более подходящий для защиты в этих условиях тип IV встречается почти повсеместно. Но до сих пор наземники, особенно в глубинке, не всегда понимают желание экипажа обработать самолёт. Мол, в прежние годы лётчики летали и не парились, то есть не обливались! Ребят, но раньше и самолёты были с другими профилями крыльев – более толстыми. И о топливном обледенении верхней поверхности крыла не слышали.

Так вот! В России почти не практикуют обработку на специально отведенных у ВПП площадках и, тем более, опасаются проводить её с работающими двигателями самолёта при обработке на стоянках. Хотя – я подчеркну! – это *нормальная* процедура.

Почему опасаются? Ответ простой: «Так никогда не было, кабы чего не вышло».

В России самолёты обычно обливают на стоянке, до запуска двигателей. Или буксируют на точку запуска и там обливают. Зачастую одной машиной. Иногда – шлангом из бочонка, по старинке. Такой облив занимает приличное время.

После окончания обработки специалист обходит самолёт, осматривает результат (чего он там разглядит с земли-то?), получает данные у ребят, проводивших обработку, докладывает экипажу. После этого экипаж запрашивает запуск, запускает двигатели и начинает долгое руление на взлёт.

А время защитного действия отсчитывается от *начала* обработки!

Хорошо, что действительно интенсивное и опасное обледенение встречается редко. Подчеркну – весьма и весьма редко. Хорошо, что на самом деле свойства жидкости в спецификации консервативно занижены. Хорошо, что самолёты (большинство типов) на самом деле гораздо менее подвержены опасному влиянию снежно-ледяных отложений, чем принято считать. В авиации порядок держится на очень консервативном подходе. Благодаря действительно огромному запасу, в России много лет получается летать почти без катастроф по причине ненадлежащего отношения к наземному экипажу.

Почти...

В Германии не так. Тут не уповают на консервативный запас прочности. Немцы организовали обработку непосредственно у ВПП, где трата времени защитного действия минимальна. Пара-тройка минут после окончания обработки – и ты взлетел.

Слабо сделать такое в каждом аэропорту России?<sup>19</sup>

Или, если поставить вопрос более по-русски: что нехорошего должно случиться для этого?

Итак, мы свернули на площадку для обработки. Нас встретила машинка, показала дорогу на отведенную точку. Затем очень оперативно – сразу с двух сторон – облили, удалили ночной иней, и через пять минут мы взлетели в морозное немецкое небо.

Да-а! Такой орднунг мне по душе!

Набрали эшелон. Можно немного расслабиться.

– Знаешь, – говорю Стажёру, – мне, пока не спалось, в голову забавная мысль пришла: если сложить все цифры во вчерашней дате – 03.12.16 – то получается 13! Вот в чём причина наших злключений! Магия чисел, не иначе!

---

<sup>19</sup> Надо отдать должное, через пару лет после описываемых событий подобные площадки начали появляться в крупных аэропортах России. Работая в Oman Air, по вылете из Домодедово мне не раз приходилось ими пользоваться.

Смеёмся.

Через три часа подлетаем к Москве. Столица традиционно закрыта слоем облачности, находим город по дымка́м, пробивающимся через завесу туч.

Москвич! Не теряй веры – солнце существует!



Ещё через двадцать минут наш лайнер возвращается на базу.

Всё. Мы дома! Путешествие, растянувшееся на два дня, окончено.

Это был полёт из таких, которые не сотрутся из памяти. Стажёр, я, весь наш экипаж – мы получили важный и полезный опыт, и очень хорошо, что Стажёром этот опыт был приобретен в относительно тепличных условиях – в полёте с инструктором. В 2006 году, введясь в строй за короткую программу в пять рейсов (такой был тогда «порядок»), я стал набираться опыта в самостоятельных полётах без оглядки на инструктора. Мне, молодому во всех смыслах командиру, было непросто ориентироваться в ситуациях, в которые я ещё не попадал.

## **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.