

ДЕНИС ОКАНЬ

пилот-инструктор «Боинга-737»

# КОГДА ВСЁ ТОЛЬКО НАЧИНАЕТСЯ

От молодого пилота  
до командира воздушного судна

Н Е Б Е С Н Ы Е   И С Т О Р И И



БОМБОРА

**Денис Сергеевич Окань**  
**Когда всё только начинается.**  
**От молодого пилота до**  
**командира воздушного судна**  
Серия «Небесные истории. Книги  
пилота-инструктора», книга 1

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=67864260](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=67864260)*

*Когда всё только начинается. Книга 1. От молодого пилота до  
командира воздушного судна:  
ISBN 978-5-04-171858-9*

### **Аннотация**

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.

С какими сложностями можно столкнуться в полете? Как долго нужно учиться на пилота и как происходит их подготовка? Правда ли, что профессия пилота настолько захватывающая, как принято о ней думать?

«Когда всё только начинается» – книга, написанная пилотом-инструктором гражданской авиации и автором блога об авиации Денисом Оканем. В ней он рассказывает о первых шагах в профессии и о том, что делает ее такой красивой и яркой, несмотря на все трудности и риски. Вспоминает годы учебы в летном училище и Академии гражданской авиации, прошедшие в период 90-х годов, работу на деревенском «кукурузнике» и первые полеты на Ту-154, стажировку в другой стране и сложные рейсы, ставшие бесценным опытом.

В книге вы найдете много интересного об устройстве самолетов и специфике тренажерной подготовки пилотов и пилотировании в трудных погодных условиях. А также как работает экипаж, какие недоразумения иногда происходят на борту, как пилоты готовятся к будущим рейсам и многое другое о буднях гражданской авиации.

В формате PDF A4 сохранен издательский макет книги.

# Содержание

От автора	6
Путешествие раненого Фокса	7
Москва – Сингапур	7
Возвращение раненого Фокса	38
Конец ознакомительного фрагмента.	40

**Денис Сергеевич Окань**  
**Когда всё только**  
**начинается**  
**Книга 1**  
**От молодого пилота**  
**до командира**  
**воздушного судна**

© Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2022

# От автора

Я посвящаю свою книгу моим родителям. Большое спасибо за ваш пример, за то, что в трудные 90-е не отговорили рискнуть и поддержали мое желание поступить в летное училище. Спасибо за поддержку и помощь, которую вы всегда мне оказывали! Очень люблю вас!

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

Я посвящаю свою книгу моим «недругам». Без вас у меня ничего бы не получилось. Спасибо за то, что вы без усталости подпитывали мое стремление двигаться дальше! Извините, если по молодости лет был где-то резок.

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

Летайте безопасно! Будьте счастливы!

# Путешествие раненого Фокса

## Москва – Сингапур

**2007 ГОД, ДЕКАБРЬ**

...Рассвет застал нас на подлете к Вьетнаму.

Небо разыгралось красками на полпути до пункта назначения – маленького аэродрома «Селетар» в городе-государстве Сингапур. Три часа назад мы вылетели из туманного и негостеприимного китайского города Ухань, а за несколько часов до этого – из заснеженного вечернего Иркутска.

Где-то позади, едва пробивая шелест обтекающего фюзеляж воздуха и шум системы кондиционирования, мерно гудят двигатели нашего залеченного «Боинга-737-500» с бортовым номером VP-VTF. Воздух спокоен, как сметана в холодильнике. В эфире время от времени квакают на непонятных языках, а в 10 километрах под нами трудолюбивый вьетнамский народ готовится выйти на рисовые поля.

Ночь тянется безобразно долго. Очень хочется спать, но впереди еще два часа лету и посадка. Посадка, которая должна стать важнейшей проверкой молодого капитана.

Этот капитан – я.

## 2007 ГОД, АВГУСТ

– Денис, у меня к тебе серьезный разговор!

Юрьич, командир третьей авиационной эскадрильи «Боингов-737» авиакомпании «Сибирь»<sup>1</sup>, – человек настроения. Никогда не знаешь точно, чего ждать от него после подобной фразы. Мысленно я уже приготовился получить очередной нагоняй за то, что слишком многого (по его мнению) требую со своих вторых пилотов.

– Денис, я хочу поручить тебе очень важное задание. Очень и очень ответственное. Мы тут думали-решали и считаем, что ты наиболее подходящая кандидатура...

Так-так... Вот это уже интересно! Что за задание для «наиболее подходящей кандидатуры», которая меньше года в командирах?

– Ты, наверное, в курсе – наш «танго фокстрот»<sup>2</sup> решили восстановить, сейчас над этим усиленно работают инженеры.

---

<sup>1</sup> Авиакомпания «Сибирь» уже в те годы работала под торговой маркой S7 Airlines. В 2008 году в виде дочерней организации появилась авиакомпания «Глобус», изначально работавшая на чартерных направлениях. Однако после кризиса 2009 года «Глобус» был полностью перепрофилирован на регулярные маршруты и, наравне с «Сибирью», использовал торговую марку S7 Airlines. В конце 2019 года деятельность авиакомпании «Глобус» была приостановлена по решению руководства компании. (Здесь и далее – прим. автора)

<sup>2</sup> Две буквы (TF) в бортовом номере самолета, о котором идет речь в тексте.

А осенью его надо будет перегнать в Сингапур на ди-чек<sup>3</sup>.

Я не ослышался? Юрьич сказал: «В Сингапур»?

– Там есть небольшой аэродромчик, – комэска<sup>4</sup> на мгновение задумался. – Се-ле-тар. Слышал о таком?

Да откуда? Отрицательно качаю головой.

– Селетар, да... Полоса длиной полтора километра. Его даже в сборниках нет. Собственно, никто из наших пилотов там не бывал. В общем, в Селетаре будут делать капитальный ремонт самолету!

Видя мое с трудом скрываемое удивление, Юрьич хлопает меня по плечу:

– Дадим тебе грамотного второго пилота. Уверен, вы справитесь! Сходи к штурманам, пообщайся, почитай, что они тебе дадут по Селетару, потом скажи, согласен или нет.

\* \* \*

Аэродром Селетар. Находится на севере Сингапура. Используемая длина ВПП<sup>5</sup> чуть больше полутора километров. Общая длина полосы – 1900 метров. Систем посадки по при-

---

<sup>3</sup> D-Check, одна из «тяжелых» форм технического обслуживания самолетов. Эта проверка происходит примерно раз в 12 лет и длится в течение 30–40 дней. Во время D-Check проверяется весь самолет, все его узлы и детали. Узлы, вырабатывавшие ресурс или не прошедшие проверку, подлежат замене.

<sup>4</sup> Командир авиационной эскадрильи (профессиональный сленг).

<sup>5</sup> ВПП – взлетно-посадочная полоса.

борам нет, из «современного» оборудования только один отдельный радиомаяк, даже не в створе ВПП<sup>6</sup> – чуть восточнее ее центра. Заходы, следовательно, только визуальные – либо со стороны Малайзии, либо с города, Сингапура.

Аэродром со всех сторон окружен ограничениями. С запада и юга – жилые кварталы и нельзя летать ниже 1500 футов<sup>7</sup>. Еще дальше на западе – военно-морская база Сембанг, на востоке – военная авиабаза Пайа Лебар. Запретные зоны – в них нельзя залетать.

Жилые массивы на юге создают неудобства при заходе на ВПП 03, а с севера могут мешать мачты судов, снующих по каналу, разделяющему Сингапур и Малайзию. Тем не менее заход со стороны Малайзии кажется более простым. При заходе на посадку со стороны Сингапура будет необходимо выдержать установленные ограничением 1500 футов на траверзе<sup>8</sup> посадочного торца полосы, а затем, чтобы не залететь в расположенную по соседству зону ограничений и при этом

---

<sup>6</sup> Створ ВПП – продолжающая продольную ось взлетно-посадочной полосы воображаемая линия, на которой располагаются дальняя и ближняя приводные радиостанции.

<sup>7</sup> 450 метров.

<sup>8</sup> Траверз – линия, перпендикулярная курсу судна, самолета или его диаметральной плоскости. Соответствует курсовому углу 90. Если курсовой угол составляет 90° правого или левого борта, он называется траверзом судна. Так и говорят, например, «Справа на траверзе – маяк». Таким образом, траверз есть у корабля или самолета, но не у участка суши. При этом корабль может быть на траверзе какого-либо объекта (например, маяка) – это означает, что предмет виден в направлении, перпендикулярном курсу судна.

попасть на полосу, придется интенсивно снижаться в глубоком левом развороте, чтобы эту высоту потерять.

Сразу же в голове рождается идея: перед спаренным «третьим-четвертым» разворотом закрылки выпустить на максимальный угол  $40^\circ$  – это обеспечит меньшую поступательную скорость и, следовательно, меньший радиус разворота, а также меньшую вертикальную скорость, потребную в снижении. И заодно меньшую дистанцию пробега, хотя на пустой «пятисотке» даже такой короткой ВПП должно хватить с большим запасом.

Но до Сингапура еще нужно добраться – при всем желании наш «малек», «Боинг-737-500», не сможет долететь из Москвы до Сингапура без нескольких промежуточных посадок.

Штурманы планируют нам выполнение перелета в Иркутск, что даже для пустого 737–500 на пределе дальности. В Иркутске будет организован минимальный отдых. Затем выполнить посадку на дозаправку в Китае, в городе Ухань (штурманы не преминули рассказать страшилки про китайский английский<sup>9</sup>). После чего предстоит не менее интерес-

---

<sup>9</sup> Чинглиш (*англ.* Chinglish) – вариант английского языка, созданный под влиянием китайского языка. Термин «чинглиш» используется для обозначения изменений в грамматическом строе языка, не встречающихся в английском, а также бессмысленных с точки зрения английского языка фраз, используемых на английском в контексте китайского языка. В английском языке слова имеют в своем составе звуки, совершенно не характерные для китайской фонетики. В результате этого происходят фонетические «подмены», что затрудняет восприятие устной речи на чинглише.

ный полет над Тихим океаном, где нет нормальной радиосвязи, и веселая посадка в Селетаре, окруженном со всех сторон разнообразными ограничениями. Где никто из работников авиакомпании прежде не бывал.

Что ж, это действительно испытание даже не для самого молодого капитана. Я даю согласие. Штурманы смотрят на меня скептически. И, даже повернувшись к ним спиной, я ощущаю промеж лопаток их недоуменные взгляды.

«Что за юнца назначили в такой рейс?»

\* \* \*

Рейс несколько раз переносят – самолет не готов к вылету. В конце концов нас решают отправить в конце декабря.

Цель полета – проведение сложных регламентных работ на «Боинге-737» с бортовым номером VP-BTF. Он почти год простоял «у забора», являясь «донором» агрегатов для других лайнеров. Такое явление было достаточно распространенным в российских и не только авиакомпаниях того времени. Инженеры проделали огромную работу, доведя самолет до «летабельного» состояния, но все равно на наш полет будет выдано специальное разрешение свыше по техническому акту о готовности воздушного судна к перегонке.

В ноябре меня послали на тренировку на тренажере, необходимую для получения инструкторского допуска. Поначалу в Селетар планировали отправить экипаж из двух пилотов,

а по правилам тех лет для полета на незнакомый аэродром требовался инструкторский допуск. Высокое начальство дало индивидуальное «добро» на подготовку меня в качестве инструктора. Нехватки в них не наблюдалось, хотя комэска еще полгода назад упомянул в личной беседе, что хотел бы видеть меня инструктором.

Сразу после тренажерной подготовки я прошел и летную, правда, не понял, с какой целью, – это был обычный полет с рядовым вторым пилотом и большим проверяющим за спиной. А на следующий день меня направили на семинар, организованный для инструкторов «Сибири» нанятыми по контракту швейцарцами. Не буду углубляться, скажу лишь, что те три дня, которые я провел на этом семинаре, дали мне много больше, чем семестры в Академии гражданской авиации с ее методикой летного обучения, авиационной педагогикой и психологией и прочими дисциплинами. Швейцарские ребята, 60-ти с чем-то лет от роду, настолько живо и красочно делали свою работу, показывая, как человек получает знания, какие методики можно использовать для проведения обучения и т. д., что процесс увлекал и захватывал и нисколько не напоминал скучнейшие лекции бубнящих преподавателей (не имеющих практического опыта!) в Санкт-Петербурге.

Например, новый день начинался так: сухонький старичок обвязывал вокруг своей тощей шеи шарф, изображая репортера, и, улыбаясь, брал у каждого из присутствующих «ин-

тервью» – мол, расскажите, что происходило вчера, что вам рассказывали «деды из Швейцарии»? Вытаскивал серьезных дядек (а все, кроме меня, естественно, были весьма маститыми инструкторами и руководителями) из зоны комфорта.

– Неудобно, несерьезно! Да у меня двадцать лет инструкторского стажа! – с чувством возмущались аксакалы в перерывах между занятиями.

Мне, как самому молодому во всех смыслах (ровно один день в роли инструктора, да и по возрасту тоже), было очень интересно участвовать в таком тренинге. Пример, показанный швейцарцами, значительно подстегнул мой интерес в понимании основ инструкторской работы, сориентировал в нужном направлении.

\* \* \*

Наконец дата вылета окончательно утверждена: 20 декабря. Вечером этого дня мы должны стартовать из Москвы в Иркутск. Второй пилот, Дима Курбатов, на год старше меня, в прошлом штурман. На «Боинге-737» летает столько, сколько я на нем командиром, – то есть чуть больше года.

В последний момент, посчитав, что негоже такой «комсомольский» экипаж отправлять в столь серьезное путешествие, к нам решили-таки назначить проверяющего. По личной инициативе включился Андрей Колосков, бывший на тот момент заместителем командира летного отряда.

Чуть больше года назад Андрей вводил меня в команды, однако он уже несколько месяцев не летал на «Боинг-737», так как по весне в первых рядах переучился на новый для авиакомпании самолет «Аэробус-319».

Проходя обязательную предварительную подготовку к рейсу, я чувствую с трудом скрываемое недоверие со стороны старшего штурмана летного отряда. Ему непонятно: почему столь молодого командира «зарядили» на такой ответственный рейс? Однако, немного со мной побеседовав, штурман смягчается – не зря же я три месяца штудировал имеющуюся по этому аэродрому информацию, более того, для расчета параметров планируемого визуального захода на посадку, а также для ознакомления с местными характеристиками визуальными ориентирами я не раз использовал... Microsoft Flight Simulator и мог по памяти нарисовать рельеф берега, канала, все запретные зоны и сам аэродром. В 2007 году еще не было такой классной штуки, как Google Earth<sup>10</sup>. В ней знакомиться с новыми аэродромами можно еще более наглядно.

Моя идея выпуска закрылков на максимальный угол перед началом финального снижения нашла в симуляторе полное подтверждение: низкая скорость гарантировала успешное маневрирование вне запретной зоны к югу от полосы

---

<sup>10</sup> Google Earth – проект компании Google, в рамках которого в сети Интернет были размещены спутниковые изображения всей земной поверхности. Фотографии некоторых регионов имеют беспрецедентно высокое разрешение.

и обеспечивала достаточно комфортное снижение с вертикальной скоростью 1000–1500 футов в минуту<sup>11</sup> в левом развороте до момента, когда полоса появлялась в поле зрения, в результате чего самолет оказывался на привычном профиле и заход (теоретически, конечно же) превращался в банальность.

Мы, разумеется, будем надеяться на более простой заход с прямой со стороны Малайзии. Но готовы и к сложному варианту с посадкой с юга.

Штурманы предлагают свой расчет нашего путешествия: по их плану мы вылетим из Иркутска так, чтобы прибыть в Селетар после обеда. Но мне этот вариант не нравится: хоть я ни разу не был в тех краях, однако наслышан про местные зимние ливни и грозы, попасть в них я категорически не хочу! Поэтому выступаю с предложением: в Иркутске побыть немного дольше, вылететь в ночь, но прибыть в Селетар рано утром.

Никто не против, и данное расписание утверждается.

## **20 ДЕКАБРЯ 2007 ГОДА. ВЕЧЕР**

Я собираю сумку в дорогу. Одеваюсь буднично – мы летим в обычной гражданской одежде. Выхожу из квартиры. Захожу в лифт, закрываются двери... и вдруг молнией в го-

---

<sup>11</sup> 5—7,5 м/с.

лове проносится: «Что ж, Денис, теперь надо доказать, что ты чего-то стоишь. Это очень серьезная веха в твоей летной карьере!»

У каждого пилота, наверное, есть свои «до» и «после». Между ними случается Событие, после которого пилот чувствует, что действительно возмужал, что ему это уже не кажется, он на самом деле стал «взрослым пилотом».

Судьба уже не раз подкидывала мне разнообразные события: мой первый год работы командиром был насыщенным на «приключения»...

**2006 год, ноябрь.** Я всего месяц работаю командиром. Выполняю рейс во Франкфурт-на-Майне. Туда мы слетали без происшествий, а по возвращении выяснилось, что погода в Домодедове не позволяет выполнить посадку. Приземлились на запасном Внуково со второй попытки – во время первого захода погода стала ниже минимума<sup>12</sup>, нас отправили на второй круг. Когда условия улучшились, мы сели. Но приключения только-только начинались.

**2006 год, декабрь. Сочи.** В ночном полете у нас накрылась система автоматического управления. Накрылась весь-

---

<sup>12</sup> Минимум метеорологический – минимальные значения параметров, характеризующих погодные условия взлета, полета по маршруту, захода на посадку или посадки воздушного судна (ВС), при которых они возможны. Параметрами являются высота принятия решения (ВПР) или высота нижней границы облаков, видимость и дальность видимости на взлетно-посадочной полосе. Различают минимумы ВС, аэродрома, командира воздушного судна (КВС) для взлета и посадки в сложных метеоусловиях и другие.

ма подлым образом – без какой-либо сигнализации об отказе. Я обратил внимание, что автопилот неправильно выдерживал скорость на снижении, то есть не выдерживал ее вообще. Самолет как-то летел, при этом директорные стрелки, обычно образующие крест посреди дисплея, разъехались: на левом приборе – вверх, на правом – вниз. Переключение на второй автопилот вроде помогло... но буквально через минуту директора снова начали разъезжаться. Траекторию самолет упорно не держал, наконец загорелось табло STAB OUT OF TRIM, сообщая о том, что автопилот не справляется с триммированием самолета по тангажу<sup>13</sup>. Вот теперь-то стало очевидно, что нам не кажется – у нас действительно проблемы! Оба автопилота работают неправильно.

Тогда мне пришлось выполнить снижение и заход вручную, без помощи директоров и автопилота. Не то чтобы это было чересчур сложным – все же я имел достаточный опыт ручного пилотирования, несмотря на общий небольшой налет<sup>14</sup>. Но сам факт отказов не радует даже опытных командиров, что уж говорить обо мне, впервые столкнувшемся с чем-то серьезным.

В Сочи мы и заночевали. Решение заночевать стало моим первым опытом отказа от выполнения рейса в связи с

---

<sup>13</sup> Тангаж – угловое движение самолета относительно главной (горизонтальной) поперечной оси инерции. Угол тангажа – угол между продольной осью воздушного судна и горизонтом.

<sup>14</sup> Часы налета – условная единица, по которой определяется опыт пилота.

неисправностью, хотя мне лично позвонил летный директор и предложил лететь в Москву «на руках»<sup>15</sup>... Я отказался. Я понимал, какие трудности возникнут у авиакомпании и у наших пассажиров, и первое в моей карьере подобное решение далось непросто. Было трудно заснуть, я ворочался и думал. «А вдруг мне показалось?»

На следующий день приехали специалисты, и выяснилось, что нет, мне не показалось. Это был отказ обоих компьютеров, отвечающих за работу автоматических режимов управления самолетом. Обратнo в Москву мы перегоняли пустой самолет.

Этот случай позволил сделать замечательную фотографию (см. вклейку). Сегодня увидеть живность на перроне – предпосылка к летному происшествию, ну а тогда... Тогда собаки и кошки встречали каждый самолет в надежде полакомиться бортовым питанием. Сердобольные стюардессы, конечно же, подкармливали гостей.

*1 февраля 2007 года, Сочи.* Труднейшая ночная посадка на короткую ВПП 02 в условиях очень сильного порывистого ветра. После разворота на предпосадочную прямую я мог видеть полосу через левое окно, настолько сильным был боковой ветер – прибор показывал 27 метров в секунду! К земле он все же стих, а перед самой полосой, когда я уже почти что начал тянуть штурвал для выравнивания, наш самолет взбрыкнул. Как будто кто-то пинком подбросил его вверх, а

---

<sup>15</sup> Лететь «на руках» – пилотировать самолет в ручном режиме.

затем накренил играючи... В груди похолодело, но руки-ноги отработали автоматически, даю штурвал от себя и вправо – пресек попытку уйти с полосы. Боковым зрением замечаю, как и без того от природы торчащие ежиком волосы моего молодого второго пилота встают дыбом. Он блажит: «На второй! Уходим!» Я в ответ: «Куда?! Горы же вокруг!»

В те годы у пилотов существовал лишь один вариант при заходе на посадку в Сочи: после прохождения высоты принятия решения<sup>16</sup> – только посадка!<sup>17</sup> Да, история этого аэродрома знает случаи, когда и с полосы уходили на второй круг, но инспекция потом очень уж сильно терроризировала таких пилотов, о чем я, конечно же, был в курсе. Это не мотивировало выполнять уход ниже высоты принятия решения. Пилоты, в том числе и я, были нацелены на посадку.

Пока я боролся с ветром, усаживая лайнер на полосу, в голове пронеслась мысль: «Лишь бы не сесть грубо!» Буквально вчера я стал свидетелем, как Юрьич с помощью чьей-то матери «воспитывал» моего коллегу-командира, присадившего самолет с перегрузкой 1,9 на эту же самую полосу. Мне очень не хотелось оказаться на месте проштрафившегося, в

---

<sup>16</sup> Высота принятия решения (ВПР) – установленная абсолютная или относительная высота при заходе по схеме точного захода на посадку или заходе на посадку с вертикальным наведением, на которой должен быть начат прерванный заход на посадку (уход на второй круг) в случае, если не установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку.

<sup>17</sup> Через несколько лет в авиакомпании, не без настойчивости с моей стороны, были внедрены процедуры ухода на второй круг ниже высоты принятия решения.

памяти устойчиво висело отеческое напутствие заместителя командира эскадрильи, которое он выдал перед началом моего недавнего ввода в командиры: «...Если залетишь, мигом во вторых пилотах окажешься!». Несколько позже я узнал, что подобное напутствие он выдавал каждому свежеиспеченному КВС<sup>18</sup>, а тогда я был уверен, что это было моим личным благословением.

Приземлились без перегрузки, но перелетели чуть ли не половину полосы длиной в 2200 метров. Испугавшись выкачивания, я встал на тормозные педали, остановились почти сразу, с минимальным пробегом. Хо-о-ороший самолет!

Зарулили на стоянку. Впервые я ощутил послеполетный «приход» – дрожание ног после того, как все закончилось благополучно. И было с чего – стоящие около стоянок пальмы необычно гнулись из-за сильного ветра.

После того как пассажиры вышли, в гости к нам пожаловал РП – руководитель полетов, чего обычно они никогда не делают. Спросил:

– Как условия на посадке?

Ожидая подвоха, я промычал:

– М-м-м, не то чтобы очень.

РП помолчал... А потом выдал:

– Вообще, ветер перед вашей посадкой не лез ни в какие ворота!

Я напрягся. РП продолжил:

---

<sup>18</sup> Командир воздушного судна.

– Но у нас уже второй день борты на запасные уходят, мы не стали нажимать кнопку<sup>19</sup>. Как только вы сели – вот тогда и записали.

Пожелал нам хорошего полета и ушел, оставив меня в глухой задумчивости.

**2007 год, май.** Вынужденный возврат в Домодедово в ночном рейсе и первое в моей карьере расследование инцидента.

**2007 год, июнь.** Принятие решения об уходе на запасной аэродром в Нижнем Новгороде из-за фронтальных гроз в Москве, после чего один кавказец хотел выломать дверь в кабину, а другой человек кидал с земли мне в форточку свои корочки члена Совета Федерации с угрозами меня уволить.

Опыт набирался семимильными шагами.

Но сейчас те «приключения» кажутся мне далекими и несерьезными в сравнении с тем, что предстоит совершить. Начать хотя бы с того, что авиакомпания в Иркутск на «Боинге-737» не летала, а этот горный аэродром среди летной братии успел обрасти легендами (как и старый аэропорт Ростова-на-Дону с регулярными выкатываниями самолетов за пределы его полосы).

Разумеется, я в Иркутск на «Боинге-737» тоже не летал. Но пару раз все-таки бывал – на Ту-154, вторым пилотом.

В Китай в те годы авиакомпания не летала. Как и в Монголию. Каждый, кто в прошлом хоть единожды имел опыт

---

<sup>19</sup> Для сохранения данных об измеренном ветре.

китайских полетов, узнав, что я собрался туда лететь, усмеялся, качал головой и желал удачи в освоении «китайского английского».

Про короткую полосу Селетара каких только наставлений от различного начальства мне не довелось выслушать, поэтому было особо приятно, что Юрьич настрого приказал в Селетаре выполнять посадку мне и Диме. А Андрей, если захочет, пусть подсказывает сзади – все-таки у него большой перерыв в полетах на 737-м.

Приятно ощущать, что тебе доверяют... Вот только бы оправдать это доверие. Не подвести!

## **2007 ГОД, ДЕКАБРЬ**

В Иркутск самолет доставил Андрей.

Как инструктор, хоть и свежеиспеченный, я «закрыл» ему перерыв в полетах на «Боинге». Не помню, чем мы занимались в Иркутске днем (наверное, отдохали), а вот вечером, ужиная перед вылетом в Ухань, мы попали на корпоратив (Новый год на носу все-таки!), который в том же кафе устроила какая-то организация. И так весело у них пошло, так стало тепло и уютно, что мы размякли. Симпатичные девушки в красивых платьях после шампанского стали все чаще бросать игривые взгляды в нашу сторону, приглашали танцевать... Совсем не хотелось уходить в морозную ночь, лететь в какой-то там Китай через непонятную Монголию.

Но... Есть такое слово – «надо»!

Поздним вечером 21 декабря 2007 года, с трудом заставив себя покинуть набирающий обороты корпоратив, заложниками которого мы едва не стали, добирались до заснеженных дальних стоянок иркутского аэропорта. На одной из них нас смиренно дожидался подлеченный «фокстрот».

Не столько сложно было привести его к жизни – запустить ВСУ<sup>20</sup> и прогреть промерзшее за день нутро самолета, – сколько разобраться с доблестными иркутскими стражами границы и таможенниками, которые на славу поработали, требуя от нас то «справку на выдачу справки», то «фотографию самолета два на восемнадцать, заверенную Генштабом за подписью Сталина».

В конце концов границы России дрогнули и приоткрылись. Используя эту удачу, мы поднимаемся в воздух – впереди пятичасовой полет до китайского города Ухань. Никто из нас троих еще пару месяцев назад об Ухане даже не слышал, а он, оказывается, есть! Меж собой договорились, что полет начнем Андрей и я, затем Дима сядет справа, а я пойду отдыхать. Перед заходом в Ухань я присоединюсь и буду морально поддерживать коллег, сидя сзади.

---

<sup>20</sup> Вспомогательная силовая установка нужна для запуска основных двигателей, служит источником кондиционированного воздуха на земле или (иногда) в полете, а генератор ВСУ – источником электроэнергии.

Зимой в наших широтах летать очень спокойно: практически никогда нет гроз, не нужно напряженно вглядываться в радар и быть готовым изменить маршрут во избежание неприятностей, что летом так выматывает. Чинно и благодушно мы летим над степями Монголии, приближаясь к китайской границе, где нас ожидает «нюанс», над которым сломала голову вся штурманская служба.

Китай буквально месяц назад ввел в своем воздушном пространстве эшелонирование с сокращенными интервалами (RVSM<sup>21</sup>). Правда, не над всей территорией, но в отдельных зонах. Вот над некоторыми из них нам и предстояло лететь. Предполагалось, что сначала мы зайдем в зону «традиционного китайского» метрового эшелонирования, а далее – в зону с их же метровым, RVSM, где будем менять высоту полета...

---

<sup>21</sup> RVSM – reduced vertical separation minima (*англ.*). Правила вертикального эшелонирования воздушных судов с сокращенными интервалами по высоте. Эшелонирование в авиации – вертикальное, горизонтальное (продольное, боковое) рассредоточение воздушных судов в воздушном пространстве на установленные интервалы с целью предотвращения сближения воздушных судов и возможных аварийных ситуаций. Контроль за эшелонированием осуществляет диспетчер в соответствии с действующими в стране нормативными документами, а при полетах по правилам визуальных полетов также и пилот воздушного судна. Существуют и другие меры, призванные не допустить опасного сближения воздушных судов, например система TCAS.

По факту внедрения RVSM в Китае российские авиавласти разослали по авиакомпаниям грозное предписание о «допуске экипажей и (!) воздушных судов к полетам в зоне RVSM Китайской народной республики». Пилоты, конечно, тут же «прошли обучение»... А чего там учить, если разница только в эшелонах? В Европе все в привычных нормальных футах, а в Китае – в метрах, переведенных в «кривые» футы. К последнему мы давно привыкли в России.

Что же касается допуска воздушного судна, вплоть до самого вылета из Москвы руководство натужно соображало: «...А допущен ли наш „танго фокстрот“ к RVSM Китая или нет, если он по точно таким же техническим требованиям к самолету допущен в Европе?» Авиакомпания слала запросы российским авиавластям на разъяснение, но ничего вразумительного в ответ не приходило. Авиавласти торжественно хранили молчание, готовя нам сюрприз.

Времени было мало, и в итоге вопрос решили по-македонски: в зоне китайского RVSM снизиться до эшелона не-RVSM, пролететь ее, и затем снова набрать нормальный эшелон полета.

Так мы и сделали. Войдя в зону китайского RVSM, запросили снижение до 8100 метров – последнего «нормального» эшелона. На последовавший вопрос диспетчера о причинах такого решения отвечаю (на английском, разумеется):

– Наш самолет не имеет допуска к китайскому RVSM.

На что диспетчер выражает еще большее удивление:

– Но в вашем плане полета указано, что вы имеете допуск к RVSM!

Логично. Во флайт-плане нет специального поля для «отдельного допуска к китайскому RVSM». И что тут ему ответить?

Отвечаю так, как есть на самом деле. Пусть властителям российской авиации будет стыдно:

– Да, мы допущены к RVSM, но допуска к китайскому от наших авиационных властей не получили, поэтому дайте нам снижение до восьми тысяч ста метров. Пожалуйста!

Нас все равно не поняли, но снижение разрешили.

И так в каждом новом секторе: «Почему вы идете на восемь тысяч сто? Что у вас случилось?» И каждому отвечаю: «Все нормально!» Не будешь же им говорить, что в авиавластях сидят, кхм, удивительные люди?

Непатриотично!

\* \* \*

Посадку в Ухане выполнял Андрей, Дима сидел справа. Я же уселся сзади<sup>22</sup> и забрал радиосвязь. Китайский английский действительно оказался таким себе английским...

---

<sup>22</sup> В кабине «Боинга-737» есть откидное кресло. Его может занимать проверяющий при выполнении проверок. Либо, например, будущий пилот «Боинга», выполняющий полеты в качестве наблюдателя или обсервера (от *англ.* observer – наблюдатель).

Когда мы связались с Wuhan Approach<sup>23</sup>, первое, что я услышал от диспетчера, английским языком назвать было невозможно – это было тяжелое дыхание в эфир, вроде «де-фоа фохау мяу». Лишь со второй или даже третьей попытки я все же понял, скорее интуитивно, что нам дана была команда снижаться до высоты 4200 метров. Понял лишь потому, что такая высота была на схеме и иных вариантов у диспетчера, скорее всего, не было.

Заход планировали выполнить по ILS<sup>24</sup>, но... у «фокса» имелись свои планы – самолет подложил свинью, отказавшись показывать нужные нам стрелки. То есть система попросту не заработала! (Естественно, после посадки все исправилось. От удара о землю, как мы говорим в таких случаях.)

Пришлось в спешном порядке заходить по VOR/DME<sup>25</sup> и делать это весьма спортивно, при участии всего экипажа (я сзади дирижировал). Учитывая то, что фактическая погода едва-едва проходила по минимуму, это было совсем нескуч-

---

<sup>23</sup> Ухань-Подход. Район диспетчерского обслуживания, обеспечивающий управление самолетами, заходящими на посадку и вылетающими.

<sup>24</sup> Инструментальная система посадки (ILS) – система, посылающая радиоволны от конца взлетно-посадочной полосы к самолетам, чтобы направить их на взлетно-посадочную полосу.

<sup>25</sup> Маяк (точнее, два маяка – угломер и дальномер), в зоне радиусом примерно 300 км, обеспечивающий передачу экипажу направления от него на самолет и дистанцию до него же. Заход по VOR/DME является неточным, то есть является более сложным, чем заход по точной системе ILS, обычно применяемой в наши дни.

но.

Сели!

Серьезные люди, эти китайцы. Как только мы зарулили, самолет окружили хмурые андройды-автоматчики. Судя по одинаковым размерам и росту, сошли они с одного конвейера примерно в одно и то же время.

Дима под конвоем двоих андроидов заправил самолет, а мы с Андреем подготовили кабину. На все про все ушло 20 минут; мы еще шутили над тем, что если в задании напишем «стоянка 20 минут», то штурманы заставят его переделывать, так как по правилам стоянка не может быть менее получаса. Буквально за неделю до этого штурманы крайне возмущались, что какой-то экипаж привез стоянку менее 30 минут. Мол, физически не может быть такого по нормам подготовки самолета!

Штурманы – они такие!

**«Штурманы – отродье хамское, но дело свое зело разумеют. А посему – в кают-компанию их пущать и чарку давать. Во время абордажного же боя на верхнюю палубу не пущать, дабы они своим омерзительным видом не смущали христоролюбивое воинство».**

*Из указа Царя Петра I*

Что меня сильно удивило (напомню, я первый раз был в Китае) – это нескончаемые ряды стоящих «Боингов-737»

последнего на тот момент поколения NG<sup>26</sup> одной из китайских авиакомпаний. Их было не менее двух десятков, если не больше! Для меня это стало открытием: впервые тогда я задумался над тем, что китайская гражданская авиация значительно обошла российскую по количеству современной техники. Да и в количестве выполняемых полетов, конечно. До того полета я вообще мало что знал о Китае, разве что «сделано в Китае» – выражение нарицательное. Почему-то я был уверен, что китайцы летают на старых советских самолетах и авиация у них не в приоритете. Как же плохо я знал расстановку сил в мире!

Что ж, самолет наш заправлен. Негостеприимный город Ухань избавляется от гостей, и мы берем курс в сторону Саньи, чтобы далее проследовать к Тихому океану. Через несколько часов я узнаю себе цену как профессионалу. Волнуюсь. Наверное, так себя чувствовали моряки в эпоху Великих географических открытий.

\* \* \*

После того как мы вошли в предрассветное небо над Тихим океаном, диспетчер принялся пытаться нас:

– Конфем аэмпитен эпрувд?<sup>27</sup>

Э-э-э... Что?! Что еще за «аэмпитэн»?

---

<sup>26</sup> Next generation. Третье поколение Б-737.

<sup>27</sup> Confirm RNP 10 approved? (англ.) – «Подтвердите допуск к RNP 10».

Переглядываемся, пожимаем плечами. Шестеренки в голове перебирают возможные варианты... «Эпрувд» мы или «не эпрувд» для «аэнпйтэн» – вот в чем вопрос! Что за «аэн-питэн» такой... Черт! «Аэнпйтэн»! Меня осеняет, и я не могу удержаться от смеха! «Эр-эн-пи-тэн». RNP 10. Ха-ха!

Required navigation performance – 10 nautical miles. Требуемая точность навигации 10 морских миль, то есть на самолете должно быть установлено соответствующее оборудование, чтобы он мог иметь допуск к полетам над морским пространством и в течение длительного времени обеспечивать точность навигации в 10 морских миль. Сегодня это требование выглядит устаревшим и архаичным – по факту лайнеры могут обеспечивать значительно бóльшую точность.

В России на «русском» английском это сокращение иначе как «эр-эн-пи-тэн» не произносили. Мы привыкли к такому произношению, а тут впервые услышали его так, как оно, собственно, и должно по буквам английского алфавита произноситься: «а-эн-пи-тэн». Ну конечно же мы «эпрувд» – допущены!

Летим дальше. Океан тем временем светлеет. Бесконечная красота за окном...

Под нами Вьетнам. Пытаюсь разглядеть джунгли, некогда залитые напалмом во имя установления демократии (см. вклейку).

Связь по УКВ<sup>28</sup> закончилась. Перешли на коротковолновую частоту 5000 «Сингапур-Радио». Мы с трудом докричались до диспетчера, а дальше слушаем, как с разной степенью успешности это пытаются сделать другие экипажи. В эфире царит настоящая какофония!

Полет неотвратимо приближается к моменту «икс», который мне снится с августа. Начинаем готовиться к заходу на посадку. На брифинге обсуждаем нюансы, я указываю, какие характерные визуальные ориентиры мы хотим увидеть, чтобы определить, где находится аэродром. Хех! Конечно же, единственная приводная радиостанция как раз в тот день была отключена, так что аэродром можно было найти только визуально. По наводке диспетчера, разумеется. Хотя, сказать, что она сильно помогла... Но об этом чуть дальше.

Андрей настаивает, чтобы на пробеге мы использовали максимальный уровень системы автоматического торможения. Я не вижу в этом необходимости – у «фокса» масса на посадке будет в районе 36 тонн, посадочная скорость менее 120 узлов и закрылки 40, да и температура воздуха там за 30 градусов... Смысл жечь тормоза почему зря?

Но начальник неумолим – видимо, цифры 1592 (длина

---

<sup>28</sup> Ультракороткие волны.

ВПП в метрах) на него действуют магически. Я не стал спорить. Не так уж принципиально сейчас выяснять и доказывать, что расчетная дистанция пробега значительно меньше располагаемой длины ВПП. Да и тормоза в таких условиях перегреться никак не успеют (см. вклейку).

Диспетчер дает команду на начало снижения, и... начинается чехарда!

Сначала нам сообщают, что предстоит заход с прямой на полосу 21. Я облегченно вздыхаю – данный вариант мне понравился больше еще при подготовке в Москве. Однако вскоре диспетчер опять вызывает нас и меняет полосу на 03.

Хм, жаль... Ну что ж, ладно! Готовимся к 03.

Проходит пять минут. И вновь нам выдают полосу 21 для захода! А мы тем временем идем значительно выше профиля снижения – диспетчер протянул нас в горизонте для расхождения с «Боингом-747», взлетевшим из международного сингапурского аэропорта Чанги. Но и это еще не все – спустя пять минут диспетчер в очередной раз меняет на 03!

Окончательно нас запутав и удовлетворившись этим, диспетчер векторит нас куда-то на границу Малайзии и... предлагает самостоятельно увидеть Селетар. Диспетчерская работа на этом окончена. Так и представляю себе его – откинувшегося на спинку кресла с ехидной ухмылкой, руки за голову, нога на ногу. Кофе дымится на столике, наблюдает за тем, как мы будем справляться...

А мы летим. Высота около 10 тысяч футов. И Селетар ка-

тегорически не видим! Более того, не видим даже ориенти- ров, которые я ожидал узреть, изучив имевшуюся об аэро- дроме информацию. Я пытаюсь разглядеть характерный из- гиб береговой линии, за которым расположена ВПП аэродро- ма... Да вот только никто не предупреждал, что здесь этих изгибов, промоин и излучин на 1 °Селетаров хватит! Что- то видим, да, какие-то речки есть, но ничего похожего на то, что мы ожидали.

Прошу у диспетчера разрешение на выполнение виража и снижение до семи тысяч футов, чтобы уйти под редкие об- лака. Андрей стоит сзади и нагнетает обстановку. Я изо всех сил стараюсь сохранять спокойствие.

На втором или третьем вираже мой взгляд вдруг фокуси- руется на знакомой картинке, и все сразу же встает на свои места. «Вон мужик в пиджаке! А вон оно – дерево!» – слова героя Савелия Крамарова из «Джентльменов удачи» почти про нас. Я увидел «знакомую» излучину, сориентировался по ней и сразу же разглядел серую поверхность ВПП Селе- тара. Бинго!

Получаем разрешение на заход. Беру курс на аэродром для входа в левый круг полетов. Снижаюсь и занимаю 1500 футов – минимальную высоту. Чувствую, как нарастает азарт: еще немного и проверим домашнюю заготовку!

ВПП проплывает слева-снизу. А строго под нами – да, в схеме не обманули – жилые кварталы. И впереди они тоже виднеются. Летим мы непривычно близко к полосе, намного

ближе, чем при выполнении обычных визуальных полетов по кругу.

Приступаю к «домашней заготовке». На траверзе торца ВПП лечу с выпущенными шасси и закрылками 15. Отсчитываю 10 секунд и даю команду на выпуск закрылков в максимальное положение 40. Гашу скорость и ввожу самолет в снижение 1500 футов в минуту с одновременным креном в 30 градусов в сторону ВПП. Разворот должен получиться спаренным, иначе просвистим створ ВПП, а на таком небольшом удалении успеть вырुлить на него будет проблемой.

Андрей стоит сзади, он ВПП пока не видит, но всюю командует: «Доворачивай, доворачивай, проскочим!» Но я уже не поддаюсь командам начальства (достаточно того, что я дал слабинку и согласился на максимальный уровень торможения). Я-то вижу слева торец ВПП, а дальше дело техники. Руки-ноги привычно отрабатывают, самолет выходит из крена, оказавшись точно в створе ВПП на нормальном, обычном трехградусном профиле снижения. Идеальней и быть не может!

Целясь в торец, все же замечаю проезжающие под нами автомобили. Мы пролетаем над ними, и наш «фоксик» касается ВПП точно в посадочных знаках...

Мгновенно повисаем на ремнях. Уровень максимального торможения на сухой ВПП – это вам не хухры-мухры! До скорости руления мы затормозились уже метров через 200,

я едва успел рычаги реверса<sup>29</sup> приподнять, как тут же пришлось возвращать их на место. Не торопясь, освобождаем ВПП влево по рулежной дорожке<sup>30</sup>, делящей ее почти пополам. Чувствую, как по телу начинает растекаться волна эйфории, но я не даю восторженным чувствам взять верх – надо сначала зарулить.

Мы на стоянке. Двигатели выключены. Открываю окно... Тропический свежий воздух врывается в пропитанную напряжением кабину. Температура за окном 36 градусов, но моему лицу они кажутся зимней прохладой.

Мы сделали это! Йу-ху! Нет слов, меня переполняют эмоции. Они льются через край. Теперь можно расслабляться, петь песни и плясать вокруг костра... или самолета. Задание выполнено, наш самолет временно прописан в Сингапуре на ремонт. Полет, учитывая новизну и обстоятельства, более чем удался! После долгой ночи, после пятичасового перелета из Уханя, после сумбурного снижения посадка получилась на 10 баллов из 5, без какой-то излишней скромности.

Впереди у нас есть часов 10, чтобы успеть поспать, погулять-посмотреть и... выехать в аэропорт, чтобы погрузиться пассажирами в самолет «Турецких авиалиний» и улететь

---

<sup>29</sup> Реверс – режим работы авиационного двигателя, при котором вектор тяги двигателя направлен против направления движения летательного аппарата.

<sup>30</sup> Рулежная дорожка (РД) – часть летного поля аэродрома, специально подготовленная и предназначенная для руления и буксировки ВС. Как правило, имеет искусственное покрытие, асфальт, бетон, на небольших аэродромах – грунтовое.

через Стамбул в Шереметьево. Налет за этот год у меня без малого 800 часов, сразу по прибытии уйду в отпуск.

Яркая концовочка!

Всяко-разно фотографируемся (см. вклейку) на фоне самолета и окрестностей (чуть позже выяснилось, что делать фото запрещено).

А на небе разрозненные облачка собираются в серые тучи. Мы чешем затылки: это ж как удачно прилетели-то?! Облачность и так чуть было не помешала нам отыскать аэродром. А что было бы, если бы мы прилетели днем – как в первоначальном замысле наших планировщиков?

Что могло бы быть, мы узнали через несколько часов, когда пошли гулять по побережью. За 40 минут на Сингапур вылилась, наверное, месячная норма осадков города Москвы (см. вклейку).

Да, кстати. С моей стороны будет весьма неправильным не упомянуть о том, что в этом путешествии с нами была Ольга, бортпроводник. Оля не позволила нам умереть с голоду. Спасибо!

# Возвращение раненого Фокса

**20 ФЕВРАЛЯ 2008 ГОДА**

Пассажирами «Сингапурских авиалиний» мы вылетаем из Домодедова через Дубай в Сингапур, чтобы вернуть подзадержавшийся в ремонте «Боинг-737». Ремонт, изначально планировавшийся на месяц, как это обычно бывает, растянулся на два. Впоследствии мне приходилось не раз улетать в командировку «на денек», чтобы вернуться через неделю.

В нашей команде замены: мы летим без бортпроводника («Разогреть еду можете сами», – объяснило начальство), а вместо Димы, второго пилота, со мной и Андреем отправляется Юра Зобнин.

По плану мы должны провести в Сингапуре целые сутки, переночевать, а затем поднять в небо «фокса», чтобы вернуть его, заблудшего, на базу. На этот раз мы не будем искать приключений в полете через Тихий океан, зато побываем в небе Таиланда, пролетев над Бангкоком, и совершим посадку в знакомом неприветливом городе Ухань. После чего перемахнем через Монголию в Иркутск, где наберемся сил перед заключительным марш-броском в сторону Москвы.

Правда, возможность выполнения беспосадочного перелета из Иркутска в Москву мне уже сейчас кажется сомни-

тельной. Даже на пустом самолете с полными баками. Да, два месяца назад мы смогли долететь до Иркутска из Москвы, но нам помогал попутный ветер. Сейчас же он, скорее всего, будет помехой – в наших широтах ветер в основном дует с запада на восток.

# 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.