

ДЕНИС ОКАНЬ

пилот-инструктор «Боинга-737»

ВЗЛЁТ РАЗРЕШЁН!

Пилот-инструктор о секретах обучения
капитанов и вторых пилотов

Н Е Б Е С Н Ы Е И С Т О Р И И

КНИГА
#2


БОМБОРА

Небесные истории. Книги пилота-инструктора

Денис Окань

**Взлет разрешен! Пилот-
инструктор о секретах обучения
капитанов и вторых пилотов**

«ЭКСМО»

2022

УДК 623.74(092)
ББК 39.5

Окань Д. С.

Взлет разрешен! Пилот-инструктор о секретах обучения капитанов и вторых пилотов / Д. С. Окань — «Эксмо», 2022 — (Небесные истории. Книги пилота-инструктора)

ISBN 978-5-04-177095-2

Хотелось бы вам хоть раз оказаться в кабине самолета, превратившись из обычного пассажира во второго пилота или даже капитана воздушного судна? Денис Окань, пилот-инструктор и автор блога о гражданской авиации, вместе с вами поднимется высоко в небо, где разворачиваются невероятные истории. «ВЗЛЕТ РАЗРЕШЕН» – сборник его рассказов о профессии, которую по праву считают одной из самых сложных. Что такое предполетная подготовка пилотов и из чего она состоит? Как готовят самолет к рейсу? Почему так важно соблюдать правила взаимодействия в экипаже и как происходит обучение вторых пилотов? Какие инновации используются в современной гражданской авиации? Вы узнаете об устройстве самолета, особенностях управления им в разных погодных условиях. Побываете во многих городах и аэропортах, а также увидите, какие трудности и курьезы иногда подстерегают в рейсах. Денис Окань, прошедший путь от рядового пилота до инструктора и экзаменатора, расскажет, за что он любит полеты и почему именно обучение будущих пилотов в итоге стало главным делом его жизни. В формате PDF A4 сохранён издательский дизайн.

УДК 623.74(092)

ББК 39.5

ISBN 978-5-04-177095-2

© Окань Д. С., 2022

© Эксмо, 2022

Содержание

От автора	7
Сергеа	8
Когда летят хорошие парни...	8
Томские ухабы	22
Конец ознакомительного фрагмента.	23

Денис Окань

Взлет разрешен!: пилот-инструктор о секретах обучения капитанов и вторых пилотов

© Окань Д. С., текст, 2022

© Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2023

Все права защищены. Книга или любая ее часть не может быть скопирована, воспроизведена в электронной или механической форме, в виде фотокопии, записи в память ЭВМ, репродукции или каким-либо иным способом, а также использована в любой информационной системе без получения разрешения от издателя. Копирование, воспроизведение и иное использование книги или ее части без согласия издателя является незаконным и влечет за собой уголовную, административную и гражданскую ответственность.

* * *



Денис Окань – пилот-инструктор на самолете «Боинг-737», летал на трех поколениях этого лайнера: «классика», NG и MAX. Несколько лет проработал в солнечном Омане, а до Омана много лет работал в авиакомпании S7 Airlines. Автор статей и книг о летной работе, блогов на «Яндекс. Дзен» («Небесные истории»), Youtube (Denis Okan) и Telegram-канале («FlySafe – Небесные истории»).

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, поддерживали 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!

Сергеа

Когда летят хорошие парни...

22 мая 2013 года

Что говорит ростер¹ насчет полетов на сегодня? Ага, в нем рейсы 1143/1144 – вечером слетать в Краснодар и обратно.

Я выполняю полеты по программе ввода в командиры Сергея Фонарева, молодого и весьма способного парня. Мы работаем вместе уже без малого месяц, и меня впечатляют его успехи. Вот бы все ученики такими были!

Не жизнь была бы у инструктора – малина. Эх!..

Взгляд в окно: как же мокро и дождливо в конце этого мая, вчера вечером разразилась гроза, а сегодняшний прогноз обещает повторение вчерашнего. Что ж, попробую быть оптимистом, ведь даже в подобной печали можно найти положительные стороны: такая погода может стать хорошей тренировкой для будущего командира воздушного судна.

За рутинными делами день пролетел незаметно. Собираюсь на вылет: брюки, майка, рубашка и галстук – главный атрибут летной формы! – и все остальное поглажено, надето, заправлено, супруга и дети поцелованы. Можно стартовать. Из дома я обычно выхожу за три часа до планового времени вылета, с таким расчетом, чтобы быть в аэропорту Домодедово не менее чем за два.

Приеду-то за два, но в рабочем времени все равно будет учтен лишь один час, как положено по технологическому графику авиакомпании. Ха! Хотел бы я посмотреть на человека, кто сумеет за один час полноценно подготовиться к выполнению полета, при том что посадка пассажиров начинается за сорок минут до времени отправления, а к этому моменту пилотам надо быть в самолете.

Технологический график состоит из «кубиков» рабочих действий и перерывов между ними не предусматривает. Например, две минуты отведено на прохождение медконтроля, десять – на анализ метеоинформации, рабочего плана полета и так далее. Вы можете делать сколь угодно много пауз между этими занятиями, ваше право, но в рабочем времени учтены они не будут.

Норматив предполетной подготовки в авиакомпании: час на полетах по России и полтора – за рубеж.

Хотите работать в мыле, без продыху? Приходите за час и полтора соответственно.

А я прихожу пораньше, чтобы заниматься делами не торопясь. Приехать в аэропорт, пройти спокойно медконтроль, спуститься в комнату для брифинга, взять из кофемашины стаканчик кофе, пообщаться с коллегами... Вот теперь можно обстоятельно и размеренно готовиться к рейсу.

Да и со «студентом» останется время поговорить, экономя внимание, которое необходимо во время полета.

Не спеша качу в сторону Домодедово. Небо все еще хмурое, идет дождь. То сильнее, то слабее...

¹ График полетов. – Здесь и далее примечания автора.

Рабочий день еще не закончен, поэтому найти свободное место с лицевой стороны офиса авиакомпании (я все еще имею право парковаться у офиса как пилот-инструктор авиационной эскадрильи) не получается. Что ж, спрячу Бегемота² на заднем дворе. Пока, друг! До вечера!

А дождь и не думает прекращаться, и моя главная задача на данный момент – дойти до аэровокзала и не очень сильно при этом промокнуть.

Аэровокзал, толпа потенциальных камикадзе на входе – полиция, считая всех пассажиров условными преступниками, устраивает массовые скопления народа в целях тотального досмотра на предмет наличия взрывных устройств. Для пилотов исключений не делают. Прорываюсь через первый блокпост, впереди маячит спецконтроль на служебном выходе. Там меня снова проверяют.

О, вот и мой подопечный – высокий худощавый парень вышагивает впереди, обогнал меня на целых три корпуса. Молодец! Мне нравится его рвение. Догоняю парня, здороваемся. Вместе идем к служебному входу.

– Здравствуйте! «Глобус», Краснодар, Окань.

Сергея также здороваются, представляет себя:

– Фонарев, туда же.

Строгая девушка в униформе работника авиационной безопасности сверяется со списком. Сканирует лист, находит наши фамилии:

– Добрый день. Проходите.

Сумку на ленту, мобильник туда же. Прохожу через рамку. Не звенит? Значит, бомбу не нашли, можно пройти дальше. Следующий этап – медицинский контроль. По правилам его можно проходить не ранее чем за два часа до вылета. Сейчас как раз «за два часа».

– Здравствуйте! «Глобус», Краснодар, Окань. Можно зайти?

Суровый взгляд из-под очков:

– Добрый день! Заходите, присаживайтесь. Когда крайний раз летали?

«Крайний» – это не только наше любимое слово, но и авиационных медиков тоже.

– Двадцатого, – и, опережая незаданные вопросы, продолжаю: – Жалоб нет и не будет. Справка до октября!

Сажусь на стул рядом со столом фельдшера. Улыбнувшись, медик мастерски проверяет мой пульс, я расписываюсь в журнале за отсутствие жалоб на здоровье.

– Спасибо, до свиданья!

– Счастливого пути!

Спускаюсь на этаж ниже. Здесь расположен брифинг-рум, комната для брифинга, или попросту брифинг, по старинке именуемый штурманской комнатой. Бросаю взгляд на монитор на стене: ага, ВПП 14 правая³ для вылета. Это радует: при вылете с ВПП 32 (на Москву) пространства для маневрирования в грозовой деятельности значительно меньше.

Наша авиакомпания – инновационная, мы уже полтора года внедряем AIMS⁴ – систему электронного управления авиакомпанией, а именно: автоматизированное управление временем работы и отдыха пилотов и бортпроводников. Возможно, европейскому пилоту это покажется диким, но для России планирование пилотов не вручную (то есть не карандашом и резинкой) все еще инновация, сродни электрической лампе вместо керосинки в начале эры электрификации в СССР. И нет более злободневной темы для разговоров у летного состава,

² Такое прозвище носил мой «Форд Эксплорер».

³ ВПП 14 – взлетно-посадочная полоса с номером 14. Номера присваиваются в зависимости от курса взлета. В нашем случае он 136 градусов (курс может меняться вместе с изменением магнитного поля Земли). В Домодедове две параллельные ВПП, поэтому их различают как «левую» и «правую» – 14Л и 14П. (Противоположные курсы соответственно имеют номера 32П и 32Л.)

⁴ AIMS (airline information management system) – система управления авиакомпанией: планирование движения самолетов, работы экипажей, тренировок экипажей и т. п.

чем о «клятом эймсе», особенно среди командиров эскадрилий и их замов, у которых неожиданно отобрали главное оружие: скипетр и державу... Тьфу ты! Карандаш и резинку.

«Чертова машина не думает о людях! А как же человеческий подход?» – в сердцах восклицают они.

Уж вы, конечно, о людях думали...

Запустили в работу AIMS, и вдруг (совершенно неожиданно) бывшие комэски⁵ начали узревать «ошибки» в планировании, краснеть и исходить праведным гневом на «барышень из подземелья»⁶, по своей природной, видимо, скромности «забыв» о том, какие ошибки допускались при их «человеческом» планировании. Спасибо тандему резинки и карандаша – они идеально дополняли друг друга при подтирании недостатков.

Опять же, карандаш и бумага давали очевидное преимущество: имея перед глазами лишь бумажные планы-графики, серьезные дядьки-инспекторы из Росавиации не очень-то углублялись в расчеты, проверяя работу командиров эскадрилий на соответствие нормам времени труда и отдыха. А AIMS это делает автоматически, любые отчеты по желанию выводятся на экран или на принтер – прикрыться не получится!

А как не вспомнить любимые комэсками «выходные задним числом»? А отпуск – тем же, задним? Отзваниваться в отряд три раза в неделю, чтобы узнать свой план на день-два вперед, вечная жизнь на телефоне... Выходной не считался выходным, скорее это был «условно свободный день» – комэска мог позвонить и по-человечески попросить слетать.

«Попросить». Попробуй откажи отцу-командиру. Мигом очутишься в черном списке!

«Человеческое отношение». Авиационная эскадрилья – небольшое царство, где комэска – и царь, и бог, и воинский начальник. Если ты у него в милости, получаешь плюшки, то есть «человеческое отношение». Если по какой-то причине ты ему не глянулся...

При равноправии всегда найдется тот, у кого равноправия немного больше.

Признаться, проблем с внедрением электронного планирования хватает – ведь AIMS разрабатывался и затачивался не под советские методы организации летной работы, а господа-внедрители, кхм, как бы помягче выразиться, пытаются заставить поехать на паровой тяге зарубежный электрический локомотив.

В недавнем прошлом, будучи на должности старшего пилота-инструктора летного отряда, я участвовал во внедрении AIMS в качестве представителя от «Глобуса»⁷. Но очень быстро радители «человеческого отношения» меня оттуда изгнали, опасаясь того, что AIMS таки внедрится и заработает, отобрав у них карандаш с резинкой.

Правильно делали, что опасались!

Да чего уж теперь. Минул год, как я ушел из офиса. Точнее, не совсем ушел, но моя текущая должность штатного пилота-инструктора авиаэскадрильи не предполагает частые появления в «хаосе», в отличие от прошлых: заместителя командира эскадрильи и старшего пилота-инструктора. Когда стало очевидным, что в игру под названием «внедрение AIMS» я играю не на стороне своего непосредственного руководства и управляемым быть не собираюсь, меня очень вежливо попросили уступить свою должность уважаемому человеку в летах. А я очень быстро согласился. Работать с людьми, к которым пропало уважение, было до дрожи, до выворачивания желудка тошно!

Я потерял в зарплате, но зато стал много летать и поэтому от понижения в должности даже выиграл. Я наконец-то начал заниматься интересным делом: вводить в строй вторых пилотов и командиров. Заниматься как раз тем, что я люблю больше всего: работать с людьми,

⁵ Командир эскадрильи.

⁶ Поначалу отдел планирования располагался на первом этаже за дверью с кодовым замком.

⁷ Авиакомпания, бывшая «дочкой» авиакомпании «Сибирь». Образовалась в 2008 году, прекратила свою деятельность в 2019 году после слияния с «Сибирью». Обе авиакомпании выполняли полеты под единым брендом S7 Airlines.

помогать им освоиться в небе. Когда-то я очень быстро перескочил из рядовых командиров в начальники, всего год поработав в статусе внештатного пилота-инструктора, не успев толком почувствовать, что это такое – вводить в строй новичков. К моменту назначения заместителем командира эскадрильи в январе 2009 года в моем послужном списке обученных пилотов числились всего-то один командир и один второй пилот. Работая на должностях, я как мог старался восполнить собственные пробелы: проводил наземные занятия, тренажерные тренировки, рейсовые тренировки (не так часто, как хотелось), проверки (намного чаще, чем хотел) ... По своей инициативе устраивал семинары с желающими потратить личное время на закрепление знаний. Иногда проводил занятия во время собственного отпуска или по окончании рабочего дня. Отдельно это не оплачивалось, да деньги никогда и не были для меня приоритетом. Мотивацией мне служили интерес в глазах слушателей и надежда, что работа с молодежью в перспективе даст результат и принесет авиакомпаниям пользу.

Мне казалось, что именно методическая работа с пилотами и есть главная обязанность заместителя командира АЭ⁸ и тем более старшего пилота-инструктора летного отряда. Да только вот начальство не разделяло подобных взглядов на организацию летной работы. Не радовалось, если я часто отсутствовал в офисе.

Мне регулярно ставили на вид, что «летать, мол, должны другие, а твое дело – сидеть в кабинете» бумажки перекладывать, например, или замещать свое любимое начальство.

Смотри тут у меня, не балуй! Не компостируй людям мозги своими занятиями!

Забавно и одновременно неприятно то, что, «разгоняя чересчур голосистую вторую эскадрилью» и переводя меня на должность старшего пилота-инструктора летного отряда, мне открытым текстом обещали: «Денис, да это прям для тебя должность! Ты же хочешь работать инструктором? Летать будешь, сколько захочешь».

Ну-ну. Став старшим пилотом-инструктором, за первые несколько месяцев я чуть более восьмидесяти часов налетал: то КЛО⁹ замещал, то его заместителя. А то и обоих сразу.

Внедрение AIMS, начавшееся в 2011 году, сделало нас противниками. По желанию гендиректора авиакомпании «Сибирь» я был назначен в команду внедрения со стороны «Глобуса», и очень скоро мои новаторские идеи перестали нравиться не только трясущимся за свои карандаши и резинки командирам эскадрилий и их замам, но и моим непосредственным начальникам. Они выросли в иной эпохе и не имели ни малейшего понятия о том, как организуется летная работа в изменившемся мире... А если и имели, то свято верили в незыблемость тех понятий, к которым они привыкли, и слышать не желали о чем-то новом: «Так всегда было, не мы это придумали – не нам это менять!»

Их можно понять, конечно же. По-человечески.

Я их понял. Мое время еще не наступило. Поэтому, когда в мае 2012 года командир летного отряда пригласил меня в кабинет и – на удивление дружелюбным тоном (я отвык от такого) – предложил уйти в пилоты-инструкторы авиационной эскадрильи, так как на мою должность хотели поставить человека в возрасте (и, что читалось между строк, не такого активного в делах внедрения AIMS), мой незамедлительный ответ был следующим:

– Это самое лучшее, что я услышал от вас за последнее время!

Я думал, что ушел из офиса если не навсегда, то надолго точно. Несмотря на то что я был очень рад покинуть «хаос», инерция и ощущение несправедливого отношения – непонимание, глупые помехи моему стремлению помочь авиакомпании качественно расти – давили на меня еще несколько месяцев.

⁸ Авиационная эскадрилья.

⁹ Командир летного отряда.

А потом я успокоился, да и работа пилотом-инструктором, полеты (а летать я начал действительно много) по-настоящему вдохновляли. Мне очень нравилось заниматься именно инструкторством.

Прошло некоторое время, и многие «революционные идеи», за пропагандирование которых я и был «сослан», претворили в жизнь. У «верхов» – о чудо! – наступило прозрение, что без изменений внедрить дорогостоящий продукт невозможно.

Я пришел к пониманию этого куда раньше, но мои бедолаги-начальники тогда не были к нему готовы.

Я думал, что не вернусь в «офис», но через полтора года все радикально изменилось, а еще через два с половиной года – снова... Но этому еще предстоит случиться.

Регистрируюсь в специальном терминале – теперь система AIMS знает, что я прибыл на рейс и готов выполнять служебные обязанности. Смотрю там же количество пассажиров: сто пятьдесят, очень неплохо! Открываю другую программу, «Перрон», в которой получаю информацию о том, где находится наш самолет.

Сегодня у нас VP-ВТА, это классический «Боинг-737», «четырёхсотка». Заслуженный ветеран. Он ждет нас на шестьдесят пятой стоянке, с которой мы отправимся в полет с помощью буксира. Нет, взлетим-то мы сами, но на точку для запуска двигателей наш зеленый лайнер отбуксируют хвостом вперед, так как выруливание с данной стоянки на собственной тяге невозможно.

Следующий этап предполетной подготовки – ознакомление с листом отложенных допустимых дефектов воздушного судна. Если таковые есть, надо учесть их влияние на полет и, если требуется, выполнить определенные процедуры или даже отказаться от рейса.

Журналисты любят пугать публику: «Пилотов вынуждают летать на неисправных самолетах!»

Я не знаю, кого и где вынуждают и какими способами, но за свою карьеру я отказывался от вылета не раз, не два и не три и до сих пор, как видите, жив и работаю пилотом-инструктором.

С «Танго Альфой»¹⁰ все в порядке. Подхожу к окошку дежурного диспетчера авиакомпании, здороваюсь, забираю пакет документации: два CFP¹¹, NOTAM¹², сводки погоды и информацию по заправке в Краснодаре. С последним есть нюанс: по договору с аэропортом мы должны заправить как минимум указанное в нем количество керосина. А если заправим больше – даже лучше, так как выгоднее для авиакомпании.

Последовательно и поочередно изучаем с Серегой документацию, загружаем необходимую информацию на подкорку. Очень важно, чтобы оба пилота участвовали в процессе подготовки к полету, равно как и при принятии любого другого авиационного решения. Один человек, каким бы грамотным он ни был, может что-то упустить, а второй способен это заметить, подсказать. К сожалению, все еще встречается в штурманских комнатах такая картина: командир с важным видом думу думает, про себя решения принимает, в то время как второй пилот каллиграфическим почерком заносит данные в задание на полет и в CFP. Поразмышляв

¹⁰ От последних букв бортового номера. Буква «Т» в авиационной фразеологии звучит как «танго», а «А» – «альфа».

¹¹ Computerized flight plan (англ.) – план выполнения полета, рассчитанный с помощью специального программного обеспечения, учитывающий фактические и прогнозируемые условия выполнения полета (например, влияние ветра и температуры на различных этапах полета).

¹² Notice to airmen – извещение, рассылаемое средствами электросвязи и содержащее информацию о введении в действие, состоянии или изменении любого аэронавигационного оборудования, обслуживания и правил или информацию об опасности, имеющую важное значение для персонала, связанного с выполнением полетов. В 2020 году в рамках гендерной повестки некоторые страны приняли новую расшифровку аббревиатуры NOTAM как Notice To Air Missions.

о брэнном, КВС¹³ сообщает второму пилоту свое решение и, не интересуясь мнением последнего, идет на вылет¹⁴.

Будучи на офисной должности, проводя занятия по наземной подготовке, летая с пилотами, я учил их одинаково участвовать в процессе подготовки к предстоящему рейсу, принимать решения совместно. Я делал особый упор на таком подходе, когда проводил командирские курсы для кандидатов на повышение. За этот год, что я проработал не в кабинете, а в кабине, многие, надеюсь, усвоили, что второй пилот должен готовиться к вылету на уровне командира. Даже от стажера, вчерашнего выпускника летного училища, я требую анализировать полет на три шага вперед – на уровне КВС.

Это не моя прихоть, так на самом деле положено. Тем не менее не все «старички» согласны с моими попытками порушить традиции, но мне нет дела до их мнения. Моя задача – воспитывать молодежь. И чем больше молодых пилотов усвоит простые истины, позволяющие выполнять полеты более уверенно и безопасно, тем быстрее эта «зараза» распространится по авиакомпании.

Я делаю ставку на молодых пилотов. Старички рано или поздно уйдут с почетом на пенсию, а молодежь останется, повзрослеет и будет передавать простые истины следующим поколениям. Рано или поздно качество перейдет в количество.

Мое время еще не наступило. Но я и не тороплюсь – мне надо налетаться. Получить практический опыт. Быть теоретиком я всегда успею.

Следующий пункт нашего маршрута – комната метеорологов, или, говоря кратко, метео. Хотя нам в S7 и приносят сводки погоды в брифинг (раньше пилотам приходилось бегать по кабинетам самостоятельно), но сегодня мы ждем грозы, а на метео есть изображение, получаемое с метеолокатора. Изучить его перед полетом весьма полезно. Смотрим...

Да уж, неплохо Москву и область поливает!

Внимательно изучаем SIGMET¹⁵. Так и есть – в московской зоне наблюдаются грозы со смещением на северо-восток, интенсивность их все еще растет. Это значит, что через несколько часов, то есть к нашему возвращению в Москву, вряд ли они распадутся.

– Денис, я предлагаю взять 8500. – Тон Сереги, как обычно, серьезен. Двадцать пять лет парню.

Расчет предлагает заправку в 8150 кг, в нем учтено не только топливо, требуемое для полета и для ухода на запасной, но и «экстра» – дополнительные 800 кг «на всякий случай», которые по правилам нашей авиакомпании мы можем брать на свое усмотрение.

– Какие соображения? – Мне интересен ход мыслей Сереги.

– Здесь в районе грозы. По маршруту тоже, вчера обходили почти до Волгограда, на 350 километров ушли от трассы.

– Но нам же и заправляться в Краснодаре придется? – Я помню про договор с «Базэл-лом»¹⁶. – Ладно, Серега, я не против. Дай, пожалуйста, журнал ввода в строй.

Я стараюсь не ограничивать Серегу в решениях, если они не идут вразрез с безопасностью и здравым смыслом. Пусть чувствует уверенность... и ответственность за свои решения.

Серега передает мне свой журнал ввода. С момента нашего крайнего полета он выполнил два рейса с другими инструкторами. Отзывы краткие, но положительные. Это меня не удивляет – Серега и в самом деле очень хорош! Первый же наш совместный рейс в Новый Уренгой,

¹³ Командир воздушного судна.

¹⁴ Напомню – речь идет о 2013 году. В наши дни таких КВС, к счастью, намного меньше.

¹⁵ Significant Meteorological Information (*англ.*) – информация о значимых с точки зрения выполнения полета метеоявлениях.

¹⁶ «Базэл Аэро» – (по состоянию на 2020 год) оператор аэропортов России, входит в финансово-промышленную группу «Базовый элемент». Контролирует аэропорты Краснодарского края (Краснодар, Сочи, Анапа)

в котором нам пришлось «покружиться» в ожидании хорошей погоды, обсудить варианты с уходом на запасной, заранее рассчитать рабочее время, показал, насколько он вдумчиво относится к своим командирским обязанностям. Я очень рад, что мне дали именно Серегу: после мутного года мне как воздух нужен был именно такой ученик – молодой, способный!

Но вот домашние задания моему ученику, вижу, никто, кроме меня, не выдает – соответствующие графы в журнале ввода в строй удручающе пусты... А зря, это очень эффективный инструмент для обучения! Ставишь перед учеником задачу на самостоятельную подготовку, подсказываешь, где ответ найти, а перед следующим полетом проверяешь результат. Если требуется, то разъясняешь трудные моменты. Это очень простая и действенная методика.

Сергей – ответственный парень. Все выданные ранее вопросы мы закрыли. А редкие замечания, как и важную информацию, услышанную от меня, записывает в блокнотик.

Что ж, все проанализировано, все соответствует, у нас нет никаких шансов не лететь. Перед выходом на перрон еще раз заглядываем на метео, смотрим радар: грозы на юго-востоке выросли, и лететь нам, по всей видимости, придется не так скучно, как обычно.

На «маршрутке» (микроавтобус «Форд Транзит» авиакомпании) добираемся до стоянки, где нас заждался «Танго Альфа».

Привет, брат! Рад тебя видеть!

Я всегда здороваюсь с самолетом. И всегда прощаюсь с ним – похлопывая по двигателю, говорю: «Спасибо, брат!»

Давно заметил: плохое настроение улетучивается, как только начинаю обходить самолет в ритуале предполетного осмотра.

...Год назад, на заключительном этапе офисной карьеры, полеты меня натуральным образом спасли. Голова взрывалась от маразма, которому я ежедневно был свидетелем, от противоречивых указаний, сплетен за спиной и откровенных подковерных интриг. Начало полета вдохновляет, все плохое остается где-то позади, да ты уже и не думаешь о плохом, даже если всего лишь полчаса назад голову свербил тяжелые мысли. Выполнив полет, после посадки ощущаешь эйфорию, настроение бьет фонтаном, и я не могу удержаться и говорю вслух:

– Как же я люблю эту работу!

Кстати, у нас хорошие новости – в направлении вылета появляются просветы. Есть шанс, что нам не придется «ковыряться» в грозах сразу после взлета, как прошлым ночным полете в Барнаул.

Вот это был действительно «веселый» полет! Рулили на предварительный старт, со всех сторон сверкали молнии... Прямо кинофильм «Экипаж» – не тот, что с современными мачо-героями, а старый добрый, с Георгием Жженовым¹⁷. В Барнауле Серега выполнил заход по неточной системе: отключил на десяти тысячах футов автопилот, директорную систему и заходил «по-дедовски».

Вот такой вот я «злодей», да – учу Сергея не только «по рельсам» летать.

Сергей необычайно быстро обошел самолет – дождь умеет придавать особенное ускорение. А я как раз успел выполнить предварительную процедуру подготовки кабины. Сейчас приму погоду, внесу необходимые данные о маршруте в компьютер, после чего проверим связь: как нас слышно по громкой связи в салоне и по внутренней (между пилотами и бортпроводниками), и проведем брифинг со старшим проводником Татьяной.

Времени у нас много – мы пришли за один час десять минут до отправления, поэтому готовимся спокойно и без спешки. Я очень приветствую неторопливую работу. Истина: лучше

¹⁷ Речь идет о двухсерийном фильме Александра Митты, вышедшем в прокат в 1980 году.

иметь профицит времени, чем его недостаток, а создавать профицит надо заранее – например, явиться в штурманскую комнату не за час, а за два до вылета.

Вот уже и брифинг с Таней проведен, и IRS¹⁸ согласовались, найдя положение самолета в пространстве. Я выполняю свою процедуру предполетной подготовки в роли второго пилота, отмечаю, что Сергей наблюдает за моими действиями – контролирует. Это хорошая практика, которой я обучаю каждого своего «студента», – использовать любую возможность для контроля действий друг друга. Интересно, заметит ли он, что у нас выключена станция коротковолновой связи, включение которой я намеренно пропускаю?

– Денис, КВ пропустил!

Умница! Не зря я с ним «мучаюсь».

Когда я сам был молодым вторым пилотом, летая в закреплённом экипаже на Ту-154, мой командир в случае моего успеха вместо похвалы повторял: «Не зря с тобой мучаюсь!»

С тех пор мне сложно избавиться от этой фразы в отношении уже своих учеников. Конечно, полеты с Сергеем – совсем не мучение, это бальзам на мою израненную непониманием душу. Это награда!

Теперь Сергей выполняет свою процедуру предполетной подготовки, я контролирую. Он делает все правильно и четко, и мое инструкторское нутро удовлетворенно крикает. Теперь Сереге осталось лишь проверить, что я внес в компьютер, после чего нам ничто не мешает выполнить карту контрольных проверок, или, говоря более привычными пилоту «Боингов» словами, чек-лист.

Все пассажиры на борту, Сергей без напоминания делает информацию в салон¹⁹. Общение с пассажирами – зубная боль для многих командиров, все ведь стеснительные и скромные (пока не в интернете). Но мы стараемся!

Принесли перевозочные документы. Под контролем Сергея вношу в компьютер окончательные данные, определяемся с характеристиками взлета: положение закрылков, выбор тяги, расчет скоростей...

Двери закрылись, запрашиваем разрешение на «выталкивание» (так с недавних пор зовется буксировка хвостом вперед) и на запуск двигателей. Два успешных запуска. Взаимное «спасибо, до свидания!».

Поехали!

Рулим по РД²⁰ Н1, сворачиваем на магистральную РД М. По правую сторону стоят величественные «хеви-лайнеры» авиакомпании «Трансаэро». По-моему, они всегда там стоят... Или же летают иногда?

На предварительном старте пришлось постоять, дожидаясь посадки А-320 авиакомпании «Ямал». Мы бы два раза за это время взлетели, но у диспетчера свой взгляд на наши способности. Зато появилось время оглядеть поле предстоящих грозových сражений. Включаем метеолокатор и, изменяя масштаб, сканируем лучами окрестности, изучая засветки, которыми он рисует облачность.

Встретиться с грозой на маршруте чаще всего не такая проблема, как обходить засветки сразу после взлета или при заходе на посадку. На высоте десять-одиннадцать километров вари-

¹⁸ Инерциальные системы, по изменению ускорений счисляющие координаты самолета, также выдающие информацию для различных систем.

¹⁹ Жаргонизм. Применительно к информационным сообщениям, передаваемым экипажем (пилотами или бортпроводниками) пассажирам по громкой связи. Пример: «Я сейчас сделаю информацию в салон, а потом принесите мне кофе, пожалуйста!»

²⁰ Рулежная дорожка.

антов для обхода гораздо больше, чем при вылете или на посадке. Но нам везет – пока что все относительно чисто.

Наконец «Ямал» вернулся на землю. Нам выдают разрешение на занятие исполнительного старта, Серега поддает газку, и мы чинно выруливаем на полосу. Традиционно волнительный момент, ведь впереди один из самых ответственных этапов полета – взлет! Про себя повторяю «считалку»: «До 80 узлов – прекращаем в любом случае, далее прекратим, если: пожар, отказ двигателя, невозможность лететь». Лишним не будет!

Разрешение на взлет получено. Сбрасываем оковы, полетели!

Точнее, побежали. Прежде чем гордо взлететь в облака, надо хорошенько разогнаться!

Разгоняемся, взлетаем, набираем высоту. В эфире гвалта больше, чем обычно, – заходящим на посадку бортам приходится корячиться в засветках и согласовать с диспетчером пути обхода. В направлении вылета гроз нет, а со стороны посадки весь радар в красных пятнах. Мысленно желаю коллегам удачи.

Бодро забираемся на эшелон 330²¹. Начинается легкая болтанка²². А что это там рисуется на локаторе впереди? Они, родимые! Очаги гроз.

– Какие соображения, Серега? – Я уже имею свои мысли по обходу, но мне надо сравнить их с мнением коллеги, чтобы в итоге выбрать лучший вариант.

Вот так мы принимаем решения. Так я учу пилотов. В большинстве случаев есть возможность обсудить предстоящие действия.

– Надо обходить справа, Денис. Влево лететь нет смысла, да и ветер сносит грозы влево.

Все верно! Да и сама ситуация подсказывает, как поступить, – засветки устроились слева от трассы, наползая на нее в ста милях от нас. Запрашиваю у диспетчера обход правее, получаю разрешение. Обруливаем засветки, возвращаемся на маршрут.

Приходит Татьяна, интересуется пожеланиями по поводу ужина.

– Курицу с макаронами, чай черный с лимоном без сахара, пожалуйста!

Серега делает свой заказ. Определяемся, кто будет есть первым (Сергей из вежливости уступает мне право первой ложки). Татьяна уходит.

Скоро снижаться. В Краснодаре в работе ВПП 23 левая, настраиваю FMC²³ для захода, сверяю со сборником ограничения по маршруту, курсы. Сводка погоды прослушана, погода, как пилоты говорят, «миллион на миллион». Звенит!

И где-то в стороне, на юге от аэродрома – грозы.

Планируем выполнить заход по ИЛС²⁴. Выполняем процедуру подготовки кабины к снижению, я намеренно пропускаю настройку частоты ИЛС... Серега замечает, подсказывает.

Умница!

Сергей проводит брифинг. Я интересуюсь, когда он планирует отключить автопилот и получить удовольствие от пилотирования?

– После входа в глиссаду.

Я делаю расстроенную мину:

– Да ла-а-адно, Серега? «Миллион на миллион» же! Нет! После сотого эшелона сегодня.

Серега доволен. Он любит пилотировать. Я предоставляю ему много возможностей для совершенствования навыков, делаю упор на ручном управлении, мы выполняем различные

²¹ Номер эшелона полета, выраженный в 1000 футах. В данном случае – высота 33 000 футов, измеряемая по стандартному атмосферному давлению 1013,2 ГПа.

²² Воздушная качка при полетах.

²³ Flight Management Computer (англ.) – компьютер управления полетом.

²⁴ Instrument landing system (англ.) – инструментальная система посадки, обеспечивающая наведение самолета на предпосадочной прямой как по курсу, так и по глиссаде (то есть по траектории снижения на предпосадочной прямой).

виды заходов на посадку. В Барнауле он у меня всю схему захода по приводам с трех километров «на руках» выкрутил... и без использования директорной системы!²⁵

Алмаз! С уже отчетливыми гранями. Совсем скоро станет бриллиантом.

Снижаемся. Изучаю радар. Путь до аэропорта чист, но на маршруте ухода на второй круг стоит обширное пятно. Гроза? Как минимум не простое облако. Хотя и без дождя – визуально не видно характерных косм под ним.

– Денис, в случае ухода на второй круг надо будет вправо крутить из-за засветки, – высказывается «алмаз».

Ну как тут инструктору не сиять от счастья? Парень летит на три корпуса впереди самолета, и в этом аспекте он уже готовый командир.

– Хорошо, Сереж, будем иметь в виду. В погоде нижний край 1100 метров, мы будем лететь на 500, это значительно ниже. Но я полностью согласен, мне тоже не хочется идти под такой засветкой, хоть там и нет ливневых осадков.

Серега исполняет очередную мастерскую посадку. С первых наших полетов я практически не прикасаюсь к штурвалу во время его пилотирования, а ведь сегодня это скорее исключение, чем правило. Вот вам и молодежь. Все бы такими были!

Как только побежали по ВПП, услышали, как заходящий за нами «Ютэйр» объявил об уходе на второй круг. Странно, у него удаление еще километров пятнадцать (он вышел на связь с «Вышкой» на эшелоне 60²⁶, когда мы уже были в глиссаде²⁷), мы никак не могли помешать ему. Интересно, чего он надумал?.. Узнать не удалось. Да мало ли причин для ухода может быть? Сегодня – точно не мы!

Краснодар встречает чудесной погодой и температурой +28. Нам выдают нестандартную стоянку номер 29, на которую меня еще ни разу не ставили. Находим ее, выключаем двигатели.

Привет, Краснодар!

После нас заруливает «Трансаэро», встает справа от нашего 737. Затем прилетает и «Ютэйр».

Пока выходят пассажиры, успеваю выполнить процедуру предварительной подготовки кабины в ее сокращенном транзитном варианте и внести данные в FMC. Вылет по плану через час, есть время прогуляться, подышать свежим воздухом, разбавленным волнительными запахами аэродрома.

Обожаю фотографировать зеленые хвосты на фоне синего неба! (См. вклейку.) VP-ВТА – один из двух «Б-737», с которых начинался «Глобус». Их схема окраски была изменена в сравнении с базовыми цветами S7 Airlines и выглядела довольно занятно. Но концепция изменилась, и все остальные лайнеры «Глобуса» красили по стандартной с самолетами братской «Сибири» схеме.

Кто-то думает, что на хвосте наших «глобусят» нарисован крест. Я тоже так считал, но был неправ – на самом деле это ветряк, детская игрушка. Символизирует тот факт, что носит нас разными ветрами по планете.

Погода чудная! Ни за что не догадаешься, что там, вдали, грозы.

Самолет заправлен. У нас был неплохой остаток, и, залив минимальные по договору с «Базэлом» четыре с половины тонны, мы получили в итоге восемь девятьсот в баках. По расчету нам требуется восемь тонн с учетом запасного аэродрома Внуково, в нем уже учтены

²⁵ Директорное управление самолетом предполагает выполнение летчиком выдаваемых директорным прибором команд для стабилизации движения самолета на заданной траектории.

²⁶ Эшелоны (в данном случае 60–6000 футов) отсчитываются от условного стандартного уровня 1013,2 ГПа. Это необходимо для стандартизации полетов по всему миру. Говоря далее о превышении в 1600 метров, я имею в виду фактическую высоту над рельефом пролетаемой местности.

²⁷ Траектория финального снижения самолета перед приземлением.

восемьсот килограммов дополнительного топлива. У нас же – еще на девятьсот больше. Серегины триста пятьдесят килограммов в этом полете негодились, над чем я не преминул поерничать. Тем не менее запас может оказаться полезным, учитывая грозовую обстановку в Москве.

Заходит представитель, приносит сводку погоды. Зачитываю вслух, чтобы Сергей тоже был в курсе. В Москве грозы – возможно, что полет обратно будет куда более «интересным».

Идет посадка пассажиров. И идет почему-то неторопливо, а по плану нам через пять минут уже вылетать. Заходит Татьяна, докладывает причину: «Там одного пассажира ищут».

Какие-то братья Сафроновы друг друга потеряли, и один из них на посадку не явился. В итоге служба перевозок одного «минусует», это занимает время. А пока мы оформляем бюрократию, соседний «Боинг-737» авиакомпании «Трансаэро» получает разрешение на запуск и вместе с ним предупреждение: делать все без задержки, так как на заходе борт. В Краснодаре всего одна рулежная дорожка, которая ведет и на вылет, и на прилет, и из-за этого постоянно возникают конфликты и задержки²⁸.

Вот и на наш запрос мы получаем грозное:

– Ждать! Три борта на заходе!

– Как долго ждать?

– Ориентировочно пятнадцать-двадцать минут.

Двери закрыты. В самолете душно, ВСУ²⁹ плохо справляется... Привет вам, братья Сафроновы!

– Серега, надо пару слов сказать пассажирам о задержке, – напоминаю я.

Вижу, Сергей мнется... Что случилось?

– Денис... Как лучше на английском сказать?

– Ну, давай, скажи что-нибудь вроде: «We expect delay for another fifteen or twenty minutes as the airport has only one taxiway for departing and arriving traffic. There are three arriving aircraft, they have priority. May I apologize for the inconvenience, thank you for attention and patience!»³⁰
Ну, как-то так!

Стандарты авиакомпании требуют, чтобы вся информация, передаваемая пассажирам в салон на русском языке, дублировалась на английском.

Я принципиально этот стандарт соблюдаю, даже если нет ни одного иностранца на борту, – тренировка языка лишней не будет. Тем более в нестандартных ситуациях. Это мы сейчас по России летим, а кто знает, что ждет в зарубежном небе?

...Прошло тридцать минут, нам наконец разрешили запуск. На вылет теперь ВПП 05 правая, это радует – ее старт ближе, рулить меньше, можно немного минимизировать задержку. Да и с грозами в том направлении получше, что видно даже с земли.

Вылетели, заняли 34 000 футов. Пролетели Ростовскую зону, приветствуем Москву-Контроль. Видим, что над точкой БУТРИ³¹ стоят грозы – очевидно те самые, что мы обходили

²⁸ Через пару-тройку лет эта особенность аэропорта Краснодара канула в Лету.

²⁹ Вспомогательная силовая установка. Небольшой реактивный двигатель, установленный на Б-737 в хвосте. С его помощью возможно кондиционирование салона самолета и обеспечение электроэнергией.

³⁰ «Мы ожидаем задержку еще на 15–20 минут, так как в аэропорту имеется лишь одна рулежная дорожка для вылетающих и прибывающих самолетов. Три борта на заходе, они имеют приоритет. Примите мои извинения, спасибо за внимание и терпение!» (англ.)

³¹ Одна из навигационных точек по маршруту. Для наименования таких точек установлен стандарт: слово из пяти букв, удобное для произношения. Часто не имеет никакого смысла, но иногда созвучно рядом расположенному географическому объекту. Например, Бутурлиновка, как в данном случае.

при полете из Москвы. Вымахали, разжирили! Поднимаемся на две тысячи футов повыше и находим возможность обойти левее.

Потихонечку начинает темнеть.

Летим курсом на приводную радиостанцию FE, Октябрьское – это вход в московскую зону. И тут «ничто не предвещало, как вдруг»...

– «Глобус 1144», а вы можете сейчас правый вираж³² выполнить?

Приплыли.

– Да, можем, «Глобус 1144»...

– «Глобус 1144», выполняйте правый вираж. «Подход» Москвы перегружен, вам предстоит задержка.

– Понял, выполняем правый вираж, «Глобус 1144».

Вот теперь начинается работа! Сколько времени ждать, пока неизвестно. Мы крутимся на приличном удалении от аэродрома, и, хоть у нас и есть запас топлива, не мешает подумать о будущем. Мне уже несколько раз приходилось принимать решение об уходе на запасной в подобных ситуациях – если на аэродроме назначения гроза, не может быть уверенности в том, что оставаться и ждать улучшения погоды будет разумным решением. Ведь в небе и без тебя много желающих, и кто-то летит гораздо ближе и ниже к аэродрому, чем ты. Не факт, что к тому времени, когда подойдет твоя очередь, аэродром снова не накроет грозой и не отрежет пути к отступлению. В подобной ситуации надо все тщательно взвесить, прежде чем принимать решение кружиться и жечь топливо с целью выполнить посадку на аэродроме назначения.

Но сегодня я не наблюдаю таких уж мощных гроз, которые могут закрыть Домодедово, так что пока торопиться с отступлением не следует. Тем более что топлива у нас на два с половиной часа полета.

– Москва-Контроль, «Глобус 1144», не подскажите обстановку – аэропорт грозой закрыт или просто много желающих?

– Нет, аэропорт открыт, но «Подходы»³³ перегружены. Вам еще два-три виража предстоит делать.

Вот это уже что-то осязаемое. Хорошая новость, радует! Крутимся дальше.

Продвинулись еще немного в сторону Октябрьского. Получаем новую команду: выполнять зону ожидания, все развороты правые, полторы минуты. Но вместе с ней и ложка меда в бочку дегтя – снижаться до эшелона 320. Это позитив – снижение делает нас ближе к цели. Серега информирует пассажиров о задержке из-за гроз.

На третьей зоне получаем наконец указание следовать на Октябрьский и снижаться до эшелона 200. Вот это уже мужской разговор! Однако есть нюансы: в районе Аксиньино стоит красная засветка, а до нее дисплей светится зеленым, там засветка дождевого характера.

– Смотри, Серега. Как бы нам это не помешало. Хоть визуально все вроде бы не страшно.

– Подлетим, глянем еще.

Надо отдать должное диспетчеру, он разводил борты в обход Аксиньино. И мы, хоть шли все еще высоко, но уже с уверенностью, что кошмары Внукова³⁴ нам не грозят, отвекторились на юг.

– «Глобус 1144», для создания интервала вам надо выполнить левый вираж, снижайтесь, эшелон девяносто.

– Выполняю левый вираж, снижаюсь, эшелон девять ноль.

– «Глобус 1144», возьмите курс ноль восемьдесят, снижайтесь, эшелон восемь ноль!

³² Вираж – это разворот на 360°.

³³ В данном контексте – секторы диспетчерского управления Москвы-Подход.

³⁴ Отсылка на рассказ «Однажды в аэропорту Внукова», опубликованный в книге автора «Небесные истории: когда все только начинается».

А это уже «ого»! На курсе 80 градусов мы полетим как раз в левую часть засветки над Аксиньино, и она в каких-то десяти милях впереди! Только собираюсь запросить курс 50, как в эфир вклинивается некто мычащий, докладывающий о занятии высоты и путающий при этом цифры. Брат! Ну зачем ты забиваешь эфир, докладываешь о занятии высоты? Здесь это давно никому не интересно. Да еще так не вовремя!

– М-м-мудак, – не сдерживается обычно невозмутимый Серега.

– Крути влево, сейчас доложим!

Успеваю вклиниться в связь, докладываю о том, что летим с курсом пятьдесят градусов – на пересечение посадочного курса. Диспетчера это устраивает, но нам приходится гасить скорость и выпускать закрылки, иначе мы подрезаем идущий под нами впереди самолет. Переходим на связь с «Кругом».

И снова вводная:

– «Глобус 1144», рассчитывайте пересечь посадочный курс для создания интервала, потом будет разрешен заход!

– Понял, но для этого разрешите сейчас взять курс тридцать градусов – впереди засветка.

– «Глобус 1144», берите курс тридцать градусов, снижайтесь восемьсот метров.

То, что нам и нужно!

Дальше дело техники. Сергей выполняет очередной заход и посадку, но в этот раз мне пришлось немного вмешаться. Уже совсем темно, ночных посадок у нас еще не было. На выравнивании вижу, что земля приближается чуть быстрее, чем мне хочется. Мягко подталкиваю штурвал на себя... Чпок! Посадка. Правее осевой, правда, но в этом нет ничего страшного. Если резко не выруливать на осевую, конечно же.

– Серега, не старайся выруливать на осевую, двигай параллельно ей!

ВПП мокрая, нечего эксперименты ставить по исправлению небольшого отклонения. Да и большого тоже – сел не по осевой, ну так двигайся параллельно или с небольшим углом возвращаясь к ней. Нет никакого смысла делать S-образные маневры – чревато выкатыванием!

Ба! На рулежке Браво 3, по которой мы планируем освободить полосу, до стоп-линии, которую нельзя пересекать с другой стороны (без разрешения диспетчера), но которую самолет обязан оставить за собой после посадки, стоит какой-то маленький самолетик. А сзади нас подпирает висящий в глассе очередной желающий вернуться на землю. Нам или по Браво 3 освобождать, или катиться дальше, до следующей рулежки, но тогда борт рискует уйти на второй круг!

– Кто-нибудь, уберите этого парня с Браво 3, – открытым текстом вещаю в эфир. Смотрю – поехал. Следом и мы нырнули на эту рулежку.

Летающий позади борт сел.

Но приключения на этом не заканчиваются. Выданная нам стоянка, М18, в самом дальнем углу аэропорта – нам надо пересечь весь перрон, затем выехать на магистральную рулежную дорожку, уехать к торцу противоположной от нас полосы 32 левой и там искать эту стоянку. Путь неблизкий, поэтому мы еще минут двенадцать тратим на экскурсию по мокрому Домодедову.

Рулим по РДМ. Замечаю, что параллельно нам мчатся трап и два автобуса и спешат они, скорее всего, к нам. Ну хоть с этим проблем не будет.

Зарулили. Выключились. Можно выдохнуть:

– Ну и покрутились мы сегодня!

– Зато не так скучно, как обычно!

Все. Полет окончен. Пассажиры вышли, забытых вещей нет. Заканчиваем последнюю в этом рейсе процедуру, заполняю задание на полет...

– Смотри, Серега. Остаток 2900. Нам бы и расчетного топлива хватило, – подкалываю я своего «студента», напоминая о его решении взять триста пятьдесят килограммов сверху.

– Ну ведь так же все равно спокойнее, Денис? – своим обычным рассудительным тоном возражает Сергей.

– Да, согласен, так меньше нервов потратили, пока круги нарезали.

Складываем документы. Выполняем финальный круг почета вокруг самолета. Замечаний к нему нет, у него к нам тоже.

– Спасибо, брат, – поочередно хлопаю по толстой губе каждый двигатель. – Люблю тебя!

Едем по перрону. Татьяна за что-то распекает проводниц – проводит послеполетный разбор. Я улыбаюсь:

– Какая строгая у нас Татьяна!

– Знаешь, Денис, а это хорошо, что мы задержались в Краснодаре, – вдруг произносит Сергей.

Я на секунду задумался... А ведь и вправду – прилети мы в Москву по расписанию, грозовые засветки стояли бы куда менее удобно. А так основная хмура успела пройти.

– Что ж, Серега. Ты же знаешь: когда летят хорошие парни, то все, что ни делается, к лучшему!

Даже если сами мы пока об этом не знаем.

Томские ухабы

23–24 мая 2013 года

Не успело небо остыть от грозовых баталий, случившихся 22 мая, как очередная волна полчищ СВ³⁵ двинулась на столицу и ее окрестности.

Вечером нам с Серегой предстоит посетить столицу сибирских университетов – город Томск. Говоря точнее, посетить предстоит следующим утром, ну а вечером совершить вылет из Москвы. День выдался дождливый, да и к ночи улучшений не предвиделось (только ухудшение), а я, как назло, вчера оставил в брифинге Домодедова свой зонт...

Хех! Там уже приличная коллекция скопилась. Пилоты, они такие забывчивые! Надо будет постараться вечером не промокнуть, дойти до брифинга и выбрать себе зонт получше.

После вчерашних грозовых приключений я вернулся домой очень поздно, а утром опять пришлось чуть свет везти сына в школу. Может быть, получится вечером перед рейсом подремать подольше, раз с самого утра глаза слипаются?

³⁵ СВ – cumulonimbus, кучево-дождевые облака.

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.