

Денис Окань

ФИЛОСОФИЯ ПОЛЁТА

НЕБЕСНЫЕ ИСТОРИИ - 6

Денис Окань

**Философия полёта.
Небесные истории – 6**

«Издательские решения»

Окань Д.

Философия полёта. Небесные истории – 6 / Д. Окань —
«Издательские решения»,

ISBN 978-5-00-560273-2

Для того чтобы считаться хорошим лётчиком, необходимо умение уверенно крутить штурвал. Но этого недостаточно для того, чтобы считаться безопасным пилотом! В книге «Философия полёта» автор, пилот-инструктор, рассказывая о реальных полётах, делится собственным опытом становления как пилота, своими взглядами на то, каким должен быть современный пилот гражданской авиации. Мечтаете о небе? Эта книга для вас!

ISBN 978-5-00-560273-2

© Окань Д.
© Издательские решения

Содержание

Аэропорты, гостиницы...	6
Новосибирск	6
Красноярск и Норильск	15
Аэродром с милыми особенностями	28
Аэропорты, гостиницы...	45
Конец ознакомительного фрагмента.	49

Философия полёта Небесные истории – 6

Денис Окань

© Денис Окань, 2023

ISBN 978-5-0056-0273-2 (т. 6)

ISBN 978-5-0051-6675-3

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Аэропорты, гостиницы...

Новосибирск

До 2017 года, в котором я вдруг обнаружил себя работающим в неожиданном совершенно месте, в авиакомпании «Оман Эйр» – национальном перевозчике Султаната Оман, я практически не был знаком с Ближним Востоком. Конечно, по прошествии нескольких месяцев, освоившись, я узнал основные особенности – зимой тепло, иногда даже прохладно, а где-то, например, в южной Индии и на Шри-Ланке – даже жарко. Но зато сухо, и гроз почти нет.

А летом в Аравии жарко, даже очень жарко – температуры +45...+48°C – вполне обычные. Правда, такие удивительные для жителя Сибири цифры пугают больше, чем ощущаешь на самом деле. Когда живешь от кондиционера к кондиционеру, жара не так уж и страшна. Более того, выходя из холодного молла (а там действительно холодно – арабы любят заморозки) в тепло – радуешься согревающему ноги горячему сухому ветру.

В мае начинается сезон муссонов, над Индийским океаном вырастают грозы, обильно изливают свою мощь на полуостров Индостан, благодаря чему тот известен буйной зелёной растительностью. Редко, но посещают грозы и Аравийский полуостров. Иногда (нечасто) задувает сильный ветер. Ну как сказать сильный – чаще всего не более метров десяти-пятнадцати в секунду. Очень редко когда бывает сильнее, и чаще всего не там, куда ты летишь сегодня. По сравнению с полётами в России и Европе, особенность, признаться, приятная!

В общем, с точки зрения погоды, полёты не то чтобы скучные, но скорее рутинные.

Работая в России, я получил более разнообразный опыт – суровые северные норильски (где ветер в пятнадцать метров в секунду и за ветер-то не считался!) и надымы сменялись кипарисовыми сочами и грозowymi ростовами. Перегруженное небо Москвы регулярно проверяло лётную сноровку и умение думать за диспетчеров, а ночные разворотные красноярски – прочность и стойкость. В обмен на здоровье, конечно.

Здоровье... Офисная работа пилила нервы, и порою настолько сильно, что любой мой редкий полёт, будь то солнечный черногорский Тиват или метельный Новый Уренгой, радовал и... придавал сил. Идёшь на вылет, загруженный нелёгкими думами по самую макушку головы, в которой перевариваешь недавние сцены офисных баталий... Казалось бы, совсем не то настроение, с которым надо собираться в полёт. Да и почему «казалось бы»? Ведь так и есть, с накопленным стрессом идти в полёт – идея не из лучших.

Да вот только знал я: стоит пересечь вращающиеся двери аэровокзала аэропорта Домодедово, как настроение начнёт стремительно улучшаться, невесть откуда появится бодрость, и ноги, едва волочившие тебя пятьсот метров назад от дверей «офиса», вдруг ускоряющимся шагом понесут тебя к служебной проходной.

– Добрый день! «Глобус», Тиват (Ростов, Сочи, Новосибирск, Верона и так далее), Окань, – произносил я стандартную фразу, и суровая дежурная, окнувшись в списки рейсов и экипажей, находила моё имя и разрешала пройти в святая святых.

Начиналась любимая рабочая круговерть: медпункт, брифинг, метео, снова брифинг... «Привет-пока!» встретившимся по пути коллегам, стаканчик кофе, план полёта, список отложенных дефектов, мини-совет по принятию решения на вылет... Три минуты тряски на «Форде-Транзите», одном из тех, что развозят экипажи по стоянкам, на которых их заждались самолёты. Зелёный лайнер на фоне сочного синего неба отчаянно радует глаз, настроение давно уже пробило точку замерзания и стремительно набирает градус. Здороваясь с техниками, заходишь в кабину, ставишь портфель между рабочим креслом и стенкой, пристегиваешь его ремнем, идёшь осматривать самолёт...

– Привет, брат! Скучал? – похлопываешь зелёное брюхо своего железного товарища.

Настроение бьёт ключом, весь мир играет красками. Тошный офис с его часовыми... недельными... месячными обсуждениями задач, решение которых не стоит и выеденного яйца (садись да делай!), вдруг уносится в какую-то параллельную вселенную. Белоснежные облака, обещающие вечером встретить знаменитыми московскими грозами, манят окунуться в небесную прохладу...

– Как же это здорово – летать! Просто летать!!!

Я не могу сдержать этой фразы, она сама рвётся из моих лёгких, когда я захожу в нишу основных шасси, получая в нос удар знакомых родных технических запахов. Ноги обдувает жарким воздухом, выходящим из агрегатов системы кондиционирования и наддува...

Как же это здорово – поднять тяжёлую машину с ворчащими из-за десяти минут задержки пассажирами и через три часа мягко приземлиться в Тивате, выполнив «на руках» красивый заход. Побродить по перрону полтора часа, любуясь на Черную Гору, и снова взмыть в небо, в крутом левом развороте выйти на трассу и взять курс на восток, оставить с носом бушующие вокруг Москвы грозы, победить на заходе жёсткую болтанку и, выйдя из кабины, слышать слова благодарности от недавно молившихся всем богам и «Росавиации» пассажиров и улыбаться в ответ.

Устал? Безусловно! Но это – правильная усталость! Усталость от любимой работы, которую однажды предательски поменял на кресло в офисе...

Поманили, пообещали – не благ материальных, – свободы творчества!

Посулили, убедили...

Обманули.

Как же это здорово – слетать в разворотный ночной «дневной» Красноярск в минимальном составе экипажа, в очередной раз продлить рабочее время сверх уже запланированных тринадцати часов, на обратном пути пересечь два заблудившихся грозовых фронта, исправить отклонение, допущенное у самой земли молодым вторым пилотом, вчерашним выпускником, и на остатках адреналина доехать до дома и завалиться спать.

А если вдруг назначали командировку в братский Новосибирск, неважно с какой целью – для проверки организации лётной работы или для помощи своей живой капитанской силой, – для меня такие поездки были равноценны посещению курорта! Ну а что? Живешь в отеле с сауной и бассейном, летаешь по новым интересным направлениям – Южно-Сахалинск, Магадан... Да даже банальные Сочи с Питером с этого ракурса выглядят не такими рутинными!

После четырёхчасового полёта возвращаешься в Толмачёво, открываешь форточку и дышишь родным запахом Сибири. Наслаждение!

(Если, конечно, ветер не дует со стороны Криводановки – там свиноферма, и амбре порой стоит соответствующее).

Да даже если и амбре, всё равно радуешься! Барнаул, родина, рядом – всего-то двести пятьдесят километров. Да и Новосибирск для меня почти родной – столько родственников здесь, и авиационная моя судьба с ним неразрывно связана.

Здесь я поступал в Бугурусланское летное училище.

– Сынок, что ты забыл в блуге?¹ – строгий дядька со шрамом на лбу только что озвучил результаты моего профотбора – 365 баллов, что на десять баллов побило прошлый рекорд, о чём я узнал минуту назад. – Бандитский город, бензина нет, курсанты отлёт годами ждут... Почему в Ульяновск не пробуешь?

В единственном тогда российском высшем лётном училище гражданской авиации, ульяновском, за возможность пройти вступительную медкомиссию машинами расплачивались. Так

¹ БЛУГА – Бугурусланское лётное училище гражданской авиации.

ведь ещё и остальные этапы надо было пройти, что без волосатой руки было непросто даже для золотого медалиста. Отец мой хоть и был командиром грузового лайнера Ил-76, но обеспечить потребности докторов в автомобилях не мог, да и рука его была не той степени волосатости, чтобы решать вопросы как-то иначе.

Нет, я всё равно весь выпускной одиннадцатый класс целился в УВАУ ГА², посещал репетитора по математике и физике в Политехническом институте родного Барнаула, одновременно продолжая активно заниматься спортом – в УВАУ ГА были экзамены и по физкультуре тоже. Меня они, правда, не особенно волновали – нормативы я выполнял с запасом.

Но информация о способах поступления, полученная от старых знакомых отца, демотивировала. В итоге семья приняла решение, что лучше гнаться за синицей, чем ловить журавля в небе – подали документы в Бугуруслан.

Примерно такую историю, сильно смущаясь, поведал я строгому дядьке со шрамом. Тот выслушал, посмотрел на меня пристально и молча кивнул, пожав плечами: мол, знаю, знаю... Немного помолчал и произнёс:

– А поступай-ка ты на штурмана в Питер, в Академию! С твоими баллами и данными пройдёшь легко. Будешь на Ту-154 летать сразу после выпуска! А если в блугу пойдешь, так и неизвестно, когда вообще полетишь, и полетишь ли...

Испытующе смотрит на меня. Я отчаянно мотаю головой:

– Я хочу быть лётчиком!

– Лётчиком? Ну, что ж тут можно поделывать? – вздохнув, строгий дядька со шрамом на лбу подписал мои бумаги. Вручил, пожал мне руку.

– Удачи и успехов тебе, Денис!

– Спасибо!..

На подгибающихся ногах я выхожу из кабинета. За окном сверкает красками лето, мои одноклассники отлично отдыхают в Горном Алтае после выпускного бала... а я вот поехал в Новосибирск.

Поступать «на лётчика»...

Я с отличием отучился в Бугуруслане, оказавшемся действительно бандитским³. Отучился в пресловутой Академии гражданской авиации – инерция школьных лет и занятий с репетитором помогли без проблем сдать экзамены, причём не только за себя, но и за двух других курсантов, и попасть на бесплатное обучение на командный факультет.

Итого шесть лет непрерывной учёбы... После первых двух (в БЛУГА⁴) я получил своё первое пилотское свидетельство, а будучи студентом Академии, даже умудрялся изредка подлётывать на Ан-2 в Барнауле, в «Алтайских авиалиниях». На выпускном курсе переучился на Ту-154 – в те годы «академикам» позволялось переучиваться на такую технику даже с нулевым производственным налетом (у меня был не нулевой, но никакой разницы, собственно, не было). – вот она, сила науки! Ноль без палочки, но уже инструктор. Правда, дисциплины в Академии преподавались нам, командникам, скажем так, с большой долей толерантности.

Работы по специальности категорически не было!

Параллельно с подготовкой к защите диплома я устроился в ВОХР⁵ аэропорта Пулково в надежде попасть в питерский лётный отряд – иные счастливики, отсидев на проходных год... два... три..., всё же попадали в кресло самолёта. Правда, к таковым относились либо коман-

² Ульяновское высшее авиационное училище гражданской авиации. В 2015 году стало институтом.

³ Подробнее об этом периоде моей жизни – в книге «Когда всё только-только начинается!»

⁴ Бугурусланское летное училище гражданской авиации.

⁵ Подразделение военизированной охраны.

диры с большим опытом из других авиапредприятий, либо имевшие некоторый блат товарищи. Ни того, ни другого у меня не наблюдалось. Но надежда всё равно была.

Между делом, нарядившись в лётную форму, ходил в авиакомпанию «Выборг», осваивавшую тогда экзотические и для сегодняшнего времени турбовинтовые Ил-114, где получил вежливый отлуп: мол, ты парень хороший, но нам на этот «тамагочи» нужны опытные пилоты с турбовинтовых самолётов.

Летом 2002-го я окончил Академию, получив после защиты диплома рекомендацию к поступлению в аспирантуру, что давало мне законное право продолжать пользоваться благами комнаты номер 510 общежития номер 7. Всё так же бдил на постах в Пулково, надеясь на чудо. А затем на горизонте замаячили показавшиеся более реалистичными варианты, и я спешно вернулся в Барнаул.

Но не сложилось.

Прошло несколько месяцев депрессивного сидения на земле. Чтобы занять себя и хоть немного заработать денег, устроился на подработку кладовщиком на склад пиво-лимонадных изделий. Получил незабываемый зимний опыт работы в весьма колоритном, но очень честном коллективе. И вдруг, совершенно неожиданно, мне с отцом, тоже «куковавшим» на земле без работы, повезло устроиться в небольшую авиакомпанию «Сибавиатранс» (СиАТ), в которой был единственный борт Ту-154Б-2 с бортовым номером 85395. Один звонок Ивану Альфонсовичу Левандовскому, лётному директору СиАТ, оказался судьбоносным...

Друг моего отца, штурман Юрий Витальевич Гришин, с кем они вместе летали когда-то, в одном из новогодних разговоров предложил ему поработать в СиАТе. Мол, на летнюю программу нужны командиры. Отец, уже осевший на земле после опыта работы в полукриминальном «Авиаэкспресскруизе», в котором он восстановился в должности командира Ту-154, и не помышлял уже о продолжении лётной карьеры. Думал, что на его век полётов уже хватило. А вот меня с конца августа клятвенно обещали принять в ряды авиакомпании «Сибирь», только вот приём постоянно откладывали: на неделю... на месяц... на полгода... Но ведь обещали же?! И как-то позабылся тот разговор с Гришиным. «Авиакомпания „Сибирь“» – уже тогда это звучало мощно, к тому же Новосибирск к Барнаулу ближе, чем Красноярск.

Однако в один прекрасный хмурый мартовский день мне окончательно отказали в «Сибири». И буквально следом весьма жестко охладили мой пыл в «Тюменьавиатрансе» (ныне «Ютэйр»):

– Здесь у нас не авиамодельный кружок. Нам не нужны пилоты без опыта.

Забавно, что в этом «не авиамодельном кружке» по выпуску из Академии успешно трудоустроились несколько моих коллег, имевших даже меньший опыт работы, чем был у меня...

Ну да ладно! Как же здорово, что мне отказали – сегодня я в этом уверен, а в тот день был очень и очень подавлен.

Шесть лет учебы – коту под хвост? И чего мне не работалось в ВОХР Пулково? Зачем вернулся в Барнаул??? Там были шансы – пусть даже очередь моя обещала растянуться на годы, – а здесь? Позапрошлым летом меня приглашал на разговор к себе директор «Алтайских авиалиний» Александр Яковлевич Тягунов и в лоб предложил после выпуска из Академии трудоустроиться на должность второго пилота вертолета Ми-8. Авиакомпания нуждалась в молодёжи, а я был своим, уже проверенным в деле. Я безмерно благодарен Александру Яковлевичу за то, что он позволял мне понемногу набираться опыта, летать на Ан-2, пока я учился в Академии. Мне было мучительно совестно отказываться от предложения – но я ведь мечтал быть пилотом большого реактивного!

Тягунов, сам бывший пилот большого реактивного, меня понял...

Что ж. Если мне не светит полетать на любимом с детства Ту-154, пойду к нему кланяться в ноги – может, примет неразумного юношу. Вертолёт так вертолёт. Тем более, что в горах Алтая очень красиво!

Отец, расстроившийся не меньше моего, вдруг вспомнил о новогоднем разговоре, позвонил Гришину, и тот подтвердил, что до сих пор в СиАТе открыта вакансия командира Ту-154. И дал телефон лётного директора.

Выслушав отца, вкратце поведавшего о своем опыте («КВС, летал на Ан-2, Ан-24, Ту-154, Ил-76, снова Ту-154... Слышал, у вас есть необходимость в командирах?») Иван Альфонсович сказал:

– Да, есть необходимость в командирах. Приезжайте!

Вот так просто??? Отец явно опешил (я бессовестно подслушивал разговор по второй трубке), но закинул удочку:

– ...мой сын – выпускник, но имеет переучивание на Ту-154. То есть «школьник». Не летал, без опыта.

– Вдвоём приезжайте.

«Вдвоём приезжайте»... Эти два слова ознаменовали начало моей лётной карьеры в большой авиации. Сегодня, когда авиакомпания каждое лето устраивают турне по лётным училищам в поисках пилотов, чтобы восполнить нехватку кадров, осознать всю глубину и важность этих двух слов, пожалуй, очень непросто⁶. В 2003 году найти работу пилоту без опыта, да ещё и на таком серьёзном лайнере, как Ту-154, было практически невозможно! Услышать «вдвоём приезжайте» в тот день, когда я уже получил окончательный отказ в «Сибири» и лениво-хамское «у нас не авиамоделный кружок» в «Тюменьавиатрансе» – это было фантастикой, чудом, благой вестью!

Нет! Не могу найти правильных слов, чтобы передать насколько невозможным было услышать эти два слова 10 марта 2003 года!

Через четыре дня мы уже были в лётном отряде СиАТа, который располагался в небольшом красноярском аэропорту Черемшанка (находится неподалёку от Емельяново). За следующие два дня прошли все формальности. К слову, мне тогда впервые довелось встретиться с Василием Васильевичем Ершовым, бывшим пилотом, который через несколько лет стал широко известен в кругах любителей авиации благодаря своим книгам.

Вернулись в Барнаул на волне позитива (я всё ещё не мог поверить, что буду работать пилотом!), затем в апреле смотался в Красноярск на пару дней, чтобы пройти подготовку к полётам в весенне-летний период. В память врезалось воспоминание: из родного Барнаула я долетел до Красноярска на рейсе сиатовского Ан-24, в котором был вписан в полётное задание (тогда это было обычной практикой перемещения служебных пассажиров). Вышел из самолёта, попрощался с экипажем, который мне предварительно объяснил, как добраться до гостиницы, расположенной в аэропорту Емельяново. В ней мне предстояло заночевать. В прохладе весеннего вечера, вдыхая запахи красноярских лесов, я нашёл гостиницу, получил ключ, поднялся на нужный этаж. Дошёл до номера в конце коридора, открыл дверь...

И завис.

Молнией меня пронзила мысль, что я вот-вот переступлю черту, отделяющую меня – школьника, курсанта, «немного пилота Ан-2», студента, официанта, охранника, кладовщика, – от новой жизни. В голове отчётливо пронесли образы из будущего в том виде, в котором я представлял работу на большом реактивном самолёте: разъезды, гостиницы, новые города, новые аэропорты...

⁶ Впервые эти строки я написал в удачном для авиации 2017 году, а сейчас, когда я готовлю книгу к изданию, на дворе год 2021, очень неудачный. И, думаю, множество выпускников понять меня-таки сможет.

Бог свидетель – мысли о новых странах меня не посетили. Даже о полётах в ближайшую границу тогда я попросту не думал.

Я в авиации!

Я – в авиации???

Комок к горлу подступил. Проникновение моментом было абсолютным!

– Здравствуй, Большая Авиация! – вслух сказал я и переступил порог выдавшего виды тесного номера.

Снял верхнюю одежду. Разобрал нехитро собранную сумку. Переоделся. Спать в такой важный вечер совершенно не хотелось, я вышел из номера, пошёл в холл. Уселся на потёртое кресло.

Напротив что-то бормочет китайский телевизор, а я сижу и прислушиваюсь к ощущениям.

«Я... всё же пилот? Пи-лот? Я? Это точно со мной?»

Признаться честно, ещё несколько лет после этого дня, даже когда всё быстро-быстро завертелось и полезло вверх по нарастающей, мне не верилось, что моя жизнь мне не снится. Что я на самом деле работаю пилотом. Что шесть лет учёбы прошли не зря. Что принятое в мутном девяносто шестом году решение – мне, золотому медалисту и в целом домашнему мальчику, поступать в Бугуруслан, отвергнуть предложение о белорубашечной штурманской работе – всё это было правильным! Пройти через испытания бугурусланского лётного училища, в котором после первой же субботы и состоявшегося знакомства со старшекурсниками человек десять курсантов моего первого курса написали заявления на отчисление по собственному желанию...

За шесть лет учебы и – особенно! – в течение девяти месяцев по окончании Академии меня не раз посещала мучительно болезненная мысль: «Жизнь тянется, а где результат???»

И вот я сижу в гостинице аэропорта Емельянова города Красноярска, смотрю телевизор. Рядом со мной в соседнем кресле посапывает, свесив голову на грудь, дядька неопределённых лет, одетый в синий спортивный костюм, на которого я нет-нет, да поглядываю: «Настоящий пилот, поди? Быть может, мой будущий коллега?»

За спиной раздаётся нарастающий бодрый перестук каблучков и громкий рокот колёсиков от сумок, волокущихся по полу.

– Мальчики, привет! – почти над ухом звучит бодрый голос производительницы шума. Вздрогнув от неожиданности, поднимаю голову...

Мать моя женщина!

Мимо нас спортивным шагом промчались «пулковские» стюардессы и, затихая, удалились в темноту коридора, оставив за собой лёгкий аромат парфюма. Судя по возрасту, летать они начали лишь немногим позже моего отца. Но как же бодро «аэробабушки» держались после длительного перелёта!

– Добрый вечер, – только и успел сказать вслед. Подумал: «Интересно, в СиАТе стюардессы такого же возраста?.. Ну здравствуй, больша-а-я авиация!»

Нет, в СиАТе бортпроводники как раз-таки уверенно понижали средний возраст в профессии. Очень скоро я узнал, что нашу авиакомпанию на фоне большинства прочих можно было назвать комсомольской – не только стюардессы и стюарды были в массе своей молодыми (то есть моложе тридцати, а то и двадцати пяти лет), но и я не был единственным «пацаном» среди пилотов.

Правда, на Ту-154 я всё-таки был единственным. Да и было-то на нём в «Сибавиатрансе» всего два вторых пилота. За старожилу был Дима Гришанин, «матёрый» (в сравнении со мной) тридцатилетний пилот, который имел некоторый опыт полётов на Як-40 и четыреста (!) часов на Ту-154 за плечами. И был я – ещё худенький юноша двадцати трёх лет от роду с околонулевым опытом. В июне мне исполнялось двадцать четыре, но разницы большой это

не делало. Конечно же появление на единственном Ту-154 «пацана» одновременно с «родителем» не могло не приковывать взгляды.

Но в тот апрельский красноярский вечер, провожая взглядом стучащих каблучками ветеранов гражданской авиации, сумевших уцелеть в горниле девяностых, я ещё не знал о том, что иные пилоты куда хуже бабок на базаре. Тем не менее узнать об этом мне предстояло довольно скоро, и на протяжении многих лет я периодически слышу или читаю (и всё время от незнакомых мне людей), что, дескать, все успехи «этого выскочки» в том, что «папа у него – большая-я шишка!»

Отец мой ушёл на пенсию в 2008-м, закончив карьеру рядовым командиром Ту-154 в новосибирской «Сибири», а до этого год пролетал во «Владивостокавиа». Но даже из Владивостока он (судя по тому, что обо мне писали) умудрялся управлять кадровой политикой «Сибири», указав Виталию Юрьевичу Комракову (моему комэске в Москве) что надо бы ввести сыночка в КВС. А потом, значит, и в «Глобусе» служил серым кардиналом, приказав направить Дениса на повышение: сделать замкомэской, старшим пилотом-инструктором лётного отряда, заместителем лётного директора... Последнее он, получается, уже будучи шесть лет на пенсии, указывал непосредственно директорам «Сибири» и «Глобуса».

А ещё через несколько лет он приказал арабам из Oman Air сделать меня инструктором.

Но об этих удивительных качествах моего любимого отца мне лишь предстояло узнать. Весной 2003 года я ещё был весьма наивно убеждён, что все пилоты имеют светлый взор, ясный разум и честны как пионеры во время клятвы. Я был воспитан советскими фильмами «Экипаж», «Размах крыльев», «Неподсуден», в Барнауле остался зачитанный-перечитанный томик Марка Лазаревича Галлая – его книги «Через невидимые барьеры» и «Испытано в небе» и по сей день являются моими любимыми. А недостижимый стиль писателя Галлая, образ его, как пилота – это то, с чего я стараюсь брать пример. Примером же идеального лётного коллектива, дружбу и работу которого я видел собственными глазами, служит экипаж моего отца – несколько лет пролетали вместе на Ту-154 КВС Сергей Окань, второй пилот Сергей Иванов, штурман Николай Радыгин и бортиженер Геннадий Попов.



Экипаж, слева направо: ВП Сергей Иванов, КВС Сергей Окань, бортиженер Геннадий Попов, штурман Николай Радыгин

На следующий день после приезда в Емельяново я прошёл подготовку к полётам в весенне-летнем периоде. Нас, внушительную толпу, собрали в большом зале какого-то местного культурного заведения. По очереди выступили важные лица, зачитали информацию по безопасности, прошлись по диагоналям конспектов... Там же я познакомился со своими будущими командирами: Николаем Петровичем Лаптевым и Валерием Анатольевичем Ивановым. Смушался, но старался держаться геройски.

Затем вернулся в Барнаул ждать вызова на полёты.

Вдруг выяснилось, что сроки моего переучивания на Ту-154 прошли, и меня в срочном порядке записали на аэродромную тренировку, которую совместили с облётом нашего единственного Ту-154... точнее, облёт совместили с тренировкой. И снова Ан-24, снова Барнаул—Красноярск—гостиница «Емельяново». Две ночи в гостинице, и снова домой в Барнаул. Ждать «свистка».

«Свисток» раздался в мае.

Ранним утром 10 мая 2003 года я выехал из Барнаула в Новосибирск на междугороднем автобусе. Ставшие за годы учёбы привычными пять часов тряски с двумя остановками, затем ещё час на маршрутке – и я наконец добрался до привокзальной площади аэропорта Толмачёво.

Семь лет назад я, семнадцатилетний барнаульский мальчишка, именно здесь вступил на дорогу, ведущую в Небо. Семь лет я учился не столько лётному искусству, сколько жизни, в том числе выживанию, и вот, мне предстоит открыть для себя новый путь. Я стою, прислонившись к железным прутьям забора у левого крыла аэровокзала, и с волнением ожидаю прибытие Ту-134 авиакомпании «Сибавиатранс», который должен взять меня на борт и доставить в далёкий северный город, о котором я столько успел уже услышать... Правда, в основном жуткого.

И сколько раз я после этого дня прилетал в Толмачёво – как пилот, как пассажир, – столько раз независимо от желания в моей памяти возникали воспоминания: разговор со строгим дядькой со шрамом на голове и забор из железных прутьев, прислонившись к которому, я смотрел на сердито свиристевшего двигателями «туполёнка», рулившего на стоянку, белого с красными полосками вдоль фюзеляжа и слегка наклонной надписью «Сибавиатранс».

Этот Ту-134 и увёз меня в Норильск.

Через два с половиной часа, продемонстрировав наивысшее лётное мастерство, командир экипажа Виктор Свиридов мягко приземлил уютный лайнер на всё ещё мёрзлую взлётно-посадочную полосу аэропорта Алыкель. Через некоторое время от второго пилота этого рейса я узнал, что переданный боковой ветер строго соответствовал ограничению «туполёнка». А уж каким он по факту был... Не знаю, но полосу из своего окна по правому борту пассажирского салона я видел отчётливо вплоть до приземления.



Ту-154 с бортовым номером 85395

На трапе меня перехватил отец и сопроводил в стоящий неподалёку Ту-154, такой же белый с красными полосками и надписью «Сибавиатранс» с бортовым номером 85395. И уже буквально через полтора часа наш самолёт взмыл в небо, правда в нём я сидел на приставном кресле проверяющего – на месте второго пилота находился Дима Гришанин. А вот на обратном рейсе на это место посадили уже меня, и, чтобы жизнь свежеиспечённому пилоту «большого реактивного» мёдом не показалась, синоптики установили в Норильске погоду строго по минимуму: 70 метров нижний край облачности и 900 метров видимости в снежной метели.

Пользы от меня в этом полёте не было никакой, но многолетний опыт остального экипажа – это всё же опыт. Справились втроём! А для меня этот полёт стал не просто первым полётом за штурвалом Ту-154 (мне дали подержаться за «рога» на взлёте!) с пассажирами, но и первым уроком лётного мастерства в действительно непростых погодных условиях – ведь автоматической посадки на Ту-154 отродясь не было.

Облачность, мгла, клубы влаги. Вдруг – яркие огни! И почти сразу посадка. Шум реверса, торможение.

Вот таким запомнился мне первый опыт посадки в плохую для полётов погоду. Я мало что понял, но держался, как пошутил штурман, молодцом.

Но что я понял хорошо – учёба моя только-только начинается, а те семь лет, что прошли с момента, когда я переступил порог лётного училища – то было время на подготовку к получению шанса начать учиться по-настоящему. Спасибо Судьбе, шанс я получил, и вот теперь надо доказать, что был достоин.

И как же приятно было через месяц после описанных выше событий впервые прилететь в Новосибирск за штурвалом Ту-154, пилотом которого я документально уже стал, но всё ещё в это не верил! Не верил, впрочем, ещё долго. Как мне кажется, окончательно я убедился в том, что стал пилотом, лишь выполнив ответственное задание – в качестве КВС перегнал израненный Боинг-737-500 в Сингапур на ремонт в декабре 2007 года⁷.

Толмачёво – простой аэропорт с точки зрения полётов, но для меня он – особенный!

⁷ Рассказ об этом читайте в книге «Когда всё только-только начинается!»

Красноярск и Норильск

Лишь немногим менее значимым, чем полёт в Толмачёво, для меня было впервые прилететь в качестве пилота в аэропорт Пулково. Это случилось летом 2004 года, я уж полгода работал в барнаульском филиале авиакомпании «Сибирь». А ещё через несколько лет, став командиром Боинга 737 и работая в отпочковавшейся от «Сибири» авиакомпании «Глобус», я был крайне горд приземлить зелёную «восьмисотку» на ВПП⁸ 29 красноярского аэропорта Емельяново.

И Питер, и Красноярск расположены на важнейших местах на стенде моей памяти. В Питере я четыре года учился, и, говоря штампами, то было прекрасное время надежд, разочарований и новых устремлений. С Красноярском же всё куда прозаичнее: СиАТ базировался в Красноярске.

Мы с отцом сняли комнатку в общежитии в посёлке Кедровый при воинской части, где быт был предельно спартанским. Правда в силу того, что Ту-154 наш в основном летал из Норильска, появлялись мы в Кедровом довольно редко. И если отцу, назначенному в итоге пилотом-инструктором эскадрильи, удавалось часто и подолгу бывать в Барнауле, то я лето и осень 2004 года почти безвылазно жил в Норильске.

Точнее, в одном из городков неподалёку – в Кайеркане, в гостинице с милым оптимистичным названием «Надежда». В ней, в двадцати минутах езды от аэропорта Алыкель, селились все без исключения пилоты и бортпроводники «Сибавиатранса». Кто-то прилетал на неделю, кто-то на две. Мой же счёт шёл на месяцы.

И если летом я ещё довольно бодро полетал – особенно в мае-июне, когда проходил программу рейсовой тренировки, то затем налёт пошёл на спад. Всё больше и больше дней я проводил в «Надежде» в прямом и переносном смысле, и это было откровенно скучным делом, точнее, бездельем. Невозможно ведь с утра до ночи штудировать Руководство по лётной эксплуатации! Молодому человеку хотелось какого-то движения!

«Отель» наш комфортом не отличался. Да чего уж там, «Надежда» была откровенным гадюшником... но тогда я других-то гостиниц и не знал. Койка есть, более того – туалет в номере, а не в конце коридора, номер тёплый, отдельная кухонька для всех с холодильником – этого вполне хватало для счастливой жизни!

...Возвращались из рейса, раскладывали на столе касалетки (кормили в СиАТе на зависть сегодняшнему «Аэрофлоту»), на столе появлялась запотевшая бутылка водки. И начинался послеполётный разбор.

Мне невероятно повезло в жизни.

И не столько с трудоустройством, сколько с теми людьми, кто обучал меня, сопливого по авиационным меркам... даже не юношу, а ещё подростка, полётам на большом реактивном самолёте. И ведь не где-нибудь, а в суровом Норильске, с давних лет служившим страшилкой для пилотов. Ведь кроме того, что погода там зачастую не ахти (сильный боковой ветер, низкая облачность, плохая видимость), но и полоса из-за рельефа местности кривая, и к тому же очень часто скользкая. Отцу, ставшему за неимением других моим инструктором, было не занимать терпения учить меня, остро воспринимавшего критику и хорохорившегося по любому поводу. Ох, как всё-таки сложно учить своих детей!.. Куда как правильнее было бы подзатыльниками вбивать в меня лётную науку, но учили меня словом. Пусть иногда и крепким.

⁸ Взлётно-посадочная полоса.

Все взлёты и все заходы на посадку были моими. Правда, в Норильске мне приземляться не разрешали – была инструкция в те годы: посадку в Алыкеле выполнять только командирам. А может, и на взлёты тоже она распространялась... не помню уже. Но взлёт – это всё же не посадка, и в этом аспекте разницы в моём обучении по аэропортам не делали. «Взлёт справа, связь и контроль слева!» – или: – «Заход справа, на ВПР⁹ забираю управление», – таким было стандартное распределение обязанностей в наших полётах и во время короткого ввода в строй, и после него тоже.

Штурман и бортиженер подстраховывали моего отца-инструктора и постоянно меня поучали. И как-то вдруг стало получаться... Сначала худо-бедно взлетать, выдерживать скорости и изредка вспоминать про команду на уборку закрылков. А потом – неожиданно, буквально через несколько полётов! – стало получаться выдерживать стрелки директорной системы в центре прибора при заходе на посадку! Но до уверенного выполнения самостоятельной посадки конечно же было ещё далеко.



В аэропорту Толмачево

Я отключал автопилот по команде, и не на высоте сто пятьдесят метров, излюбленной сегодня перестраховщиками-инструкторами высокоавтоматизированных самолётов, а на двух-трёх километрах и выше. Крутил штурвал, боролся с перебалансировкой самолёта при выпуске механизации крыла и перекладке стабилизатора. На Ту-154 это нетривиальная задача – он удивительным образом сочетает в себе устойчивость и инертность. Вариометр¹⁰ на нём работает с очень большим запаздыванием, и, если пилотировать только по нему, стараясь занять и выдержать определённую высоту полёта, то... разболтаешь самолёт и всех в нём сидящих, и всё равно вряд ли сможешь выдерживать заданную высоту. Мне надо было научиться чувствовать движения самолёта, предугадывать их, пилотировать в первую очередь по тангажу, триммировать малейшие поползновения в сторону от желаемого положения, и уж потом контролировать полёт по вариометру.

⁹ Высота принятия решения на продолжение захода на посадку.

¹⁰ Прибор, который показывает вертикальную скорость набора высоты или снижения. Здесь я пишу о работе старого стрелочного вариометра ВАР-30М. На более поздних Ту-154 вместо него ставили цифровой ВБЭ, на нем запаздывание было немного меньшим.

На удивление быстро на заходах по ИЛС у меня стало получаться собирать стрелки «в кучу» и доводить самолёт до полосы. И, чувствуя на штурвале уверенные руки командира, как-то плюхать самолёт на землю. Конечно же мне долго не удавалось выполнить полёт без вмешательства, без помощи, без подсказок. Помогали, подсказывали, вмешивались. Ошибок, за которые пришлось бы отдуваться перед начальством, мне совершать не позволяли. Но с каждым новым полётом подсказок было меньше и меньше, и я был безмерно (а иногда и чрезмерно) счастлив этому. Лайнер начинал меня слушаться, и осознание этого приводило, как написал бы Василий Васильевич Ершов, в «щелячий восторг»!



В аэропорту Толмачево

Куда как сложнее обстояли дела с расчётом снижения с эшелона – строгий Гришин требовал от меня научиться рассчитывать снижение так, чтобы к выпуску шасси и закрылков подойти на малом газе. Это непростая наука, и её за три рейса не выучить. Да чего там, не у всех и за три года появляется «чутье», которое помогает пилоту чувствовать траекторию снижения, мало задумываясь об удалении от полосы.

И как-то неожиданно сложно давалось мне ведение радиообмена – путался во фразах куда дольше, чем учился держать стрелки в центре. Возможно, как раз потому, что я в основном пилотировал, а связь вёл от случая к случаю.

Май, июнь... Наконец я научился не только штурвал крутить более-менее сносно, но и успевать замечать падение скорости, предупреждать его командами бортиженеру на изменение тяги двигателей. Не всегда своевременными и не всегда правильными, но я начал это делать! В первых полётах это вообще казалось запредельным – видеть не только авиагоризонт и директорные стрелки, но и все остальные параметры сразу! А уж с какой безумной скоростью мчался на меня бетон на посадке! Мельтешащие под обрезаем остекления плиты гипнотизировали, пугали, я инстинктивно пытался начать выравнивание раньше и удивлялся, когда командир этому препятствовал! Оказывается, мы всё ещё шли высоко!

Посадкам надо было ещё учиться и учиться.

Сконцентрировавшись на посадке на выдерживании параметров, я регулярно забывал подать команду «Малый газ!» За меня это делал командир, а я в «Надежде» перед сном читал мантру: «Шесть метров! Малый газ! Шесть метров! Малый газ!» С этими словами я засыпал,

мне снились эти чёртовы шесть метров, и всё равно, увлекшись мельтешащим бетоном, я продолжал регулярно забывать подать эту команду.

Прошли отведённые на ввод в строй часы. Я ввёлся, «отпустил» отца домой, в Барнаул, начал летать с командирами, которые являли собой живое воплощение ершовского эпитета «волки» – Николаем Петровичем Лаптевым и Валерием Анатольевичем Ивановым. Почти всю свою лётную жизнь они, абаканцы, отработали в этом регионе. Норильск для них был... ну что Сочи или Тиват для меня сегодняшнего. Да, не всегда просто, но если умеючи – то летать можно.

(Норильск, говоря по правде, всё ж позакovskyристее будет, чем Сочи или Тиват. А вот с Катманду если сравнить... Но это уже рассказ из будущего. Не будем спешить!)



Середина июня. Слетали с Петровичем в Белгород с промежуточной посадкой в Екатеринбурге.

До чего ж интересный рейс! Путешествие из зимы в лето! Сразу два новых аэропорта на карте полётов молодого пилота. Посадка в Белгороде по «приводам», древней системе неточного захода на посадку. Заночевали в Белгороде в тесном профилактории, населённом разномастными жильцами, к авиации не имевшими отношения. Предполётный отдых прошёл под нежные звуки перфоратора и кувалд, с помощью которых рушили стены в соседнем номере. Но как же вкусно пах белгородский воздух!

Романтика!

Наш вылет по обратному маршруту задержался из-за тумана. Час задержки, два, три... Наконец туман начал уходить, Петрович принял решение на вылет, мы быстренько погрузили немногих желающих улететь в Норильск, выполнили все процедуры, вырулили на ВПП...

Пилотировать, опять же, должен был я, несмотря на то, что очертания ВПП терялись где-то впереди – видимость хоть и стала официально подходить нашему минимуму для взлёта 400 метров, но по факту туман двигался клочьями. Меня это тогда мало беспокоило – опыта, напомним, было почти ноль. Я совершенно не задумывался о том, что буду делать, если самолёт на разбеге вдруг попадёт в нулевую видимость. И, конечно же, именно это с нами и произошло.

Во второй половине разбега, на скорости уже хорошо так за сто пятьдесят километров в час, прыгая на стыках плит, наш лайнер занырнул в непроглядную серую мглу. Я мгновенно

растерялся, но, замечу, не стал суетиться и бросать управление. В наушниках раздался как обычно неторопливый голос командира:

– Денис, продолжай держать направление. Взлетаем!

Команда штурмана:

– Рубеж!

Ответ командира:

– Взлёт продолжаем.

И почти сразу после того, как я по команде «Подъем!» потянул штурвал на себя, лайнер выскочил из тумана.

Это было... великолепно!

Николай Петрович Лаптев в работе и жизни являл собой абсолютное спокойствие. Никогда не повышал голоса – ни в кабине, ни за «боевой рюмкой» на послеполётном сборище. Мне он казался сошедшим с экрана командиром из советского кинофильма «Экипаж», разве что несколько мнительным, но всегда в итоге уверенным в своём окончательном решении.

...За окном пуржит, самолёт корежит невидимыми воздушными ямами. Мы снижаемся в Норильске, я в поте лица кручу штурвал, выводя самолёт на предпосадочную прямую в снижении. Пропускаю падение скорости...

– Режим восемь четыре, – в наушниках раздаётся тихий и буднично-спокойный голос слева. Это Петрович, устав ждать реакции с моей стороны, подаёт команду бортинженеру на увеличение тяги. И всё это происходит на фоне свистопляски, среди которой разворачивается наш не самый простой в пилотировании лайнер!

Хороший командир должен в любой ситуации внушать уверенность. Даже если сам он не уверен в том, что всё под контролем, его экипаж не должен об этом догадываться! Экипаж верит в командира, и если видит, что тот спокоен, то больше задумывается о работе, нежели о плохих последствиях.

Как же мне повезло в самом начале своей карьеры учиться у таких вот, настоящих мастеров-командиров – моего отца, Оканя Сергея Ивановича, Лаптева Николая Петровича и Иванова Валерия Анатольевича!

Брутальный и харизматичный Валерий Анатольевич Иванов был глыбой, за которой каждый чувствовал себя максимально уверенно. Уверенный в своих действиях, молчаливый по натуре, он в любой обстановке оставался таким же непробиваемо спокойным, как Петрович. И он давал мне даже больше свободы! Иной раз, пожалуй, чересчур.



В левом кресле – Валерий Анатольевич Иванов

Я налетал часов сто с гаком, когда пришлось однажды садиться в Красноярске. Погода была не то чтобы той, которую пилоты называют «сранью», но близкой к этому – в сводке передавали шестьдесят метров высоты нижнего края облачности и восемьсот метров видимости. Абсолютный минимум для нашего захода! Но ветра не было – аэропорт накрыло туманом, а в тумане ветер – явление редкое.

Я уже успел к этому времени прилично набить руку на выдерживании директорных стрелок в центре (ещё бы – раз все заходы были моими), и в таких почти штилевых условиях полёт по глиссаде уже не был проблемой. Наоборот, отсутствие видимости за окном не отвлекало, и я увлечённо пялился в ПКП¹¹, не давая «кресту» директорных стрелочек выползти из центрального кружочка. Валерий Анатольевич изредка помогал – кратко (я бы сказал, по-домашнему, «не по уставу») подавая команды бортинженеру на установку режима: «Добавь два...», «Сбрось один». Штурман делал свою работу, периодически диктуя высоту и скорость. Обычный такой заход. Спокойный. По самому минимуму погоды.

¹¹ Пилотажно-командный прибор на Ту-154, который совмещал в себе авиагоризонт, индикацию системы ИЛС и директорной системы.



Командир должен был забрать у меня управление на высоте принятия решения (шестьдесят метров) – в таких условиях посадка не позволялась не только мне, зелёному, но и опытному второму пилоту. Однако, стоило открыться полосе (это произошло лишь на мгновение раньше, чем самолёт достиг ВПР), как я услышал в наушниках голос Валерия Анатольевича:

- Денис, продолжаешь пилотировать. Не волнуйся!
- Решение? – ножом прозвучала сакральная фраза штурмана.
- Са-адимся! – последовал спокойный ответ командира.

Естественно, я заволновался, и стрелки начали расползаться – обычная ошибка неопытного пилота, когда он перед самой посадкой вдруг отвлекается на поиски земли. Этому ещё мне предстояло научиться – даже отвлекшись от приборов, мышечной памятью и твёрдой хваткой продолжать вести самолёт по прежней траектории. Валерий Анатольевич тут же парой движений штурвалом вернул самолёт в нужное русло.

- Продолжай сам, – слышу его голос в наушниках.

Я вцепился в штурвал, вспомнив наставление отцов-командиров, без которых не обошёлся каждый наш послеполётный разбор в «Надежде»: «Этой машине важно не мешать! Собери стрелки в кучу, стриммируй, доведи её до полосы, не разбалтывай – она сама сядет!»

В абсолютном безветрии наш 85395 приближается к полосе. Светящиеся в белёсой мгле боковые огни трапецией уходят вперёд и тут же теряются. Туман-туманище!

- Торец, пятнадцать! – звучит голос штурмана.

Я держу штурвал, не позволяя себе даже дышать – так хорошо я, пожалуй, ещё ни разу к полосе не подходил! И мне не хочется нечаянным вздохом сбить самолёт с траектории.

- Лишь бы не забыть дать команду на установку малого газа!

Боковым зрением вижу, как командир демонстративно убрал руки со штурвала вверх... Валерий Анатольевич уверен, что из такого идеального положения самолёт я посажу.

- Миг паники – как бы не подвести! Заставляю себя быть спокойным.

- Десять метров! Шесть! – штурман продолжает отсчёт высоты по радиовысотомеру.
- Малый газ! – чуть ли не кричу я заветную команду.

Руды¹², повинувшись руке бортинженера, уходят назад, я замираю со штурвалом в руках, а ладони командира парят в воздухе...

¹² Профессиональный жаргонизм от РУД – рычаги управления двигателями.

Колёса основных стоек нашли землю, зашуршали и мягко-мягко потащили остальной лайнер за собой. Я в экстазе!

– Интерцепторы, реверс! – командует Валерий Анатольевич. – Торможу!

«Этой машине важно не мешать! Доведи её до полосы как следует – и она сама сядет!»

У меня не было сомнений в правдивости этой фразы, но когда я это вдруг сделал сам, да ещё и в таких неподходящих для посадки вторым пилотом условиях...

– Денис, ты сам посадил. Ты же видел – я руки со штурвала убрал.

Я видел. Но я... не верю! Как? Мне это удалось сделать, в такую погоду, и при этом *красиво*?

Полтора часа стоянки. Два с небольшим часа полёта обратно. Мы вернулись в Норильск, где на ВПР управление, соблюдая инструкцию, Валерий Анатольевич забрал. Ровно сутки, пока мы отдыхали в «Надежде», я ходил павлином от осознания собственных успехов... В следующем полёте я попытался повторить своё достижение, но взял штурвал «на себя» излишне рано – машина подвзмыла, я попытался тут же вернуть её назад, отдачей штурвала больше, чем надо... И тут же почувствовал, как управление забрали уверенные руки командира. Пара точных движений – отклонение исправлено, и самолёт опустился на стойки шасси. Мне осталось лишь мягко придерживать за «рога», запоминая, как командир *это* делает.

И снова возвращение из рейса. Снова ставшая уютным домом гостиница «Надежда», разогретые касалетки, боевые «сто грамм». Разбор полётов – основа обучения молодёжи!



Вдоволь «налетавшись» на разборе, экипаж разбрелся по койкам. В «нумерах», к слову, жили по двое, а то и по трое – невысказанно было предположить, что в будущем каждому пилоту будет положен собственный номер.

Я ложился в скрипящую железной сеткой кровать и, обмозговывая состоявшийся полёт, пытался заснуть под сокрушавший стены «отеля» богатырский храп командира Ту-134 Виктора Свиридова. Его старались селить в номере одного, чтобы спасти хотя бы одного коллегу от гарантированной бессонницы, но даже несколько стенок порой не спасали.

...В номере, за перегородкой в туалете непрерывно журчала вода в унитазе, помнящем сидища первых поселенцев. Шёл 2003 год. Где-то в другой вселенной экипажи «Боингов» и «Эрбасов» жаловались на громкие кондиционеры в гостиницах и на приевшийся европейский завтрак...

Сказал бы мне кто-нибудь, что всего через несколько лет я буду бороздить небо на «Боингах» и раскладывать вещи в шкафу отдельного – с кондиционером! – номера, коротать время в отеле, периодически отмокая в сауне и плавая в бассейне...

Я бы рассмеялся в лицо такому сказочнику!



Июль, август... Мы начали выполнять полёты по программе вывоза норильских детей в Абакан, и эти рейсы сразу же стали моими любимыми.

Прилетали в Абакан, выполняли интересный заход на длинную полосу (местные гордо называли её запасной ВПП для «Бурана¹³»). Оставляли самолёт и заселялись в аэропортовой гостинице, которая на фоне кайерканской «Надежды» могла претендовать на пять мишленовских звёзд! Ремонт был пристойным, в кафе иногда кормили пельменями, и единственное, что напрягало – регулярные звонки с предложением приятно провести время в компании абаканских девиц не самого строгого поведения. Спасением было лишь выдернуть из телефона шнур.

В двадцати минутах ходьбы от гостиницы располагалось озеро, возникшее на месте песчаного карьера, и туда мы с большим удовольствием ходили загорать и купаться.

...Октябрь, ноябрь, декабрь. Я почти безвылазно живу в «Надежде» – наш Ту-154 «страхует» маленького «туполёнка¹⁴», но рейсов на «большом» практически нет. Наш 85395 грустит на перроне, я давлю сетку кровати в «отеле». Мои командиры периодически меняются, я – нет. Бывает, что неделю сижу сам по себе, без экипажа. Дима Гришанин второй месяц как покинул авиакомпанию, перейдя в «Красэйр». Я прикрываю план в одиночку.

Да я рад бы не вылезать из самолёта, дайте рейсы! Но... Полёты до обидного редки.

Уже наступила знаменитая норильская Ночь, уже увидел я и северное сияние, и сорокаградусный мороз, и уже почувствовал на себе мерзкий ледяной ветер в тридцать с лишним метров в секунду. Уже стал свидетелем местного явления абсолютной белой мглы: в такую, выйдя из гостиницы, найти столовую, до которой рукой подать, было категорически невозможно – не видно ничего на расстоянии пяти шагов! Спасались запасами касалеток, которыми щедро делились «туполята» – они летали часто, и запас был неисчерпаемым.

¹³ Советский космический челнок, совершивший один полёт в космос.

¹⁴ Ту-134.

Хотелось на стену лезть от выматывающего ничегонеделания!

Да уж, саун и бассейнов не было в «Надежде» в те годы.

Помимо чтения РЛЭ¹⁵ и случайно появившихся в гостинице журналов и книг, развлечением служил кнопочный мобильный телефон, на котором кое-как загружались примитивные war-сайты. И очень повезло, что летом я познакомился с Костей Вятчиным – норильским поклонником авиации, который периодически забирал меня из «Надежды» или просто приезжал пообщаться с пилотами. Иначе бы точно залез я на стену от серой скуки.

В декабре я познакомился с «отелем» аэропорта Игарка. С самим аэропортом я завёл знакомство чуть ранее – ещё по желтеющей осени мы приземлились в Игарке, так как Алыкель накрыло туманом. Но тогда погода в Норильском аэропорту быстро наладилась, и мы улетели, не познав чудного гостеприимства местных отельеров. А вот в этот раз вышло иначе.

Под новый 2004-й год на нас, «больших туполистов», ниспослали благодать в виде нескольких рейсов, и часть из них я выполнил с отцом в одном экипаже. 27 декабря наше турне завершалось возвращением из Красноярск в Норильск, после чего мы планировали на переключных добраться опять же в Красноярск, там сесть на поезд и встретить Новый Год в кругу семьи в Барнауле.

Норильск есть Норильск. Задуло, завьюжило и, как обычно, не вдоль ВПП, а поперёк. Сцепление на промёрзлой полосе уже не проходило для посадки с таким боковым ветром. Покрутились, пока позволяло топливо, и, не дождавшись улучшения, потопали в Игарку.

Полосу в Игарке зимой не чистят, и мы садились на хорошо укатанный снег. Завораживающее представление – самолёт Ту-154 садится в белое-белое поле...

Посадка была очень непростой – на снежной целине глазу не за что ухватиться, практически нет возможности увидеть высоту над землёй на важнейшем этапе полёта – выравнивании. А скорости у Ту-154 на посадке весьма приличные. Полоса в Игарке недлинная, заход выполнялся по примитивной системе неточного захода, ОСП, по двум дрожащим стрелочкам, показывающим примерное направление на два радиомаяка, расположенных в створе ВПП – «по приводам», а не по ИЛС, которой мы, сегодняшние пилоты, так избалованы.

Кроме того, именно в этот день столько месяцев надёжно проработавший 85395 вдруг закапризничал – ещё на заходе в Норильске стал отказывать один из рулевых агрегатов АБСУ¹⁶, отвечавших за демпфирование колебаний самолёта по курсу. Бортинженер производил какие-то манипуляции, затем подключал его повторно, агрегат работал, но вскоре снова высвечивал табло «Отказ».

В кабине начал появляться запах адреналина.

¹⁵ Руководство по лётной эксплуатации самолёта.

¹⁶ Автоматическая бустерная система управления.



В Игарке

Но, продемонстрировав ещё один пример спокойствия и уверенности, отец мастерски выполнил посадку в сумерках в чистом поле, в котором лишь перед самым приземлением стали угадываться контуры взлётно-посадочной полосы. Как жаль, что не было тогда камер GoPro – спокойную слаженную работу экипажа в усложнившихся условиях полёта и посадку «в поле» стоило бы показать общественности. У меня нет сомнений – любители авиации возвели бы это видео в статус легендарных.

Погода в Норильске так и не улучшилась, аэропорт закрылся по регламенту, и мы вместе с пассажирами потопали в гостиницу.

...Где-то в другой галактике пилоты нежились в джакузи, попивая холодную воду со свежавыжатым лимонным соком. А мы с боем разместили пассажиров в занесённой по второй этаж снегом гостинице (если это громкое слово можно применить к тому зданию), а затем и себя – в четырёхкочном номере с видом на заслонивший окно сугроб.



Гостиничный номер в Игарке

Сколько-то часов проворочались на неудобных продавленных кроватях. Даже, наверное, подремали. Вдруг Норильск дал лётный прогноз, о чём сообщила дежурная по этажу. Мы взбодрились и обрадовались, однако Судьба продолжала испытывать наш экипаж на прочность.

Сначала долго решали вопрос с заправкой – обычная для тех лет проблема взаиморасчётов между авиакомпаниями и аэропортами. Решили. Но затем несколько часов подряд не запускалась вспомогательная силовая установка (ВСУ). Самолёт, наш любимчик-кормилец, что-то совсем раскапризничался.

Погода в Норильске постепенно ухудшалась, да и Игарку начало замечать, вокруг самолёта стали расти сугробы...

Бортинженер уже взмок в холодном самолёте, раз за разом нажимая кнопку «Запуск ВСУ». Капризная установка никак не хотела работать. Зажав терпение в кулак, мы ждали от него хороших новостей, но их не было.

И всё-таки ВСУ запустилась!

Уже «положив» на все разрешённые РЛЭ количества пусков, бортинженер в сердцах заявил: «Видимо, придётся здесь новый год встречать!» В мои планы сия романтика не входила, я попросил разрешить нажать кнопку запуска ВСУ. Тот махнул рукой: «Чего уж там, одним разом больше, другим меньше!»

И мне повезло! ВСУ запустилась с первой же попытки! Фантастика! Необъяснимо!

Однако это было ещё не всё. После того, как запустили ВСУ и посадили пассажиров... выяснилось, что самоходный трап, сделанный на базе какого-то грузовичка доленинской эпохи, не может отъехать от двери нашего самолёта.

У него закончился бензин.

Еще полчаса потребовалось на то, чтобы найти и залить в его бак ведро бензина. Затем ещё примерно столько же запускали ему двигатель – стартер сдох, крутили рукояткой. Наконец, щедро сдобренный ненормативной лексикой, трап отъехал...

И тут диспетчер передал, что ветер в Норильске не проходит для нашей посадки! Мы не можем принять решение на вылет...

Боюсь, я не смогу передать эмоции, которые воцарились в кабине нашего самолёта после этого сообщения. Опустошенность... Разочарование... Что делать? Идти в гостиницу? А пассажиры? А Новый Год?..

Отец решает подождать новую сводку, и, видя такое упорство в достижении цели, Судьба смилостивилась – через полчаса ветер стал проходить миллиметр в миллиметр. Жаль, я не знаю фамилию и имя этой Судьбы, позволившей нам принять решение на вылет. В любом случае, спасибо!

Мы рванули в Норильск!

Долетели очень быстро – тут лететь-то всего ничего... Но погода прямо перед носом нашего лайнера снова испортилась.

Мы начали нарезать круги, проклиная всё и вся – так не хотелось опять лететь в Игарку. Но Стихия, видимо, решила, что она уже вдоволь посмеялась над нами. Ветер вдруг изменился, стал проходить, причем с запасом, и мы наконец приземлились.

Новый 2004 год мы с отцом встретили в Барнауле. Феерично удачный 2003-й закончился абсолютной победой!

В следующий раз Норильск я посетил лишь в конце 2008 года или даже в начале 2009-го после окончательного вывода Ту-154 из парка ставшей зелёной авиакомпании «Глобус». Мы начали летать туда на 737. Я, будучи инструктором, давал обязательные «провозки» в Норильск другим командирам.

– Ну, здравствуй, Норильск! Сто лет тебя не видел! – сказал я про себя, едва сдержавшись от просившегося продолжения фразы. Норильск, ставший моей лётной школой, определенно не заслуживал её произнесения.

Мне очень повезло начать свою летную карьеру на большом реактивном самолёте именно в Норильске, пусть даже номинально мы и числились «красноярскими», и очень повезло работать именно с этими людьми.

Аэродром с милыми особенностями

2013 год, ноябрь

Да неужели? Не может такого быть! В Москву, несмотря на конец ноября, всё-таки пришла зима? А я-то по снегу соскучился, в Норильск собрался – на сугробы посмотреть! Может, уже и не стоит лететь?

Эх! Вот здорово было бы... Звонишь в планирование, говоришь: «Алё, здарсьте! У меня сегодня вечером Норильск по плану... был. Знаете, я не полечу. Не хочу!» И на том конце телефонной трубки тебе понимающим голосом отвечают: «Да-да, Денис Сергеевич, конечно! Ставим вам выходной! Приятного отдыха!»

Увы, так не бывает.

Размечтался!

Сегодня мне назначен ночной рейс в Норильск, значит предстоит поздним вечером пробираться в гараж, спасая форменные ботинки и брюки от грязи и луж. Сяду в Бегемота¹⁷ и аккуратно уворачиваясь от лихачей с летней резиной, гарцующих на неосвещённых дорогах, покачу в аэропорт Домодедово.

Днём я периодически контролировал погоду в Норильске. Пришлось для этого открывать сайт «Гисметео» – на сайтах с авиационной погодой сводок для Норильска нет, так как этот аэропорт исключён из международного сообщения. Но и куцей гисметеовской информации было достаточно, чтобы понять – в Норильске установилась обычная погода.

То есть плохая.

Сильный порывистый ветер, снегопад – этого достаточно, чтобы предположить, что не следует ждать хорошей видимости от аэродрома, в котором по статистике полгода царствует ненастная погода. Рейс обещает быть нескучным, но буду надеяться на то, что когда в кабине летят нормальные парни, погода улучшается. Так я люблю приговаривать, чтобы не заикливаться на ожидании неприятностей.

Сегодня я полечу в правом кресле, а в роли командира будет хорошо знакомый мне пилот Валентин Долгов. Когда-то я как инструктор начинал его ввод во вторые пилоты Б-737 и сразу отметил старание и способности этого парня, его скромность и интеллигентность. Клянусь, я не так уж много встретил в своей жизни людей, которые не употребляли грубых бранных слов (сам я, увы, не исключение), но от Вали я никогда не слышал ничего непристойного. А ведь парень родом не из столиц, а из деревни в пензенской области. Есть с кого брать пример.

Валентин уже год как летает командиром, и в этом его качестве мы ещё в кабине не встречались, поэтому мне дюже интересно посмотреть на него в профессиональном плане, я очень хочу подтвердить свои положительные впечатления от наших первых совместных полётов.

¹⁷ Прозвище автомобиля «Форд Эксплорер» (здесь и далее – прим. автора).



– Добрый вечер! Глобус, Норильск, Окань.

Кодовые фразы пропускают меня последовательно через заслоны в виде работниц службы авиационной безопасности и стартового медицинского контроля. Спускаюсь в «подземелье», где расположена комната для подготовки к полётам, именуемая брифингом. «Подземельем» она является относительно уровня первого этажа аэровокзала, а на самом деле стоит строго на уровне земли, если смотреть со стороны перрона.

В брифинге привычно людно – традиционную любовь россиян к ночным перелётам не победить, для пассажиров очень удобно летать из Москвы в удалённые регионы по ночам. Поэтому поздним вечером из Домодедово и других московских аэропортов так много рейсов на восток – по местному времени самолёты прилетят рано утром, а затем, погрузив местных сонных пассажиров, вернут их назад во времени в раннее утро Москвы.

Да, для пассажиров это удобно, а вот нам и нашим коллегам придётся провести ещё одну бессонную ночь. Нет, я не жалею, я лишь констатирую. Летать по ночам – это наша работа, за это нам платят. Я даже знаю пару пилотов, которые уверяют, что по ночам им летать нравится больше, чем днём.

Но я не знаю ни одного пилота, мечтающего о полётах в Норильск!

Алыкель, аэропорт Норильска... Эх! Это такой аэропорт, где ты никогда не можешь быть ни в чем уверенным. Ты можешь вылететь в Норильск, имея информацию о чудесной фактической погоде и отличном прогнозе... и уйти на запасной, так как непосредственно перед твоим прилётом аэродром накроет густым туманом. Причём закроется только Алыкель – вся округа будет чистой!

Зимой (а зима в норильском регионе почти круглый год) там задувают сильные ветра, перемешивая снег, лежащий на земле, со снегом, выпадающим из облаков, снижая видимость до минимальных значений. Поперёк взлётной полосы стелется позёмок, что при низкой видимости буквально сносит «башню» у пилота на посадке и взлёте – бывает непросто выдержать направление на полосе, в свете фар видя мутную пелену слева, справа, сверху, когда перед тобой поперёк полосы завораживающе ползут косы снега, теряясь в светлой мути без признаков горизонта. Полоса Норильска не оборудована огнями осевой линии, поэтому выдержать точное направление на взлёте и посадке в таких условиях – не самая простая задача.

Ко всему прочему, при посадке с курсом 193 на первых шестистах-семистах метрах пилота поджидает особенность норильской полосы – знаменитый «пупок», воспетый Василием Васильевичем Ершовым. Полоса на этой дистанции увеличивает свой уклон, причём на значительной части этого «пупка» угол превышает максимально допустимое значение. Приземление до «пупка», то есть на бугор, несёт риск грубой посадки к вящей радости руководителей пилота и инспекторов «Росавиации».

А после бугра ВПП начинает уходить вниз, нервируя пилотов, которые во избежание посадки «до» этот пупок с запасом перелетели, и теперь самолёт пытается сесть, но бетон постоянно убегает из-под колёс. И при этом тебя прилежно сносит боковым ветром.

Ну как, скажите мне, можно такой аэропорт любить?

А я Норильск люблю. Мне он очень дорог, ведь именно здесь я начинал свою дорогу в большой авиации.

Зашёл в брифинг, поздоровался с коллегами. Подхожу к терминалу AIMS, регистрируюсь, сообщая авиакомпании о том, что прибыл на рейс. Заодно отмечаю планируемую загрузку: 192 пассажира!

Ого!

И удивляюсь я не просто так – компоновка нашего самолёта рассчитана лишь на 160 человек в пассажирских креслах.

Но ещё больше позабавила меня информация о рейсах, в которой значились аж пять рейсов с номером GH 2251 и все на Боинге 737—800 с бортовым номером VP-BNG, стоящем на 53-й стоянке. При этом у одного в графе «Примечания» было пусто, а у остальных значилось «Прогноз не позволяет принять решение на вылет».

Забавно! Видимо, не зря сайт «Гисметео» мне показывал плохую погоду в Алыкеле – скорее всего, мои коллеги вчера так и не улетели из Москвы.

К терминалу подходит знакомый пилот:

– Привет, Денис!

– Привет!

Пожимаем руки. Коллега интересуется:

– Ты далеко?

– В Норильск

– С Леоновым?

– Нет... а почему с ним должен?

– Он вроде в гостинице днём отдыхал.

А, ну вот и ответ. Значит, парни вчера действительно не вылетели и отправились в гостиницу дожидаться погоды. А сегодня уже наша очередь попробовать улететь, и их пассажиров переписали нам... Да только вот сто девяносто два человека к нам при всём нашем радушии не влезут. Но это уже не моя забота, это пусть ЦУП¹⁸ решает – то ли отправить часть пассажиров другой авиакомпанией, то ли второй борт следом за нами пустить.

Забегая вперёд – в итоге пустили второй.

Приходит Валентин, здороваемся, перекидываемся парой слов о занятных явлениях, связанных с нашим рейсом. Никуда не торопящийся флайт-диспатчер ещё не принес нам пакет полётной документации со сводкой погоды, поэтому мы пока не можем заняться анализом и предсказаниями будущего наших пассажиров.

Узнаю, что для Валентина этот рейс в Норильск в качестве командира всего лишь второй, поэтому я с ним и лечу в качестве инструктора – на «провозку». Замечательно! Буду делиться

¹⁸ Центр управления полётами авиакомпании.

своим скромным опытом и рекомендациями по выполнению полётов в этот не самый скучный аэропорт.

Решаю не дожидаться неторопливого дядьки, узнать погоду можно и самому – просто подойти к стенду информации около комнаты метеорологов и посмотреть. Что мы с Вале́й и делаем.

А вот это уже интереснее! Основной прогноз Алыкеля обещает к нашему прилёту ветер 220 градусов, 14—19 метров в секунду, видимость 700 метров, облачность на высоте 60 метров, сильный снег, метель и всё такое прочее. «Улучшение» в виде ослабления ветра до «всего лишь» 11—14 метров в секунду ожидается с полуночи по всемирному времени¹⁹, но ветер при этом повернется до 240 градусов. И это не сулит нам ничего хорошего – ветер станет более боковым, а в фактической погоде сцепление на полосе указано как 0,33, то есть плохое.

Скользкие полосы предъявляют жёсткие ограничения к боковому ветру. Более того, правила аэропорта Норильска требуют уменьшения предельно допустимой боковой составляющей ветра на один метр в секунду. То есть, если у нас в авиакомпании для плохого сцепления установлено ограничение восемь метров в секунду для строго бокового ветра, то для Норильска ограничением будет семь.

Рядом чешут головы коллеги из «Таймыра», планирующие лететь туда же. Из обрывков фраз понимаю, что в их компании установлены ещё более низкие значения по предельному боковому ветру. Хотя самолёт один и тот же – Боинг 737—800. Вы спросите, как такое может быть? Да всё просто – «Боинг», как и любой другой иностранный производитель, не устанавливает ограничения по ветру, это дело эксплуатантов – определить их для себя. «Боинг» даёт лишь рекомендации.

В былые годы диспетчер знал ограничения по ветру для каждого самолёта советского производства. И перед тем, как разрешить командиру принять решение на вылет, взлёт или посадку, проверял: а имеет ли право данный экипаж взлетать или садиться при таком ветре? Иногда не проходило буквально 0,1 метра в секунду, и диспетчер не разрешал, а экипаж неприлично ругался.

Мы сегодня в несколько лучшем положении, чем коллеги из «Таймыра»... хотя смотря с какой стороны посмотреть. Иногда намного спокойнее никуда не лететь, чем вылетать в предельных условиях.

Видимость в Норильске тоже не ахти. Фактически сейчас двести метров, но по боковым огням²⁰ высокой интенсивности она больше – шестьсот пятьдесят. Но в любом случае это ниже минимума (900 метров), который норильский диспетчер считает единственно верным для всех, да только вот по методике определения минимумов нашей авиакомпании, утвержденной, кстати говоря, государством, он составляет 550 метров²¹. То есть нам подходит.

И, что характерно, ветер нам тоже подходит! В прогнозе, который мы только что изучили, направление «откуда дует ветер» указывается относительно истинного севера. А курс ВПП измеряется относительно севера магнитного. Для тех, кто не очень прилежно слушал учителя географии в школе, напишу: истинный север и магнитный не совпадают. Более того, в разных точках планеты компас будет показывать разное отклонение между направлением на истинный и магнитный – из-за магнитного поля в местности, где стоит человек с компасом. Разница называется магнитным склонением.

¹⁹ Время на нулевом меридиане, обозначается как UTC. От него отсчитываются часовые пояса. Например, Москва в 2021 году опережает всемирное время на 3 часа.

²⁰ Имеются в виду боковые огни ВПП.

²¹ Когда-то минимумы отечественных аэродромов определялись по одной и той же методике. Затем эксплуатантам разрешили определять минимумы по своим методикам, утверждая их у государственного регулятора. Но диспетчеры аэропортов продолжали (и до сих пор продолжают) оперировать своими цифрами, что приводит к ситуациям, когда экипаж совершает посадку ниже минимума по мнению диспетчеров. После чего идёт сообщение об инциденте, и начинается бюрократия.

Этому три года учат в лётном училище! (А где-то даже пять).

Если перевести истинное направление 220 градусов из прогноза Норильска в магнитное, то окажется, что ветер дует практически по полосе. Курс у норильской ВПП – 193 градуса, а магнитное склонение – 19. Значит ветер дует с курса 201 градус, то есть боковая составляющая... практически отсутствует.

Замаячивший было перед глазами заманчивый шанс пойти спать в гостиницу, тает на глазах.

– Ну что, Валентин, каким будет твоё решение?

– Полетим!

Я, пока невидимые агенты Стихии не услышали залихватский тон моего коллеги, быстренько поправляю:

– *Попробуем* полететь!

Хоть в Норильске и очень скользко как в прямом так и в переносном смысле, но по сухим требованиям документов погода позволяет принять решение на вылет. Радует то, что в расчёте нам предлагается не только запас топлива, позволяющий долететь до двух запасных аэродромов – Сургута и Нижневартовска, – но и сверх того нам нальют керосина ещё на двадцать минут полёта. Запас души греет – если сразу не повезёт с погодой, будет возможность немного покружиться над Норильском, подождать «окно». А если погода не улучшится, то спокойно улетим в Сургут, где, согласно прогнозу, погода обещает быть хорошей.

Интересуюсь:

– В какую сторону предпочитаешь лететь?

В душе я тайно надеюсь на то, что Валентин предложит лететь в Норильск мне. Мне как-то спокойнее брать на себя ответственность за сложную посадку, чем наблюдать со стороны.

– Если ты не против, я полечу туда.

Ну что же, это даже похвально.

– Хорошо. Сам напросился!

Манящий образ гостиничной кровати лопнул, как мыльный пузырь.

Ничего иного не остается.

Летим!

Тс-с! *Попробуем* полететь!



Катимся на «маршрутке» в сторону стоянки 53. Задаю Валентину припасённый заранее ехидный вопрос: «Хватит ли нам полосы для посадки с максимальной посадочной массой на ВПП со сцеплением 0,33?» Ведь мы будем использовать не всю длину ВПП 19 для торможения – надо учесть бугор.

Норильск, как и все аэропорты России, имеет свои милые особенности. Но только у Норильска они особенно милые. С перчинкой в изюминке. В погоде передают сцепление 0,33, но это ещё не означает, что оно на самом деле настолько плохое по всей длине полосы – при измерении берут наихудшее значение, измеренное в трех её частях. Другое дело, что логика подсказывает, что в буран и метель вряд ли её будут прилежно и успешно чистить, поэтому лучше не рассчитывать на то, что сцепление будет лучше указанного. Правильнее быть консерваторами!

Сейчас я расскажу о том, какие задачи приходится решать пилоту помимо пилотирования и поедания курицы в полёте. Будет нудно, и...

Поверьте, это на самом деле нудно. Если устанете – листайте дальше.

Я честно предупредил!

Перед принятием решения на вылет пилот должен оценить много чего, в том числе убедиться, что условия на аэродроме намеченной посадки позволяют эту самую посадку произвести. То есть самолёт должен успешно остановиться на полосе, а не за её пределами – иное вряд ли обрадует пассажиров. Для этого необходимо определить максимально допустимый вес самолёта на посадке и убедиться, что плановый вес его не превышает.

Наши документы позволяют произвести предполётный расчёт максимальной возможной массы на посадке, исходя лишь из двух состояний ВПП: «сухая» и «мокрая». В цифры, которыми мы оперируем, заложено следующее: для определённой массы самолёта, из расчётов, уточнённых результатами лётных испытаний, берётся дистанция, необходимая для посадки и остановки с максимальным уровнем торможения и (важно!) без использования реверса тяги двигателей. К ней добавлены 305 метров в качестве воздушного участка – самолёт ведь не сразу после торца садится, это надо учесть. Результат делят на коэффициент 0,6 (или умножают на 1,67, что то же самое), получается дистанция, которая публикуется в FCOM²² в таблицах, в которых с учётом поправок на ветер и превышение аэродрома можно посчитать предельный посадочный вес самолёта в ожидаемых условиях.

(Ух! Не правда ли?)

Для «мокрой» же полосы полученное выше значение дистанции умножается на 1,15. То есть ограничение по весу для такой ВПП получается более строгим.

Располагаемая посадочная дистанция нужной полосы пилоту известна, соответственно, он входит в таблицу с её значением, вносит поправки на ветер и превышение и в итоге находит ограничение по весу самолёта.

Но есть засада.

Если полоса *скользящая*, то есть уже не сухая и не мокрая, а, например, заснеженная или обледенелая, то... на этот случай сертификационных данных нет, и порядок принятия решения на вылет на скользкие полосы отдан на откуп авиакомпаниям.

До внедрения электронных планшетов²³, вопрос о проблеме принятия решения на вылет в подобных условиях поднимался с наступлением первых заморозков осенью и благополучно таял вместе со снегом весной. И спал до следующей осени. Приходилось самому думать о том, как принимать безопасное решение на вылет, если известно, что ВПП будет скользкой.

²² Flight Crew Operations Manual (англ.) – руководство по эксплуатации самолёта экипажем.

²³ Что случится примерно через полтора года после того, как мы слетали в рейс, о котором идёт речь в рассказе.

Постулат первый: посадочная масса не должна превышать ту, что определена для «мокрого» состояния ВПП. Полосы в России достаточно длинные для того, чтобы она никогда не превышала. А дальше наступает время нудных расчётов – по другим таблицам (которые в норме используются не перед полётом, а в полёте) мы считаем так называемые актуальные дистанции для ожидаемых условий. Получаем чистую посадочную дистанцию, которая учитывает воздушную дистанцию в 305 метров и равномерное сцепление по всей оставшейся части ВПП. Без коэффициентов.

Но! На практике мы не садимся через 305 метров от торца. Как правило, колёса находят землю на удалении 500—600 метров.

Что делаю я: прибавляю 15% к полученному значению, но не менее 300 метров²⁴.

Ещё в штурманской я выполнил расчёт посадки для предполагаемых условий, и вышло так, что мы должны остановиться даже с некоторым запасом. И это при том, что я не учитывал шестьсот метров ершовского «пупка»... которые в принципе, можно было бы и учесть – ведь он как раз находится на таком удалении, на котором мы обычно и приземляемся – на любой полосе, отмечу. Правда, расчёт мой справедлив для посадки с уровнем автоматического торможения МАХ (максимальное). Для уровня 3 цифры уже впритык.

Но лететь можно.

Что ещё должен учесть командир, летящий в Норильск, если он из тех, кто задумывается?

Мы будем целиться сесть «на бугор», а он обычно чистый, так как обдувается всеми ветрами. На нём можно ожидать неплохое сцепление, а вот дальше ВПП идёт под уклон, там с прилегающих сугробов наматывает снег. Логично ожидать, что сцепление будет похуже. Более того, полосу может так переместить, что на каком-то участке сцепление окажется хуже, чем 0,33 – всё-таки современные методики измерения сцепления очень и очень несовершенны. Доверять им надо с известной долей осторожности.

Вывод: очень важно сесть на бугор и сразу же начать интенсивное торможение, чтобы как можно быстрее остановиться. Перебздеть – это всегда лучше, чем обделаться!

Вот примерно такую речь я и двинул в маршрутке, пока мы добирались до стоянки. Устав умничать, добавил:

– Кстати, ещё не факт, что когда мы прилетим, диспетчер нас не обрадует новостью: «Сцепление ноль тридцать три, ноль тридцать три, ноль двадцать девять».

Сцепление измеряют по трём участкам, и ещё одна милая особенность Алыкеля заключается в том, что тебе могут сообщить, что в начале и в середине ВПП сцепление вроде как нормальное, а вот в конце – ниже 0,3. А ниже 0,3 – запрещено, ВПП должна быть закрыта. Но она открыта, и диспетчер с любопытством ждёт, как ты будешь выкручиваться.

Звучит невероятно, но... Мы работаем в России, здесь не бывает скучно!

Мне лишь остаётся пошутить:

– Уж лучше пусть передаст «0.29, 0.33, 0.33», ведь первую треть полосы мы перелетаем.

²⁴ Как мне помнится, где-то года через полтора после того, как я впервые опубликовал эти заумности в своём блоге, «Боинг» изменил таблицы с актуальными дистанциями, увеличив значения на этот самый коэффициент 1.15 для всех авиакомпаний, независимо от их принадлежности. До этого эти цифры публиковались «Боингом» только для европейских авиакомпаний – в Европе требование внесения коэффициента существует давно. Слава богу, с внедрением айпадов в авиации проблема расчёта характеристик перестала существовать – благодаря программе Boeing OPT мы считаем их за секунды, и описанное занудство кануло в Лету.



Мы на самолёте. Снег уже накрыл простыней Домодедовский перрон и продолжает сыпать. Нам предстоит облив²⁵, и, учитывая то, что мы не одни такие, можно смело прогнозировать задержку с вылетом.

53-я стоянка для нас не совсем привычная – обычно наши самолёты ставят на большом перроне, прилегающем к «рукаву» внутрироссийского терминала с восточной стороны. Или же ставят между «рукавами». А эта – на перроне напротив вокзала. Сразу за ним начинается «кладбище списанных самолётов» – визитная карточка аэропорта Домодедово.

Справа от нас в душе из химической жидкости уже купается якутский Боинг 757, а мы пока ещё только согласовываем с супервайзером предстоящую обработку. Наш 737 покрыт небольшим слоем снега, поэтому предстоит облив в два этапа: сначала разогретой жидкостью первого типа уберут снежно-ледяные отложения, затем обработают крыло и стабилизатор вязкой защитной жидкостью типа четвёртого. Согласно таблице, в которой указано время защитного действия жидкости, в текущих погодных условиях у нас будет не менее двадцати минут от начала второго этапа на то, чтобы улететь до того, как жидкость потеряет гарантированные защитные свойства.

²⁵ Сленг, означающий проведение противообледенительной обработки самолёта специальными химическими жидкостями, предотвращающими обледенение критических поверхностей (крыла, стабилизатора) во время нахождения самолёта на земле.



Стоим, ждём. Двадцать две минуты назад прошло наше плановое время отправления, а последние пассажиры только-только поднимаются по трапу. Мы давно закончили все процедуры, чек-листы и брифинги, осталось лишь дожидаться окончания загрузки багажа и груза, и дальше будем надеяться на то, что облив не заставит долго ждать.

(Помню, в каком-то году зима пришла в Москву в конце октября. Случился апокалипсис – большая часть парка «Элефантов»²⁶ не была готова, в итоге задержки составили по два часа и более.)

За время ожидания успели ещё раз обсудить с Валентином предстоящие нюансы, посчитать возможные ограничения по ветру в зависимости от его направления. Нас беспокоит боковая составляющая ветра в Норильске. Стоит ему начать подворачивать, начнёт увеличиваться боковая составляющая, и она вполне может превысить ограничение, при котором посадка уже не допускается.

Приободряю себя и Валентина:

– Может всё и не так страшно будет – ведь если летят нормальные парни, то погода улучшается!

Валя улыбается – эту фразу он не раз слышал от меня в прошлом.

В любом случае мы летим не наобум, мы рассмотрели все критические сценарии и готовы к любому развитию событий. И, как показывает моя собственная практика, если пилот не поленится заняться «нудятиной», описанной чуть выше, то природе действительно не остается ничего иного, кроме как уступить.

Хочется поскорее улететь, чтобы в очередной раз проверить свою теорию.

Нам опять повезло. Не прошло и пяти минут после закрытия дверей, как к нам подъехали два «Элефанта» и принялись поливать наш зелёный лайнер, защищая самолёт от возможного наземного обледенения.

Недавно в одном аэропорту стал свидетелем, как чей-то командир требовал провести облив на основании того, что... после взлёта в низко нависших облаках будет обледенение. На аэродроме не было ни дождя, ни снега, ни тумана. К сожалению, подобного рода заблуждение, что обработка самолёта спасёт от обледенения в воздухе, всё ещё встречается. А несколько

²⁶ Машина для проведения противообледенительной обработки самолёта.

лет назад едва ли не все мы в это верили – ведь толком нас, пилотов, в дебри науки о противообледенительной защите в те годы и не посвящали. А потом вдруг стали требовать, не научив. Пришлось заниматься самообразованием.

Процедура обработки предназначена для защиты только от наземного обледенения. Согласно требованиям к спецификации, жидкость должна сойти ещё на разбеге, чтобы не ухудшать характеристики самолёта. В воздухе она не защитит, к тому же на земле она защищает верхнюю поверхность крыла, а в воздухе обледеневают передняя кромка и прочие выступающие части самолёта. Любой пассажирский самолёт размером больше, чем Ан-2, имеет противообледенительные системы, предназначенные для борьбы с обледенением в полёте – вот на них и надо рассчитывать, а не на облив.

Облив закончен. Запускаем двигатели, после запуска включаем обогрев входных каналов двигателей – двигатели с лёгкостью засасывают в себя снег и слякоть, на лопатках может образоваться лёд, который может привести к серьёзным проблемам, если забыть включить противообледенительную систему двигателей.

Покидаем стоянку с убранной механизацией крыла – маршрут руления будет пролегать над слякотью и снегом, грязь летит из-под колёс и может налипать на механизмах выпуска закрылков и на них самих. В самых худших случаях это может привести к проблемам с выпуском механизации при посадке – за время полёта на механизмах выпуска может образоваться лёд из набившегося снега, перемешанного с грязью. Чтобы избежать неприятностей, выпустим закрылки поближе к предварительному старту.

Встаём в очередь перед полосой 32 левая. Впереди зелёный «Эрбас», он летит в Барнаул рейсом 218, увозя с собой моего отца, прилетавшего на день рождения моего сына Артёмки.

Как символично – я лечу в Норильск, туда, где когда-то отец учил меня летать на Ту-154. ...Улетели.



После набора эшелона 350 попали в слабую болтанку, которая методично потряхивала наш самолёт на протяжении часа, убаюкивая пассажиров, да и нас с Валентином тоже. Хех! По бумагам наш рейс дневной, так как мы пришли на работу до 22 часов базового времени – в 21:30. И норма рабочего времени у него, как у дневного рейса – двенадцать часов. А вот для физиологии рейс очень даже ночной.

Вот такие весёлые законы в российской авиации!

Поговорили об автомобилях, о детях, о домах, о квартирах – о чём угодно, лишь бы расшевелить убаюкивающий мрак. Это в Норильске адреналин прогонит сон, а сейчас на высоте 35000 футов организм настойчиво требует покоя.

Вызываю бортпроводницу:

– Анечка, будьте добры, сделайте чай чёрный с молоком и покрепче. Без сахара.

– Хорошо!

– Спасибо!

Стакан крепкого чая прогоняет сон, но ненадолго. Перед снижением выпью кофе и взбодрю организм привычным способом – выйду из кабины в передний туалет, включу холодную воду, умоюсь и, не вытираясь, подставлю лицо под струю холодного воздуха из вентиляции. И так несколько раз. После чего надо продержаться до начала захода, а уж там по всей видимости спать не захочется. Полученной дозы адреналина хватит ещё на пару часов бодрствования.

Аня возвращается в кабину, передает стаканчик горячего чая. Принимаю его из рук в руки – бережно, как новорожденного ребёнка, чтобы не пролить.

Понемногу отпивая, напутствую Валентина:

– Очень важно помнить о том, что бугор расположен на удалении около шести сотен метров от торца. Это как раз то удаление, на котором мы и садимся обычно. Дальше начинается уклон, и те, кто взял за правило намеренно уходить выше глиссады, чтобы бугор перелететь, сильно удивляются, почему самолёт всё никак не садится. Тем более при завышенной скорости. Бетон-то уходит из-под колёс! Поэтому наша задача, Валентин – всего-навсего не уходить ни под глиссаду, ни выше её. Короче! Цель – выполнить обычную посадку, как в любом другом аэропорту, только более точно подойти к выравниванию.

Валентин кивает.

Скорость на посадке у нас будет повышенной – дует сильный встречный ветер, по правилам расчёта скорости захода на посадку она будет увеличена по сравнению со штилевыми условиями. Если внезапно ветер стихнет, жди резкого падения приборной скорости, но имеющийся запас не позволит упасть ниже безопасных значений.

С этой точки зрения запас – вещь хорошая. Но есть и другой нюанс – самолёт на повышенной скорости становится более летучим, не желает никак садиться. Весьма важный фактор, влияющий на точность приземления. А точность нам сегодня очень важна.

Пилоты боятся норильского бугра. Посадка до «пупка» чревата жесткими посадками, а в России, как известно, мягкая посадка – это наше всё. Пилоты совершенно не рады совершить посадку с большой перегрузкой, так как потом их замучают – до сих пор недалёкие ответственные заслуженные руководители оценивают профессионализм пилота по значению перегрузки на посадке.

Я много на эту тему писал в своем блоге, другие пилоты пытаются изменить массовое сознание, но воз и ныне там – понимание того, что посадка в первую очередь должна быть *безопасной*, и того, что мягкая посадка не является синонимом такой посадки, никак не дойдёт до верховных мужей российской гражданской авиации. Вот и настраиваются пилоты на мягкую посадку «любой ценой» – чрезмерно завышают скорость на посадке, садятся на режиме (то есть не на малом газу), перелетают зону приземления... Ценой риска выкатываний. Кому нужна такая цена? Верховным мужам?

Пассажирам не нужна точно.

Правда, они тоже оценивают профессионализм пилотов по мягкости приземления.

Салехард передаёт не очень радостные новости о погоде в Норильске. Ветер двести двадцать градусов, тринадцать метров в секунду с порывами до шестнадцати, видимость шестьсот

пятьдесят метров. Это выше минимума... нашего. По закону мы можем садиться, но обязательно придётся повстречаться с местной инспекцией, до которой ещё не дошла новость о том, что в 2009 году в России приняли Федеральные авиационные правила, в которых сказано, что эксплуатант разрабатывает минимумы по утвержденной методике. Эксплуатант, а не аэропорт, как считает последний. В аэропорту Норильска в качестве воздушного законодательства используют древнейшие манускрипты, которые помнят Царя Гороха, и по старой привычке считают свои минимумы, публикуя их в никому не нужных локальных «инструкциях по производству полётов» и «аэронавигационном паспорте аэродрома». Стоит пилоту нарушить «их» минимум, как его ждет встреча с инспекцией, служащей аэропорту, конечно же. И начинается совершенно не нужная измученным ночным полётом в непростой аэропорт пилотам нерво-трёпка.

В итоге мы, конечно, инспекцию победим, да как же не хочется вступить в полемику в виде «а ты купи слона»...

Что ж, до посадки час. Скоро мы всё узнаем.

А пока летим. Небо ясное, редкие города, встречающиеся по маршруту отлично видны. Погода что в Нижневартовске, что в Надыме, что в Салехарде – прекрасная!

И только в Норильске плохая видимость, задувает ветер, идёт снег.

Разве можно не любить этот аэропорт?

Выход из зоны Салехарда совпадает с получением новой сводки погоды. Слушаю её и вдруг понимаю: что-то не так. Сейчас время 22:35 по UTC, а они передают фактическую погоду за 21:00 – погода-то полуторачасовой давности! Так за это время всё могло десять раз поменяться!

Ладно, фактическую погоду Норильска мы вот-вот узнаем – как только до аэродрома останется около двухсот километров, поймем метеотрансляцию Алыкеля.

Сходил в туалет, освежился.

Наконец, получили погоду из первоисточника. Новости на фоне предыдущих известий просто замечательные! Ветер двести двадцать градусов (теперь уже магнитный – под тридцать с небольшим градусов к полосе), двенадцать-пятнадцать метров в секунду, видимость по огням на полосе полтора километра, облачность сто двадцать метров, сильный снег, метель, температура минус шесть. Ну это совсем другое дело! Правда, с учётом низкого сцепления ветер (значение его порыва) четко по пределу, но это не так уж и пугает. И посильнее задувало! Главное, что даже переданная видимость неплохая, а зная российские реалии, можно втайне надеяться на то, что она будет ещё лучше.

Природа отступает перед нормальными парнями?

– Валентин, где планируешь отключить автопилот?

– Наверное, поближе к полосе, футах на пятидесяти...

Смотрю на Валю внимательно. Изображаю укор.

– Ты уверен, что успеешь почувствовать самолёт в достаточной степени? Пятьдесят футов – тут уже садиться как бы надо...

– А стоит ли бороться с ветром, уставать?

Признаться, расстроила меня эта фраза.

«Боинг» рекомендует при ручных посадках отключаться достаточно заранее, чтобы почувствовать поведение самолёта перед наиболее ответственным моментом – возвращением многотонного лайнера на землю. В FCTM²⁷ приводят цифры «1—2 мили от торца», в переводе в высоту это примерно 300—600 футов. Хотя бы так! А 50 футов (15 метров) – это уже пролёт

²⁷ Flight Crew Training Manual. Сборник рекомендаций о том, как надо летать, в нашем случае – на Боинге 737.

торца, здесь остаётся буквально пара секунд и надо начинать выравнивать самолёт! Однажды целый Боинг 757 где-то за рубежом пилоты разложили, не успев приспособиться к пилотированию в очень похожих ветровых условиях.

– Валентин, давай хотя бы на пятистах футов. Поверь, так будет лучше.

– Ладно.

– Да, и после посадки поосторожнее, снежный поземок будет сносить «крышу». Я буду помогать выдерживать направление, если что.

– Окей.

Снег, переметающий ВПП, при низкой видимости очень влияет на восприятие движения самолёта. Если поддаться его магнетизму, можно наломать гору дров... точнее, алюминия. Поэтому – внимание на настоящие ориентиры, на боковые огни ВПП и на маркировку осевой линии!

Если её удастся разглядеть, конечно же. Если не удастся – придётся почувствовать.

Пожимаю плечами.



«-Входим в плотные слои атмосферы!»

Приступаем к снижению. Норильский диспетчер разрешает занимать эшелон 90²⁸ на Дудинку. Мы одни в небе, полёт спокоен.

На эшелоне 110 входим в облачность. Самолёт начинает мелко потряхивать.

– Входим в плотные слои атмосферы, – шучу я довольно бородато.

Пролетев Дудинку и немного снизившись, в разрывах облаков видим землю и – о чудо! – норильский аэропорт. Самая свежая сводка погоды, только что полученная, радует – ветер тот же, но официальная видимость на ВПП уже два километра, да и облачность поднялась.

Тот факт, что мы уже способны увидеть аэропорт, вселяет надежду на даже лучшие фактические условия. Неточность измерений – давняя проблема точных измерительных приборов. Например, те, что измеряют видимость, стоят сбоку от полосы. А ведь там в Норильске сугробы, и влияние метели на датчики куда выше, чем на очищенной от снега полосе, поэтому измеренное значение может быть значительно хуже, чем фактическая видимость на полосе. Методы определения нижнего края облачности тоже оставляют желать лучшего.

²⁸ 9000 футов.

Надежда подтвердилась. Буквально сразу после начала снижения по глиссаде мы выныриваем из облаков, теперь уже окончательно, и видим ВПП. Не всю её длину – из-за продолжающего валить снега её огонечки теряются, но огни подхода и торца видны отчётливо. А ещё через десяток секунд снижения вся ёлочка огней открывается во всей красе.

Посадка теперь лишь дело техники.

Самолёт летит сквозь достаточно обычный ветер, не самый слабый, но и не самый сильный. Болтает, но терпимо, не до ряби в глазах. Из всех нюансов остается лишь фактор «пупка».



500 футов. Валентин отключает автопилот.

300 футов. Ветер ослабевает, самолёт уходит чуть ниже глиссады. Нам туда не надо – для лучшего расчёта посадки важно не допустить ухода вниз! Подсказываю, Валя исправляет.

100 футов, снова уходим ниже. Опять подсказываю, чуть подталкивая штурвал к себе. Знаменитый «пупок» красуется перед нами, его вершина видна как на ладони – как раз на траверзе рулежной дорожки В. Прекрасный ориентир для посадки!

– Валя, поддержи самолёт, не уходи ниже!

Даже не знаю, кто из нас больше волнуется – я, глядя на действия Валентина, или он – пилотируя. Знаю наверняка – если бы я пилотировал, был бы куда менее напряжён, чем сейчас, когда смотрю со стороны.

50 футов. Ещё чуток и мы прилетим к вершине «пупка». Теперь уже не до приборов, глаза показывают, что мы летим чётко туда, куда и хотели – на самую вершину. Правда, чуток правее – ветер к земле стих, и подобранный угол сноса сейчас оказался чуть больше, чем требуется. Сядем чуть правее, это не критично.

20 футов, 10... Посадка!

Боковым зрением отмечаю, что сели строго на траверзе рулежки В. Символично – ну как после такого полёта и такой хорошей посадки не сказать «Браво!²⁹»?

Валентин молодец!

²⁹ Английская буква В в радиообмене звучит как «Браво».



Напряжение резко отпускает, и дальнейшее торможение (весьма уверенное, к слову, какие там 0.33?) – это тоже дело техники. Обычное дело, то есть. А стелящийся позёмок при такой хорошей видимости нам совсем не мешает.

Затормаживаемся. Докладываю диспетчеру:

– Глобус 2251, посадка!

– Глобус 2251, разворот на сто восемьдесят, освобождение в конце ВПП на РД³⁰ «Альфа».

Края полосы засыпаны снегом. Валентин прижимает лайнер к правым огням, начинает разворот, уже развернулись где-то под 45 градусов и...

– Что-то не поворачивает, давай я дальше прорулю.

Носовая стойка в развороте попала на заснеженный участок и пошла юзом. Я считаю, что места было достаточно, но... лучше перебздеть, как я уже говорил. После всего того, что было, не хватало нам ещё обидно выкатиться при развороте. Впереди, метрах в трёхстах на ВПП есть расширение на месте старой нерабочей рулежки, там и будем разворачиваться. Рекомендую Вале в этот раз прижаться к левой «обочине», чтобы поворачивать вправо – слева меньше сугробов и больше шансов, что стойка не пойдёт юзом.

И уже совсем спокойным голосом напоминаю о том, что в развороте можно подтормозить правыми колесами – это поможет уменьшить радиус разворота на скользкой ВПП. Кроме того, можно увеличить тягу на левом, внешнем к развороту, двигателе.

Разворачиваемся. Катимся к началу ВПП. Снова забираемся на бугор и бодро скатываемся вниз. Освобождаем полосу влево.

Вот теперь мы точно прилетели! Можно выдохнуть.

На «Альфе» нас ожидает буксир. Это ещё одна милая особенность Норильска – якобы местный перрон небезопасен для самолётов с низкорасположенными двигателями. Ну-ну! Версия с лишним заработком (буксировка – платная услуга) выглядит куда как более правдоподобной.

³⁰ Рулёжная дорожка.



Выключаемся и позволяем наконец себе расслабиться, а тягачу — доставить нас на стоянку.

Да! Природа перед нами всё-таки отступила. И, что любопытно – мы умудрились прилететь... строго по расписанию, даже несмотря на часовую задержку. Чудны дела отдела планирования расписания – его составляют с хорошим запасом по времени, да и попутный ветер на эшелоне нам сегодня здорово помог.

Зато обратно он будет нам здорово мешать.

– Добро пожаловать в аэропорт Норильска, самый розовый аэропорт в мире!

Собираемся в обратный путь. Пассажиров, желающих улететь до Москвы, совсем немного, чуть больше восьмидесяти. И это при том, что два рейса объединили в один. Вот вам и зимний Норильск – загрузка односторонняя.

Мало что изменилось за десять лет...

Только аэровокзал порозовел.

В полёте в Москву всё было стандартно, обычно... запас адреналина закончился где-то над Уралом и очень хотелось спать.

В наборе высоты разминулись с «Таймыром», экипаж которого готовился вылетать вместе с нами из Домодедово, но ему не проходил ветер. Вот так – мы уже на Москву нацелились, а они только-только приземляются в Норильске.

Посадка в Домодедово на 32-ю правую полосу удалась! Нет, не то чтобы до этого она мне никак не удавалась, но вот не каждый раз получается так чисто пролететь по глиссаде, вынырнуть из низкой облачности, довести самолёт до ВПП и, как по писаному, посадить лайнер точно в намеченное место, строго по осевой, без лишних коррекций по тангажу, с равномерным плавным уменьшением вертикальной скорости к касанию. Как по учебнику – лайнер замер в сантиметрах над бетоном и в следующее мгновение мягко опустился на плиты, что совпало с установкой рычагов в режим малого газа.

Мы дома!

Теперь можно, не спеша, сделать «марш почёта» через весь аэропорт и приютиться на дальней стоянке G8B, поближе к грузовым гигантам авиакомпании Air Bridge Cargo.

Теория «нормальных парней» в очередной раз получила подтверждение.



С гордостью и чувством удовлетворения я обошёл самолёт в ритуале послеполётного осмотра, похлопал зелёное пузо железного друга и вслух поблагодарил:
– Пока, самолёт! Спасибо за работу! Ты умница!

Аэропорты, гостиницы...

2004 год

В феврале 2004 я перешел в авиакомпанию «Сибирь». В 2004 году авиакомпания «Сибирь» для пилотов небольших авиакомпаний вроде СиАТ выглядела... как «Эмирейтс» для среднего российского пилота сегодня. Ещё бы! Только Ту-154 в парке было с полсотни бортов, а кроме них были Ил-86, Ту-204 и даже зарубежные А-310! Последние как раз в тот год и начали в «Сибири» появляться и сразу же обрастать разного рода слухами вроде «а вот однажды забился туалет, и для устранения неисправности погнали самолёт аж во Франкфурт! Вот же баракхло! Не то что...»

Слухи о плохих иномарках мне ещё только предстояло услышать, а пока что я был безмерно рад факту трудоустройства в такую серьёзную авиакомпанию, и, более того – работать предстояло в родном Барнауле. Конец мотаниям по стране! Душу также грело и сознание того, что не сам напросился – представители авиакомпании вышли на нас с отцом и, рассказав о планах «Сибири» по расширению филиалов, пригласили сначала меня, а потом и отца работать в отдельной барнаульской авиаэскадрилье.

Правда, «сибирским» планам громадным по развитию регионов сбыться было не суждено. Через год стратегия резко сменилась, и барнаульский филиал, и несколько других попали под полное сокращение. В соседний Новосибирск никого не позвали, я перевелся в Москву, а отец вернулся к кочевому образу жизни – нашёл работу во Владивостоке, затем, когда через год в «Сибири» снова изменился курс стратегического развития, трудоустроился в «Сибири» в Новосибирске. Там он доработал до конца 2008 года и ушёл на пенсию вместе с Ту-154 – все «туполи» были выведены из парка как раз в это время. «Плохие иномарки» остались, и конечно же не обошлось без интернет-пророчеств скорого краха ставшей недавно зелёной авиакомпании – не потянут, дескать, нежные «Боинги» и «Эрбасы» реалий российской действительности...

Но всему этому ещё только предстояло случиться. А в феврале 2004 года я, полный надежд на покорение новых вершин всё ещё неспелый второй пилот, ждал, когда же новосибирский офис сподобится обеспечить меня новым пропуском, удостоверением члена экипажа авиакомпании «Сибирь», без которого пробиться в самолёт было невозможно. Ожидание растянулось на месяц.

И сразу же начались полёты... ну, почти сразу. Всего-то через месяц после трудоустройства. Летать я начал, даже обучился на новую для меня модификацию Ту-154М, которая отличалась от «Б» другими, более экономичными, двигателями, некоторыми, на первый взгляд не очень заметными, изменениями в конструкции крыла, шасси, стабилизатора и в приборном оборудовании.



Ту-154М «Сибири» в аэропорту Нижнего Новгорода

Но вот летал я нечасто – раз в три дня, а то и реже, и меня, молодого, рвущегося в небо пилота, это сильно огорчало (сейчас я бы мечтал о таком идеальном графике!) Барнаульский филиал «Сибири» выполнял всего один рейс в сутки – утренний рейс 218 в Москву. Пилотов и бортпроводников под этот единственный рейс по Барнаулу собирала «Газель», и чтобы дойти до остановки, мне приходилось совершать чудную утреннюю прогулку продолжительностью минут десять, если идти быстрым шагом. Отличная была зарядка по мартовской сибирской погоде!

В Москве экипаж до вечера отдыхал в гостиничном комплексе, недавно купленном «Сибирью» у представителей нефтяной промышленности, отчего он получил наименование «Нефтяник». По сравнению с кайерканской «Надеждой» условия проживания были шикарными: лес, чудесные свежие запахи, стадион в наличии – даже теннисный корт по весне нашёлся! Только вот номера не знали ремонта со дня постройки, но, не имевший ещё шанса избаловаться, я не обращал на это никакого внимания.

Ведь даже кормили бесплатно!

Отдыхали между рейсами, правда, по-разному. Годы тогда в авиации были совсем не сытными, зарплаты не поражали воображение, и у многих романтиков неба были налажены взаимовыгодные контакты с желающими что-то по-быстрому передать из Барнаула в Москву или обратно, или что-нибудь приобрести из того, что можно было найти в Москве. Прилетев в Домодедово, «романтики» сразу мчались в столицу по делам и приезжали в «Нефтяник» вечером, ближе к отправлению в аэропорт. У некоторых настолько удачно получалось вести бизнес, что к нехитрой зарплате второго пилота, колебавшейся в районе 12—14 тысяч рублей, получалась примерно такая же прибавка.



В аэропорту Минеральные воды

Зарплаты в «Сибири» зависели от филиала приписки, важную роль играл районный коэффициент. Кроме этого, «москвичам» платили выше за сам факт приписки к столичному аэропорту. Доходило до забавного (если не сказать грустного), но очень характеризующего и тот период времени, и отношение к лётному составу. Мы, барнаульцы, и экипажи других сибирских филиалов с мая начали прилетать в Москву в командировки. В Москве «Сибирь» развивала филиал, основанный на недавно выкупленной части почивших «Внуковских авиалиний», и мы жили там неделю-другую, выполняя полёты из столицы по разным внутренним направлениям. Мне такие командировки, безусловно, были очень интересны – кроме того, что налёт полез вверх, в моем «Задании на тренировку» появились новые аэродромы, такие как Ростов-на-Дону, Анапа, Ставрополь, Краснодар, Минеральные воды, Новый Уренгой и другие.

Но не об этом речь. С нами летали разные бригады бортпроводников, и часто ставили «москвичей». Разговорившись в рейсе с одним из московских бригадиров, который имел допуск и на «премиальный» А-310, я узнал, что для него зарплата в тридцать тысяч рублей и более – обычное дело. Для сравнения, командир-барнаулец, зарабатывал около двадцати тысяч рублей.

Вот такой престижной была в 2004 году профессия пилота.



В Махачкале

Летом работы в Барнаульском филиале прибавилось – помимо утреннего рейса в Москву мы стали выполнять дневной, который был разворотным (то есть без отдыха в «Нефтянике»). Рейс был не ежедневным (по-моему, три раза в неделю), но и так не снискал популярности у пассажиров – самолёты летали полупустыми.

Появились такие же редкие рейсы в Сочи. Последние были эстафетными, с отдыхом в гостинице на берегу Чёрного моря, по этой причине они тут же были разобраны «старожилыми» на три месяца вперёд. Мне, как самому молодому, слетать из Барнаула в Сочи не довелось. Зато меня с завидной регулярностью засылали в командировки в Москву, каждый раз с новым командиром, и я продолжал шлифовать навыки управления Ту-154 на рейсах в Нижний Новгород, Ростов, Краснодар, Анапу, Махачкалу и так далее. В Сочи, кстати, тоже не раз слетал, в том числе «блатным» эстафетным рейсом, который в августе принес в мой родной город несчастье... Об этом чуть позже.

С июля барнаульцев стали привлекать для работы из Новосибирска. Мне довелось побывать в таких командировках, причём трижды. Кто-то из коллег от них отбрыкивался (ещё бы – Сочи ведь не подождут!), но я не пожалел: эти командировки были действительно интересными!

В Новосибирск экипаж добирался своим ходом. В Толмачёво нас селили в старом профилактории, стоящем на въезде на привокзальную площадь слева. Тесные номера, скрипучие кровати, демократические удобства в конце коридора – романтика прошлых лет буквально витала в стенах этого помнящего бурный расцвет авиации СССР заведения! На первом этаже профилактория располагалась пельменная, которая считалась знаменитой (так мне поведали более опытные коллеги). Следует отметить, что пельмени там были действительно неплохими.

Из Толмачёво мы начинали интереснейшее путешествие по стране. Сначала летели в Иркутск, где сутки отдыхали. Признаться, первый рейс в Иркутск меня изрядно волновал: ведь вокруг этого аэродрома принято распускать клубы мистики и страхов даже сегодня. А в 2004 году ещё совсем свежи были воспоминания о катастрофе, случившейся в июле 2002 года – на подлете к иркутскому аэропорту потерпел катастрофу Ту-154, сорвавшись в штопор. А в 1997 году при вылете с заводского аэродрома сразу после взлёта огромный транспортный Ан-124 «Руслан» упал на жилые дома.

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.