

18+

Денис Окань

КУРСОМ НА РАССВЕТ

ПИЛОТ В ПЕСОЧНИЦЕ-1



Денис Окань

**Курсом на рассвет.
Пилот в песочнице — 1**

«Издательские решения»

Окань Д.

Курсом на рассвет. Пилот в песочнице — 1 / Д. Окань —
«Издательские решения»,

ISBN 978-5-00-683979-3

Эта книга — о мечте пилота. О стремлении познать новое, открыть другие горизонты. Мечте настолько назойливой, что ради неё готов рискнуть сложившимся укладом и даже счастьем семьи. «Делай что должен, и будь что будет!» — с такими мыслями я отправился в путь...

ISBN 978-5-00-683979-3

© Окань Д.
© Издательские решения

Содержание

От автора	6
Делай что должен...	8
...и будь что будет	12
«Мы семья!»	17
Строительные вагончики	21
От разочарования к восхищению	26
Курс конвертации	35
Коммунизм по-омански	39
Домик с видом на море	45
Волшебное слово	50
Конец ознакомительного фрагмента.	51

Курсом на рассвет Пилот в песочнице — 1

Денис Окань

© Денис Окань, 2026

ISBN 978-5-0068-3979-3

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

От автора

— *И как тебе в Омане работается, Денис?*

Подобный вопрос я получал очень часто. Кому-то было действительно интересно, а в интонациях некоторых сквозило неприкрытое ехидство. И тем и другим отвечал одинаково:

— *Отлично работается!*

И с улыбкой добавлял:

— *Это настоящий рай для командиров Боинг-737.*

После такого ответа даже ехидство сменялось удивлением, а я продолжал:

— *Вменяемое руководство, никто не компостирует мозги из-за неправильной запятой в задании на полёт. Толковые вторые пилоты, исправные самолёты. Все относятся к тебе доброжелательно, с искренним уважением. Погода всегда стабильно хорошая. Море рядом, даже не море — океан. Живёшь как на курорте! Идеальное место для вдоволь полетавшего в северном полушарии пилота.*

А ведь ещё недавно я не знал о существовании страны Оман, Аравийский полуостров представлялся огромной выжженной жарким солнцем пустыней. Даже подумать не мог, что влюблюсь в эту страну и её пейзажи...

Мне было непросто начать писать эту книгу. Казалось бы — чего сложного, ведь к моменту, когда я окончательно устал упрекать себя в лени, безволии и бессилии и уселся за столик в скромном номере гостиницы в Дакаре, чтобы родить первые строки вступительного рассказа, архив уже написанных историй о полётах на Ближнем Востоке тянул на несколько книг новой серии.

Затык был с самым первым рассказом. Нужно было плавно перейти от книги «Стажёр», финал которой описывает окончание моей карьеры в авиакомпании «Глобус»¹, к тому самому архиву. Но её заключительный рассказ «Весь мир передо мной» сам по себе служил подобным переходом, и требовалось написать что-то другое. Несмотря на то, что излагать случившиеся события для меня давно уже не проблема, и на то, что было о чем рассказать, я регулярно откладывал и переносил создание рассказа о первых месяцах жизни в новой стране и работе в новой авиакомпании. Причины были разными, в том числе и данное самому себе слово сначала закончить самый большой долгострой в моей недолгой карьере писателя — книгу о том, что такое CRM² и почему это на самом деле просто. Ведь именно с треклятого CRM и начиналась когда-то моя творческая деятельность: с первых методичек для пилотов в «Глобусе», затем пошли публикации в Живом Журнале; там же в мае 2013 года я начал публиковать рассказы о полётах, которые изначально рассматривал как способ донести до пилотов идеи о правильном отношении к культуре безопасности полётов. Это уже потом рассказы оказались востребованными более широкой аудиторией, само собой появилось общее название «Небесные истории» и пошло-поехало.

Кстати! Если вы ещё не прочитали «Небесные истории», было бы хорошей идеей сделать это прежде, чем приступить к данной книге.

Наконец, летом 2025 года книга «CRM. Просто о несложном» была выстрадана, опубликована, и у меня не осталось удобной причины откладывать работу над новой серией книг о более чем семилетнем периоде своей лётной карьеры, связанном с удивительной страной

¹ Вместе с авиакомпанией «Сибирь» выполнявшей полёты под брендом S7 Airlines. В 2019 году «Глобус» волился в «Сибирь», из которой в 2008 году вышел.

² Crew Resource Management — управление ресурсами экипажа. Любимая тема, изучению и популяризации которой я посвятил годы. Книга «CRM. Просто о несложном» входит в серию «Пилот гражданской авиации».

Оман. И тем не менее целый месяц потребовался на раскачку, пока наконец я не прилетел в Сенегал и не заставил себя просто сесть и начать печатать текст.

Работа над первым рассказом превратилась в работу над целой книгой. В ней оказались не только рассказы о полётах и прочих пилотских радостях, но и копание в себе: переживания, мотивация, ломка стереотипов и прочие личные перипетии, которыми я решил с вами поделиться. Замечу, что эта книга всё же автобиографическая, поэтому в ней так много меня, размышлений и взглядов на некоторые вещи и события через призму личного опыта.

Спасибо за то, что вы проявили интерес к моему творчеству!

Искренняя благодарность каждому читателю, кто оставался рядом на протяжении стольких лет и поддерживал мотивацию в сложные времена.

Летайте безопасно!

Мирного неба!

Выражаю признательность и уважение моим друзьям, коллегам, с кем бок о бок работал в авиакомпании «Оман Эйр». Не менее искренняя благодарность коллегам из S7 Airlines, где я вырос как пилот.

Делай что должен...

Неухоженность. Пустынность. Небо, скрывающее синеву за клочьями серой утренней дымки. Невысокие невзрачные деревья. Монотонный перелив то ли цикад, то ли птиц, пробивающийся даже через плотно закрытое окно. Аккуратный зелёный газон, но за ним — голая земля, которую и землёй назвать сложно. Грунт с камнями, присыпанный песком. На нём стоит калашный ряд белых машин, совсем не «Ламборгини». Небольшие, явно из дешёвых. Чуть правее — огромная парковка, совершенно пустая.

Ни одного небоскрёба в поле зрения. Лишь непримечательные, невысокие, в четыре-пять этажей, строения видны вдалеке. Тонкий запах влажности в номере отеля, очевидно, знавшего лучшие времена — интересно, сколько лет назад его построили?

Это точно Ближний Восток — обитель богатейших шейхов, коллекция умопомрачительных архитектурных проектов, растущих прямо на нефти посреди бескрайних песков?

— Ну и видок! — мотая головой и окончательно просыпаясь, сказал я вслух и отошёл от окна. Присел на край огромной кровати и задумался, пытаюсь разобраться с впечатлениями.

Сегодня 26 февраля 2017 года. Два дня назад закончилась моя четырёхдневная командировка в Новосибирск, откуда я выполнил несколько рейсов, последним из которых стал полёт в Москву с прибытием домой поздним вечером. Пренебрегая традиционной пилотской мнительностью, этот полёт со всей смелостью можно назвать последним — штурвал зелёного «Боинга» S7 Airlines в последний раз оказался в моих руках.

— Ну вот и всё, — сказал я тихонько вслух после завершения полёта.

Сидящий по соседству второй пилот услышал и спросил:

— Не грустно?

— Что-то пока не понял, — пожал я плечами, пытаюсь проникнуться моментом. — Ещё пока не осознал.

О чём думал я перед этим полётом? Что чувствовал? Сложно передать словами. К собственному удивлению, был очень — даже слишком! — спокойным, волнения не испытывал. Чувствовал... пожалуй, отстраненное умиротворение. Когда шёл на этот последний вылет, да и в самом полёте — нет-нет да лезли в голову воспоминания о годах работы в авиакомпании, с которой представлял себя одним целым. В S7 я вырос — и не только как профессиональный пилот, но и как инструктор, экзаменатор и лётный руководитель. Весь мой пилотский фундамент создан в S7. Отдавая всего себя авиакомпании, я сгорал на работе и восставал из пепла. От этого последнего полёта я ждал ощущения некой торжественности, что ли...



Последнее рукопожатие в кабине S7 Airlines

Рейс прошёл буднично. По окончании слёзы не навернулись, но комок к горлу всё же подкатил, когда после вошедшего в привычку личного прощания с пассажирами спустился по трапу, чтобы в последний раз выполнить осмотр зелёного «Боинга». Гуляя по блестящему в свете прожекторов почищенному от снега перрону Домодедово, удивлялся собственному спокойствию и отрешённости, удивительной чистой пустоте в сознании.

«Делай что должен, и пусть будет что будет!» — изречение древнеримского императора как ничто другое описывает внутренний настрой на рубеже двух важных периодов моей лётной карьеры.

Ведь я хотел узнать, что это такое — работать за рубежом в многонациональной компании?

Да, я хотел это узнать.

Иногда хотел настолько сильно, что, протирая штаны на очередном бессмысленном совещании высоких лётных руководителей, выслушивая нелепые оправдания, почему задача, поставленная год назад, до сих пор с места не сдвинулась, мысленно посылал офис по известному адресу.

«Господи! Что я здесь делаю? На что тупо трачу свое время? Зачем? Да пошло оно всё в... пень!»

Очень хотел узнать! Шёл к этому, работал над достижением однажды поставленной цели, но когда мечта вдруг оказалась рядом...

Между успешным прохождением отбора в конце сентября 2016 года и вызовом в авиакомпанию «Оман Эйр» прошло пять месяцев. За это время я успел спуститься вниз по карьерной лестнице, сменив кожаное кресло заместителя лётного директора на обитое овчиной потёртое командирское сиденье Боинг-737, получить дозу незабываемых полётов и успокоить эмоции после очередного расставания с офисом.

И дауншифтинг мне понравился — ведь эти пять месяцев я занимался именно тем, о чём мечтал, проклиная офис, его подковёрную возню и совещания. Не просто выполнял полёты из пункта А в пункт Б, но работал инструктором. В офисе какие только проекты ни проворачивал, иногда даже интересные, но всё это было не тем, чем я действительно хотел заниматься. Я мечтал выстраивать систему подготовки пилотов, внедрять новые подходы и методики, а

занимался гармонизацией системы документооборота двух авиакомпаний, в которой не один чёрт сломал ногу, пока она не «гармонизировалась» — а я сжёг кучу нервов и нажил новых недругов. А внедрение, казалось бы, простенького проекта — перевод в электронный формат бумажных бланков отчётов о тренировках и проверках, привела к настолько очевидному саботажу со стороны «сибирских» коллег, что моя мотивация сгорела напрочь. И как ей не упасть, если ты обращаешься к генеральному директору за помощью, а в ответ слышишь:

— Денис! Ну чего ты меня со своим [имярек] достаешь? Ты же видел сегодня, я со своими-то замами разобраться не могу!

Да. Видел. Год на совещаниях мусолить одно и то же без движения и при этом бодро рапортовать замы умели действительно хорошо! И это никак не соответствовало моему пониманию коэффициента полезного действия.

Меня тошнило от офиса уже перед выходом из дома. Я возненавидел офисную жизнь, и от осознания, что трачу время на то, что ненавижу, меня выворачивало наизнанку.

Теперь я начал много летать. Заниматься исключительно тем, что нравилось больше всего.

Правда, последние месяцы я и в статусе «офисного пилота» летал много, используя любую возможность сбежать от непродуктивных совещаний. Но теперь за полётами ничего не стояло — были только самолёт, экипаж, пассажиры и проблемы, со всем этим связанные. Проблемы куда более честные и чистые, чем подковёрная возня в кабинетах с кондиционерами.

Наконец-то я почувствовал себя в родной стихии!

В декабре 2016 года мне доверили (как забавно звучит это слово) ввод в строй очередного будущего командира, и почти все наши полёты прошли с приключениями. Да и без стажёра рейсы «радовали»: то Ереван затуманит, то в Сочи камни с неба падают с громом и молниями — и это в феврале! Работа была совершенно нескучной — на протяжении этих месяцев Стихия поулыбалась над вчерашним офисным пилотом во весь свой щербатый рот!

«Полетать захотел? Ха! Наслаждайся!»

И я наслаждался. После офисного абсурда и туман в Ереване, и камни с неба — всё было в радость! Особенно эпопея со Стажёром³, пожалуй, самым моим непростым «курсантом». И я его чему-то научил, и он меня многому.

Время бежало неторопливо, я вполне свыкся с мыслью, что где-то впереди меня ждёт неизбежное расставание с S7, но так как определённой даты очень долго не было, просто работал и работал. Делал, что был должен, и ждал того, что будет.

Разумеется, вся авиакомпания о моих планах знала, а кое-кто из заклятых друзей ждал моего переезда на Ближний Восток куда сильнее, чем я сам. Но пока время шло, а новостей из Песочницы⁴ не было, я летал, и работалось мне очень и очень комфортно. Не надо было переживать из-за саботирующих внедрение проекта коллег, не надо было кому-то разъяснять очевидное и тратить нервы на доказательство обвешанным регалиями руководителям, что это Земля вращается вокруг Солнца, а не наоборот. Офисные битвы прошлых лет уже успели дать свои плоды, Система успела во многом перестроиться, и в статусе рядового командира я работал настолько комфортно, насколько это вообще возможно в реалиях гражданской авиации России, где всё против тебя и только ветер навстречу⁵.

Увы, что есть, то есть. Но когда ты работаешь в привычной среде и уже научился со всеми вызовами справляться и способен правильно понаставить «обтекатели», то и в нашей

³ Ей посвящена книга «Стажёр».

⁴ Аравийский полуостров на сленге пилотов.

⁵ Одна из любимых поговорок отечественных пилотов с незапамятных времен.

авиации можно работать комфортно. Если не знать, что комфорт в том же самом небе может быть совершенно иным.

В один из первых февральских вечеров, ужиная в кругу семьи, я получил сообщение от агента, что меня, наконец, ждут в «Оман Эйр». Начало учёбы назначено на 5 марта, прибыть в Маскат, столицу Омана, предлагается 25 февраля.

Сердце замерло. И снова застучало. Вот так, буднично, эсэмэска — и вся твоя жизнь меняется?

Блин! Да у меня же командировка в Новосибирск запланирована с 20 по 24 февраля! Получается, вернусь и на следующий день должен лететь в Маскат?

Желанная до этого дня командировка в Новосибирск внезапно перестала таковой казаться — заключительные дни хотелось провести с семьёй. Неизвестно, когда снова увидимся. Возможно, через полгода... А мне столько всего надо будет организовать на новом месте: жильё, школу, транспорт, медицину и прочее и прочее! Я понятия не имею, как всё это делается.

Одно успокаивает: не я первый, не я последний.

Ух!



Селфи после окончания последнего рейса в S7

Отказаться от командировки тогда, когда февральский ростер всю исполняется, означает доставить авиакомпании и коллегам кучу проблем. Чтобы угодить моему желанию побыть с семьёй, планированию придётся перелопатить планы у целой армады пилотов, и вряд ли коллеги будут рады изменениям. Расставаться с родной авиакомпанией на такой ноте категорически не хотелось!

Придётся лететь в Новосибирск.

Стараясь ни о чем не думать, согласовал с агентом дату вылета из Москвы 25 февраля, и буквально через двадцать минут на мой электронный адрес пришли билеты на утренний рейс «Эмирейтс» Москва-Дубай и вечерний Дубай-Маскат той же авиакомпании.

...и будь что будет

Поздним вечером 24 февраля я поужинал в кругу семьи, собрал не очень-то большой чемодан, чтобы утром быть готовым ехать в аэропорт Домодедово. Проводить меня вызвался старый друг, товарищ, соратник по офисным баталиям Станислав Юрьев — виновник того, что я бросаю «Глобус» и улетаю в пески. Когда-то именно он сбаламутил меня попробовать — «за компанию» — пройти в маститую ближневосточную авиакомпанию, и я, полный любопытства испытать новый опыт, поехал...

Пройти тогда ни ему, ни мне не получилось, но за те четыре дня, что я провёл в Дубае, проходя один этап отбора за другим, пока не срезался на последнем, на собеседовании, мои жизненные установки изменились. На меня снизошло озарение: я понял, чего действительно хочу от дальнейшей лётной карьеры, и это никак не было связано с ростом по офисной лестнице.

Да уж. В начале мая 2015 года в Дубай я летел с опасением, что пройду — ведь я был уверен, что не готов к таким изменениям в жизни, что не могу вот так вот взять и оставить «Глобус»...

Через четыре дня возвращался в Москву с твёрдым пониманием, что буду работать над собой. За короткий срок я успел увидеть много захватывающего, радикально отличавшегося от того, к чему привык, очень при этом соответствовавшего тому, что я хотел видеть в родной авиакомпании. У меня появилась четкая цель: оказаться внутри многонациональной зарубежной авиакомпании, посмотреть по сторонам и разобраться, как всё устроено. Проверить, способен ли я работать в необычной, непривычной среде — с иностранцами в кабине, с пилотами со всего мира. Смогу ли быть с ними на одном уровне? К финальному собеседованию от первоначальной толпы осталось всего четверо. Я не прошёл, остальные трое прошли. Значит, всё возможно — надо лишь поработать над собой и открыть столько всего нового и интересного!

Мир вдруг увиделся мне куда более огромным, чем казался до этого. И было с чего — специфика работы большой дубайской авиакомпании и её маршрутная сеть впечатляли.

Конечно же, я мечтал получить подтверждение собственным мыслям о методике лётного обучения, об отношении к полётам — то есть всему тому, чем я задалбывал пилотов «Глобуса» на протяжении нескольких лет, пытаюсь построить новые рельсы в промежутках, когда динозавры не мешали. Главной целью, которая сформировалась в моём сознании, было достижение позиции инструктора в зарубежной авиакомпании, что позволило бы собственными глазами увидеть организацию процесса подготовки изнутри.

В общем, я планировал много чего попробовать, проверить, узнать, увидеть...

И применить на практике, вернувшись в родной зелёный «Глобус».

Да, от розовой мечты, которая сопровождала меня с момента осознания себя в кресле командира⁶ — создать локальную «Люфтганзу» на базе небольшого и очень любимого «Глобуса» — я не отказался. Просто понял, что путь может быть более качественным, если зайти с другой стороны. В «Глобусе» я достиг потолка, растёкся по нему тонким слоем и испытывал от этого жгучий дискомфорт. Возможность роста была — но только по должностной лестнице. Как пилот, я уже не мог научиться в S7 ничему. Сложно учиться, если никто не делает тебе замечания, ведь ты сам — проверяющий, да ещё и на высокой должности! А я хотел учиться и ненавидел быть «офисным пилотом», мне была противна возня, в которой приходилось участвовать. Я испытывал жгучую потребность открыть что-то новое по специальности, которую когда-то, в очень непростое время, выбрал.

⁶ Свой первый самостоятельный полёт в этом качестве я выполнил 7 октября 2006 года.

Впоследствии я не раз задумывался, как бы сложилась моя жизнь, если бы не стал «пилотом-гастарбайтером», проявил малодушие и остался в офисном кресле. Вряд ли я смог бы стать винтиком Системы, раз это не получилось у меня раньше. Скорее всего, моего здоровья надолго бы не хватило — слишком уж близко к сердцу принимал офисную возню, безразличие, нежелание меняться.

Те четыре дня дали мне очень нужный вектор. И, возможно, продлили мою лётную карьеру. Может быть, жизнь.

Да, по возвращении в Москву меня с головой одолело желание сесть за парту, научиться чему-то новому, проверить собственные силы и с багажом полезного опыта пригодиться родной стране, помочь нашей многострадальной авиации стать чуточку безопаснее. Мне думалось, что за пять-семь... да пусть даже десять лет динозавры естественным путём уйдут на пенсию, а вместо них подрастёт толковая молодёжь, станет инструкторами, даже руководителями, которым не всё равно. Такие мысли грели душу и мотивировали.

Пригодиться на Родине стало конечной моей целью, но для начала надо было над собой поработать.

Эти строки я пишу в 2025 году. Я стал на десять лет старше. По прошествии лет понимаю наивность своих планов, особенно насчёт ухода динозавров — на смену старому поколению пришло новое — моих ровесников. Улыбаюсь, но ни капли не жалею, что был таким наивным. Это была очень красивая мечта.

Она и сегодня меня не покинула. Книги — это один из способов пригодиться, и, возможно, способ более действенный, чем протирание штанов в офисе.

Суббота, 25 февраля, была очень, очень долгой.

Почти пятичасовой полёт в Дубай мне практически не запомнился, разве что всплывают обрывки воспоминаний о том, как ждал посадки в бизнес-зале Домодедово, и так и сяк смакуя в голове фразу «ну вот и начинается новая жизнь». Чувство спокойствия, отстранённости, как будто я наблюдаю за происходящим со стороны, никуда не делось. Да чего уж там — ещё долгое время мне будет казаться, что это на самом деле сон, я скоро проснусь и пойду в офис — настолько мощное изменение произошло в моей жизни.

В Домодедово у меня было всё. Приличная работа в лучшей авиакомпании страны, персональное знакомство не только с генеральными директорами обеих авиакомпаний S7, но и с её владельцами. Перспективы роста, все неписанные «плюшки», положенные лётному руководителю. Очень неплохая зарплата, уважение (как и ненависть — куда без нее?), две квартиры, две машины, школа рядом, садик под боком.

А теперь я лечу в Маскат... или в Мускат? Как правильно-то?

Я понятия не имею, что ждёт впереди, как сложится жизнь. И ладно моя жизнь — но вдруг, потакая собственным капризам, я делаю несчастной свою семью?..

Помнится, я даже позволил себе бокал красного вина по этому поводу.

«Будь что будет, и делай что должен!»



25.02.17 г. Боинг 777 «Эмирейтс» в аэропорту Домодедово

Пересадка в Дубае заняла несколько часов. Чтобы не толкаться среди безумного количества людей, я решил поискать возможность присесть и нашёл зал с названием «Мархаба» (я ещё не знал, что с арабского это переводится как «добро пожаловать»), оплатил и... с трудом нашёл свободное место. Было тесно и шумно, но, как известно, лучше плохо сидеть, чем хорошо стоять. И я сидел, смотрел по сторонам. Глаза рябило от людей необычного вида, совершенно не похожих на европейцев. Я решил, что эти смугляки в интересных одеяниях — арабы. Логика простая: Дубай — значит, арабы. Лишь значительно позже научился различать арабов, пакистанцев и индийцев — последние тогда и занимали большинство мест в «Мархаба».

Шум, гам, непривычные запахи, необычная еда.

Наконец дождался времени посадки и потопал к гейту. Очередь на вылет в Маскат выглядела жиденькой, но тем не менее в «три семерки»⁷ посадили нас довольно плотно. Я летел в экономе, компактно зажатый смуглыми людьми в просторных одеяниях. Помимо них было много пассажиров азиатской наружности, а европейцев почти не было.

Нет, я не испытывал какого-либо дискомфорта. Отнюдь. Было интересно и даже немного забавно. Ну ведь совсем недавно я был «грозой» «Глобуса», а с некоторых пор ещё и занозой в заднице у лётных руководителей соседней «Сибири», с кем мне пришлось встречаться в офисных баталиях. Одновременно с этим возглавлял рабочую группу в лётно-методическом совете Росавиации⁸, в октябре 2015 года выступал с докладом на семинаре ИКАО⁹ в Париже — как раз после представителя «Эмирейтс», самолёт которой везёт меня в Маскат. Пожилой полноватый лысый дяденька красиво и с юмором рассказывал про внедрение ЕВТ¹⁰ в «Эмирейтс», я — про разработанный нашей группой документ, призванный помочь авиакомпаниям создавать

⁷ Прозвище самолёта Боинг-777. Другими прозвищами являются «три топора» и «портвейн», последнее является отсылкой к популярному в позднем СССР и постсоветской России дешёвому портвейну «777».

⁸ Росавиация (ФАВТ, Федеральное агентство воздушного транспорта) — федеральный орган исполнительной власти, который занимается регулированием отношений в сфере воздушного транспорта (гражданской авиации), использования воздушного пространства РФ, аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства и авиационно-космического поиска и спасания.

⁹ Международная организация гражданской авиации.

¹⁰ Evidence-Based Training. Подготовка, основанная на основе анализа фактических данных. Современный подход к подготовке пилотов, направленный на развитие базовых компетенций.

эффективные и удобные для использования в работе SOP¹¹. Помимо нас на семинаре присутствовали представители других авиакомпаний из разных стран, были «Боинг» и «Эрбас».

На организованном по окончании семинара фуршете я сидел за одним столиком с женщиной, пилотом-испытателем корпорации «Боинг», она живо интересовалась моим опытом работы над созданием SOP в S7, я рассказывал...



Выступление на семинаре ИКАО в Париже

А сейчас лечу пассажиром в окружении простых людей совершенно необычного вида и имею целью работать рядовым командиром в стране, о существовании которой год назад даже не догадывался.

Оман... Это где-то в Иордании, да?

Именно про Иорданию я и подумал, когда в феврале 2016 года мой старый товарищ Дима Малаховский, с кем не один месяц я плечом к плечу пролетал на старте командирской карьеры, поделился новостью: он решился уйти из «Глобуса» и проходил отбор в Китай и Оман. Дима пытался сделать выбор, спрашивая, в том числе, моего совета. А я в это время завис в испанском Теруэле, где «Глобус» должен был забрать шесть бывших самолётов «ЮТэйра».

Общались мы с Димой по телефону не очень долго, и в итоге у меня сложилось ощущение, что мой друг намылился в Иорданию. Как сейчас помню: во время разговора в голове возникло представление жёлто-серых холмов, россыпь невысоких белых строений — один в один то, что показывают по телевизору в репортажах о развивающемся Ближнем Востоке, где регулярно происходят конфликты.

Амман¹², Оман...

О существовании страны Оман я узнал лишь три месяца спустя, когда Дима нашёл меня в офисе, чтобы попрощаться. Лучезарно улыбаясь, буквально светясь, он крепко пожал мою руку и сказал:

¹¹ Standard Operating Procedures, стандартные эксплуатационные процедуры. В общем понимании — некий набор действий установленный для выполнения определённой задачи в указанной последовательности. В узком понимании — книжка-сборник процедур, выполняемых пилотами при подготовке к полёту и в полёте.

¹² Столица Иордании.

— Денис, спасибо тебе! Спасибо за всё!

И вот тогда я и узнал, что Оман — это не Иордания.

В Сети мало что нашлось об Омани. Страна на восточном побережье Аравийского полуострова, абсолютная монархия, практически закрыта для туристов. Как у многих стран Персидского залива, основной источник доходов — нефть и газ. Столица — город Маскат. На юге граничит с Йеменом, где перманентно идёт война. М-да.

«Живу как на курорте», — писал Дима и слал фотографии в подтверждение.

И вот, девять месяцев спустя, я уже сам лучезарно улыбаюсь, сижу рядом со смуглым дяденькой в балахоне и вспоминаю Марка Аврелия.

Что ж. Оман, значит, Оман.

Ещё полгода назад в моих наполеоновских планах была авиакомпания, в которую я поехал «за компанию», и которая свернула моё сознание. Мне было предложено ещё раз попробовать через год, что было меньше принятых в авиакомпании двух лет, но, когда я, выждав положенный срок, отправил резюме, оно было отклонено. Удивился и расстроился. Написал в HR той женщине, что предложила мне подождать год, она меня вспомнила, ответила, что перенаправила запрос кому-то там... и дальше дело не продвинулось.

А Дима очень и очень складно описывал Оман, сопровождая рассказы красивыми фотографиями моря и пальм. Добил он меня уверением «ты через два года здесь инструктором станешь!» — а ведь именно это и было моей заветной мечтой! Позиция инструктора давала возможность посмотреть на организацию учебного процесса изнутри. Узнать некоторые тайны и положить их в копилочку. Кроме этого, у меня было чёткое понимание, что полученный в Омани опыт может стать важной ступенькой в ту самую авиакомпанию — когда-нибудь потом. Прийти на Ближний Восток в роли командира на привычном Боинг-737 — наверное, это комфортный вход? Полетаю, наберусь опыта — может, даже инструкторского — и буду действовать по ситуации.

Вот так всё и завертелось. Первые шаги сделаны, ну а дальше...

Буду делать что должен, и будь что будет!

«Мы семья!»

— Мы не такие, как большие авиакомпании Залива, «Эмирейтс» или «Катар», мы — другие. В «Оман Эйр» мы как семья.

Сегодня первый день наземной подготовки. Нас, группу из шестнадцати пилотов Боинг-737, собрали в небольшом классе. За столом преподавателя смуглолицый человек в белой форменной рубашке с погонами. Он представился как пилот-экзаменатор и теперь рассказывает об авиакомпании. Мы внимательно слушаем.

Я уже неделю в Маскате и, стараясь сохранять позитивный настрой, пытаюсь побыстрее перейти в фазу принятия. Первые впечатления от страны, где мне предстояло работать и жить, были, мягко говоря, не теми, которые я ожидал.

...Наш Боинг-777 после необычайно долгого руления наконец-то остановился на перроне. Не успели погаснуть табло «Пристегните ремни», как пассажиры оживились, повскакивали, начали открывать багажные полки. Стюард по громкой связи вежливо просил прекратить безобразие.

«Ну, что-то общее с Россией здесь точно есть», — резюмировал я, наблюдая привычную картину.

Вышел из самолёта на трап, в лицо дхнуло теплом и влажностью. Яркие фонари разгоняли вечернюю тьму, подсвечивая перрон колоритного аэропорта. Невысокий, в пару этажей, аэровокзал, архитектура которого не давала усомниться в том, что я оказался в арабской стране — лицевая часть обоих этажей выполнена в виде специфических арочек. Очень и очень непривычный глазу вид.

На небольшом перроне ни одного гейта с телетрапом, только простые стоянки. Под самолётом два автобуса, к которым, толкаясь на трапе, направлялись пассажиры.

Я был потрясён размерами двигателя Боинга 777. Трап стоял как раз перед ним, и эта громадина поразила воображение! Да, я знал, что диаметр этого двигателя равен диаметру фюзеляжа моего «семьсот тридцать седьмого», но это знание ничуть не преуменьшило величие открывшегося вида.

Жарко. Влажно. Душно.

«Конец февраля, что же здесь летом будет?»



Старый перрон аэропорта Маскат

Спустился по трапу, зашёл в автобус. Тут же вдарило холодом — водитель явно выкрутил кондиционер на минимум. Хорошо, что я прилетел из зимней Москвы и одет достаточно тепло, чтобы выдержать локальную Антарктиду. Хотя соседи мои смуглолицые явно не из России, но укутаны ещё плотнее, особенно женщины.

Как же всё необычно! Утомлённый суетой последних дней мозг усиленно вырабатывает новые нейронные связи...

Нас долго везли, то и дело останавливаясь. Наконец двери открылись, мы потопали внутрь терминала, где оказались в небольшом зале, в котором и без нашей толпы стояли очереди, а с нами он заполнился под завязку.

Очередь двигалась медленно. Приготовился терпеливо ждать, но внезапно некий служащий в белой рубашке до пят поманил меня и ещё несколько бледнолицых, подвёл к отдельной очереди, которая была несравненно более короткой.

— Салам Алейкум, — поздоровался я с бронзовым бородатым арабом в песочного цвета униформе, подавая в окошко паспорт и распечатанную на отдельном листе визу.

— У'алейкум ассалам, — ответил пограничник. — Как дела? Как прошёл полет?

Немного остолебнев от вопросов, которых на границе не ждёшь, ответил:

— Полёт был долгим, но всё хорошо, спасибо!

Араб открыл паспорт, полистал.

— О, Русия?

«Русских не видел, что ли?»

Я кивнул, переминаясь с ноги на ногу.

— У вас спонсором указана авиакомпания «Оман Эйр». Будете в Омане работать?

— Да, пилотом. Я командир Боинг-737.

— Здорово! Добро пожаловать в Оман, кэптэйн!

Размашисто поставив в паспорте печать и широко улыбаясь, бородач вернул документы. Я поблагодарил, прошёл вперёд.

— Ну что ж, Оман, привет! — негромко произнес вслух.

— Я расскажу вам про Оман и оманцев. Наверняка кто-то из вас впервые в арабской стране и уж точно впервые в Омане, поэтому важно знать и понимать нашу специфику, нашу культуру.

Мы переместились в другую комнату, теперь перед нами выступает гладко выбритый араб в длинном до пят белом балахоне и забавной шапочке на голове, похожей на тубетейку. Это менеджер-флит, руководитель флота Боинг-737, Мохаммед Аль-Аджми, наш непосредственный начальник. У него весьма колоритный акцент, необычные интонации, ни на что когда-либо мною слышимое не похожие. Не всё, что он говорит, я успеваю понимать, но суть улавливаю.

— Оман — очень добрая страна, и мы, оманцы — очень добрые люди. В этом вы скоро убедитесь сами. Мы никому не желаем зла, ни с кем не воюем и никому не говорим, что им делать. Мы живём ради нашей страны, чтобы делать Оман ещё лучше и счастливее. Мы очень любим свою страну и очень любим нашего Султана...

О, да! То, что вы любите Султана, я успел заметить. Сложно не обращать внимание на портреты, которые буквально везде. В какое здание ни войди — обязательно увидишь на стене портрет строгого бородатого дяденьки. На многих машинах наклейки с образом строгого бородатого дяденьки. Очень и очень бросается в глаза.

— ...для каждого оманца он как отец. Девяносто девять процентов оманцев обожают Султана Кабуса, а если кто-то вам скажет, что он Султана не любит, знайте — это не оманец!

Менее чем через пару лет я и сам стал оманцем. Привыкая к Оману и узнавая историю страны, не полюбить Султана Кабуса, без каких-либо сомнений, одного из мудрейших лидеров современности, было невозможно. Но это всё потом, а пока что я внимательно прислушиваюсь к выступлению своего нового, необычно выглядящего, руководителя.

— Пожалуйста, никогда не говорите ничего плохого про Султана. Это очень обидно для нас, очень плохо!



Портрет Султана Кабуса на стене в отделе кадров.

«Хм, да я, вроде, не собираюсь».

— А ещё, прошу, никогда не разговаривайте в кабине о политике. У нас интернациональный коллектив, у каждого могут быть свои взгляды. Но мы здесь делаем одну работу и нам не нужны конфликты. И вам тоже не нужны. Мы, оманцы, так воспитаны, что стараемся избегать конфликтов. Мы всегда стараемся помочь. «Оман Эйр» — это семья. Если у вас возникнут

какие-то проблемы, пожалуйста, не стесняйтесь обращаться. Я доступен двадцать четыре часа в сутки, запишите мой телефон...

«Мы как семья», «это семья»...

Из тех коротких заметок, что я выудил в Сети про Оман ещё до приезда, я обратил внимание на удивительную теплоту, с которой отзывались редкие посетившие страну люди. Информации было немного, а про «Оман Эйр» вообще крайне мало. На пипрунке¹³, специализированном международном форуме пилотов, я нашел лишь пару отзывов об авиакомпании, оба коротких, но положительных. Последнее выглядело очень удивительным — писать об авиакомпаниях в позитивном ключе нехарактерно для вечно чем-то недовольных пилотов. Особенно на фоне соседних веток, где в привычном духе обсуждались «несемейные» крупные авиакомпании Залива.

Дима тоже очень нахваливал Оман. «Живу как на курорте» — эта фраза была не раз им сказана с момента, как он начал убеждать меня составить ему компанию на Ближнем Востоке.

«Газ там какой распускают, что ли? Чего вы все так его обожаете?»

Первые дни я был как ёж. Недоверчив и готов к отпору. Обычное состояние российского командира воздушного судна.

В общей сложности я проработал в Омане почти шесть лет в два захода, между которыми был перерыв на пандемию. Я бесконечно благодарен судьбе за то, что у меня был такой опыт. Слова «„Оман Эйр“ — это семья» очень хорошо характеризуют впечатление, с которым сохранился в моей памяти этот период.

Но тогда я слушал начальника флота и терзался сомнениями в сделанном выборе. Увиденное за неделю пребывания в Маскате не очень-то походило на понятие лакшери, стойко ассоциировавшееся в моей голове с песочными странами Залива.

¹³ pprune.org — professional pilots rumors network. Пожалуй, самый большой международный форум, где пилоты со всего мира обсуждают те или иные вопросы, в частности жизнь и работу в разных регионах и авиакомпаниях.

Строительные вагончики и путь назад, который был

Административный офис авиакомпании представлял собой относительно крупное, в несколько этажей, здание, именуемое «первой штаб-квартирой» (HQ1). Там заседало высшее руководство авиакомпании и располагались отдел кадров, финансовый департамент и прочие подобные. На учёбу мы ходили в одноэтажное строение, вторую штаб-квартиру (HQ2), и там же в то время располагались комнаты для предполётной подготовки пилотов и бортипроводников. От HQ2 экипажи увозили на небольшом автобусе в аэропорт для выполнения рейсов.

Между первой и второй штаб-квартирами было ещё одно небольшое, в три этажа, здание, где сидели лётные начальники и их помощники. Шоком, хоть и ожидаемым, для меня стало то, что руководителей было всего четверо — по количеству типов самолётов в авиакомпании. Да, над ними был ещё один менеджер-пилот, может, даже двое, но это уже тот уровень, с которыми пилоты обычно не взаимодействуют.

Должность «менеджер-флит» можно, пожалуй, сравнить с командиром лётного отряда в России, но у последнего в структуре, корнями уходящей в советский «Аэрофлот», в подчинении несколько командиров эскадрилий с заместителями, да и у самого комотряда был заместитель, а то и не один — а здесь на всю толпу пилотов Боинг-737 (более 400 человек!) был всего один руководитель. Должности заместителя не было. Если он уходил в отпуск, его обязанности исполнял начальник другого флота, о чём пилотов оповещали по электронной почте.

Руководителям помогали помощницы — три милых арабских женщины, а также инструкторы на должности «технический пилот» — по одному на каждый тип воздушного судна. Они курировали работу над нормативно-лётной документацией.

В том же здании располагался отдел, занимавшийся лицензированием пилотов, хранением сертификатов и прочих бумаг. Рядом стояла пара крошечных строений, в которых располагалась клиника авиакомпании (собственная) и пункт выдачи форменной одежды. И некоторые другие, тоже небольшие, строения.



HQ1 авиакомпании

Все здания выглядели скромно, но самое забавное — рядом стояли многочисленные... вагончики. Поначалу я решил, что они остались от строителей, и, возможно, так и было, но вскоре выяснилось, что там тоже расположены отделы!

Одним из таких был отдел Staff Travel, отвечавший за «путешествия персонала». Как в любой приличной современной авиакомпании, у сотрудников «Оман Эйр» была привилегия — корпоративные билеты на рейсах своей авиакомпании и многих других. Кроме этого, сотрудникам раз в год полагались бесплатные служебные отпускные билеты на всю семью. Вопросы, с билетами связанные, решались в вагончике. Было довольно забавно в них подниматься.

Да, через пару лет вагончики расселят в здания, а ещё раньше HQ2 реконструируют, подготовку пилотов и бортпроводников к полёту переведут в специально отстроенное и здорово выглядящее здание CRB, crew reporting building, неподалеку от аэровокзала — тоже нового, очень красивого и удобного. Потом и лётное начальство переедет в HQ2, уже очень хорошо отремонтированное к этому времени. А потом ещё и ещё...

Но 27 февраля 2017 года, когда я впервые увидел офис авиакомпании, окруженный строительными вагончиками, я был, мягко говоря, шокирован. Всё это выглядело совершенно несерьёзно для авиакомпании с большими амбициями, а это был именно тот период, когда национальный перевозчик Султаната Оман заявлял о планах значительного роста, что делало авиакомпанию очень привлекательной для экспатов¹⁴.

Пишу и улыбаюсь воспоминаниям о том, каким поначалу показался мне Маскат, какой увиделась авиакомпания. Маскату и «Оман Эйр» в моём сердце отведено место не менее почётное, чем то, которое занимает S7.

...Я получил багаж и наконец-то вышел в зал прилёта, где меня встретил Олег, второй пилот 737, уже полгода работавший в «Оман Эйр», но уже давно знакомый мне по общению в интернете. Мы идём, болтаем о том о сём, а я офигеваю от того, что вижу.

Аэровокзал, очевидно, знавал и лучшие времена. Холодный, благодаря усилиям кондиционеров, тесный, с низкими потолками, ароматом многолетней влажности с примесью чего-то эдакого, не пойми чего.

«Наверное, восточного колорита», — сделал я напрашивавшийся вывод.

Очень много бородатых мужчин, снующих мимо, либо сидящих, а то и прикорнувших на полу. Преимущественный цвет одежд — белый, но есть и коричневый, и синий, а женщины в основном закутаны в чёрное. Кто-то с закрытыми лицами, но большинство всё же с открытыми. Но в платках. Встречаются и бледнолицые, но на фоне прочих они явно не в большинстве. Женщины европейские тоже попадаются, причём одетые абсолютно обычно, никаких платков на голове и балахонов на теле, и при этом никто из грозного вида бородачей не пытается их убить за появление в мусульманском обществе в неподобающем виде. Даже осуждающе не смотрят.

«Да как так-то!»

Образ, созданный масс-медиа, ещё немного треснул.

Но как же непохоже всё это на современный, действительно столичный аэропорт Домодево, свидетелем развития которого я был с 2004 года!

Кстати, как раз на старый Домодедово этот аэровокзал и был похож. Не внешне, но по настроению — так же тесно, архаично, и много-много людей.

И вот здесь мне предстоит работать как минимум два года? Это точно шаг вперёд?

Что ж. Назвался груздем, полезай в кузов.

¹⁴ Экспат — человек, который временно проживает за пределами своей страны, не являясь иммигрантом. Термин происходит от английского слова «expatriate», что означает «находится вне родины».



Старый аэровокзал аэропорта Маската

Я и полез — продравшись через облипающую вечернюю влажность, уселся в машину Олега, который отвёз меня в отель «Голден Тулип», рассказывая по пути о жизни, работе, полётах и о том, как быстро отстраивается Маскат — мол, развязки, по которой едем, буквально вчера ещё не было.

В отеле (опять непривычные ароматы!) я получил карточку от номера, нашёл его, разделся, принял душ и наконец упал в огромную двуспальную кровать, всё ещё не до конца веря в происходящее. Всего два дня назад я был в морозном Новосибирске, носил салатовую рубашку и управлял зелёным «Боингом», а сейчас — ночью в жарком Маскате, куда в толпе бородачей меня привёз огромный самолёт, а впереди сплошная неизвестность.

«Получится?»

Как в шутку говорят пилоты — «будем посмотреть!»

Что ж, будь что будет.

По закону жанра здесь напрашивается фраза «назад дороги нет», но я покривлю душой, если напишу, что дела обстояли настолько печально.

Весь «Глобус» был в курсе, что я намылился в Оман (заодно и про Оман узнали — хоть какую-то пользу компании принёс), и руководство не было исключением. Я считал неправильным держать это втайне, поэтому, как только в сентябре прошёл скрининг, честно рассказал о своих планах и лётному директору, и генеральному. Следует особо подчеркнуть, что авиакомпания шла навстречу и помогала в осуществлении мечты...

(Настолько сильно хотели от меня избавиться. Простите, не смог сдержать любимый сарказм).

Все необходимые документы на раз-два выдавались, подписывались, отправлялись, а самое главное — по возвращении из Новосибирска я ведь не уволился. По имевшейся договорённости ушёл в отпуск. Выбрал все бывшие в запасе дни (что-то около месяца скопилось), а по его окончании должен был написать заявление на отпуск без содержания ещё на три месяца.

Я слышал много историй, в которых те или иные авиакомпании творили дичь, ставили палки в колеса пилотам, да ещё и Росавиация препоны строила, но в моём случае всё было

сделано по-доброму, профессионально. Даже верификацию пилотского, неожиданно ещё раз затребованную «Оман Эйр» в начале февраля, оформили быстро — за неделю до отлёта забрал на Ленинградке¹⁵.

Важно заметить, что буквально со следующего месяца пилотам перестали подобную верификацию выдавать, либо делали это через кучу проволочек, объясняя тем, что выдача подобной справки, да ещё и на английском языке, не входит в обязанности Росавиации¹⁶. А я, получается, успел в последний вагон заскочить — без головной боли всё оформил.

Перед командировкой в Новосибирск со всеми в офисе попрощался, лично сказал «спасибо» за всё каждому, к кому относился и до сих пор отношусь с большим уважением. Зашёл в кабинеты генеральных директоров обеих зелёных авиакомпаний, где получил добрые напутственные слова на прощание и предложение не забывать, заходить в гости.

(Чем я, конечно же, пользовался в будущем. На этот раз пишу без какого-либо сарказма).

То есть назад дорога у меня была — на случай, если вдруг что-то не получится в Омане.



На парковке возле офисов авиакомпании

Не получится?

Да, подобная неуверенность имела место. И речь даже не о моей возможной неспособности работать с иностранцами, а о банальщине: вдруг им не понравятся мои документы? Вдруг местную медкомиссию, положенную в самом начале, не пройду? Вдруг какая-то иная накладка?

Очень много «вдруг» заставляли волноваться. Наличие путей отступления успокаивало, но не то что бы очень — если в Омане не получится и я вернусь в «Глобус», злословие за спиной обеспечено. Пойдут слухи, один нелепее другого, и все не в мою пользу. Давно известно, что хуже бабок на базаре только пилоты в курилках.

В способности успешно пройти обучение и проверки я не сомневался, но вот бюрократии побаивался. Врача — нет, но...

Как раз-таки бюрократия хлопот не доставила, а вот врач заставил изрядно поволноваться. Никогда до этого у меня не было проблем с прохождением медицинских освидетель-

¹⁵ Главное здание ФАВТ находится в Москве на Ленинградском проспекте.

¹⁶ Несколько позже они начали выдавать справку на русском языке, что устраивает не все зарубежные авиакомпании.

ствований, а тут на тебе — давление повышенное. Допускается 140 на 90, а у меня верхнее то 146, то 150. Да и нижнее повышенное. И ничего понять не могу, так как на всех прошлых ВЛЭК¹⁷ в России оно было около идеальных 120 на 80.

Расскажу подробнее о медицине.

Прежде чем окончательно трудоустроиться в Омане (и в других странах Ближнего Востока), экспат должен пройти государственный медосмотр: сдать анализы, пройти определённые процедуры, что-то там ещё проверить — страна должна убедиться, что ты не привёз внутри себя запрещённые болячки и вещества. 27 февраля нашу дружную толпу новобранцев — шестнадцать боингистов и не помню сколько эмбраеристов¹⁸ посадили в автобус и привезли в очень фольклорную локацию, где высадили на парковке рядом с уставшим белоснежным одноэтажным строением, которое оказалось клиникой. Сквозь выросшие по периметру пальмы виднелись не менее аутентичные домики.

В который раз моё представление о тотальном ближневосточном «лакшери» было порушено. Ремонт внутри здания своей простотой напоминал деревенскую поликлинику в глубинке России, а главным отличием было присутствие большого количества смуглых бородачей в длинных одеяниях — таких же гастарбайтеров, как и мы, только других профессий.

Тем не менее нас вполне профессионально «обработали», причём в приоритетном порядке, после чего мы отправились на другую локацию к врачу авиакомпании, который нашёлся в небольшом здании рядом с аэровокзалом. И вот там давление меня и подвело. То ли переволновался, то ли акклиматизация проявилась, то ли не выспался. Предыдущим вечером футбол какой-то в баре на крыше отеля показывали, и местные ребята настолько сильно шумели, что я долго не мог заснуть.

Кстати, очередное наблюдение, которое я уже успел сделать: местные ребята совсем не прочь были сидеть и потягивать пиво, что добавило ещё одну трещину в образ строгого исламского мира, построенный в моём воображении средствами массовой информации.

В итоге потребовалось несколько походов к доктору — теперь уже в клинику рядом с офисом — прежде чем моё давление его устроило, а я заработал болезнь, известную как боязнь белых халатов. Несмотря на то, что отношение со стороны медиков было максимально добрым, участливым, не волноваться было категорически невозможно. Уже учёба началась — а я всё по врачам бегаю! Начнёшь тут переживать, представляя как с опущенной головой постучусь в дверь «Глобуса» со словами: «Дяденьки, я всё осознал, возьмите меня обратно, пожалуйста!»

После получения «хлебной карточки» я сполна ощутил реализм фразы «камень с души упал». Дальше всё зависело лишь от меня.

¹⁷ Врачебно-лётная экспертная комиссия. В данном контексте — ежегодной медосвидетельствование, проверка здоровья в соответствие с требованиями, принятыми в России. Российский ВЛЭК считается одним из самых строгих в мире, но в последние годы требования стали похожими на общепринятые.

¹⁸ Пилотов Боинг-737 и Эмбраер-175 соответственно.

От разочарования к восхищению

В первое своё оманское утро 26 февраля, не увидев небоскрёбы за окном и посидев-подумав на краешке огромной кровати в номере отеля «Голден Тулип», ставшим моим пристанищем на следующий месяц, я спустился на завтрак. День предстоял интересный — Олег пообещал устроить экскурсию по городу, а также отвезти в район обитания пилотов-россиян, коих в «Оман Эйр» вместе с Олегом и Дмитрием было уже четверо. Дима присоединился раньше всех, после него пришли Олег, Виктор и Алексей. Виктор был мне незнаком, а вот Лёшу я хорошо знал, так как он работал в «Глобусе».



Вид на Маскат с гор

Пару лет назад Алексей попал под каток Росавиации, охотившейся на пилотов без крепкого образования¹⁹, его пилотское свидетельство было аннулировано несмотря на то, что он выпускник самого что ни на есть государственного Университета гражданской авиации Санкт-Петербурга. Да, каток у авиавластей весьма неизбирателен²⁰.

Много лет Алексею потребовалось для того, чтобы восстановить справедливость и получить от Росавиации новое свидетельство пилота. Чиновники всячески противились логике, здравому смыслу и решению суда. А пока всё это вертелось, он отучился на пилота за рубежом, благо это не заняло много времени, смог пробиться в Корею, где был шокирован местными порядками настолько, что при первой же возможности «сбежал» в Оман, где мы и встретились. Лёша присоединился к авиакомпании на месяц раньше меня.

Хорошо помню эпизод из офисного прошлого, связанный с Алексеем и его нелёгкой судьбой. Сидел я на одном из ненавистных совещаний, как вдруг зазвонил телефон. На экране высветился неизвестный международный номер.

¹⁹ В авиационных кругах это часто встречающийся сарказм в адрес авиационных властей, которые, невзирая на нормы и правила, признают пилотами лишь тех, кто имеет на руках диплом об очном образовании в одном из государственных летных учебных заведений России.

²⁰ Не могу не написать, что практически все чиновники, участвовавшие в беспределе, несколько позже были обвинены в коррупции. Правда, не все в итоге получили по заслугам. Выводы делайте сами.

«Хм. Кому, интересно, я потребовался?»

Я извинился, вышел из кабинета, отвечая на звонок. На том конце «провода» поздоровался дяденька, представился пилотом-инструктором авиакомпании «Кореан Эйр», спросил, не Дэннис ли Окань ему отвечает. Мне стало очень интересно, и я согласился с тем, что я Дэннис Окань.

— Простите за беспокойство! Я представляю отдел по подбору персонала, мне необходимо провести обычную проверку. Один из кандидатов на должность второго пилота указал вас в качестве того, кто может дать ему характеристику.

— Да-да, я понимаю. Чем могу помочь?

— Скажите, какую вы должность занимаете и в какой авиакомпании?

— Заместитель лётного директора, авиакомпания «Глобус».

— Спасибо! Скажите, вы являетесь инструктором в вашей авиакомпании?

— Да, и экзаменатором тоже. На самолёте Боинг-737.

— Замечательно, всё сходится. Знакомы ли вы с пилотом... — дяденька назвал имя и фамилию Алексея, и я начал, наконец, что-то понимать.

Мы не были близкими друзьями с Лёшей, но о его злоключениях я знал, а в прошлом, пока он не попал под каток Росавиации, несколько раз летали вместе. Работал парень неплохо, разве что ворчать любил (с годами не изменился). Летал уверенно.



Справа можно разглядеть торец полосы 08 левая

— Да, знаком, он работал в нашей авиакомпании.

— Очень хорошо! Скажите, вам доводилось с ним летать или встречаться на тренажёре?

— Да, неоднократно. И летал с ним, и проводил тренировку на тренажёре, и наземные занятия тоже. Я хорошо знаю его как пилота, могу сказать, что он очень серьёзно и ответственно относился к работе, никаких замечаний с моей стороны к нему не было.

— Очень хорошо! Большое спасибо, это всё, что мы хотели узнать. Извините за беспокойство! Хорошего дня!

— И вам тоже!

Чуть позже история получила продолжение. В конце одного из рабочих дней, в часы, когда начальникам обычно нечего делать и они, попивая чаёк, чешут языками, один из вете-

ранов, который заслужил звание легенды ещё в «добоинговские» времена «Сибири»²¹, поделился историей:

— Я тут на днях сижу, значит, никого не трогаю. И вдруг звонок! Номер какой-то международный! Отвечаю, а там иностранец. Что-то на английском лопочет, рассказывает. Суть-то я понял, он про пилота нашего спрашивал, мол, летал я с ним или нет. Говорит, тот на вас указал. Ну а я что? Сказал, пилота знаю, сказать ничего не могу. Положил трубку. Это что за дела вообще, зачем меня указал? Я не давал ему такого разрешения!

И дальше в том же духе, сводя рассказ к тому, какой Алексей нехороший негодяй. Без спроса его указал!

Меня злость взяла. Как можно вежливее высказал «легенде», что думаю по этому поводу, и...

Остался непонятым. Да мне не привыкать. Звание инопланетянина, высказывающего непонятные окружающим вещи, мне присвоили ещё в 2008 году, когда я заявил командиру лётного отряда, что «классы — это атавизм, их скоро отменят»²².

Разумеется, летал он с ним. Только на всякий случай испугался. Уж таким он был — гроза для рядовых пилотов, но очень осторожный с начальством.

На завтраке я познакомился с Джонни, бразильцем, который так же, как и я, вчера прилетел в Маскат. Только он был пилотом «Эмбраера». Посидели, пообщались. Заодно попрощался с английским.

Последние полтора года я только и делал, что пытался поднять уровень английского. Переводил свои старые рассказы, мама (преподаватель английского) их проверяла, указывала на ошибки. Регулярно занимался с американкой по скайпу — по часу болтали на разные темы. В октябре 2015 года провёл три недели на Мальте, две из которых посещал языковую школу. Да просто пытался строить фразы на английском в свободное время. Укладываясь спать, на английском языке мысленно рассказывал самому себе о том, что сегодня было.

Сразу по возвращении из Мальты я полетел в Париж, где получил неплохую практику, выступив докладчиком на семинаре ИКАО, а потом общаясь с маститыми коллегами в неформальной обстановке.

Всё это дало плоды. Зимой 2016 года, когда подошёл срок сдачи на уровень, мои знания английского оценили на уровне 5 по шкале ИКАО. Выше только «нативный» шестой уровень. Правда, сам я был более скромнен и оценивал свой уровень на уверенный четвёртый.

Смешно, но до поездки в Дубай я считал свой тогдашний четвёртый недооценённым. Мне казалось, что с английским у меня всё в порядке — ведь я не испытывал проблем в освоении «Боинга» и в полётах за рубеж. Моей базы — средней школы с углубленным изучением английского языка — вполне хватало для этого. С ней, чего стесняться, мне было куда проще, чем большинству коллег, у которых уровень, записанный в пилотское свидетельство, тоже был четвёртым. Всё это создавало ложное ощущение уверенности и «недооценённости».

Несколько дней интенсивного общения с иностранцами в Дубае показали, что говорить с диспетчером и изредка болтать с иностранцами на профессиональные темы это одно, а постоянно поддерживать сплошь бытовые, отвлечённые темы — совсем другое. Понимать почти всё понимал, но очень сложно было самому говорить, строить фразы. И дело не в том, что мне не

²¹ Авиакомпания «Сибирь» в 2005 году начала выполнение полётов под брендом S7 Airlines. Тогда же в ней появились первые Боинг-737. В 2008 году собственники «Сибири» создали авиакомпанию «Глобус», изначально ориентированную на чартерные авиаперевозки, но уже с осени 2008 концепция изменилась, и вплоть до перевода всех самолётов обратно в «Сибирь» в конце 2019 года «Глобус» выполнял полёты под брендом S7 Airlines.

²² До отмены соответствующей инструкции, действовавшей с советских времен, пилоты гражданской авиации РФ делились на три класса, от 1 до 3, где наивысшим был первый. Я успел получить первый класс в начале 2009 года, после чего их отменили.

хватало словарного запаса. Я натурально ощутил, что язык (который во рту) не натренирован, чтобы использовать этот запас! Мозг закипал от продолжительного общения и начинал забывать слова в неподходящий момент, от чего я начинал волноваться, и становилось только хуже.



Луна или Марс?

Да, в мае 2015 я прекрасно и очень вовремя понял, над чем следует поработать. У меня не было практики разговорного английского, и вот над устранением этой проблемы я и бился как мог, заодно расширяя словарный запас.

Пока ждал Олега, прогулялся по отелю. Он оказался вполне приличным, с бассейном, не очень большим спортзалом и теннисным кортом. С террасы, где располагался бассейн, открывался вид на город и горы.

Горы? Да, я знал, что Маскат неподалёку от гор находится, и всё равно увидеть их настолько близко было немного необычно. Отчего-то мне думалось, что они или ниже, или дальше.

До памятной поездки в Дубай я был отчего-то уверен, что весь Аравийский полуостров представляет собой песчаную пустыню. Мои представления поколебались во время брифинга, который авиакомпания устроила кандидатам перед проверкой на тренажёре. Седой инструктор провёл очень подробный инструктаж, и одним из важных моментов было подумать о действиях при отказе двигателя на взлёте. Не надо, мол, далеко улетать в сторону Маската (это был первый раз, когда я услышал это название) — там «высокий рельеф».

В следующий раз я задумался о горах в районе Маската лишь в сентябре 2016 года, когда, будучи ещё в Москве, готовился к проверке на тренажёре уже в качестве кандидата в «Оман Эйр». Воспользовавшись служебным положением (шучу — на самом деле просто использовал свободное время, оставшееся после тренировки), сделал пару кругов на тренажёре вокруг аэропорта Маската, но виртуальные горы показались не очень впечатляющими.

Да они и с террасы отеля не казались Гималаями, но были куда ближе, чем я о них думал.

Маскат зажат между морем и этими горами, что обеспечивает уникальный для Аравийского полуострова климат. Здесь помягче, чем, к примеру, в Дубае, который действительно растёт в песках. Особенно заметна разница осенью и зимой — осенью в Маскате прохладнее, а вот зимой теплее. А в Салале, городе на юге Омана, ещё более зажатой горами, климат по

меркам Песочницы совершенно особенный, даже летом температура редко поднимается выше +35 градусов, часто бывает облачность, идут дожди. В конце августа всё резко зеленеет, расцветает, в горах появляются водопады, наполняя озёра — начинается сезон Хариф, «зелёный сезон». В это время в Салалу съезжаются тысячи туристов, в большинстве своём из арабских стран. Салала — это жемчужина Ближнего Востока.

Но это мне ещё предстояло узнать, когда я разглядывал город, простиравшийся между мной и лысыми, без намёка на зелень, горами. Практически все строения были ниже, чем терраса отеля, так как большинство были виллами в два этажа.



Вид на пригород Маската с другой стороны гор

Вот в эти горы меня Олег и свозил чуть позже, правда, впечатлить не получилось. Я, скорее, грустил от марсианских пейзажей, открывшихся с возвышения на той стороне гор. Дима-то мне все глаза проел текстами про «курорт», но выглядевшие абсолютно безжизненными просторы, на которых по какому-то недоразумению россыпью стояли домики, на курорт никак не тянули.

Да и горами удивить меня, выросшего на Алтае, было сложно.

В общем, *эти* горы меня не впечатлили²³. Но я решил не расстраиваться, раз уж «назвался груздем». Чего грустить? Я не за горами сюда приехал, а за опытом.

Сам же город Маскат, по которому меня Олег покатал, оставил двоякое впечатление. С одной стороны, я увидел много... нет, — охренительно много вилл, некоторые были очень даже «лакшери». С другой стороны, город ну никак не походил на образ мегаполиса, упорно ассоциировавшийся в моём сознании со столицей страны нефтедолларового Залива. Да, многоэтажных зданий в городе достаточно, но этажность редко где выше четырех-пяти уровней. Всё благодаря указу Султана Кабуса, не разрешающему строить дома выше определённой высоты с целью сохранения наследия оманской культуры и идентичности.

Да, второй после гостеприимства отличительной особенностью Омана и оманцев является бережная забота о культуре и наследии. Что, пожалуй, и делает Маскат уникальным городом. Сейчас, по прошествии лет, я влюблён в его архитектуру, которую один знакомый русский оманец (да-да, и такие там встретились!) однажды назвал «старообрядческой», но в первые

²³ Я специально выделил «эти», так как в Омане есть и другие, куда более впечатляющие.

дни то, что видели мои глаза, отчаянно диссонировало с представлениями о хай-тековском Ближнем Востоке, с которыми я прилетел из Москвы. И ведь читал про Оман и Маскат, видел фотографии, но мифы были сильнее.

С уровня земли город выглядел даже зелёным благодаря посадкам деревьев вдоль основных дорог и газонам. Очень много цветов, радующих глаз. В целом, вид был приятным, но царивший в голове диссонанс сильно мешал. Я ждал «хай-тек», а увидел... ну, если не деревню, то посёлок городского типа. К тому же встречались районы без какой-либо обработки человеком, и выглядели они грустно: клочья невзрачной растительности, камни, местами валялся строительный мусор. Да, если разобраться — обычные городские виды, в любом городе любой страны такие можно встретить, но я-то приехал в Оман в ожидании «лакшери»! Ну или хотя бы цветущего курорта. Цветов вдоль дорог было много, но по первым впечатлениям город на моё представление о курорте не тянул...

До того момента, пока мы не приехали в Аль-Мудж²⁴.

— Вот с этого и надо было начинать! — восторженно произнёс я через сто метров после въезда в район обитания российских и не только пилотов «Оман Эйр».



Кусочек района Аль Мудж

Район на все сто попал в мои представления и о «лакшери», и о курорте. Нет, там не стояли небоскрёбы или виллы из золота, но всё было очень аккуратно, стильно, зелено. Аль-Мудж простирается вдоль берега океана²⁵, и первое, что я увидел помимо красивых строений и множества пальм, была марина — морской порт для лодочек и яхт, коих было приличное множество.

Но до марины надо было добраться, и сначала Олег провёл меня через двор, в котором оказался очень уютный бассейн, окружённый пальмами. Выяснилось, что такая красота здесь в каждом кластере. Кластер — это несколько четырёх-пятиэтажных строений, как бы окружающих бассейн. В Аль-Мудж несколько вариаций кластеров в зависимости от года постройки,

²⁴ В переводе с арабского — «Волна».

²⁵ Если быть географически точным, то Оманского залива (чуть позже его повысят до моря) Аравийского моря Индийского океана.

в некоторых бассейнов даже два — детский и взрослый. В новых домах и фитнес-зал есть, а в самых последних — лаунж, сауна и детская комната.

Разумеется, на территории есть супермаркет, кафе и рестораны. Как раз незадолго до моего приезда сдали площадь перед Мариной, стройка которой мешала Диме жить — его окна выходили на неё, было весьма шумно, — но теперь там шик, блеск и красота в придачу.

Всё хорошо и замечательно, только ценник соответствовал этому удовольствию. За однушку Олег платил около 600 риалов²⁶, что уже было много. Правда, однушка та была площадью в сто квадратных метров, в России она была бы двушкой, так как комната (спальня) отделена от зала, объединённого с кухней. В наличии два туалета и подземный паркинг.

А Дима за свои три с плюсом²⁷ комнаты платил тысячу. Сверху шли расходы на коммунальные услуги — ещё сто риалов каждый месяц. При подписании контракта (обычно не менее чем на год) надо сразу за три месяца вперёд заплатить, добавив к этой сумме возвращаемый залог за последний месяц. И далее платишь раз в квартал. Неподготовленного человека суммы разовых платежей впечатляют очень сильно.

Что ж, «лакшери» есть «лакшери». За удовольствие и комфорт надо платить, но моё сознание не было способно переварить идею о том, что за аренду квартиры можно платить две с половиной тысячи долларов в месяц. И это не было пределом — ведь в Аль-Мудж были не только квартиры, но и таунхаусы, и огромные виллы. Ценник на последние, расположенные вдоль пляжа, легко переваливал за пять тысяч долларов в месяц!

Да, был там ещё и пляж. И детские площадки. И спортивные площадки. Всё в пределах пешей доступности — район не сказать чтобы огромный.



Кораблики в Аль-Мудж

Всё это мне друзья рассказали, показали. А потом мы, как водится, устроили банкет по поводу встречи.

И пока мы с парнями задумчиво «летали», небеса разверзлись и пролился ливень, самый настоящий — с грозой и молниями. Затем стих, и в наступившую паузу друзья усадили меня в такси, после чего началось незабываемое путешествие в отель. Ехать-то всего не более пят-

²⁶ 1 оманский риал равен 2,58 доллара США.

²⁷ В этих странах очень популярно нанимать maid, горничную. Многие квартиры, и практически все виллы имеют maid room, комнату для горничной, которая в общем количестве комнат не учитывается, они говорят: «Плюс». Например, «два плюс» означает квартиру с двумя спальнями, комнатой для горничной и большим залом, который может быть объединён с кухней, либо кухня может быть отдельной.

надцати минут, но стоило тронуться, как по стеклу забарабанили капли, через пару минут превратившиеся в струи, а ещё через несколько минут сменившиеся стеной воды! Водитель оказался к этому не готов, да и все вокруг, очевидно, тоже. Кто-то осторожно продолжал движение, а некоторые просто встали на дороге, включив аварийку. Мой таксист был в числе смелых, но вот незадача — лобовое стекло начало потеть!

Во многих местных машинах прямо на торпедо можно увидеть коробку с бумажными салфетками. На это я уже потом стал обращать внимание, а сейчас мой водитель, очень волнуясь и что-то бормоча, начал тянуть салфетки и протирать стекло изнутри. Без особого, правда, успеха — стёкла закрыты, а кондиционер на стареньком «Ниссане» не справлялся. Встреча с друзьями была очень душевной, пар — что надо!



Невероятное везение — попасть в дождь в Маскате

Говорю:

— Простите, могу ли я дать вам совет? — показываю пальцем на кнопку обдува лобового стекла. — Вот этот режим включите, поможет.

До этого момента кондиционер дул в грудь. Водитель моему предложению удивился, начал что-то лопотать про «обогрев». Отвечаю:

— Да-да, всё правильно. Обогрев стекла. И кондиционер. Попробуйте!

Убедил. Тот попробовал и — о, чудо! — стекло очистилось. Доехали до отеля.

Позже я понял, насколько большой удачей было попасть под дождь — да ещё и такой силы — в первый же день в Маскате. Это крайне редкое явление в этих краях. К дождю местные жители действительно не приспособлены, но воспринимают его чуть ли не как праздник, особенно дети. Стоит появиться прогнозу о дожде, не обязательно сильном, как школы на всякий случай закрываются, от чего дети счастливы вдвойне.

Но иногда — редко, но случается — небеса здесь извергаются с огромной мощью. Мне «повезло» присутствовать при одном таком вот штормике в Маскате, который за пятнадцать минут вывернул кучу пальм по городу, свалил вывески на дорогах, нанёс прочие разрушения и залил всё что можно водой.

А ещё больше «повезло» в апреле 2024 года присутствовать в Дубае во время рекордного за все годы наблюдений ливня... Но это уже другая история.

Меня привезли в отель, где я встретился со старым знакомым Ильёй, который только что прибыл в Маскат с той же целью — работать в «Оман Эйр» командиром Боинг-737.

Илья тоже был экс-глобусником, но покинул его несколько лет назад. Мы не раз летали вместе, дружили семьями, но любопытно, что я узнал о том, что Илья собрался в Оман, буквально накануне.

Еще более занятным было узнать, что Илья прилетел покорять Оман с двумя сотнями долларов в кармане. Ну вот так получилось. Ещё долгое время этот факт давал повод для шуток.

Разумеется, раз уж судьба так занятно свела старых знакомых, покорение Омана мы начали вместе.

Курс конвертации

С 5 марта началась учёба, которая продлилась два месяца. И сам факт такого подхода к обучению новичков, без скидок на их прошлое, стал первым открытием, опытом, ради которого я и рванул за рубеж.

Да, самая продвинутая²⁸ российская авиакомпания S7 тоже организовывала курс подготовки пилота, претендующего занять кресло пилота в авиакомпании, но длинным он был только для переучивавшихся на новый самолёт. А если в «Глобус» приходил пилот с действующим допуском на 737, его не так уж и долго мурыжили. Примерно две недели он сидел на различных наземных подготовках, далее проходил четыре тренажёрных сессии по четыре часа, а если не имел допуска к полётам по правилам ETOPS²⁹, ему назначали ещё одну двухчасовую тренировку. Затем следовала тренировка на самолёте. Пилот выполнял два полёта с инструктором (то есть один разворотный рейс «туда-сюда»), затем такие же два полёта с экзаменатором. Если не было допуска ETOPS, проходил дополнительную лётную подготовку — ещё четыре полёта. И наконец выпускался на линии полноценным пилотом.



Перед началом очередного занятия

В Омане предстояло месяц (!) ходить на занятия, после чего нас ждали семь (!) тренажёрных сессий по четыре часа. Перед началом и по окончании тренажёрного периода мы должны были выполнить по одному рейсу в качестве наблюдателя в кабине, далее несколько дней отводилось на выдачу местного пилотского свидетельства, после чего шла рейсовая тренировка. Требовалось выполнить три рейса с инструктором, каждый из которых имел специальную задачу. Надо было слетать через океан³⁰ по правилам ETOPS, погонять по маленьким аэродромам нефтяников в пустыне и посетить горный аэродром. Затем следовала проверка на допуск к самостоятельной работе.

²⁸ Без малейшего сарказма.

²⁹ Правила выполнения полётов увеличенной дальности над водной поверхностью на самолётах с двумя газотурбинными двигателями.

³⁰ Если быть точным, то через Аравийское море Индийского океана.

Такое вот требование местных авиационных властей: прежде чем пилот, пришедший со стороны, будет допущен к выполнению самостоятельных полётов, он должен пройти подготовку практически по всему (спасибо, что в несколько меньшем, чем вчерашний выпускник, объёме), сдать кучу экзаменов, в том числе на выдачу пилотского свидетельства, пройти тренажёрную подготовку, объём которой примерно равен программе переучивания. И не важно, что он на Боинг-737 отлетал много лет — правила едины для всех. Лишь рейсовая тренировка относительно короткая, так как у пилота всё же есть допуск на тип.

Этот курс зовется Operator's Conversion Course, курс «конвертации пилота» по программе эксплуатанта.

Интересным было и то, как выполнялись проверки на тренажёре и самолёте. Всю тренировочную часть тренажёрного периода ты работал в экипаже с таким же новобранцем. По какой-то интересной логике на первые три сессии мне в партнёры назначили Илью. Да, вместе было веселее, но максимально погрузиться в «иностранщину» по понятной причине не получалось. А на проверку выдавали действующего второго пилота авиакомпании, которого ты видел впервые.

Во время рейсовых тренировок я летал в паре с инструктором (каждый раз с разным), на заключительной проверке экзаменатор сидел сзади, а в правом кресле — инструктор, честно отыгрывавший роль второго пилота.

Узнав об особенностях местной программы ввода в строй, я переварил информацию и немедленно решил, что методически это более правильно, чем то, что мы делали в S7. На тренажёре там и тренировали, и проверяли в одном и том же экипаже из двух обучаемых. Да, это комфортнее для самих обучаемых, но с точки зрения проверки на готовность сработаться с незнакомым пилотом явно не очень правильно. А ведь после проверки ты начнёшь летать со всеми подряд. Экзаменатор должен быть уверен, что ты готов к этому.

				OPERATOR CONVERSION COURSE -B737			Course Start
Date	Day	Trg Day	Training Time	Subject	Instructor	Venue	Classroom
5-Mar-17	Sunday	1	0830-1630	Welcome, WY Policy, Ops Manual, Pilots Briefing	Capt Al Mutassim	HQ 2	
6-Mar-17	Monday	2	1000-1630	Ops Manual, A, B & C, FCOMs, Flight Dispatch, Fleet & TRN Administration/FTL		HQ 2	
7-Mar-17	Tuesday	3	1530-2330	Introduction, Familiarization training, airframe & engines	Capt Raul H	HQ 2	
8-Mar-17	Wednesday	4	1530-2330	Systems Review, Systems Exam	Capt Raul H	HQ 2	
9-Mar-17	Thursday	5	1530-2330	Weight & Balance, Performance, Performance Exam, B737	Capt Raul H	HQ 2	
10-Mar-17	Friday	6		800 Exam			
11-Mar-17	Saturday	7		OFF			
12-Mar-17	Sunday	8	1630-2330	Windhear, Cold WX OPS, Volcanic Ash Avoidance, LVP	Capt Shabed C	HQ 2	
13-Mar-17	Monday	9	1530-2330	OPS, TCAS, EXAM			
14-Mar-17	Tuesday	10	1000-1300	PBR, RVSM, CFT, Aircraft Upset Recovery	Capt Shabed C	HQ 2	1st to 5 will attend
15-Mar-17	Wednesday	11	1530-2330	Aircrew	PACA	HQ 2	
16-Mar-17	Thursday	12	1530-2330	ETOPS, ETOPS EXAM	Capt Robert S	HQ 2	
17-Mar-17	Friday	13		LFLS Discussion Item	Capt Robert S	HQ 2	
18-Mar-17	Saturday	14		OFF			
19-Mar-17	Sunday	15	0830-1630	First Aid	along with (ERJ 8)	HQ 2	1st to 7 will attend
20-Mar-17	Monday	16	0830-1630	First Aid	along with (ERJ 8)	HQ 2	1st to 7 will attend
21-Mar-17	Tuesday	17	0830-1630	ELP (Capt 0900-1100)/FD 11-00-1500	ELP BLDG	HQ 2	1st to 4 at 0900/5 to 8 at 1100
22-Mar-17	Wednesday	18		SEP B737 Practical		HQ 2	1st to 8th will attend
23-Mar-17	Thursday	19	0830-1600	DGR		HQ 2	
24-Mar-17	Friday	20		OFF			
25-Mar-17	Saturday	21		OFF			
26-Mar-17	Sunday	22	0830-1630	CRM	Capt Layth Ghassan	HQ 2	Report with uniform
27-Mar-17	Monday	23	0830-1630	CRM	Capt Layth Ghassan	HQ 2	9th to 10th will attend
28-Mar-17	Tuesday	24	0830-1630	SEP B737		HQ 2	9th to 10th will attend
29-Mar-17	Wednesday	25	0830-1630	SEP Practical in MCT		HQ 2	9th to 10th will attend
30-Mar-17	Thursday	26	0830-1630	SCC		HQ 2	
31-Mar-17	Friday	27		OFF		HQ 2	
1-Apr-17	Saturday	28		OFF		HQ 2	
2-Apr-17	Sunday	29	0830-1630	First Aid		HQ 2	8th to 10th will attend
3-Apr-17	Monday	30	0830-1630	First Aid		HQ 2	8th to 10th will attend
4-Apr-17	Tuesday	31	0830-1630	Aircrew (PACA Bldg)		HQ 2	8th to 10th will attend
5-Apr-17	Wednesday	32	0830-1630	POC		HQ 2	1st to 10th will attend
6-Apr-17	Thursday	33		ELP (Capt 0900-1100)/FD 11-00-1500	ELP BLDG	HQ 2	9th to 12th at 0900/13 to 16 at 1100

Расписание наземной части подготовки

На лётной проверке пилота на допуск к самостоятельной работе в S7 и других российских авиакомпаниях экзаменатор занимал противоположное рабочее кресло и был участником полёта, что методически не очень правильно при выполнении проверок. Но так было принято с давних времён, причём эта проблематика не является уникальной фишкой российского подхода. Мне доводилось читать статьи и про зарубежные авиакомпании, где поднималась та же проблема: где должен сидеть проверяющий во время проверки и где та грань, за которой он должен помочь экипажу, и как после этого вмешательства ставить оценку? В Омане решили

просто и очень, на мой взгляд, правильно: проверяющий всегда сидит сзади. А рядом с проверяемым сидит инструктор.

В общем, подмечать что-то новое и полезное я начал буквально сразу, а так как это соответствовало моим понятиям о серьёзном подходе к подготовке пилотов и во многом совпадало с тем, что я безуспешно пытался пробить в «Глобусе», началось ускоренное движение от фазы «отрицания» в сторону «принятия». Несмотря на забавные строительные вагончики, процессы организации лётной работы оказались вполне современными.

В 2021 году, между оманскими периодами работая в России, я был несказанно удивлён, что в других, не зелёных, отечественных авиакомпаниях, всё ещё не появилось понимания логичной, казалось бы, истины: пилот, перешедший из другой авиакомпании, должен пройти полноценную подготовку по правилам и процедурам новой авиакомпании, прежде чем начать в ней работать самостоятельно. В «Победе» была установка всего за неделю (!) оформлять в самостоятельное «плавание» пришедших пилотов. Но ладно лоукостер — даже высокопоставленные дяденьки из «Аэрофлота» удивлялись, когда на совещании в Росавиации я им рассказывал, что пилот со всеми допусками должен пройти полноценную подготовку согласно пункту 5.84 ФАП-128³¹ в новой авиакомпании, и не важно, вышли у него сроки по тому или иному виду подготовки или нет. Отмахивались, смеялись, крутили пальцем у виска и называли это ненужной «ерундой». У пилота есть действующий сертификат учебного центра? Есть. Так зачем же ещё раз тратить деньги и время на него? Глупость какая!

Для понимания приведу пример.

Процедуры взаимодействия в аварийных ситуациях cabinного и лётного экипажей в каждой авиакомпании разные. Да, суть одна: обеспечить слаженность работы и итоговую безопасность — но разными могут быть команды, которые пилоты подают в салон, методика проведения брифинга пилотами и бортпроводниками и тому подобное. Можно ли допускать командира, пришедшего в авиакомпанию Б из авиакомпании А, если он не прошёл соответствующую подготовку, не изучил отличия и не подтвердил знания? Сомнительно.

Подобные нюансы встречаются сплошь и рядом. В S7 за несколько лет до описываемых событий самостоятельно, без какого-либо пинка со стороны Росавиации, пришли к выводу о необходимости проведения полной подготовки опытных новобранцев даже при наличии непросроченных сертификатов. Но до сих, насколько я знаю, государевы мужи пинками в этом направлении не занимаются, чем авиакомпании и пользуются — можно сэкономить на подготовке, за неделю допустить к полётам! Раз в ФАП-128 об этом прямо-перпендикулярно не сказано, значит, можно не включать разум и логику.

В 2021 году, увидев, как работают в незелёных авиакомпаниях, я начал иначе относиться к прошлым офисным баталиям в S7. Да, моему максималистскому понятию коэффициента полезного действия тот рабочий процесс не соответствовал, но даже так «зелёные» ушли далеко-далеко вперёд. Разумеется, я и в 2017-м знал, что мы шли в российском авангарде, но не представлял, *насколько* далеко оторвались.

Но «Оман Эйр», несмотря на строительные вагончики и фольклорные домики, в плане программ подготовки был впереди даже самой продвинутой российской авиакомпанией.

Но не во всём Оман опережал.

S7 значительно ушла вперёд в вопросах планирования лётной работы, в автоматизации этих процессов, особенно в плане управления подготовкой пилотов и проводников и сопутствующими ресурсами. Да и вообще во всех вопросах использования информационных технологий «зелёные» продвинулись намного дальше. В Омане хоть и использовали аналог AIMS³²,

³¹ Федеральные авиационные правила подготовки и выполнения полётов, устанавливающие среди прочего и требования по допуску пилотов к полётам.

³² Airline Information Management System, система управления информацией в авиакомпании. По сути — мощный программный комплекс, структурирующий и управляющий всевозможными ресурсами авиакомпании, в том числе расписанием

но куда более примитивный, ручной работы у планировщиков было многократно больше. То есть для достижения одного и того же результата S7 тратила меньше усилий. Интерфейс, через который пилоты и бортпроводники в новой авиакомпании работали с системой, был весьма примитивным и неудобным³³.

Но сами процессы были аналогичными, терминология, используемая в документах, была точно такой же, да и документы, по сути, были похожими, что в который раз давало повод гордиться родной зелёной авиакомпанией. Если бы я перешёл сюда в 2011 году, когда планирование в «Глобусе» было вотчиной командиров эскадрилий и их помощниц, даже такая простенькая программа, какая в Омане использовалась, показалась бы мне острием прогресса. Пришлось бы учить терминологию, вникать в процессы. Но сейчас ничего этого не потребовалось.

Да, мы действительно неплохо поработали в области планирования. За несколько лет совершили гигантский скачок от карандаша и резинки к современным технологиям. Только вот столько нервов это стоило каждому активисту внедрения AIMS...

полётов, движением самолётов, графиком труда и отдыха персонала и многим другим. S7 Airlines — единственная авиакомпания России, использующая подобные системы (их несколько на рынке) настолько полноценно.

³³ В 2022 году авиакомпания «Оман Эйр» перешла на AIMS.

Коммунизм по-омански

Началась учёба. Каждое утро мы добирались до HQ2, благо от отеля пешком было идти минут семь, а на автомобиле — минуту ехать. В начале марта было уже довольно жарко³⁴, и арендованными автомобилями мы обзавелись буквально сразу, как только получили резидентские карты.

Та самая бюрократия, которой я побаивался, оказалась не такой уж и мудрёной. Для получения резидентских карт мы что-то дружно заполнили и подписали в HQ1, потом нам назначили посещение госучреждения по вопросам миграции, где нас радушно встретил специально обученный работник авиакомпании и буквально за руку сопроводил куда надо. Каждого сфотографировали, взяли отпечатки пальцев, мы что-то опять подписали, оплатили пошлину, после чего немного подождали и получили пластиковые карты. На всё ушло не больше часа.

Вот тебе и восточная неторопливость!

Успел сделать занятное наблюдение. Практически в каждом офисе авиакомпании (а позже выяснилось, что в банках, поликлиниках и других общественных местах) стояли столики с красивыми кофейниками, внутри которых горячий арабский кофе, весьма интересный на вкус, рядом обязательно лежат финики. Бери, угощайся! Более того, оманцы считают честью угостить тебя лично. Очень и очень гостеприимные люди.

Приятный сюрприз ждал в местном ГИБДД. Россияне в Омане просто приходят и меняют российское водительское удостоверение на местное — вообще нет заморочек. Надо всего лишь заплатить пошлину и пройти офтальмолога, кабинет которого расположен в том же зале, либо пройти его в любой клинике или даже в моллах. Двадцать пять минут от входа до выхода — и местная водительская карточка в кармане. Здорово!



Но не всем в нашей группе так повезло. Андрею, украинцу, пришлось оплачивать учёбу, вождение и экзамен.

³⁴ Впоследствии выяснилось, что год на год не приходится, но март 2017 и 2018 были очень жаркими.

Занятно, что в соседних с Оманом Эмиратах ситуация противоположная. Украинцу просто поменяют лицензию, а россиянину придётся сдавать. Более того, англичанину, ни разу в жизни не водившему автомобиль на правильной стороне дороги³⁵, права поменяют, а россиянину с оманскими правами и большим опытом вождения в тех же Эмиратах — нет.

Забавным было то, как мы выглядели в толпе смуглолицых индийцев, пакистанцев и филиппинцев — а их было очень, очень много. Для моего ещё не привыкшего зрения они казались жителями других планет.

Нас, гастарбайтеров-боингистов, как я уже писал, было шестнадцать человек. Двое русских, украинец Андрей, эстонец Дмитрий с более чем русскими корнями, индонезиец с именем Иван, а все остальные были из стран Латинской Америки. У одного из них было ещё и гражданство США.

Следует, наконец, написать, что в странах Залива коренные жители составляют меньше половины в общем количестве проживающих. Остальные — гастарбайтеры, среди которых индийцы и пакистанцы образуют львиную долю. Первые работают, как правило, в профессиях, требующих какой-никакой квалификации, а пакистанцы в своей массе простые работяги, трудятся на стройках, на дорогах — под палящим солнцем! — и получают за работу очень и очень немного. Да и квалифицированные индийцы не сказать чтобы жировали. Нефтяники, врачи (подчеркну: хорошие врачи) и пилоты — вот самые высокооплачиваемые относительно массовые профессии на Ближнем Востоке. Помимо зарплат, они имеют и социальное обеспечение, вроде медицинских страховок от работодателя и оплаты школ. Где-то больше, где-то меньше.

У пилотов «Оман Эйр» была неплохая медицинская страховка на всех членов семьи (до трёх детей включительно, до достижения 18 лет), были очень хорошие условия по больничным отпускам. До пандемии авиакомпания компенсировала до 75% школьных расходов. Возможно, это были лучшие условия во всём Омане! Но большая часть гастарбайтеров в Песочнице, совсем не жирует. Медицинские услуги стоят недёшево, и без страховки жить проблематично. Хотя часть услуг можно получить и в муниципальных поликлиниках — таковые тоже имеются.

В начале марта мы с Илюхой были уже «на колёсах» и, разумеется, начали вовсю их использовать. По окончании занятий и на выходных катались по окрестностям — как с целью посмотреть страну, где предстояло жить, так и подыскать жилье. Авиакомпания обеспечивала проживанием в отеле только в течение первого месяца, к окончанию которого ожидалось, что ты найдешь, где жить, и съедешь. Жильём пилотов авиакомпания не обеспечивала, но выплачивала командирам компенсацию в 700 риалов, вторым — 600, чего, в принципе, было более чем достаточно, если не искать «лакшери».

³⁵ В Великобритании и многих других странах, бывших колониях Соединённого королевства, левостороннее движение.



Набережная в морском порту Маската

И мы очень неплохо наколесли на маленькой белой «Тойоте-Ярис» в течение марта. Прокатились по окрестностям Маската с заездом в старый город, впечатливший своим арабским колоритом и влюбивший в себя очень красивой дорогой вдоль побережья. Зимой в Маскате всё что возможно украшают цветами, и эта дорога была образчиком красоты. Слева океан, справа горы, на разделительной полосе клумбы, по бокам насаждения зелени и, опять же, клумбы. Потрясающе!

Там же, на одной из горюшек, стоит узнаваемый символ Маската — маяк в форме летающей тарелки. Почему-то именно такая ассоциация возникла у меня, когда ещё до прибытия в Оман искал информацию о Маскате. На самом деле это и не маяк вовсе, и не летающая тарелка, разумеется. Это сооружение, стилизованное под курительницу, в которой разжигают благовония. Оно построено в начале 90-х в честь двадцатилетия правления Султана Кабуса. «Курительница» органично вписывается в окружающую красоту — как раз мимо неё проходит дорога, которой я восхищался, тут же под боком чудный парк и, разумеется, горы и океан.

Да, благовония — ещё один бренд Омана, а стилизованный дымок ладана является эмблемой «Оман Эйр».



Узнаваемый символ Маската

Посмотрели старый Маскат, побродили по площади перед дворцом Султана, восхищаясь красотой, отражавшейся в натёртых до блеска каменных плитах. Затем прокатились до курорта Барр аль-Джисса сети Шангри-Ла, о котором нам рассказали более опытные товарищи и в который я немедленно влюбился, как только увидел, несмотря на довольно хмурое небо в тот день. Если будете в Маскате и не знаете, где провести пару незабываемых ночей — рекомендую максимально. Очень красивое и душевное место!

По горам покатались, которые рядом с городом, по самому Маскату — ездили по автосалонам, присматривались, приценивались к автомобилям. Илюха фанат «Ауди», я — конкретной модели «Форд-Эксплорер». В итоге к концу марта он стал обладателем семилетней Q7, хотя очень облизывался на новенькую (но куда более дорогую), я же решил гулять на все и парой недель позже взял свежайший «Эксплорер» в почти топовой комплектации в кредит на четыре года.

Да, я был оптимистом. Учёба ещё даже к тренажёрам не подошла, мы только-только подыскили жильё, на обустройство которого предстояло неплохо потратиться, а я взял кредит на четыре года.

Надо заметить, покупка была выгодной. Во-первых, цена на пятиметровый «Эксплорер» была разумной — ниже, чем такая же машина стоила в России, несмотря на отечественную сборку. Во-вторых, за кредит давали хорошую скидку, чем я и воспользовался. В-третьих, в подарок предлагалось бесплатное сервисное обслуживание на три года, что сэкономило приличную сумму в будущем и с лихвой перекрыло выплаты по процентам за кредит, которые были смешными — порядка 4%. Просто скажу, что по гарантии мне поменяли аккумулятор, а по плану техобслуживания — дворники. За бесплатно. Вы когда-нибудь слышали о том, чтобы на ТО меняли дворники? А о том, что слово «бесплатное» в ТО означает именно бесплатное, включая стоимость работ и всё прочее?

Я — не слышал.

Коммунизм, да и только.



«Эксплорер» в горах

Опыт покупки был незабываемым. В салоне мне пришлось плотно общаться с индийцем и арабкой, у обоих был весьма интересный акцент, и я понимал их с большим трудом. К тому же они использовали английские термины, о существовании которых я не догадывался и в итоге пополнил словарный запас словечками вроде *downpayment* и *installment*³⁶. Но как-то понять сумел и в конце концов стал обладателем белоснежного «Бегемота» — такое прозвище «Эксплорер» имеет среди фанатов модели, коим я давно являюсь.

И снова удивление: бюрократии при оформлении кредита и регистрации машины в полиции было куда меньше, чем в России. Моё участие было минимальным.

Улыбаюсь, вспоминая, в какой ступор я впал, когда арабка повезла меня оформлять страховку в прикормленную страховую компанию. Усадила в свою «Тойоту», села за руль и... мы поехали. Нет, к тому моменту мои предубеждения уже успели в очередной раз треснуть — женщин-водителей в никабах, бурках и абаях на дорогах тьма тьмущая. Никто их здесь не притесняет, да более того — они сами кого хочешь так притеснят, что мало не покажется! Не советую косо смотреть на оманских женщин. Но чтобы вот так запросто сесть в автомобиль рядом с арабкой без её мужчины — и куда-то поехать?

Ещё месяц назад я был уверен, что за подобное в исламской стране как минимум отрубят голову. Тем более если ты «неверный».

А мы сели и поехали.

Очень, очень много тараканов было в моей оставшейся на плечах голове, но покидали они её очень быстро.

В будущем я ещё и в одной кабине самолёта с оманками поработал, и не могу сказать ничего плохого об этом опыте.

³⁶ Первый платёж и ежемесячный платёж соответственно.



Кусочек рая на Земле — курорт Барр аль-Джисса

Домик с видом на море

В середине марта мы с Ильёй обзавелись жильём. Стали соседями — сняли виллу-дуплекс, приличного размера двухэтажный домик.



Забавно прозвучит, но проблемой было не столько найти жильё, сколько подыскать виллу подходящего размера. Здесь очень любят огромные дома — традиционно, арабские семьи большие, поэтому найти виллу нормального, то есть не громадного, размера, в том районе, который ты присмотрел, проблематично.

А мы искали виллу в районе по соседству с Аль-Мудж. Увы, внутренняя жаба не позволяла согласиться на аренду двушки (по-русски, трёшки) по цене, превышающей цену большой виллы за пределами люксового района. Это потом я пришёл к пониманию, что размер не имеет значения, для семьи куда более важно окружение, комфорт, доступность тех же кафе, магазинов и прочим радостям социализации. Но тогда жаба была сильной, а опыта не было.

В итоге после четырёх неудачных просмотров индус³⁷-риелтор привёз нас к относительно скромных размеров вилле, которая сразу же глянулась и мне, и Илье. Чуть позже, выдержав положенную по восточной традиции паузу, подъехал хозяин, араб по имени Фахад, оказавшийся моим ровесником. Мы познакомились, он показал нам виллу, излучая радушие и счастье. Вилла нам понравилась и изнутри, хоть цена и кусалась — после положенного торга Фахад снизил цену до 800 риалов.

³⁷ Вообще, говорить «индус» по отношению к каждому индийцу неверно, так как индус — это представитель религиозного верования. Но в обиходе слово «индус» приклеилось к индийцам так же как янки к американцам, а Иван — к русским.



Если присмотреться, можно увидеть море

Надо отметить, Фахад оказался очень классным дядькой. Мы подружились, в будущем он однажды радушно пригласил нас с Ильёй на пятничный ужин в своей большой арабской семье (ещё один интересный опыт), в феврале 2018 года позвал на такой же семейный пикник с ночёвкой в кемпинге в пустыне Вахиба, причём оплатил домики, не взяв с нас ни копейки. Было очень фольклорно и интересно!

В тот же день, когда мы договорились об аренде, Фахад покатал нас по окрестностям на своей «Тойоте FJ Крузер». Заехали в пески, разделявшие район Аль Хаиль Норт, где находилась уже наша вилла, и люксовый Аль-Мудж. Катались, шутили, смеялись.

Спросил у него:

— Фахад, вам же здесь разрешено четыре жены иметь?

— Да.

— Значит, у тебя ещё три слота свободны?

— Ага, я хочу, но жена не разрешает!

И заразительно засмеялся.

Два года я прожил в доме Фахада, а потом жена убедила меня переехать в квартиру в Аль-Мудж, чему я сначала сопротивился — жаба всё ещё давила, а Фахад ещё год назад снизил цену до 700 риалов и намекал на возможность дальнейшего демпинга — а потом благодарил Ольгу за силу убеждения — настолько здорово оказалось жить в этом районе.

Замечу, что можно было найти виллу подешевле, причём значительно, но наша находилась в паре минут пешком от моря, что и повышало цену. Правда, близость моря я ни разу не использовал.

Объясню.

Маскат расположен на прекрасном песчаном побережье Аравийского моря, подавляющая часть которого находится в... назовём это «первозданным состоянием». Со всеми вытекающими из этого прелестями в виде разнообразной дохлой живности, выбрасываемой морем на радость полчищам крабов. А также обрывков рыболовных сетей и, собственно, криво собранных из палок и чего-то там рыбацких хижин, в которых хранятся рыболовные принадлежности — и вот этого добра было в изобилии неподалёку от нашего «пляжа». Добро это, кхм, выглядело довольно неприглядно. Хотя кто-то из туристов, возможно, воскликнет: «Ах, как

аутентично!» Соглашусь: для колоритных фоточек на фоне заката — фон отличный, но для жизни рядом красота спорная.

Рассказывали, ещё недавно такая же «красота» была повсюду, но из большого Маската рыбаков всё же смогли убрать. А в «спальных» районах они прекрасно себя чувствовали. При определённых погодных условиях в воздухе появлялся специфический «морской» запах, собиравший армию назойливых мух, и это было одной из причин, почему я относительно легко согласился на переезд через пару лет.



Спорная красота жизни у моря



Фахад с дочкой

Фахаду так сильно хотелось сдать виллу, ежемесячно делавшую дыру в семейном бюджете³⁸, что он предложил до мая жить бесплатно, ну а потом платить по 800 риалов в месяц, что было приличной суммой, но всё же дешевле, чем средняя стоимость «два плюс» и, тем более, «трёшки» в Аль-Мудж. При этом это была двухуровневая вилла с крышей, а не квартира. С небольшим двориком, в котором моё воображение уже рисовало мангал, столик и дружеские посиделки.

На это мы с Ильёй и повелись. Заключили сделку и в последних числах марта переехали. Несколько дней я прожил в Илюхиной половине дома, спал на надувном матрасе, а когда в моей части закончили ремонт, окончательно переехал. Спасибо Фахаду — немного мебели он оставил, было на чем спать на первых порах, пока не получил одобрение на покупку мебели от супруги.

Спать на оставленной кровати, правда, было жутко неудобно. У местных жителей большая любовь к жёстким матрасам, поэтому несколько ночей я промучился, пока не догадался купить мягкий на матрасник. Стало лучше.

Местных жителей тянет к мебели в стиле «дорого-богато» под старину. И да, в мебельных салонах в полном соответствии с моими представлениями о ближневосточном лакшери и позолоты много, и прочей ненужной вычурности. Из-за подобной любви было непросто найти нормальную, то есть простую, мебель — ИКЕА в Маскате тогда ещё не открыли. А то, что встречалось из нормального, стоило порой дороже, чем позолоченное барокко.



Покатушки с Фахадом

Пришлось прилично поехать по городу и пригороду, прежде чем попался удачный вариант в магазине турецкой мебели. Красивый комплект из белого натурального пластика, состоявший из кровати два на два метра, ночных тумбочек, трюмо и шкафа с огромным зеркалом, обошёлся в каких-то шестьсот риалов³⁹. Да, это было дёшево в сравнении со многими другими вариантами. Плюс к этому купил нормальный матрас, подушки и прочее.

³⁸ Каждый оманец по достижении какого-то возраста получает от Султана землю в подарок. Но за постройку дома, разумеется, надо платить. Средний доход у жителей Омана не очень высокий, поэтому берут кредит на много лет, благо кредиты очень доступные.

³⁹ 1560 долларов США.

Понемногу начали обживаться.

Волшебное слово

Нет худа без добра — пока носился по магазинам, шлифовал английский, умение понимать представителей разных национальностей и доносить до них свои мысли.

Мозг взрывался!

Очень быстро я сделал вывод: чем проще, тем лучше. Поначалу старался изображать правильный акцент, какую-то грамматику соблюдать, и в итоге меня не понимали, регулярно переспрашивали. Стоило же речь упростить, как понимание сразу же находилось. Американка, с которой я в недавнем прошлом занимался по скайпу, была абсолютно права, когда поучала:

— Не важно, как ты говоришь, важно, как тебя понимают!

Очень и очень полезный совет. Воспитанный по лекалам советской школы, отрицавшей ошибки и требовавшей перфекционизма, я боялся ошибки допускать, и это мешало разговаривать. Да, я принял совет на вооружение, но понять всю глубину его полезности смог лишь в среде, где все говорят на английском, далёком от идеала.

Особенно много хлопот было с доставщиками — с ними приходилось общаться по телефону, а английский у этих ребят был очень и очень зачаточным.

При покупке мебели требовалось указать адрес доставки. Логично. Более того, на кассе в мебельном магазине я ещё и геолокацию указал в корпоративном приложении на любезно преподнесённом планшете. Но в день доставки выяснилось, что это ничего не значило! Я получил звонок, и на том конце услышал:

— Деливири, сэр! Сенд ми локейшн, сенд локейшн!⁴⁰.

Можешь злиться, можешь ругаться с магазином — ничего не изменится. Доставщики всегда просили прислать геолокацию. И ладно если дело ограничивалось отправкой геопозиции по смс или сообщением в мессенджер. В 2017 году доставщики не умели пользоваться картами гугл, звонили и требовали инструкции. Начиналась затейливая игра в глухой телефон, потому что ни ты их не понимал, ни они тебя.

Самое забавное, что в итоге они как-то находили дом и всё решалось как бы само собой.

Кстати, не только у бедолаг-пакистанцев, составлявших львиную долю доставщиков и сборщиков мебели, напрочь отсутствовал навык работы с картами. Несколько раз приходилось сталкиваться с тем, что вполне уважаемые сотрудники госучреждения или поликлиники не могли показать на карте, куда мне следует проехать для решения очередной проблемы. На словах объяснить могли, но показать на карте были не в состоянии, что поначалу, пока не освоился, тоже трепало нервы — ведь простой вопрос, требовавший решения, решался не так быстро, как мне хотелось.

Да, это стало ещё одним удивительным открытием, которое я сделал в Омане. Помимо уже упомянутых гостеприимства и дружелюбия, здесь в большом почёте неторопливость при решении проблем. После жизни в Москве, где все куда-то торопятся, после постоянного подталкивания «давай-давай!», некоторые ситуации просто вымораживали!

⁴⁰ «Доставка, сэр! Пришли мне локацию, пришли локацию!»

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.