

12+

Денис Окань

# ИСПЫТАТЕЛЬНЫЙ СРОК

ПИЛОТ В ПЕСОЧНИЦЕ-2



Денис Окань

**Испытательный срок.  
Пилот в Песочнице — 2**

«Издательские решения»

**Окань Д.**

Испытательный срок. Пилот в Песочнице — 2 / Д. Окань —  
«Издательские решения»,

Что ждёт русского пилота, привыкшего к суровым условиям работы, в жаркой арабской стране? Первый полёт без «нянек» на новом лайнере, экзотические рейсы в Индию, Бангладеш и страны Аравийского полуострова, который пилоты зовут Песочницей. Тонкости индийского радиообмена, муссоны, грозы, песчаные бури и встреча «на ковре» с арабским лётным начальником. Специфика лётной работы, рассказанная понятным языком с профессиональным педантизмом и юмором.

## Содержание

|                                   |    |
|-----------------------------------|----|
| От автора                         | 6  |
| Первый самостоятельный            | 8  |
| Насмешка Фортуны                  | 30 |
| Мокрый Каликут                    | 36 |
| Конец ознакомительного фрагмента. | 41 |

# **Испытательный срок Пилот в Песочнице — 2**

**Денис Окань**

© Денис Окань, 2026

ISBN 978-5-0070-7463-6 (т. 2)

ISBN 978-5-0070-7462-9

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

## От автора

Привет, дорогой читатель!

Если мы с Вами ещё незнакомы, разрешите представиться: меня зовут Денис Окань, я пилот гражданской авиации. Помимо полётов по планете вот уже много лет я занимаюсь тем, что рассказываю о лётной работе всем, кому она интересна.



В авиацию я пришёл в 1996 году, поступив в лётное училище в городе Бугуруслане Оренбургской области, которое через пару лет окончил. Далее была учёба в академии (ныне именуемой университетом) гражданской авиации в Санкт-Петербурге. Начал свой путь на «кукурузнике» Ан-2, а с 2003 года работаю на больших и красивых турбореактивных лайнерах. Летал на Ту-154, на различных Боингах-737 трёх последних поколений...

Ух, в креслах «Бобиков» (такое прозвище получил 737 у пилотов) я провёл целых 19 лет, налетав на них почти 12000 часов! А сейчас работаю на большом Боинге-777.

Так получилось, что после начала своего пути в большой авиации я быстро дорос до командира самолёта Боинг-737, далее стал на нём инструктором, потом занял должность заместителя командира авиационной эскадрильи, затем получил другую, потом ещё одну... В один прекрасный день (мне было уже 37 лет) я всё же сумел прервать этот порочный рост по карьерной лестнице (никогда не мечтал об офисном кресле!), снова стал рядовым командиром и вскоре исполнил свою главную мечту.

Я очень хотел работать за границей в многонациональной авиакомпании, чтобы получить новый опыт, проверить свои убеждения (за отстаивание которых много и больно получал от начальников, которых — за замшелость подходов и взглядов я прозвал «динозаврами». Это прозвище быстро прижилось в российской авиации) и получить им подтверждения. У меня получилось свою мечту исполнить. В феврале 2017 года я стал пилотом-гастарбайтером (ну или пилотом-экспатом). Новым местом моей работы стала авиакомпания «Оман Эйр», национальный авиаперевозчик Султаната Оман.

(Пользуясь случаем, передаю тёплый привет всем своим оманским друзьям!)

Вы держите в руках вторую книгу серии «Пилот в Песочнице». Песочница — это прозвище Аравийского полуострова у пилотов. В первой книге («Курсом на рассвет») я более подробно, чем выше, рассказал о том, что привело меня к жизни гастарбайтерской, и о том, как обустраивался в совершенно незнакомой стране, как проходил подготовку к полётам и как в итоге её окончил.

Что касается учёбы, становления пилотом и работы до Песочницы, то она описана в семи книгах серии «Небесные истории». Меня часто спрашивают, в какой последовательности мои книги читать, — так вот, отвечаю: будет правильным начать с самой первой книги «Небесных историй», которая называется «Когда всё только начинается», прочитать всю серию и лишь потом перейти к «Пилоту в Песочнице». Иначе многое из написанного будет непонятным или неправильно истолкованным, ведь помимо, собственно, полётов я много (кому-то кажется, что чересчур, а кто-то наоборот — считает это важным) рассуждаю и философствую на тему безопасности полётов.

Не напугал?

Тогда устраивайтесь поудобнее. Представьте, что сейчас 2017 год, на дворе месяц май. Очень жаркий май — ведь мы с Вами находимся в Маскате, столице чудесной страны Оман...

## Первый самостоятельный

Май, 2017 г.

Телефонный звонок мелодичным ножом впился в сознание, заставляя сердце вздрогнуть, остановиться и снова заработать. Продираясь через обрывки беспардонным образом прерванного сна, я пошарил рукой по прикроватной тумбочке, нащупал смартфон, прекрасно понимая, что звонок, раздавшийся после десяти часов вечера, может означать только одно.

Предчувствия не обманули. На ярко светящемся в темноте экране висела надпись «Oman Air Crew Control» — недавно под этим именем я сохранил телефон службы оперативного управления авиакомпаниями и назначил его «важным», дабы он звенел даже в беззвучном режиме.

«Первый же резерв — и сразу в рейс?»

Да, от коллег я слышал, что в последнее время частенько из резерва вызывают. Но чтобы вот так сразу... Повезло?

Ткнул кнопку приема вызова и, всё ещё собирая сонные мысли в кучу, выдавил:

— Привет!

Трубка ответила жизнерадостным индийским акцентом с нотками участия:

— Добрый вечер, Кэптэн<sup>1</sup>! Как ваши дела?

— Добрый вечер! Спасибо, хорошо!

«Интересно, куда пошлют, и надолго ли?»

— Кэптэн, извините за беспокойство, но вы нужны нам на рейсе в Бахрейн, — затараторил участливый индус. — Вы можете нам помочь?

«Ну ещё бы не мог. Для этого я и сплю в резерве. Бахрейн... Это же вроде недалеко?»

— Да, могу, конечно!

— Спасибо, Кэптэн! Время явки — через пятьдесят минут. Вы успеете?

Туман в моей голове уже почти развеялся. Прикинул: дороги поздним вечером всегда свободные, ехать мне минут двадцать...

— Да, постараюсь. А кто второй пилот?

Спросил — и понял, что на автомате ляпнул забавную глупость. Я ж не в «Глобусе» — какая разница, кто второй пилот? Да я только вчера, закончив летать с инструкторами, прошёл проверку и, помимо троих соотечественников, знать не знаю местных вторых пилотов — ни по имени, ни в лицо.

— Второй пилот?... Сейчас посмотрю, Кэптэн!

(Пауза)

— ... второй пилот у вас будет Виктор, Кэптэн!

Виктор? Я знаю одного Виктора — и он как раз один из всего лишь трёх вторых пилотов из России. Интересно, есть ли в авиакомпании другие? Если нет — то везения сегодня через край — в своём первом же полёте «без няньки» в зарубежной авиакомпании слетаю с русским парнем.

Поблагодарил разбудившего меня сотрудника, положил телефон. Пошёл умываться и, холодной водой прогоняя остатки сна, продолжил удивляться: «Ну надо же! Первый же резерв — и сразу работал, да ещё и, возможно, второй пилот из России».

Ещё одно удивление случилось чуть позже, когда я добрался до тесной комнаты для брифинга. В задании на полёт была указана «девятисотка», самолёт Боинг-737-900ER, на котором

---

<sup>1</sup> От англ. Captain — капитан. Разговоры, разумеется, на английском языке.

я слетал лишь единожды — недавно в Мумбаи, да и то в качестве «куроеда»<sup>2</sup>. А вот слухов об этом лайнере (по большей части страхов) от коллег в новой авиакомпании слышался вдоволь<sup>3</sup>.

Что ж, первый резерв, первый самостоятельный рейс — и лететь в незнакомый Бахрейн на незнакомом самолёте. Разве может быть что-то лучше для первого самостоятельного?

Комбо!

А второй пилот Виктор — действительно мой соотечественник. Свидетельством этому в задании на полёт маячила знакомая фамилия.

«А так хотелось слетать с иностранным вторым пилотом. Что ж, гештальт откладывается».

Хмыкнув, занял место за столом.

«Закрывать гештальт», слетать наконец в одном экипаже с иностранцем — не инструктором, а вторым пилотом, — в списке моих задач было важным пунктиком. Мне уже дважды удалось поработать на тренажёре в экипаже с иностранными коллегами — более чем успешно, — и не терпелось слетать в реальной обстановке. Проверить, могу ли сработаться с иностранцами, было одной из первостепенных задач, которую я перед собой поставил, решившись на радикальные изменения в карьере и жизни. Это мотивировало, представлялось весьма и весьма интересным — работать с людьми из разных культур, общаясь при этом на английском языке.

Прозвучит, пожалуй, забавно, но я даже немного расстроился, когда убедился, что назначенный мне Виктор — тот самый.

Но, прогнав первые эмоции, здраво рассудил, что это даже хорошо и правильно — вход в новую работу получится более плавным. Витя здесь уже несколько месяцев летает, освоился. Поможет, если что. Объяснит на русском языке, если вдруг я что-то не пойму. А моё от меня не уйдёт — не могу же я всё время с соотечественниками летать?

Хотя... в авиакомпании ещё и украинцы есть, и таджики — тоже ведь на русском разговаривают.

Ещё раз усмехнулся и решил не забивать голову.

Пришёл Виктор, поздоровались. С ним я уже успел познакомиться и историю его знал. Очень юно выглядящий худенький темноволосый парнишка, прошедший подготовку на пилота в Вильнюсе, где, собственно, и вырос. Поработал на 737 в «Трансаэро» до её развала, затем ещё где-то перекаптался и вот, скоро уже год как работает в Омане.

Предстоящий ночной рейс в Бахрейн сложным не выглядел. Лететь всего час, погода везде хорошая. Виктор там уже бывал и из особенностей назвал лишь работу диспетчеров Бахрейна — иногда довольно жёстко векторят, то есть режут маршрут так, что приходится интенсивно догонять профиль снижения. Это, конечно, не является чем-то необычным для опытного пилота, но всегда лучше знать заранее, с чем, возможно, столкнёшься, когда летишь в новый аэропорт.

— Надо не тупить, в общем! — подытожил информацию, полученную от молодого, но более опытного в вопросах полётов по Песочнице коллеги.

Спросил мнение Вити об особенностях «девятисотки», а то, мол, столько легенд и страхов вокруг неё. Парень на миг задумался, пожал плечами и сказал: да, не врут коллеги — есть у неё тяга «падать» на выравнивании. Сам он старается аккуратнее малый газ ставить, более медленно и плавно, чем на летучей «восьмисотке».

---

<sup>2</sup> То есть в роли пилота-наблюдателя, который занимает дополнительное кресло в пилотской кабине. На Боинге-737 это кресло (откидное очень неудобное) расположено позади пилотов в тесном проходе. Здесь и далее примечания автора.

<sup>3</sup> Подробно об особенностях этой модификации — в рассказе «Мумбаи. «Девятисотка»» в книге «Курсом на рассвет».

— Ну и в управлении «девятисотка» как танк. Куда более устойчивая, чем «восьмисотка», в болтанку проще летать. В жару по перформансам<sup>4</sup> бывают нюансы, когда она тяжёлая, ну а так — самолёт как самолёт.

В общем, Виктор кратко пересказал всё то, что я уже успел об этой модификации услышать.

— Витя, не возражаешь, если я летаю в Бахрейн?

— Без проблем!

— Спасибо!

— И ещё, Виктор, не стесняйся помогать. Увидишь, что я делаю что-то не так или что-то непонятное — подсказывай, пожалуйста.

— Да без проблем, Денис!

«Очень хорошо, что всё без проблем!» — подумал я, улыбнувшись.

Как там Дима<sup>5</sup> говорил? «Местные вторые пилоты летают на расслабоне»?

Да, в начале мая 2017 года было очень непросто представить, как это — летать на расслабоне, причём в хорошем смысле этого выражения. За плечами остались годы полётов в условиях, когда «расслабон» означал лишь «раздолбайство», но никак не простое выполнение работы — то есть без излишнего, ненужного напряжения.

«Просто работать...»

Я привык к тому, что в авиации «всё против тебя, лишь ветер навстречу»<sup>6</sup>. К тому, что начальство, наземники, проверяющие всех рангов, да вообще всё и вся, включая погоду и самолёт, постоянно пытаются подставить. Боссы от мала до велика с лупой выискивают изъяны в твоей работе, чтобы придраться к неправильно поставленной запятой в полётном задании и грозно погрозить пальчиком: «Не делай так больше!» А то и отодрать со всей отеческой любовью.

В таких условиях пилоту надо всё время находиться в состоянии полной готовности, постоянно ждать подвоха, какой-нибудь пакости! Глаз да глаз нужен, дабы как командир успешно нести груз ответственности. И при этом умудряться проходить придиричивый ВЛЭК<sup>7</sup>, отстояв в очередях и не переругавшись с бабушками...

«Летают на расслабоне?» Это как?

Представить работу пилота спокойной, без каверз и попыток нагнуть за ерунду, было категорически трудно.

Да, за два прошедших месяца я уже успел увидеть факты, подтверждающие слова Димы, но годами взращиваемое недоверие ко всем и вся сдаваться так просто не хотело. Сейчас, годы спустя, в воспоминаниях я представляю себе ежом с иголками, прибывшим в Маскат — и ведь, что удивительно, я был уверен, что научился в России работать спокойно и не напрягаясь! Через полгода полётов на Ближнем Востоке понял: на самом деле я был крайне напряжён, но теперь расслабился... А ещё через полгода осознал, что и тогда ошибался, ведь расслабился только сейчас... И ещё полгода потребовалось на осознание того, что всё это время себя обманывал и лишь теперь по-настоящему прочувствовал удовольствие от «просто работать».

Признаюсь честно, процесс изменений сопровождался потоком «добрых» слов в адрес неуклюжих динозавров, построивших систему «ежистости» в авиации родной страны. Некоторых товарищей я «благодарил» особенно изысканно. Надеюсь, им икалось.

---

<sup>4</sup> Перформанс (жарг.) — характеристики самолёта. Высокие температуры приводят к снижению располагаемой тяги двигателей и, как следствие, ухудшают взлётные характеристики, снижают максимальный взлётный вес самолёта.

<sup>5</sup> Об истории моего замечательного друга Дмитрия Малаховского я рассказал в первой книге серии.

<sup>6</sup> Излюбленная поговорка отечественных пилотов.

<sup>7</sup> Врачебно-лётная экспертная комиссия. В данном контексте слово «ВЛЭК» означает прохождение ежегодного медицинского освидетельствования, которое в России проводится не так, как в остальном мире принято.

Но то было потом. А сейчас, ночью 3 мая 2017 года, мы с Виктором закончили предположительные обсуждения в тесной, но уютной комнате и пошли искать бортипроводников, чтобы с ними познакомиться и поболтать в рамках установленных авиакомпанией наставлений.

Старый аэровокзал Маската...

Не считая дня прибытия, это уже седьмой раз, когда я иду по нему, вдыхая застоявшуюся влажность, перемешанную с восточными ароматами, распыленными в воздухе. Мне всё ещё непривычно видеть пассажиров не просто в удивительных одеждах, но даже внешне похожих на инопланетян — настолько разительно отличаются южные и восточные народы от нас, северян-европеоидов.

Старенький, уставший аэровокзал всё так же, как и в первый день, заставляет грустить о родном Домодедово. Но я стараюсь улыбаться и идти вперёд с поднятой головой. Хотел получить новый опыт? Получи, распишись — и не ной!

Я и не ною.

Но ощущение грусти испытываю.

Прошли границу. Небольших размеров автобус «Тойота», шумный и с арктической температурой внутри, неторопливо везёт наш экипаж к самолёту.

Когда я впервые увидел эти местные неказистые квадратные «пазики», умилился — очень уж не соответствовали они моим дремучим представлениям о ближневосточном лакшери.

(Наверное, я ожидал увидеть как минимум автобус «Ламборгини»).

Но потом узнал, что «Тойоты» в почёте не только в умиротворённом, изображающем остановку во времени, Омане. Не меньшей популярностью автобусики пользуются и в соседних современных Эмиратах. Лидер рынка, авиакомпания «Эмирейтс», развозит экипажи на точно таких же тряских, шумных, но гордых «Тойотах». Катарцы, их главный конкурент, — тоже. Да и не только авиакомпании стран Залива их закупили, эти автобусы и в хвост и в гриву используются вообще всеми организациями в Песочнице<sup>8</sup>. Местная «Газель», только размером побольше.

Покачнувшись и фыркнув, автобус остановился у трапа, установленного у передней двери назначенного нам самолёта. Дверь распахнулась, я шагнул из Арктики в ночное арабское пекло.

— Ну что, Браво Зулу! Будем знакомы! — сказал гудящему вспомогательной силовой установкой лайнеру и поднялся по трапу в салон, чтобы снова попасть в Арктику.

«Как же вы, парни, любите этот чёртов холод!» — поёжившись, в который раз за эти два месяца повозмущался я. Мысленно, разумеется. А вслух, улыбнувшись, поприветствовал выходящего из кабины бородатого инженера. Пожал руку и традиционно поинтересовался:

— Как самолёт, всё в порядке?

— Олл гуд, иншаалла, Кэптэн!

«Ну, если „иншаалла“, то точно в порядке!»

Оставил сумку слева у командирского кресла, накинул жёлтую жилетку и пошёл наружу осматривать самолёт.

«Да, жарковато здесь в начале мая! Пока терпимо, но что дальше-то будет?»

Дима, присоединившийся к авиакомпании как раз в прошлом мае, говорил, что жить здесь можно и летом. Жара не очень-то и напрягает, так как чаще всего она сухая. Да, живёшь от кондиционера к кондиционеру, но привыкаешь. Не страдаешь по крайней мере.

«Посмотрим!» — в который раз подумал я, вспомнив о рассказах товарища.

---

<sup>8</sup> Так пилоты (и не только) именуют страны Аравийского полуострова.

Без лишней неторопливости обхожу самолёт (в жару, как и в мороз, хочется вернуться в кабину побыстрее). С улыбкой ловлю в себе нарастающее ощущение радости от встречи с самолётом.



Boeing 737—900ER A4O-BZ в Салале

«Что-что, а это не изменилось!»

Похоже, радость от встречи с самолётом не знает государственных границ. Я вырвал себя из офиса в прошлом августе, но даже здесь, в Омане, вдали от родных динозавров испытываю всё тот же накачивающий восторг от осознания того, что занимаюсь делом, которое мне действительно по душе.

«Рефлекс собаки Павлова», — пришло в голову разумное объяснение своему состоянию.

Нормальные люди в это время второй сон видят, а я улыбаюсь и шагаю вокруг самолёта, и даже ночной зной не доставляет неудобств.

Мне это очень нравится!

На позитиве вернулся в кабину. По старой привычке перепроверил в проделанной за время моего отсутствия работе Виктора всё, что мог: огнетушитель на месте, все АЗС<sup>9</sup> на месте и всё тому подобное — и не нашёл, к чему придраться. Сам же Виктор неторопливо колдует над FMC<sup>10</sup>, заканчивая ввод данных. Я отодвинул своё кресло назад, уселся и начал подготовку к полёту.

Интересные ощущения... Точнее, их отсутствие — нет и намёка на то, что это мой первый самостоятельный рейс командиром в зарубежной авиакомпании. Я абсолютно спокоен, не ощущаю какой-то торжественности момента. Всё очень привычно: та же кабина, что и последние много лет, те же звуки, ей издаваемые, и периодические фразы на русском, которыми мы обмениваемся с Витей. Обычная — даже родная! — обстановка. Русская речь решает многое.

«Скорее бы слетать с иностранцем!»

Мне впервые предстоит поднять в небо Боинг-737—900<sup>11</sup>.

---

<sup>9</sup> Автоматы защиты сети.

<sup>10</sup> Flight Management Computer. Главный бортовой компьютер, сердце автоматических систем самолёта.

<sup>11</sup> Здесь и далее подразумевается модификация 737—900ER.

Не могу не усмехнуться в сбритые усы: в родном «Глобусе» такому событию обязательно посвятили бы отдельную наземную подготовку со сдачей зачётов, и лишь затем отправили бы в полёт — но не с первым попавшимся вторым пилотом, а обязательно с «нянькой». То есть назначили бы тренировку в рейсовых условиях с инструктором — пару полётов минимум. И в процессе всего этого застращали бы в обязательном порядке.

И ведь... есть чем стращать.

Мало того что на посадке самолёт имеет тенденцию «падать», но и на взлёте свои особенности присутствуют. «Девятисотка» — самая длинная модификация 737, а высота стоек шасси такая же, как на «восьмисотке». Значит, повышен риск удара хвостом о полосу при отрыве.

И я не ёрничал, когда написал «застращали». Прекрасно помню, как забегали начальники, когда в давнем уже прошлом в авиакомпанию пришла первая «четырёхсотка» — куда более длинный самолёт, чем уже ставшие нам привычными «малютки» 737—500. Каждого пилота, получавшего новый допуск, наставляли: «На ней тянуть „на себя“ надо очень аккуратно, чтобы, не дай бог, не долбануть!» В полёте инструктор обязательно придерживал штурвал, страхуя тренируемого — пилотирование в четыре руки и сегодня в России не искоренено, а тогда было в исключительном почёте. И ладно если всего лишь штурвал придерживал — в порядке вещей было учить деяниям не просто ненужным, но даже опасным!

Например, учили тянуть штурвал «на себя» помедленней, осторожней... Казалось бы — мудрое и благое наставление! Увы, нет. Медленное увеличение угла тангажа<sup>12</sup> при отрыве от полосы приводит к увеличению взлётной дистанции. Конечно, чаще всего длины ВПП<sup>13</sup> более чем хватает, чтобы самолёт безопасно взлетел, но...

Парни рулили к полосе в Краснодаре. Рассчитывали взлёт от начала ВПП, но на предложение диспетчера взлететь от пересечения с рулёжной дорожкой, недолго думая, согласились. Увы, но перерасчёт взлётной тяги и скоростей не выполнили — а ведь всё было посчитано с учётом того, что впереди полосы ого-го! Той, длинной, ВПП самолёту хватало с запасом, а здесь...

Вырулили на ВПП, дали по газам. Самолёт, ускоряясь и стуча колёсами на неровностях, начал разбег. Лайнер уже почти достиг конца полосы, когда была достигнута нужная скорость. Пилот начал тянуть штурвал на себя и делал это медленно — как научили. Как привык.

«Боинг» промчался сквозь фонари на торце полосы, сбив один из них, и всё же, прочертив пару полос на грунте и повредив ещё пару фонарей, смог уйти в небо. Благополучно продолжили полёт и приземлились на базе, где на послеполётном осмотре на закрылках и фюзеляже нашли повреждения. Самолёт на некоторое время выбыл из строя — и очень хорошо, что закончилось только этим.

Вот так совокупность ошибок экипажа чуть было не привела к печальным последствиям.

Но только ли «разгильдяйство» экипажа стало причиной случившегося?

Конечно, нет (поэтому я и взял слово в кавычки). В каждой из ошибок, допущенных экипажем в том злополучном полёте, очевидны недостатки в системе подготовки, но одна из них — медленное увеличение тангажа на отрыве — была миной замедленного действия, заложенной излишне волнительными инструкторами во время обучения полётам на длинной «четырёхсотке». Да, инструкторский «техник»<sup>14</sup> значительно снизил риск удара хвостом о полосу. И чуть было не привёл (в совокупности с другими факторами) к катастрофе.

В том злополучном взлёте у экипажа была возможность взлететь в пределах ВПП при правильной манере пилотирования, пусть скорости и были неправильными для оставшейся

<sup>12</sup> Угол тангажа — угол между продольной осью самолёта и плоскостью местного горизонта.

<sup>13</sup> Взлётно-посадочная полоса.

<sup>14</sup> Жаргонизм от англ. technique. В данном контексте — личный способ, метод, техника.

длины ВПП. Но замедленный темп подъёма передней стойки привёл к опасному увеличению разбега.

Переживал ли инструктор, научивший пилотов так работать?

Сомневаюсь.

Командира разжаловали во вторые пилоты. Экипаж лишили премии. Инструкторы не пострадали.

Были и другие мины, с одной из которых мне приходилось сталкиваться не раз.

Некоторые инструкторы-рационализаторы учили новичков выполнять отрыв, контролируя тангаж... по прибору. Мол, поставь семь с половиной и держи — самолёт сам оторвётся. Гарантированно не стукнешься хвостом!

В документах «четырёхсотки» нормальным тангажом на отрыве, для которого и сделан расчёт длины взлётной дистанции и скоростей, значатся иные цифры ( $9,1^\circ$  для закрылков «5»), но разве кого-либо когда-нибудь волновало то, что пишут «адвокаты Боинга»?<sup>15</sup>

В памяти засел случай. Взлетаем где-то в Болгарии, пилотирует второй пилот, введённый в строй совсем недавно. Поперёк ВПП задувает ветерок — так называемый «боковой». Самолёт разбегается, и по достижении нужной скорости я докладываю:

— Rotate!<sup>16</sup>

Второй пилот начинает тянуть штурвал на себя, и... самолёт тут же начинает смещаться вправо. Подсказываю — ноль реакции, самолёт ещё сильнее стремится уйти на боковую. Делать нечего, вмешался в управление, исправил.

После того как взлетели, убрали закрылки, прочитали чек-лист, я начал допытывать коллегу: «Как так получилось-то?» А дальше — сплошное удивление с обеих сторон. Парень даже и не понял, почему я вдруг начал вмешиваться. Он не заметил, что самолёт сносило вправо. Для него стало удивлением, когда я ему сказал, что лайнер чуть на боковые огни не заехал!

Посредством наводящих вопросов мне всё же удалось выяснить причину: оказывается, его учили по команде «Подъём!» опускать взгляд на приборы и смотреть на авиагоризонт, дабы взятием штурвала на себя установить и держать тангаж  $7,5^\circ$ . Удобно ведь — первая короткая рисочка поверх длинной на шкале тангажа. И хвостом никогда не стукнешь!

Ну а на том, что самолёт куда-то вбок может ветром сносить, рационализатор-инструктор акцент не сделал. А ведь стоит оторвать переднюю стойку шасси от полосы, как самолёт превращается во флюгер и стремится развернуться на ветер. И в том же направлении и бежит, пока задние опоры не оторвались. Учитывая, что ещё и темп увеличения тангажа замедлен...

Я сделал попытку достучаться до разума молодого второго пилота. Спросил:

— Но до «Боинга» ты разве так же взлетал? Разве так тебя учили — по приборам взлетать?

---

<sup>15</sup> Довольно часто встречается мнение, что документы пишут люди, оторванные от реальности и имеющие небольшой опыт полётов в производственных условиях. Кто-то уверен, что в «Боинге» все сплошь и рядом вояки, а кто-то — в том, что рекомендации в первую очередь пишут так, чтобы случись что, «Боинг» не пострадал. Беда в том, что пропагандой подобной чуши часто занимаются люди, имеющие в коллективе вес и авторитет. Молодёжь им верит...

<sup>16</sup> «Подъём!» — доклад о достижении скорости начала подъёма передней стойки шасси на взлёте (Vr). На этой скорости пилот начинает тянуть штурвал на себя.



Boeing 737—900ER A4O-BZ в Маскате (2024 г.)

На что парнишка, всё ещё обиженный моими наездами, задумался и буркнул, что не может вспомнить, как именно его учили. И тут я уже и не знал, что говорить дальше.

«Рационализатором» оказался маститый и авторитарный руководитель. В 2009 году, для новичка, впервые со мной полетевшего, но уже наслышанного о странном Окане, моё слово против слова босса было, мягко говоря, не очень весомым.

Это был не последний раз, когда я столкнулся с подобной практикой. И учил этому не один инструктор. Несколько позже, когда я сам, как руководитель, набрал вес, и моё слово получило авторитет, бороться с этим явлением (и другими) и исправлять последствия стало проще. Но достучаться до некоторых застрявших в кабинетных креслах дядек, добиться понижения опасности подобных рекомендаций так и не получилось. Аргумент был железный:

— А ты покажи, Денис, где написано, что не надо смотреть на тангаж при отрыве? Где у «Боинга» сказано, что надо на полосу смотреть и на горизонт, как ты учишь, а не на приборы?

И ведь в документах 737 этого нет. По той простой причине, что этому вообще-то ещё в лётном училище учат...

Должны учить.

Вас, динозавров, в СССР этому не учили, что ли?

Считаю необходимым вставить ремарку для особо въедливого авиачитателя. Есть ситуации, когда, действительно, взлёт выполняется по прибору, то есть с началом подъёма передней опоры шасси взгляд необходимо опустить на авиагоризонт. Это методика взлёта в условиях околонулевой видимости. Ей специально учат уже тренированных пилотов. Как правило, только командир имеет право пилотировать на взлёте в таких условиях.

В общем, особенности «четырёхсотки» напустили тумана и добавили седин и без того волнительным начальникам. Ну а «девятисотка», со слов бывалых, ещё более «особенная».

Через полчаса я впервые на ней взлечу — и сделаю это без «няньки» и предварительных ласк.

Надеюсь, Виктор не постесняется вмешаться, если я дам «пенку».

Следует заметить, что и в «Оман Эйр» с уважением отнеслись к капризам длинного самолёта и установили ограничение: минимальное положение закрылков на взлёте — «5». Так-

то «Боинг» позволяет на 737—900 и с «единичкой» взлетать, но в авиакомпании решили это положение не использовать.

Почему?

Чем меньше угол отклонения механизации крыла, тем бо́льшая скорость потребуется на отрыве и — важно! — бо́льший тангаж. То есть с закрылками «1» риск удара хвостом о полосу максимален. Ограничив механизацию «пятёрочкой», лётное руководство снизило риск.

Опытный Дима не раз говорил, как пугают его местные вторые пилоты. На его взгляд, очень уж лихо они тянут штурвал на себя на отрыве.

— Так и ждёшь, что хвостом ударит, — делился друг переживаниями. — На отрыве в кресло вожмёшься — но ничего, пронесло вроде бы.

Забегая вперёд, замечу, что точно так же переживал и я. Действительно, местные пилоты куда смелее отрывали самолёт от земли. А мне, к слову, на одной из тренажёрных сессий сделали замечание за underrotation — чересчур медленное увеличение тангажа при отрыве.

Да, школа «четырёхсотки» и в нашем с Димой случае получила длительную инерцию. Потом мы себя перебороли и начали нормально взлетать. Ни один хвост не пострадал.

Все пассажиры на борту, двери закрыты. Прочитана стандартная местная «молитва» на брифинге, заучивание которой у нас с Ильёй отняло порядочное количество нервов<sup>17</sup>. Обсуждено всё остальное. Самолёт буксируют на точку запуска, мы запускаем двигатели и наконец начинается мой первый самостоятельный полёт в роли командира зарубежной авиакомпании.

На рулении «девятисотка» ведёт себя ожидаемо. Без сюрпризов. Ну да, сегодня было бы глупым ждать иного: мы летим всего лишь в Бахрейн, самолёт даже по меркам «восьмисотки» лёгкий — вес меньше 70 тонн. Единственное отличие, о котором я себе напоминаю в поворотах: нос у 737—900 длинный, это необходимо учитывать — чуть-чуть подальше, чем на «восьмисотке», «заносить» (так говорят пилоты) его вперёд, прежде чем начать поворачивать. Таким образом невидимый центр тяжести самолёта, расположенный в паре десятков метров позади моего кресла, будет плюс-минус двигаться по осевой линии, ну а передняя стойка вернётся на неё по окончании поворота.

Одна из частых ошибок пилотов — пытаться нести свою пятую точку над осевой линией рулёжной дорожки. Да, носовые колёса будут красиво катиться по осевой, приводя случайно оказавшегося рядом авиаспоттера в экстаз, но основные стойки шасси окажутся внутри разворота. На узких участках есть риск подавить боковые огни или съехать на траву к ещё большей радости любителя самолётиков с фотоаппаратом.

После двадцати минут обычного руления по непривычному ещё аэропорту останавливаю самолёт у начала полосы на РД<sup>18</sup> Y7. Проводники уже доложились о готовности салона к взлёту, мы тоже готовы. Наконец диспетчер даёт разрешение, выруливаю на исполнительный старт и плавно доворачиваю, устанавливая нос самолёта точно по курсу 264°<sup>19</sup>. Останавливаю лайнер — разрешения на взлёт ещё не было. Отмечаю, как красиво в свете фар самолёта смотрятся стрелочки смещённого торца полосы, нарисованные белой краской и расчерченные огнями фонарей. Четырёхкилометровая полоса яркой трапецией уходит вдаль, в которой на фоне городских огонёчков мигающей точкой уходит в небо только что взлетевший самолёт.

Красиво!

Напоминаю себе: слева горы. В случае отказа двигателя на взлёте, на высоте 1000 футов — отворот вправо для захвата радиала 280 от маяка Маската.

---

<sup>17</sup> Подробнее о прохождении подготовки на допуск к полётам рассказано в книге «Курсом на рассвет».

<sup>18</sup> Рулёжная дорожка.

<sup>19</sup> Магнитные курсы полос в Маскате 264° и 84°.

Диспетчер разрешает взлёт. Виктор подтверждает и включает все посадочные фары, которые превращают кусок ВПП метров семьдесят длиной в локальный хмурый день. Были бы на этом самолёте модные диодные фары, день был бы посветлее и распространился бы подальше. Но на А40-BZ<sup>20</sup> фары обычные, галогеновые. Отпускаю тормоза, убирая ноги с педалей и ставя пятки на пол, правой рукой плавно вывожу руды<sup>21</sup> вперёд впитавшимся за годы полётов в мышечную память движением. Гул двигателей нарастает, самолёт мягко трогается с места. Обороты стабилизировались чуть выше 40%, нажимаю кнопку TOGA, руды подхватываются автоматом тяги и уходят вперёд. Двигатели резво увеличивают громкость, а самолёт привычно, с неторопливой уверенностью познавшего жизнь существа, ускоряется.

Да, несмотря на жару арабской ночи, мы взлетаем с приличным уменьшением тяги. У современных двигателей очень большой запас мощности. Сегодня машина относительно лёгкая, до предельного в данных условиях взлётного веса далеко, поэтому и тяга уменьшена — нечего тратить ресурс двигателей, излишне мучая его большими оборотами и высокой температурой выходящих газов. А вот если бы сейчас в наличии был сдвиг ветра, тогда дело другое — взлетали бы на максимальной тяге, и несмотря на почти +40°C за бортом, «девятисотка» ушла бы в небо ласточкой. А так набирает скорость обстоятельно, как знающий себе цену лайнер.

Очень ровная ВПП в Маскате. Удовольствие, а не разбег!

— Rotate! — командует Виктор.

Тяну штурвал на себя, с усмешкой отмечая, что хочется это сделать помедленнее. На «девятисотке» всё ж лечу! И, конечно, помедленнее и делаю — самолёт оторвался от ВПП несколько позже, чем я привык на «восьмисотке».

«Надо будет поработать над страхами», — отметил про себя и уже увереннее потянул штурвал, заставляя лайнер смелее уходить в небо.

Убрали шасси, пересекли четыреста футов, тысячу, убираем закрылки... Не спешу включать автопилот, используя возможность руками и пятой точкой почувствовать новый самолёт, выявить его отличия. И они не заставляют себя ждать — «девятисотка» действительно ощущается устойчивым Лайнером — всё как бывалые и говорили.

Хех, как же всё в этом мире относительно! Когда я пересел с «истребителя» Боинг-737-500 на «четырёхсотку», испытал точно такое же «чувство лайнера». Затем дежавю повторилось при переучивании на 737—800, а дальше, когда летал на более массивной «восьмисотке», регулярно чередуя её с 737—400, истребителем казалась уже «четырёхсотка». И вот, опять эти же ощущения.

Родная и любимая «восьмисотка» — самолёт удивительный. Она умудряется сочетать в себе степенную «лимузинность» и неустойчивость грузовика на скользкой дороге. За ней постоянно нужен глаз да глаз, особенно в болтанку — так и норовит уйти с курса туда, куда тебе не надо, и тогда, когда ты меньше всего этого хочешь.

А вот «девятисотка» сразу же показала себя на порядок устойчивее всех моих прежних «Боингов». Держит курс как влитая, летит «как утюг» — так говорят пилоты о самолёте, который не надо постоянно «подруливать», стоит атмосфере стать хоть немного беспокойной. О таких, что требуют повышенного контроля, пилоты говорят: «Бултыхается, как ...вно<sup>22</sup> в проруби», — и «восьмисотка» очень хорошо под это определение подходит<sup>23</sup>.

<sup>20</sup> Бортовой номер этого самолёта. К слову, свой последний полёт на Боинге-737 (20.08.24 г.) я выполнил на этом же борте.

<sup>21</sup> Жаргонное использования аббревиатуры РУД (рычаг (и) управления двигателями). Перемещая их вперёд и назад, пилот увеличивает или уменьшает тягу двигателей.

<sup>22</sup> Если вы подставили слово «бревно» — мои поздравления! Вы не настолько испорчен, как автор этой книги.

<sup>23</sup> Чуть менее чем через год после этого полёта я освоил Боинг-737MAX, очень интересный в пилотировании самолёт. Но об этом — в будущих книгах.

Штурвал у «девятисотки» приятно тугой, более тяжёлый при маневрировании, чем у 737 — 800. Это становится особенно заметным в разворотах. Что неудивительно — более устойчивый по крену самолёт менее охотно управляется.

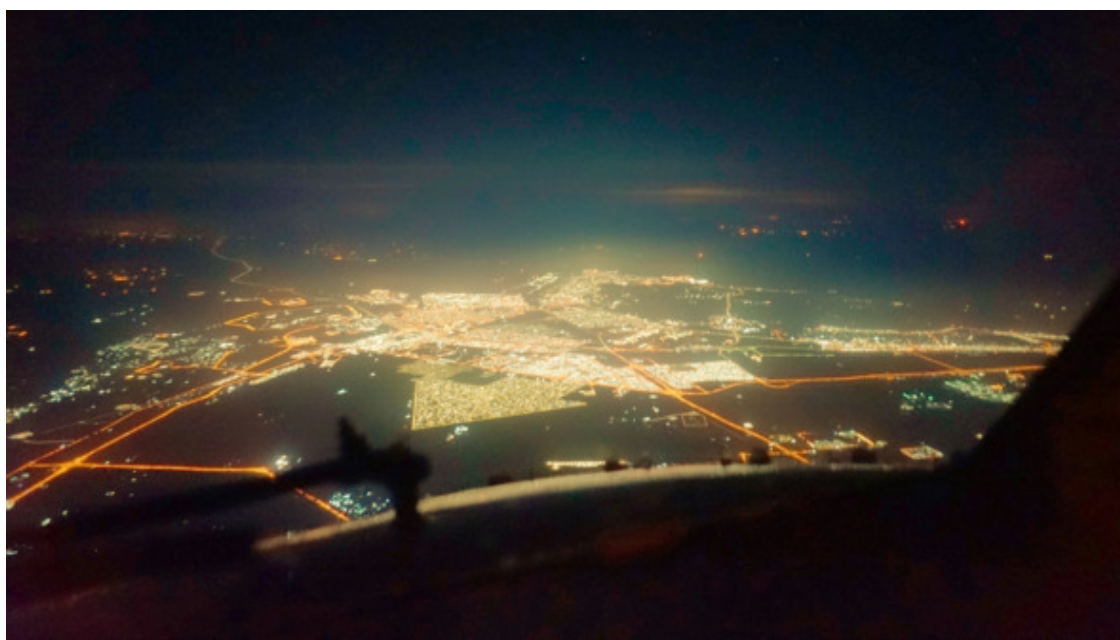
Налетавшись вдоволь, включил автопилот.

— Ну как тебе «девятисоточка», Денис? — поинтересовался Витя.

— Знаешь, а она действительно Лайнер! — выразил я своё уважение к самолёту. — Посмотрим, как на посадке себя поведёт.

Забрались на эшелон полёта 320<sup>24</sup>, на нём, согласно плану, и проследуем.

— Ну что, *круиз брифинг*? — спросил у Вити и, не дожидаясь ответа, принялся рассказывать заученные предложения.



Впереди Абу-Даби

Здесь так принято: после окончания набора высоты провести короткий «крейсерский брифинг». На нём необходимо рассказать о том, как вы будете снижаться, если вдруг придётся это делать, и куда полетите на запасной, если, опять же, ситуация это продиктует. Идея в том, чтобы осветить важные нюансы текущего маршрута в имеющихся условиях.

Например, мы вылетели из Маската на запад, прямо сейчас под нами всё ещё горы, и если вдруг случится разгерметизация, и мы вдруг решим возвращаться в Маскат, одновременно очень быстро снижаясь, надо помнить о рельефе. А если полетим дальше, то слева останется Абу-Даби (его уже видно вдали), справа — Дубай, а чуть дальше в качестве запасного можно использовать Доху. Погода везде — миллион на миллион.

Кроме этого, здесь хотят, чтобы ты ещё и кратко рассказал, как именно будешь снижаться: по трассе или с отворотом от неё. В этом тоже имеется смысл, так как в разных странах (а то и в пределах одной страны, но в разных воздушных пространствах) могут быть различные предписания на этот счёт. Например, в том же Омане, если тебе вдруг приспичит менять эшелон в океаническом пространстве, и ты не можешь докричаться до диспетчера, следует

---

<sup>24</sup> 32000 футов. Эшелон выражается в сотнях футов высоты.

отвернуть на 90° от трассы и далее выйти на параллельную ей линию на удалении 25 морских миль<sup>25</sup>. А чуть дальше, в океанической зоне Мумбаи (Индия), правила уже другие.

В «Глобусе» не было чёткого требования всегда проводить крейсерский брифинг. Вернее, в документах компании он в принципе отсутствовал. Подразумевалось, что если ты сочтёшь необходимым что-то с коллегой обсудить, то сделаешь это. Поначалу мне было просто принять крейсерский брифинг как обязательку, я возмущался (про себя): «Чего гонять воздух по кабине, рассказывая особенности рейса в Дубай или Бахрейн, если мы все через день здесь тут пролетаем, всегда всё одно и то же и понятно по умолчанию?» Тем не менее, следуя данному себе слову педантично соблюдать все «хотелки» новой авиакомпании независимо от того, нравятся они мне или нет, крейсерский брифинг проводил всегда. Может, не столь детально, как хотелось бы местным проверяющим, но угрозы и особенности обозначал; и как-то незаметно пришёл к осознанию полезности рутинного озвучивания особенностей полёта. Пусть даже и летаем мы здесь каждый день, а запасные по маршруту выглядят очевидными для каждого в кабине. Освежить краткосрочную память лишним не будет — случись что, быстрее вспомнишь.

Наверное.

Мы летим чуть правее Абу-Даби, город ярко освещён и отлично виден в разрывах тонкой облачности. А справа вдали — ещё одно огромное поле света. Это Дубай. Захватывающее зрелище: миллионы огоньков разбросаны в ночи и прикрыты тонкой лоскутной вуалью ночной облачности, подсвеченной снизу этими же огнями.

Просто космос!

— Да... Не зря мы выбрали эту профессию, Виктор! — делюсь восхищением с коллегой. Витя улыбается.



Мы летим чуть правее Абу-Даби

Это был мой первый полёт по этому маршруту. Но ни на десятый, ни на сотый раз виды не превратились в обыденность. Если завтра их увижу — вновь буду восхищён.

Это лучшая профессия на свете!

---

<sup>25</sup> 1 морская миля = 1,852 км.

— Сейчас нас начнут очень рано и ступеньками снижать, — напомнил опытный Виктор, когда мы перешли на связь с диспетчером Дохи.

Нам уже известно, что в Бахрейне в работе ВПП 30 левая, короткая. Вернее, *относительно* короткая — в России её два с половиной километра считались бы нормальной, обычной длиной. А здесь, в Песочнице, обычной считается ВПП в четыре километра.

Вот он, ближневосточный лакшери!

Лакшери в Бахрейне тоже имеется, но сейчас длинная полоса закрыта.

Готовимся к заходу на посадку. Всё настроено, проверено и снова перепроверено ещё более тщательно, чем обычно. Первый самостоятельный как-никак. «Давненько такого не было», — улыбаюсь мысленно. — «А впереди ещё столько всего нового! И это здорово!»

Встряхнув головой, отгоняю прочь пафосные мысли.

Пока на брифинге обсуждали предстоящий заход, диспетчер нас дважды снизил. Всё, как Виктор и обещал. А вскоре начали снижать уже по-взрослому, да ещё и отвекторили, срезав кусок маршрута, но мы и к этому были готовы. Пока что нет ничего необычного. Обычный ночной полёт, только в арабском небе над Персидским заливом, который жители Песочницы зовут Арабским.

«Девятисоточка» снижается поувереннее, чем её укороченная сестра. Это понятно — бóльшая длина генерирует бóльшее сопротивление воздуха, поэтому при снижении с одной и той же приборной скоростью вертикальная на 737—900 немного повыше. С точки зрения пилота это можно зачесть машине в плюс — проще исправлять последствия срезания маршрута, «догонять профиль», как мы говорим. Сегодня нас режут, но не критично. Геройствовать, как коллегам в памятном полёте в Карачи<sup>26</sup>, не приходится.

Мы во власти диспетчера Бахрейна. Он задал курс для захвата ИЛС<sup>27</sup> полосы 30 левая и разрешил заход на посадку. У нас всё более чем хорошо, и вскоре после того, как автоматика зацепилась за курсовой луч и начала поворот в створ ВПП, я повернулся к Виктору и сказал:

— Ты не против, я летаю?

— Да вообще не против, Денис!

«Клик-клик!» — поочередно жму кнопки: одну на штурвале, другую на рудах, отключая тем самым автопилот и автомат тяги. Делаю «клик-клик» ещё раз — убирая звук и индикацию отключения автоматики. Всё как в сотнях (или уже тысячах?) прошлых полётов.

Снижаемся по глиссаде. Погода отличная, «ёлочка» ВПП видна как на ладони. Самолёт летит устойчиво, разница с «восьмисоткой» хорошо чувствуется. Мне нравится это ощущение «утюга».

Полоса всё ближе и ближе. В который раз напоминаю себе о наставлениях более опытных товарищей: «девятисотка» приземляется иначе, не так, как летучий 737—800. Малый газ следует ставить аккуратнее!

Ловлю себя на желании держать скорость чуть повыше. Да, я, как «правильный» пилот, на задатчике поставил скорость на пять узлов выше, чем  $V_{ref}$ <sup>28</sup> — как положено для почти штатных условий у земли. Но, памятуя о склонности лайнера к «падению» на выравнивании, так и хочется держать ещё на пару-тройку узлов повыше. Саша, командир, с кем я месяц назад летал на «девятисотке» в Мумбаи обзёрвером, говорил, что всегда «плюс 10» ставит — ему так спокойнее. Ну а я хочу попробовать летать правильно.

Но пару узлов сверху расчётной так и хочется держать.

---

<sup>26</sup> Отсылка к рассказу о полёте в Карачи в книге «Курсом на рассвет».

<sup>27</sup> ILS (Instrument Landing System) — высокоточная радионавигационная система, обеспечивающая наведение самолёта на полосу при заходе на посадку, позволяя выполнять полёты в условиях ограниченной видимости.

<sup>28</sup> Расчётная скорость полёта на предпосадочной прямой. Зависит от положения закрылков, веса самолёта и плотности воздуха. Обеспечивает запас 30% от скорости начала сваливания.

Пятьсот футов... Триста... Двести! Это высота принятия решения сегодня.

— Continue!<sup>29</sup>

После театральной паузы добавляю:

— Landing!<sup>30</sup>

Самолёт немного, совсем чуть-чуть, колбасится на появившихся на малой высоте невидимых ухабах, но «девятисотка» обращает на них явно меньше внимания, чем это делал бы 737—800. Класс!

Сто футов, пятьдесят... Освещённый зелёными огоньками торец полосы проносится под нами, в тёплом свете фар мелькают белые полосы зоны приземления, привычно увеличиваясь в размерах.

Тридцать футов, двадцать...

Левой рукой начинаю плавно тянуть штурвал на себя и... буквально заставляю правую оставаться на месте. На «восьмисотке» она бы сейчас прибирала руды, дабы предотвратить зависание самолёта на последних метрах высоты. А мне следует подождать — ведь, по рассказам бывалых, здесь и поджидает пилота главная особенность «девятисотки» на посадке — очень уж она любит пойти вниз вслед за установкой малого газа. Поэтому, наслушавшись рассказов, заставляю себя несколько позже и плавнее, чем обычно, начать двигать руды назад.

Что ж, у меня получилось. Самолёт нашёл колесами асфальт и лишь немногим твёрже, чем хотелось бы Василию Васильевичу<sup>31</sup>, вернулся на планету.

«Неплохо для первого раза!» — промелькнуло в голове.

Затормозились, свернули влево на перрон и очень медленно порулили к стоянке, до которой рукой подать. Торопиться нет смысла — двигателям нужны три минуты, чтобы охладиться перед выключением. Если стоянка совсем близко (как в нашем случае), пилоты стараются так рассчитать, чтобы не стоять и не молотить двигателями — это считается некрасивым. Поэтому со скоростью улитки доползаю до стоянки, останавливаюсь, включаю стояночный тормоз. Три минуты прошли?... Да! Выключаю двигатели.

Мой первый самостоятельный полёт окончен. «Девятисотка» оказалась не таким уж и страшным зверем. В чём-то даже приятным.

Разумеется, этих нескольких секунд, что заняло первое в жизни приземление на 737—900, недостаточно для того, чтобы заметить и прочувствовать её отличия. Мне предстоит выполнить ещё не одну посадку в различных условиях, чтобы наработать уверенность. Ну а пока буду следовать рекомендациям старожилов. Сегодня они помогли — усадил лайнер на землю я вполне нормально. «В Т.У.», — так говорят пилоты про работу, укладывающуюся в требуемые рамки. Говорят спокойно, без прилива щенячьего восторга от исключительной красоты только что выполненных действий.

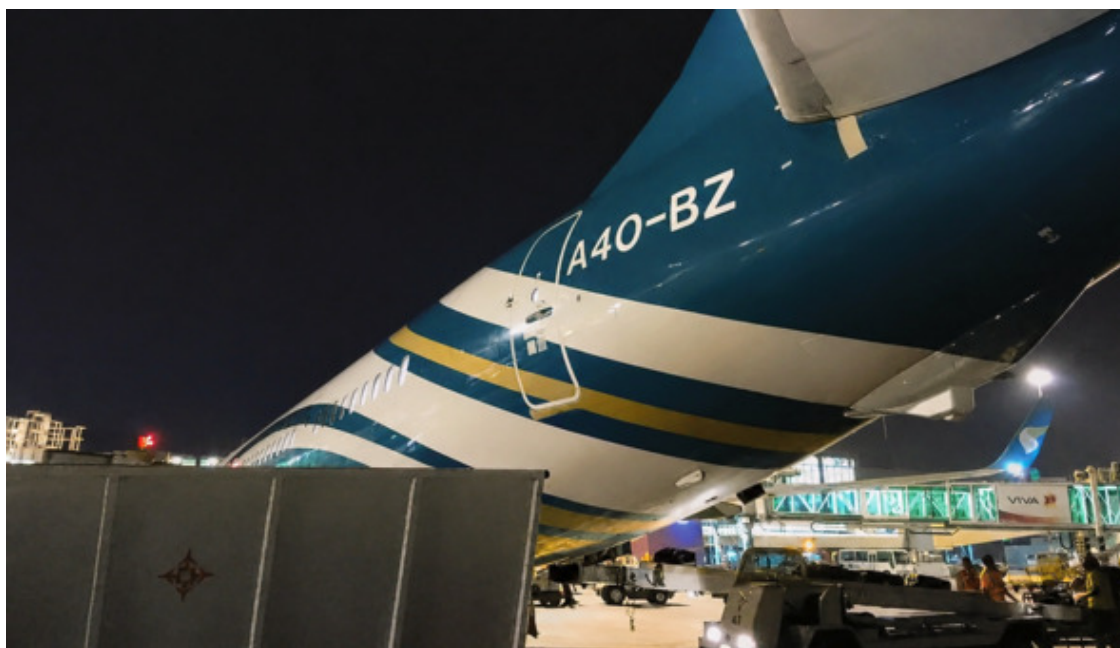
В общем, *нормально* мы с Витей слетали. До «лётчик жив — полёт удался» остался хороший зазор.

---

<sup>29</sup> «Заход продолжаем».

<sup>30</sup> «Садимся!»

<sup>31</sup> Василий Васильевич Ершов (2 сентября 1944 — 4 июля 2017) — пилот гражданской авиации СССР и России, писатель, автор произведений о работе гражданских пилотов.



В Бахрейне после первого самостоятельного

Вспомнилось...

В августе 2008 года, после трёх лет полётов на «классике»<sup>32</sup> похожим образом я осваивал «восьмисотку». Так получилось, что делал это одним из первых в «Глобусе» — чем, признаюсь, скрытно гордился. Допуску к самостоятельному полёту предшествовала наземная подготовка в Москве, четырёхчасовая тренировка на тренажёре в Берлине и рейс в Самару с инструктором, первым получившим допуск к работе на «восьмисотке» буквально на несколько дней раньше. То есть программа была более насыщенная.

А дальше всё было ещё интереснее. У меня ведь и не было полноценного первого самостоятельного на 737—800! Сразу после оформления допуска меня начали ставить на ней инструктором, чтобы я допускал других пилотов: и командиров, и вторых. Два или три рейса (а может, и больше) таких я выполнил в разных сидениях, прежде чем слетал, наконец, рядовым командиром.

И да, есть что вспомнить. Расскажу, если вы не против.

Так повелось в те овеванные романтикой и глупостью годы, что на «классике» мы летали, используя «техники», доставшиеся в наследство от инструкторов МАУ<sup>33</sup> и Белавиа, вводивших в строй первых наших пилотов (и меня в том числе) Боингов-737<sup>34</sup> после окончания переучивания в Штатах. Научившись у более опытных коллег, на взлёте мы всегда использовали положение стабилизатора 5°<sup>35</sup> на кабрирование независимо от центровки, а на посадке всегда, независимо от ветра, добавляли плюс десять узлов к Vref. Это важно для понимания того, о чём я поведаю ниже.

В самом первом полёте на «восьмисотке», дававший мне допуск инструктор уверенным голосом выполнившего на ней два полёта человека рассказал об особенностях нового лайнера:

<sup>32</sup> Имеется в виду так называемое «классическое поколение» Боинг-737, которое включает в себя модификации -300, -400 (самая длинная) и -500 (самая короткая). В S7 были -500 и -400.

<sup>33</sup> «Международный авиалинии Украины».

<sup>34</sup> О переучивании в США в апреле—мае 2005 года подробно рассказано в книге «Когда всё только начинается».

<sup>35</sup> Или «5 единиц». В любом случае, это 5° на кабрирование.

— На взлёте стабилизатор надо ставить не на пятёрочку, как на «классике», а на шестёрочку. А на заходе плюс десять узлов будет многовато, прям чувствуется, что она очень «летучая». Плюс семь достаточно.

Что ж, шестёрочку, значит, шестёрочку. Он инструктор, на «восьмисотке» уже летал. Не буду же я спорить?

В итоге на разбеге самолёт ещё до достижения скорости начала подъёма передней стойки ( $V_{gr}$ ) начал самостоятельно нос задирать, и мне пришлось придерживать его стремление уйти в небо, отдавая штурвал от себя вплоть до нормальной скорости отрыва. Отклонение стабилизатора было явно куда больше потребного.

Очень нехорошая ситуация — был риск удара хвостом о полосу.

Что ж, урок был хорошим. Я быстро научился ставить стабилизатор так, как требовалось по центровке, и перенёс этот полезный навык на «четырёхсотку», вызывая недоумение и даже протесты у коллег, которые привыкли не заморачиваться.

(Да, я тот ещё зверь, как мой давний читатель знает.)

Прошло несколько лет, и точно такой же самолёт другой авиакомпании таки ударился хвостом на взлёте. Что интересно — в экипаже было аж два инструктора (собственно, как и в моём случае) Потом ещё в одной авиакомпании случился схожий инцидент — и тоже с инструктором в кабине.

Что совсем плохо — в обоих случаях пилоты поняли, что произошло, но... решили продолжить полёт до аэродрома назначения, что является в таком случае грубейшим нарушением, ведь повреждение конструкции может быть серьёзным. В полёте нет возможности оценить степень риска, поэтому единственно правильным решением было вернуться на аэродром вылета (условия позволяли). Но инструкторы решили иначе.

Успешно налетав на «восьмисотке» часов сто, я задался вопросом: «А какого фига, простите, я занимаюсь ерундой?» — и решил пересилить застарелую привычку летать в глиссаде на завышенных скоростях. Начал приучать себя летать правильно, как дядя «Боинг» хочет. Если у земли штиль — значит, держим на предпосадочной прямой плюс 5 к  $V_{ref}$ . Если ветер встречный то, согласно формуле<sup>36</sup>,  $V_{ref}$  плюс половину его скорости. И так далее. И о, чудо! Оказалось, что «восьмисотка» очень хорошо летает на нормальной, не завышенной, скорости. Сажать её оказалось куда проще, чем на повышенной. И тангаж привычный — около всенародно любимых  $2,5^\circ$ .

---

<sup>36</sup>  $V_{app}$  рассчитывается как  $V_{ref}$  плюс половина встречной составляющей скорости ветра и плюс полный прирост порыва. Минимальная прибавка к  $V_{ref}$  — плюс 5 узлов. Максимальная — плюс 15 (года до 2016-го было +20), но не выше, чем ограничение по скорости полёта с закрылками, уменьшенное на 5 узлов. Пример: если строго в бок дует ветер 20 узлов, то  $V_{app} = V_{ref} + 5$  (встречная составляющая равна 0). А если в бок дует 20 с порывами до 30, то  $V_{app} = V_{ref} + 10$  (прирост порыва — 10 узлов). Если строго встречный ветер 30 узлов, то  $V_{app} = V_{ref} + 15$ . А если ветер попутный — всегда +5.



Вид на ночной Дубай

Да, «восьмисотка» очень уж «летучая» — свистит над полосой, если пилот боится ставить малый газ правильно. А мы, напуганные расшифровкой и карами за немягкие (по мнению динозавров) посадки — да, боялись. Ещё и скорость завышали.

Дальше — больше. Мне понравилось летать по написанным в документах правилам на «восьмисотке», и я решительно перенёс сей навык на «четырёхсотку», на которой до этого на «плюс пяти» летать не осмеливался. Очень уж опасно большим казался на ней тангаж на такой скорости — чуть больше трёх градусов... А фишка в том, что именно таким он на ней, согласно документам, и должен быть! Просто за годы полётов на завышенной скорости выработалось привыкание к тангажу около 2—2,5°, и пришлось через «не могу» себя переучивать.

Ведь не мог же я, как инструктор, быть где-то педантом, а где-то чуть-чуть раздолбаем?

Нет, ну так-то мог, конечно, — если бы не относился к обязанностям заместителя командира эскадрильи очень уж серьёзно. В январе 2009 года я впервые стал офисным пилотом, стартовав с этой должности, и прочувствовал «вайб» этой работы с первых же дней.

На замкомэсок была возложена работа с расшифровкой, и мне, погрязшему в анализах фактов различных отклонений, очень хотелось повысить качество полётов в доверенном коллективе. Ну а на что опереться в обучении других пилотов (да ещё и более старших по возрасту и общему опыту лётной работы), кроме как на документы?

Но прежде чем требовать с других летать правильно, надо было стать педантом самому. Мне казалось невозможным работать по принципу «тут книжки надо соблюдать, а здесь, пожалуй, не надо» — это претило моим молодецким амбициям.

В общем, переучил сам себя, проникся дзенем и начал пытаться переучивать и других, имея благую цель повысить качество полётов и заодно избавить себя от стопки бумаг с отклонениями, каждое из которых требовало анализа и отчёта о причинах с указанием комплекса мер по недопущению в будущем. И одним из первых был сделан вывод по итогам исследования серии грубых посадок, девять из десяти которых происходили по одному и тому же сценарию. Пилот держал завышенную скорость и до касания не ставил руды в положение малого газа. В итоге самолёт садился и... снова взлетал. Потому что (так заложено конструктивно) в момент касания не выпускались спойлеры на верхней поверхности крыла, не прижимали лайнер к полосе. Имевший завышенную скорость самолёт снова взлетал, так как пилот излишне брал штурвал на себя. Сразу же после этого руды ставились пилотом в позицию малого газа, что

служило триггером для выхода спойлеров<sup>37</sup>, и самолёт «печатался» о твердь земную. Бывало, что ещё и от себя пилот отдавал в этот момент, что увеличивало припечатывание. А то и сначала от себя, и затем резко на себя, что делало припечатывание максимальным.

В общем, чего боялись, на то и напоролись. Запуганные расшифровкой, в попытках минимизировать риск грубой посадки, пилоты риск... увеличивали.

А ещё чуть позже, углубившись в изучение этой темы, я выяснил, что этот сценарий широко распространён и в принципе является международным, общим для всех авиакомпаний, эксплуатирующих Боинги-737. Лечение простое — выполнять посадку так, как рекомендуется в книжке с названием FCTM<sup>38</sup>. Более того, в этой же книжке сценарий грубой посадки и её причины расписаны. Не надо ничего выдумывать.

Да, я очень хотел повысить качество полётов в родной АЭ №2. С молодецким задором взялся за дело, да так, что старички, которым не понравилось, что молодой их поучать пытается и не делает скидки на прошлые регалии, вставляли в очередь у двери командира лётного отряда, чтобы пожаловаться. В итоге через год меня, дабы не устраивал локальных революций, повысили до старшего пилота-инструктора лётного отряда. Хех, повышение было лишь на словах и бумаге, а по факту это была подвигка в сторону и...

Идите вы прочь, воспоминания!

Теперь я в Омане. Мы только что вернулись из Бахрейна. Окончен мой первый самостоятельный рейс — простым командиром в экипаже с простым вторым пилотом... действительно *простым* — в том плане, что мы с Витей общались на русском языке. За исключением рабочих докладов, разумеется — правила требуют произношения их на английском. И полёт с таким пилотом оказался практически обычным.

Слетали мы хорошо. Витя неплохо отработал. И даже на обещанном Димой «расслабоне».

Не могу не улыбнуться, вспоминая, как фривольно пилотировал в своём кресле Витя на снижении для захода на посадку в Маскате. Руки на коленях, на козырьке и где угодно, только не на штурвале и не на рудах. Мне было непривычно такое видеть — нас учили (и я так учил) ниже 10000 футов руки класть на штурвал и руды, даже если самолётом управляет автопилот. Замечу, это нигде не написано было, но так было принято. Я и до этой высоты обычно держал правую руку на рудах, а левую, хотя бы одним пальцем, на штурвале. Мой личный техник. Мне кажется, от этого я лучше чувствую самолёт и всегда готов исправить любой выкрутас автоматики. Который, надо признать, очень и очень маловероятен на этих этапах. Да и реакция моментальная, случись отказ, вряд ли потребуется. Но что поделать, я так привык.

В общем, ещё не избавившись от привычной менторской роли, я не стерпел и поинтересовался у Вити (мне казалось, что сделал это мягко): не думает ли он, что было бы неплохо руки держать на органах управления? Мало ли чего с автопилотом случится?

Витя потом долго вспоминал это моё замечание. Здесь должен быть смайлик.

Расскажу, почему.

За рубежом не принято рядовым командирам поучать в полёте вторых пилотов, тем более настолько опытных, как Виктор. Это считается проявлением неуважения. А в России испокон веков по наследству, доставшемуся из эпохи советского «Аэрофлота», командир рассматривался наставником, даже если не имел инструкторского допуска. В эпоху СССР с него строго спрашивали за подготовку всего вверенного ему экипажа. И да, экипажи тогда были «закреплёнными», то есть одни и те же люди долгое время летали друг с другом, и командир нёс

---

<sup>37</sup> Для техногиков уточню: на 737 несколько условий для автоматического выпуска наземных (ground) и (полётных) спойлеров после приземления. В данном случае речь идёт о совпадении двух условий: РУД в положении МГ и наличие раскрутки основных колёс.

<sup>38</sup> Flight Crew Training Manual — говоря простыми словами, сборник рекомендаций производителя о том, как выполнять полёты на его самолёте.

ответственность за каждого. Причём не только за его профессиональное воспитание, но и за моральную устойчивость и политические взгляды. Было даже такое, что командиру вменялось проверять жилищно-бытовые условия членов экипажа.

Необходимость быть «нянькой» диктовалась особенностями того времени. Зачастую второй пилот доставался командиру... ну, не очень подготовленным к работе, назовём это так. На практике получение пилотом допуска к самостоятельным полётам совсем не означало гарантию того, что он умеет уверенно взлетать и садиться. Пилота ставили в экипаж, в котором он летал месяцами (это и называлось «закреплением»), а от КВС<sup>39</sup> требовалось довести его до нужной кондиции. «Воспитать» — так было принято говорить. Это было нормой. Никто не удивлялся.

Да, вполне нормальной была ситуация, в которой КВС даже близко не был инструктором, но учить был обязан. И он учил — как мог. И проблема-то как раз в том, что каждый мог по-своему.

Василий Васильевич как-то признался мне в переписке: «Настоящих методистов было немного». Мой отец, летавший в ту же эпоху, что и Ершов, разное рассказывал. Я и сам успел неплохо поработать с пилотами старой школы.

(Да чего уж там — меня самого учили по тем же лекалам, только в куда более диких условиях).

В 2003 году в красноярском «Сибавиатрансе», где я начинал путь в большую авиацию вторым пилотом Ту-154, было три опытейших командира. Разумеется, я, наизелёнейший из пилотов, не имел ничего против того, чтобы меня поучали из полёта в полёт. И командиры меня учили лётной науке, и делали это настолько неплохо, насколько вообще было в тех условиях возможно. Важно то, что большой разницы в их подходах я не наблюдал. Все трое работали плюс-минус одинаково.



В аэропорту Маската

В барнаульской авиаэскадрилье авиакомпании «Сибирь», в которой я начал работать в феврале 2004 года, подходы к выполнению полётов были схожими. Я продолжал учиться, но были и командиры со своими «техниками». С ними приходилось летать так, чтобы они остава-

---

<sup>39</sup> Командир воздушного судна.

лись довольными, а с другими надо было так не делать. Например, на «Туполе» вполне обычной методикой управления самолётом по тангажу было использование кнопки МЭТ<sup>40</sup> на штурвале. То есть надо тебе немного скорректировать тангаж — нажмёшь кнопочку, она воздействует на пружину загрузителя и дозированно переместит штурвал в нужном направлении. Ту-154 к тангажу был очень чувствителен, поэтому управление МЭТом значительно упрощало пилотирование. Но был один командир (при этом ещё и инструктор), кто за это ругал — мол, надо делать правильно, как на Ан-2 ещё учили: сначала штурвал отклонить настолько, насколько нужно, а потом только триммер подогнать, сняв усилие.

И да, документально прав был он. Но все, кроме него, делали иначе. МЭТом действительно пилотировать этот капризный самолёт было куда проще.

Когда я попал в московскую «Сибирь», костяк которой составляли бывшие внуковцы, а остальные пришли из разных городов страны и ближнего зарубежья, тогда и начались настоящие удивления.

«Как так? Самолёт один и тот же, РЛЭ<sup>41</sup> одинаковое, но понимание РЛЭ у всех своё!».

Но куда больший сюрприз случился немногим позже, когда мы начали осваивать Боинги-737. Сначала мы учились в Штатах в авиакомпании «Юнайтед Эйрлайнс», затем часть пилотов отлетала рейсовую тренировку с украинцами, часть — с белорусами. Потом самые первые командиры стали инструкторами...

У всех были свои взгляды на то, как пилотировать этот самолёт. Творчеству было полное раздолье! Командиры, худо-бедно освоившие иномарку, стали поучать вторых пилотов, в том числе меня, пересевшего на «Боинг» одновременно с ними. И не всегда их методики соответствовали рекомендациям производителя самолёта и утверждённым в авиакомпании процедурам. Возникали споры, иногда горячие.

В общем, важной моей мотивацией побыстрее стать командиром стало стремление уменьшить количество желающих научить меня летать по-своему. К счастью, была струя, я в неё попал и ввёлся в КВС очень быстро, и...

И тоже стал поучать вторых пилотов, честно стараясь делать так, чтобы мои слова не расходились с тем, что написано в документах. Но было одно важное «но» — слова мои нередко расходились с тем, что говорили вторым пилотам другие командиры и инструкторы, и поэтому всё равно создавался бардак.

Оборачиваясь назад, хочется взяться за голову и кричать: «Господи! Да как мы работали-то вообще!»

Да, это очень хорошие самолёты. Можно летать безобразно, но всё ещё безопасно. Без очень уж громких случаев.

Слава инженерной мысли!

Не один год ушёл на то, чтобы слово «стандартизация» перестало считаться ругательным, но разношёрстность всё равно сохранялась, пусть и не в том объёме. Вторые пилоты изучали индивидуальные особенности командиров и старались подстроиться под каждого, дабы обеспечить хороший CRM<sup>42</sup>. Ведь, как известно, второй пилот — оплот CRM в экипаже!

В общем, было вполне нормальным поучать вторых пилотов, тем более в роли инструктора и проверяющего. В «Глобусе» считалось, что ни один полёт не должен проходить без задачи обучения, поэтому, раз ты начальник — вот тебе методический полёт в роли инструктора. Раз так — вроде как надо пилотов поучать. По задаче положено.

Я привык к этому!

---

<sup>40</sup> Механизм эффекта триммирования. На Ту-154 нет обычных аэродинамических триммеров. Эффект триммирования по тангажу (снятия паразитных усилий на штурвале) создаётся за счёт перемещения нейтрального положения штурвала посредством нажатия кнопки МЭТ.

<sup>41</sup> Руководство по лётной эксплуатации самолёта.

<sup>42</sup> Crew Resource Management. Управление ресурсами экипажа.



После первого самостоятельного рейса

Ну а теперь я за рубежом. Рядовой командир. Надо научиться умерить своё стремление двигать умные (как мне видится) мысли.

Зарубеж, конечно же, большой<sup>43</sup>. В Омане взяли за основу лётные традиции Запада, немного разбавив ближневосточным колоритом. Закреплённых экипажей нет (и никогда не было), каждый летает с каждым. Новый день — новый коллега. Раз так — у КВС должна быть уверенность, что второму пилоту можно доверять, что он сможет в установленных для него рамках погодных условий и взлёт выполнить, и посадку совершить. Вмешиваться в управление не потребуется. Даже держать руки на штурвале, как всё ещё учат в России, не принято! Молча помогать второму пилоту, подталкивая или придерживая штурвал (что считается вполне нормальным в России), — Аллах упаси! Помогай голосом, а если считаешь, что должен забрать управление — то не штурвал подталкивай, а забирай весь самолёт целиком с докладом «I have control»<sup>44</sup>.

Вся местная подготовка нацелена на то, чтобы выпустить в небо достаточно подготовленного пилота, и объём тренировок для допуска к полётам значительно больше, чем был в СССР, и даже больше, чем есть в России сегодня.

Забегая значительно вперёд, скажу следующее. Мне довелось полетать с местными вторыми пилотами с абсолютно разным опытом. Но даже те, кто лишь вчера получил допуск к полётам (были и такие), не подводили. Более того, я стал инструктором и летал с теми, кто был ещё на пути к получению допуска — и они меня тоже не подвели.

Разумеется, нюансы были (куда без них?), но значительно, на порядки (!) реже, чем в прошлой жизни, и не настолько серьёзные, чтобы придавать им большое значение.

---

<sup>43</sup> Я знаю, что так писать грамматически неправильно. «Зарубеж» — авторское слово, что тут поделаешь.

<sup>44</sup> «Взял управление».

Ну а в самом начале нового пути я взялся поучать своим «техникам» опытного пилота Виктора.

Мне, очевидно, потребуется некоторое время, чтобы избавиться от прошлых привычек.

## Насмешка Фортуны

*Май, 2017 г.*

Мой очередной первый самостоятельный полёт позади, но после него осталось чувство недосказанности. Пусть и в новый аэропорт, и на новом самолёте, но слетал-то я — блин! — с соотечественником! А так хотелось попробовать, наконец, поработать в одной кабине с рядовым вторым пилотом-иностранцем. Я ж не для того в Пески отправился, чтобы на родном языке в кабине разговаривать? «Дайте мне иностранца!» — требовали амбиции.

Фортуна — девица не только капризная, но, как известно, обладает и специфическим чувством юмора, что проявилось в следующем же полёте. Мне снова запланировали Бахрейн, и на этот раз счастье должно было быть полным: в экипаже значился не просто всамделишный второй пилот-иностранец, но самый что ни на есть оманец.

«Страйк!» — подумал я.

«Хи-хи!» — приснула в кулачок Фортуна.

Поначалу всё шло гладко. Тесная штурманская, наполненная гвалтом разномастной толпы пилотов, знакомство и неспешное обсуждение предстоящего полёта с Мохамедом, назначенным мне во вторые пилоты. Принятие решения о заправке, брифинг с проводниками. Поездка в аэропорт, прогулка по уставшему аэровокзалу. Арктическая «Тойота», неспешно доставившая нас к трапу самолёта — на этот раз обычной «восьмисотки».

Странности я начал отмечать лишь по возвращении в кабину после предполётной прогулки вокруг самолёта. Пока я проверял настройку бортового компьютера, Мохамед полез в свою сумку, достал оттуда небольшой флакончик, наклонил голову и, вздыхая, закапал капли в ухо.

«Интересно, интересно!»



Старый аэровокзал Маската (в 2024 г.)

Через минуту мне стало ещё любопытнее: Мохамед, шурша фольгой, достал какую-то таблетку и закинул её в рот, продолжая вздыхать.

— Тебя что-то беспокоит, Мохамед? — участливо поинтересовался я.

— Да, Кэптэн. Второй день ухо болит, — пожаловался бородатый коллега.

«Болит ухо, и ты собрался лететь?»

Внезапно мне стало как-то неудобно.

— Кэптэн, досмотр самолёта проведён, без замечаний. Можно начинать посадку пассажиров? — в кабину заглянула Мария, старший бортпроводник.

Обернулся на голос. Посмотрел на раскосые глаза Маши-филиппинки, перевёл взгляд на Мохамеда.

«Наверное, можно», — подумал про себя, а вслух сказал:

— Да, начинайте, конечно!

— Спасибо, Кэптэн!

Мария кивнула и ушла.

Мохамед продолжил кривиться и вздыхать.

Я молча долистываю странички FMC и напряжённо думаю. «Что делать? Второй полёт командиром в иностранной авиакомпании, и налицо нестандартная ситуация. Летать с больным ухом — что может быть более глупым? Ему следовало сняться с рейса, раз ещё вчера ухо болело. Да даже если с утра прихватило — кто ж мешает зарепортировать сик<sup>45</sup>? Тем более, со слов бывалых, вы, местные, по любому, даже очень спорному, поводу это делаете. А у тебя всем поводам повод!»

Не выдерживаю:

— Мохамед, наверное, правильнее было бы больничный взять? Почему не взял?

— Вчера ухо заболело, но панадол помогал. А сегодня утром сильнее заболело. Я уже две таблетки принял. Должно помочь, иншаалла!

— А чего утром в офисе не позвонил, не снялся с рейса?

Жгучий брюнет вздохнул и признался:

— Побоялся, что уже мало времени до рейса. Я ведь в очереди на переучивание на широкофюзеляжный стою — испугался, что если за три часа до вылета снимусь, то начальник вызовет в офис, будут разборательства.

Ответ Мохамеда меня расстроил.

«Что ж ты, брат, на меня ответственность перекладываешь? А ещё в командиры собрался!»

По рассказам бывалых (сам ещё не болел), здесь очень неплохо работает система больничных отпусков. Позвонил по специальному номеру, там ответил на вопросы автоматического помощника, указал, что не можешь лететь. Тебя снимают с рейса, далее со спокойной душой лечишься, для чего идёшь к доброму и отзывчивому врачу авиакомпании. Консультируешься, берёшь справку, фотографируешь её и отправляешь в офис. Как стал здоров — сообщаем в авиакомпанию по тому же телефону. Тебе ещё и полноценный оклад платят на больничном.

Красота!

В России всё куда более сложно. Болеть — даже простудой! — опасно. Задолбаешься по врачам бегать, чтобы восстановиться. Проще заняться самолечением — закинуться лекарствами и пойти в рейс. В идеале — пользуясь личными связями с начальством, сняться с рейса, получить выходной. Главное, чтобы на ВЛЭЖе не прознали, что ты болел. Конечно, с серьёзными недугами так не сработает, «сдаваться» врачам хочешь не хочешь, но всё же придётся. Ну а потом, пройдя все круги ада, десять раз подумаешь, прежде чем снова заболеть.

---

<sup>45</sup> Жаргонизм от «to report sick» — процедура доклада в авиакомпанию о недомогании, которая требуется для того, чтобы взять больничный.

Ну а здесь... Банальный насморк уже является уважительной причиной не лететь. Да просто сошлись на то, что неважно себя чувствуешь, живот тянет — отравился, дескать. Сходи к доктору, соври... И никто слова не скажет, выпишут больничный хотя бы на день.

И это работает! Как в Индии период муссонов начинается, так сразу загадочная эпидемия поражает коллектив.

Но работает до поры до времени, разумеется. Начальство контролирует, кто и сколько болеет. Многочисленные пропуски (особенно непосредственно перед вылетом) могут привести к задержке продвижения пилота. А если этот постоянно больной ещё и экспат, то могут и контракт не продлить. Это, собственно, единственный инструмент дисциплинарного воздействия на слабых здоровьем пилотов.

(Надеюсь, мой сарказм понятен.)

— Ну ты герой, Мохамед! Имел такую возможность вчера от рейса отказаться, но решил лететь!

— Кэптэн, я думал, что пройдёт. Да и лететь-то всего лишь в Бахрейн. Надеюсь, таблетка поможет.

— Сейчас болит ухо?

Мохамед скривился и кивнул головой:

— Да.

«Неужели придётся его снимать с рейса командирским решением? Второй рейс — и такая проверка меня на прочность!»

Разумеется, я переживал, как отнесётся авиакомпания к моей самостоятельности. Ведь снятие второго пилота приведёт к задержке! Уже первые пассажиры заходят на борт.

Я тут без году неделя — сниму второго пилота (местного!) и начну с такой известности? Страшно!

Но ведь я обещал себе, что буду работать по правилам. По заветам CRM (кхе)! Нарисовал розовую мечту о зарубежной авиакомпании и решил проверить лично, чистят ли иноземцы ружья кирпичами или работают более эффективно?

«Очень интересно, как отреагирует лётный начальник иностранной авиакомпании, если я сниму пилота с рейса. А оперативщики из планирования?»

Надо решаться, и очень быстро, чтобы минимизировать задержку. Решаюсь:

— Мохамед, ты сам как считаешь — способен лететь? Уверен, что сможешь безопасно работать, если боль не уйдёт? Она ведь может и усилиться при перепаде давления. А если разгерметизация?

Мои аргументы крыть нечем. Любой мало-мальски ответственный пилот должен понимать, насколько безрассудным будет утвердительный ответ. Мохамед оказался из ответственных (мало-мальских — учитывая глупую решимость лететь на таблетках) и с явным раскаянием в голосе ответил:

— Нет, Кэптэн. Я думаю, что лететь будет неправильно.

— Я считаю так же. Поэтому, как командир, отвечающий за безопасность, не могу разрешить тебе лететь. Извини!

— Это ты меня извини, Кэптэн! Мне надо было взять больничный вчера.

Всё! Теперь назад дороги нет. Будут оперативщики настаивать, уговаривать, начальника призовут — упрусь рогом.

Звоню в ОСС<sup>46</sup>, докладываю о проблеме, прошу прислать автобус за Мохамедом. Меня внимательно выслушивают и благодарят за информацию. Обещают прислать автобус и держать в курсе.

Мохамед собирает сумку и, ещё раз извинившись, уходит.

---

<sup>46</sup> Operations Control Center. Служба управления полётами.

Остолбеневшей Марии объясняю, что у нас произошло, и какие планы дальше. Планы простые: ждём! А как все пассажиры усядутся — прочитаю информацию по громкой связи, извинюсь за задержку.



Самолеты «Оман Эйр» на перроне в Маскате

Минут через десять исполняю обещанное, а ещё через десять минут получаю звонок. ОСС сообщает, что ко мне спешит на помощь... командир из резерва. Полетит в правом кресле. Будет через десять минут, иншаалла.

«Да... блин! Командир!»

Благодарю, кладу трубку. Сообщаю новость Маше. Выждав ещё минутку, рассказываю пассажирам о том, что скоро полетим.

Жду.

Клянусь Фортуны и смеюсь вместе с ней. Установка галочки на задаче «слетать с иностранным вторым пилотом» снова переносится.

Десять оманских минут ожидаемо растянулись до двадцати пяти — что само по себе было очень неплохим результатом. Наконец к самолёту подкатила «Тойота», из неё бодро выскочил коренастый дяденька и потопал по ступенькам трапа.

Слетали в Бахрейн. Я расстроился из-за случившегося, конечно, но хотя бы налетался — пилотировал в обе стороны, так как по правилам авиакомпании рядовой командир, занимающий правое кресло, выполняет роль пилота контролирующего.

Вернулись в Маскат, пожали друг другу руки и разбежались. Я решил не ждать звонка или письма из авиакомпании с просьбой разъяснить задержку, и сам отправил имейл руководителю флота, в котором кратко описал, что было, без упоминания факта того, что второй пилот почувствовал недомогание ещё за сутки до рейса.

Вскоре получил ответ. Очень короткий:

«Спасибо, Кэптэн!»

На этом всё и закончилось — для меня. Не знаю, были ли какие-то санкции в адрес Мохамеда. Скорее всего, нет. Больше с ним я в кабине Боинга-737 не пересекался, что говорит о том, что свой «флит трансфёр»<sup>47</sup> он всё же получил.

Опыт был впечатляющим. Моя розовая мечта не треснула, устояла — я получил более чем убедительный пример нормального, рабочего... да чего уж там — человеческого отношения к проблеме.

Как бы поступили с командиром в моей уже параллельной реальности?

Ну точно бы не обошлись коротким ответом по электронной почте. Ещё в самолёте начались бы звонки с уточнениями: «А точно не может лететь?», «А если всё-таки может?» — и у второго пилота телефон тоже звенел бы не умолкая. И если устоит командир под давлением, снимет коллегу с рейса, то потом придётся в лучшем случае по почте отписываться, а то и в офис позвонят — потребуют в письменном виде объяснительную написать. Звонками точно завалят — к гадалке не ходи. В итоге отстанут, конечно, — ведь командир всё правильно сделал. Не подкопаться!

А вот со второго пилота Мохамеда в России в такой ситуации стружку сняли бы. И не одну. Ведь, получается, он от врача на предполётном осмотре скрыл своё состояние. Это за рубежом ружья не чистят, там всё на доверии — никаких тебе медосмотров перед вылетом, а в России ты обязан доложить о плохом самочувствии.

Было бы мне жалко второго пилота, с которого сняли стружку в аналогичной ситуации, но в России?

Вопрос интересный.

С одной стороны, парень, действительно, виноват. Это авиация, здесь надо уметь нести ответственность. Из-за твоей мнительности авиакомпания нанесён ущерб. И пассажиры пострадали — возможно, у кого-то стыковка сорвалась или деловая встреча. Твоё решение лететь больным несёт угрозу безопасности.

С другой же... Ну а что пилоту остаётся делать, если система работает так, что пилот должен умереть здоровым?

Увы, это не очередной мой извращённый сарказм. Такое с печальной регулярностью случается — то и дело читаешь новости, как где-то в полёте пилоту стало плохо. А потом выясняется, что он за месяц до этого успешно и без замечаний прошёл ВЛЭК.

В ноябре 2019 года пилоту самой пафосной авиакомпании России стало плохо в полёте. Его вывели из кабины — важный момент! — и уже в салоне он умер от сердечного приступа.

А дальше начался сюр. Авиакомпания отказывалась выплачивать семье пилота положенную денежную компенсацию. Якобы смерть наступила не на производстве! Он же не в кресле пилота умер. Да и пилот, негодяй такой, наверняка скрыл свои медицинские проблемы!

Вдове пилота пришлось пройти через суды, чтобы добиться справедливости.

В Омане пилот с лёгкой совестью возьмёт больничный, и это практически никак не скажется на его заработке, ведь основу месячной зарплаты составляет оклад, а больничный его не снижает. В России ситуация радикально иная. Оклады мизерные, зарплата добывается налётом, и пилот заинтересован летать как можно больше. Болезнь может очень сильно ударить по бюджету, ипотека сама себя не заплатит. Да и с врачами проблем, как я уже писал, не оберёшься. Замучают бюрократией.

Успокоившись и поразмыслив, я взглянул на случившееся под иным углом и решил на шутницу Фортуны не обижаться. Полёт со вторым пилотом от меня не уйдёт, а заполучить

---

<sup>47</sup> От англ. fleet transfer — перевод на другой тип самолёта, в данном случае — на широкофюзеляжные A330 или Боинг-787.

такую ситуацию, да ещё и в самом начале — да это ж как подарок надо расценивать, а не как насмешку!

Как командир я сделал всё правильно, чем могу гордиться. Да, было боязно — но результат того стоил. В мою копилочку упала тонна опыта, за которым я и пошёл в Пески, бросив регалии и кожаное кресло с кондиционером.

А через пару дней состоялся и долгожданный первый полёт с рядовым вторым пилотом-иностранцем. В отличие от первых двух самостоятельных, этот рейс никак не запомнился несмотря на то, что аэропорт, куда мы слетали, был из тех, что требуют уважения.

Да, первый рейс туда не запомнился. Зато в памяти остались многие другие.

## Мокрый Каликут

*Май, 2017 г.*

Каликут. Он же Каликат, он же международный аэропорт Карипур в Кожикоде, городе в штате Керала на юго-западе Индии, в XIV веке открытом Европе алчным авантюристом Васко да Гамой. Теперь это одно из моих направлений, и по воле службы планирования я посетил Каликут уже дважды и собираюсь слетать в очередной раз. Ночью.

Постепенно привыкаю к географии и особенностям полётов, осваиваюсь в местном климате. В этом мае помимо Кувейта, Бахрейна и Каликута в моей лётной книжке появились такие аэропорты, как Медина, Дубай, Дели и Хайдерабад. Из этого списка я был лишь в Дубае — единожды, восемь лет назад.

Коллеги, давно летающие в этом регионе, говорят, что большую часть года работать здесь легко и даже приятно, но летние месяцы доставляют хлопот в виде постоянных гроз. Не над Арабией, конечно же — здесь летний дождь сойдёт за праздник, но над Индийским океаном и, в особенности, над Индией (куда очень «любят» летать все без исключения местные пилоты) гроза — гость частый.

Почему я написал, что полёты в Индию у пилотов являются «любимыми» в кавычках? Расскажу.

Для начала, до Индии надо долететь, а трассы для большей части направлений лежат над океаническим пространством, в котором не обеспечивается радиолокационный контроль со стороны диспетчеров (то есть диспетчер самолёты на радаре не видит), а сама радиосвязь ведётся на коротковолновых частотах (КВ). Качество КВ-радиосвязи весьма посредственное, но она обладает важным преимуществом — дальностью. На этом её преимущества заканчиваются, и наступают недостатки: будучи подверженным влиянию множества помех, сигнал КВ значительно искажается, затухает по мере удаления, и порой докричаться до абонента или понять, что он тебе говорит, попросту невозможно.

Для того чтобы упорядочить воздушное движение, не имея возможности видеть самолёты на радаре, диспетчеры применяют консервативное эшелонирование по высоте и по времени прохождения бортами контрольных точек. Минимальный интервал между самолётами, следующими на одной и той же высоте по воздушной трассе, — десять минут. Это много. Как следствие, места на маршруте получается мало — расстояние между бортами примерно 150 километров выходит. Самолётов на этих маршрутах много, поэтому, учитывая расположение Маската (восточнее больших хабов вроде Дубая и Катара), не всегда получается при вылете получить эшелон полёта, на который рассчитываешь. Приходится лететь ниже, и иногда значительно. Летишь и нервничаешь, поглядывая на топливомер — полёт на нерасчётном эшелоне увеличивает расход керосина. Конечно, по правилам мы всегда берём топлива больше, чем минимально потребное (и стараемся ещё немного от себя добавить), тем не менее, когда компьютер считает, что к моменту посадки в баках останется топлива в обрез на уход на запасной, это не может делать пилота счастливым.



Ночная гроза над океаном

Волнений доставляет и погода. Если по маршруту нет опасных метеоявлений, полёт над морским пространством являет собой достаточно скучный процесс. Летишь по прямой над океаном, ничего во все стороны не видно, кроме неба, воды и облаков. Однообразие прямолинейного полёта разбавляют лишь попытки докричаться до «Мумбаи-Радио» над очередной контрольной точкой, перекричав при этом настырных конкурентов. Хорошо хоть лететь в зоне КВ не так уж долго — каких-то пару часов. Иначе точно заскучаешь!

Но!

Если над океаном столпились грозы (а это обычное явление с приходом летних муссонов), полёты моментально перестают быть скучными. Хотя, надо заметить, это одинаково работает для абсолютно всех регионов планеты.

*В грозу умный не пойдёт, умный грозу обойдёт!*<sup>48</sup>

Грозы... Встретив это страшное величие на маршруте, найти обходной путь чаще всего не так уж и сложно — размеры самолёта несопоставимо малы с размером облаков и дырок между ними. Тем не менее встречаются и такие «стены», для обхода которых приходится делать крюк в сотни километров. Или не «стены», но хаотично разбросанные очаги, для обхода которых требуется хорошенько полавировать. «Стены» характерны для северных широт, а в моем новом регионе распространён второй вариант. В обоих случаях на первый план выходит фактор запаса топлива на борту. Бывает и такое, что перед пилотами встаёт дилемма: лететь до аэропорта назначения или же садиться по пути для дозаправки.

Куда больше нервотрёпки испытывает экипаж, выполняя вылет или заход на посадку между скопившихся вокруг аэропорта грозовых очагов. Вот это действительно непростая задача — будучи зажатым между облаками и землей, найти безопасную... или хотя бы

---

<sup>48</sup> Одна из моих любимых цитат из книги М. Л. Галлая «Через невидимые барьеры».

условно-безопасную лазейку, чтобы протиснуться, крепко сжав зубы и главный инструмент пилота — пятую точку.

Я убеждён, и никто не сможет меня переубедить: намного спокойнее летать зимой, пусть даже в бураны и метели, нежели всё лето ковыряться в грозах. Бураны и метели заставляют поволноваться буквально пару минут во время вылета или на посадке, а грозы могут держать в напряжении весь полёт — от выруливания на полосу и до её освобождения.

О маневре обхода гроз должен знать авиадиспетчер — ведь только он видит «большую картинку» в подконтрольном ему секторе. Несмотря на то, что небо большое, а самолёты маленькие, пилоты не могут летать как им вздумается. Диспетчер отвечает за сохранение безопасных интервалов между бортами, и пилоты должны докладывать, как именно они собираются обходить грозовые очаги. Но это хорошо работает лишь при наличии устойчивой радиосвязи и надёжного диспетчерского радиолокационного контроля. А когда нет ни того и ни другого (как над океаном), а впереди встала мощная гроза и пройти по маршруту в пределах ширины трассы не представляется возможным — что делать экипажу?

В таких случаях пилоты применяют специальные процедуры отклонения от воздушной трассы. При полёте над Индийским океаном, если девиация от оси трассы не выходит за пределы десяти морских миль<sup>49</sup>, мы не меняем высоту полёта. Но десяти миль далеко не всегда хватает для пилотского счастья, и если самолёту требуется выйти за эти пределы, то:

- а) **при отклонении на юг** — необходимо увеличить высоту полёта на 300 футов;
- б) **при отклонении на север** — на 300 футов высоту уменьшить.



Грозы на радаре

При этом экипаж должен включить всё внешнее освещение самолёта, транслировать в эфир свои действия и место самолёта, чтобы пилоты других лайнеров имели представление о том, что где-то недалеко может оказаться ваш самолёт.

Далее, долетев до Индии, скрытой грозами, надо вернуть самолёт на землю. Конечно, этот процесс не отличается от того, к чему привыкли мы, летая в северных широтах. Да чего уж там, наши грозы легко дадут фору индийским и всё равно выиграют. Они здесь какие-то...

<sup>49</sup> Через несколько лет правила в зоне контроля Мумбаи изменились, и вместо 10 морских миль стало 5.

компактные, что ли. Но при этом, судя по рассказам коллег, в период муссонов встречаются чуть ли не на регулярной основе.

Помимо гроз особенностью полётов являются индийские диспетчеры. В своей работе они, кхм, достаточно... назовём это словом «специфичны». Производят чересчур много шума в эфире из-за необоснованно большого количества слов, а уникальный «абглитский» язык, на котором они тараторят на одной ноте, куда сложнее разобрать, чем родной рязанский. С другой стороны, большой опыт полётов в России (уютный такой бардачок в небе и на земле) сглаживает адаптацию, а вторые пилоты достаточно опытные, чтобы помочь освоиться новому для региона капитану.

Индийские правила полётов...

Если найдётся человек, умеющий из полёта в полёт пробираться через дебри изменений и дополнений в индийских нотамах<sup>50</sup>, такой достоин почёта и уважения. А если он ещё и вызубрит нюансы индийских правил полётов, опубликованных в сборниках аэронавигационной информации, и сумеет сопоставить их со схемами аэропортов, то заслуживает установки памятника ещё при жизни.

Такое вот впечатление создалось у меня от первого знакомства с Индией. Я был ошарашен, а потом...

Ну а потом всё начало постепенно устаканиваться.

Человек ко всему привыкает. Даже к «индлишу».

Из любопытства я в течение дня периодически глядел на спутниковые снимки погоды над Аравийским морем и Индией. Радости картинки не доставляли, как, впрочем, и особой печали. Как раз над районом Каликута клубились тучи, над морем в центральной части предстоящего маршрута — тоже. Отличная погода для предстоящего ночного полёта! Вряд ли будет клонить в сон.

Сейчас конец мая, самостоятельно я летаю уже почти месяц. Как и в прошлой жизни, прихожу в комнату для брифинга достаточно заранее. По правилам моей новой авиакомпании время явки запланировано за полтора часа до отправления по расписанию, но я стараюсь прийти минут на двадцать раньше, чтобы спокойно разобраться в полётной документации, настроить приложения на айпаде, обмозговать нюансы предстоящего вылета и что-то повторить, если потребуется. Как раз к приходу коллеги (вторые пилоты здесь с появлением не торопятся) в голове складывается понимание, чего следует ожидать от рейса. Остаётся лишь сравнить с тем, что имеется в голове у напарника.

---

<sup>50</sup> NOTAM (аббревиатура от англ. Notice to Airmen) — извещение, рассылаемое средствами электросвязи и содержащее информацию о введении в действие, состоянии или изменении любого аэронавигационного оборудования, обслуживания и правил, или информацию об опасности, имеющую важное значение для персонала, связанного с выполнением полётов.



Очень мокрый Каликут

Хорди, второй пилот, с кем я лечу сегодня, — испанец. Родился в Мадриде, но болеет за Барселону. Пятый год работает в авиакомпании, год назад со второй попытки успешно прошёл интервью перед подготовкой в командиры, теперь ждёт, когда эту подготовку ему назначат.

## **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.