

# СОДЕРЖАНИЕ

6	ОТ АВТОРА
<b>7</b>	<b>ПУТЕШЕСТВИЕ РАНЕНОГО ФОКСА</b>
9	Москва — Сингапур
32	Возвращение раненого Фокса
41	Вместо эпилога
<b>43</b>	<b>РОМАНТИКА ПРОШЕДШИХ ЛЕТ</b>
45	Если ваш отец — пилот...
57	Вся жизнь — мечта, вся жизнь — полет!
77	Истории из жизни «зажравшихся» пилотов
86	Химические полеты
100	Ty-154, Норильск и коммерция
<b>115</b>	<b>ПУТЕШЕСТВИЕ В АМЕРИКУ</b>
117	Предыстория
127	Феерия и культурный шок
147	Денвер — Солт-Лейк-Сити — Лас-Вегас
162	Заключительные дни
<b>169</b>	<b>МОЛОДОЙ КЭП</b>
171	«Классический» период
190	Однажды в аэропорту Внуково
197	Если в самолет постучали снаружи
202	Казанский треугольник
216	Побег из Нижнего Новгорода
224	Небесное электричество
231	«Шахидка»





## ОТ АВТОРА

---

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

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

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

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

Летайте безопасно! Будьте счастливы!



# **ПУТЕШЕСТВИЕ РАНЕНОГО ФОКСА**



## МОСКВА — СИНГАПУР

---

2007 ГОД, ДЕКАБРЬ

...Рассвет застал нас на подлете к Вьетнаму.

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

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

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

Этот капитан — я.

2007 ГОД, АВГУСТ

— Денис, у меня к тебе серьезный разговор!

Юрьич, командир третьей авиационной эскадрильи «Боингов-737» авиакомпании «Сибирь»<sup>1</sup>, — человек настроения. Нико-

---

<sup>1</sup> Авиакомпания «Сибирь» уже в те годы работала под торговой маркой S7 Airlines. В 2008 году в виде дочерней организации появилась авиакомпания «Глобус», изначально работавшая на чартерных направлениях. Однако после кризиса 2009 года «Глобус» был



гда не знаешь точно, чего ждать от него после подобной фразы. Мысленно я уже приготовился получить очередной нагоняй за то, что слишком много (по его мнению) требую со своих вторых пилотов.

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

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

— Ты, наверное, в курсе — наш «танго фокстрот»<sup>1</sup> решили восстановить, сейчас над этим усиленно работают инженеры. А осенью его надо будет перегнать в Сингапур на ди-чек<sup>2</sup>.

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

— Там есть небольшой аэродромчик, — комэска<sup>3</sup> на мгновение задумался. — Се-ле-тар. Слыхал о таком?

Да откуда? Отрицательно качаю головой.

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

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

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

---

полностью перепрофилирован на регулярные маршруты и, наравне с «Сибирью», использовал торговую марку S7 Airlines. В конце 2019 года деятельность авиакомпании «Глобус» была приостановлена по решению руководства компании. (Здесь и далее — прим. автора)

<sup>1</sup> Две буквы (TF) в бортовом номере самолета, о котором идет речь в тексте.

<sup>2</sup> D-Check, одна из «тяжелых» форм технического обслуживания самолетов. Эта проверка происходит примерно раз в 12 лет и длится в течение 30–40 дней. Во время D-Check проверяется весь самолет, все его узлы и детали. Узлы, выработавшие ресурс или не прошедшие проверку, подлежат замене.

<sup>3</sup> Командир авиационной эскадрильи (профессиональный сленг).



\* \* \*

Аэродром Селетар. Находится на севере Сингапура. Используемая длина ВПП<sup>1</sup> чуть больше полутора километров. Общая длина полосы — 1900 метров. Систем посадки по приборам нет, из «современного» оборудования только один отдельный радиомаяк, даже не в створе ВПП<sup>2</sup> — чуть восточнее ее центра. Заходы, следовательно, только визуальные — либо со стороны Малайзии, либо с города, Сингапура.

Аэродром со всех сторон окружен ограничениями. С запада и юга — жилые кварталы и нельзя летать ниже 1500 футов<sup>3</sup>. Еще дальше на западе — военно-морская база Сембаванг, на востоке — военная авиабаза Пайа Лебар. Запретные зоны — в них нельзя залетать.

Жилые массивы на юге создают неудобства при заходе на ВПП 03, а с севера могут мешать мачты судов, спящих по каналу, разделяющему Сингапур и Малайзию. Тем не менее заход со стороны Малайзии кажется более простым. При заходе на посадку со стороны Сингапура будет необходимо выдержать установленные ограничением 1500 футов на траверзе<sup>4</sup> посадочного торца полосы, а затем, чтобы не залететь в расположенную по соседству зону ограничений и при этом попасть на полосу, придется интенсивно снижаться в глубоком левом развороте, чтобы эту высоту потерять.

Сразу же в голове рождается идея: перед спаренным «третьим-четвертым» разворотом закрылки выпустить на макси-

<sup>1</sup> ВПП — взлетно-посадочная полоса.

<sup>2</sup> Створ ВПП — продолжающая продольную ось взлетно-посадочной полосы воображаемая линия, на которой располагаются дальняя и ближняя приводные радиостанции.

<sup>3</sup> 450 метров.

<sup>4</sup> Т р а в е р з — линия, перпендикулярная курсу судна, самолета или его диаметральной плоскости. Соответствует курсовому углу 90. Если курсовой угол составляет 90° правого или левого борта, он называется траверзом судна. Так и говорят, например, «Справа на траверзе — маяк». Таким образом, траверз есть у корабля или самолета, но не у участка суши. При этом корабль может быть на траверзе какого-либо объекта (например, маяка) — это означает, что предмет виден в направлении, перпендикулярном курсу судна.



мальный угол  $40^\circ$  — это обеспечит меньшую поступательную скорость и, следовательно, меньший радиус разворота, а также меньшую вертикальную скорость, потребную в снижении. И заодно меньшую дистанцию пробега, хотя на пустой «пятисотке» даже такой короткой ВПП должно хватить с большим запасом.

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

Штурманы планируют нам выполнение перелета в Иркутск, что даже для пустого 737-500 на пределе дальности. В Иркутске будет организован минимальный отдых. Затем выполнить посадку на дозаправку в Китае, в городе Ухань (штурманы не преминули рассказать страшилки про китайский английский<sup>1</sup>). После чего предстоит не менее интересный полет над Тихим океаном, где нет нормальной радиосвязи, и веселая посадка в Селетаре, окруженном со всех сторон разнообразными ограничениями. Где никто из работников авиакомпании прежде не бывал.

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

«Что за юнца назначили в такой рейс?»

\* \* \*

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

<sup>1</sup> Ч и н г л и ш (*англ.* Chinglish) — вариант английского языка, созданный под влиянием китайского языка. Термин «чинглиш» используется для обозначения изменений в грамматическом строе языка, не встречающихся в английском, а также бессмысленных с точки зрения английского языка фраз, используемых на английском в контексте китайского языка. В английском языке слова имеют в своем составе звуки, совершенно не характерные для китайской фонетики. В результате этого происходят фонетические «подмены», что затрудняет восприятие устной речи на чинглише.



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

В ноябре меня послали на тренировку на тренажере, необходимую для получения инструкторского допуска. Поначалу в Селетар планировали отправить экипаж из двух пилотов, а по правилам тех лет для полета на незнакомый аэродром требовался инструкторский допуск. Высокое начальство дало индивидуальное «добро» на подготовку меня в качестве инструктора. Нехватки в них не наблюдалось, хотя комэска еще полгода назад упомянул в личной беседе, что хотел бы видеть меня инструктором.

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



Например, новый день начинался так: сухонький старичок обвязывал вокруг своей тощей шеи шарф, изображая репортера, и, улыбаясь, брал у каждого из присутствующих «интервью» — мол, расскажите, что происходило вчера, что вам рассказывали «деды из Швейцарии»? Вытаскивал серьезных дядек (а все, кроме меня, естественно, были весьма маститыми инструкторами и руководителями) из зоны комфорта.

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

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

\* \* \*

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

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

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



Проходя обязательную предварительную подготовку к рейсу, я чувствую с трудом скрываемое недоверие со стороны старшего штурмана летного отряда. Ему непонятно: почему столь молодого командира «зарядили» на такой ответственный рейс? Однако, немного со мной побеседовав, штурман смягчается — не зря же я три месяца штудировал имеющуюся по этому аэродрому информацию, более того, для расчета параметров планируемого визуального захода на посадку, а также для ознакомления с местными характерными визуальными ориентирами я не раз использовал... Microsoft Flight Simulator и мог по памяти нарисовать рельеф берега, канала, все запретные зоны и сам аэродром. В 2007 году еще не было такой классной штуки, как Google Earth<sup>1</sup>. В ней знакомиться с новыми аэродромами можно еще более наглядно.

Моя идея выпуска закрылков на максимальный угол перед началом финального снижения нашла в симуляторе полное подтверждение: низкая скорость гарантировала успешное маневрирование вне запретной зоны к югу от полосы и обеспечивала достаточно комфортное снижение с вертикальной скоростью 1000—1500 футов в минуту<sup>2</sup> в левом развороте до момента, когда полоса появлялась в поле зрения, в результате чего самолет оказывался на привычном профиле и заход (теоретически, конечно же) превращался в банальность.

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

Штурманы предлагают свой расчет нашего путешествия: по их плану мы вылетим из Иркутска так, чтобы прибыть в Селетар после обеда. Но мне этот вариант не нравится: хоть я ни разу

<sup>1</sup> Google Earth — проект компании Google, в рамках которого в сети Интернет были размещены спутниковые изображения всей земной поверхности. Фотографии некоторых регионов имеют беспрецедентно высокое разрешение.

<sup>2</sup> 5–7,5 м/с.



не был в тех краях, однако наслышан про местные зимние ливни и грозы, попасть в них я категорически не хочу! Поэтому выступаю с предложением: в Иркутске побыть немного дольше, вылететь в ночь, но прибыть в Селетар рано утром.

Никто не против, и данное расписание утверждается.

## 20 ДЕКАБРЯ 2007 ГОДА. ВЕЧЕР

Я собираю сумку в дорогу. Одеваюсь буднично — мы летим в обычной гражданской одежде. Выхожу из квартиры. Захожу в лифт, закрываются двери... и вдруг молнией в голове проносится: «Что ж, Денис, теперь надо доказать, что ты чего-то стоишь. Это очень серьезная веха в твоей летной карьере!»

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

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

**2006 год, ноябрь.** Я всего месяц работаю командиром. Выполняю рейс во Франкфурт-на-Майне. Туда мы слетали без происшествий, а по возвращении выяснилось, что погода в Домодедове не позволяет выполнить посадку. Приземлились на запасном Внуково со второй попытки — во время первого захода погода стала ниже минимума<sup>1</sup>, нас отправили на второй круг. Когда условия улучшились, мы сели. Но приключения только-только начинались.

<sup>1</sup> Минимум метеорологический — минимальные значения параметров, характеризующих погодные условия взлета, полета по маршруту, захода на посадку или посадки воздушного судна (ВС), при которых они возможны. Параметрами являются высота принятия решения (ВПР) или высота нижней границы облаков, видимость и дальность видимости на взлетно-посадочной полосе. Различают минимумы ВС, аэродрома, командира воздушного судна (КВС) для взлета и посадки в сложных метеоусловиях и другие.



**2006 год, декабрь. Сочи.** В ночном полете у нас накрылась система автоматического управления. Накрылась весьма подлым образом — без какой-либо сигнализации об отказе. Я обратил внимание, что автопилот неправильно выдерживал скорость на снижении, то есть не выдерживал ее вообще. Самолет как-то летел, при этом директорные стрелки, обычно образующие крест посреди дисплея, разъехались: на левом приборе — вверх, на правом — вниз. Переключение на второй автопилот вроде помогло... но буквально через минуту директоры снова начали разъезжаться. Траекторию самолет упорно не держал, наконец загорелось табло STAB OUT OF TRIM, сообщая о том, что автопилот не справляется с триммированием самолета по тангажу<sup>1</sup>. Вот теперь-то стало очевидно, что нам не кажется — у нас действительно проблемы! Оба автопилота работают неправильно.

Тогда мне пришлось выполнить снижение и заход вручную, без помощи директоров и автопилота. Не то чтобы это было чересчур сложным — все же я имел достаточный опыт ручного пилотирования, несмотря на общий небольшой налет<sup>2</sup>. Но сам факт отказов не радует даже опытных командиров, что уж говорить обо мне, впервые столкнувшемся с чем-то серьезным.

В Сочи мы и заночевали. Решение заночевать стало моим первым опытом отказа от выполнения рейса в связи с неисправностью, хотя мне лично позвонил летный директор и предложил лететь в Москву «на руках»<sup>3</sup>... Я отказался. Я понимал, какие трудности возникнут у авиакомпании и у наших пассажиров, и первое в моей карьере подобное решение далось непросто. Было трудно заснуть, я ворочался и думал: «А вдруг мне показалось?»

<sup>1</sup> Тангаж — угловое движение самолета относительно главной (горизонтальной) поперечной оси инерции. Угол тангажа — угол между продольной осью воздушного судна и горизонтом.

<sup>2</sup> Часы налета — условная единица, по которой определяется опыт пилота.

<sup>3</sup> Лететь «на руках» — пилотировать самолет в ручном режиме.



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

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

**1 февраля 2007 года, Сочи.** Труднейшая ночная посадка на короткую ВПП 02 в условиях очень сильного порывистого ветра. После разворота на предпосадочную прямую я мог видеть полосу через левое окно, настолько сильным был боковой ветер — прибор показывал 27 метров в секунду! К земле он все же стих, а перед самой полосой, когда я уже почти что начал тянуть штурвал для выравнивания, наш самолет взбрыкнул. Как будто кто-то пинком подбросил его вверх, а затем накренил игрушечки... В груди похолодело, но руки-ноги отработали автоматически, даю штурвал от себя и вправо — пресек попытку уйти с полосы. Боковым зрением замечаю, как и без того от природы торчащие ежиком волосы моего молодого второго пилота встают дыбом. Он блажит: «На второй! Уходим!» Я в ответ: «Куда?! Горы же вокруг!»

В те годы у пилотов существовал лишь один вариант при заходе на посадку в Сочи: после прохождения высоты принятия решения<sup>1</sup> — только посадка!<sup>2</sup> Да, история этого аэродрома знает случаи, когда и с полосы уходили на второй круг, но инспекция

<sup>1</sup> Высота принятия решения (ВПР) — установленная абсолютная или относительная высота при заходе по схеме точного захода на посадку или заходе на посадку с вертикальным наведением, на которой должен быть начат прерванный заход на посадку (уход на второй круг) в случае, если не установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку.

<sup>2</sup> Через несколько лет в авиакомпании, не без настойчивости с моей стороны, были внедрены процедуры ухода на второй круг ниже высоты принятия решения.



потом очень уж сильно терроризировала таких пилотов, о чем я, конечно же, был в курсе. Это не мотивировало выполнять уход ниже высоты принятия решения. Пилоты, в том числе и я, были нацелены на посадку.

Пока я боролся с ветром, усаживая лайнер на полосу, в голове пронеслась мысль: «Лишь бы не сесть грубо!» Буквально вчера я стал свидетелем, как Юрьич с помощью чьей-то матери «воспитывал» моего коллегу-командира, присадившего самолет с перегрузкой 1,9 на эту же самую полосу. Мне очень не хотелось оказаться на месте проштрафившегося, в памяти устойчиво висело отеческое напутствие заместителя командира эскадрильи, которое он выдал перед началом моего недавнего ввода в командирь: «...Если залетишь, мигом во вторых пилотах окажешься!». Несколько позже я узнал, что подобное напутствие он выдавал каждому свежеиспеченному КВС<sup>1</sup>, а тогда я был уверен, что это было моим личным благословением.

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

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

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

— Как условия на посадке?

Ожидая подвоха, я промышчал:

— М-м-м, не то чтобы очень.

РП помолчал... А потом выдал:

<sup>1</sup> Командир воздушного судна.



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

Я напрягся. РП продолжил:

— Но у нас уже второй день борты на запасные уходят, мы не стали нажимать кнопку<sup>1</sup>. Как только вы сели — вот тогда и записали.

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

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

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

Опыт набирался семимильными шагами.

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

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

В Китай в те годы авиакомпания не летала. Как и в Монголию. Каждый, кто в прошлом хоть единожды имел опыт китайских полетов, узнав, что я собрался туда лететь, усмехался, качал головой и желал удачи в освоении «китайского английского».

Про короткую полосу Селетара каких только наставлений от различного начальства мне не довелось выслушать, поэтому

<sup>1</sup> Для сохранения данных об измеренном ветре.