

Н Е Б Е С Н Ы Е И С Т О Р И И



СОДЕРЖАНИЕ

6	ОТ АВТОРА
7	СЕРЕГА
9	Когда летят хорошие парни...
37	Томские ухабы
52	Москва — Красноярск — Москва
70	Эх, Анапа!
85	Нижевартовск
99	Бизнес. Ничего личного
107	Эпоха динозавров
138	Хозяйка неба
143	Взлет разрешен!
151	МЕЖСЕЗОНЬЕ
153	Светская львица
162	Иногда решения бывают сложными
177	Сочи
196	Пятница, 13-е
228	Летать по ночам — что может быть лучше?
242	Хмурый Тиват
260	Занудная небесная история
273	Ночной авиатриллер





ОТ АВТОРА

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

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

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

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

Летайте безопасно! Будьте счастливы!



СЕРЕГА



КОГДА ЛЕТЯТ ХОРОШИЕ ПАРНИ...

22 МАЯ 2013 ГОДА

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

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

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

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

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

Приеду-то за два, но в рабочем времени все равно будет учтен лишь один час, как положено по технологическому графику авиакомпании. Ха! Хотел бы я посмотреть на человека, кто

¹ График полетов. — *Здесь и далее примечания автора.*



сумеет за один час полноценно подготовиться к выполнению полета, при том что посадка пассажиров начинается за сорок минут до времени отправления, а к этому моменту пилотам надо быть в самолете.

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



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

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

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

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

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

Рабочий день еще не закончен, поэтому найти свободное место с лицевой стороны офиса авиакомпании (я все еще имею право парковаться у офиса как пилот-инструктор авиационной



эскадрильи] не получается. Что ж, спрячу Бегемота¹ на заднем дворе. Пока, друг! До вечера!

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

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

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

— Здравствуйте! «Глобус», Краснодар, Окань.

Сергея также здороваются, представляет себя:

— Фонарев, туда же.

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

— Добрый день. Проходите.

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

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

Суровый взгляд из-под очков:

¹ Такое прозвище носил мой «Форд Эксплорер».



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

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

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

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

— Спасибо, до свиданья!

— Счастливого пути!

Спускаюсь на этаж ниже. Здесь расположен брифинг-рум, комната для брифинга, или попросту брифинг, по старинке именуемый штурманской комнатой. Бросаю взгляд на монитор на стене: ага, ВПП 14 правая¹ для вылета. Это радует: при вылете с ВПП 32 (на Москву) пространства для маневрирования в грозовой деятельности значительно меньше.

Наша авиакомпания — инновационная, мы уже полтора года внедряем AIMS² — систему электронного управления авиакомпанией, а именно: автоматизированное управление временем работы и отдыха пилотов и бортпроводников. Возможно, европейскому пилоту это покажется диким, но для России планирование пилотов не вручную (то есть не карандашом и резинкой) все еще инновация, сродни электрической лампе вместо керосинки в начале эры электрификации в СССР. И нет более злободневной темы для разговоров у летного состава, чем

¹ ВПП 14 — взлетно-посадочная полоса с номером 14. Номера присваиваются в зависимости от курса взлета. В нашем случае он 136 градусов (курс может меняться вместе с изменением магнитного поля Земли). В Домодедове две параллельные ВПП, поэтому их различают как «левую» и «правую» — 14Л и 14П. (Противоположные курсы соответственно имеют номера 32П и 32Л.)

² AIMS (airline information management system) — система управления авиакомпанией: планирование движения самолетов, работы экипажей, тренировок экипажей и т. п.



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

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

Уж вы, конечно, о людях думали...

Запустили в работу AIMS, и вдруг (совершенно неожиданно) бывшие комэски¹ начали узревать «ошибки» в планировании, краснеть и исходить праведным гневом на «барышень из подземелья»², по своей природной, видимо, скромности «забыв» о том, какие ошибки допускались при их «человеческом» планировании. Спасибо тандему резинки и карандаша — они идеально дополняли друг друга при подтирании недостатков.

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

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

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

¹ Командир эскадрильи.

² Поначалу отдел планирования располагался на первом этаже за дверью с кодовым замком.



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

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

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

В недавнем прошлом, будучи на должности старшего пилота-инструктора летного отряда, я участвовал во внедрении AIMS в качестве представителя от «Глобуса»¹. Но очень быстро радители «человеческого отношения» меня оттуда изгнали, опасаясь того, что AIMS таки внедрится и заработает, отобрав у них карандаш с резинкой.

Правильно делали, что опасались!

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

¹ Авиакомпания, бывшая «дочкой» авиакомпании «Сибирь». Образовалась в 2008 году, прекратила свою деятельность в 2019 году после слияния с «Сибирью». Обе авиакомпании выполняли полеты под единым брендом S7 Airlines.



пропало уважение, было до дрожи, до выворачивания желудка тошно!

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

Мне казалось, что именно методическая работа с пилотами и есть главная обязанность заместителя командира АЭ¹ и тем более старшего пилота-инструктора летного отряда. Да только вот начальство не разделяло подобных взглядов на организацию летной работы. Не радовалось, если я часто отсутствовал в офисе.

¹ Авиационная эскадрилья.



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



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

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

Ну-ну. Став старшим пилотом-инструктором, за первые несколько месяцев я чуть более восьмидесяти часов налетал: то КЛО¹ замещал, то его заместителя. А то и обоих сразу.

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

Их можно понять, конечно же. По-человечески.

Я их понял. Мое время еще не наступило. Поэтому, когда в мае 2012 года командир летного отряда пригласил меня в кабинет и —

¹ Командир летного отряда.



на удивление дружелюбным тоном (я отвык от такого) — предложил уйти в пилоты-инструкторы авиационной эскадрильи, так как на мою должность хотели поставить человека в возрасте (и, что читалось между строк, не такого активного в делах внедрения AIMS), мой незамедлительный ответ был следующим:

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

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

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

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

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

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

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



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

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



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

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

С «Танго Альфой»¹ все в порядке. Подхожу к окошку дежурного диспетчера авиакомпании, здороваюсь, забираю пакет документации: два CFP², NOTAM³, сводки погоды и информацию по заправке в Краснодаре. С последним есть нюанс: по договору

¹ От последних букв бортового номера. Буква «Т» в авиационной фразеологии звучит как «танго», а «А» — «альфа».

² Computerized flight plan [англ.] — план выполнения полета, рассчитанный с помощью специального программного обеспечения, учитывающий фактические и прогнозируемые условия выполнения полета (например, влияние ветра и температуры на различных этапах полета).

³ Notice to airmen — извещение, рассылаемое средствами электросвязи и содержащее информацию о введении в действие, состоянии или изменении любого аэронавигационного оборудования, обслуживания и правил или информацию об опасности, имеющую важное значение для персонала, связанного с выполнением полетов. В 2020 году в рамках гендерной повестки некоторые страны приняли новую расшифровку аббревиатуры NOTAM как Notice To Air Missions.