

Будни пилота >

[Почитать описание, рецензии и купить на сайте МИФа](#)



Один обычный день летчика

Мне всегда хотелось посмотреть, как работают хирурги в обычном режиме, каждый день. Но не просто «как они режут», а со всеми тайными манипуляциями, подготовкой и процессом. Удалось (когда руку мне отремонтировали). А теперь я расскажу, как проходит обычный день пилота.

Все начинается со звонка в ЦУП (центр управления полетами) авиакомпании задолго до выезда на работу:

— Привет, это база торпедных катеров? Это Кочемасов, ну что там у нас со сто сорок первым на Брно?

— Привет, Алексей Викторович, да все по плану, сегодня «би-си-эйч» планируем (это бортовой номер самолета, VQ-BSH).

— Она исправна?

— Угу, все нормально...

— Ну, до встречи тогда!

Начинаю собираться. Бриться, мыться, гладиться. Сбор «чумадана», проверка документов (паспорт, пропуск, свидетельство). Фотик, само собой... Всё на месте, пора в путь. В аэропорт я обязан явиться



не позже чем за два часа до времени вылета. Сначала идем в штаб эскадрильи, там у нас сбор экипажа. В самом здании компании находится святая святых — БАИ (бюро аэронавигационной информации), без него мы никуда. Там хранятся сборники со схемами аэропортов, полетные карты и еще куча всякой документации, без которой попросту невозможно выполнить рейс.

В БАИ получаем портфель с документами, сборниками и прочими предметами первой необходимости из рук очаровательного диспетчера. В бюро есть план полетов авиакомпании на предстоящие сутки, и диспетчер комплектует эти портфели сборниками, картами, расчетными данными на каждый рейс, а также строго следит за тем, чтобы в сборники вовремя вносились все поправки и изменения.

На каждый портфель диспетчер наклеивает стикер с датой и временем вылета, фамилией второго пилота (в авиации дедовщина, портфели получают и таскают вторые пилоты. Шучу. На самом деле у каждого просто свои обязанности) и пунктом назначения.

Затем снова поднимаемся в эскадрилью и проводим предполетную подготовку к рейсу. Я опять звоню в ЦУП и уточняю загрузку на рейс (количество пассажиров, багажа, груза), исходя из предварительных данных рассчитываю, сколько нужно заправить топлива. В это время второй пилот уточняет маршрут полета, рубежи передачи управления, частоты связи и тому подобные вещи. Если дело происходит днем в будни, то в эскадрилье, как правило, много народа: командиры, пилоты, штабные работники. Командир эскадрильи может провести контроль готовности экипажа к рейсу.

Если предстоит рейс в незнакомый аэропорт, то подготовка проводится заранее, как правило, за два-три дня до полета. Тогда экипаж более глубоко изучает особенности выполнения полета, тонкости и возможные подводные камни. Подготовка же к обычному рейсу занимает 25–30 минут, и мы отправляемся на аэродром. Летчики и бортпроводники не идут сразу на самолет, вначале они приезжают в здание АДП (авиационного диспетчерского пункта), где проводятся все необходимые последние приготовления к полету.

Здесь мы смотрим реальную воздушную обстановку в московской воздушной зоне. На экране отображаются все находящиеся в воздухе самолеты. Пилоты знают, где какой самолет находится и когда он произведет посадку (на тот случай, если самолет, на котором будет выполняться рейс, еще в воздухе).

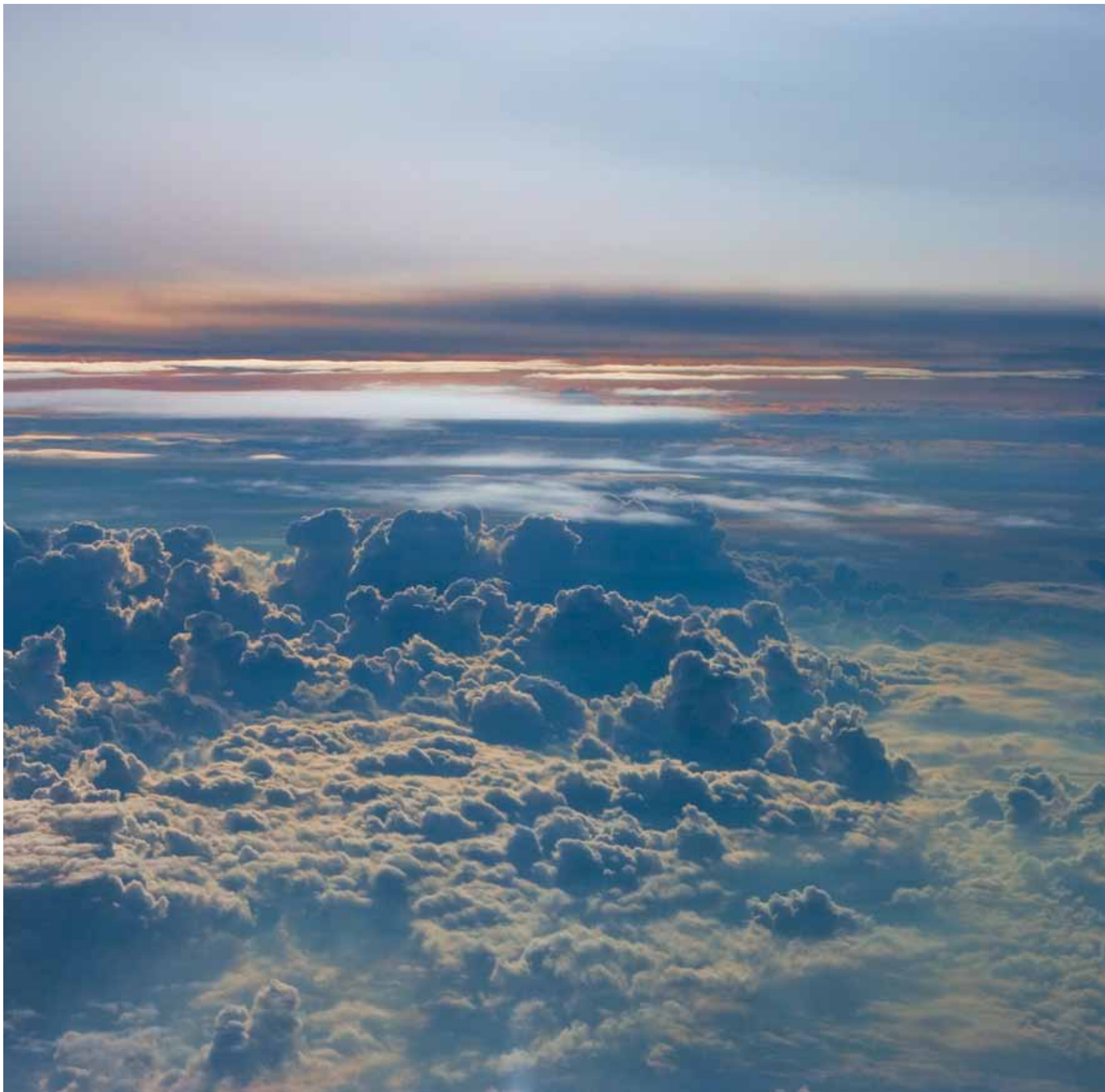
Это метеобюро, здесь получают информацию о фактической погоде и прогнозе на аэродроме назначения и запасных аэродромах, метеорологические карты, отображающие облачность, ветер, струйные течения, температуру, осадки и прочие погодные явления. Консультируемся у опытных синоптиков о возможных изменениях и вероятном развитии метеособытий.

Пока командир ломает голову над погодой, второй пилот изучает НОТАМы. (Notice to Airmen, NOTAM — это оперативно распространяемые данные об изменениях в правилах проведения и обеспечения полетов и аэронавигационной информации; здесь можно узнать обо всех поправках, временных или постоянных, которые не попали в последний сборник аэронавигационной информации). Интересуется,





[Почитать описание, рецензии и купить на сайте МИФа](#)



[Почитать описание, рецензии и купить на сайте МИФа](#)

не будут ли введены какие-либо ограничения в родном «Внуково» к моменту возврата: часто порт закрывают в ожидании пассажира с мигалкой.

Нам сегодня в Брно, рейс недлинный, не хотелось бы по возвращении свернуть куда-нибудь в Питер. А вот тех, кто готовится на Иркутск, запреты и ограничения не особо касаются — сегодня они сюда не вернуться.

А затем мы идем в медпункт. Там добрые и ласковые тетеньки проверят пульс, пристально посмотрят в глаза, зададут несколько вроде бы ничего не значащих вопросов, если необходимо, измерят давление. Печать в задании врачом поставлена, все — пилоты и бортпроводники — допущены. Это последняя инстанция, разрешающая полет. После всего этого КВС принимает решение на вылет. Есть специальное окошко, к которому КВС подходит и «решается». У диспетчера АДП перед глазами суточный план полетов аэропорта. Для всех авиакомпаний, всех чартерных и грузовых рейсов. КВС докладывает диспетчеру, кто он, куда собирается, каким рейсом, какая заправка, сообщает расход топлива на полет, количество членов экипажа и предпочитаемый эшелон полета и в самом конце говорит: «Решение на вылет принимаю, готов!» Все это в обязательном порядке записывается на магнитофон, а пленки хранятся несколько месяцев.

Все, теперь на самолет. Захожу в комнату отдыха, где бортпроводники ждут летчиков. Хватит тут расслаживаться, пора и поработать!





Чтобы полет состоялся, десятки различных служб и сотни людей должны работать как единое целое, в постоянном контакте друг с другом. Малейший сбой в оперативности, и рейс стопроцентно будет задержан. Честно сказать, я до сих пор не совсем понимаю, каким образом удается координировать работу такого количества людей и такого организма, как аэропорт. Только представьте себе: чтобы самолет взлетел, мало иметь подготовленный экипаж и воздушное судно. Нужно задействовать огромное количество организаций и служб и, самое главное, организовать работу так, чтобы каждый занимался именно своим делом и именно в нужное время, не раньше и не позже!

Прибываем на стоянку. Аэроплан уже весело жужжит, к нему подключено электропитание, техники, пахнущие керосином, маслом и всякой авиационной вкуснятиной, потихоньку шебуршат в только им известных темных технических уголках. Начинают подъезжать различные машины (топливозаправщик, питание, мягкий инвентарь, торговля, багаж, облив...). И вся эта армада одновременно работает. Быстро, четко и слаженно. А летчики тем временем начинают проверку систем самолета и программирование компьютера.

Самолет полностью готов, и я «даю готовность» к посадке пассажиров. На улице снег, дождь и «кампнепад», но деваться некуда — людям нужно лететь. Пока пассажиры устраиваются в салоне, мы получаем последнюю информацию о погоде во Внуково, уточняем, с какой полосы взлетать, проводим короткий брифинг о предстоящем полете. Что будем делать, «если что» (ну, там, отказ на взлете,

пожар или какая другая аварийная ситуация). Разбираем досконально, кто что в какой момент говорит, что делает, куда смотрит и кому что докладывает. Обсуждаем особенности выполнения полета.

Все пассажиры на борту. Дежурная бортпроводница приносит документы — пассажирский манифест и сводно-загрузочную ведомость. Сверяем свои данные с данными в ведомости, вносим поправки в программу компьютера, подписываем бумаги, закрываем двери — и в путь! Связываюсь с наземным техником, оговариваю, как и куда будем буксироваться (если необходимо), как и в каком порядке будем запускать двигатели. Второй пилот связывается с диспетчером руления и запрашивает разрешение на буксировку (опять же, если нужно) и запуск. Зачитываем чек-листы, запускаемся, еще раз проверяем системы, и поехали...

Два с небольшим часа, и мы садимся в Брно. Погода радует. Солнечно, тихо и довольно тепло для конца октября: +12. Сам полет прошел обыденно: вылетели из Внуково по расписанию в 16:10, над Белоруссией неслабо поколбасило (пересекли мощную воздушную струю, ветер в правый борт достигал 250 км в час). Практически все время летели за облаками, земли видно не было. Лишь при снижении открылись чудесные виды Южной Чехии...

Брно — второй по величине город Чехии после Праги. Хотя, глядя на него сверху, крупным его не назовешь. Аэропорт построен на бывшем военном аэродроме, поэтому он совсем не мега-супер-пупер огромный, а маленький и уютный (как и другие местные аэропорты, Пардубице например). Перрон не велик, максимум на три-четыре самолета. На аэродроме остались стоянки и ангары от базировавшихся здесь некогда истребителей. Теперь в них, как в гаражах, стоят частники — «цессны», «пайперы», «газели» (вертолеты, а не ГАЗы) и прочие личные средства передвижения по воздуху. Трафик у частников довольно плотный.

Стоянка в Брно недолгая (да и что там долго делать?). Заправились, прибрали салон, посадили пассажиров и полетели домой. На все про все — час времени.

Когда вылетали, уже темнело, да и мы летели навстречу ночи. Виды, конечно, упоительные, вечером всегда так...

Обратный рейс всего на пять минут дольше прямого (из-за очереди на посадку во Внуково). Погода — слов нет! Низкая, рваная, простуженная облачность, дождь, ветер и холод. Но если в небе еще хоть как-то соблюдается очередность, то на земле в это время настоящая пробка! Летели два часа с хвостиком, а рулил на стоянку 40 минут! Когда ж этот бардак в столичном (!) порту закончится?

Сели, покатались по аэропорту и наконец-то зарулили на стоянку. Все, рейс окончен, московское время 22 часа 45 минут. Сдали самолет техсоставу — и по домам.

А дальше снова рейс. Все повторится, кроме пункта назначения. Вот так мы и работаем, утром, днем и вечером, а также ночью. У пилотов, как и у хирургов, не бывает праздников, суббот и воскресений, бывают просто выходные и отпуск. Что поделать, людям нужно летать...

К слову. Многим может показаться, что работа пилота физически несложна и вовсе не утомительна. Безусловно, летать — не уголь кидать. Но если вы хотите получить некоторое представление о нагрузках летчика, проведите маленький эксперимент прямо у себя дома. Поставьте перед собой пять будильников, установите на них разное время, на стену повесьте большую фотографию неба и сядьте



перед всем этим на стул. Задача: просидеть хотя бы часов шесть-семь, постоянно контролируя время на всех будильниках. Можете пить кофе или чай, изредка выходить в туалет минуты на три-четыре, но сидеть перед будильниками и смотреть на них обязательно. Слушать радио и смотреть ТВ — исключено, лежать и спать тоже. Еще лучше провести этот эксперимент ночью, часиков с одиннадцати вечера до пяти утра. Провели? Теперь у вас есть примерное представление о работе летчиков.



[Почитать описание, рецензии и купить на сайте МИФа](#)



[Почитать описание, рецензии и купить на сайте МИФа](#)

Болтало...

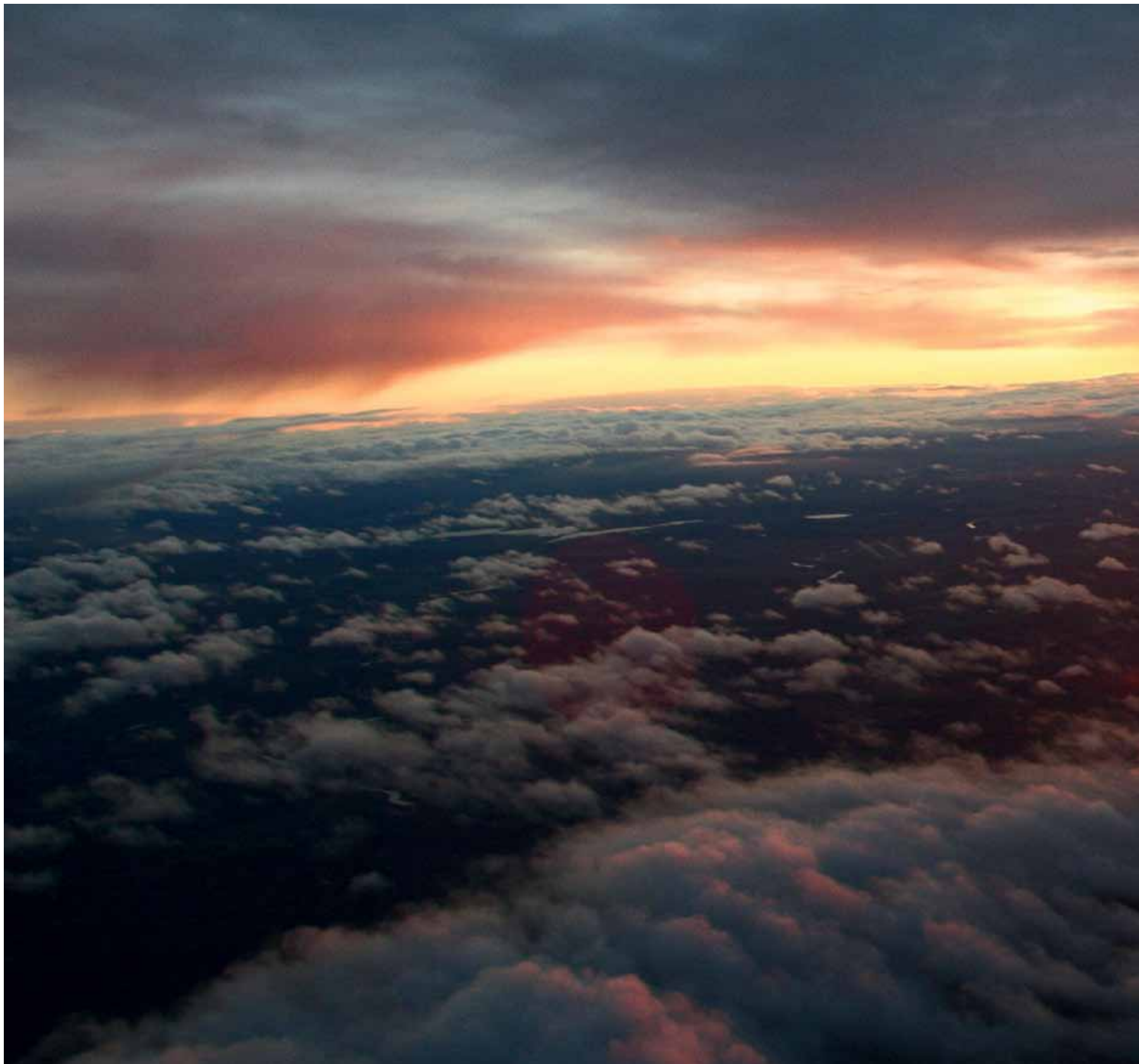
Сегодня над Москвой болтало... Нет, не просто болтало, а швыряло, словно единственную спичку в пустом коробке у «синяка», пытающегося подняться по лестнице. Все началось утром. Погода как-то сразу не заладилась (лето, а как же!). Взлетел по расписанию в 8:25 на Сочи. Низкая рвань, +14 и мелкие мерзкие капли по лобовому стеклу. Взлетал с курсом 240, в сторону от города. 600 метров — и втыкаюсь мордой в рваные сопки летней влаги. Сразу ощущаю жесткие удары по корпусу и прилив адреналина. Лепота! Броски как-то угрожающе нарастают. Диспетчер не дает набор (да ему самому-то деваться некуда), а, наоборот, усугубляет ситуацию, отворачивает на курс 200, где ехидно рисует красную рожу засветки локатор. Правда, засветки везде были, но суть в том, что обойти их было нельзя. Не то чтобы физически нельзя, а просто я ж там не один был. Утро, массовый прилет, самолетов как тараканов под плинтусом! Всем нужно зайти на посадку или вылететь и при этом постараться не покалечить пассажиров. А пассажиры ведь как дети. Я им — пристегнитесь, шишку набьете! А они — да ладно вам! Набирал долго и муторно. Диспетчер постоянно менял курс и высоту. Пока он выводил меня на Венев, полсалона вывалили свой недавний завтрак на ковер. 8100 — трясет. 9100 — трясет. 10 100 — вроде поменьше. Позади идет «сибиряк» (S7) и кланчит более высокий эшелон, а диспетчер ничем не может ему помочь, ибо я у него впереди всего в семи километрах. Оба идем на Сочи. Сжалился над коллегами, набираю 11 100, и «сибиряка» поднимают до 10 100.

Колбасево продолжалось почти до Воронежа, дальше божья благодать. Но мне на 11 100 не в кайф летать, высоко, страшно, голова кружится, а самое поганое, что разогнаться толком нельзя! Начинаем с «сибирячком» диалог, какая у кого скорость. У меня $M 0,74$ (M — отношение скорости самолета к местной скорости звука), больше я не могу, на забор лезу! У него $M 0,75$. Я ему: «Браток, подкинь дровишек, а то меня потом не снизят перед Сочи!»

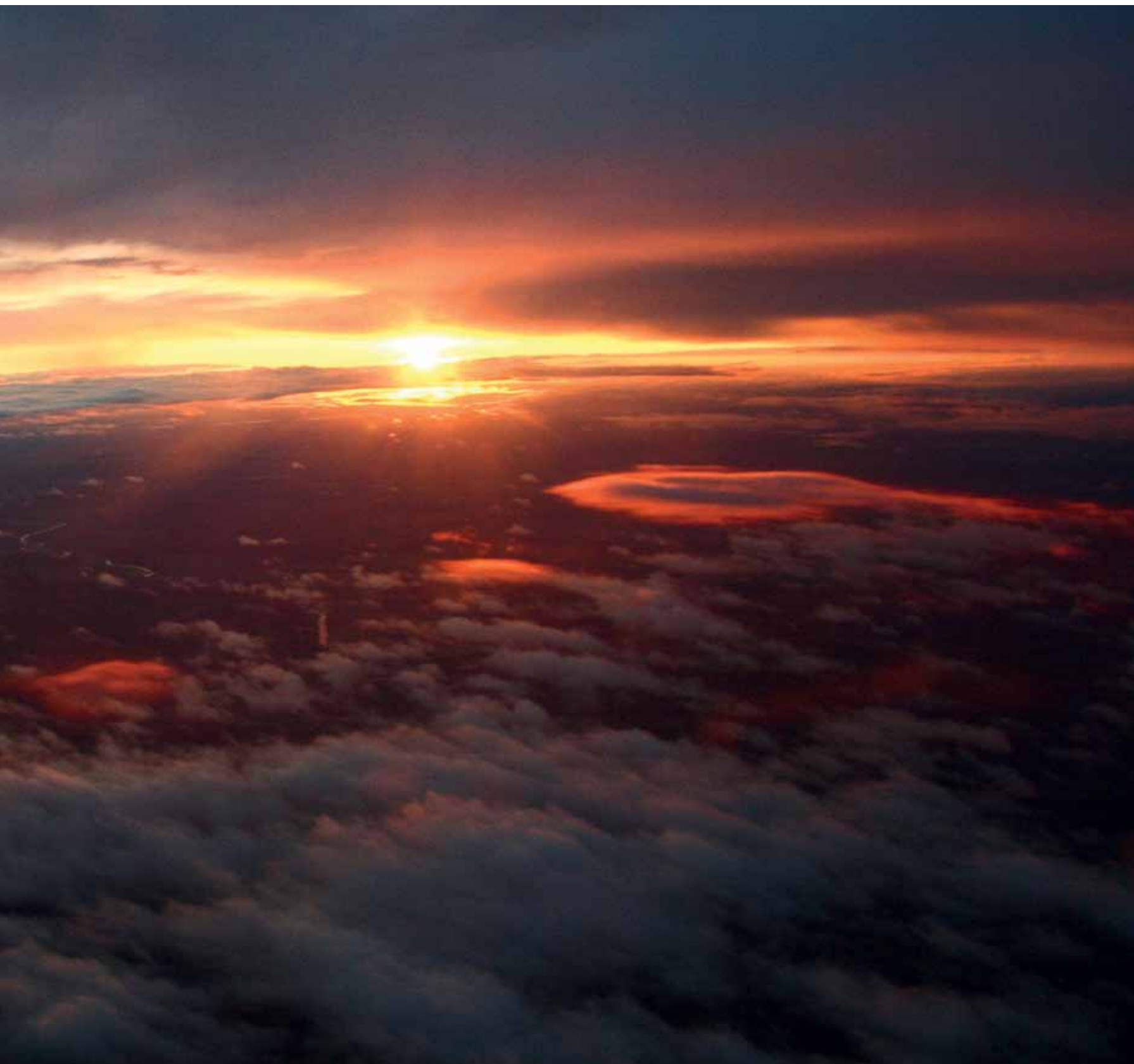
«Сибирячок» скрепя сердце (им платят за время, и они не торопятся) увеличивает скорость и уходит вперед. В конечном счете интервал мы с ним все же обеспечили и снижаться стали нормально. Правда, «зеленый» как мог размазывал заход и обходил всякие там опасные метеоявления, а мне-то не резон резину тянуть — зашел визуально и сел. В Сочи хорошо! Плюс 28, людишки на пляже ручками машут, шоколадки попками крутят... Эх! Бывает же у людей отпуск летом! Быстренько заправились, загрузились, и обратно. А «сибиряк» тоже уже готов. Нет, думаю, кукиш тебе, не буду первым вылетать, лучше пять минут подожду, но зато потом под тебя залезу и на маршруте сделаю! Так и вышло. Прибыл раньше расписания на пять минут! На снижении в Москве снова колбасило, да так, что весь салон визжал от радости и удовольствия! Я их, правда, сразу предупредил, мол, готовьтесь, граждане, впереди американские горки. И перед входом в облачность предупреждал: вот сейчас нас... потряхнет! В общем, повеселился от души. Пассажиры потом выходили довольные, с какими-то загадочными улыбками... В общем, обычный рабочий день, проведенный с удовольствием.



[Почитать описание, отзывы и купить на сайте МИФа](#)



[Почитать описание, рецензии и купить на сайте МИФа](#)



[Почитать описание, рецензии и купить на сайте МИФа](#)



Ушло масло? Фотографируй скорее!

Меня много спрашивали о том, какие полеты были самыми запоминающимися, какие бросали в холодный пот. Я честно скажу, что холодного пота я не испытывал никогда (бог миловал!), да и сильного выброса адреналина тоже, ну разве что на рыбалке, когда поплавок вдруг резко уходит под воду и ты чувствуешь приятную тяжесть на том конце лески. А вот отказов техники за летную деятельность было много. Не скажу, что они были критичными, но случались серьезные. Вот один, например. Летал я тогда в авиакомпании Continental Airways, которая базировалась в Шереметьево. Такая маленькая чартерная компания, очень душевная. В один из летних дней 2006 года мне выпал рейс в Калининград. Рейс как рейс. Взлетели, развернулись, выполнили схему выхода и продолжили набирать высоту. В районе 5000 метров Владик (инженер мой) спокойненько так говорит:

- Лешик, у нас проблемка!
- Что там, Влад?
- Масло уходит!

— Куда?

В ответ — смех...

Буквально через несколько секунд загорелась лампочка «НЕИСПР ДВИГ».

Смотрим на прибор, а масла действительно уже ноль. А это означает, что в любую секунду можно словить пожар. Начали загораться разные лампочки, сигнализирующие, что дело пахнет керосином. Делать нечего, даю команду: «Выключай его...» Владик выключил и сидит посмеивается: «Давай, Лешик, фотки хоть сделай, а то ведь не поверят!»

Пофоткали, доложили диспетчеру, да и повернули назад в ШРМ. Пассажирам сказал, что в связи с техническими проблемами мы возвращаемся, не сердитесь, сейчас возьмем другой самолетик и полетим (что и было сделано).

Еще я терял первую гидросистему, тоже на Ту-154. Ночью, в плохих метеоусловиях, при заходе в аэропорт Анталия (в принципе тоже ничего страшного, но беда была в том, что гидрашка вытекла при выпущенных интерцепторах на снижении). Но об этом и других «веселых» случаях — в другой книге...



[Почитать описание, рецензии
и купить на сайте](#)

Лучшие цитаты из книг, бесплатные главы и новинки:

