

Н Е Б Е С Н Ы Е   И С Т О Р И И






**ДЕНИС ОКАНЬ**

пилот-инструктор «Боинга-737»

# **ВЗЛЁТ РАЗРЕШЁН!**

Пилот-инструктор  
о секретах обучения  
капитанов и вторых пилотов

 **БОМБОРА**  
ИЗДАТЕЛЬСТВО  
Москва

УДК 623.74(092)  
ББК 39.5  
0-49

**Окань, Денис Сергеевич.**  
0-49 **Взлет разрешен! : пилот-инструктор о секретах обучения капитанов и вторых пилотов / Денис Окань. — Москва : Эксмо, 2025. — 288 с. : ил. — (Небесные истории. Книги пилота-инструктора).**

ISBN 978-5-04-165634-8

Хотелось бы вам хоть раз оказаться в кабине самолета, превратившись из обычного пассажира во второго пилота или даже капитана воздушного судна? Денис Окань, пилот-инструктор и автор блога о гражданской авиации, вместе с вами поднимется высоко в небо, где разворачиваются невероятные истории.

«ВЗЛЕТ РАЗРЕШЕН» — сборник его рассказов о профессии, которую по праву считают одной из самых сложных. Что такое предполетная подготовка пилотов и из чего она состоит? Как готовят самолет к рейсу? Почему так важно соблюдать правила взаимодействия в экипаже и как происходит обучение вторых пилотов? Какие инновации используются в современной гражданской авиации?

Вы узнаете об устройстве самолета, особенностях управления им в разных погодных условиях. Побываете во многих городах и аэропортах, а также увидите, какие трудности и курьезы иногда подстерегают в рейсах. Денис Окань, прошедший путь от рядового пилота до инструктора и экзаменатора, расскажет, за что он любит полеты и почему именно обучение будущих пилотов в итоге стало главным делом его жизни.

УДК 623.74(092)  
ББК 39.5

ISBN 978-5-04-165634-8

© Окань Д.С., текст, 2022  
© Оформление. 000 «Издательство «Эксмо», 2025

# СОДЕРЖАНИЕ

6	ОТ АВТОРА
<b>7</b>	<b>СЕРЕГА</b>
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!
<b>151</b>	<b>МЕЖСЕЗОНЬЕ</b>
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 ростер<sup>1</sup> 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

---

<sup>1</sup> 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 Бегемота<sup>1</sup> 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 досмотра 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:

<sup>1</sup> 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 правая<sup>1</sup> 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 AIMS<sup>2</sup> — 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

<sup>1</sup> 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.)

<sup>2</sup> 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 комэски<sup>1</sup> начали узревать «ошибки» в планировании, краснеть и исходить праведным гневом на «барышень из подземелья»<sup>2</sup>, 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!

<sup>1</sup> Командир эскадрильи.

<sup>2</sup> 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»<sup>1</sup>. 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

<sup>1</sup> 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 АЭ<sup>1</sup> 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.

<sup>1</sup> Авиационная эскадрилья.