

Н Е Б Е С Н Ы Е И С Т О Р И И



ДЕНИС ОКАНЬ

пилот-инструктор «Боинга-737»

ОФИСНЫЙ ПИЛОТ

О невидимой пассажиру
стороне профессии пилота

 **БОМБОРА**
ИЗДАТЕЛЬСТВО

Москва 2024

УДК 623.74(092)
ББК 39.5
0-49

Окань, Денис Сергеевич.

0-49 **Офисный пилот. О невидимой стороне профессии пилота / Денис Окань. — Москва : Эксмо, 2024. — 272 с. : ил. — (Небесные истории. Книги пилота-инструктора).**

ISBN 978-5-04-194755-2

Каждый день по всему миру самолеты гражданской авиации совершают пару сотен тысяч взлетов и посадок. Двадцать четыре часа в сутки, семь дней в неделю и триста шестьдесят пять дней в году тысячи лайнеров покидают твердую земную поверхность, чтобы через некоторое время вернуться обратно, соединив при этом города, страны и судьбы.

В своей новой книге Денис Окань рассказывает, почему быть экзаменатором — это непростая и ответственная задача, и какие умения требуются, чтобы стать по-настоящему хорошим пилотом гражданской авиации. Он вспоминает о полетах в Новосибирск, Сочи, Геную, Читу и другие города, о том, какие непредвиденные ситуации порой возникали во время самого обычного рейса и как вместе с коллегой они находили выход из них. Вы узнаете, что такое «чайная болтанка», почему так трудно летать в грозу, как происходят взлет и посадка самолета, в чем заключается «офисная» работа пилота, а также многое другое о буднях пилота-инструктора.

УДК 623.74(092)
ББК 39.5

ISBN 978-5-04-194755-2

© Окань Д. С., текст, 2023
© Оформление. 000 «Издательство «Эксмо», 2024

СОДЕРЖАНИЕ

6	ОТ АВТОРА
7	Злой проверяющий
15	Из лета в зиму и обратно
28	Рейс жестянщика
70	Сочи, грозы...
91	Краски осеннего неба
104	Новосибирск
120	Байкальские рассветы
132	Такого второго пилота у меня еще не было
152	Авиатриллер обыкновенный
190	Дайте двигателю воду!
206	Чита
225	Офисный пилот
242	Чайная болтанка
250	Скользкий Новый Уренгой
261	Что делать?





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 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!

Ваш Денис Окань



ЗЛОЙ ПРОВЕРЯЮЩИЙ

2013 ГОД, ИЮНЬ

Больше всего мне не по душе полеты проверяющим. Да, именно так: не «с проверяющим», как часто говорят пилоты, а «проверяющим». То есть самому выступать в роли экзаменатора. Необходимость оценивать чью-то квалификацию — к тому же не всегда положительно — давит грузом противоречия и ответственности. Особенно если работаешь в небольшом замкнутом коллективе и проверяешь своих же коллег. На бумаге все вроде бы правильно: есть начальники и подчиненные, есть экзаменаторы и проверяемые. Но вне документов мы все — сотоварищи, давно знакомые друг с другом и варящиеся в одном котле.

Ставить FAIL¹ нет-нет да приходится, несмотря на поиск в увиденной работе пилота зацепок, чтобы этого... не делать. И каждый раз на душе тяжелый осадок: вроде все честно, оценка поставлена по делу — как говорится, «по стандарту», — вот только факт плохой оценки портит настроение не только неудачливому пилоту, но и экзаменатору.

Ставить FAIL члену коллектива, в котором ты сам же и работаешь, означает вызвать очередную волну негатива в свой адрес. Комэски², функция которых в сегодняшних реалиях сводится больше к обеспечению выполнения плана

¹ Оценка FAIL («Не пройдено») — негативный результат проверки. *Здесь и далее — прим. автора.*

² Командир авиационной эскадрильи. [жарг.]



полетов, чем качества летной подготовки, в очередной раз хоть и не в открытую, но выругаются в сердцах: «План летит к чертям!» — ведь пилот выбывает из обоймы на какое-то время. Его надо заменять другими, а они уже задействованы в расписании. Начинаются расспросы: «А что? А как? А что — совсем никак?»

Увы. Никак. Совсем!

Другая сторона медали — поставить PASSED¹ тому, кто такую оценку не заслуживает. Пойти на сделку с совестью, убеждая себя в том, что «ничего не случится». С этим рано или поздно сталкивается любой проверяющий, и, поверьте, соблазн крайне велик: и коллегам, которых экзаменуешь, по-дружески сочувствуешь, и конфликтовать с руководством совершенно не хочется.

А может, действительно, ну его? Поставить «пасс»?.. Ничего же не случится.

В таких случаях, чтобы не поддаваться искушению, я представляю, что отправляю в рейс с этим пилотом... свою семью. Своих детей.

И морально готовлюсь пройти через нервотрепку с «фейлом».

Каждый раз, когда мне предстоит очередная проверка, еще до выхода из дома я продумываю варианты: чего можно ждать от проверяемого, вспоминаю прежний опыт совместных полетов, зачетов, да и просто неформального общения. Пытаюсь понять: где, несмотря на принципиальность, допустимо сделать некоторое послабление, а где — ни в коем случае нельзя. Например, если парень² только-только ввелся в строй, весьма глупо будет требовать от него техники пило-

¹ Оценка PASSED («пройдено») — положительный результат проверки.

² Или девушка, конечно же. С каждым годом все больше и больше девушек становятся пилотами, и это здорово!



тирования на уровне Александра Покрышкина¹. Достаточно будет увидеть, что он старается, что имеющиеся огрехи — это всего лишь нехватка опыта. Если у парня взаимодействие на должном уровне и на теоретические вопросы он отвечает правильно — этого достаточно для PASSED.

Но если с тем же самым парнем летишь через год и не видишь прогресса — извини, брат! Год в современной авиации при налете под девятьсот часов, по 26–30 полетов каждый месяц — значительный срок для получения навыков пилотирования. Было бы стремление!

Навыки пилотирования, взаимодействие в экипаже, технология работы, взаимный контроль, стандартные процедуры, правила, рекомендации — все это кубики, из которых складывается профессиональное мастерство пилота гражданской авиации. Кто-то до сих пор считает (и рьяно отстаивает свое мнение), что пилоту достаточно уметь взлетать и садиться, и он может смело бить в себя грудь с криком: «Я летчик!». А все остальное, дескать, вторично.

Я — «инопланетянин»², поэтому считаю иначе. Пилотирование я выношу за скобки, так как этот навык не обсуждается. Это основа, база! Потому ты и летчик, что летаешь. Пилотированию рано или поздно, но обучаются практически все путем многократного повторения. А если совсем никак — таких, как правило, исключают еще в летном училище.

Кто обычно бьется в авиакатастрофах? Уж точно не тот, кто за штурвал сел лишь вчера, — такие как раз-таки стараются не искушать судьбу. Бьются люди с опытом, выполнившие сотни и даже тысячи успешных полетов и посадок.

¹ Советский летчик-ас времен Великой Отечественной войны.

² Инопланетянином называл меня командир летного отряда — за «революционные» идеи по реорганизации летной работы, которые он, может быть, и пытался понять, но считал несовместимыми с менталитетом своего поколения пилотов.



Бьется тот, кто стал чересчур смелым и лезет на рожон — мол, я летчик, я справлюсь! Во всех печальных случаях отмечаются проблемы, связанные с нашим человеческим несовершенством.

Уметь пилотировать надо. Но одного лишь мастерского пилотирования недостаточно для того, чтобы считаться Хорошим Пилотом. Ненадежный взаимный контроль — вот причина большинства печальных событий. Кто-то что-то в кабине не сделал, коллега оплошность не заметил, ситуация получила развитие и... В лучшем случае придет плохая «расшифровка»¹, добавится головной боли у командира эскадрильи, а в худшем...

Что ж, как говорится, о тебе напишут в газетах, только ты этого не прочитаешь.

И ладно, только о тебе напишут, но на борту всегда есть дети... Мысли о маленьких пассажирах напрочь убивают желание вытянуть на PASSED человека, который явно нарывается на FAIL. Я прихожу в ужас, когда читаю, что из-за разгильдяйства неразумных взрослых снова погибли дети — не важно, в авиации или на дороге.

На днях мне пришлось в очередной раз стать «злым проверяющим». Слетал на проверку второго пилота и по совокупности огрехов и пробелов — как в технике пилотирования, так и в теоретических знаниях — принял сложное решение поставить проверяемому оценку FAIL.

Стандартные процедуры выполнялись не лучшим образом, взлет получился так себе, корявеньким, а при заходе на посадку пришлось уйти на второй круг... в несложных-то

¹ Результат автоматической обработки данных, записанных с помощью регистратора полетных параметров. Под расшифровкой обычно подразумеваются выявленные отклонения и нарушения.



метеоусловиях! Был ветер, несильный. Сначала подсосало, потом поддуло — ничего особенного, обычное явление. Но пилот чересчур резко отреагировал на падение скорости увеличением тяги двигателей, что повлекло за собой увеличение тангажа¹, который пилот не парировал, и самолет выскочил за пределы нормативов.

Но даже не это склонило чашу весов в сторону «фейла» — повторный заход был выполнен успешно, хоть и не идеально гладко. Пилот не смог объяснить природу возникшего отклонения, не знал о влиянии тяги низкорасположенных двигателей на продольные аэродинамические моменты² — вот это явилось главным фактором.

Что ж, пришлось парню подтягивать теоретическую подготовку, повторять аэродинамику: как влияет нижняя децентрация двигателей на пилотирование самолета, к чему приводит изменение тяги и как с этим бороться... И, конечно же, успешно пройти проверку через день, но уже с «добрым» проверяющим.

Не могу сказать, что я являюсь рекордсменом авиакомпании по количеству выданных «фейлов». Я точно не первый в числе «злых», однако почему-то именно мои оценки становятся объектом пристального внимания и широкого обсуждения за спиной, а «фейлы» от других экзаменаторов скромно прячутся в тени моих. Может, я так «угадываю» со временем или, может, ставлю «фейлы» тем пилотам, в которых командование авиаэскадрилий чересчур (почему, интересно?) уверено?

¹ Угол между горизонтом и продольной осью самолета.

² Так как двигатели на «Боинге-737» расположены ниже центра тяжести, увеличение тяги приводит к появлению кабрирующего момента (подъем носа), а уменьшение тяги — пикирующего (опускание носа).



Еще на переучивании пилотов стращают моим именем: «Попадете к Оканю, вот он вам покажет!»

Хех! Если бы все попадали ко мне как к инструктору — да я был бы счастлив сделать все от меня зависящее, чтобы научить! К сожалению, работать с каждым индивидуально невозможно, хоть я и стараюсь поучаствовать: провожу занятия с группами переучивающихся. Иногда даже будучи в отпуске занимаюсь с пилотами! На недавних курсах повышения квалификации инструкторов первую половину дня я сам был слушателем, а вторую (по личной инициативе) — преподавателем на занятиях с очередной группой переучивающихся на «Боинг-737» пилотов. И так в течение нескольких дней. За это мне не платят, но я нисколько не жалею, что трачу личное время. Мне интересно, парням тоже. Такие «мелочи» злые языки, лишней свободной минуты на новичков не потратившие, предпочитают не замечать.

А когда студенты заканчивают процесс переподготовки и попадают ко мне, но уже как к проверяющему... В этом случае я говорю предельно честно: «Моя оценка будет посвящена тому инструктору, который вас вводил».

Я верю в то, что говорю: инструктор должен нести ответственность за свою работу, за то, что он допустил пилота к проверке. Допустил? Значит, пилот проверку пройти способен! Я считаю, что оценка «фейл», поставленная пилоту, должна быть поводом для пристального внимания к работе его инструкторов.

Однако крайними у «динозавров» почему-то всегда остаются «студенты», и это противоречие не поддается решению.

Ставить «фейлы» очень тяжело. Каждый из них остается шрамом на сердце. И ты не рад случившемуся, и пилот, конечно, не излучает счастье.



Нет, встречались и такие пилоты, которые... благодарили за то, что им вовремя был поставлен «неуд». Встречались, да... И даже становились потом сильными командирами. Но большинство по традиции, заведенной еще в советские годы и чудовищно развившейся во вседозволенность девяностых годов, сваливает свои недостатки на предвзятость «чудака-проверяющего». Да и как тут не соблазниться переключиванием с больной головы на здоровую, если нет единой политики проведения проверок, а экзаменаторы делятся на «злых» и «добрых»?

Кто лучший проверяющий? Тот, кто весь полет молчит и ни о чем тебя не спрашивает. По окончании полета ставит «пасс» — и ты доволен! Книжки можно не открывать до следующего раза... или вообще не открывать, если опять полетишь с «добряком».

При определении «доброего» и «злого» степень профессионализма проверяющего, как правило, в расчет не берется — только количество выставленных «фейлов» и «пассов». Комэски этой системой ранжирования пользуются вовсю. Сегодня «злой» ставит «фейл», пилота отстраняют от полетов, но план-то горит! Поэтому через день-два проштрафившийся пилот летит с «добрым», и все становится okay — пилот проверку проходит. План возвращается в спокойное состояние.

А ведь это «okay» оказывает пилоту медвежью услугу! Как и все мы, люди, пилот склонен не видеть свои проблемные места. Признаваться самому себе в собственных неудачах — признак сильного человека, а таких, увы, меньшинство. Факт прохождения повторной проверки и отсутствие замечаний со стороны «доброего» проверяющего лишний раз укрепляет пилота во мнении, что он-то — нормальный специалист, а тот, первый проверяющий, — «чудак»!



Как результат, мотивации меняться у пилота не появляется. Вот такие дела.

Как победить чудовищный формализм, возвращенный «динозаврами»?

Радикальным изменением подхода к работе инструкторов, к работе экзаменаторов. Играешь в «добряка» и при этом демонстрируешь неуважительное отношение к записанным правилам и стандартам авиакомпании? Ты можешь заниматься этим где угодно, но не в этой авиакомпании — только таким должен быть подход у руководителей.

Строго спрашивать надо не только с пилотов, а и с себя! С инструкторов. С проверяющих. С начальников. В первую очередь — с начальников!

Какие начальники — такие инструкторы. Какие инструкторы — такие и пилоты. Сильные, надежные, безопасные пилоты делают сон руководителей спокойным.

И когда же до «динозавров» дойдет эта простая истина? Они почему-то предпочитают плохо спать.



ИЗ ЛЕТА В ЗИМУ И ОБРАТНО

2014 ГОД, МАЙ

— Ну куда ты прешь?

Черный «Прадо» объехал традиционную пробку на светофоре, состоящую из желающих развернуться в сторону Москвы, и встал поперек дороги перед моим «Фордом». Машины, спешащие по своей законной полосе прямо, отчаянно загудели клаксонами — жирная черная задница внедорожника перекрыла им путь. «Прадо», изображая из себя вип-персону, нехотя подвинулся.

На этом перекрестке в городе Домодедово аварии случаются часто. Однажды, едва дождавшись зеленой стрелочки, один нетерпеливый водитель решил развернуться через две сплошные... и тут же схлопотал в бок от «водятла», промчавшегося на красный свет.

Торопились, парни?.. А теперь не торопитесь?

Я дождался, когда светофор загорится зеленым и «Прадо» освободит проезд, аккуратно развернулся и двинулся в направлении белокаменной, чтобы затем через село Ям выехать на трассу в аэропорт Домодедово. Сегодня у меня необычный рейс. Я лечу в Новый Уренгой, а не в какую-то там нежную Верону или утомленный солнцем Тиват.

Как давно я не был в этом северном городе? Полгода, наверное, если не больше. А сегодняшний рейс особенный еще и тем, что он дневной. С недавних пор мы летаем в газовую столицу не только ночью, но и днем, и у этого рейса такое