

— Что случилось, Цзя-гэ? — спросил его Сюй Хэнчуань.

Чэнь Цзяюй ответил: — Ничего, занимайся своим рейсом. — Он достал телефон, проверил уведомления — ни СМС, ни сообщений в WeChat не было — и снова скользнул гаджетом в карман.

В отличие от пассажирского салона, в кабине пилотов царили тишина и покой. Спустя сорок минут ожидания Сюй Хэнчуань спокойно управлял Боингом 737-800, выруливая на взлетно-посадочную полосу.

Время от времени Чэнь Цзяюй вспоминал тот день, случившийся два года и десять месяцев назад. Поднимаясь в небо, он и представить не мог, какая судьба его ждет. И не только его и второго пилота Чана Биня — двух образцовых капитанов с четырьмя нашивками на плечах, но и всех пассажиров рейса 416: успешных банкиров, вечно занятых предпринимателей, странствующих бэкпекеров — жизни двух сотен людей с того самого дня изменились навсегда. Они превратились в «выживших».

Он помнил то мгновение паники, когда двигатели вдруг задергались, а корпус самолета содрогнулся. Помнил, как на приборной панели показатели тяги обоих двигателей мгновенно рухнули до пугающих ноль процентов, и самолет, словно в планирующем полете, начал падать с высоты в тысячи метров над Южно-Китайским морем. Он отчетливо помнил каждую секунду того процесса: они словно врезались в его память, как бороздки на грампластинке, и, подобно игле проигрывателя, воспроизводились снова и снова на протяжении более тысячи дней. В такие моменты он заставлял себя забыть.

— Air China 1332, выруливаю, полоса 2R, поворот направо, курс 090, выход, — произнес он в рацию, тихо повторяя команды диспетчера.

Под мощной тягой скорость самолета быстро росла, и он, не отрывая глаз от прибора, скомандовал: — V1. — Это была скорость принятия решения: после ее достижения самолет должен был взлететь при любых обстоятельствах.

— Подъем. — Нос Боинга 737 задрался вверх, и лайнер устремился в небо над аэропортом Байюнь.

Глава 2. Лопнувшее колесо

Пекин, международный аэропорт Дасин, диспетчерская вышка и центр управления движением. В недавно построенном аэропорту Дасин было семь взлетно-посадочных полос, а ежегодный пассажиропоток достигал 700 тысяч рейсов. В часы пик до 800 самолетов в час находились под контролем дюжины диспетчеров, работавших в этой небольшой вышке. Каждую минуту в их руках были судьбы десятков взлетающих и садящихся бортов.

Сентябрь в Пекине не был жарким, а в диспетчерской работали мощные кондиционеры, но Ван

Чжаньбо, диспетчер подхода, все равно покрылся испариной. Он окончил учебу всего два года назад и был переведен в Пекин из маленького аэропорта в провинции Цзилинь. Из-за огромного трафика он все еще находился на стадии адаптации. Пятница, когда многие пассажиры отправлялись на выходные, была самым загруженным днем недели. А где загруженность, там и ошибки. Он крепко усвоил наставления своего учителя: выдавать каждую команду максимально быстро и точно. К счастью, сегодня его учитель был на месте, и это придавало ему уверенности. Длинная дневная смена на фоне этого напряжения и азарта пролетела удивительно быстро.

Фан Хао был учителем Ван Чжаньбо. На первый взгляд он казался почти ровесником своего ученика — иногда пилоты даже путали их, принимая Ван Чжаньбо за наставника Фан Хао. Возможно, из-за того, что последние пару лет он стригся очень коротко, выглядя как студент, хотя на самом деле ему уже исполнилось двадцать девять. Он был старшим диспетчером аэропорта Дасин и входил в число тех, кого перевели сюда из Столичного аэропорта в первой группе. Сегодня он не держал микрофон, но внимательно контролировал работу ученика, ни на миг не ослабляя бдительности.

Видя, что с наступлением вечера рейсов становится все больше, Ван Чжаньбо начал теряться. Отдавая команды, он бросил на Фан Хао взгляд, полный мольбы о помощи. Фан Хао, не говоря ни слова, лишь кивнул, подошел к рабочему месту Ван Чжаньбо и забрал у него микрофон.

— Белая цапля 237, Пекин, радарный захват подтверждаю, выход по схеме ETUDE-10, продолжайте набор до 2200 метров, давление 998.

— China Eastern Airlines 3488, набор до 3600 метров, эшелон поддерживать.

— Священный олень 157, свяжитесь с Пекин-контроль на частоте 123.5, до свидания.

Только он закончил с двумя бортами, как на связь вышли заходящие на посадку — пилот Delta Airlines подал голос: — Пекин-подход, добрый вечер, Delta 230, на связи.

Фан Хао взглянул на экран и ответил по-английски: — Delta 230, радарный захват подтверждаю, поворот направо, курс 090 на точку JVN, снижение, высота 2400 метров.

Пилот Delta 230 повторил: — Курс 090 на точку JVN, снижение, высота 2400 метров, Delta 230.

Ван Чжаньбо смотрел на него как на кумира. Английский был его слабым местом. Неважно, какой акцент, главное — чтобы собеседник понял и правильно повторил. Но произношение Фан Хао было таким чистым, почти как в американских сериалах.

Он хотел сделать учителю комплимент, но сейчас было не до того: всего за минуту Фан Хао выдал более двадцати команд.

— Белая цапля 237, набор, стандартное давление 3500.

— China Eastern Airlines 3488, набор до 5000, доложить о занятии.

— Южные авиалинии 898, Пекин, радарный захват подтверждаю, заход по схеме VAK01, полоса 17L, снижение до 3600 метров, стандартное давление.

Когда небольшой пик нагрузки прошел, Фан Хао передал микрофон Ван Чжаньбо и не преминул подбодрить его: — Больше тренируйся, и у тебя тоже получится. — Ван Чжаньбо закивал как заведенный. Фан Хао добавил: — Я пройду по вышке, ты ведь справишься?

Диспетчерская работа была разделена по зонам ответственности: в крупных аэропортах выделяли районный контроль, подход и вышку. Подход охватывал радиус 50–100 километров и отвечал за вывод самолетов с трассы на посадочный курс или, наоборот, за их вывод на маршрут после взлета. Вышка же контролировала лишь десяти-пятнадцатикилометровую зону, отвечая за руление, взлет и посадку. Только диспетчеры вышки работали на верхнем ярусе, откуда при хорошей видимости можно было наблюдать за всеми рейсами, в то время как диспетчеры подхода сидели этажом ниже, уставившись в экраны радаров. Фан Хао изначально выбрал подход, потому что предпочитал масштабный контроль наблюдению за горизонтом.

На вышке дежурила Чу Ижоу. У нее был очень нежный и приятный голос, и когда она только заступила на пост, многие пилоты окольными путями пытались узнать, кто эта новая диспетчерша.

В этот момент Чу Ижоу давала команду рулящему на взлет лайнеру KLM: — KLM 1237, полоса 17L, взлет разрешаю.

Фан Хао видел красивую небесно-голубую ливрею самолета KLM — она была такой яркой, что пекинское небо на ее фоне казалось блеклым. Огромный корпус аэробуса A330 плавно оторвался от земли, вычерчивая в воздухе грациозную кривую набора высоты.

Вдруг Фан Хао слышался легкий хлопок. Инстинктивно схватив бинокль, он сфокусировался на взлетающем лайнере и почти сразу заметил неладное: заднее правое колесо, похоже, лопнуло, ошметки резины болтались, но разглядеть что-то точнее было трудно.

Фан Хао не стал медлить. В таких делах лучше перестраховаться, чем сомневаться. Он немедленно подошел к пульту и нажал кнопку связи: — KLM 1237, Дасин-вышка, похоже, у вас лопнуло колесо... пожалуйста, подтвердите.

Через мгновение, вероятно, проверив приборы, пилот ответил: — Подтверждаю. У нас лопнуло колесо... эм, с левой стороны. KLM 1237.

Фан Хао, держа микрофон, сохранял голос спокойным: — Принято. Сохраняйте курс 030,

высота 1500. Уточните ваши дальнейшие намерения.

Тон пилота KLM не выражал тревоги: — Мы возвращаемся и садимся в Дасине. Курс 030, высота 1500, KLM 1237.

Фан Хао тут же нажал кнопку экстренной связи, чтобы оповестить наземные службы: — Полоса 17L, у KLM 1237 неисправность, лопнуло колесо, готовьте аварийные службы. Полоса временно закрыта.

Чу Ижоу никогда не сталкивалась с подобным. Она как раз управляла посадкой другого самолета и не видела того, что происходило с лайнером KLM в небе, поэтому целиком полагалась на Фан Хао.

Фан Хао сказал ей: — Видимо, им придется садиться. Дай им полосу 20R, а я пойду к подходу, буду наводить их по радару. — Даже если неисправность произошла сразу после взлета, самолет не может развернуться и немедленно приземлиться — нужно наведение по радару, чтобы заново войти в круг и зайти на посадку.

Чу Ижоу не задумываясь ответила: — Хорошо.

Фан Хао повесил трубку и поспешил вниз, перехватив микрофон у Ван Чжаньбо: — ЧП, у KLM лопнуло колесо, дальше я буду ими управлять.

Ван Чжаньбо тут же уступил ему место.

На беду, как раз в этот момент наземные службы пребывали в суматохе, а небо не терпело промедлений: к аэропорту приближались два самолета авиакомпаний Hainan Airlines и Shanghai Airlines. Фан Хао пришлось срочно корректировать их курсы, чтобы убедиться, что ни один из них не использует полосу 17L. Ведь неважно, была ли причина в давлении или в обломках резины на бетоне — пока полоса не будет очищена от посторонних предметов, использовать ее было нельзя. В самый разгар загруженной пятницы, около пяти часов вечера, это было подобно маслу, подлитому в огонь, — ошибиться было нельзя ни на йоту.

<http://bllate.org/book/27721/3365127>