

Сделав это, он взглянул на радар и убедился, что самолет China Southern Airlines поднялся до эшелона 2100 метров, после чего быстро продолжил:

— KLM 1237, можете ли вы подняться до 3000? Можете использовать полосу 20 правая. Я связался с аварийными службами для посадки.

Экипаж KLM ответил незамедлительно:

— На нашем борту полный самолет... 221 пассажир и топливо. Мы набираем высоту очень медленно, нам нужно слить топливо. Подтверждаем подъем до 3000, но дайте нам немного времени. KLM 1237.

A330, забитый пассажирами под завязку, должен был набрать определенную высоту, чтобы слить излишки топлива и уменьшить вес фюзеляжа — только так оставшиеся шасси смогли бы выдержать ударную нагрузку в момент приземления.

Получив подтверждение, Фан Хао поспешил передать команды остальным самолетам, еще не вошедшим в глиссаду, и выделил эшелон 3000 для испытывающего проблемы рейса KLM:

— Джинсю 3185, левый курс 270, снижайтесь и сохраняйте высоту 4000.

— Левый курс 270, снижаемся и сохраняем высоту 4000. Джинсю 3185, — командир Джинсю повторил команду слово в слово.

— China Southern 287, снизьте скорость до 240, можете начать снижение до 2500. Полоса 10, давление по барометру 1014. — Следом последовал борт China Southern.

— Скорость 240, снижение 2500, полоса 10. China Southern 287.

В этот момент в зону действия радара вошел еще один самолет. Фан Хао бросил взгляд на экран: CA 1332. Самолет Air China, если память ему не изменяла, — Боинг 737-800.

— Пекинский подход, добрый вечер. Air China 1332, высота 4500, информация о погоде Чарли. Приборная скорость 300, запрашиваю заход по приборам на полосу 17 левая.

Голос командира был очень низким, с легкой хрипотцой, из-за чего Фан Хао на секунду растерялся. Этот голос казался ему смутно знакомым.

Повторение команд: в стандартной радиосвязи «земля — воздух» пилоты обязаны в точности повторять указания диспетчера, словно попугаи, а затем называть свой позывной. Это в значительной степени помогало избегать трагедий из-за чьей-то оговорки или недослышки.

Глава 3. Дежурный телефон

Чэнь Цзяюй сжимал в руке тангенту радиостанции. Вечерний Пекин стоял безветренный, видимость отличная, но настроение у него лучше не становилось. Он уже две минуты висел на частоте диспетчерской вышки, слыша лишь сплошной поток команд, в который никак не удавалось вклиниться. Похоже, сегодня самолетов было много, и его снова ждало томительное ожидание.

Голос этого диспетчера пекинской вышки звучал как-то лениво, и в его правильную дикторскую речь упорно примешивался пекинский акцент. Чэнь Цзяюй удивился: в это время на дежурстве в пекинской вышке обычно стояла Лу Янь, его однокурсница из Института гражданской авиации. Чэнь Цзяюй летал по этому маршруту уже больше месяца, и бывало, что возвращался в Пекин примерно в один и тот же час — и неизменно попадал на смену Лу Янь. Она слишком хорошо его знала, а потому, если он просил, могла прикрыть его и разрешить взлететь или приземлиться вне очереди. Но сегодня, похоже, смену передали кому-то другому.

И действительно, Фан Хао тут же ответил отказом на его запрос:

— Air China 1332, на земле внештатная ситуация, 17 левая полоса недоступна, снижайтесь и удерживайте высоту 3500.

Чэнь Цзяюй немедленно возразил:

— Тогда запрашиваем полосу 20 правая, Air China 1332.

Он торопился сесть, а потому, прекрасно зная аэропорт, сам выбрал новую полосу, не подозревая, что 20 правая оставлена для KLM.

Фан Хао снова ответил:

— Air China 1332, полоса 20 правая тоже занята.

— Пожалуйста, дайте любую свободную полосу. Air China 1332, — тут же парировал Чэнь Цзяюй.

Однако Фан Хао проигнорировал его вызов, по-прежнему беспокоясь за KLM, которая набирала высоту 6000 метров, и первым делом вышел на связь с ними:

— KLM 1237, каковы ваши условия?

Экипаж KLM молчал несколько секунд. У Фан Хао сердце подскочило к самому горлу; он снова опустил взгляд на экран, проверяя, в порядке ли курс, высота и положение самолета, как он и

наказывал в прошлый раз. Заметив, что экипаж выставил код бедствия, он немного успокоился. Взлет и посадка — два самых опасных этапа полета, на них приходится 80% всех авиакатастроф, поэтому он не смел относиться спустя рукава даже к малейшей заминке.

Прошло секунд пять, прежде чем экипаж KLM подтвердил:

— Нам нужны векторы на радиолокационной проводке для зоны слива топлива. KLM 1237.

Фан Хао тут же отдал распоряжение:

— KLM 1237, понял. Мы уведем вас на юг для слива топлива. Набирайте 6000 и сохраняйте, курс 220. Курс 220, KLM 1237.

Выдав эту длинную тираду, он тем не менее не забыл про Чэнь Цзяюя и вернулся к нему в эфир:

— Air China 1332, у вас конфликт эшелонов, придется еще подождать.

Но Чэнь Цзяюй напрямую выдвинул требование:

— Можно использовать полосу 04, допускаем отклонение от курса. Air China 1332.

Он был командиром воздушного судна, а командир не имеет права уступать — его первой обязанностью была забота о пассажирах всего рейса, поэтому в эфире Чэнь Цзяюй всегда говорил прямо и никогда не церемонился.

Фан Хао снова отклонил запрос:

— Возле 04 тоже очередь из двух самолетов, перед вами... — он поднял глаза на монитор, — перед вами только China Southern и Джинсю. Ждите на месте, Air China 1332.

Чэнь Цзяюй со своей командой как раз угодили под ограничения на снижение, когда зональный диспетчер то поднимал их на эшелоны 9800 и 10100, то опускал обратно. Сейчас они были несколько раздосадованы, и он выразил протест:

— У меня топлива всего на 45 минут, на вылете из Байюня диспетчеры заставили делать крюк, а теперь мы еще и кружим над Дасином. Что вообще здесь происходит сегодня?

Фан Хао, разумеется, тоже не собирался с ним сюсюкать и ответил сугубо официальным тоном:

— Air China 1332, вы объявляете аварийный остаток топлива?

В кабине пилотов Сюй Хэнчуань смущенно покосился на Чэнь Цзяюя.

Чэнь Цзяюй уже готов был объявить аварийную ситуацию, но, вспомнив, что в этом рейсе пилотирует Сюй Хэнчуань, а тот явно не хотел поднимать шумиху, он сдержался:

— Пока нет. Но вы...

Он хотел сказать что-то еще, но его бесцеремонно прервали: вышка была занята ситуацией с KLM. Фан Хао уточнил обстановку у рейса KLM, затем выдал разрешение на посадку China Southern и, дождавшись, пока KLM поднимется до 5000, приказал Джинсю продолжить снижение до 3000.

Разобравшись со всем этим, он наконец вернулся к Чэнь Цзяюю:

— Air China 1332, только что была помеха в эфире, повторите.

Радиосвязь — это не телефонный разговор, двое не могут говорить одновременно, и в таких случаях положено произносить слово помеха и повторять сообщение. Но ведь только что никакой помехи не было, это диспетчер подхода просто взял и перебил его посреди фразы!

Не успел Чэнь Цзяюй и слова сказать, как в эфир вышел командир Джинсю:

— Джинсю 3185, эм... Air China 1332, если у вас мало топлива, садитесь первыми, мы можем подождать. Высота 4000 сохраняется. Джинсю 3185.

На лице Чэнь Цзяюя наконец появилась усмешка. Ему было не особо важно, знают его имя или нет, но порой известность действительно творила чудеса и помогала быстрее сесть, что не могло не радовать. Неважно, узнал ли его командир другого судна на УКВ-частоте по голосу и маршруту и так благородно уступил дорогу, или просто прилетел раньше и никуда не спешил, — ему было всё равно.

Однако Фан Хао в ответ выдал еще один отказ:

— Джинсю 3185, первыми снижайте эшелон, вы идете впереди по очереди. Полоса 10. Снижение до 3000, немедленно.

Командиру Джинсю пришлось подчиниться.

Фан Хао вернул своему голосу прежний ленивый тон, словно ничего и не произошло:

— Air China 1332, учтите попутную струю от Boeing 747 перед вами, интервал сокращен.

— Твою мать, — беззвучно выругался Чэнь Цзяюй и, дождавшись, пока Джинсю уйдет вниз, включил радиостанцию: — Джинсю идут перед нами по очереди, но мы летим ниже их. Что вы... в смысле?

Фан Хао тоже не собирался уступать:

— Air China 1332, вам уже объяснили про чрезвычайную ситуацию на земле, зональный диспетчер также предупреждал о локальных задержках. Наш дежурный телефон 12349, если у вас остались вопросы, можете подать жалобу в любое время.

Поняв, что собеседник зашел в глухую несознанку, Чэнь Цзяюй лишь с мрачным лицом подчинился командам и продолжил кружить на большой высоте. Про себя он подумал: кто этот диспетчер подхода? Неужели какой-то новичок, которого натаскивала Лу Янь? Откуда столько наглости? Чэнь Цзяюй твердо решил: первым делом по приземлении он во всем разберется с Лу Янь.

Глава 4. Полетный лист

Рейс KLM 1237 выполнял перелет из Пекина в Амстердам. На борту находилось около двух десятков пассажиров с азиатскими лицами, но большинство составляли европейцы и те, кто летел в Пекин по делам компании. Все, кто видел командира, на мгновение замирали от удивления.

Командир Лан Фэн был чистокровным китайцем, единственным пилотом-азиатом в штате KLM, и этот рейс стал для него первым в должности командира воздушного судна. Столкнувшись с проблемой шасси, он ничуть не растерялся — знания и навыки, закрепленные на недавних экзаменах и тренировках перед повышением, сработали как надо. Он велел второму пилоту открыть краткое справочное руководство для A330 и по порядку проверить показатели: тяга двигателей и гидравлика были в норме, а шасси не подавало признаков серьезной поломки. Понимая, что ему еще повезло, он мысленно перекрестился. Судя по всему, повреждена была лишь одна левая покрышка. Предупреждение от вышки подоспело как нельзя кстати: в противном случае он, вполне возможно, пролетел бы с поврежденным колесом через всю Евразию и обнаружил бы проблему лишь перед самой посадкой, когда вариантов для ухода на запасной аэродром почти не осталось бы.

Фан Хао был готов чуть ли не за руку провести KLM через пару широких кругов над аэропортом Дасин. Вечерний трафик был плотным, за полтора часа самолеты взлетали и садились непрерывным потоком, поэтому он неустанно предупреждал остальные борты о сливе топлива у KLM и расчищал для них эшелоны. Но он не мог заниматься исключительно одним рейсом KLM — несмотря на чрезвычайную ситуацию, остальные самолеты в аэропорту тоже нуждались в посадке. За эти полчаса с лишним он уже успел провести на прилет и вылет более двух десятков машин. Узнав, что KLM закончил слив топлива, он без малейшего промедления организовал им посадку на только что освободившуюся полосу, одновременно направив туда две пожарные машины. Посадка с потерей одного колеса не считалась катастрофической аварией, но остальные стойки шасси могли принять на себя повышенную нагрузку, поэтому при любом неожиданном развитии событий необходимо было подготовиться по самому

высшему разряду.

<http://bllate.org/book/27721/3365128>