

Эдвард Скай

Записки Ночного Ангела



ЛитРес: Самиздат
Москва

УДК 82-312.6
ББК 84
С42

Скай Э.

Записки Ночного Ангела / Скай Э. — Москва: ЛитРес:
Самиздат, 2021. — 330 с.

ISBN 978-5-532-97371-8

Реальные люди. Реальные поисково-спасательные операции.
Реальные истории о работе Добровольческого поисково-спасательного
отряда "Лиза Алерт" и Вертолетного поисково-спасательного отряда
"Ангел". Содержит нецензурную брань.

ISBN 978-5-532-97371-8

© Скай Э., текст, 2021
© Omiko Trading LTD., оформление, 2021

Содержание

Предисловие	6
2011 Тверская	10
Моя «Постоянная Комиссия по изучению племенного состава населения России»	19
2012 Наро-фоминский	21
2012 Можайский	25
Мое «Похороните свои ожидания и живите счастливо»	31
2012 Мытищи	33
2012 Орехово-Зуевский	39
Моя «Дополненная реальность в авиации»	47
2013 Град Московский	49
2013 Наро-Фоминский	57
Мое «Формирование познавательных действий у старших дошкольников»	69
2013 Подольский	71
Моя «Зона комфорта»	77
2014 Новая Москва.	80
2014 Волоколамский	84
Мой «Ресторан позора»	89
2015 Истринский	93
2015 Ивановская	97
Мой «Понедельник начинается в Четверг»	108
2016 Истринский	111
2016 Дмитровский	117
Мое «Братство кольца»	124
2016 Ногинский	127
2016 Рузский	132

Моя «Философия скейтбординга. Базовые трюки для начинающих»	138
2016 Волоколамский	143
Мое «Добро пожаловать в кошмар!»	151
2017 Истринский	153
2017 Ярославская	159
Мое «Объявляется посадка на рейс...»	163
2017 Московская, «Черная пятница»	166
2017 Подольский	174
Мое «Таможня и ВЭД. Практическое пособие»	179
2017 Раменский	182
2017 Наро-фоминский	187
Мое «Гнездо летучей крысы»	191
2018 Дмитровский	193
2018 Лосинный остров	197
Мое «Дело храбрых»	205
2018 Тверская	208
Моя «Дорога, которой нет»	213
2019 Дмитровский	214
Мой «Колодец желаний»	216
2019 Шаховской	219
2019 Городской округ Истра	224
Мое «Падение в небо»	234
Моя «Зависть как повод для нежности»	236
2019 Можайский	240
Моя «Мертвая нога: таинственный процесс»	247
Мой «Ночной дозор»	250
2019 Одинцовский	252
2019 Истринский	263

Мой «Путь к сердцу горы»	270
2020 Шатура	273
2020 Истринский	277
Мой «Бермудский круг»	281
2020 Клинский	285
2020 Рузский	291
Мое «Я собираюсь жить самостоятельно»	297
2020 Ногинский	300
2020 Кимры	308
Мой «Экзамен для героев»	316
2021 Одинцовский	318
Послесловие	326

Предисловие

Тысяча двести футов по QNH. Мы летим в ночном, неспокойном небе. Нижний край облаков местами провисает до самой земли, словно вываливая из своего сплошного свода ватные сталактиты сырой, серой хмари. Я стараюсь действовать на управление как можно мягче, парируя эволюции вертолета, пытаюсь не допускать потери скорости, которая, тем не менее, временами падает до восьмидесяти узлов в час, невзирая на все мои усилия. Вертолет борется с сильным встречным ветром. Двести семьдесят лошадей турбины двигателя тащат нас вперед, через непогоду, к родному Хелипорт Москва. Еще сорок минут нам болтаться в этом негостеприимном и неласковом небе. Взгляд автоматически сканирует приборную доску, отмечая положение стрелок в секторах – высота, скорость, курс ... высота, скорость, курс, параметры работы двигателя. В гарнитурах тихо мурлычет французская певица «ZAZ», со своей вкрадчивой песенкой «*Qué vendrá*». Кипящий в крови адреналин, после завершения поисково-спасательной операции понемногу затихает, уступая место потоку мыслей на отвлеченные темы. Медленно тянутся навстречу яркие и теплые огни поселков, тут и там рассыпанные по черному бархату непроглядной ночи и соединенные желтыми бусами дорог. Топлива у нас достаточно, а значит моя задача просто довести машину до родной площадки. Саша Михайлов сидит в командирском кресле справа и неизменно курит, глядя вперед. Я понимаю его усталость и не лезу с разговорами. Он оживет минут через пятнадцать, когда сойдет напряжение последнего часа, когда утихнет адреналиновая буря в крови. Он снова станет тем веселым парнем, каким его знает добрая половина тех, кто занимается поисками пропавших людей в природной среде. Здесь, в небе он бывает другим. Мы давно летаем в одном экипаже и уже привыкли друг к другу, привыкли не обращать внимания на слабость или металл в голосе. Мы просто выполняем свою работу.

Внезапно я ловлю себя на мысли, которая постепенно становится очень навязчивой и липкой – «как я здесь оказался?». Как так полу-

чилось, что, находясь почти десять лет назад в точке А, я оказался здесь в точке Б, и эти две точки совершенно не связаны между собой? Две совершенно разные жизни. В это же самое время, десять лет назад, я наверняка был на каком-нибудь корпоративе в Дубае или на чьем-нибудь Дне Рождения ... или в гостях у друзей. А сейчас я здесь, в кабине поисково-спасательного вертолета, борюсь со встречным ветром для того, чтобы вернуться на базу, взять еще топлива и, невзирая на дождь и ночь, снова вылететь на очередную задачу по поиску и спасанию пропавших в природной среде.

Несмотря на все настойчивые усилия судьбы, я так и не стал линейным пилотом. Пройдя очень приличную, еще советскую школу ДОСААФ, я имел все шансы и возможности уйти в большую авиацию. Несколько раз инструкторы разных авиакомпаний, в которых я работал, предлагали бросить уже работу на земле, конвертировать мое пилотское через хитрую систему летных училищ гражданской авиации, и сесть за штурвал Боинга. Я поначалу даже радовался возможности снова вернуться в небо. Но ... слетав пару раз, как у нас говорят, «заплечным» (в третьем, откидном, кресле обзерева), на реальных, регулярных рейсах, я полностью разочаровался в летной работе линейного пилота авиакомпании. Мне показалось это настолько скучным, что я даже не мог поверить, что все кругом называют это летной работой. Разбег. Скорость принятия решения. Отрыв. Безопасная (скорость) набора. Шасси убраны, закрылки убраны и включен автопилот. Все! Под тобой либо сплошная облачность, либо google-карта. А где полет? Ты летишь, как мешок с песком, пристегнутый лямками ремней в пилотском кресле, на высоте подписанного эшелона. Ты ничем не управляешь. Тебя тащит по маршруту FMC – твой электронный штурман. Это он управляет самолетом, это он плавно входит в поворот на очередной маршрутной точке со строго предписанным креном. А ты сидишь в это время и заполняешь бумаги, выданные тебе перед полетом твоей производственно-диспетчерской службой. Из всей летной работы на тебе остался только радиообмен с диспетчерами по маршруту. Нет ни ощущения скорости, ни ощущения полета, ни ощущения высоты, ни ощущения, что именно ты здесь пилот. И осознание того, что пило-

тируешь не ты, а чертов компьютер, наглухо отбило у меня желание лезть в большую авиацию. Из всей летной романтики тебе оставили лишь одно – «каждый день – на ремень» (то есть ежедневная явка на вылет, с последующим пристегиванием себя ремнями в пилотском кресле).

Конечно, не развалились все в девяностых, наверняка моя судьба сложилась бы иначе. Но когда по всей стране внезапно пропал сначала керосин, а потом и запасные части к авиационной технике, мне волей – неволей пришлось искать работу на земле. Я занимался всякой ерундой, пытаюсь найти себе место среди тех, кто понятия не имеет, как пахнет аэродром ранним утром, параллельно глядя, как по всей стране распродается на лом за бесценок имущество аэроклубов ДОСААФ, понимая, что подобную систему не восстановить уже никогда. А это значило для меня только одно – летать, как раньше я уже не смогу. Некуда, не на чем и незачем. Все рухнуло.

Постепенно в начале двухтысячных коммерческая авиация начала восстанавливаться. Объявили первый набор авиакомпании с переучиванием пилотов на тип с последующей отработкой.

– Эдя! Айда в «Сибирь»! Там контракт на пять лет, а после ты свободный человек – говорили знакомые и друзья, решившиеся-таки отучиться на новый для них тип за счет авиакомпании.

Я не решился. Такая кабала ... так мне казалось. Чудовищная сумма, по тем временам сравнимая с ипотекой, которую тебе придется отработать. Не пошел. И чертовски рад теперь этому. Представляете? Вляпаться на пять лет в летную работу, которая лично тебе не нравится, и по твоему же мнению не является летной (без обид ребята). Худо-бедно началась земная жизнь с ее уже взлетами и падениями (к счастью, здесь все это вещи иносказательные). Потом я впрыгнул в уже мчащийся на всех парах локомотив коммерческой гражданской авиации и прочно окопался что называется «в штабе». Но небо манило всегда. Изредка мне удавалось подлетывать, или, как у нас говорят, подержаться за рога – на скопленные деньги в разных аэроклубах, открытых на обломках тех самых клубов ДОСААФ. Техника там была уже другой, чаще импортной, и на какое-то время такие полеты, что называется, охотку сбивали.

С годами я рос в должностях, что постепенно давало больше свободного времени, которое потратить было решительно не на что. Точнее оно, конечно, тратилось, но все как-то бестолково. А главная проблема – одинаково.

Где-то в сентябре 2010 года, перебирая всякую всячину в интернете, я натолкнулся на странное, на мой взгляд, сообщение – «требуются добровольцы на поиск ребенка в лесу». Наверняка многие помнят 2010 год. Он запомнился Москвичам летней температурой за сорок градусов и страшными лесными пожарами, которыми было объято сразу несколько областей вместе с Московской. Из-за дыма пожаров неоднократно закрывались на прием – выпуск воздушных судов аэропорты Московского аэроузла. Наиболее активно традиционно горела Шатура и Орехово-Зуево. Где-то в сентябре в Орехово-Зуевские леса забросили воинские инженерные части, которые как раз должны были обводнить горевшие торфяники. Иными словами, по представлениям моим и любого другого обывателя именно в сентябре в тех краях среди лесов и болот должно было находиться «пять отборных дивизий», которые занимаются обводнением лесов. И тут вдруг клич в интернете – «помогите! В лесу пропал ребенок!».

Ну не бред? Я никак не мог поверить в реальность подобного, ибо ... а МЧС же есть и военные?! Сообщение висело не один день, более того – оно копировалось по другим форумам. На некоторых отписывались люди, которые доехали до места в Орехово-Зуевском районе и уже успели поучаствовать в поиске. Оказалось, что все это реальность. Оказалось, что искать пятилетнюю девочку, пропавшую в лесу, просто некому! Сейчас в интернете полно исчерпывающей информации о том, как все происходило, и поэтому я не стану здесь на этом останавливаться. Просто наберите в поисковой строке «Лиза Фомкина», и вы получите всю информацию о том событии, которое привело меня в поисковую тему, а после просто выпихнуло в небо. В настоящее – мое небо.

2011 Тверская

Первый раз я увидел Сашу Михайлова на поиске в Тверской области. Скажи мне кто-то тогда, что я буду летать с ним в одном экипаже, я бы очень сильно удивился. Саня уже тогда был личностью легендарной, и его позывной «Лодочник» был известен всей стране, благодаря его рассказам на форуме авиационной тематики о полетах на летающей лодке. На момент описываемых ниже событий Саша, которому к тому времени стало скучно летать на самолетах, уже начал осваивать вертолет и в поисках принял участие именно на борту вертолета.

Авиация не прощает ошибок, и, увы и ах, вертолеты иногда падают.

Дело было осенью 2011 года, ноябрь месяц. В тверских болотах, рядом с Оршей, пропал Robinson-44. Небольшой, одномоторный, четырехместный вертолет, на борту которого был только пилот. Погода, как водится, дрянь... местами уже начал выпадать снег. Болото, грязь, туман, сверху непроглядная хмарь, температура болтается около ноля. Полный набор... все как мы любим. Вводные паршивые.

Вертолет взлетел с одной площадки и в сложных метеоусловиях так и не прибыл к месту назначения. На воздушном судне был установлен аварийный маяк системы КОСПАС-САРСАТ. Он срабатывает в ручном и автоматическом режиме... в автоматическом – когда ударная нагрузка превышает расчетную. Маяк сработал... Спутник засек три срабатывания при прохождении района катастрофы. Проблема в том, что маяк не имеет модуля GPS, точность определения местоположения при таких условиях двадцать девять квадратных километров, а разброс точек на все три срабатывания показал зону поиска в триста квадратных километров. Что такое триста квадратных километров болот на поиске? Давайте считать... Группа из шести человек закрывает квадрат леса пятьсот на пятьсот метров где-то за восемь часов. Леса... Но не болот... Скорость передвижения по болоту несравнима с прохождением сухого участка. В лесу