



ИЛЬЯ БРИЖАК



@bortprovodnik

# БУДНИ БОРТПРО- ВОДНИКА



# **Илья Брижак**

# **Будни бортпроводника**

## **Серия «Звезда соцсети»**

*Текст предоставлен правообладателем*  
*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=51673334](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=51673334)*  
*Будни бортпроводника / И. Брижа: АСТ; Москва; 2020*  
*ISBN 978-5-17-121858-4*

### **Аннотация**

Многие из нас летают в самолетах, но есть те, кто делает это постоянно, те, чья работа – и в небе, и на земле, те, кто делает каждый ваш полет лучше!

Илья Брижак – самый популярный бортпроводник-блогер русскоязычного TikTok (@bortprovodnik) и YouTube (Илья Brizhak) – в своей первой книге собрал все самые необычные, забавные, омерзительные и поучающие истории, посвященные профессии бортпроводника.

Вы наверняка каждый раз возмущаетесь, что нужно выключать телефоны во время взлета и посадки. Прочитав книгу, вы узнаете, зачем на самом деле это нужно, а также и многое другое: что делать в критической ситуации на борту; как не бояться летать в самолете; почему не стоит пить алкоголь перед вылетом; почему у билетов порой заоблачная цена.

И самое главное – узнаете ответ на сокровенный вопрос: как расстаться со страхом летать?

Пристегните ремни, откройте створки иллюминаторов, полет начинается!

# Содержание

Глава 1	5
Как я пришел в эту профессию?	8
Итак, однажды в рейсе!	25
Популярные вопросы бортпроводнику	30
Вредные советы пассажирам	38
Зачем вообще нужен бортпроводник?	45
Однажды в рейсе-2	49
О питании на борту	53
О жизни на земле	58
Конец ознакомительного фрагмента.	61

# Илья Брижак

## Будни бортпроводника

*Безопасность полета – это не только исправный самолет и опытные пилоты. Максимальную угрозу в небе до сих пор представляет человеческий фактор.*

*И до тех пор, пока будут летать пассажиры, будет существовать профессия бортпроводника...*

### Глава 1

## Как я стал бортпроводником

Сейчас на дворе конец 2019-го. Если эта книга пережила десятилетие, и уже 2030-й, то она все еще актуальна. И вы, дорогой читатель, можете с уверенностью использовать описанный здесь мой опыт с поправкой на время.

Буквально каждый день в авиации происходят изменения. Самолеты становятся больше, быстрее, экономичнее, комфортнее, безопаснее. В воздушном кодексе появляются новые законы, в уже существующие вносятся поправки, и каждый день пассажиров в небе становится все больше и больше. По данным IATA, к 2037 году пассажиропоток увеличится до 8,4 млрд человек в год. На конец 2019-го крылатыми машинами воспользовались 4,5 млрд человек, т. е. через 18 лет

по усредненной статистике каждый человек на Земле хоть раз куда-нибудь слетает на самолете.

Тем не менее, несмотря на постоянные изменения в лучшую сторону, есть в авиации вещи, которые всегда остаются неизменными. И эта стабильность отражается именно на профессии бортпроводника. В современном мире все автоматизируется за счет научно-технического прогресса. Кассиров заменили компьютеры, таксистов и водителей фур совсем скоро заменят автопилоты, а дома мы уже не пылесосим – вместо нас это делает робот-пылесос... Но пока не придумают суперроботов с искусственным интеллектом, бортпроводники будут весьма востребованы. К тому же с каждым поколением люди становятся все более требовательны к комфорту, у них появляется все больше запросов. А это значит, что с течением времени и к бортпроводникам будет предъявляться гораздо больше требований, чем сейчас. Вообще всю работу бортпроводников можно описать буквально одной строчкой из «Руководства бортового проводника». Позже я объясню, что это такое, мы не раз еще к нему вернемся. «Бортпроводник обязан... (35 пунктов на трех страницах); бортпроводник имеет право... (четыре пункта в четыре строчки)». Другими словами, сотрудник, обеспечивающий безопасность и обслуживающий пассажиров, при множестве обязанностей почти ни на что не имеет права.

Но у всего этого есть и положительные стороны. О них вы узнаете из этой книги.

Прочитав ее, вы, дорогой читатель, узнаете так много о перелетах, да и в целом о летательных аппаратах, что, скорее всего, перестанете бояться этого вида транспорта. Но это не точно! И справедливости ради стоит отметить, что о самолетах с технической точки зрения в книге информации мало – для этого есть специальная литература.

Эта книга откроет для вас удивительный мир одновременно романтической и колоссально ответственной профессии.

Вы узнаете, как себя вести в самолете и возле него. Как помочь пассажиру на соседнем кресле, если вдруг ему станет плохо. Как и куда лучше путешествовать. Здесь есть десятки веселых и опасных происшествий, которые я пережил. Я рассказываю, как их избежать или как в них поступать. Здесь ты узнаешь, как вести себя во внештатных ситуациях. Почему маску нужно надевать сначала на себя, а затем на ребенка. Как выжить в тех или иных природных условиях, если все-таки произошла авиакатастрофа. Может ли бортпроводник посадить самолет. И многое-многое другое.

И если в двух словах, то эта книга – руководство «как перестать бояться летать», а еще проще – советы бортпроводника.

# Как я пришел в эту профессию?

Моя история немного отличается от историй большинства выбравших работу в небе. Многие именно выбирают ее, готовятся к ней, стремятся, делают осознанные шаги, ставят цели, чтобы стать бортпроводником. У меня же все случилось совсем не так. Я пришел в авиацию совершенно случайно.

Это произошло 17 декабря 2012 года. В воскресенье у нас с друзьями продолжался субботний праздник, и только в понедельник мы отправились по домам и рабочим местам. Было раннее утро. Я и два моих друга поехали сначала в аэропорт. Один из них работал пилотом, а второй хотел устроиться бортпроводником. В здании авиакомпании наш приятель-пилот прошел через турникет и отправился на работу. А мы вдвоем остались, моему другу нужно было заполнить анкету для трудоустройства на должность бортпроводника. Кроме нас в вестибюле стояли еще два человека – парень и девушка. Почему-то они не заходили внутрь и просто разговаривали на проходной. Забегая вперед, могу сказать, что девушка впоследствии стала моей женой. Она на меня очень пристально смотрела, пока мы с другом старательно заполняли его анкету. Девушка очень старалась делать это незаметно, но у нее не получалось. Да и вестибюль был размером два на два метра. И так как дамы не привыкли знакомиться



первыми, мне пришлось взять анкету для трудоустройства и попросить ее помочь мне заполнить резюме. Она тут же согласилась, и мы минут 20 расписывали пункт за пунктом. По сути, она обо мне узнала очень много, так как анкета состоит из семи страниц и заполняется очень подробно.

В общем, таким образом я познакомился с очаровательной и самой красивой девушкой на свете. Я взял у нее номер телефона, выждал три дня и позвонил. Мы с ней стали общаться. Я узнал, что она работает стюардессой. Она только-только устроилась на эту должность и настолько была вдохновлена новой работой, что очень много об этом рассказывала.

Меньше чем через неделю мне позвонили и пригласили на кастинг. Другу, кстати, тоже позвонили и пригласили. И я начал готовиться. Кастинг должен был быть через неделю, и за это небольшое время я окончательно и бесповоротно влюбился. Теперь мне просто-напросто стало необходимо пройти это собеседование. Как оказалось, она тоже по уши в меня влюбилась и, разумеется, мне помогала. Рассказывала все, что нужно делать на кастинге. О чем говорить, о чем молчать, какие вопросы будут задавать, во что нужно быть одетым, что нужно говорить на английском и все-все-все остальные подробности. Я был подготовлен буквально ко всему. Кто знает, как повернулась бы жизнь, если бы я тогда не прошел кастинг! Трудно, конечно, сказать, но эту книгу вы бы сейчас наверняка не читали.

Я благодарен судьбе и жене за это. Пять лет, в течение которых я летал в качестве бортпроводника, – один из лучших этапов в моей жизни. Это меня очень многому научило. А самое главное – я встретил свою любовь. А мой друг, кстати, кастинг не прошел. И я почти уверен, что это было именно провидение.

И вот настал день кастинга. Как сейчас помню этот день. 26 декабря. Коридоры на всех трех этажах были заполнены молодыми симпатичными девчонками и парнями. Все они были готовы бросить все: старую работу, земную суету, все мирские и бытовые дела ради неба. Каждый из тех, кто там был (примерно человек 500), готовы были зайти в самолет и улететь в любую минуту, только помани! Настолько они все хотели стать бортпроводниками. У меня же была совсем иная цель – мне нужна была только моя девушка. Я понимал, что если провалю этот кастинг, то, вероятнее всего, мы перестанем встречаться. Да и в силу ее профессии делать это будет практически невозможно. Я был решительно настроен на интервью, готов, собран, но немного переживал.

Кстати о переживаниях. Много позже, общаясь с начальником службы бортпроводников, я узнал, что на кастинге в первую очередь руководители смотрят на то, насколько спокойно и комфортно чувствует себя человек. В коридоре большинство ребят дико нервничали. Это было видно невооруженным взглядом. В коридорах было жарко и в прямом, и в переносном смысле слова. Плюс еще ребята пережива-

ли потому, что трудоустройство на эту должность гарантированно решало многие финансовые вопросы в нашем регионе. Работать бортпроводником в компании OREN AIR считалось очень престижным по двум причинам: во-первых, ты много летаешь и путешествуешь по миру, и во-вторых, конечно же, заработная плата. На момент трудоустройства нам обещали сумму, превышающую три средние зарплаты рядового работника в городе. Думаю, многие ребята знали, как бортпроводники зарабатывали в этой авиакомпании, и уверен, что многие стремились туда из-за денег. Конкурс был примерно 15 человек на одно место. Уже на обучении нам рассказывали, что с августа по декабрь того же года руководители компании проинтервьюировали порядка семи тысяч человек. Трудоустроили – всего 450. И, как оказалось, я попал в предпоследний отбор.

Когда я зашел в кабинет, то сразу же облегченно вздохнул. На кастинге сидели четыре очаровательные женщины. А с дамами мне всегда было легко общаться. Вопросов задавали немного. Вторым, что мне сказали, был комплимент. Отметили, что я стильно выгляжу. На что я ответил, что одежду, которая на мне, я сшил сам. И так как интервью проводили четыре женщины, собеседование полностью перешло на эту тему. Одна из них сразу же сказала, что «нам такие нужны, так как форму проводники часто перешивают под себя сами». Это был замечательный день. Я прошел собеседование, нашел хорошо оплачиваемую работу и получил заказ на по-

шив одежды. Но это еще совсем не означало, что я трудоустроен. Это была всего лишь первая, но весьма важная ступень. Впереди предстояло еще многое пройти. Позже я поделюсь, как проводники проходят ВЛЭК и обучение, но пока я расскажу, почему, помимо любовной истории, все-таки бортпроводник.

Почему не офисный работник?

На этот вопрос ответить очень просто.

Дело в том, что я не смогу работать в офисе. Сама мысль о том, что придется перебирать бумаги или сидеть за компьютером весь день, приводит меня в ступор... «Как так? Зачем?» Я, наверное, со временем перестал бы существовать как личность или сошел бы с ума, проводя дни, недели, месяцы напролет за компьютером или за столом, заполняя бумажки. В жизни у меня была всего одна официальная работа – работа бортовым проводником.

Я учился в аграрном университете на экономиста и после третьего курса бросил учебу, потому что уже тогда мне стало скучно осваивать офисную профессию. Конечно, через год мне пришлось восстановиться на заочную форму обучения, чтобы отстали родители. Да и так было все-таки честно. Ведь за обучение платили они, и мне было стыдно тратить впустую их деньги.

Бросив учебу, я занялся бизнесом. Открыл небольшое производство одежды на дому. Сначала я искал клиентов, потом они сами меня находили. И со временем в Оренбур-

ге у меня появились постоянные клиенты, которые «одевались» у меня.

До сих пор иногда я шью изделия из кожи на продажу, правда, уже ради удовольствия.

А летая, я сшил почти две сотни документниц, специально спроектированных для коллег-бортпроводников. Так что, если говорить об офисной работе, это совершенно не мое. Если и заниматься работой за компьютером, то исключительно творческой.

Тогда назревает другой вопрос. С офисом все ясно, а если говорить об авиации, то почему бортпроводник? Почему не пилот?

Скажу честно, у нас с женой были такие мысли. Так или иначе, когда находишься в авиационной среде, понимаешь, что пилот, а еще лучше пилот-инструктор – это очень уважаемая и престижная профессия. Да к тому же еще и хорошо оплачиваемая.

И мы, я и моя будущая жена, основательно готовили такой план. Мы проработали чуть меньше года и поняли, что в перспективе будет лучше и выгоднее мне отучиться на пилота и двигаться в этом направлении, а Маше делать карьеру до начальника отделения бортпроводников и связать всю нашу жизнь с небом. Мы действительно готовились к этому.

ORENAIR была перспективной авиакомпанией с известным именем в российской авиации. И делать в ней карьеру было бы удовольствием. Мы узнали, когда будет следующий

набор на обучение пилотов от авиакомпании. Расписали все действия, но... что-то пошло не так. Генеральный директор нашей авиакомпании ушел со своего поста и открыл в Оренбурге филиал известной московской авиакомпании. Поползли слухи, что скоро ORENAIR закроется, и мы с Машей, подумав, перешли в новую, недавно открытую компанию. И не ошиблись. ORENAIR не прожил и года и вскоре закрылся. А новое место совершенно отличалось от старого, но затею с обучением на пилота пришлось отложить, пока все твердо не встанет на ноги. Забегая вперед, скажу, что филиал на ноги так и не встал. Дело в том, что оренбургское отделение Nordwind просуществовало всего два года, и в 2016 году его ликвидировали, выплатив всем сотрудникам (почти всем) компенсации.

Но мы с Машей передумали глубоко и навсегда уходить в авиацию, когда в нашу жизнь пришел YouTube. Путешествуя по городам и странам, мы снимали малометражки о том, чем можно заняться в этих местах, и с каждым новым видео мы понимали, что хотим заниматься творчеством. Тем временем мои знания об авиации становились все обширнее и раскладывались по полочкам, словно пазл.

Тогда, пять лет назад, я даже не думал о том, что авиация прочно войдет в мою жизнь и останется в ней, даже когда я перестану работать проводником. Но подспудное стремление знать об этом как можно больше заставляло учить буквально все!

Об образовании бортпроводников дальше будет отдельная глава, и я очень прошу уделить ей особое внимание. Потому что именно в ней вы найдете много ответов на свои вопросы. Вообще учиться никогда не поздно, а то, с чем люди сталкиваются регулярно, лучше знать «в лицо». Вот мы, бортпроводники, не боимся летать. Нам это даже нравится. Вы никогда не спрашивали себя почему?

И первый мой совет: не бойтесь летать в самолете. Это действительно безопасно. Говоря предельно честно, доля опасности в полетах есть, ведь так или иначе мы рождены, чтобы передвигаться по суше в пределах пяти километров в час, а не, разрезая воздух на высоте десяти километров, летать со скоростью в тысячу километров. Но люди этому научились и делают это настолько часто, что сегодня это совершенно обыденно.

## **Пару слов о страхе летать**

Почему все-таки люди боятся летать? И как перестать бояться? Ответы есть, и дам я их в максимально развернутом виде. Я не стану рассказывать, как правильно дышать, как настраивать диафрагму, думать о шуме морских волн на закате и ловить дзен, чтобы не умереть в самолете от страха. Мы подойдем к вопросу максимально прагматично. На самом деле это очень сложная тема, и, забегая вперед, могу сказать, что для того, чтобы перестать бояться летать, необ-

ходимо знать много вещей и быть очень продвинутым. Я уверен на 99 %, что прочитав эту книгу полностью, вы почти уже не будете бояться полетов на самолете, потому что многое узнаете.

И все же для начала нужно понять, в чем причина страха. Давайте разбираться по порядку. Начнем с того, что летать бояться все. Не будем лукавить, заходя в самолет, каждый из нас испытывает в той или иной степени мандраж. Это нормально, и этому есть научное объяснение.

Например, возьмем ситуацию с чудом на кукурузном поле, которая произошла в Московской области. Вот скажите, кто в этом самолете не боялся летать? Все боялись, включая пилотов. Но пилоты начали испытывать страх от того, что могут умереть, скорее всего, когда осознали, что им придется садиться не на полосу, а где попало. Заходя в самолет, они однозначно не испытывали никакого страха. Единственные, кто не боялся в этой ситуации, – это птицы. Но это не точно.

Что такое аэрофобия? Это боязнь полетов, верно. Но она бывает разная. Есть аэрофобы, которые боятся высоты, как клаустрофобы боятся замкнутого пространства. Но также есть аэрофобы, которые просто боятся лететь. Именно о них я сейчас и пишу. И последние боятся летать в том числе из-за того, что боятся умереть. Тем не менее основная причина в другом. Если вы забьете в поисковике Яндекс, например, «аэрофобия», то получите информацию о том, что это такое и как это побороть. Хорошо! Там написано про то, что



нужно тренировать навыки релаксации, осваивать компьютерные технологии и методики виртуального полета. Может быть, но так вы почти ничего не добьетесь. По крайней мере в большинстве случаев. Для таких методов нужен профессиональный тренер или йог-маг, который работает по методике шаманов. В общем, далеко не уедешь! И в самом конце статьи обнаружится буквально шесть слов, намекающие на суть проблемы: «наличие искаженной информации о безопасности полетов».

Это и есть тот самый прагматичный подход. Люди испытывают страх перед чем-либо, потому что не знают этого. И, соответственно, люди боятся летать, потому что не знают, как устроен самолет, то есть сам предмет, на котором они летят. Вот, в принципе, ответ на вопрос «Почему люди боятся летать?»

Большинство людей не знает, из чего состоит самолет. Почему он взлетает. Из чего состоит топливо. Люди не знают даже, почему их тошнит в самолете. Есть какие-то общие понятия, но люди не знают о самолете, об этой машине, практически ничего. Как она устроена. Почему нужно так, а не иначе. Зачем все эти кнопки. Зачем маски, плоты и как правильно их использовать, зачем нужны такие меры безопасности и такая подготовка. Люди не знают о самолетах НИЧЕГО в буквальном смысле слова. Именно от этого у них и возникает страх полета. Почему бортпроводники и пилоты не боятся летать, а наоборот в полете прямо-таки кайфуют?

Потому что они знают этот вид транспорта от и до. Они знают, как шумят двигатели, знают поведение самолета, когда наступает тот или иной этап полета, они знают, как с ним обращаться в любых без исключения ситуациях. А обычному человеку всегда кажется, что что-то да пошло не так.

Испугаются ли пилоты при отказе одного двигателя? В большинстве случаев нет. Потому что на симуляторах они это регулярно отрабатывают. И знают, что самолет может спокойно лететь на одном двигателе. Испугаются ли того же самого бортпроводники? Думаю, да, потому что большинство из нас в такие ситуации не попадает и ни на каких симуляторах мы такие процессы не отрабатываем. Испугаются ли пассажиры при отказе одного двигателя? Ну конечно же. И я искренне надеюсь, что теперь вы понимаете почему. Аэрофобия, кстати, одна из основных причин употребления алкоголя в полете. Тем не менее вероятность получить от этого инсульт выше, чем вероятность попасть в авиакатастрофу. И, таким образом, мы незаметно подобрались к вопросу, как же побороть страх перелета.

Как перестать бояться летать? Единственный действенный способ перестать бояться летать – знать о самолете все, ну или как можно больше. Как это сделать? Самый надежный и быстрый метод – отучиться в школе бортпроводников. Всего три месяца, и, кстати, это дешево. Но об этом мы еще поговорим.

А прямо сейчас я открываю вам секрет. У самолета нет

понятия возраста. Не бывает старых или новых самолетов. Самолет бывает летный или нелетный. У всех на свете летательных аппаратов есть такое понятие, как летный ресурс. И его пригодность к полетам определяет специальная организация. Так что, глядя на возраст самолета, в котором вы собираетесь лететь, и видя там цифру 40 лет, не стоит переживать. Если командир принимает решение лететь на таком самолете, то лайнер абсолютно исправен. Пилоты – не самоубийцы. Они такие же люди, и расставаться с жизнью им так же не хочется, тем более в большинстве случаев они зарабатывают в пять, а то и десять раз больше половины пассажиров. А жить на полмиллиона рублей в месяц очень даже приятно.

Но если говорить правильным языком, то примерно половина работы зависит не от пилотов, а от людей на местах. Авиация включает в себя колоссальное количество всевозможных предприятий и манипуляций. И на каждом из них должен быть контроль. Причины катастроф бывают различными. По статистике, катастрофы происходят в 50 % случаев из-за ошибки пилота, в 22 % – из-за технических проблем с самолетом. 12 % – по метеоусловиям. Около 9 % случаев – это терроризм. 7 % – из-за ошибки других членов экипажа и 1 % – из-за прочих обстоятельств. И в 22 % технических проблем входит огромное множество деталей. Например, техническое обслуживание. Это очень важный момент. Различные формы технического обслуживания приня-

то называть «чеками». Самые легкие из них носят оперативный характер технического обслуживания: послеполетный осмотр (After Arrival), предполетный осмотр (Preflight), транзитный осмотр (Transit Check), ежедневный осмотр (Daily Check) и еженедельный осмотр (Weekly Check). В ходе этих чеков проверяется функционирование основных систем и проводится самый примитивный ремонт, например, замена подлокотников, освещения или замков в дверях туалетов. Обычно происходит это в аэропорту прямо между рейсами. Но по факту периодичность определяет каждая авиакомпания в отдельности. И кто-то делает осмотр каждые два-три дня, а кто-то каждый день.

Так же существуют А/В/С/Д-чеки. А-чеки проводят примерно один раз в месяц для устранения накопленных некри- тичных неисправностей. В-чеки примерно раз в полгода. С-чек – это уже основательная проверка раз в полтора-два года. Самолет загоняют на одну или две недели в ангар, разбирают его и заменяют изношенные узлы. А D-чек делают примерно раз в шесть или двенадцать лет. При этом самолет разбирают абсолютно полностью досконально. Смывают краску, заменяют даже «уставшие» винтики и перекрашивают самолет заново. Четвертый D-чек, как правило, уже не делают и списывают самолет.

И все это относится к малой части знаний, которые важны, чтобы перестать бояться летать. Вы должны понять и принять тот факт, что авиакомпаниям совершенно невыгод-

но убивать свои самолеты. Им выгодно постоянно поддерживать их в исправном рабочем состоянии для безопасного выполнения полетов, чтобы продолжать зарабатывать деньги.

Что сделать еще, чтобы перестать бояться летать на самолете? Когда вы летите, принимаете все движения и звуки самолета как данность. Если что-то дребезжит, свистит, жужжит, если самолет как-то странно, по-вашему, кренится на поворотах, значит, именно так он и работает.

Вот если затихло, если перестало жужжать, свистеть, дребезжать, ну или заискрило, то это беда. Когда я впервые летел в кабине пилотов, я только начал работать, это был мой второй полет на самолете, и я перепугался при посадке до чертиков. Самолет, «разговаривая» с летчиками, издавал такие звуки, особенно сирены перед касанием с полосой, что я думал: «Ну все, спасибо, Боженька, за жизнь! Приятно было с тобой иметь дело. Спасибо, что хотя бы в кабине, а не где-нибудь в хвосте возле туалета». И таких звуков сотни!

Другими словами, чтобы перестать бояться летать – больше летайте и смотрите, читайте правильную информацию из правильных источников. Изучайте повадки самолетов и в конце концов помните, что пилоты тоже люди и в неисправный самолет они ни за какие деньги не сядут. А катастрофы случаются везде: в небе, на дорогах, дома, на производстве – и это совсем не причина, чтобы бояться летать. Вы же не одни летите, а с пилотами, и они знают, что делать.

Кстати, а почему самолеты не летают без пилотов? И

зачем они вообще нужны в самолете? Разумеется, чтобы управлять самолетом. Кажется, что это глупый вопрос и очевидный ответ. Тем не менее это не совсем так. К сожалению, а может быть, и к счастью, инженеры-конструкторы пока еще не придумали такую кнопку, чтобы самолет сам взлетал, летел, а потом садился, ехал по перрону и парковался. Поэтому сегодня пилоты на самолете очень важны. В будущем ситуация изменится кардинально. Но об этом позже.

Другое дело – горизонтальный полет. Тут все гораздо проще, но даже и тут есть свои «подводные камни». Давайте разбираться.

Если вы очень часто летаете, то наверняка попадали в ситуацию, когда самолет как-то странно себя ведет. Его трясет, и вам мерещатся какие-то страшные звуки и завывания в двигателях. А если вы вызывали бортпроводников, то, скорее всего, слышали от них фразу: «Не переживайте, у нас опытный экипаж». На самом деле это немного неправда, точнее, некоторое искажение действительности. Наверняка экипаж опытный, а пилоты первоклассные профессионалы, но само слово «самолет» говорит о том, что предмет летит сам. Но под наблюдением человека. Пилоты поднимают машину на эшелон, а дальше самолет сам летит, и если аэропорт оснащен всеми необходимыми системами, то и сам совершает посадку. Тем не менее пилоты в этот момент выполняют очень важную функцию – они следят за всеми параметрами и в любую секунду готовы принять управление в свои руки

и вручную посадить самолет.

На что тогда способен автопилот? На сегодняшний день авиалайнер сам умеет и взлетать, и выполнять горизонтальный полет, и совершать посадку без участия пилотов. Но машина еще не доведена до абсолютного идеала. Поэтому пилоты и управляют самолетом. Они взлетают, включают на эшелоне автопилот и в большинстве случаев также совершают посадку, потому что пока так надежнее. Машина пока не владеет искусственным интеллектом, который умеет распознавать внештатную ситуацию как внутри самолета, так и снаружи. Сегодня уже есть системы, с помощью которых лайнер сам сумеет произвести посадку, если, скажем, будет сильный туман, то есть плохая видимость, и, опять же, аэропорт будет оснащен всеми необходимыми системами для захода и совершения посадки. Но в условиях сильного бокового ветра на сегодняшний день лучше человека это никто и ничто не сделает. И, в конце концов, пилоты умеют управлять, вот пусть и работают. А бюджетные деньги на новые технологии пристроятся в другое место. Не будем их тратить на современные технологичные аэропорты. Получается, что, по сути, пилоты только взлетают и чаще всего сажают самолет. А все остальное делает автопилот.

Чем занимаются пилоты во время горизонтального полета, когда работает автопилот? Они так же, как и пассажиры, кушают, изучают документы, иногда отдыхают, следят за параметрами и общаются с диспетчерами. А также готовы в

любую секунду принять управление в ручном режиме.

И думаю, что сейчас самое время рассказать об истории, которая произошла со мной и моими коллегами на одном из рейсов. К слову о том, зачем же нужны пилоты.



## Итак, однажды в рейсе!

Произошло это в Ростове-на-Дону. Тогда еще работал старый аэропорт, новый только строился. В Египте было все еще жарко. Мы, загоревшие, но уставшие от длительной командировки, летели домой в Оренбург. Нам предстояло полететь рабочими из Шарм-эль-Шейха в Ростов-на-Дону. В Ростове отдых три часа и пассажирами через Москву в Орен (так мы называем этот город). В общем, предстоял не день, а сумасшедший дом на крыльях. Все эти ожидания своего рейса в аэропортах только добавляли усталости.

Летели из Шарма, загруженные битком и пассажирами, и багажом. Была осень. И для ростовского аэропорта это было совершенно обычное туманное утро. Там постоянно в осенне-весенний период туманы. Еще на подлете к Ростову, примерно за час, диспетчеры сказали, что в районе аэродрома густой туман, и совершать посадку не стоит. Вообще, у всех пилотов имеются разные допуски для совершения посадок в сложных условиях. У кого-то, например, есть допуск на посадку только в дождь, а у кого-то – в жесткий туман с гололедом на короткой взлетно-посадочной полосе. Все зависит от опыта, часов налета и пройденных экзаменов. У командира воздушного судна, с которым летели мы в то утро, был допуск на посадку в Ростове с такими метеоусловиями. Рекомендации были недвусмысленные, и диспетчеры предла-

гали уходить на запасной аэродром в Краснодар. Но уж очень молодому и амбициозному командиру хотелось домой. Мы не разделяли его точку зрения. Тем не менее нас никто не спрашивал. На борту самолета в управлении им принимает решения только командир.

Мы совершили заход, прошло уже минут 20, и все эти 20 минут из иллюминатора было видно только крошечный туман. Вообще ничего, кроме этого молока. Проходит еще минут десять, и наконец-то звучит трехкратный сигнал, который говорит о том, что через три-пять минут самолет будет на взлетно-посадочной полосе. Ура! Летим, но через три минуты самолет резко переходит во взлетное положение, двигатели ревут, и мы стремительно с большим тангажом набираем высоту.

Мы с Машей в этот момент сидели на своих станциях в хвосте рядом друг с другом. Пассажиры начали кричать и плакать. Очевидно, что многие занервничали. И через пять минут, когда мы набрали достаточную скорость и высоту, старший бортпроводник связался с кабиной и передал нам (в хвост), что мы ушли на второй круг из-за другого самолета на полосе. Ну что?.. Летаем еще минут десять. Снова пошли на посадку. В салоне долгожданная редкая тишина. Кто-то пытается в иллюминаторах разглядеть, как и я в свое смотровое окошко (я сидел возле двери), землю. Кто-то наверняка молился. Кто-то просто ждал. Но из всех 189 пассажиров никто не издавал ни звука. Все замерли в ожидании чуда. Не

скажу, что мне было страшно, тем не менее будет честным признаться, что я переживал. И Маша держала меня за руку крепко. Я бы даже сказал, вцепилась.

Снова трехкратный сигнал. И снова ждать три-пять минут до касания с землей. Кто из Ростова, наверняка знают, что в старом аэропорту полоса выпуклая, и в действительности это только добавляет трудностей при посадке. Тем не менее капитан корабля знает, что делает. По крайней мере, всем хочется в это верить. А командиру на тот момент было всего 28 лет.

Вот с такими мыслями проходит уже пять минут. Я неустанно смотрю на стрелку часов, но в смотровом окошке не вижу даже намека на землю. И тут по громкой связи голос командира: «Внимание, экипаж на местах. Приготовиться к аварийной посадке!»

Сердце ушло в пятки. Мы все, сзади нас было четверо бортпроводников, как покорные псы, в секунду вжались в свои станции, приняли безопасную позу. Я по-прежнему ждал, когда в смотровом окошке можно будет увидеть землю, и в это же мгновение самолет жестко состыковался с полосой. Загудели реверсы, и дальше по ощущениям все было, как при обычной посадке. Самолет покатился со скоростью после посадки для того, чтобы развернуться и зарулить на стоянку. Уже было очевидно, что никакой эвакуации не будет и все идет штатно.

И знаете что?! Пассажиры впервые за мою карьеру в тот

день правильно захлопали! После касания, пробега и практически полной остановки, когда самолет движется, как черепаха, пассажиры начали аплодировать. И в этот момент даже не хотелось их убить. Это было вполне уместно.

А собственно, зачем мы уходили на второй круг и почему командир давал эту команду?

На второй круг пилоты пошли из-за того, что на полосе оказался другой борт, который готовился к взлету, и диспетчеры вовремя успели предупредить их. Кто-то в диспетчерской был уверен, что мы улетели на запасной в Краснодар, и дал добро на вылет. Вот так бывает.

Зачем командир дал экипажу команду приготовиться к аварийной посадке? Позже на предполетном брифинге он сказал: «Землю вообще не было видно ни хрена, и мы двигались только по приборам! В какой-то момент я подумал, что лучше перестраховаться. Вы, наверное, пересыпались?!» – и засмеялся.

Да, зашибись как весело. Восемь слов и минус полгода жизни из-за стресса в эти 20 секунд посадки.

В общем, все закончилось хорошо. Командир воздушного судна повысил свои навыки посадки лайнера в сложных метеоусловиях. Мы, проводники, получили шоковую терапию, от которой захотелось домой еще больше. Пассажиры, думаю, рассказали друзьям и родным, что еле-еле долетели. И все рейсы двигались дальше по расписанию.

О чем говорит ситуация с туманом и пилотами? О том,

что если бы самолетом управлял автомат, а пилоты были бы только в качестве наблюдателей, то могла произойти совершенно иная ситуация. Так что без пилотов пока, к счастью или к сожалению, никак.

# Популярные вопросы бортпроводнику

Вообще к самолетам я с младенчества отношусь неравнодушно. Мои родители работали на авиационном заводе в городе Душанбе. Производили какие-то детали. И в силу того, что они как-то были связаны с авиацией, это отражалось и на мне. У меня всегда были игрушечные самолеты и вертолеты. И когда я научился держать в руках карандаш, то по-своему начал рисовать лайнеры, особенно мне нравились кукурузники. Впервые я полетел, когда мне было три года. Это был советский самолет Ту-134, рейс Душанбе – Оренбург. Возможно, это удивительно, тем не менее часть этого полета я помню. Примерно в этом возрасте я летал раз пять. А после переезда в Оренбург в возрасте первоклассника до 19 лет я никуда ни разу из города не выезжал. Соответственно, я никуда не летал и совсем не знал, как и что нужно делать в самолете. Как себя вести. Что можно, а что запрещено. В общем, я совсем не знаю, что такое быть пассажиром. Потому что, когда ты летаешь бортпроводником, ты больше никогда в жизни не сможешь смотреть на перелеты с точки зрения пассажира.

К чему это я? Меня как бортпроводника очень часто мучило, почему вы, пассажиры, задаете такие, казалось бы, банальные вопросы. Ведь если хоть немного подумать головой,

то ответы более чем очевидны. Тем не менее одни и те же вопросы повторяются бесконечно. И дабы раскрасить книгу в более яркий цвет, именно это сейчас мы с вами, дорогой читатель, и обсудим. Мы разберем несколько вопросов, которые пассажиры не без удовольствия задают бортпроводникам на абсолютно каждом рейсе. Я не припомню ни одного полета, чтобы хотя бы один из этих вопросов не прозвучал в адрес членов экипажа.

Я искренне надеюсь, что все люди понимают, что входить в кабину к пилотам запрещено в целях безопасности. Все равно один из популярных вопросов звучит так:

– А можно мы с подругой или другом посмотрим кабину пилотов?

Так и хочется ответить: «Ну разумеется, проходите к кабине и постучите в дверь. Если вам не откроют, то набирайте пароль...» – сказать при этом наобум любые цифры и посмотреть, что человек будет делать. Вход в кабину к пилотам строго запрещен. Даже членам экипажа туда заходить не положено. Туда может входить только старший бортпроводник или так называемый резервный бортпроводник, который работает в паре с бригадиром. Такие строгие правила объясняются безопасностью полетов. Сложно представить, что было бы, если каждый из пассажиров мог зайти в кабину. Думаю, что была бы катастрофа на катастрофе.

Но это еще цветочки, вопросов будет очень много!

Представьте себе картину: вы бортпроводник, идете по

салону с телегой, предлагаете напитки. В какой-то момент один вид напитков заканчивается (как правило, это томатный сок), вы вынуждены его больше не озвучивать, и вдруг пассажир спрашивает на полном серьезе:

– А томатный сок доведут?

Вот мне очень интересно, как?! Каким образом? Как себе это представляет пассажир? Или, когда он задает такой вопрос, он совершенно не думает о том, что он на высоте десяти километров летит со скоростью почти тысячу километров в час?! Ответить, конечно же, можно по-разному. Можно пошутить, сказав, что истребители вот-вот будут. Можно притвориться, что пассажир пошутил, и рассмеяться, типа смешная шутка (кстати, я так делал, и это работает). Можно ответить как есть, что это невозможно. Ничего в пассажирский лайнер в полете довести нельзя. На физическом уровне – это запредельное каскадерство!

Далее в дело вступают мамы:

– А можно мой ребенок тут у вас поиграет на кухне?

Ну конечно, можно! У нас же тут, в принципе, есть все для игр. Кислородные баллоны, огнетушители, фонарики, перчатки, наручники, аптечки. Все для игр. Сейчас с полки песочницу еще достанем и горку поставим. Зовите остальных детей!.. А если серьезно, то кухня бортпроводников – это место, которое предназначено исключительно для работы. На самолете абсолютно все выполняет какую-то функцию. И в нем нет ни сантиметра для игр. Только в пассажирском крес-



ле. Это все равно, что зайти в купе к проводникам (железнодорожным) и попросить поиграть детям у них.

Кстати, к таким же «игрушкам» относятся спасательные жилеты под креслами. Пассажиры очень часто задают вопрос:

– А спасательный жилет после рейса можно забрать?

Получается, люди всерьез думают, что на каждого пассажира закупается отдельно спасательный жилет. Давай кое-что проясним. За 2018 год услугами гражданской авиации воспользовались 4,6 млрд человек, т. е. тот, кто задает такой вопрос, думает, что где-то производят примерно 4,5 млрд спасательных жилетов в год! Что в голове должно быть, чтобы спросить такое? Спасательные жилеты так же, как и пледы, являются собственностью авиакомпании, и выносить их из самолета строго запрещено. Лучше их вообще не трогать. Не стоит притягивать аварийные ситуации предметами, предназначенными для таких ситуаций.

Подхожу я как-то к женщине и спрашиваю, что ей налить из напитков. Она меня вежливо одергивает указательным пальцем типа «тихо, минуточку». Я смотрю, она прислонила к уху телефон и, прослушав что-то, мне говорит (напоминаю, мы летим на высоте десять километров):

– Извините, у меня связь не ловит. Как мне можно позвонить?

Я ей на полном серьезе отвечаю, что этого не может быть, что сейчас же пойду к капитану и узнаю, ловит ли связь у

него. Сходил на кухню в ХВОСТ самолета, вернулся к ней и сказал, что командир передал, связь в самолете на этом рейсе ловить не будет. Женщина спокойно приняла информацию. А ее соседи по креслу посмотрели на меня, словно я открыл какую-то тайну. Было весело!

В Российской Федерации мобильная связь в полете не имеет покрытия. Тем не менее в нескольких авиакомпаниях предлагают воспользоваться платной услугой Wi-Fi по очень высокой цене за 30 минут. А вот в некоторых европейских авиакомпаниях, в Америке, а также в ряде других развитых стран можно разговаривать по телефону прямо в небе и, разумеется, пользоваться дешевым выходом в интернет. Уверен, что если сейчас на дворе 2030 год, то и в российских авиакомпаниях есть безлимитный интернет на эшелоне.

Следующий вопрос задают не так часто, как предыдущие, но все-таки регулярно:

– А можно посидеть у вас на кресле?

Ну конечно! Мы уже тут совсем не работаем и тут совсем не тесно.

Во-первых, это не кресло, а Jumpseat – откидывающаяся станция бортпроводника. Во-вторых, на самом деле я понимаю, что это прикольно – посидеть на этих сидушках и посмотреть на все эти кнопки, как в космическом корабле. Но у меня не хватит ума, чтобы попросить, например, водителя троллейбуса посидеть в его кресле. Хотя в детстве я мечтал об этом.

А при входе в самолет буквально каждый пятый пассажир считает своим долгом пошутить, спросив:

– А мы долетим?

Этот искрометный юмор занимает третье место в рейтинге глупых вопросов. Как только я на него не отвечал! Люди при этом ведут себя так, словно их похвалили за классную шутку. Но единственное, чего я не говорил, это «нет». Лучше поддерживать хорошее настроение у пассажиров.

Второе место в рейтинге глупых вопросов бортпроводникам занимает:

– А где здесь можно покурить?

И вот тут всегда приходится отвечать вполне серьезно. Иначе могут принять за руководство к использованию, а потом еще и скажут, что мне так бортпроводник сказал сделать. Курить возле и на борту воздушного судна строго запрещено. За это предусмотрено наказание в виде штрафа, вплоть до депортации без возмещения материального ущерба, если вы летите за границу. Вообще истории с курящими пассажирами – это достаточно регулярный инцидент на перелетах. И чуть ниже я об этом подробно напишу.

Ну а сейчас лидер глупых вопросов. Его задают настолько часто, что я иногда сам задаюсь вопросом: «Где об этом рассказывают? Я однозначно должен был услышать это, раз так много людей спрашивают об этом!»

– А где находятся парашюты?

Объясняю. На борту самолета нет и никогда не было ни-

каких парашютов. Даже у пилотов. Парашюты есть только у военных.

1. Л – логика. Представьте себе, что самолет движется со скоростью 950 километров в час. Это крейсерская скорость обычного пассажирского лайнера. Что-то пошло не так. И даже если чудом откроются все двери и люки, что в принципе невозможно, и по фантастической случайности лайнер не развалится от этого на куски, то...

2. Все уснут через три-десять секунд. Почему? Из-за разницы в давлении. На такой высоте живые существа не способны дышать и мыслить ясно одновременно. Происходит гипоксия (кислородное голодание), и человек теряет сознание.

3. Произойдет взрывная разгерметизация. Что это такое, подробно я расскажу ниже. Но в двух словах – все, что не приварено к металлу каркаса фюзеляжа, начнет вылетать из самолета. Люди, кресла, обшивка, тряпки, все.

4. Как часто вы прыгаете с парашютом? Даже если в этой дико экстремальной ситуации, когда самолет летит на снижение под большим углом, вы с маской на лице, чтобы не потерять сознание, при том, что вокруг все летает, ветер, осадки в прямом смысле слова, тяжело дыша и почти ничего не понимая из-за кислородного голодания, правильно сумеете надеть на себя парашют, 99 % вероятности, что при попытке выпрыгнуть из самолета вас засосет в двигатель. И даже если вам чудом удастся выпрыгнуть из самолета живым, целым и

парашют раскроется, то, скорее всего, вы сломаете ноги при приземлении и умрете в диких природных условиях.

После всего этого... Какой смысл в парашютах? Проще говоря, это дорого и нецелесообразно.

# Вредные советы пассажирам

А теперь, дорогой друг, я дам вам несколько вредных советов. Они будут выглядеть как реальные советы, и тем самым мне хочется показать истинный идиотизм, с которым всем бортпроводникам приходится сталкиваться буквально каждый день. Для чего я написал эту книгу? Я очень хочу, чтобы россияне были продвинутыми во всем и знали, как следует вести себя в самолете. Чтобы не было того, о чем вы прочитаете ниже.

Итак, самое первое, что нужно сделать, – набухаться. Напейтесь как следует. Пусть вашим оправданием будет то, что вы боитесь летать.

Вторым делом нужно при входе, типа в шутку, сказать: «А самолет не разобьется?» Вообще вы, пассажиры, это постоянно говорите, но вдруг кто-то этого еще не спрашивал. А кто спрашивал, обязательно повторяйте. Делайте это всегда.

В-третьих, те пассажиры, у которых места впереди салона, бегите в самолет первыми. Не забудьте свою ручную кладь размером с автомобиль и встаньте в проходе так, чтобы двое пассажиров сзади не смогли пройти и ждали, пока вы сможете впихнуть невпихуемое в негабаритную багажную полку. И не забудьте на всех вокруг орать и высказывать свое недовольство, что полки узкие, чтобы принесли книгу отзывов, кстати, напишите жалобу на бортпроводников, это ведь

они конструировали полки в самолете!

Далее, если вы видите на полке оборудование: огнетушители, кислородные баллоны, аптечки и другое, то обязательно заставьте все своими сумками. Старайтесь сделать это как можно плотнее, чтобы к нему невозможно было подобраться. Плевать на драгоценные секунды в случае внештатной ситуации, ведь вам некуда положить свою сумку!

А как только вы сели в кресло, сразу же вставайте и идите в туалет. Даже если вам не нужно, идите. Просто так. Просто сходите в туалет и постоит там, пока бортпроводники считают пассажиров. Это очень важно! А то не дай Бог они с первой попытки посчитают, сколько вас, пассажиров, на борту. Помните, бортпроводники искренне рассчитывают на задержку из-за этого.

Когда идет пассажирский брифинг и бортпроводники рассказывают, как пользоваться ремнями безопасности, как правильно надевать маски, про аварийные выходы, про жилеты, пожалуйста, ни в коем случае не слушайте этот бред. Достаньте свой телефон и снимайте бортпроводников на камеру. Они это очень любят, прямо до потери чувств. Плевать на этику и уважение. Даже если бортпроводник не хочет, чтобы его снимали, все равно продолжайте снимать, он же клоун!

А когда самолет уже катится на рулежке и бортпроводники идут пристегивать всех пассажиров, срочно надевайте наушники, откидывайте спинку кресла на максимум и от-

казывайте бортпроводнику в просьбах привести все это во «взлетное положение». Стойте на своем до победного, пока не придет старший бортпроводник и твердо не потребует выполнять инструкции и соблюдать правила авиакомпании. А уже у него поинтересуйтесь: «Почему это нельзя слушать музыку на взлете?!»

Все это очень важно. Проводникам это действительно нравится. Если вы не будете этого делать, то у них просто не останется работы.

Кстати, а как музыка в наушниках пассажиров может повлиять на управление самолетом? Никак. Это повлияет на их внимание, и в случае внештатной ситуации пассажир не будет сконцентрирован.

Далее, когда самолет находится уже на разгоне, нажмите на кнопку вызова бортпроводника. Они очень любят ходить по салону во время взлета. Инструкция по безопасности, кстати, так и требует: ходить во время отрыва от земли. А во время набора высоты постарайтесь как можно чаще нажимать на эту кнопку, чтобы бортпроводник все-таки подошел, и спросите его: «А кормить будут?» Плевать на то, что ты уже знаешь, что питание на твоём рейсе не предусмотрено. Нужно спросить это именно на взлете. А вдруг все-таки будут кормить!

Пока не выключили табло «Пристегните ремни», встаньте и идите в туалет. Вы ведь не сходили туда на подсчете пассажиров. Поэтому этот момент – самое время! Не думай-



те о том, что они закрыты. И когда бортпроводники скажут: «Присядьте и пристегните ремень», – просто ответьте: «Я постою тут, подожду».

Как только выключат световое табло «Пристегните ремни» и начнется информация для пассажиров, вставайте и тут же полезайте в свою ручную кладь. Все, что вам нужно, вы уже взяли. Тем не менее все равно стоит туда посмотреть. А если нечего взять, то просто переложите что-нибудь с одного места на другое. Главное, не нужно никого слушать! Потом зададите все интересующие вас вопросы отдельно. Вы ведь особенный. А по громкой связи бортпроводники говорят просто так. Ради удовольствия. На самом деле им просто делать нечего, вот и развлекаются!

Во время турбулентности обязательно позовите бортпроводника и попросите у него два стакана горячего чая. Они любят носить горячие напитки в болтанку. А после турбулентности обязательно позовите их снова и спросите: «А пилоты опытные?» Мне вот стало интересно... когда пассажиры спрашивают об этом, неужели они думают, что проводники могут ответить так: «Эх, к сожалению, сегодня экипаж так себе. Командир воздушного судна выполняет свой первый самостоятельный полет в качестве командира, а второй пилот вообще стажер. Я, в общем-то, сам переживаю»?

Когда началась обслу́жива́ние, снова идите в туалет. А потом стойте прямо за спиной у бортпроводника и, если он хочет вас пропустить, говорите: «Ничего, ничего, работайте, я

постою». Не забывайте все время дышать ему в спину, бортпроводники это тоже любят.

Если они предлагают курицу или рыбу, то обязательно просите мясо. Солгите, что у вас аллергия и на курицу, и на рыбу. И ни в коем случае не соглашайтесь на то, что вам предлагают. Мясо, конечно же, так и не появится, но вы хотя бы проявите характер и не поддадитесь на рыбокуриные провокации.

Обязательно нагрубите самой маленькой и хрупкой стюардессе. Покажите ей, кто главный на этом самолете. В общем, делайте все, чтобы проводники подумали, что вы крутой!

Разбросайте мусор так, чтобы смотреть было дурно. Пусть мусор будет повсюду: на полу, в кармане впереди стоящего кресла, в кресле, запихните еще куда-нибудь. Вы ведь за это заплатили, бортпроводники все уберут! Но на самом деле бортпроводники не уберут. Будете сидеть в мусоре, пока не долетите. На самолете убирается специальная служба после рейса. Проводникам не положено делать это по санитарным причинам.

И, кстати, никогда не складывайте ланчбокс. Просто отдавайте гору мусора. И старайтесь сунуть все это бортпроводнику прямо под нос. Пусть видит, что вы доели, сам он, конечно, не заметит.

А еще, когда он идет с полным лотком использованных стаканов, обязательно положите туда что угодно. Даже если

нет места. Даже если нет мусора! Найдите что-нибудь и положите это на самую вершину. А если бортпроводник попросит не складывать все в кучу, что он сейчас вернется с чистым лотком, то скажите, что такой наглости от экипажа вы давно не слышали.

И снова идите в туалет! Не нужно сидеть в кресле и ждать, когда он освободится. Договаривайтесь с незнакомыми пассажирами, чтобы всегда поддерживать в туалет очередь. Толпитесь возле него.

А если у вас есть ребенок, то пусть он бегает по салону, пусть постоянно орет и что-нибудь требует. Не нужно его успокаивать. Пусть идет на кухню к бортпроводникам, вы ведь и так от него сходите с ума. Отдохните. Пусть он других подводит. А когда проводник проходит мимо, суньте ему прямо под нос использованный подгузник. Не нужно вставать и относить его в туалет. А еще лучше, нажмите на кнопку вызова бортпроводника и, когда он подойдет, торжественно вручите ему это. Плевать на санитарные нормы! Все, что вы отдаете бортпроводнику в руки, он обязан взять.

Дальше, загадьте туалет как следует. Докажите, что после тебя туда точно заходить не стоит. Постарайтесь! Это только ваше место. Не думайте ни о ком. Вы же заплатили за билет. Вы важнее всех. Набросайте в унитаз и на пол бумагу и облейте все это водой, а лучше пописайте! Кстати, и не забудьте покурить в туалете. А когда закончите, перепутайте кнопку смыва и кнопку вызова бортпроводника. Нажмите ее

несколько раз подряд, пусть бортпроводники понервничают. А что? Нечего расслабляться!

Всегда ставьте ноги в проход. Одно дело, если вы высокий, тут уж ничего не поделаешь. Но если вы «метр с кепкой», все равно постарайтесь.

Забирайте из самолета все, что не прибито: инструкции, пледы, жилеты, вдруг на полке что-то интересное увидите. Берите все. Вы заплатили за билет, вам можно все! Как только самолет коснется земли, сразу же хлопайте. Хлопайте, как бесноватый. Хлопайте так, как раньше хлопали Сталину, не останавливаясь. А потом вставляйте и доставайте ручную кладь с полки, не ждите полной остановки самолета. Застолбите себе место в проходе. Пусть все видят, что вы настроены выйти из самолета. Если вы видите таких же, соревнуйтесь с ними, вы должны быть номером один!

И после всего этого обязательно напишите на бортпроводника жалобу, потому что он был какой-то нелюбезный.

Дорогой читатель, вот так выглядит каждый рейс бортпроводника, без преувеличения. Главное, что я хочу посоветовать: всегда оставайтесь человеком. Уважайте труд других людей. И не стоит принимать бортпроводников за прислугу. Напротив, уважайте тех, кто, возможно, будет спасать вас из горящего лайнера. Они это точно умеют. А теперь давайте подробно разберемся в том, для чего все-таки они нужны?

# Зачем вообще нужен бортпроводник?

Надеюсь, многие из вас знают, что бортпроводник является лицом авиакомпании. Среднестатистическая большая компания насчитывает около пяти – семи тысяч сотрудников, и из них больше половины – это бортпроводники. Во всем предприятии за питание на борту отвечает одна служба, за безопасность – другая, за расписание полетов – третья, за финансы – четвертая, багаж – пятая и т. д. И этих служб десятки, если не сотни. Но для пассажиров абсолютно во всем виноват бортпроводник. Именно он:

1. Установил высокую цену на билеты.
2. Задержал на несколько часов рейс.
3. Тесно скомпоновал сиденья в салоне самолета.
4. Приготовил невкусную пищу и вообще не привез мясо.
5. Плохо убрался в самолете.
6. Не привез слезы единорога.
7. Не рассосал пробки из-за чиновников.
8. Не рассеял туман перед вылетом.
9. Не повлиял на дождь с грозой в регионе.
10. Не отменил войну в Палестине.

И еще много-много чего не сделал или сделал, но неправильно!

К сожалению, а может быть, и к счастью, бортпроводник является последним звеном в рабочей цепочке авиации.

Вы представляете, что это означает? Попробую объяснить в сравнении. Бортпроводник – это рядовой в армии. Или планктон в гигантской пищевой цепочке обитателей океана. Ну, или словно сточная вода в сложной системе канализации мегаполиса. В общем, бортпроводник находится в самом низу иерархии авиакомпании и является эдаким чернорабочим-чистюлей. И если вы кричите на бортпроводника: «Почему мы садимся в другом аэропорту?» или: «Черт возьми, почему была такая длинная задержка?» – то следует понимать, что бортпроводник точно так же, как и вы, негодует по этому поводу. И любая задержка или незапланированная посадка в другом аэропорту для проводников и, кстати говоря, пилотов так же неприятна. Они ведь на этом же самолете в этот же момент находятся рядом с вами.

Некоторые пассажиры считают, что бортпроводники – это специально обученные «небесные» официанты, что это прислуга и они обязаны выполнять все прихоти пассажиров. Это совсем не так. В школе бортпроводников из трех месяцев обучения два с половиной уделяют изучению безопасности и всему, что с этим связано. Еще неделю проходят практику на тренажерах, в бассейне и прочее. И всего лишь одну неделю посвящают обучению обслуживанию пассажиров. Это прямое свидетельство тому, что бортпроводники – отнюдь не официанты.

Главное, для чего бортпроводник находится на самолете, – это безопасность. На самом деле буквально каждую се-

кунду в небе на самолете может произойти что угодно. Мир еще не научился делать сверхбезопасные машины. И самолет вопреки убеждениям о самом безопасном транспорте является ну очень опасным (но не стоит паниковать раньше времени. Дочитайте книгу и узнаете почему). В случае, если какой-нибудь нехороший человек покурит в самолете и начнется настоящий пожар... Если шасси случайно отвалится или произойдет любая другая внештатная мало-мальски опасная или даже очень опасная ситуация... То единственный, кто сможет вам помочь сбежать с этой стальной бочки с крыльями... Это не пилоты, поверьте, им действительно есть чем заняться в таких ситуациях. Не соседи, потому что в подавляющем большинстве случаев они боятся не меньше. А только бортпроводники! Именно они, как верные псы, специально этому обучены. Поверьте мне, даже в абсолютно пьяном состоянии бортпроводник сможет выговорить несколько фраз:

1. Свое имя.
2. Скорее всего, домашний адрес.
3. И команды на эвакуацию.

Еще бортпроводники отвечают за психологическое состояние и спокойствие пассажиров до/во время/после полета. Много я видел «героев», плачущих во время турбулентности. Или выходок очень пьяных людей, кричащих: «Ну что может случиться, если я не пристегнусь?!»

Да что угодно! Мы на высоте десять тысяч метров летим

со скоростью тысяча километров в час. Ну и, в конце концов, просто имейте уважение. Есть определенные правила. И это совсем не тот случай, когда их стоит нарушать. Если все, как работники, так и пассажиры, будут соблюдать правила безопасности, то катастроф вообще не будет.

Есть в работе бортпроводника еще один интересный момент. Обслуживание пассажиров пришло в авиацию как побочный эффект. Раньше, а на маленьких самолетиках типа Л-410 и по сей день, за все отвечали только пилоты. Второй пилот инструктировал пассажиров, как нужно себя вести, как пристегивать ремни безопасности, где находятся основные и аварийные выходы и т. д. Со временем самолеты стали больше, и появились помощники – бортпроводники. Затем перелеты стали длиннее и безопаснее, и у проводников появилось много свободного времени. Да и пассажирам кушать захотелось. А когда люди стали в самолетах трапезничать, появились дополнительные функции.

И на этой ноте я хочу рассказать, как же сегодня проходят рядовые рабочие будни бортпроводника. Это вторая история «Однажды в рейсе». И каждая следующая будет веселее предыдущей. А чтобы она показалась вам еще интереснее, располагайтесь удобнее.



## Однажды в рейсе-2

В одном из известных сериалов я слышал мнение, что «истории про рвоту всегда веселые». Забегая вперед, могу сказать, что не все. Так как воздушные перелеты пока не настолько комфортны, чтобы все пассажиры чувствовали себя, как на земле, историй на эту тему просто не перечесать. Большинство реально смешные, но одна из них превосходит все, что я когда-либо слышал и видел. Рейс был запредельно неприятный. В общем, читайте.

Итак, был обычный дневной полет. Ничего примечательного. Все выспались, полны сил и желания работать. Летели в Анталию. Лето, жара, все в отпуске, настроение шикарное, ведь скоро море, пальмы и долгожданный отдых. Началось все, как обычно, без эксцессов: взлетели, напоили, накормили, идем с горячими напитками. Я летел и работал в хвостовой части самолета.

С большой телегой выходят два бортпроводника. И перед обслуживанием мы с коллегой, как всегда, решили, кто пойдет к пассажирам спиной, а кто лицом. Я пошел лицом. Тот, кто идет спиной, имеет свободный проход к кухне, и получается так, что передо мной телега и коллега, а сзади вторая телега с двумя коллегами. А по бокам пассажиры. И мы по мере обслуживания медленно приближаемся друг к другу.

Примерно в середине салона возле меня происходит ка-

кая-то активность, я посмотрел, ничего не горит, не дымит, как бы все штатно, поэтому не придаю этому значения. Где-то через минуту я оказался в том месте. Стою с чайником и вижу, что один мужчина из трех, которые сидят на одном блоке кресел, нарыгал в два гигиенических пакета, и его извержение продолжается. А третьего пакета у него нет. В итоге он рыгает на поднос, на свой столик, на себя, на эти пакеты и на впереди стоящее кресло. Его сосед, который сидит возле прохода, то есть рядом со мной, видя все это, начинает рыгать прямо в проход возле меня. Я в спешке начал отодвигать тележку вперед, а коллега, который работает со мной в паре, не понимает, что происходит. Я не могу крикнуть ему на весь салон, что «здесь полный п\*\*\*, включай пятую скорость!», – и стараюсь деликатно, но в темпе объяснить. В этот самый момент почувствовал, как кто-то толкает меня в спину. Я краем глаза вижу и понимаю, что это тот самый мужик, который только что наделал делов в проход. Не успеваю к нему повернуться и чувствую, что мне прямо в спину он напором дал «своих пожитков»! И вот теперь я на весь салон закричал «б...!!!» Коллега наконец-то понимает, что произошло. Я изо всех сил толкаю телегу, он мне помогает, пассажиры на меня уставились. Толкаю телегу, но мы встали, потому что возле туалета как всегда столпились пассажиры. Проехать не получается, и тут же мне второй напор в спину! Самое противное то, что все это стекает по спине вниз в брюки по ногам, даже в туфли. Я отдаю себе отчет в том, что не

могу кричать ни на этого пассажира, ни на тех, кто создали пробку возле туалета, – не положено. Тем не менее я громко и жестко требую пропустить. Коллега мне помогает. Мужик, который меня облевал, пытается мне сказать сквозь рвотные позывы что-то вроде: «Я больше не могу терпеть», – а я ему сыплю с претензией и возмущением: «Да отвернитесь вы, в конце-то концов!!! Ну, сколько можно?!» Он отворачивается и продолжает играть в дракона.

Свершилось! Люди, столпившиеся в проходе, поняли, что происходит, и пропустили нас. Прошло, наверное, около трех минут. Мы закатали телегу на кухню, я тут же взял две полторалитровые бутылки воды и зашел в туалет отмываться. На рейс я всегда брал с собой запасную рубашку. Естественно, брюки только те, что на мне. Поэтому штаны, носки, туфли – все это дело я отмывал в туалете минут сорок.

Я не понимаю одного, зачем столько есть или пить (алкоголя)?! Ведь если вы себя знаете, если, скорее всего, вам может стать плохо или вас может вырвать, разве нельзя потерпеть?

В общем, рейс был не быстрый, мы летели часов пять. И этим двум заблывшам пришлось убирать за собой салон. Вы даже представить не сможете, какая там стояла вонь. Но это не все! Самое интересное, что когда эти друзья все почистили и отмыли (за что им, кстати, спасибо), они сидели и с удовольствием пили чай и ели кексы. Нет слов.

Кстати, двух бутылок воды не хватило, понадобилось еще.

Тем не менее я тщательно все отмыл. Было мокренько, но чистенько. И хорошо, что форму в гостиницах нам стирали бесплатно (компания оплачивает).

Вот такие веселые рейсы бывают у бортпроводников. И раз уж мы затронули тему «желудочных чудес», то стоит, наверное, сказать о том, что принимать в самолете пищу не так уж и полезно. Точнее сказать, вредно. Вы знали?

Ну что ж. Тогда будет необходимо это обсудить.

## О питании на борту

Во-первых, мы разберем три причины, почему в самолете от еды лучше воздержаться. А во-вторых, как в самолете «готовят» ту самую еду.

Многие из вас, улетаая в другую страну, с удовольствием наяривали в самолете ланчбоксы с касалетками. Пили соки, Sprite, Fanta, Coca-Cola. А потом шлифовали бутербродом с маслом и с джемом и запивали все это сладким кофе с молоком. Я тоже так делал! Много-много раз. Люди любят вкусно поесть, в этом ведь ничего плохого нет.

Или все-таки есть?

Часто ли вы встречали упитанных пилотов и бортпроводников? Почему? Это не совсем потому, что кто-то слишком много ест. А потому что в самолете есть вредно. Даже правильнее будет сказать, очень вредно.

Дело в том, что в полете организм испытывает в некоторой степени стресс. Замечали, что некоторым людям в самолете становится плохо? Но не из-за того, что они переели или перепили. Разумеется, это повлияло, тем не менее их организм чуточку слабее, и рвотными позывами он дает сигнал о том, что в нем есть сбой. Если человек летит в первый раз, то в том, что его тошнит из-за еды, он вовсе не виноват. Он просто может не знать о том, что он находится в группе риска.

Почти все бортпроводники за первый год работы прибав-

ляют в весе пять, а некоторые – десять килограммов. Это, кстати говоря, совсем немало. Почему «почти»? Есть люди, у которых метаболизм работает настолько быстро, что даже в самолете лишний вес им не грозит. Например, Павел Воля. Он будет есть в самолете килограммами и никогда в жизни не потолстеет.

Так, собственно, почему остальные люди в самолете набирают вес?

1. В полете метаболизм замедляется, и внутренние органы, которые должны работать, не могут переваривать пищу в обычном режиме. Организм при этом думает, что что-то пошло не так. Что еда, главный источник энергии, плохо усваивается, и он же отправляет сигнал о том, что срочно нужно наращивать другой источник энергии – жир. Так что если вы поели в самолете, то прибавили жирку в боках и на ягодицах! Отсюда упитанные проводники и пилоты. Они просто очень много времени проводят в самолете. Так много, что если они не будут есть, то могут умереть от обезвоживания.

2. Следующий момент состоит в том, что из-за замедленного кровообращения организм воспринимает все чуточку медленнее. Ваше внимание становится рассеянное, реакция замедляется, и мозг также не успевает вовремя подать сигнал о том, что «организм сыт, хватит жрать!» Поэтому, чтобы наестся в самолете, организм потребует больше еды. Соответственно, это является причиной переедания и, как след-

ствие, тошноты и рвоты в самолете. Проще говоря, земное правило «вставать из-за стола полуголодным» в самолете – больше, чем правило.

3. И последняя причина – давление. Организм, как и все в самолете, включая металлы, набухает. Тело в буквальном смысле распирает изнутри, словно шарик. У человека повышается давление, уши закладывает, пот выделяется активнее, у некоторых идет из носа кровь, а у людей в группе риска, опять же, тошнота, рвота, головокружение и головная боль. Грубо говоря, тело избавляется от всего, что в нем есть, чтобы меньше тратить энергии. Это, кстати, и есть причина, по которой ногти и волосы в полете растут быстрее. Организм их тоже попросту выдавливает.

Отсюда закономерный вопрос. Что же тогда делать? Откуда организму брать в самолете энергию? Если полет короткий, скажем, до четырех часов, то можно обойтись водой и бананом. Бананы очень калорийные и легко усваиваются организмом. Вы не умрете с голоду, при этом ваше тело не будет испытывать повышенную нагрузку. А если полет долгий, например, девять или пятнадцать часов, то без еды, конечно, не получится. Тем не менее, чтобы чувствовать себя комфортно, не стоит переедать. Ешьте каждые три часа фрукты, сухофрукты, орехи и пейте много воды. И не забывайте смотреть в иллюминатор. Когда вы еще увидите планету с такой высоты?

Хорошо. С «пользой» трапезы в полетах мы определи-

лись. А где в самолете бортпроводники готовят еду? Понятно, что на Boeing 777 полно места, и, проходя до своего кресла при посадке на борт, можно увидеть огромные кухни. Но как они, черт возьми, делают это на маленьком Boeing 737 или на Airbus A321? Откуда вообще еда в самолете? Многие думают, что бортпроводники готовят прямо в самолете. Наверное, это что-то типа кока-проводника! Один проводник варит сосиски, другой макароны, третий размораживает курицу и жарит ее в духовке, четвертый нарезает овощи и отвечает за десерты. Нет, дорогой друг, так не бывает! Максимум, что бортпроводники делают с едой, – кушают ее. Они любят поесть. В каждом аэропорту есть цех бортпитания. Профессиональные повара в них готовят и фасуют заветные касалеточки и ланчбоксы. И перед каждым рейсом свежее питание привозят на борт на специальной машине, именуемой, как правило, кейтерингом (общественное питание). А бортпроводники его принимают, считают, раскладывают в ШЭДы (шкаф электрический духовой), разогревают и раздают пассажирам. Бывает такое, что еду привозят в шоковой заморозке, и тогда ее приходится очень долго греть. Наверное, тогда пассажирам и приходит эта мысль: «Почему бортпроводники так долго готовят?»

И нередко мне задают вопрос: «Но в бизнес-классе-то стюардессы готовят?» Ну разумеется! Для бизнес-класса выращивают особенных бортпроводников, которые умеют готовить фондю, карпаччо, жульены, варить вино и метать ик-



ру! Это юмор. Нет, в бизнес-классах бортпроводники тоже ничего не готовят. Там еду сервируют, красиво выкладывают, стараются, тем не менее ничего общего с приготовлением пищи это не имеет. Абсолютно каждый рейс к самолету подъезжает машина Catering и загружает питание для пассажиров и экипажа. И порций ровно столько, сколько на борту будет пассажиров плюс одна дополнительная порция. На экипаж то же самое, но питание отличается. Оно, как правило, более сытное и калорийное. Так что все, что вы можете сказать бортпроводникам насчет питания, – это попросить его подогреть вашу порцию. Говоря привычным языком, на самолетах есть духовки, шкафчики, чайники и бойлер с водой. Все. Ножи, половники, разделочные доски, чашки, тарелки, кастрюли, сковородки – все это не про самолет. Даже в бизнес-авиации для олигархов такого нет. Такие самолеты не делают. Хотя на «бортах номер один» наверняка есть и холодильники, и вся посуда, и повара, и даже шеф-повар.

В общем, почему не стоит в самолете наедаться, как связан с питанием бортпроводник и зачем он вообще на борту нужен, мы уже выяснили. И я очень надеюсь, что моя книга не наскучила вам.

# О жизни на земле

Мы все прекрасно знаем, как устроена жизнь и быт обывателей. Работа, дом, друзья, вечеринки, кафешки, клубы, дачи. У кого есть дети, быт и будни выглядят немного иначе, тем не менее почти все так же. А вот жизнь бортпроводников совершенно отличается от «земных трудностей». Ни для кого не секрет, что бортпроводники много летают. И, наверное, интересно заглянуть на эту «кухню» изнутри. Как они живут? Чем занимаются в свободное от работы время? Куда летают? Что видят? Выходят ли из самолета? И обычный режим бортпроводника. Чтобы вы хоть чуть-чуть понимали, как же устроен мир летающего человека, я расскажу все подробно.

Эта профессия очень сильно отличается от всех земных. И все, что с ней связано, напрямую отражается на жизни бортпроводников.

Во-первых, сразу хочу отметить, что, как и во многих сферах, бортпроводники – это своеобразная закрытая каста. Почему так? Дело в том, что они постоянно летают, и связь со всем земным, так сказать, пропадает. Факт в том, что если по две-три недели находиться в командировках в разных точках света, почти все тусовки с друзьями будут проходить мимо. Плохо ли это? Нужно спрашивать каждого отдельно взятого бортпроводника. Однако за всю мою карьеру я видел всего

парочку проводников, которые скучали по земле. А в основном бортпроводники – счастливые люди. Среди коллег появляются новые (настоящие) друзья. Некоторые находят вторую половину. И жизнь полностью переходит в авиацию. Все крупные и мало-мальски значимые события проходят практически на работе, а круг интересов сужается (а может быть, расширяется) до всего, что связано с небом, самолетами и путешествиями.

Как проходят командировки? У каждого бортпроводника на рабочем сайте авиакомпании есть личный кабинет, где у него почти каждый день обновляется план-наряд на ближайшие несколько дней. Это личное расписание полетов. У всех бортпроводников оно разное, и полететь, например, завтра с коллегой с сегодняшнего рейса маловероятно. Тем не менее это неплохо – не забываем про касту. Хотя лучше сказать по-другому: все бортпроводники отдельно взятой авиакомпании – как большая дружная семья. По крайней мере, в той авиакомпании, где работал я, было именно так. Все бортпроводники друг друга знают, а проводников-новичков с удовольствием принимают уже закаленные пассажирами «провода» (про терминологию и сленг в книге тоже есть).

Когда борт проводник улетаёт в командировку, то, честно говоря, он летит на курорт. Круто? Как так получается? Давайте разберем на примере. Пассажир летит в самолете, бортпроводник тоже летит, только он не сидит, а работает. Когда самолет прилетает в какую-либо страну, пассажиры

выходят из самолета. Бортпроводники тоже выходят, только чуть позже, когда закончат выполнять свои обязанности, т. е. после работы. Затем отдыхающих развозят по гостиницам. Бортпроводников тоже везут в одну из них. По приезде их так же заселяют. Проводники кушают и пьют тот же all inclusive, спят в тех же номерах, купаются в том же море, загорают на тех же пляжах, ездят и смотрят на те же достопримечательности и покупают такие же сувениры, ходят в те же клубы и рестораны и делают абсолютно все то же самое, что и отдыхающие туристы. Но! В отличие от пассажиров, бортпроводники там находятся на работе в командировке. И время от времени они улетають на несколько часов или суток, увозя отдохнувших пассажиров и привозя новых. И снова отдыхают.

# Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.