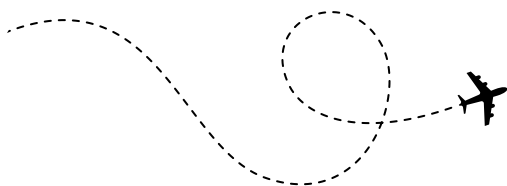


Илья Брижак

БУДНИ БОРТПРОВОДНИКА



Издательство АСТ
Москва

УДК 629.7
ББК 39.58
Б87

Брижак, Илья.

Б87 Будни бортпроводника / И. Брижак. — Москва: Издательство АСТ, 2020. — 256 с. — (Звезда соц-сети).

ISBN 978-5-17-121858-4.

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 (Иуа 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!

УДК 629.7
ББК 39.58

ISBN 978-5-17-121858-4.

© Брижак И., текст
© ООО «Издательство АСТ»

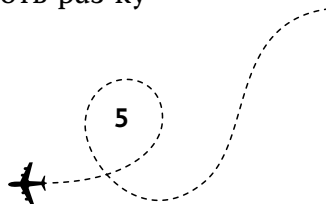
*Безопасность полета —
это не только исправный самолет и опытные
пилоты. Максимальную угрозу в небе до сих пор
представляет человеческий фактор.*

*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 переживали 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 пошив 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 Оренбурге 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 документов, 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 авиа-





ционной 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?

