



ЕЛЕНА ЗОТОВА



**ДНЕВНИК
СТЮАРДЕССЫ**



БОМБОРА™

Москва 2019

УДК 821.161.1-3
ББК 84(2Рос=Рус)6-44
3-88

Зотова, Елена.

3-88 Дневник стюардессы. Часть 2 : [новые истории, после которых вы поменяете представление о работе бортпроводника] / Елена Зотова. — Москва : Эксмо, 2019. — 192 с. — (Travel Story. Книги для отдыха).

ISBN 978-5-04-105325-3

Елена Зотова — лауреат национальной российской премии «Рукопись года 2018» — более семи лет работала в крупнейшей российской авиакомпании. Вы держите в руках вторую часть сборника захватывающих рассказов о работе и приключениях бортпроводников.

УДК 821.161.1-3
ББК 84(2Рос=Рус)6-44

ISBN 978-5-04-105325-3

© Зотова Е.Ю., текст, 2019
© Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2019

ОТ АВТОРА

Дорогие друзья!

Могла ли я подумать еще пару лет назад, когда для своих друзей с Facebook писала смешные истории о своем далеком авиационном прошлом, что эти рассказы будут собраны в книгу и изданы в лучшем издательстве страны? И более того, что первый тираж «Дневника стюардессы» разлетится буквально в считанные недели после выхода, а меня завалят вопросами и пожеланиями?

Поверьте, я читаю все ваши отзывы на книжных сайтах и в социальных сетях. И очень благодарна за них!

И к критике внимательно прислушиваюсь. Было несколько замечаний, что мало рассказываю про саму работу бортпроводника, про самолеты. Что ж, с удовольствием исправляюсь. Во второй части будут истории и про интересные случаи в полете, и про пассажиров. Конечно же, про командировки в экзотические страны и про интриги в экипажах. Куда без этого? И текста, как видите по толщине книги, больше.

Единственное, хотела напомнить, что все мои рассказы — это не документалистика, а такой модный нынче жанр на стыке нон-фикшн и художественной литературы. Что правда, что нет — решать вам. Для меня же было глав-

ОТ АВТОРА

ное — передать эмоции того времени, нашей работы и безбашенной юности. Разумеется, любые совпадения случайны. Если вдруг узнали себя — не обижайтесь, это не вы.

Ну а сейчас приведите спинки кресел в вертикальное положение, уберите столики и пристегните привязные ремни. Мы готовимся к взлету!





ПРО РАБОТУ

В девяностые карьера бортпроводника в «Аэрофлоте» складывалась следующим образом: после учебы тебя зачисляли в отделение отечественной техники и первые полгода работал, как раб на галерах. Запашистые рейсы на Баку, летние зубодробильные Анталии, ночные Мурмански и Иркутски. Все-все-все проблемные рейсы были твои. И вот, получая свой наряд в очередной Бишкек или Ростов-на-Дону, вставал перед дилеммой: уволиться сейчас или терпеть, пока не откажет психика?

Впрочем, терпеть было ради чего. Через полгода новичкам обещали первую заграничную командировку. Это когда не просто машешь импортному аэропорту рукой в иллюминатор и через два часа стоянки летишь домой с очередной оравой подвыпивших и соскучившихся по родине пассажиров. Эстафета — рай для экипажа. Это несколько дней в какой-нибудь стране в ожидании самолета, прилетевшего из Москвы. Самолет, конечно же, отдыхать не имеет права. Его почистят, заправят, загрузят питанием. На борт поднимутся свежоотдохнувшие и загоревшие летчики и бортпроводники, полные впечатлений и покупок в чемоданах, ну а прилетевшие с чувством выполненного долга отправятся в отель. Загорать у бассейна и зализывать

ПРО РАБОТУ

раны, нанесенные нервными пассажирами или особо ретивыми коллегами.

Такая роскошь, как отдых членов экипажа за рубежом, понятно, что не особо выгодна авиакомпании. Они, наверное, и рады были гонять рабочую силу на другие континенты туда-обратно без лишних затрат. Но на сторону пролетариата встали международные санитарные нормы для летного состава. Робко эти нормы поддержал и российский КЗОТ. А именно: в связи с тем, что работа в воздухе требует серьезных усилий, концентрации и физических сил, полетное время «за раз» ограничивается десятью часами. То есть слетать в Барселону, 4 часа 40 минут в одну сторону, 4,40 в другую — еще более-менее укладывается в предельные значения. А вот, допустим, Мадрид, который чуть подальше и уже может не влезть в десятку. Вот тут уже проблема. Конечно, отправить экипаж можно. И даже полетят. А куда деваться, если работа нужна? Но не дай бог, что-то с самолетом и пассажирами случится на обратном пути. От переутомления летчиков. Уже вся ответственность ляжет на авиакомпанию. И обойдется такая экономия намного дороже, чем оплачивать своим сотрудникам отель и питание, хотя бы на одну ночь.

Собственно, подвожу к тому, что в «Аэрофлоте» основные командировки — это в города и страны, куда полетное время пять часов и более. Близкая к нам Европа возможна лишь изредка, в случае заказа каких-либо особых чартерных рейсов или программ. А вот по регулярному расписанию бортпроводникам отечественной техники из зарубежных эстафет светили Монголия, Индия, страны Африки, и вишенкой на торте — ОАЭ и Мальта. Вы спросите, а как же такие серьезные страны, как США, Канада, Япония?

Отвечу. В серьезные страны летали серьезные самолеты. К сожалению, гордость отечественного авиапрома, Туполевы и Ильюшины, не проходили под требования многих крупных аэропортов по уровню шумов и экологическим нормам. Поэтому уже с конца восьмидесятых наш национальный перевозчик закупал импортную технику. Боинги и Аэробусы. Именно такие лайнеры и бороздили просторы над Атлантикой в то время, когда я пришла работать в «Аэрофлот» (впрочем, бороздят и сейчас).

Но сразу попасть работать на импортную технику новичку было нереально. Чтоб приколоть к форме значок Boeing-777 и где-нибудь в компании, попивая красное вино, небрежно бросить: «О, вчера прилетела из Сиэтла. Там опять дожди. Все как обычно — натянуло с Аляски. Но в Нордсторме замечательная распродажа. Скидки до 90%, и пришлось выходить из отеля. Промокли, простудились. А в четверг у меня Токио, даже не знаю, как лететь. Наверное, уйду на бюллетень», и чтоб мальчики посмотрели на тебя восхищенными взглядами, а девочки приторно сочувствовали: «Ай-ай-ай. Какой кошмар! Конечно, надо себя беречь, нельзя больной лететь». И скорбно качали головами. А в душе мечтали, чтоб ты провалилась вот прямо сейчас. Со своими Сиэтлами, распродажами, красным вином и Токио. В котором они никогда не были, и не факт, что когда-нибудь побывают. Вот ради такого удовольствия надо было постараться. А именно: год (а лучше два) полетать по всем помойкам на «Ил-62», «Ту-154» и «Ту-134». Привыкнуть к ночевочным рейсам в «хотелях» Нижнего Новгорода, Волгограда и Самары. Познакомиться со всеми уборщиками самолетов во всех аэропортах СНГ, куда летает «Аэрофлот». Научиться считать груз и почту под самолете-

том при —25 градусах и «кормить» полный салон пассажиров за несколько минут горизонтального полета по пути из Москвы в Санкт-Петербург. И вот тогда, когда ты станешь феей демонстрации спасательных жилетов, задачи напитков во время турбулентности и Мисс сама доброты при прощании с пассажирами, изгадившими туалеты, вот тогда можно переходить на следующий уровень квеста. И еще на шаг приблизиться к небесным небожителям, гуляющим в командировках по Манхэттену и закупающим тонны полезных для дома вещей на рынке Ябаолу в Пекине.

Но это лишь начало метаморфозы. Еще предстоит выбить от начальника своего отделения блестящую рекомендацию (а это сложно, кто ж хочет отпускать ценного сотрудника?), сдать экзамен по английскому на пять баллов и постараться не выбесить отборочную комиссию на импортную технику за отведенные 10 минут собеседования. Если все получилось — то дальше учеба на выбранный тип самолета, боинг или Аэробус, тренажеры — ну и здравствуй, новая жизнь! Новый коллектив, новая география полетов и новая ты. Не зачуханная ездовая лошадка, а томная красавица с американской визой в паспорте и коллекцией чемоданов Samsonite. Прекрасно ориентирующаяся в хитросплетениях улиц Гонконга, Лос-Анджелеса и Дели.

Конечно же, сейчас, спустя почти двадцать лет, многое поменялось. И рейсы в некоторые города закрылись, и появились новые точки на маршрутной карте авиакомпании. Да и легендарных «тушек» и «илов» в парке «Аэрофлота» больше нет. Но тогда все было именно так. И я, как и многие, прошла этот путь. Но, оглядываясь назад, пони-

маю, что именно первые годы работы на отечественных самолетах стали самыми незабываемыми и дали эмоций намного больше, чем все последующие, в тепличных условиях элитного отделения Boeing. Именно первые годы помогли мне понять, что я — волшебница. И могу все. От усмирения обкуренных болельщиков «Спартака» до перевозки на себе центнера ананасов из Конакри. Могу не спать сутками и сутками не есть. Улыбаться, когда тебе хамят, и с такой же доброй улыбкой заполнять протокол и сдавать хамов в полицию после посадки самолета. Умею различать все степени опьянения и аэрофобии пассажиров. Приму роды и потушу пожар. Да много еще всего, нужного и полезного не только в воздухе, но и в обычной, земной жизни. Главное, чтоб навыки применялись как можно реже.

Про похождения в Монголии, Африке и Арабских Эмиратах я уже писала в первой части «Дневников стюардессы». Ну а сейчас — одно из самых сильных впечатлений за всю жизнь и одна из командировок в первый год работы. Встречайте! Калькутта, Индия.



ШЕСТЬ ДНЕЙ, КОТОРЫЕ ПОТРЕЯЛИ НАС. КАЛЬКУТТА

Таинственная Индия. Роскошные дворцы, духовные практики, храмы и тропическая природа. Второе место по количеству населения в мире. Первое — по количеству вегетарианцев. Я начала изучать эту страну не с красот Тадж Махала и не с пляжей Гоа, не с шумного Бомбея или релакса южной Кералы. Первый мой рейс был в Калькутту. В самую грязь и гадюшник. И не обижайтесь за коренных жителей этого мегаполиса. Местные сами так характеризуют свой город. Даже есть индийская поговорка — «Дели — это сердце Индии, Мумбаи — душа, а вот Калькутта (Каликата) — ее задница».

Освоение данной дыры началось уже после того, как меня обкатали на всех российских трассах и на командировках в северные края — во Владивосток, на Камчатку, в Монголию. Начальство, убедившись, что не потерялась, не замерзла, не отравилась монгольской водкой, перевело на следующую ступень карьеры. Тропики. Переводу предшествовал вызов в нашу аэрофлотовскую поликлинику. На цикл прививок от малярии и прочей гадости, встречающейся в странах Африки и Юго-Восточной Азии. Выдав

ШЕСТЬ ДНЕЙ, КОТОРЫЕ ПОТЯСЛИ НАС. КАЛЬКУТТА

вдобавок к прививкам кучу таблеток на всякий пожарный, люди в белых халатах посоветовали не пить сырую воду где ни попадя, не перегреваться на солнце и, если укусит змея или скорпион, — сразу обращаться к доктору. Короче, пожелали удачи.

Случай проверить качество отечественных вакцин подвернулся быстро. И вот уже я пакую чемодан в недельную эстафету в город Калькутту. О существовании которого раньше и не догадывалась.

День вылета

В диспетчерской уже ждала бригада. Трое ветеранов нашего авиационного кружка и одна девочка приблизительно моего возраста и уровня летной подготовки, такая же беленькая и волнующаяся перед первой командировкой в тропики. Девочка Катя. Я ее, кажется, даже видела в поликлинике. С такой же пачкой таблеток и такими же круглыми глазами после врачебного инструктажа. Ну просто моя сестра-близнец!

Группа ветеранов состояла из двух возрастных, побитых молью, мужчин-бортпроводников и расплывшейся женщины-бригадира. С габаритной бригадиршей была не знакома, а вот с мужчинами уже довелось слетать вместе в Петропавловск-Камчатский. Высокий Роман, выправкой и выражением лица напоминающий метрдотеля дорогого ресторана, и коренастый, лысоватый балагур Виталик. В их годы «под пятьдесят» уже можно было выйти на льготную летную пенсию. Возиться с внуками и сидеть с удочкой на рыбалке. Наши же «мальчики» все бороздили просторы небесного океана. И дело было не в любви к авиации

ШЕСТЬ ДНЕЙ, КОТОРЫЕ ПОТЯСЛИ НАС. КАЛЬКУТТА

или к пассажирам (хотя это тоже, возможно, присутствовало). Основным фактором была любовь к перевозке из-за границы всяких нужных и полезных товаров, которые в России можно было продать дороже. Желательно — значительно дороже. Вот такое невинное хобби. Как начали в семидесятых заваливать коммиссионки дефицитными джинсами и пластиковыми цветами, так и не могут остановиться.

На нашем совместном рейсе, на Камчатке, эти два друга загрузились почти центнером красной икры в пластиковых ведерках. Разместили богатство и на багажные полки, и в гардероб экипажа, и даже на кухню. А потом весь рейс ходили и пересчитывали банки.

Вот и сейчас троица пожилых зубров обсуждала возможные коммерческие перспективы на рейс, и дискуссия шла в минорных тонах. Увидев запыхавшуюся меня с чемоданом, бригадирша быстро вышла из разговора и развернулась навстречу. Полив наши с Катей юные мордашки презрением, задала первый вопрос: «Взяли ли с собой в командировку джин?» Мы немного обалдели. Когда ответили, что нет, дама разразилась речью, что наберут, мол, молодежь по объявлению, которая даже не знает, как готовиться к командировкам в зараженные малярией страны. И если заболеем — возиться с нами не будет.

Мы обалдели еще больше. Таких бравых бригадиров, так открыто призывающих к алкоголизму, нам еще не встречалось. Ну и взгляд странноватый не давал покоя. Потом уже выяснились подробности — дама в далекойлетней юности пережила аварийную посадку на острове Маврикий. Тогда обошлось без жертв, но в здравом уме остались не все.

«Взяли ли с собой
в командировку джин?»
Мы немного обалдели.
Когда ответили, что нет,
дама разразилась речью,
что наберут, мол, молодежь
по объявлению, которая даже
не знает, как готовиться
к командировкам в зараженные
малярией страны.