

Пилот S7 Кристина Аншакова: «Мне было бы тяжело работать в офисе»

В детстве она не задумывалась о том, кем хочет стать в будущем, а в старших классах не была уверена в правильности своего выбора. Сейчас Кристина Аншакова — второй пилот авиакомпании S7. Она рассказала, сложно ли работать в авиаперевозках, какие качества характера для этого нужны, смущает ли пассажиров её пол и можно ли пилотам спать во время рейса. Как ко мне пришло осознание того, что хочу стать пилотом? Рядом с домом открылся авиационный кадетский корпус, и я подумала: «А почему бы и нет?» Тем более что дедушка у меня летал на Як-18. Меня это очень вдохновило, чтобы попробовать доучиться крайние классы школы в кадетском корпусе, где давали первоначальную лётную подготовку.

После окончания кадетского корпуса я поступила в Сасовское лётное училище. Там я получила среднее профессиональное

образование. После окончания училища, как и все выпускники, занялась рассылкой резюме по авиакомпаниям. Прошла собеседование, и меня приняли на работу в S7. Тогда это еще был «Глобус», а сейчас уже S7. Дедушка, наверное, больше всех радел, чтобы я поступила в кадетский корпус. И до сих пор у него самая любимая тема — это моя работа. Мама меня всегда поддерживала. Да я никогда и не слышала от своей семьи что-то против, наоборот, только слова поддержки.

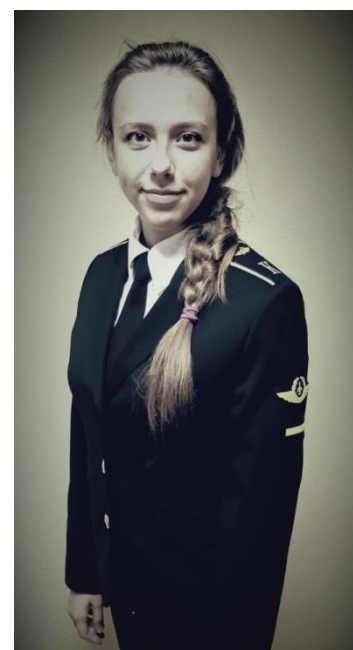
Из чего состоит обычный день пилота

Мой типичный рабочий день начинается с предполётной подготовки. Получаю полётную документацию, прохожу медицинский контроль, брифинг с экипажем. Далее идёт подготовка уже самого самолёта к вылету. Пока командир проводит внешний осмотр, я делаю свои процедуры в кабине. Потом — сам рейс до аэропорта назначения. Если это разворотный рейс, то сразу после выхода пассажиров начинаем готовить самолет в обратную сторону. Получаем план полёта, анализируем метеоинформацию, заправляем самолёт и так далее. Бывают у нас такие рейсы, когда и шесть часов летим. Тогда экипаж может отдохнуть в гостинице. Может быть командировка день-два, а потом летим обратно. Но обычно у нас разворотные рейсы, то есть слетали до аэропорта назначения, высадили пассажиров, приготовили самолёт, заправили, посадили пассажиров, привезли обратно.

У нас плавающий график, нет такого стандарта, что пять дней в неделю работаем, а два отдыхаем. Такого нет. Время вылета может быть разным: и утром, и вечером, и ночью. Как в графике поставят, так и будет.

После работы, конечно, посвящаю время себе. Я недавно решила осуществить своё детское желание — научиться играть на гитаре. Поэтому пошла в музыкальную школу. Теперь в свободное время я езжу туда и пытаюсь научиться играть. Чему научилась, пока стыдно публике показывать (смеётся). Пару-тройку песен сыграть получается.

Кто сказал, что авиация — дело неженское?



У нас говорят так, что пилот — это существо бесполое. Неправильно говорить «женщина-пилот». Мне, к счастью, не встречались люди со стереотипами, что женщина не должна быть пилотом. Я думаю, что это какое-то ограниченное мышление, что ли. Женщин-пилотов сейчас очень много. Есть даже женщины-космонавты. Сейчас такой век, почему бы и нет? Если люди далеки от авиации, то, конечно, когда я говорю, что работаю пилотом, это может вызвать удивление. Но в моей сфере я не первопроходец.

Бывает, что я делаю обращение в салон — после набора высоты, в горизонтальном полёте, когда все процедуры сделаны. Могу рассказать об эшелоне полёта, скорости, что мы пролетаем. Реакцию пассажиров мне передавали проводники. Они говорили, что некоторые спрашивали, опытный ли я пилот, сразу интересовались: «А командир опытный?» То есть кого-то это пугает.

Во время полёта можно и поспать

Из Новосибирска очень много ночных рейсов, и бывает тяжело. Тем более что это рейсы, которые длятся не пару часов, а бывает и по пять. И не спать всю ночь иногда бывает сложно. Даже если взять стандартно — на Камчатку. С Камчатки до Новосибирска больше шести часов лететь, в зависимости от ветра. Летаю я не только по России, но и за границу.

У нас есть такое понятие — «контролируемый отдых». В кабине должен быть бортпроводник, который будет смотреть за бодрствующим пилотом, а другой пилот может позволить себе до 40 минут отдыха, но при условии, что рейс выполняется со временем полёта более трёх часов. Сон должен быть не на критических фазах: нельзя отдыхать в первые 20 минут горизонтального полёта и за 30 минут до начала снижения. Также важно, что скажет командир. Он своим словом может и разрешить, и запретить отдых. Это, конечно, зависит от ситуации в небе.

Мне было бы тяжело работать в офисе, когда целый день одно и то же: одни и те же люди, одно и то же место. Ничего нового не происходит. Думаю, мне не хватило бы усидчивости на стандартную пятидневную работу. Было бы морально тяжело.

Как складывается общение с коллегами.

У нас в коллективе дружеские отношения. Когда работаешь долго, то с большинством людей знаком, несмотря на то, что каждый рейс можешь быть с новым экипажем. Нет у нас такого понятия, как закреплённый экипаж. То есть приходишь на рейс, а там другой командир, другие бортпроводники. Но если давно работаешь в коллективе, то зачастую это знакомые люди, с которыми ты уже когда-то выполнял рейс.

После ввода в строй у меня бывали маленькие оплошности. Опытные командиры подсказывали мне, помогали, лайфхаки давали. Передавали свой опыт и до сих пор передают — я считаю, что учиться у более опытных не зазорно.

И мне ставили рейсы с начинающим пилотами. Как это происходит: когда второй пилот летает в качестве стажёра, то есть его вводят в строй, тогда сажают третьего пилота — действующего второго пилота — в кабину. Он сидит за спинами экипажа. И я так в качестве третьего летала и точно так же могла что-то пояснить, как действующие вторые пилоты когда-то мне.

Ещё в октябре в мой день рождения мы возвращались из Ларнаки. Меня очень тепло поздравил экипаж, а потом и пассажиры похлопали. Командир им, наверное, сказал по громкой связи, потому что мне передавали поздравления. Было очень приятно.



Трудно ли стать пилотом?

Нужно иметь хорошую самодисциплину, потому что профессия обязывает поддерживать определённый уровень знаний, развиваться. Нужно постоянно читать документы, техническую литературу. Информации очень много. И если человек не может себя организовать, заставить поддерживать знания, то из этого ничего хорошего не выйдет. Периодически нам ставят тренажёры, присылают файлы, которые нужно просмотреть, прочитать.

Конкуренция в нашей профессии может быть, наверное, только при трудоустройстве. И то сейчас со всем этим проще. Знаю, что, когда я училась на третьем курсе, набора практически не было, потому что компания «Трансаэро» закрылась и было много пилотов уже готовых, уже переученных на определённые типы самолетов, которые нужны авиакомпании. И выпускники в тот год были не у дел, потому что кому нужно брать человека после училища, специально переобучать, тратить на него деньги, когда вот он — готовый специалист. Вот это и есть конкуренция. Тут уже практически ничего нельзя было сделать. Очень многие в ту пору просто не смогли трудоустроиться, им пришлось идти куда-то в другое место. В серьёзные авиакомпании было сложно попасть.

А сейчас, спустя несколько лет, гораздо проще с трудоустройством. Некоторые доучиваются, получают диплом и через неделю уже садятся на переобучение.

Лучшая причёска — это хвостик

У нас в компании установлены требования по форме и внешнему виду, но они стандартные. Там вот всё дотошно описано: и какого цвета должен быть лак на ногтях, и какая обувь. Например, маникюр телесного цвета, неяркие серёжки-гвоздики и аккуратная собранная причёска. Эти требования больше к бортпроводникам. Я, например, не собираю волосы в такую шишечку, как они. Мне просто будет неудобно упираться головой в кресло, потому что там подголовник.

Я как-то ради эксперимента сделала такой же пучок, как у девчонок, и попробовала на тренажёре быстро надеть кислородную маску. Я вам скажу, что это большого труда составит (смеётся). Это действительно сложно, поэтому я такие причёски, которые добавляют объёма голове, не делаю. Обычно у меня волосы собраны в низкий хвостик, они у меня короткие, поэтому никак не мешают.

Форму нам выдают. У меня были проблемы с её получением, потому что я столкнулась с тем, что женского ряда просто не было, его не существовало. Есть фирма, которая шьёт форму многим авиакомпаниям, в том числе и нам. Она расположена в Москве. И, когда я туда приехала, мне сказали, что женского ряда не было и нет. С меня сняли мерки и потом почти месяц шили форму. К сожалению, не очень хорошо сшили, потому что мне отдали четверо брюк — и все разного размера.

Если работа любимая, то и сложности не пугают.

У каждого, я думаю, бывают трудные дни, в том числе и у меня, когда я бываю расстроена. Это, скорее всего, недовольство собой, потому что все мы люди и можем сделать какие-то ошибки. Но так, чтобы я была прямо разочарована в своей профессии, такого не было.

Экстренных ситуаций в небе, слава богу, не случалось. Такое отрабатываем на тренажёре — мне этого там хватает. Как-то одна из пассажирок боялась лететь, глубоко дышала, ей было не по себе. Бортпроводники её успокоили, объяснили, что экипаж опытный, техника надёжная. Я не знаю, что они ещё говорили, но девушка нормально долетела, никаких проблем потом не было.

На пути к мечте главное — не сдаваться.

Любую сложность на пути к профессии можно преодолеть. Просто нужно упорство.

Помимо того, что при поступлении в лётное училище спрашивают оценки по предметам, в институт — баллы по ЕГЭ, нужно проходить ещё и медкомиссию, сдавать нормативы. И некоторые люди пасуют перед препятствиями, идут в другую профессию, выбирают другие институты.

Как и в любом учебном заведении, какие-то предметы, сессии могут показаться непреодолимыми. Но у нас мало кого отчисляли, потому что большая часть людей шла учиться осознанно. Только на первом курсе несколько человек поняли, что это не тот выбор, который они хотели сделать, и ушли. Но большинство знали, чего хотят достичь, поэтому относились ко всем предметам ответственно: и готовились, и сессии сдавали, и не было такого, что кого-то за уши притягивали.

Когда я поступала, в этот год поступали, кроме меня, другие девушки. И так получилось, что у нас образовалась практически женская группа. Было 18 поступивших девушек. И для училища это было удивительно, потому что раньше была одна-две, а тут 18! Хочу сказать, что я лично знаю о 16 девушках из того набора, которые устроились по профессии и сейчас летают. В том числе и я.

*с использованием информации и материалов Новосибирских новостей (фото: личный архив Кристины Аншаковой)