

# В ДЖЕТЕ ТОЛЬКО ДЕВУШКИ

## ОПЕРАТОРЫ РЫНКА ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ К ЭКИПАЖУ ДЕЛОВОГО САМОЛЕТА ПРЕДЪЯВЛЯЮТСЯ ОСОБЫЕ ТРЕБОВАНИЯ. ОПЕРАТОРЫ РЫНКА ИЩУТ ПИЛОТОВ И БОРТПРОВОДНИЦ В СООТВЕТСТВИИ С ТРЕБОВАНИЯМИ КЛИЕНТОВ. ПО ОЦЕНКАМ УЧАСТНИКОВ РЫНКА, НА ВРЕМЯ ПОЛЕТА СТЮАРДЕССА ДОЛЖНА БЫТЬ ГОРНИЧНОЙ ПЛЮС СЕКРЕТАРЕМ ДЛЯ ПАССАЖИРА. ПО СТЮАРДЕССЕ ЧАСТО СУДЯТ ОБ УСЛУГАХ АВИАКОМПАНИИ.

АННА САМОЙЛОВА

Современный парк деловой авиации в нашей стране состоит преимущественно из самолетов иностранного производства. «В РФ самолетов для деловых поездок, рассчитанных на двух, максимум на десять пассажиров, сейчас не производят. Поэтому специалистов, которые пилотировали бы эти самолеты, тоже нет», — говорит генеральный директор компании «Бизнес-джет сервис» Александр Киселев. — И, как мы подсчитали, больше придется потратить на переобучение русского летчика, чем пригласить на работу в бизнес-авиации летчика из американских, канадских, европейских авиакомпаний».

Каждая российская компания — оператор сегмента бизнес-джетов имеет свои каналы, по которым происходит поиск сотрудников. Самый распространенный способ — это регулярное штудирование иностранных кадровых агентств. Главное требование к кандидатам — крепкое здоровье, стаж за штурвалом не менее 20 лет и, конечно, хорошая репутация летчика. К примеру, один из пилотов бизнес-джета Challenger 604 компании Air Charter Service работает в компании около 10 лет. «Мы доверяем этому человеку. Налетав огромное количество часов на регулярных рейсах, пилот был продвинут до управления Challenger», — говорит пиар-менеджер Air Charter Service Анна Трошина.

Для некоторых операторов рынка деловой авиации немаловажно, какого возраста пилот. Бизнес-джеты хотя и летают нерегулярно, но зато их полет может длиться пять-семь часов в один конец. Столько же времени занимает и обратный путь. В среднем летчик бизнес-авиации летает по 20 часов в месяц. «После такого перелета биоритмы организма восстанавливаются пять дней, но этого времени у пи-



РИА НОВОСТИ

ЛИШЬ КАЖДАЯ ДЕСЯТАЯ ПРЕТЕНДЕНКА НА ДОЛЖНОСТЬ СТЮАРДЕССЫ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ СООТВЕТСТВУЕТ ТРЕБОВАНИЯМ ОПЕРАТОРОВ

лота может и не быть — на очереди новый рейс», — говорит Хосе Назаров, руководитель планирования и обеспечения полетов компании Golden Wings Ltd. — И у молодого организма больше возможностей быстро восстановиться. Поэтому средний возраст наших летчиков — 45 лет». Хосе Назаров также признается, что за рубежом возрастные ограничения не являются препятствием в карьере пилота бизнес-джета. «Я знаю одного 65-летнего пилота, канадца, работающего в одной иностранной компании, который до сих пор в обойме! Но такие люди, пожалуй, исключение, подтверждающее правило: пилоты бизнес-джетов — это в основном молодые мужчины», — добавляет господин Назаров.

Тем не менее должность пилота бизнес-джета остается целью десятков летчиков регулярных рейсов. Главным преимуществом, из-за которого авиаторы стремятся сменить работу, была и остается заработная плата. В среднем летчик бизнес-самолета получает 200 тыс. руб. в месяц.

Однако если на должность летчиков бизнес-джета российские операторы бизнес-авиации чаще всего предпочитают нашим специалистам иностранцев, то с подбором борТПРОВОДНИЦ все несколько проще. Большая часть стюардесс приходит работать на бизнес-джеты с регулярных международных рейсов российских компаний. «Любая стюардесса считает переход в бизнес-авиацию большим продвижением по службе», — говорит господин Киселев. «Мы получаем в среднем по 30 резюме в месяц, но лишь каждая десятая соответствует выдвигаемым нами требованиям», — подтверждает господин Назаров.

Существует стандартный набор требований к кандидатам в стюардессы деловых самолетов. Претендентка на работу стюардессы должна быть ростом 160–170 см, весить не более 60 кг, быть не моложе 25 и не старше 35 лет. Кроме того, она должна владеть устным и письменным английским языком, иметь пятилетний стаж работы на регулярных меж-

дународных рейсах и хорошие рекомендации. Помимо вышеперечисленного она просто обязана всегда пребывать в хорошем настроении и быть выносливой физически и психологически. «А также отдавать себе отчет, что ее работа — это не только встречать и провожать пассажиров, но и содержать салон в чистоте, быть внимательной к пассажирам, как к родным», — отмечает Александр Киселев. — Мы за все отвечаем перед нашим клиентом: и за задержку рейса, и за комфорт во время полета. И по стюардессе судят о нас».

За последний год, по словам господина Киселева, количество заявок на аренду бизнес-джетов со стороны российских пассажиров возросло на 30%. «Если раньше только элита могла позволить себе летать, то сегодня среди наших клиентов есть и компании среднего звена. В среднем перелет в Европу на деловом самолете средней дальности стоит €30–40 тыс.», — говорит он. В стандартный пакет услуг, который предоставляется пассажиру бизнес-джета, входит самолет, питание на борту, аэронавигационные сборы, стоянка в аэропортах следования, оплата аэропортовых сборов по пути следования, отдельная стойка регистрации, размещение в гостинице, встреча клиентов в аэропорту, круглосуточное информирование доверенных лиц клиента о том, как выполняется подготовка к полету.

За то, чтобы все было подано вовремя и сделано качественно, отвечает борТПРОВОДНИЦА. Она должна знать немало: уметь сервировать стол и разбираться в кулинарии настолько хорошо, чтобы уметь подобрать меню пассажиру любой национальности и вкуса. «Мы еще на собеседованиях спрашиваем девушек, окончили ли они курсы по сервировке стола и умеют ли готовить. Если среди группы пассажиров есть, например, вегетарианцы, то им нужно особое меню подобрать. Мы внимательно к этому моменту относимся, потому что испортить отношения с клиентом можно навсегда, подав ему не ту еду», — говорит Хосе Назаров.

**ЕСЛИ ЛЮБЕЗНОСТЬ СТЮАРДЕССЫ НА РЕГУЛЯРНЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСАХ РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ В ПАКЕТ УСЛУГ ЗАЧАСТУЮ МОЖЕТ И НЕ ВХОДИТЬ, ТО НА БИЗНЕС-ДЖЕТАХ ВЕЖЛИВОСТЬ БОРТПРОВОДНИЦЫ — ОПРЕДЕЛЯЮЩИЙ ФАКТОР ЕЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**



Все опрошенные ВГ ньюсмейкеры в один голос уверяют: те кандидаты, которые идут на бизнес-джеты в надежде получать больше денег и меньше работать, очень скоро понимают, что ошиблись. Конечно, в самолетах регулярных рейсов на одного стюарда приходится в среднем 10–12 пассажиров. О них надо заботиться: кормить, убирать за ними грязную посуду, выдавать пледы и сопровождать в места общего пользования, знакомить с правилами безопасности. Однако если любезность стюардессы на регулярных международных рейсах российских авиакомпаний в пакет услуг зачастую может и не входить, то на бизнес-джетах вежливость борТПРОВОДНИЦЫ — это определяющий фактор в ее деятельности. Еще и поэтому работа стюардессы деловой авиации — тяжелый труд. Особенно если на борту не один-два, а пять или семь человек. Их не просто надо кормить, за ними надо ухаживать во время обеда и уступать им на ночлег. Проводница обязана общаться с пассажирами, быть искренней, внимательной, знать всех пассажиров по имени-отчеству и так обращаться к ним во время полета. При этом девушка может не понравиться пассажиру, и тогда, стоит ему намекнуть на это ее начальству, к дальнейшим полетам ее могут и не допустить вообще.

Стюардесса Ирина поделилась с ВГ личным опытом. После трех лет работы на международных рейсах «Аэрофлота» она решила перейти на работу в бизнес-джет. Однако очень скоро поняла, что поспешила. «Я должна была решать самые неожиданные проблемы», — рассказывает девушка. — Например, где в кратчайшие сроки достать анчоусы, которые вдруг пожелал пассажир. Если бы мы были в Европе, проблем бы не было, но мы прилетели в Туркмению, и где это все искать — непонятно. Я не знала, что делать. В конце концов пассажир остался недоволен сервисом, а меня обвинили в тупоумии и нерасторопности. Я уволилась, вернулась обратно в «Аэрофлот». Там пассажиров больше, зато не приходится зависеть от неких богатых людей».

Однако представители деловых авиакомпаний оправдывают своих клиентов. «Наши клиенты — это самые влиятельные люди государства и бизнеса. И мы обязаны обеспечить их комфорт. Поэтому, подбирая стюардессу, негласно выбираем в одном лице секретаря плюс горничную для пассажира на время полета», — говорит Хосе Назаров. — И кто из кандидаток будет работать на том или ином самолете, определяет пассажир, указывающий понравившуюся ему стюардессу. Мы вынуждены прислушиваться». Представители бизнес-джетов считают, что для умной стюардессы такая работа не будет тяжким бременем. «Мы еще на собеседованиях кроме тестов по устному и письменному английскому предлагаем решить какие-нибудь задачи, чтобы проверить уровень интеллекта», — говорит Хосе Назаров. — Как правило, хотим выяснить не только то, насколько девушка сообразительна, но и выявить ее намерения. Тех, кто идет на бизнес-джет в поисках богатого мужа или бойфренда, отсекаем сразу».

Оплата труда стюардессы бизнес-джета не является фиксированной. Она зависит от дальности полета, количества пассажиров в самолете и самого самолета. Хорошая стюардесса получает в месяц в среднем €2 тыс. ■



**AIRCOMPANY**  
**RusJet**

**МЕНЕДЖМЕНТ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ БИЗНЕС-АВИАЦИИ**

**ОРГАНИЗАЦИЯ VIP-РЕЙСОВ**





Адрес: 119221, г. Москва (ул. «Воробьевы»)  
 16, 1-й этаж  
 Телефон: +7 (495) 838 - 65 - 65  
 info@rusjet.aero  
 www.rusjet.aero

Реклама

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА