



Анна Турчик

ЗАОБЛАЧНАЯ МОБИЛЬНОСТЬ¹

*Prepare a face to meet the faces that you meet and
places that you face².*

Рут, 44 года, старшая бортпроводница
Emirates Airlines

Мобильность не знает границ. С момента выхода в свет книги профессора Ланкастерского университета Джона Урри «Социология за пределами общества» проблематика мобильности находится под пристальным вниманием ученых. Стремительное развитие и совершенствование мобильных устройств и техники вынуждает исследователей искать новые подходы к пониманию взаимодействия в пространстве глобализации, а также конструировать новые понятия и концепты для объяснения происходящих процессов. «Текущая современность», «денежные потоки», «гибель дистанции», «парадоксы мобильности», «производство и потребление мест» — вот словосочетания, которые сегодня довольно часто звучат с трибун конференц-залов и встречаются на страницах академических и научно-популярных журналов.

Понятие мобильности неразрывно связано с понятием пространства, потому что мобильность подразумевает прежде всего перемещение объекта в пространстве (даже если речь идет о пространстве виртуальном). В этой связи неизбежным является внимание исследователей к процессам перемещения тел в пространстве и тем особенностям и характеристикам, которые им свойственны. Одним из очевидных и полюбившихся социологам примеров перемещения тел в пространстве является пример перемещения путешественников, туристов, паломников. Вспоминая работы Баумана и Каймкрасса³, Джон Урри в статье «Взгляд туриста и глобализация» отмечает, что для многих социальных групп все более актуальной становится «гибель дистанции», кроме того, происходят «величайшие в истории перемещения людей через национальные границы»⁴. Речь идет об исчезновении дистанции не только вследствие повсеместного распространения мобильных технологий

¹ Статья подготовлена в рамках проектов ЦФС, поддержанных НИУ ВШЭ, «Культура новой мобильности в пространстве вещей и событий» и «Феномены порядка в мобильных коммуникациях». Написана по материалам бесед с бортпроводниками компании *Emirates Airlines*, а также на основе наблюдений автора, который более полугода является бортпроводником этой авиакомпании, что позволяет проводить многочисленные качественные интервью с коллегами, а также включенным образом наблюдать за профессиональной деятельностью бортпроводников.

² Строка из стихотворения Т. С. Элиота «Любовная песнь Альфреда Дж. Пруфрока» *Для встречи новых лиц создать себе лицо* (пер. Н. Берберовой) дополнена словами: *и встречи новых мест.*

³ Речь идет о работах: *Bauman Z. Liquid Modernity. Cambridge: Polity, 2000; Caimcross F. The Death of Distance. London: Orion, 1997.*

⁴ *Урри Дж. Взгляд туриста и глобализация // Массовая культура: современные западные исследования. М.: Фонд научных исследований «Прагматика культуры». 2005. С. 136—150.*

и Интернета, но и ввиду бесконечного потока перемещающихся с места на место групп и толп людей. При этом постепенно происходит переход от прочной, устойчивой современности к более текучей и ускоренной *текучей современности* (термин Баумана). Подобное ощущение сжатия пространства отчасти возникает благодаря возможности огромных потоков людей и групп практически на повседневном уровне перемещаться на большие расстояния, немислимые для человека еще несколько десятков лет назад. Более того, каждый год объем потоков пассажиров, туристов, путешественников, рабочих и т. д. заметно увеличивается⁵.

Один из вопросов социологии мобильности и социологии пространства связан с тем, что, собственно, происходит с телами в процессе перемещения? Каким образом осуществляется взаимодействие между телами? Какие типы социальных связей характерны для перемещающихся и существуют ли эти связи вообще?

№ 5  2012

Еще более ста лет назад Зиммель в небезызвестной «Социологии пространства» упоминает о возникновении между попутчиками особого рода социальных связей. Гораздо позже Урри, опираясь на работы Мануэля Кастельса⁶ и Кевина Гетерингтона⁷, описывает существование таких сообществ, которые не требуют географического родства или принадлежности к единому государству, но которые образуются ввиду пересечения интересов, необходимости «скоротать время» в пути и т. д. Вслед за Гетерингтоном Урри концептуализирует подобные сообщества как *бунды*⁸ — *особую форму мобильной социации*. «К такого рода бундам, или обобществлениям, обычно присоединяются по свободному выбору и могут покинуть их тоже свободно. Действительно, люди быстро присоединяются к ним, а потом покидают. Членство они сохраняют отчасти потому, что получают эмоциональное удовлетворение от [сознания] общности целей или общего социального опыта, хотя бы то и другое носило временный характер. Такого рода обобществления позволяют людям экспериментировать с новыми видами проживания, которые часто носят временный характер и предполагают многообразные мобильности»⁹.

Поддерживая идею о конституировании между попутчиками особого рода солидарности (ситуативной солидарности) внутри временно сосуществующих групп, Филиппов отмечает: «Если система отсчета — мобильность, пересечение границ сетями и потоками, тогда солидарность может быть только внутри небольших кружков, помимо всего прочего, не предполагающих обязательств ролевого поведения и не очень прочных»¹⁰, добавляя, что солидарность попутчиков именно как попутчиков хотя и не возникает с необходимостью, но вполне возможна¹¹.

Вместе с тем, когда речь идет о попутчиках, имеются в виду, как правило, такие категории групп, как путешественники, пассажиры, туристы и т. д., *случайно* пересекающиеся в пространстве и образующие некие сообщества на добровольных началах,

⁵ Например, см.: *Popov V. The Culture of New Mobility in Russia: Networks and Flows Formation // Mobilities. 2012. Vol. 1. No. 7. P. 151–169.*

⁶ *Castells M. (1996) The Rise of the Network Society. Oxford: Blackwell.*

⁷ *Hetherington K. 'The contemporary significance of Schmalenbach's concept of the bund'. Sociological Review. 1994. No. 42. P. 1–25.*

⁸ К подобного рода бундам относится, например, Вандерфогель (*Wandervogel*) — немецкие культурно-образовательные и туристические группы.

⁹ *Urry J. Sociology Beyond Societies. Mobilities for the Twenty-First Century. London: Routledge, 2000; Op. cit. P. 14. Перевод А. Ф. Филиппова.*

¹⁰ *Филиппов А. Ф. Мобильность и солидарность. Статья вторая // Социологическое обозрение. Т. 11. № 1. 2012.*

¹¹ *Филиппов А. Ф. Мобильность и солидарность. Статья первая // Социологическое обозрение. Т. 10. № 3. 2011.*



— Ну, как тебе понравилась Англия? А ведь свободный край!
— Ну ужь свободный, не смей простого блузника в рожу ударить.

«по интересам». Однако как быть с другими группами совместно перемещающихся? Как возможно существование групп людей, которые вынуждены солидаризироваться на время путешествия по долгу службы? Какой мотив у этих групп?

В данном случае мы обратимся к такой незаурядной профессии, как бортпроводник, и охарактеризуем некоторые особенности восприятия мобильности и пространства бортпроводниками международных авиалиний, а также попробуем понять, что заставляет их *возвращаться* на работу, несмотря на трудности сосуществования в межкультурной среде и постоянное эмоциональное напряжение.

Emirates Airlines: опыт транснациональной корпорации

№ 5 
2012

Never in my life had I seen such a variety of nationalities as here in Emirates. Wonder how we all survive together¹².

Ванесса, 27 лет. Испания

Наверное, сложно представить себе более мобильную профессию, чем эта. Постоянная смена часовых поясов и континентов, неизбежное и бесконечное взаимодействие с людьми со всего мира, ежедневные пересечения национальных границ. Еще более мобильной эта профессия становится в рамках транснациональных корпораций, когда уже ради самой профессии будущим работникам воздушного пространства приходится переехать в другой город/страну/континент.

Авиакомпания *Emirates Airlines* является одним из крупнейших авиаперевозчиков международного сообщения с интернациональным экипажем. На сегодняшний день это самая крупная в мире транснациональная авиакомпания, штат которой насчитывает порядка 170 различных национальностей 16 000 бортпроводников, представляющих различные культуры и обеспечивающих безопасность и комфорт на борту рейсов *Emirates*. Девушки и молодые люди со всего мира проходят тщательный отбор, чтобы получить подобного рода *мобильную* работу.

Однако мобильность начинается не там, где начинается полет, а задолго до него, а именно с получения так называемого ростера (англ. — *roster*) — расписания на месяц, где указываются направления полетов, состав экипажа с указанием «активных языков» и национальностей. Получив расписание, бортпроводник начинает *конструировать* план своей мобильности: какие рейсы принять, а какие *променять*, где куда пойти и что где купить, от кого что ожидать и кому что не сказать и т. д.

Для каждого рейса *Emirates* формируется новый экипаж, зачастую насчитывающий до 20 различных национальностей. Кроме того, ротация экипажей рейсов происходит таким образом, что бортпроводникам едва ли удастся встретиться друг друга вновь в ближайшем будущем¹³. Столь разнообразный этнический состав экипажей, а также их бесконечная ротация, безусловно, усложняют взаимодействие как внутри экипажа, так и вне его (взаимодействие с пассажирами, наземным персоналом, службами отелей и т. д.).

Свой кросс-культурный опыт некоторые из бортпроводников описывают следующим образом:

¹² Никогда в жизни я не встречала такого разнообразия национальностей, как здесь, в Эмиратах. Интересно, как мы здесь все уживаемся (англ.).

¹³ Например, за шесть летних месяцев лишь однажды мне пришлось лететь с бортпроводником, с которым мы уже как-то вместе летали. Однако при желании есть возможность попросить о совместных полетах, что зачастую и делают семейные пары бортпроводников.

До этого я никогда не была за границей. Конечно, когда я прибыла в Дубаи, я была несколько шокирована. Мне потребовалось время, чтобы лучше узнать различные культуры и научиться предсказывать поведение людей. Я помню, как однажды сказала одной девушке из Индии что-то вроде: «Я ем твоего бога» (о говядине) — и она так разозлилась! Сейчас, конечно, все гораздо проще, ты просто объясняешь поведение человека в духе: «Ой, да она просто британка», или: «Да не обращай внимания, он же из Ливана», а дальше тебе больше ничего не нужно объяснять, потому как каждый понимает, что за этим стоит¹⁴.

Зулейка, 35 лет, Гана

Иногда язык становится настоящей проблемой и даже угрозой. Однажды во время высадки пассажиров мне нужно было отойти в хвост самолета, и я попросил бортпроводницу напротив: «Присмотри за дверью» (англ.: cover the door), имея в виду контроль двери, поскольку мы не имеем права отходить от двери. И что, вы думаете, я обнаружил, когда вернулся? Она накрыла всю дверь одеялом и не давала пассажирам выйти.

Томислав, 37 лет, Румыния



Знаете, такой опыт заставил меня подумать о своей собственной национальности. Я никогда не думала об этом, поскольку мы принимаем свою национальность как что-то само собой разумеющееся. Например, я даже не подозревала, что мир не знает о таком жесте (показывает жест «хочу в туалет»), и я никогда не думала, что наша нация невежлива, пока не увидела, насколько вежливыми являются национальности Азии! Это было настоящим открытием!

Мамту, 25 лет, Индия

Трудности взаимодействия в транснациональной корпорации стараются предотвратить и разрешить самыми различными способами, проводя CRM-тренинги (*Crew Resource Management*), всевозможные досуговые мероприятия, поддерживая совместное проживание представителей различных национальностей и межкультурные браки. Один из девизов компании — *We are globalista serving globalistas* — можно увидеть как в рекламных роликах, так и на главной странице портала бортпроводников. Этот портал предоставляет всю необходимую информацию о коллегах: национальность, языки, которыми свободно владеют бортпроводники, домашний и сотовый телефоны, адрес электронной почты. Некоторые старшие бортпроводники за сутки до полета отправляют письмо всем членам экипажа с самопрезентацией, описанием особенностей полета и своего стиля работы. После чего, за два часа до полета, все члены экипажа впервые встречаются в брифинг-комнате, где каждый член экипажа проходит проверку на наличие необходимых документов, на безупречность формы и макияжа, а также на знание всевозможных процедур (первая помощь, экстренные ситуации и т. д). Члены экипажа представляются друг другу, и далее старший бортпроводник, а также пилоты произносят несколько слов о предстоящем рейсе. Подобное экспресс-знакомство призвано максимально облегчить и ускорить процесс групповой динамики во время полета.

Вместе с тем возвращение в аэропорт Дубая означает «гибель» команды: бортпроводники разбирают свои чемоданы, говорят друг другу «пока» и расходятся в разные стороны, четко осознавая, что в ближайший год могут и не встретиться вовсе. Таким образом, командная работа и солидарность бортпроводников «действительны» только на время службы. О возможности дружбы и солидарности вне полета один из бортпроводников высказался так:

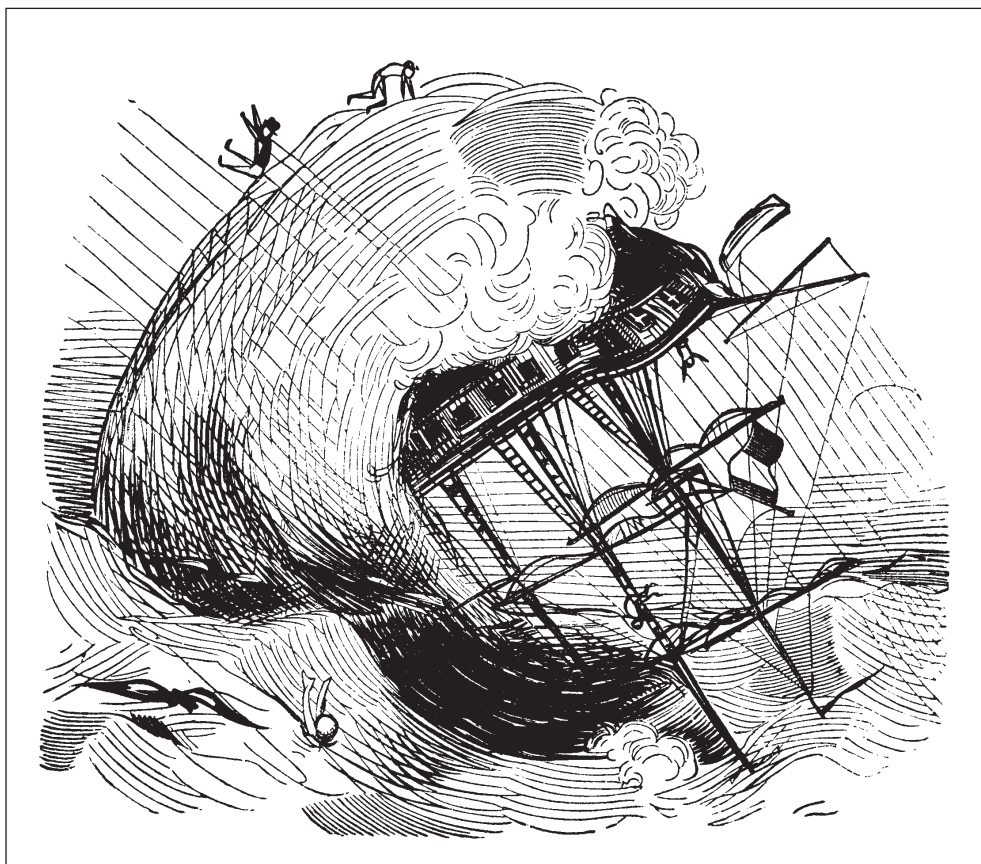
Во время полета тебе кажется, что вы — одна семья. В самолете вы держитесь вместе, поскольку вам необходимо обеспечить и безопасность полета, и незабываемый для пассажиров опыт, а потому вы стараетесь вынести за скобки все, кроме улыбок и помощи

¹⁴ Все беседы проводились на английском языке. Здесь и далее автором представлен перевод с англ.

друг другу. Кроме того, каждый знает, что это необходимость на время полета, ну и на время остановки между рейсами. А после полета вы, может, и «до свидания» друг другу не скажете, не то что встретитесь за чашкой кофе.

Воллан, старший бортпроводник, 30 лет, Индия

Различия в паттернах поведения, языковых акцентах, уровне образования, а также национальные и культурные особенности бортпроводников — все это, несомненно, влияет не только на общий характер работы и особенности коммуникации, но и на безопасность полета, которая заключается в слаженности команды, в степени солидарности между членами экипажа, в командной коммуникации, в реакциях каждого конкретного бортпроводника и экипажа как единого организма. Вместе с тем даже существующее в разных культурах отношение к иерархии зачастую вызывает трудности командной коммуникации на борту.



Так, например, англо-американская культура (США, Великобритания, Австралия, Новая Зеландия) считается более индивидуалистичной, с менее развитой и менее выраженной иерархической системой отношений между старшими и младшими, руководителями и подчиненными, что обеспечивает более свободную коммуникативную среду, в том числе и на борту. В более иерархически выстроенных культурах (например, в конфуцианских культурах Азии) дистанция между старшими и младшими значительно возрастает вместе со степенью уважения к старшим¹⁵. От того, насколько качественной, слаженной и своевременной будет коммуникация на борту, во многом зависит безопасность полета.

¹⁵ Merritt A. C. Cross-cultural issues in CRM training // Proceedings of the Sixth ICAO Flight Safety and Human Factors Regional Seminar and Workshop. Amsterdam, the Netherlands. May 17–19. 1994. P. 236–243.

Каждый член экипажа, представляя свою нацию и культуру, привносит в коммуникацию что-то свое: определенные выражения, жесты, мимику, степень властной дистанции. Подобный многонациональный состав персонала является самой благоприятной средой для зарождения всевозможных конфликтов, чаще всего связанных с ошибками коммуникации.

Кроме того, работу бортпроводника усложняет и то обстоятельство, что профессия эта связана прежде всего с эмоциональным трудом. Именно этот аспект профессии исследователями изучен тщательнее всего. Практически все социально-психологические исследования профессии бортпроводников так или иначе основаны на понятии *эмоционального труда (emotional labor)*, введенного исследовательницей Университета Беркли Эрли Рассел Хочшилд в 1983 году. В известной работе «Управляемое сердце: коммерциализация человеческих чувств» она приходит к выводу, что так же как промышленные рабочие могут быть отчуждены от производимых ими товаров, работники сферы услуг (на примере работы бортпроводников) могут испытывать отчуждение от своих наигранных эмоций. Чувства, эмоции, улыбки и даже отношения становятся в большей степени принадлежностью организации, нежели человека, а частные эмоциональные проявления отдельных личностей эксплуатируются рынком¹⁶.

Несмотря на многочисленные неудобства профессии, вызванные особенностями межкультурной среды и необходимостью нескончаемых эмоциональных вложений, интерес к компании *Emirates Airlines*, как и к профессии бортпроводника, не просто не ослабевает, но, напротив, растет из года в год. Бортпроводники компании готовы пожертвовать многим ради того, чтобы быть «невероятно мобильными» и иметь возможность почувствовать «мир у ног своих». Именно мобильный характер профессии, «мир без границ», пространственная свобода заставляют раз за разом возвращаться на борт, улыбаться всем вокруг и смеяться в ответ на коммуникативные недоразумения.

Эмоциональность в обмен на мобильность, или Space Matters!

When I'm really pissed off with the customers or with the crew, I just come home and make a list of at least five future destinations I would love to explore soon... that is what exactly keeps me on within my job and smile...¹⁷

Люсиана, Аргентина, 26 лет

Одна из особенностей рассуждения о пространстве применительно к профессии бортпроводника заключается в том, что в данном случае мы говорим о пространстве не как о некоей философской абстрактной категории, но как о категории «практической», как о чем-то реально существующем и имеющем первостепенное значение. Мы описываем ситуации, когда пространство и манипуляция пространством играют значимую роль в нашей жизни. Безусловно, и вне профессии бортпроводника мы беспрестанно участвуем в *пространственных проектах*, перемещаясь с места на место и перемещая вещи вокруг. Однако для бортпроводников

¹⁶ *Hochschild A. R. The managed Heart: The Commercialization of human feeling. Berkeley: Univ. of California Press. 1983.*

¹⁷ Когда я на самом деле зла на пассажиров и на коллег-бортпроводников, я просто прихожу домой и составляю список как минимум из пяти направлений, куда мне бы хотелось отправиться в ближайшем будущем. Это именно то, что удерживает меня на моей работе и заставляет улыбаться.

возможность мобильности и возможность *практического применения* пространства порой значат гораздо больше, чем денежное вознаграждение за нелегкий эмоционально-физический труд.

В работе «Производство пространства» Анри Лефевр говорит о том, что каждое общество создает свое собственное пространство. Пространственное измерение различных стран и культур нельзя назвать одинаковым¹⁸. Весьма абстрактное понятие пространства Лефевр превращает во что-то динамическое, живое и изменчивое: «Пространство в современном способе производства и в “действующем обществе” как таковом имеет некую свойственную ему специфическую реальность, в том же смысле и в том же глобальном процессе, что и товар, деньги, капитал... Пространство содержит социальные отношения»¹⁹. Пространство, таким образом, есть конструкт социальный, который определяется и формируется самими обществами — или общностями. Служители воздушного пространства также формируют свои пространственные горизонты. Так, расстояние между Индией и Румынией в представлении бортпроводницы Мамту совершенно не равно его физическому эквиваленту, так же как и расстояние между Бразилией и Эфиопией бортпроводнице Зулейке кажется значительно короче, чем оно есть на самом деле.

В представлении бортпроводников пространство сжимается за счет постоянной мобильности, а границы между государствами постепенно исчезают. Отчасти это происходит ввиду многонационального состава постоянно сменяющихся команд экипажей, а отчасти — из-за отсутствия виз и паспортного контроля. Еще в 1980-х годах исследовательница бортпроводников Роберта Лессор отметила, что подобное географическое разнообразие рабочего времени отражается на сознании бортпроводников: «Сущность и качество столь просторной географической среды приводит к изменению сознания»²⁰.

Восприятие пространства как «сжатого» конструируется главным образом благодаря двум значимым обстоятельствам. Первое связано с собственно интенсивностью мобильности: количеством пересекаемых границ, длиной преодолеваемых расстояний, отсутствием бюрократических формальностей в виде оформления виз. Практически все бортпроводники как один говорят о том, что мир бортпроводника похож на школьный глобус: такой же маленький — и такой же круглый:

Мир кажется действительно маленьким! И ты испытываешь такие невероятные ощущения, когда можешь сказать: «О! Мне нужно купить пару туфель для брата. Пожалуйста, пора слетать в Китай». Или: «Я давно не ела настоящих суши! Как здорово, что Япония не за горами!» В то время когда многие отправляются за продуктами и одеждой в супермаркет, я думаю о том, в какой стране что лучше приобрести.

Мамту, 25 лет, Индия

Второе обстоятельство связано с разнообразием этнического состава экипажей. Соприсутствие представителей разных национальностей в тесном пространстве фюзеляжа самолета, так же как и постоянное взаимодействие с коллегами в рабочее и вне рабочее время, позволяет ощущать пространственную близость с другими государствами. Знание и понимание национальных особенностей (привычек, юмора, мимики и жестов, традиций, ритуалов) формирует особое про-

¹⁸ Lefebvre H. The Production of Space. Trans. Donald Nicholson-Smith. Oxford: Blackwell, 1991.

¹⁹ Лефевр А. Производство пространства / Пер. С. А. Эфирова // Социологическое обозрение. Т. 2. 2002. № 3.

²⁰ Lessor R. Social Movements, the Occupational Arena and Changes in Career Consciousness: The Case of Women Flight Attendants // Journal of Occupational Behavior. 1984. No. 5. P. 37—51.

странственное восприятие по отношению к той или иной нации. Канчан, родом из Калькутты, в разговоре не раз упоминала о том, насколько близкой ей кажется Румыния, хотя она никогда там не была:

В предыдущих авиакомпаниях, где я работала, у нас были в основном представители арабских стран, а также группа из Румынии и Испании. До этого я даже никогда не слышала о такой стране, как Румыния. Однако мне приходилось довольно часто с ними (румынами) общаться. И я чувствую, что есть какая-то связь с той страной, что физически она стала ближе. И это только потому, что я проводила так много времени с ними. Так же, как с Россией. Я никогда не была в России, однако теперь мне частенько приходится работать с русскими, узнавать их привычки, особенности коммуникации. Теперь мне эта страна вовсе не кажется такой далекой. В общем-то туда и лететь-то всего 5 часов.

Профессия бортпроводника открывает несколько иной опыт освоения пространства и практически уникальный опыт мобильности. Возможность определенного рода свободы, гибкого графика и посещения интересных мест — вот что мотивирует бортпроводников на работу, даже если это напряженный, эмоционально изматывающий труд. *Пространственное вознаграждение* зачастую значит гораздо больше, нежели денежная оплата труда.

Самым главным поощрением в работе бортпроводника становится так называемая остановка в пути²¹, или *лэйоувер* (от англ. *layover*). Лэйоуверы представляют собой некое гибридное пространство, как называет его Рэй Олденбург²², «третье место», когда бортпроводники очевидно находятся вне дома, но и не на работе. Это третье место является ценным пространственно-временным убежищем, которое бортпроводники ценят больше всего в своей работе. Для очень многих бортпроводников вознаграждение за работу исчисляется именно многообразием изученных пространств и количеством получаемых *лэйоуверов*, нежели получаемым доходом. Потому большинство бортпроводников стремятся избавиться от своих «туда-сюда» рейсов:

Терпеть не могу «туда-сюда» рейсы (англ. — turnaround). Времени на подготовку тратишь много, а в итоге не получаешь ни летных часов, ни путешествий. Если у тебя в месяц получается больше трех туда-сюда рейсов, то считается, что месяц не удался.
Томислав, 37 лет, Румыния

Остановка в пути как пространственное вознаграждение

If you take that away, if it wasn't for all the layovers that we get, then it doesn't worth it at all²³.

Шон, 28 лет, Индия

Время между полетами, предоставляемое бортпроводникам в пункте назначения, можно рассматривать как «неденежную» зарплату, благодаря которой эта профессия является столь привлекательной. Такой «пространственный приют»²⁴ — один

²¹ Остановка в пути как эквивалент английского *layover* — время отдыха бортпроводников в пункте назначения в промежутках между рейсами. Как правило, остановка бывает, если время в полете превышает 4,5—5 часов.

²² Oldenburg R. Celebrating the Third Place: Inspiring Stories About the “Great Good Places” at the Heart of Our Communities. New-York: Marlowe and Company, 2000.

²³ Если это убрать, если бы не остановки в пути, которые нам предоставляются, тогда это того не стоит совсем.

²⁴ Whitelegg D. Working The Skies. The Fast Paced Disorienting World of the Flight Attendant. New York: New York University Press, 2007.

из самых замечательных бонусов профессии. С точки зрения бортпроводников мобильность данной профессии заключается не в том, что самолет быстро и часто перемещается из пункта А в пункт В, а в том, что существует эта «стоянка». Именно она позволяет судить о реализации мобильности. Не само перемещение (а также скорость и количество перелетов), но паузы между ними и те виды активности, которые эти паузы заполняют, говорят о мобильности профессии бортпроводника:

Что-то должно произойти между двумя полетами. Какое-то событие. Я бы не стал говорить, что у нас «мобильная» профессия, если бы совершал только рейсы туда-назад. Подобные рейсы похожи на то, как если бы ты пригласил домой гостей и через несколько часов их проводил, но сам так никуда и не выходил. После полета должно быть что-то. Или ты что-то увидел и у тебя остались впечатления, или ты что-то купил и у тебя осталось это физическое подтверждение того, что ты где-то был, которое останется с тобой. Потому только подобные остановки дают почувствовать, что ты действительно где-то побывал, совершил мобильность.

Воллан, старший бортпроводник, 30 лет, Индия

Именно остановка в пути является своеобразным катализатором в процессе освоения пространства и познания мира. Для многих бортпроводников, которым не свойственно было часто перемещаться вне профессии, возможность остановки в пути — это настоящее «расколдование мира». В особенности это касается тех бортпроводников, скорее даже бортпроводниц, которые стали осваивать профессию в 1980-е годы, когда Интернет еще не был столь распространен, а большая часть работающих женщин была задействована не в столь мобильных профессиях, дабы оставаться дома с семьей. Рут, бортпроводница со стажем более 20 лет, вспоминает о начале карьерного пути как о каком-то чуде:

Эта профессия просто открыла мне глаза... Я жила в каком-то замкнутом пространстве, пока не стала летать. Полеты заново открыли для меня мир, другой мир. И вы знаете, даже если просто летаешь в другие страны и особо ничего там не делаешь специально, то все равно... ты встречаешь разных людей, видишь, как они живут, даже еда, которую они едят, — совсем другая. Это было настоящим открытием.

Рут, старшая бортпроводница, 44 года, Австралия

Для многих бортпроводников именно эти пространственно-временные «гавани» являются краеугольным камнем профессии и заставляют возвращаться вновь и вновь. Остановка в пути ассоциируется прежде всего со свободой — в широком смысле слова: свободой от службы, от семьи, от вынужденных эмоций, от людей и от коллег, свободой от самих себя:

Это то, что мне действительно нравится в нашей работе. Ты ничего не берешь с собой. Ты все оставляешь на борту. Ты не берешь стресс с собой и доделывать дома тебе ничего не нужно. Да, конечно, бывают неприятные моменты, иногда тебе хочется кричать, все это случается. Но ты покидаешь самолет и оставляешь все ненужное там, на борту. Как только ты вышел из аэропорта, ты забываешь, что у тебя вообще есть работа — и просто наслаждаешься временем и местом. Особенно во время остановок.

Ванесса, 27 лет, Испания

Если вернуться к тому, что труд бортпроводника — это прежде всего труд эмоциональный, и рассматривать профессию с точки зрения драматургической перспективы (по Гофману), то именно здесь начинается частная жизнь, в противоположность публичной жизни на борту.

Layover — это то время между полетами, когда ты предоставлен сам себе. В компании *Emirates Airlines* это время составляет от 24 до 78 часов, в зависимости от направления. На это время тебе предоставляется номер в комфортабельной го-

стинице (чаще всего в центре города), а также выдаются суточные на проживание. Когда автобус с бортпроводниками подъезжает к гостинице, им сообщается время, когда им позвонят в номер, чтобы разбудить, а также время, когда они должны быть в холле отеля (*wake up call and pick up time*). Все остальное время «вне униформы» бортпроводники используют на свое усмотрение.

Безусловно, вариантов использования данного пространства и времени очень много. Кто-то путешествует, кто-то встречается с друзьями, кто-то делает покупки, кто-то спит. Для разных бортпроводников остановка в пути значит совершенно разные вещи. Некоторые бортпроводники только ради этого работают, ну а некоторые подобные полеты ненавидят (хотя мне таких встречать не приходилось). Вместе с тем можно выделить несколько основных способов «потребления» пространственно-временных ресурсов, предоставляемых между полетами:

«Невероятная возможность познакомиться с различными странами и великолепием природы...»

Несмотря на то что времени в промежутках между полетами отводится не так много, все же можно многое успеть увидеть и попробовать. Как правило, время пребывания в стране довольно четко планируется заранее: что где посмотреть, что где купить, куда сходить и с кем встретиться. Нередко бортпроводники отмечают, что за это время можно успеть сделать столько, сколько в обычное время не сделаешь и за неделю. Время в месте пребывания довольно часто противопоставляется времени пребывания дома. Вот как описывает свой опыт пребывания в Сиднее один из бортпроводников-новичков:

Это был мой первый полет в Сидней. За 30 часов я успел съездить в знаменитые Голубые горы, погулять по городу, поужинать вместе со своими коллегами, пробежаться по магазину и даже поспал около 6 часов. Если сравнить с тем, что я обычно делаю за этот промежуток времени в Дубаих... Иногда я просто сплю.

Шон, 28 лет, Индия

Подобная стратегия использования пространства и времени особенно характерна для тех, кто выбрал профессию бортпроводника как временную, как способ «увидеть мир». Это наиболее активная категория бортпроводников, прибегающих к самым разнообразным видам деятельности: прогулки по городам, выездные экскурсии, шопинг, общение с коллегами, медицинско-эстетические процедуры и т. д.

Совершенно иначе время между полетами используется другой категорией людей, для которых профессия бортпроводника является карьерой, а дома их ждет семья.

«Иногда это единственная возможность выспаться и отдохнуть».

В противоположность тем, кто активно исследует окружающее пространство, есть и те, кто это пространство просто игнорирует. В других авиакомпаниях даже существует особое понятие, которое характеризует эту категорию бортпроводников. Их называют *слэм-кликерами* (*slam-clicker* — дословно «хлопнуть и защелкнуть»), когда некоторые члены экипажа, зарегистрировавшись в отеле, закрывают двери комнаты и открывают их уже непосредственно перед следующим полетом. Такие бортпроводники нам еще не встречались, однако подобным опытом поделился один из капитанов корабля. Вот как он описывает свое 24-часовое пребывание в Маниле:

Ну для вас все несколько проще, вы же можете вернуться в Дубай и спать хоть 24 часа. А меня дома ждут трое детей, с ними нужно поиграть, в школу отвести, в магазин сбежать. Потому обидно, конечно, но большую часть времени я просто сплю и отдыхаю, хожу в спортзал иногда и смотрю телевизор. А сейчас вообще в Маниле дождь. Делать и вовсе нечего.

Дейв, 46 лет, Австралия

Как показывает опыт, к такой категории относятся, как правило, семейные стюардессы, для которых нет ничего важнее этого времени наедине с собой:

Это твоё время. Оно твоё! В то время как все остальное время не твоё совершенно... Ну какая мать, положив руку на сердце, скажет, что она никогда не хотела бы провести ночь вдали от детей и от дома?

Зулейка, 35 лет, Гана

Однако существуют и прямо противоположные ситуации, когда мама-стюардесса или отец-бортпроводник думают только о том, как бы вновь оказаться дома и увидеть детей и близких.

«Это просто работа. Использую каждую возможность, чтобы слетать домой».

Для бортпроводников из стран Азии и Африки гораздо в большей степени, чем для представителей других стран, характерна ситуация разлуки с детьми. Ввиду финансовых трудностей мать или отец вынуждены зарабатывать на жизнь, проживая в другой стране, вдали от семьи и от детей. Для этой категории бортпроводников пространство и мобильность «материальны» и исчисляются в денежном эквиваленте и в количестве полетов, совершаемых домой. Максимально возможное количество рейсов они стремятся обменять на полеты домой, так же как и выходные. «Использую любую возможность для того, чтобы слетать домой к дочке», — поделилась филиппинка Луц — 36-летняя стюардесса с десятилетним ребенком. За три года работы в компании Луц слетала домой (в качестве бортпроводника) 153 раза: «Дома мне никогда не найти работы с такой зарплатой и подобными условиями. Поэтому пока вот так. Ну потом посмотрим. Конечно, мне тоже нравится летать по разным странам, но самое ценное для меня — возможность слетать домой и встретиться с дочерью. Иногда я себя чувствую очень виноватой, что нахожусь где-то в Париже, а не дома...».

Вне зависимости от того, как бортпроводники распоряжаются предоставляемыми им временем и пространством, паузы между полетами несомненно являются одним из главных бонусов профессии. Привлекательной и мобильной эту профессию делают не сами полеты и не их количество, а то, как можно распорядиться той пространственно-временной свободой, которой заканчивается каждый рейс, а также то, что в результате подобной мобильности остается: впечатления, вещи, визитные карточки, фотографии и многое другое. В результате физическая и эмоциональная усталость, бессонница и недостаток кислорода, мелькающие лица довольных и недовольных пассажиров — все это постепенно меркнет при виде голубых лагун Мальдивских островов или во время прослушивания неземных вагнеровских опер в театре Ла Скала — кому что больше по душе. Как сказала моя коллега Рут из Австралии:

Знаете, когда я смотрю назад и думаю, сколько интереснейших мест мне посчастливилось увидеть, сколько интересных людей самых разных национальностей мне довелось встретить, то, конечно, все эти эмоциональные стрессы, физическая усталость, бессонница и все остальное не кажутся чем-то столь ужасным. В конце концов я сама выбрала себе такую профессию — и мне нравится летать...