



– Марина Сергеевна, насколько я знаю, вы в юности всё же не стремились продолжить авиационную династию?

– Не стремилась, хотя ещё школьницей интуитивно понимала, что моя жизнь так или иначе будет связана с небом. Папа, Сергей Ронин, пилот, летал на «Ту-154» три десятка лет, бабушка, Нина Ронина, сотрудник Азербайджанского управления гражданской авиации, отдала отрасли полвека. Но даже несмотря на это я не планировала продолжать семейную традицию. Однако девичье любопытство, желание созерцать землю с высоты полёта сделали своё дело. Много лет назад я откликнулась на призыв авиакомпании «Samara» принять участие в конкурсе бортпроводников. Меня отговаривали: я не подходила по росту, не было высшего образования (я его в Риге только получала), хотя к участию в конкурсе приглашались юноши и девушки от 18 лет, а где вы видели 19-летнюю девчонку, успешную окончить вуз? Словом, парадоксов было много. Комиссия, как в театральном вузе, устраивала для претендентов целые спектакли, разыгрывая буйных или неадекватных пассажиров, смотрела, как выйдешь из ситуации. В итоге стюардессой я не стала, удивило другое: не прошла конкурс настоящая модель, стройная и красивая девочка с ростом 180 см, действующая сотрудница авиакомпании. Мы все были уверены в её успехе и были в шоке, когда узнали, что она не прошла.

– А кто же тогда выиграл конкурс?

– Вот и мне было интересно. Мальчики шли вне конкуренции, в то время нехватка мужчин-стюардов была очень ощутимой. Но когда я увидела, кто из девчонок стал стюардессами, во мне была уничтожена вся небесная романтика. Я зареклась покорять авиационную сферу. Но от судьбы не уйти, через пару лет я пришла в службу грузовых перевозок. Рядовым агентом. Но мне хотелось работать с живыми людьми, а не с грузами. Фортуна была благосклонна: мне удалось перейти в авиакомпанию «КрасЭйр», которая первой в России запустила трансфертные перевозки. Увы, сейчас этой компании на рынке авиаперевозчиков нет. Но полученный в «КрасЭйр» опыт был незаменим. В Самаре лишь два человека, я и напарница, были представителями авиакомпании и занимались организацией трансфера пассажиров. Расписание было составлено так, что одновременно прилетали три самолёта из различных северных городов и три – из городов, расположенных на юге России. Южане «перебегали» на борта северян и наоборот. Но этому предшествовала масса предполётных формальностей, которыми мы занимались, перегрузка багажа и т.д. Всё нужно было выполнить быстро и чётко, а представляете, каково это: не ошибиться в алгоритме действий при наличии огромного числа пассажиров со своими характерами, требованиями, причудами! Но эта школа жизни очень помогла мне в дальнейшем, когда я стала администратором службы пассажирских перевозок аэропорта, заместителем, а затем и начальником СОП.

– Вы возглавили службу в очень молодом возрасте. Что было самым сложным и в то же время простым в новой роли?

– Сложным было правильно выстроить систему управления людьми, с которыми ещё вчера ты был в равной весовой категории. А теперь вырвался вперёд, и у тебя в подчинении оказались твои вчерашние учителя. Мои бывшие наставники, для которых я была Мариночкой, первое время даже не знали, как меня называть. Пришлось «включить дипломатию». С кем-то, даже с теми, кто вышел на пенсию, у меня до сих пор прекрасные отношения. Кто-то, напротив, со мной предпочитает не общаться – что ж, это выбор каждого. Опыт – сын

120 ЛЕТ НА ЧЕТВЕРЫХ

ТЕКСТ И ФОТО Андрей Введенский

Каждая трудовая династия – не просто история. Это люди, последовавшие примеру родителей в выборе профессии. Они десятилетиями остаются верными призванию и помогают уже своим детям определиться в жизни. В этом году Марина Данильченко, начальник службы пассажирских перевозок аэропорта Курумоч, отметит 15-летие своему служению небу, а если сложить вместе авиационный стаж её бабушки, отца, мужа и её собственный, получится 120 лет на четверых.



ошибок трудных, как сказал классик. Мудрость приходит с годами. Хотя в моём случае учиться пришлось буквально на ходу, ибо в роли заместителя я проработала всего месяц, а потом меня «бросили под танки», поставив руководителем подразделения, насчитывающего свыше 120 человек. Простые решения возникали уже потом, когда появился опыт именно в качестве начальника. Но я с первых дней поняла, что в повседневной работе каждый «косяк» моего сотрудника – это в первую очередь мой просчёт как руководителя. Значит, где-то я недоработала. И ситуацию надо исправлять. Но это не значит, что кого-то надо «репрессировать». Следует разобраться в первопричинах и исходить из этого.

– В аэропорт Курумоч вы пришли при «старой команде». Из которой сегодня, когда хозяином воздушной гавани стала структура бизнесмена Виктора Вексельберга, мало кто остался. Легко ли было перестроиться на новый лад и адаптироваться к изменившимся условиям?

– От каждого руководителя умный человек черпает что-то мудрое. В бытность генеральным директором аэропорта Леонида Шварца мне нравился глубокий порядок во всех технических процессах. Было больше предсказуемости, присутствовала стабильность. Но в то же время душа просила какого-то «переворота», новых взглядов на методы работы. И всё это появилось с приходом нового руководства. Меня удивил очень молодой возраст многих руководителей высшего звена. При прежней администрации аэропорта было очень сложно доказать, что, несмотря на молодость, ты можешь эффективно управлять вверенным тебе подразделением. Новая команда управленцев тебе как начальнику дала больше самостоятель-

ности. Ты получил право работать без оглядки на старших товарищей, иной раз принимая нестандартные решения.

– Нестандартных, а порой курьёзных ситуаций достаточно много случается в любом аэропорту. Девушкам из службы пассажирских перевозок Курумоча нужно быть готовым ко всему?

– Абсолютно. И за примерами далеко ходить не надо. Недавно из Самары в Санкт-Петербург должны были улететь на элитную выставку породистые козлята. Этим животным полагалось особое, почасовое питание. Накануне вылета сопровождающий коз пассажир согласовал с перевозчиком все нюансы путешествия, оплатил провоз, но в итоге... не улетел. Дело в том, что клетка, в которой находились козы, по своим параметрам не помещалась в багаж, и пришлось пассажиру с живностью лишние сутки провести на самарской земле, пока мы, сотрудники службы, согласовывали с Питером прилёт борта, куда можно было поместить негабаритную клетку. Авиакомпания пошла нам навстречу и специально ради коз заменила тип воздушного судна, направлявшегося в Самару, чтобы животные долетели-таки до Северной Пальмиры.

– Семейная династия в лице сына Даниила будет продолжена?

– Ему десять лет. И мальчик порой не в восторге, что папа с мамой зачастую беспрочно пропадают на работе. Мой муж Михаил – бывший авиационный инженер, сейчас служит авиации на земле, и работа у него не менее напряжённая, чем у меня. Поэтому для нас праздник, когда мы всей семьёй выбираемся покататься на коньках или на лыжах. Возможно, Дания тоже станет авиатором, но это будет его личным выбором. Пока в силу возраста он не строит далеко идущих карьерных планов.