

Профессия

Анну Атанову в Магнитогорске знают многие. И не только потому, что она активный участник городского интернет-сообщества, а потому что профессия у Анны совсем не женская – водитель-дальнобойщик.

– Началось всё с того, что в седьмом классе захотела быть автомехаником, – рассказывает Анна. – У меня и тетрадки, и дневники – все были с машинками. Поставила перед собой цель: хочу отремонтировать машины, представляла, как это будет. Поступала в строительный колледж на автомеханика, но зачислили меня не в ту группу, а на гостиничный сервис.

Через год у автомехаников началась практика. Перевестись к ним не получилось, но и бросать учёбу не хотелось – Анна решила доучиться. Выпустилась менеджером по туризму, но про мечту не забыла. Поступила в 104 училище. А через два месяца узнала, что ждёт малыша.

– Думаю, а как буду практику проходить, как буду работать? Во время обучения давали две категории «В» и «С». На «С» училась на «ЗИЛе» 1980 годов. Залезала в него с огромным животом. И вот надо ехать в роддом, мастер звонит, говорит: «У тебя завтра вождение». Отвечаю: «Я завтра рожаю, у меня не будет вождения».

Несмотря на сложности, училище Анна закончила, получила диплом автослесаря 3-го разряда, оператора АЗС и водителя категории «С». Когда сын пошёл в садик, встала на учёт в центр занятости. Там предложили учёбу – получить ещё одну водительскую категорию.

– Конечно, согласилась, – улыбается Анна. – Бесплатно же. Сначала думала получить категорию «D», на автобус. Знаю, что женщина у нас в городе работает на маршрутке. Но на «D» места закончились, остались на «Е». Решила – пока дают – надо брать.

Анна признаётся, никогда не думала, что сядет за руль полуприцепа. Но это оказалось не так уж и сложно. Когда получила права в 2016 году, начала трудоустроиваться. В городе не сложилось, год была в поисках работы. Узнала о школе для водителей большегрузов в московской компании.

– Позвонила, сказали: «Да, мы берём». Предупредила, что нет опыта, пообещали: «Обучим». В один прекрасный день подала на развод – экс-муж говорил, без «штампа» никуда не поедешь. И в этот же день вечером уехала в Москву.

Стажировка дала будущей дальнобойщице отличную подготовку. Езда по городу не составляла труда, а вот чтобы научиться парковать «большую машинку», пришлось потрудиться. Тренировалась по четыре часа в день. После стажировки отправилась на три недели в рейс на юг. Впечатлений море, наставник в дороге откармливал борщами.

– За это время набрала, наверное, килограмма два с половиной. Дядька суровый был. Отдал мне спальник, а сам спал на матрасах. А как он храпел – кошмар. Но мне было всё равно, лишь бы получить работу.

В столичной компании Анна проработала два года за рулём прицепа-тента. Возила всё: и стройматериалы, и вино, и арматуру, профлисты, метизы. Было сложно. Набралась опыта и перешла в другую фирму.

– Маршруты хорошие: Краснодар, Сочи, Крым, Грозный, Владикавказ, Астрахань. Из Магнитогорска лечу на самолёте в Москву, на базе принимаю машину – и в рейсы по за-

Большая машина маленькой Ани

Миниатюрная 25-летняя блондинка Анна Атанова четыре года работает водителем-экспедитором



Анна Атанова



явкам на два-три месяца. Отпуск – месяц и неделя – и снова в рейс.

В дороге она отвечает и за сохранность груза: принимая товар надо отследить, как он запаллен, всё ли цело, как груз закрепили. Говорит, было такое: резко затормозила – груз ушёл, «завалила» 180 банок энергетика на 27 тысяч рублей. Кто будет платить – ещё неизвестно.

– На трассе случается всякое, – вспоминает Анна. – И колесо рвала, потом за него вычитали из зарплаты, и болт «ловила». Один раз на морозе пропал свет, треснула электрическая перекидка. Зима, темно рано. В прицепе фары не горят, повесила жилетку со светоотражателем и ехала так от Новосибирска до Омска 600 километров. Было такое, что сломалась под Москвой на складе. Прямо в воротах встала. Трактором вытащили, вызвали эвакуатор. Машина была гарантийная, оттащили в официальный сервис и там отремонтировали.

Спрашиваю: а если на трассе что-то случится, сможешь отремонтировать?

– Сейчас такие машины – самим что-то сделать практически нереально, всё электронное, – улыбается Анна. – Соваться, по сути, некуда. Даже ребята, которые очень давно работают, понимают – если электроника вышла из строя – ничего не сделаешь. Плюс машины новые, как правило, в лизинге, на гарантии, туда самим лучше не соваться.

Кстати, Анна – не единственная хрупкая леди на всю страну, ловко управляющаяся с многотонным прицепом.

– Полно нас, знаю человек 20–25. А так, если копнуть по регионам, есть и те, кто в соцсетях не сидит, просто работают и всё. Таких может и сотня наберётся по России.

Самый острый вопрос, конечно, – как реагируют коллеги-мужчины.

К присказкам, что «у бабы должна быть одна машина – стиральная» и «иди борщи варить», она уже привыкла

Хотя в целом коллеги-мужчины уважают, говорят: «Вперёд, девчата, молодцы!».

– Часто бывает и такое, что начинают: «Да её на старый «КамАЗ» посади, она сделать ничего не сможет, а если колесо менять?» А зачем вам эти «если», ребят, пожелайте нам удачи и в добрый путь отправьте и всё! Работы меньше не становится. В России в принципе по категории «Е» кадровый голод. Везде требуются водители, не «С», не на «ГАЗели», не «В», а именно на грузовики с прицепом. Ну, сядем мы на старый «КамАЗ», вы позлорадствуете, легче будет? Если легче, давайте я сяду.

Что касается аварийных ситуаций, больше всего неприятностей доставляют большегрузам «маленькие» машины и пешеходы.

– Раньше очень боялась ночью ездить, – говорит Анна. – Через себя переступаешь и едешь. Сложно ездить в сторону Дагестана, Карачаево-Черкесии, вообще Кавказа. Они там едут как попало, невозможно предугадать траекторию движения. Самое неприятное, когда подрезают. Подрезают,

вылезают, резко перед тобой при- тормаживают – это в основном «маленькие» делают, они считают, что, раз много колёс – быстро остановишься. Только на мои колёса до 40 и больше тонн приходится, прицеп не остановится по мановению палочки. Пешеходы вообще ничего не понимают, особенно пьяные.

Трагический случай произошёл с Анной Атановой на трассе два года назад. В Омской области ночью на 605 километре трассы Тюмень-Омск её грузовик «Мерседес-Бенц Актрос» наехал на 27-летнего мужчину. Парень погиб на месте. Следствие установило, что погибший был пьян.

– У пешехода тоже есть обязанности, – вспоминать этот случай Анна не любит. – Выходя на дорогу, он должен убедиться, что не приближаются машины. Тот парень шёл ночью за городом, по трассе, выпил, видимо, полторы бутылки водки, в крови больше трёх промилле. Да, заплатила компенсацию, похоронные, но вообще в той аварии моей вины не было.

Что касается «водительского братства», то, по словам Анны, самые адекватные водители – на востоке, а вот в Центральном регионе народ более равнодушный.

– Переехал за Иркутск, там уже меньше трафик, меньше машин. Если стоишь на обочине, чай пьёшь, могут остановиться, спросить: «Дружище, что случилось? А то стоишь один, мало ли что». Чем ближе к Центральной России, тем больше пофигизма. Можешь день-два-три стоять, и к тебе сломанному никто не подойдёт.

Качество дорог тоже зависит от региона

Хорошие трассы в Татарстане, Новосибирской, Иркутской областях. И, конечно, платные дороги.

– Очень люблю в Сочи ездить, – говорит Анна. – Несмотря на серпантин, за которые многие эту дорогу не любят. Вообще за четыре года почти всю Россию проехала, пока только в Мурманске не была, в Архангельске, в сторону Беларуси не ездил: Смоленск, Брянск. Дальше Красноярска не заезжала. Но очень интересно.

Не так давно Анна стала ещё и владельцем легковушки. Говорит, за рулём «маленькой» пока чувствует себя чайником. Сложно перестраиваться. Объясняет:

– У неё обзор не такой, ничего не видишь. Зеркала – ерунда полная. Вообще надо просто прокатиться для сравнения на большегрузе. У водителей легковушек на трассе какой обзор? Кусты и отбойники. А я вижу, что за отбойниками: реки, дома, в Сочи еду – море вижу. За «маленькую» садишься – начинаешь по привычке руль не туда крутить. На грузовике паркуешься – чтобы машина пошла вправо, руль влево выворачиваешь, а тут наоборот. Ещё при поворотах радиус начинаешь брать такой, как будто с десятью прицепами сзади. Потом соображаешь: а зачем?

Анна признаётся, что, хотя работа сложная, ей она очень нравится. Другим делом заниматься не хочет. Конечно, тяжело расставаться с сыном, но тут особо выбирать не приходится.

– Как говорит начальник: твой ребёнок тебя в будущем отблагодарит и поймёт. Это сейчас он маленький, ревёт, когда провозаешь. Но учитывая, что мы без поддержки, мужчин в семье нет, и выхода тоже нет. Либо я дома без денег, либо с деньгами, но дома появляюсь редко. Выбрала что лучше: чтобы семья ни в чём не нуждалась. И да – люблю свою работу.