

УДК 656.7  
ББК 39.58  
С79

Welkom aan boord  
by Katrien Steyaert

**Стейерт, Катрин.**

**С79** Добро пожаловать на борт! Что делают бортпроводники во время полета и после приземления / Катрин Стейерт ; [перевод Е. Теслиновой]. — Москва : Эксмо, 2020. — 432 с. — (Travel story. Работа мечты).

ISBN 978-5-04-089044-6

На борту самолета экипаж переживает самые разные ситуации, порой опасные, временами абсурдные или чересчур драматичные. На 432 страницах этой книги более 25 бортпроводников делятся своими эмоциями и рассказывают о секретах далеко не самой романтической работы. Эта книга ответит на все ваши вопросы и пропустит за кулисы профессии, которая будоражит воображение миллионов.

УДК 656.7  
ББК 39.58

© Katrien Steyaert Originally published in the Dutch language by Van Halewuyck, 2016

© Теслинова Е., перевод на русский язык, 2017

© Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2020

ISBN 978-5-04-089044-6

## СОДЕРЖАНИЕ

ПИОНЕРЫ	
Первые члены экипажа . . . . .	7
МЕЧТА И ДЕЛО	
Почему и как выбирают эту профессию? . . . . .	15
ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ НА БОРТ	
От собеседования до испытательного полета . . . . .	35
ПЕРВЫЙ РАЗ	
Воздушное крещение не забывается. . . . .	57
КРАСОТА	
Об униформе и эстетике . . . . .	75
МАКГАЙВЕРЫ	
Искусство импровизации . . . . .	93
MONSIEUR LE COMMANDANT	
Отношения между капитаном и экипажем . . . . .	107
РАБОТА В КОМАНДЕ	
Больше чем коллеги . . . . .	133
ДАМЫ И ГОСПОДА	
Одинаковые права, разный пол. . . . .	149
ХОРОШИЕ И ПЛОХИЕ ДНИ	
Пассажиры бывают разные . . . . .	163
ПЕНИЕ ПОМОГАЕТ (ИНОГДА)	
Как успокаивать и утешать пассажиров. . . . .	187
БЕЗОПАСНОСТЬ НА ПЕРВОМ МЕСТЕ	
В случае чрезвычайной ситуации . . . . .	197

ЛЕТАЮЩИЕ МЕДРАБОТНИКИ	
Жизнь, смерть и все, что между ними . . . . .	221
ОТ ФАРФОРА ДО ПЛАСТИКОВОЙ ПОСУДЫ	
Гастрономия на высоте . . . . .	239
СТРАННЫЙ БАГАЖ	
От оружия до змей . . . . .	253
ОЧЕВИДЦЫ	
Истории из первых уст . . . . .	265
НА ПУТИ К БОГУ	
Рейсы для паломников . . . . .	287
БОГАТЫЕ И ЗНАМЕНИТЫЕ	
Или как герои (не) падают со своих пьедесталов. . . . .	297
ПРЕСТУПНИКИ	
Незванные гости . . . . .	315
В ОБЛАКАХ	
Желательная и нежелательная близость. . . . .	327
ГРАЖДАНЕ МИРА	
Везде как дома . . . . .	347
В КОМАНДИРОВКЕ	
Оплачиваемый отпуск? . . . . .	365
ЖЕРТВЫ	
Влияние на здоровье и личную жизнь . . . . .	383
ПОДГОТОВКА К ПОСАДКЕ . . . . .	
Последний рейс: что происходит до, во время и после? . . . . .	397
КТО ЕСТЬ КТО? . . . . .	413
БЛАГОДАРНОСТЬ . . . . .	422
ДЛИТЕЛЬНЫЕ ПУТЕШЕСТВИЯ . . . . .	423
ИСТОЧНИКИ . . . . .	425

ПИОНЕРЫ



**Первые члены  
экипажа**







«**Я** влюбился в стюардессу, это было на борту DC-6. С улыбкой она подала мне завтрак и кофе эспрессо. Я спросил ее имя и адрес, а получил вилку и нож. Но был еще клочок бумаги, на котором можно было прочесть: в понедельник в девять утра — в Лондоне, во вторник в полночь — в Сан-Франциско, в среду мы приземляемся в Гонконге, а оттуда летим в Лас-Вегас», — так воспевали бельгийские музыканты Вилл Тура и позднее Раймонд из Groenewoud летающую красотку, укравшую их сердце. Но кто такие стюардессы на самом деле? Как появилась и совершенствовалась их профессия? Что переживают они за сотни и даже тысячи часов полета? Мы спросили об этом членов бельгийских экипажей.

Жанна Брейлант. Так звали первую стюардессу, которую наняла в 1946 году Sabena. Эта бельгийская государственная авиакомпания к тому времени существовала уже двадцать три года. Сразу же после Первой мировой войны король Альберт, восхищенный прогрессом, стал мечтать о воздушном сообщении между Бельгией и Конго. К его радости, это произошло уже через несколько лет. Sabena

была основана 23 мая 1923 года. Из досок от ящиков, в которых доставляли новые самолеты, только что нанятые сотрудники авиакомпании построили первое здание на летном поле в северной части Брюсселя. Они были полны надежды и жажды открытий.

В первый день существования авиакомпании Sabena самолет De Havilland вылетел из Брюсселя, перелетел Ла-Манш, приземлился в английской деревне Лимпн, забрал любимые газеты британцев, которые в то время отдыхали на бельгийском побережье, и доставил их в Остенде. Это был один из четырнадцати самолетов, составлявших воздушный флот Sabena в самом начале. Такой маршрут в Англию продолжался все лето.

3 апреля 1925 года пилоты Эдмонд Тьеффри и Леопольд Роджер вместе с бортмехаником Жефом де Брейкер приземлились в Леопольдвиле<sup>1</sup>. Путешествие в бельгийскую колонию Конго должно было продлиться почти семьдесят шесть часов, но в итоге заняло пятьдесят один день, потому что Тьеффри и де Брейкер были вынуждены совершить двенадцать приземлений и 5 аварийных посадок, а в Африке им даже пришлось самим прокладывать взлетные полосы.

Только спустя десять лет были налажены регулярные рейсы из Брюсселя в Конго. Перелет длился пять с половиной дней, и в течение всего полета пассажиры сидели на обычных стульях из ротанга. Они уже давно использовались в морском флоте, и у них были свои преимущества — стулья мало весили и легко мылись, что было очень кстати, потому что многих пассажиров тошнило во время тех первых полетов. Однако ротанг — это легковоспламеняемый материал, поэтому ему на смену пришли алюминиевые сиденья, обтянутые кожей.

<sup>1</sup> Ныне Киншаса (*прим. автора*).

## Хозяйка и медсестра

В тридцатых годах Sabena расширила сеть европейских направлений, в том числе благодаря большей комфортности и высокой скорости новых самолетов, таких, например, как Fokker F-VIIIb. Постепенно бельгийцы стали верить, что авиаперелеты — это быстрый и надежный способ передвижения.

Вторая мировая война на континенте приостановила все бельгийские гражданские рейсы на пять лет, но как только было подписано перемирие, Sabena снова поднялась в воздух с новым флотом, в котором были в том числе и американские Douglas DC-3 и DC-4 — самые надежные самолеты того времени.

Довольно шумный DC-3 вмещал двадцать шесть пассажиров, в то время как в DC-4 было сорок четыре места. Именно на нем в июне 1947 года Sabena совершила первый полет через Атлантический океан в Нью-Йорк, делая остановки в Ирландии и Ньюфаундленде. Благодаря DC-4 бизнесмены и колониальные военные могли добраться до Конго за двадцать пять часов вместо ста. Самолет мог пролететь без остановок пять тысяч километров со средней скоростью почти четыреста километров в час.

15 мая 1930 года на авиамаршрут Сан-Франциско—Чикаго, который осуществляла компания Boeing Air Transport<sup>1</sup>, были приняты на работу восемь бортпроводниц. Первой из них полетела Эллен Черч — бывшая медсестра из больницы в Сан-Франциско. Впоследствии этому примеру последовали и другие американские авиакомпании. Например, компания Pan Am начала нанимать стюардесс с декабря 1943 года. На Европейском континенте первой бортпроводницей стала Нелли Динер, работа-

<sup>1</sup> Впоследствии ее поглотила United Airlines (*прим. автора*).



ющая на Swissair. Это было незадолго до Второй мировой войны.

Сразу же после войны эти передовые изменения достигли и воздушного пространства Бельгии. Первых женщин, среди которых была Жанна Брейлант, Sabena наняла 3 января 1946 года — через 12 лет после Swissair и за 3 месяца до Air France. Стюардессы сопровождали пассажиров к самолету и на борту. До этого времени напитки разносил штурман или кто-то другой из технической службы, но, когда наступили золотые годы бельгийской гражданской авиации, женская красота стала важной составляющей, способной убедить деловых мужчин путешествовать на самолете. Титул *hostess* говорил сам за себя: женщина была хозяйкой на борту. Гостеприимность и демонстративная готовность, с которой она носила с собой аптечку, успокаивали и взрослых, и детей.

### **Крылья на погонах**

Идея пустить на борт стюардов, а позже и стюардесс, пришла из Соединенных Штатов. Должность бортпроводника появилась там еще в 1926 году, а весной 1930 года компания Boeing Air Transport впервые наняла женский воздушный персонал — в основном для того, чтобы успокаивать нервных пассажиров и ухаживать за больными. Как уже было сказано, самой первой стюардессой стала Эллен Черч — бывшая медсестра из больницы в Сан-Франциско. В Бельгии бортпроводники мужского пола чаще всего вызывали ассоциации с заведениями общественного питания и ценились не так высоко, как стюардессы. Первые бельгийские стюардессы набирались из высших кругов, а именно — из французской буржуазии. Они должны были быть умными и красивыми, чтобы получить свои «кры-

ля». Приколотые к погонам, за эти годы они не исчезли и до сих пор являются признаком хорошо подготовленного и успешного в своем деле члена экипажа, поэтому их носят с такой гордостью.

Первые бельгийские стюардессы не носили униформу, потому что в послевоенные годы еще не было качественного текстиля. Но Sabena быстро исправилась, и с 1947 года Жанна и ее коллеги одевались в темно-синие костюмы с двойным рядом пуговиц и погонами. Они придавали девушкам солидности.

Разделение на стандартный и туристический классы на борту появилось в компании Sabena в 1952 году. Шесть лет спустя к ним присоединился еще и более дешевый *economy class*. В те годы впервые сформировалась система бронирования мест — до тех пор пассажиры могли зайти на борт и выбрать себе место. С тех пор как появился Jumbo Jet или Boeing 747 — самолет всех самолетов, — сиденья бронировались заранее во избежание недоразумений между пассажирами, которых становилось все больше и больше. Sabena купила свой первый Jumbo в 1971 году — это позволило за один раз перевозить более 360 пассажиров в Нью-Йорк или Киншасу. Таким образом, бельгийская гражданская авиация развивалась стремительными темпами, а вместе с ней увеличивался и штат летного персонала.



МЕЧТА И ДЕЛО

Почему  
и как выбирают  
эту профессию?

