

来自天空的神秘、崇高和浪漫

中国空姐

张聿温 著



CHINESE
AIR HOSTESS

中国青年出版社

I253. 7/67

2011

中国空姐

张聿温 著

CHINESE
AIR HOSTESS

北方工业大学图书馆



C00262934

中国青年出版社

(京) 新登字 083 号

图书在版编目 (CIP) 数据

中国空姐/张聿温著. —北京: 中国青年出版社,

2011. 2

ISBN 978-7-5006-7385-9

I. ①中… II. ①张… III. ①报告文学—中国—当代
IV. ①I25

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2011) 第 011257 号

出版发行: 中国青年出版社

社 址: 北京东四十二条 21 号

邮政编码: 100708

网 址: www.cyp.com.cn

编辑电话: (010) 57350383

责任编辑: 吴方泽

营 销: 北京中青人出版物发行有限公司

电 话: (010) 57350517 57350524 (北京区)

印 刷: 三河市君旺印装厂

经 销: 新华书店

开 本: 700 ×1000 1/16

印 张: 17.25

字 数: 300 千字

版 次: 2011 年 2 月北京第 1 版 2011 年 7 月北京第 2 版

印 次: 2011 年 7 月第 2 次印刷

定 价: 35.00 元

本图书如有印装质量问题, 请与出版部联系调换

联系电话: (010) 57350526

序 曲

- 首次飞上天空——莱特兄弟····· 002
- 空姐之母——艾伦·丘奇小姐····· 004

第一章 历史的天空

- 中国人起步并不晚····· 010
- 空中服务回眸····· 014
- 民国空姐的诞生····· 020
- 才女空姐鲁美音····· 024
- “两航”空姐相媲美····· 032
- 昔日空姐芳踪寻觅····· 037
- 令人唏嘘的故事和结局····· 047

第二章 十八姐妹

- 周恩来的决策····· 056
- 秘密招乘····· 058
- 北京东长安街14号····· 063
- 与呕吐作斗争····· 066
- 终于飞起来啦····· 069
- 专机上的故事····· 077
- 历史不会忘记····· 085

第三章 世界原来很大

| | |
|----------------------|-----|
| 笑话中的真实 | 087 |
| 给中国空姐搭建舞台 | 088 |
| 东邻取经受震撼 | 094 |
| 邓小平说:民航要走企业化道路 | 105 |
| 从丑小鸭到白天鹅 | 107 |
| 世界很大,中国也很大 | 121 |

第四章 姑娘的梦想

| | |
|-----------------|-----|
| 出身空姐的明星 | 126 |
| 罩着光环的职业 | 128 |
| 名人效应 | 136 |
| 五彩缤纷的梦想 | 144 |
| 背后艰辛有谁知 | 151 |
| 桂冠,最好再多一顶 | 157 |
| 今夜星光灿烂 | 162 |

第五章 天使的翅膀很沉重

| | |
|----------------------|-----|
| “9·11”事件中的华裔空姐 | 168 |
| “客舱守护天使”的检查清单 | 170 |
| 史上最“牛”空姐 | 174 |
| 老人和孩子的对话 | 178 |
| 高空产子的天籁之音 | 183 |
| 经典案例之一:紧急迫降 | 186 |
| 经典案例之二:单发着陆 | 192 |
| 泣血的杜鹃 | 194 |
| 面对枪口与匕首 | 200 |

第六章 爱情麻辣烫

- 当红影星评空姐爱情····· 209
- 打着时代烙印的爱情····· 210
- 婚恋,组织上扮演什么角色····· 214
- 嫁给谁,这是个问题····· 217
- “双飞”家庭的苦与乐····· 220
- 爱情,永远是圣洁的····· 224
- 身边的感动····· 225

第七章 七彩青春

- 周恩来专机乘务长····· 230
- 屡次遇险的主任乘务长····· 235
- 向世界微笑····· 239
- 完璧是怎样归赵的····· 242
- 万米高空的心灵拯救····· 245
- 命中注定的缘分····· 248
- 空嫂从她叫起····· 252
- 在“美女集中营”里····· 255
- 飞行三十年后蓦然回首····· 259

尾 声····· 264

空姐之歌····· 268

后 记····· 269



序 曲

空姐，离不开天空，离不开飞行。

唯有天空，才深邃，寥廓，神秘，值得敬畏；唯有飞行，才浪漫，崇高，神圣，值得讴歌。

因此，讲述空姐的故事，也需从源头，从天空和飞行讲起。

亲爱的读者，你一定会知道，唯有青春靓丽、心怀梦想的姑娘融入湛蓝透明的天空，唯有融入天空的姑娘仙女般插翅飞翔，轻歌曼舞，才会绽放出楚楚动人的美丽，描绘出精美绝伦的画面，以及演绎出感人肺腑、百听不厌的故事。

那么，就让我们轻轻地撩开空姐头上那层薄薄的面纱，怀着一颗君子友爱之心，欣赏她们姣好的面容和婀娜的身姿，听她们倾诉，和她们交谈，进而探究她们的内心世界，走进她们的心灵深处……

飞天，人类的梦想。

在中国的典籍和神话传说中，生动精彩地展示了人类的飞天梦想。

《庄子·逍遥游》记载了2000多年前战国时期的列子飞天的故事：“夫列子御风而行，泠然善也。”

《淮南子·览冥训》记载了嫦娥奔月的神话传说：“羿请不死之药于西王母，姮娥（即嫦娥）窃以奔月。”

《山海经·海外南经》和《山海经·海外西经》中，有长翅膀的羽民和飞车的记载。

敦煌壁画中大量“飞天”的形象，更是栩栩如生，惟妙惟肖，令人叹为观止，心驰神往。

然而，所有这些，只是体现了古人浪漫的生活情趣和丰富的艺术想象力，由于受生产力和科技发展水平的限制，没有也不可能变为现实。

人类成长的脚步，似鼓点般逐渐加密的。

18世纪的产业革命，极大地推动了生产力的发展，促进了近代航空理论、器械的研究和探索。走在前面的是法国人。1783年，热空气球和氢气球在法国相继载人升空成功。

19世纪的进一步探索，近代航空理论和科技能力又有了新的发展。这次英国人做出了理论上的杰出贡献，即首先揭示了动力飞行的基本原理。德国人则随后把理论付诸实践——1891年，设计并制成1架滑翔机，并进行了2000次滑翔飞行。

说到19世纪人类对航空的探索，不能不提乔治·凯利这个名字。这是一位具有独创精神的英国人，1809—1810年，他把自己的研究成果《论空中航行》分三次在英国杂志上发表，随即引起轰动。这篇论文的问世，被誉为现代航空学诞生的标志。

首次飞上天空——莱特兄弟

当人类进入20世纪，神秘的天空终于不再神秘。人类和天空的关系，随着一对美国兄弟的大胆挑战出现了划时代的变化，甚至完全可以用这样的语言来评价：开辟了人类航空事业的新纪元。

请记住他们的名字，并向他们致敬吧！

——莱特兄弟。

1903年12月17日，美国莱特兄弟（威尔伯·莱特和奥维尔·莱特）制造的装有内燃发动机和螺旋桨的飞机，首次飞上蓝天。这是人类驾驶飞机的第一次飞行，已经永远载入史册。

作为中国人，还要特别地记住下面这个名字，并同样特别地向他致敬！

——冯如。

在莱特兄弟上天六年之后，1909年9月21日，旅居美国的中国人冯如，也驾驶自己制造的飞机升空。尽管这次飞行高度不过4.6米，飞行距离不过805米，但毕竟是龙的传人的首次驾机飞行。1909年9月23日，美国的《旧金山观察者报》在头版位置以“东方的莱特在飞翔·自制的双翼飞机”为题，报道了“天才的中国人冯如自己制造飞机，并装上自制的发动机进行试飞”的经过。这篇报道今天读来仍让中国人充满自豪，因为里面有这样的句子惊呼：“在航空领域上，中国人把白人抛在后面”！

在世界上最早发明风筝的中国人的老祖宗，有理由为子孙后代的争气而备感欣慰。

人类向往飞行，最大的愿望是什么？仅仅是为了满足好奇心，展示潇洒浪漫吗？或仅仅是为了验证神话传说的真实性吗？当然不是。人类飞天的最大愿望，还是希图让航空为人类服务，为人类共同的家园地球创造更加美好的生活。自从莱特兄弟飞上蓝天之后，短短数年，人类便开始了运用飞机进行航空运输的努力，并使漆黑的夜空晨曦微露，取得了初步成效。

下面这些年代和事件，还是值得记忆的：

▲首次飞机国际间飞行始于1909年7月25日——

法国飞行员路易·布雷里奥驾驶他新设计的“布雷里奥”11型单翼机，从法国飞越英吉利海峡，抵达英国。他用大约36分钟时间飞行了41.9公里，完成了飞机的第一次国际飞行，成为继莱特兄弟驾机上天后的又一件轰动世界的大事。

▲首次飞机货运飞行始于1910年11月7日——

美国飞行员菲利普·帕马利受莫尔豪斯貂皮公司的委托，驾驶莱特B型双翼机，将一批丝织品从代顿运往哥伦布开展促销活动。

▲首次飞机邮政飞行始于1911年2月22日（一说20日）——

英国皇家海军中校温德姆请法国飞行员亨利·佩斯驾机，把一批信件从印度的阿拉哈巴德市带往奈尼·章克申。每封信附加航空邮费约合2.5便士。

▲首次飞机航班飞行始于1914年1月1日——

美国著名长途飞行员托尼·贾纳斯驾驶伯努瓦号水上飞机，从彼德斯堡飞往坦帕。机上载1名乘客，航线31公里，飞行约20分钟。

.....

人类开始认识和挑战天空，人类也开始利用和受惠于天空。这便是民用航空的真谛。

第一次世界大战（1914—1918）对刚刚兴起的民用航空是个巨大破坏，战争夺去了人们最大的注意力，也集中和消耗了大量的人力、物力、财力；而另一方面，战争需求又大大刺激了航空技术的发展，因为人们惊喜地发现，利用飞机投弹、侦察和空战，竟然是克敌制胜的法宝。

战争结束后，民用航空重新焕发生机，迎来了它发展的新机遇。民航最初使用的飞机，大多是军用飞机比如轰炸机改装而成的。看来，那时虽然没有“军转民”这个词汇，却有了军转民的实际。

第一条国际航线，是1919年8月25日英法间开通的定期空中客运和货运航班。所用飞机是由单引擎轰炸机改装而成的D.H.4A飞机，路线是从英国的洪斯罗经伦敦到巴黎，载有2名乘客、一批面霜及几对将成为法国大餐厅之名菜的松鸡，飞行时间两个半小时，票价是惊人高昂的25英镑。

以此为标志，1919年便成为民用航空正式登场的一年。

空姐之母——艾伦·丘奇小姐



护士艾伦·丘奇小姐
(Ellen Church)

然而，一开始，人们却对飞行存在误解，认为在天上太危险，不如火车安全。这种情况持续了几乎整个20世纪20年代。为了从火车那里赢得更多的乘客，航空公司需要说服公众，让他们认同飞行实际上是十分安全的。改变人们根深蒂固的旧观念并不是件容易的事情，可谁能想到，帮助航空出行重新定义形象的，竟然是一位年轻的女性，而且，她也是世界上第一位空姐。

空姐是“空中小姐”的简称，指的是飞机航班上的服务员，也叫做空中乘务员，简称“空乘”。按照西方惯例，空姐英文称之为Air Hostess，她主要的职责是在民航飞机上确保乘客旅途中的安全和舒适。她的诞生，源自美国旧金山一家医院内一次无拘无束的闲聊。

我们实在应该记住她的并不复杂的名字：美国护士艾伦·丘奇（Ellen Church）小姐。

正是由于她的创意，世界上出现了一个高尚的令人羡慕的职业，这一职业实现和改变了无数年轻姑娘的梦想和命运。也正是由于她的身体力行，飞翔变得美丽，空中之旅变得温馨，客舱安全变得更有把握。可爱而可敬的艾伦·丘奇



艾伦·丘奇（后排左一）与其他7名空姐即将开始她们的第一次空中服务职业生涯。
摄于1930年5月15日，加利福尼亚州

小姐，是名副其实的“空姐之母”。

事情说起来有些简单：

1930年初春的一天，波音航空公司（Boeing Air Transport, BAT，联合航空公司的前身）驻旧金山董事史蒂夫·斯廷普森（Steve Stimpson）和护士艾伦·丘奇小姐在聊天。

闲谈中，史蒂夫不无抱怨地说：“航班服务工作十分繁忙，可是挑剔的乘客还是牢骚满腹，意见不断。”

丘奇小姐洗耳恭听。

史蒂夫继续说：“航班服务是由副驾驶担任的，实在忙不过来。其实，最主要之点还在于，人们习惯了地面出行，比如乘坐火车，总担心在天上飞行不够安全……”

这时，丘奇小姐插话说：“先生，您为什么不雇用一些懂医学护理的女服务员呢？护士的技能和姑娘的天性完全可以胜任机上服务这个工作的呀！”



1930年5月15日，艾伦·丘奇作为第一名空姐，服务在波音航空公司往返于奥克兰与芝加哥之间的航线上

“护士的技能和姑娘的天性？”

“对呀，懂医学，会护理，加之温柔、细腻、善解人意，当然还有赏心悦目的美丽，这一切都有助于消除人们对飞行的恐惧和不适呀。”

丘奇小姐一席话，使董事先生茅塞顿开，他连连点头，表示赞赏。

接下去，董事先生向主管提出了书面建议：“试想班机服务人员加入年轻女性，在心理方面收获必大。本人并非建议雇用奇装异服的轻浮少女，而认为一般护士学校毕业的少女，具有相当常识者较为适宜。”

公司决策层立即采纳了丘奇小姐的建议，因为这对飞行安全有利。此前，机上服务是由副驾驶来承担的，一心二用，难以专心飞行。况且，这也有助于从铁路那里开拓客源。试想，年轻漂亮的女孩子都敢上天，大老爷们儿还有什么可怕的呢？

丘奇小姐是美国爱荷华州的注册护士，1904年9月22日出生于美国爱荷华州（Iowa）克里斯克（Cresco）。她非常喜欢飞行，参加了飞行课程，并申请波音航空（Boeing Air Transport）飞行员职务，然而未能如愿。尽管如此，她从未泯灭翱翔蓝天的梦想。她的聘用有执照的护士做空姐的建议，其实是她飞行之梦的余音缭绕。

就在这次谈话不久之后，丘奇小姐和另外7名护士伙伴意气风发地走进了波音空中运输公司，开始了为期3个月的培训。

1930年5月15日，一个值得载入史册的日子——丘奇小姐的美丽身影出现在波音航空BAT从奥克兰到芝加哥的航线上。这是一架波音80A旅客机，机上有11位乘客。

世界上第一位空姐诞生了！

这一天，苍穹似乎有些变化，天更蓝了，云更白了，风更柔了，甚至出现了彩虹，而彩虹也更美丽了。

尔后，丘奇小姐又当上了空姐主管及负责空姐招聘。她的蓝天之梦因她的培训和招聘工作而变得更加瑰丽、更加伟大了。

尽管酷爱飞行的丘奇小姐开拓了妇女在航空的新领域，但她本人作为空姐

的职业生涯，却只持续了 18 个月，也就是一年半的时间。

多么遗憾啊，一场车祸使她离开了自己钟爱的蓝天。

停飞后，她完成了大学本科学业并获得学位，继续做她的护士工作。

天空似乎无法遗忘她的这位杰出女儿。丘奇小姐再次回到天空是 1942 年，这一次却不是美丽的飞行之梦的召唤，而是残酷的战争进程的驱使。德意日法西斯恶魔向人类挑战，战火已经燃遍大半个地球，具有正义感和责任感的丘奇小姐不能袖手旁观。天空战云密布，无时无刻不在流血牺牲，但生性豪爽、敢作敢为的丘奇小姐毫不畏惧。第二次世界大战期间，她作为空中护士队的队长，服务于美国军队医务护士团，并因其英雄事迹而获得金质奖章。

战后，丘奇小姐回到印第安州，成为联合医院护士主管。后来她与 Leonard Briggs 先生——一位陆军指挥官结婚，并成为第一国家银行总裁。1965 年 8 月 22 日，乌云低垂，日光暗淡，丘奇小姐在一次骑马意外事故中不幸去世。为了纪念她，她的家乡爱荷华州的克里斯克机场被命名为艾伦机场 (Ellen Church Field)。^[1]

007

丘奇小姐浪漫、传奇而凄美的一生值得缅怀。她的爱心、事业心和创新精神，她的勇敢、无畏和挑战精神，感动了无数人。她是空姐的骄傲。

毫无疑问，当初波音航空 BAT 采纳丘奇小姐的建议使用空姐的尝试取得了成功。在以后的 3 年里，大多数航空公司都效仿 BAT 也聘请了空姐。1934 年以后，瑞士、荷兰和德国等国的航空公司也相继录用女性做乘务员。^[2]空姐一时成了引人注目的新星，成了美丽飞翔的代名词。

20 世纪 30 年代的美国对



艾伦·丘奇(左)与维吉尼亚·施罗德的合影。
摄于 1940 年 5 月 14 日，为庆祝空姐职业诞生 10 周年纪念

[1] 资料由张凌骏翻译提供。

[2] 李敏主编《飞机与空中交通工具的故事》，大连出版社 2009 年版，第 108 页。

空姐的要求是相当严格的。有幸当上空姐，除了必须是注册亦即拿到执照的护士之外，还必须满足下列条件：未婚，年龄 25 岁以下，体重 50 公斤以下，身高 1.62 米以下，娇小型身材，每月飞行 100 小时。

雇用时规定的空姐的服务项目为：起飞前清扫机舱，擦地板，整理座位，检查座位是否与地板锁紧；飞行中警告乘客勿将烟蒂丢出窗外，切实注意乘客起身去洗手间时不要误开紧急出口门；在机舱里拉运行李，卸下松动的椅子，为飞机加油以及帮飞行员将飞机推入机库等。应当说，空姐的工作并不轻松。对她们的服务，首批 BAT 空姐每月挣 125 美元。

空姐的兴起印证了第一次世界大战后商业飞机业的繁荣，而富有创意地站在这一领域浪尖上的，正是美国人，是美国的波音空运公司。

好了，诸位看官，既然以丘奇小姐为代表的空姐在这里已经出现，我们也应该言归正传，讲述空姐的故事了。

但还要多说几句的是，第二次世界大战同样既摧残了民用航空的生命，又催生了航空技术的创新。作为这种结果的标志，是喷气式技术的发展和喷气式飞机的出现。

1950 年 7 月，亦即第二次世界大战结束 5 年之后，世界上最初使用的喷气民航机——英国的“子爵”号，在伦敦—巴黎航线上开始飞行。它装有 4 台涡轮螺旋桨发动机，飞行速度和舒适度大大增强。

而真正的喷气式时代是从 1958 年美国波音公司的 B-707 就航开始的。与当时的螺旋桨飞机相比，B-707 飞机的速度和搭载力是其 2 倍以上，输送效率是其 4 倍以上，故航空公司有采用的可能。

20 世纪 70 年代在民航客机方面还有一项重大突破，即超声速民航客机的诞生。声速，也叫音速，在不同的介质中声波的速度是不同的，在摄氏 15℃ 空气中每秒为 340 米，合时速为 1224 公里。1976 年 1 月 21 日，英、法两家联合研制的“协和”号超声速飞机投入运营，标志着民用航空技术的突飞猛进。

然而，由于存在经济性和环境保护等问题，加之 2000 年 7 月 25 日发生了一起空难惨剧，造成机上、地面 114 人遇难，从此“协和”号处境尴尬，风雨飘摇。

2003 年，英国和法国航空公司的“协和”号飞机终于先后停飞，无可奈何地退出了世界民航的历史舞台。

回顾既往，不足百年，民用航空技术的发展和民航客机的改进改型真是令人欢欣鼓舞，感慨万端。波音系列、麦道系列、空客系列一路走来，各有千秋，

竞争激烈。图系列、安系列、伊尔系列奋起直追，步履艰难。

超大型民航客机 A380 的投入运营，更使万里蓝天呈现壮观景象。这个空中巨无霸，翼展 79.8 米，长 73 米，高 24.1 米，客机为双层布局，可载客 555 人，航程达 15000 公里，几乎是个星级宾馆。

此外，欧、美、日等国还都在探讨研制第二代超声速民航客机的可能性。

概而言之，世界民用航空的发展，前景广阔，生机盎然。

不要以为简要回顾航空历史与讲述空姐主题无关。正是有了航空技术的飞速发展和民航客机的不断改进改型，才有了空姐的用武之地，有了空姐队伍的发展壮大。也正是因为民航业在经济社会发展中举足轻重，呈现勃勃生机，空姐的职业才光鲜亮丽，令人称羨，今后的前程才繁花似锦，风光无限！

无论哪个年代，空姐的命运总是和航空业的命运息息相关，同舟共济的。民航业的兴衰决定空姐队伍的兴衰，空姐队伍的美丽又折射出民航业的美丽，并且会因其周到温馨的服务和对生命安全尽心尽力的守护而为民航业增添新的斑斓色彩。二者体现着人类进步的文明成果，值得惬意地享受和尽情地品味……

第一章



历史的天空

中国人起步并不晚

北京的春天，风和日丽。城南的南苑飞机场上，人山人海，像赶庙会一般。闻讯从城里和四周乡村赶来的拖着长辫子的男人们，兴奋地指着一架停在场中间的飞机七嘴八舌地议论着，看那表情，许多人似乎不相信这么大个铁家伙能够飞上天去。

这时，只见一位器宇轩昂、身着飞行装束的中年男子，大步走向飞机，绕飞机察看一周后，自信地跨进座舱，朝人群挥挥手，接着“轰隆”一声，螺旋桨转了起来。飞机滑动了，速度越来越快，眨眼间便蜻蜓一般飞上了蓝天。

看热闹的人们惊呆了，太神奇了！

飞机轰鸣着绕场三周，最后安全降落，又缓缓停在了原来的地方。

机场上沸腾了，掌声、欢呼声、锣鼓声、鞭炮声，响成一片。

这一天，中国老百姓称做宣统三年三月初八，按照阳历的说法，是1911年4月6日。这是中国人在自己的领土上首次驾机飞行。驾机表演者是自法国学习飞行回来的湖北咸宁人秦国镛，他后来出任中国第一所正规的航空学校的首任校长。

这壮观的激动人心的一幕，深深地留在中国人的记忆里。

其实，中国人的航空梦想，并非自今日始。现代航空意识的萌发，关注天空和参与飞行，以及中国官方利用航空器办航空，说起来起步并不算晚。

向前追溯，清政府末期，中国人就开始专注飞行和飞机了，只不过出发点是用于军事。

办洋务的湖广总督张之洞，1905年（光绪三十一年）从日本购进山田式气球两个，作为用于侦察、通信的新式军械，曾在武昌阅马场东兵营燃放。

光绪皇帝、慈禧太后于1908年11月14日、15日两天之内相继归西之后，年仅3岁的溥仪（宣统皇帝）继位，其父摄政王载沣接受军咨府的提议，开始兴办航空，并着手选派人才出洋学习飞机驾驶和飞机制造，成立禁卫军航空队。

秦国镛在南苑的冲天一举，在国内引起强烈反响，有识之士和志士仁人，纷纷把关注的目光投向神秘的天空。

1912年1月1日，孙中山在南京就任中华民国临时大总统。南京总统府设航空局，任命杨仙逸为局长。中山先生一贯重视航空，推翻清朝政府的辛亥革命爆发前，他就在海外大声疾呼中国人要自造飞机，学习飞行。1923年7月，他挥笔题词：“航空救国”。^[1]

因1912年4月1日孙中山被迫正式解除临时大总统职务后上台当政的以袁世凯为首的北洋政府，虽老眼昏花，腐朽无能，但仍看出了航空的价值，继续了航空活动。

1918年第一次世界大战结束后，在各国竞相兴办航空事业的情况下，北京政府交通部也成立了筹办航空事宜处（1921年2月改组为航空署），着手买进外国飞机，招聘外籍飞行员，并初步拟定了开辟航线的计划。

1920年年初，北平政府交通部航空事宜处拟定了全国5条航线，给中国的航空事业带来一线希望。这5条航线是：北京—广州的京粤线、北京—上海的京沪线、北京—成都的京蜀线、北京—哈尔滨的京哈线以及北京—库伦的京库线。然而，令人哭笑不得的是，这看似雄心勃勃的5条航线，除京沪线的北京—

[1] 姚峻主编《中国航空史》，大象出版社1998年版，第650页。