

SEMANTYKA PODRÓŻY SAMOLOTEM

Bartłomiej Kotowski¹

O podróżowaniu

106

Podróż wydaje się być nierozzerwalnie związana z funkcjonowaniem człowieka w świecie. Pojęcie podróży może być ujmowane w co najmniej dwóch sensach. Po pierwsze, podróż może mieć wymiar alegoryczny czy metaforyczny i służyć do opisywania i nazywania innych zjawisk, niecodziennych doświadczeń jednostek. I właśnie w tym sensie odnosi się do funkcjonowania w świecie, ludzkiego życia, zrządzenia losu (*alea*). Bywa również używana jako metafora doświadczenia wizualnego. „Taka przenośnia szczególnie wydaje się pasować do «surfingu» po Internecie, ale bywa i stosowana do całej wizualnej popkultury w ogóle, a do telewizji w szczególności. Wreszcie, szczególnym przypadkiem metaforycznego rozumienia podróży jest podróż imaginacyjna, mentalna czy wyobrażona” (Podemski 2005:11).

Krzysztof Podemski w *Socjologii podróży* (2005) wyróżnia trzy fazy zjawisk odnoszące się do podróży mentalnej, rozumianej jako doświadczenie wizualne. Są to: „marzenia na jawie” – czyli wizja podróży o charakterze onirycznym, przynależna do sfery wyobrażeń. „Prepodróż” – faza będąca kolejnym

¹ **Bartłomiej Kotowski**, ORCID ID: 0000-0002-2952-0216, e-mail: b.kotowski@op.pl, doktor nauk humanistycznych, autor monografii pt. *Język. Bunt. Tożsamość. Socjologiczno-antropologiczne studium empiryczne subkultury młodzieżowej rap* (2016) i *Popkulturowy all inclusive. Socjologiczno-antropologiczny szkic o szczęściu* (2017). Wykłada socjologię i antropologię kulturową na Uniwersytecie Jana Kochanowskiego w Kielcach. Zainteresowania naukowe obejmują: językoznawstwo, antropologię lingwistyczną, semiotykę kultury, etnografię Federacji Rosyjskiej i Ukrainy, socjologię mediów i kultury współczesnej.

etapem spełniania „marzeń na jawie” i opierająca się na intelektualnym oraz emocjonalnym procesie przygotowań do podróży oraz „zdobywanie wiedzy”, czyli etap obejmujący empiryczne przygotowania do podróży i zdobywanie wiedzy dotyczącej celu podróży, np.: w zakresie historii, studiowania map, poznaniu języka, kultury, obyczajów (vide: Podemski 2005:11). Po drugie zaś, dosłownie, podróż może być rozumiana jako fizyczne przemieszczanie się w określonym okresie czasu i przestrzeni terytorialnej, poprzez czasową dłuższą bądź krótszą zmianę miejsca pobytu, np. z miejsca A do miejsca B, tam i z powrotem, inaczej rzecz ujmując – realne bycie gdzieś indziej.

Rozumiejąc podróż jako drogę (vide: Adamowski, Smyk 2012) do jakiegoś odległego (lub bliskiego) miejsca, jako efekt bycia „gdzie indziej”, „w innym miejscu”, to do jej kategorii możemy zaliczyć rozmaite i odmienne praktyki kulturowe, a pośród nich: migracje, pielgrzymki, wyprawy handlowe czy wreszcie turystykę – rozumianą jako chęć przemieszczania się, czy fizycznego poznawania świata. Mając na uwadze fakt, że od zawsze istniały ludy, które się przemieszczały, to zapewne na przestrzeni dziejów większość ludzkości nie opuszczała miejsc swojego zamieszkania, plemienia, wspólnoty, domu, kraju czy kontynentu. Zdecydowany wzrost podróży i podróżowania nierozdzielnie wiąże się z rozwojem technologicznym, owocującym w coraz to szybsze i nowocześniejsze środki komunikacji, a co z tym związane – rosnącą łatwość, wygodę i powszechność transportu, w tym lotniczego. We współczesnych czasach, mówiąc kolokwialnie świat jest „na wyciągnięcie ręki”. Podróżować można wszędzie. Czas podróży, dzięki coraz to tańszej awiacji, jest minimalizowany, a przewoźnicy konkurują o klienta, proponując coraz to ciekawsze, dostępne czy wygodniejsze warunki podróży.

Na potrzeby niniejszego artykułu, którego celem jest prezentacja współczesnego socjolektu lotniczego, decyduję się na używanie terminu podróz (ang. *travel*) w rozumieniu Jamesa Clifforda, zakładającym rozumienie tego terminu jako określenia „różnych mniej lub bardziej dobrowolnych praktyk opuszczania «domu», aby udać się do jakiegoś «odmiennego» miejsca” (Clifford 1997:66). Przemieszczenie się jednostki z miejsca A do miejsca B może mieć zatem trzy główne cele: materialny, duchowy lub naukowy (Clifford 1997:66). Przyjęte rozumienie terminu, ze względu na podejmowaną tematykę koncentruje się głównie na podróżnikach systematycznie i dobrowolnie opuszczających swój dom (vide: Pearce 1982; Przeclawski 1997), bywających „gdzieś indziej” w celach zarobkowych, które fraternizują się ze zwiedzaniem i poznawaniem nowych miejsc i kultur. Swoją uwagę koncentrują więc na osobach, które opuszczają regularnie, lecz krótkotrwale swoje stałe miejsce zamieszkania (dom/bazę²), a wykonują pracę stewardessy, stewarda. Dlatego

2 Baza w żargonie lotniczym oznacza port, w którym osoby zatrudnione na pokładach

też, dalsze rozważania, pomijają wszelkie warianty trwałej ruchliwości przestrzennej (vide: Tarkowska 1995, Wieczorkiewicz 1996) jak np. emigracja.

Podkreślmy w tym miejscu, że podróż, która zakłada czasowe opuszczenie domu sama w sobie nie inklinuje zwiedzania. Zwiedzanie (turystyka w ogólnym ujęciu) jest zjawiskiem odrębnym. Często jednak towarzyszy podróży, lecz nie jest jej warunkiem koniecznym.

W kontekście tematyki dotyczącej zagadnienia podróży, warto przywołać w tym miejscu wzory osobowe związane z podróżą. Otóż Zygmunt Bauman w swoich rozważaniach wyróżnia cztery takie wzory osobowe, charakterystyczne dla ery ponowoczesnej. Są nimi: spacerowicz, włóczęga, turysta i gracz (vide: Bauman 1993). Pierwsze trzy to właśnie typy podróżników. Spacerowicz, jako wzór kulturowy opiera się na byciu anonimowym w wielkim mieście i występował już w społeczeństwach nowoczesnych, rozpowszechnił się w ponowoczesności. Jak pisze Zygmunt Bauman „wzór kulturowy spacerowicza ukształtował się w społeczeństwie nowoczesnym – był wytworem tej opisanej precyzyjnie przez Georga Simmla anonimowości, jaką stworzyło gęsto zaludnione miasto, w którym współżyją na co dzień ludzie sobie obcy, nieznający się nawzajem i niemający ani nadziei, ani chęci na przewyżczenie wzajemnej obcości. Ale też pod dachami paryskich Arkad, na Kurfürstendam czy przedwojennej Marszałkowskiej przechadzki były zajęciem dla wybranych – ludzi o dużej ilości wolnego czasu i dochodach, jakie życie w zwolnionym tempie, «życie od niechcienia», życie jako kolekcjonowanie wrażeń, czyniły możliwym. Nie był, i nie mógł być wówczas spacerowicz wzorem powszechnym (choć waga jego była niewspółmierna do częstotliwości: był wzorem kulturowym elity, a więc doświadczenie ukształtowane w toku jego praktykowania było tygłem, w jakim kształtowało się to, co określamy mianem kultury nowoczesnej, w znaczeniu kultury duchowej i artystycznej). Warunki ponowoczesne wyróżniają się natomiast upowszechnieniem wzoru spacerowicza. Z tym, że jak to z reguły bywa w podobnych przypadkach, wzór poddany upowszechnieniu przeobraża się w toku umasowienia i zmienia nie do poznania” (Bauman 1993:447). Drugim wzorem osobowym opisanym przez Baumana jest włóczęga. Jest to typ, który w swoich dążeniach wie od czego lub kogo ucieka, natomiast cel jego podróży jest płynny i nieostry. Jest to podróż-ucieczka, która sama w sobie jest celem, lecz bez określonego finału, końca, celu.

samolotów stacjonują (mieszkają), czyli stale przebywają, inaczej mówiąc jest to miejsce, z którego zwykle rozpoczynają i kończą swoje podróże, swoją pracę. Praca stewardessy, stewarda może być wykonywana w trzech możliwych wariantach zatrudnienia u przewoźników, którzy stacjonują/bazują w Polsce; zatrudnienie przewoźnika narodowego, zatrudnienie w liniach czarterowych, zatrudnienia w tzw. „tanich liniach” lotniczych – (ang.) *low cost airlines*.

„Co utrzymuje włóczęgę w ruchu? Pociąga go nadzieja niespełniona, popycha nadzieja rozwiana. Monotonia wędrówki jest nieplanowanym efektem namiętnej, nieprzerwanej pogoni za odmianą. Żaden z postojów nie spełnia oczekiwań, żaden równać się nie może żywym jeszcze obietnicom innych popasów, dotąd nie wypróbowanych. Trasa włóczęgi jest cmentarzyskiem nadziei, pokrytym nagrobkami rozczarowań. Włóczęga wie zawsze dobrze, od czego ucieka. Wie nie całkiem i mgliście tylko, ku czemu zdąża. Jak piechur brnący przez pustynię, ma za jedyną drogę ślady stóp, jakie odcisnął w piasku. Do czasu, aż ich podmuch wiatru nie zatrze” (Bauman 1993: 451).

Turysta – trzeci typ, zawsze za sprawą „głodu emocji” opuszcza dom czasowo i zawsze do niego wraca. Podróż turysty nie jest wolna od konkretnego planu, celu i oczekiwań.

„Turysta opuszcza dom w poszukiwaniu wrażeń. Wrażenia, i opowieści o wrażeniach – oto jedyny łup, z jakim wraca, i jedyny, na jakim mu zależy. Od włóczęgi, którego pod wieloma względami przypomina, tym się różni, że podróżować nie musi. Nic go z domu nie wypędza, poza nieukojonym pragnieniem przygody. Co turysta czyni, czyni z własnej woli. Nie ma więc w turyście tej uległości wobec tubylczego świata, tej pokory wobec kapryśnych i niezgłębionych jego reguł, tej rezygnacji wobec pełnego zaskoczeń losu, jakie cechują, z konieczności a nie z wyboru, włóczęgę. Wybrawszy wędrówkę, może się turysta zdobyć na wyniosłość wobec świata, jaki zwiedza: jego to woła uczyniła ten świat światem, jaki się zwiedza, światem wartym zwiedzania – i świat ten musi spełnić oczekiwania turysty, musi się wysilić, aby godnym odwiedzin pozostać. Turysta płaci, turysta wymaga. Stawia warunki. Może w każdej chwili odwrócić się plecami, jeśli uzna, że warunki nie zostały spełnione, lub że spełnia się je opieszale czy niedbale. Włóczęga kłania się tuziemcom; turysta oczekuje tubylczych pokłonów” (Bauman 1993:452).

Omówione powyżej wzory są oczywiście kwestią wyboru, mogą istnieć rozłącznie, jak i – co charakterystyczne dla ponowoczesności – koegzystować, funkcjonować fragmentarycznie lub płynnie przechodzić w zależności od sytuacji i życiowych popędów.

„Iście ponowoczesne jest to właśnie, że między wzorami się nie wybiera, ani nie trzeba wybierać. Ci sami ludzie, w tym samym czasie, wiodą życie, które zawiera elementy każdego ze wzorów. Omówione wzory są o tyle ponowoczesne, o ile charakteryzują one nie odrębne typy ludzkie, lecz

aspekty sposobu życia jednych i tych samych ludzi. Nie tylko współwystępują, lecz i przenikają się wzajemnie, stapiają” (Bauman 1993:457).

Przyjmijmy zatem, że ponowoczesny turysta stanowi kompilację elementów motywowanych własnymi popędami i świadomym wyborem, stanowiącym swoiste tło samorealizacji podróżniczej jednostki. Co ciekawe poznawczo, między innymi na łamach *Official Newsletter of the RC50 of the International Sociological Association* (2002) możemy zaobserwować, że ponowoczesny „turysta” stał się symbolem życia i statusu społecznego, swoistą metaforą ery ponowoczesnej.

Turystyka ponowoczesna jest opracowana i ma swoje miejsce w badaniach naukowych. W mojej ocenie na uwagę zasługują tu prace: Chris Rojek, Johna Urry’ego *Transformations of Travel and Theory* (1997), Deana MacCannella *Turysta. Nowa teoria klasy próżniaczej* (2002), Johna Urry’ego, *The Tourist Gaze* (2002) oraz Krzysztofa Podemskiego *Socjologia podróży* (2005).

110 Niestety zaś tematyka koncentrująca się na języku, wykorzystywanym w pracy stewardess i stewardów, czyli pracowników linii lotniczych, w których profesję nierozzerwalnie wpisany jest aspekt podróży (*alea, mimircy*), nie jest wystarczająco dobrze opracowana. Oprócz kilku popularno-naukowych pozycji na polskim rynku tj. Tadeusz Zakrzewski *Stewardesa Justyna. Wspominki* (2009), Teresa Grzywocz *Etat w chmurach. Dziennik pokładowy stewardessy* (2014) i *Z chmur do Azji. Stewardessa w krajach Dalekiego Wschodu* (2016), Anna Sulińska *Wniebowzięte. O stewardessach w PRL-u* (2016), Patrick Smith *Pilot ci tego nie powie* (2019), zagadnienie to nie jest dokładnie opracowane i usystematyzowane. Dlatego też zdecydowałem się na podjęcie tego tematu, opierając się w swoich rozważaniach przede wszystkim na egzemplifikacjach językowych i semantyce. Koncentrując tym samym swoje rozważania na języku używanym przez personel na pokładach polskich, rosyjskich i ukraińskich samolotów - inaczej rzecz ujmując - na charakterystycznym żargonie środowiskowym, stosowanym w codziennej pracy personelu pokładowego.

Przesady lotnicze

Podróż i podróżowanie, jak już wskazano, towarzyszą funkcjonowaniu jednostek od początku istnienia. Samo jednak podróżowanie, jak i przygotowanie do podróży – bogate jest w przesady i zwyczaje mające za zadanie zaklinać rzeczywistość celem zwiększenia szans na udaną i szczęśliwą podróż. Z przesądów dowiadujemy się, że np. nie należy zaczynać podróży w piątek. Piątek, powszechnie konotuje pecha, szczególnie piątek 13-go uważany jest za feralny.

„Wybierasz się w podróż? Ostrożnie wybieraj daty. Za pechowy uważa się przede wszystkim piątek. A od niego gorszy jest już tylko piątek 13go. Według wierzeń możesz spodziewać się wtedy pecha i kłopotliwej podróży. Wszystko, co złe może się zdarzyć. Możesz za to śmiało wyruszyć w niedzielę, która uważana jest za szczęśliwy dzień rozpoczęcia wyprawy. W Kambodży natomiast za najgorszy dzień na rozpoczęcie podróży uważa się wtorek, a za najlepszy, a może raczej za właściwy i szczęśliwy, czwartek” (Olejarz 2018).

Trzynastka uznawana jest w niektórych krajach i kulturach za liczbę, która przynosi pecha, w innych – jest cyfrą szczęśliwą. Na łamach strony, poświęconej zagadnieniom dotyczącym awiacji czytamy, że:

„Niesamowite jest to, jaką siłę ma wiara w pechową trzynastkę! Wyobraź sobie (ciekawe czy miałeś okazję to zauważyć), że niektóre linie lotnicze zrezygnowały z trzynastego rzędu na pokładach swoich samolotów. A to wszystko dla spokojnego rejsu. Amerykanie dodatkowo, wchodząc do samolotu poklepują go na szczęście. A może trafiłeś kiedyś do hotelu, w którym nie było trzynastego piętra ani pokoju? Tak też bywa. Hotele przez wzgląd właśnie na wrażliwych ludzi, ich zdrowie i spokojny pobyt postanowiły taki zabieg zastosować. Chociaż niemal na całym świecie ludzie barykadują się w domach w piątek 13ego, to we Włoszech (gdzie 13tka jest szczęśliwą liczbą) lepiej nie wystawiać nogi za próg w piątek 13-ego. Nawet wynajmując samochód trzeba brać pod uwagę tę trzynastkę, ponieważ jeśli cyfry na tablicy rejestracyjnej po dodaniu będą wskazywały tę właśnie liczbę, to nie pozostaje Ci nic innego, jak zmienić auto. W Azji natomiast pechowy numer to czwarty. Kojarzy się ze śmiercią. Jeśli wejdziesz na pokład Air China, nie zdziw się, jeśli nie będzie czwartego rzędu. Wiele linii lotniczych nie używa np. 666 lub 911 do numerów lotów z powodu negatywnych konotacji związanych z tymi liczbami. Wiele linii lotniczych wycofuje również numery lotów, które skończyły się katastrofą, aby złagodzić obawy przed przesądnymi pasażerami, a także jako znak szacunku dla tych, którzy stracili życie. Po katastrofie lotniczej 261 w 2000 r. Alaska Airlines wycofała ten konkretny numer lotu. Również wszystkie numery lotów utracone 11 września zostały wycofane przez większość głównych linii lotniczych” (Olejarz 2018).

Do przesądów związanych z podróżowaniem możemy jeszcze dołączyć wykonywanie konkretnych procedur przed rozpoczęciem podróży. I tak na przykład, katolicy wykonują znak krzyża, powierzając tym samym Bogu prośbę o udaną i spokojną podróż. Niektórzy „odprowadzają” swój bagaż

wzrokiem, dopóki nie zniknie na taśmie lotniskowej. Uważają, że nie należy zrywać naklejek z oznaczeniami bagażu samodzielnie, trzeba poprosić o to kogoś innego. W Serbii dobrym omenem, zapewniającym szczęśliwą podróż jest rozlanie wody. W Rosji i na Ukrainie przed rozpoczęciem podróży należy usiąść i wypić herbatę. Rosjanie wierzą również, że należy usiąść na walizce przed podróżą tak, aby nogi nie dotykały podłogi. Serbowie do bagażu pakują czosnek, który ma zapewnić brak kłopotów w podróży. Niektórzy z kolei wierzą, że swędzące stopy są oznaką zbliżającej się podróży. Innym przesądem jest to, że po rozpoczęciu podróży nie należy oglądać się za siebie lub też w kierunku domu.

112

„Kiedy wyruszysz w podróż patrz przed siebie. Pecha przyniesie Ci, gdy obejrzyś się w stronę domu. Oczywiście na pewno wiesz też, że najlepiej o niczym nie zapomnieć, bo wrócić do domu po coś, to największy pech. Niektórzy wierzą, że trzeba wtedy usiąść i policzyć do 10, co stanowi odciążenie pecha. Pamiętaj więc, żeby najlepiej zrobić sobie szczegółową listę potrzebnych rzeczy przed podróżą. Inny przesąd mówi, że jeśli ruszając w podróż spotkasz kogoś z pełnymi torbami lub koszami, ten dzień będzie dla Ciebie szczęśliwy. A gdy ktoś z domu wybiera się w długą podróż, tego dnia nikt nie powinien niczego oddawać z domu, ponieważ podróżnik będzie nieszczęśliwy. Szczęście, bezpieczną podróż i powrót podobno przynosi również trzykrotne zapukanie do drzwi, gdy ktoś rozpoczyna właśnie podróż” (Olejarz 2018).

Podróż samolotem nie jest również wolna od przesądów i wierzeń. Dla przykładu – według przesądów na pokładzie samolotu nie wolno niczego szyc, zszywać, np. przyszywać guzików, gdyż to przynosi pecha. Poklepanie statku powietrznego przez kapitana ma przynieść szczęście i zapewnić szczęśliwy i udany lot, podobnie podrapanie kadłuba ma zapewnić bezpieczny lot. Z kolei wykonanie przed lotem *selfie* przez pilota na tle samolotu zwiastuje pecha. Pilot samolotu nie powinien także wskazywać palcem nieba, bowiem zwiastuje to złą pogodę. Znaczenie magiczne ma też pierwszy pasażer wchodzący na pokład samolotu. Mężczyzna zwiastuje szczęśliwy lot; kobieta – lot niespokojny. Spotkanie na trasie przelotu innego statku powietrznego, lecącego z naprzeciwka przynosi pecha. Natomiast jeżeli spotkamy samolot lecący w tym samym kierunku, będziemy mieć szczęście (vide: zabobony.blogspot.com/2013/09/przesady-pilotow.html, dostęp: 16.08.2019).

Personel pokładowy

Stewardessa, steward (ros., ukr. стюардесса, стюард, стюры) to określenie

konwojenta pokładu (ros. бортпроводник, ukr. бортпровідник, бортпровідниця), czyli osób które pracują na pokładzie samolotu i statku. Określenie to funkcjonuje również na Ukrainie i w Federacji Rosyjskiej (ros. бортпроводник, стюардесса) dla określenia osób pracujących w pociągach. Słowo stewardessa to zbitka wyrazowa. Słowo to powstało z połączenia dwóch słów, a mianowicie steward + hostessa = stewardessa. Zawód ten, a wraz z nim określenie osoby go wykonującej powstało w połowie ubiegłego stulecia. Warto w tym miejscu podkreślić, że w 1998 roku za sprawą Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ang.) *International Civil Aviation Organization* ICAO, (ros.) *Международная организация гражданской авиации ИКАО*, która zrzesza 193 państwa i zajmuje się regulacją przepisów bezpieczeństwa transportu lotniczego wydała rekomendację dotyczącą określania nazwy zawodu określanego dotąd jako steward(essa). Otóż określenia stosowane dotąd steward(essa), a także (ang.) air hosts/hostesses, (ang.) cabin attendants, (ang.) flight attendant (tj. asystent lotu, (ros.) летный помощник) zamieniono na (ang.) cabin crew (tj. załoga salonu samolotu, (ros.) экипаж салона лайнера). Zabieg ten miał na celu zwiększenie roli i statusu społecznego osób pracujących na tym stanowisku i jest określeniem oficjalnym (vide: <https://ria.ru/20081207/156681051.html>, dostęp: 04.06.2019).

113

Nowe nazewnictwo zawodu zaczęło oficjalnie obowiązywać na całym świecie. Poprzez osoby wykonujące zawód *flight attendant* w niniejszym tekście, rozumiem zawodowe mikrogrupy, „które są z jednej strony zdecydowanie różne od siebie nawzajem, z drugiej zaś – tworzą niezróżnicowaną i nieco splątaną całość” (Maffesoli 2018:154). Należy podkreślić, że pomimo nowej terminologii dla określenia tego zawodu, słowo steward(essa) na stałe zakorzeniło się w języku polskim, rosyjskim i ukraińskim, i jest powszechnie stosowane wśród pasażerów. Możemy zatem stwierdzić, że wyrażenia *flight attendant* używa się w żargonie lotniczym i oficjalnym języku obowiązującym w awiacji, natomiast steward(essa) używane jest przez osoby nie związane z branżą lotniczą. W niniejszym tekście decyduję się na używanie właśnie tego powszechnego określenia, zakotwiczonego i funkcjonującego w świadomości jednostek w Europie Środkowo-Wschodniej, czyli: steward(essa).

Prekursorką personelu pokładowego, pierwszą polską stewardessą była Zofia Glińska (ur. 1905, zm. 2005) z domu Ćwikiel (por. Sulińska 2016:26). Od 1945 była związana w pracy zawodowej z polskim przewoźnikiem lotniczym³.

Dodajmy, że pierwszą osobą na świecie, zatrudnioną w charakterze

3 Odpowiadała ona również za rekrutację personelu pokładowego. Pierwsze polskie etatowe stewardessy wybrane na podstawie procedur stworzonych przez Glińską to: Ludmiła Gajewska, Maria Lubkiewicz, Irena Petrykowska, Krystyna Sipowska, Monika Sokolińska, Aldona Skirgiełło. Pierwszy rejs samolotu kursowego obsługiwany przez stewardessy odbył się 27 sierpnia 1945 roku z Warszawy do Paryża.

stewarda w rejsach komercyjnych był Jack Sanderson, który odbył pierwszy lot 2 kwietnia 1922 roku z Wielkiej Brytanii do Francji. Pierwszą na świecie kobietą zatrudnioną na tym stanowisku była Ellen Church, która zaczęła pracę od trasy Oakland – Cheyenne (pierwszy lot 15.05.1930). Za początek polskiej awiacji komercyjnej możemy przyjąć rok 1928 (vide: Sulińska 2016:15).

W roku 1964 magazyn *Skrzydłata Polska* opublikował opracowany na bazie pracy stewardess uniwersalną bazę garderoby, *outfit*, który należy zabrać ze sobą w podróż, uwzględniając przy tym cel podróży i warunki pogodowe. Zestaw, mieszczący się w jednej walizce miał ważyć 15 kg wraz z nią i zawierać:

Tabela 1. Garderoba stewardessy

ILOŚĆ	GARDEROBA	WAGA
1	plaszcz nieprzemakalny z impregnowanego jedwabiu, ortalionu albo masy plastycznej z kapturem lub czapczką tego samego materiału	0,50 kg
1	kostium angielski z dżerseju lub elany, ciemny	0,90 kg
1	suknię wełnianą	0,30 kg
2	spódniczki (jedną zwykłą, jedną plisowaną)	1,80 kg
2	swetry (jeden z rękawami, drugi bez)	0,90 kg
2	bluzki nylonowe	0,45 kg
1	czarną sukienkę wieczorową	0,45 kg
2	nylonowe koszule nocne	0,45 kg
2	biustonosze	0,40 kg
3	pary majteczek	0,45 kg
2	kombinacje	0,40 kg
2	pasy do podwiązek	0,45 kg
6	par pończoch	0,45 kg
1	kostium kąpielowy z nylonu	0,90 kg
1	para pantofli nocnych	0,20 kg
4	jedwabne chusteczki	0,20 kg
2	pary pantofli, na płaskim i niskim obcasie	1,80 kg
1	para pantofli wieczorowych	0,45 kg
1	para pantofli balowych	0,40 kg

Źródło: *Skrzydłata Polska*, 8 marca 1964 rok, nr 10. Opracowanie własne.

Wygląd personelu pokładowego ma kluczowe znaczenie i nie pozostaje obojętny wobec całego wizerunku linii lotniczej. Choć nie jest on standaryzowany globalnie, to każda linia lotnicza posiada indywidualnie wypracowane wzory wizerunkowe, w tym dotyczące strojów stewardess i stewardów oraz zasady dyscypliny mundurowej.

„Tutaj wszystkie elementy są ważne, jak nosić kapelusz, kiedy można go zdjąć, jak czesać włosy, jak dobierać makijaż i kolor paznokci.... Wszystko

z góry narzucone. Nie ma miejsca na improwizację, za błąd w sztuce grozi raport (...). Mężczyźni mają lepiej, muszą jedynie zadbać o schludność, mieć krótko ścięte włosy, opilowane paznokcie i ... są gotowi do lotu. No może powinni jeszcze nosić jednakowe skarpetki” (Grzywocz 2014:15).

Dyscyplina mundurowa, moda obowiązująca w liniach lotniczych nie ogranicza się jedynie do pracy na pokładzie samolotu. Wygląd zewnętrzny i styl zachowania człowieka wykonującego zawód stewarda(essy) pretenduje do miana zasady uniwersalnej, w tym w drodze do i z pracy oraz na terytorium lotniska. Praca stewardów(ess) jest pracą typu *emotional work* zakotwiczoną w relacjach, interakcjach społecznych, w których istotne jest powstrzymanie negatywnych emocji, a celem nadrzędnym jest uśmiechanie się (*boarding smile*). Arlie Hochschild Russell podkreśla, że personel pokładowy niemal nieustannie się uśmiecha, ma wręcz *uśmiech przyklejony do twarzy* (Hochschild 2009:5). Renè König z kolei zauważa, że moda może nie tylko obejmować wszelakie aspekty życia, ale również konkretne style postępowania „mniej lub bardziej sformalizowanego, zewnętrznie jednolitego sposobu postępowania” (König 1979:66). Tak więc praca na tym stanowisku wymaga promowania własnej osoby, swojego zawodu, swojej linii lotniczej w odpowiedni sposób, ściśle monitorowany, narzucany i kontrolowany przez pracodawcę. Tego typu aktywności pracowników możemy zaobserwować między innymi w dedykowanych programach telewizyjnych *No to leć!* (Travel Channel), *Jak zostać pilotem* (Travel Channel), *Megalotnisko w Dubaju* (National Geographic Channel), *Top Wings* (TVN Turbo), *Operacja LOT* (Discovery Channel Polska), *Katastrofa w przestworzach* (National Geographic Channel), *Lotnisko* (Discovery Channel Polska) *Pan Am – serial o stewardessach* (Canal+).

Zawód stewarda(essy) może wydawać się fascynujący i oferujący *możliwości zwiedzania świata, kontaktów z ciekawymi ludźmi, sporych zarobków* (...) (Zakrzewski 2009: 11). Stąd też stał się również obiektem zainteresowań twórców kina. Tematyce związanej z pracą personelu pokładowego (*cabin crew*) zostały poświęcone między innymi filmy: *Boeing, Boeing* (1965) reż. John Rich (ros. *Бойнг-Бойнг*, (oryg.) *Boeing* (707) *Boeing* (707), *Абитуриентка* (1970) reż. Алексеем Мишуриным, *Экипаж* (1979) reż. Николай Игоревич Лебедев, *Jackie Brown* (1997) reż. Quentin Tarantino (ros. *Джеки Браун*, ukr. *Джеки Браун*), *Небо. Самолет. Девушка* (2002) reż. Веры Сторожевой, *Przypadek Stewardesy* (2002) reż. Tak-Sam Leong (oryg. *Fai seung hung che*), *Wszystkie stewardessy idą do nieba* (2002), reż. Daniel Burman (ukr. *Усі стюардеси потрапляють на небеса*, oryg. *Todas las azafatas van al cielo*), *Szkoła stewardess* (2003) reż. Bruno Barreto (ros. *Вид сверху лучше*, oryg. *View from the Top*), *Podrywacze* (2005) reż. Priyadarshan (oryg. *Garam Masala*), *Przelotni kochankowie* (2013), reż. Pedro Almodovar (ukr. *Я дуже*

збуджений, ros. Я очень возбужден, oryg. *Los amantes pasaj eros*).

Stanowisko pracy stewarda(essy) nazywane również jako *Cabin Crew* (skr. CC), ma określony podział i układ hierarchiczny, w którym to zawarta jest możliwa do osiągnięcia ścieżka kariery dla osób pracujących na pokładzie samolotu. Nie pozostaje obojętna na nazwy oficjalne i żargonowe zajmowanych stanowisk. Ścieżka ta zależy od polityki i procedur konkretnego przewoźnika, a także od regulaminu linii lotniczej, obowiązujących w nim procedur i floty. Przykładowa droga awansu, przedstawiona została w poniższej tabeli 2.

Tabela 2. Hierarchia CC

SZEFE PERSONELU POKŁADOWEGO/INSTRUKTOR		
STEWARDESSA/STEWARD – CABIN CREW		
(pot.) JEDYNKA//CC#1 – szefowa/szef całego pokładu (kabiny pasażerskiej). (pot.) DWÓJKA//CC#2, TRÓJKA//CC#3 (w zależności od wielkości samolotu) – tzw. szef/szefowa odpowiadająca za obsługę pasażerów dalszej/dalszych części samolotu (np. w samolotach typu w Boeing 737).	SZEF, СБ – starsza stewardesa, szefowa pokładu lub też instruktorka, (ros.) старший бортпроводник (skr. СБ).	(ang.) GALLEY MANAGER, (ros.) ГЕЛИК – stewardessa/steward odpowiedzialny za „kuchnię” na pokładzie samolotu, <i>Galley Manager</i> od angielskiego słowa galley oznaczającego kuchnię na pokładzie, (ros.) гелик – бортпроводник, работающий и отвечающий за кухню.

116

Źródło: opracowanie własne.

Steward(essa) (CC) zajmuje się zadaniami związanymi z obsługą kabiny pasażerskiej. Przyjmijmy zatem, że na rękawach munduru takiej osoby nie występują paski ani dodatkowe oznaczenia statusu. Dla przykładu w arabskich (bliskowschodnich) liniach lotniczych droga awansu zawodowego odbywa się trzyetapowo: junior – steward(essa), czyli osoba początkująca w zawodzie; steward(essa) mająca już doświadczenie zawodowe – obsługująca klasę biznes; steward(essa) pracująca w klasie pierwszej – najwyższy stopień w hierarchii. Podstawowy stopień w układzie hierarchicznym jest oznaczany w różny sposób, a więc charakterystyczny dla konkretnych linii lotniczych, a więc różniący się w zależności od przyjętych przez przewoźnika lotniczego założeń. Kolejny stopień możliwy do osiągnięcia np. poprzez awans, dodatkowe szkolenie, wysługę lat pracy to starszy/a steward(essa), szef pokładu, instruktor (bywa oznaczany poprzez np. jeden, dwa lub trzy paski na rękawach munduru⁴). Szef/szefowa pokładu odpowiada za całąabinę pasażerską i pracę innych członków załogi kabinowej. Jest to tzw. potocznie „jedyńka”. „Dwójka” lub „trójka” w zależności od rodzaju i wielkości samolotu określa się osoby, które odpowiadają za obsługę dalszych/innych części

4 Dla porównania możemy tu wskazać, że w tym układzie hierarchicznym oznaczanym za pomocą pasków na rękawach munduru, szef pokładu samolotu wąskokadłubowego posiada jeden pasek na rękawie, szef całego samolotu szerokokadłubowego posiada dwa paski, instruktor – trzy. Kapitan samolotu – cztery paski.

kabiny samolotu (wydzielonych klas podróży na pokładzie). „Jedynka” jest odpowiedzialna za pracę „dwójki” i „trójki”. W samolotach wielkogabarytowych spotkać możemy również także stanowisko pracy, określane w żargonie „pozycją” takie jak (ang.) *Galley manager*, oznaczające osobę odpowiedzialną za pracę w pokładowej kuchni.

Ciekawym poznawczo elementem jest fakt, na bazie języka obowiązującego w awiacji na całym świecie, czyli języka angielskiego, określanego mianem języka „komunikacji szerokiego zasięgu” (Ahearn 2013:125), że powstała grupa słów i wyrażen środowiskowych, które funkcjonują w globalnym żargonie lotniczym. Tworzą one niejednokrotnie szeregi leksykalne wykorzystywane dla określenia osób pracujących na pokładzie samolotu, w tym stewardów(ess).

„Formuły słowne (...) stanowią wąskie, ale bardzo istotne pasmo komunikacji wewnątrzgrupowej, stanowią – charakteryzujący sytuację – werbalny plan tej komunikacji. Stanowią one słowne impulsy stertujące zachowaniem grupy, strukturalizujące i dyscyplinujące reakcje jej członków” (Sulima 2000:97).

Częścią procedury obowiązującej załogę samolotu przed wylotem jest tzw. *Briefing* (ang.). Jest to część procedury przedstartowej, w której szef pokładu lub instruktor sprawdza przygotowanie załogi do rejsu (np. ilość pasażerów, rodzaj posiłków, które będą serwowane na danej destynacji, znajomość procedur bezpieczeństwa i przeciwpożarowych, pierwszą pomoc, rozłożenie i rodzaj sprzętu awaryjnego, procedur lądowania awaryjnego itd.).

Wspomniane wyżej określenie wywodzące się z języka angielskiego *cabin crew* oznacza załogę samolotu. Zatem członek załogi pokładowej pracujący z „pierwszej” (kabina pilotów) lub „drugiej” strony drzwi (salon samolotu) kokpitu określany jest jako CC. Z „pierwszej” strony drzwi samolotu pracuje kapitan, (ang.) PIC/OPT, (ros.) KBC – pilot będący dowódcą statku powietrznego. Jest to osoba odpowiedzialna za działania wykonywane przez członków załogi na pokładzie samolotu oraz za bezpieczeństwo pasażerów, (ang.) *pilot in command* (PIC) lub *captain*, (ros.) *капитан воздушного судна* (KBC). Kapitan statku powietrznego posiada cztery paski na pagonach oraz rękawach munduru. Razem z kapitanem w tej stronie kokpitu samolotu pracuje również pierwszy oficer, czyli drugi, w domyśle po kapitanie pilot samolotu. Załoga lotnicza, kapitan i drugi pilot, w żargonie określane są jako „chłopy”, określenie to stosowane jest nawet w stosunku do kobiet. Z kolei określenie „dziewczyny” używane jest zarówno do mężczyzn i kobiet, czyli załogi pokładowej zajmującej się obsługą pasażerów. Stewa⁵ to określenie stewardessy,

5 Lub też *landing lips* – (pol.) „lądujące usta” typowo żeńskie określenie żargonowe, które

a *coach roach* – typowo amerykańskie określenie (AE⁶) stewardessy/stewarda pracujących w klasie ekonomicznej.

Nazwy Lotnisk

Należy zwrócić uwagę również na funkcjonujące w żargonie lotniczym pieśczośliwe, żartobliwe nazwy portów lotniczych. Nazwa międzynarodowego portu lotniczego Domodedowo (ros.) Домодедово-Аэропорт Домодедово, (ang.) Domodedovo International Airport, kod IATA: DME, kod ICAO: UUDD położonego w mieście Domodedowo, w obwodzie moskiewskim, w Federacji Rosyjskiej, w języku rosyjskim posiada szereg określeń żargonowych takich jak: Бабодедово (pol. „Babojadowo”), Дармодедово (pol. „Pasozytowo”), Гомодедово (pol. „Homodziadowo”), Домик („Domek”), Дедушка („Dziadek”). Podobnie inne lotniska np.: Port lotniczy Moskwa-Wnukowo (ros.) Аэропорт Внуково, (ang.) Vnukovo Airport, Внуково – Внучка (pol. „Wnuczka”); Port lotniczy Moskwa-Bykowo, (ros.) Быково – (zd. ros. „Bykowo”) Коровкино (pol. „Krówkino”); Port lotniczy Moskwa-Szeremietiewo (ros.) Аэропорт Шереметьево, (ang.) Sheremetyevo International Airport, (ros.) Шереметьево – (zd. ros.) Шарик (pol. „Kuleczka”), Шаромойкино (pol. „Szarmojkino”), Шаромыга (pol. „Szarochwast”), Шаромыжкино (pol. „Szaromyszkino”), „Шире,МатьЕго” (pol. „Szerzej jego mać”), Шерёма (pol. „Szerma”); Port lotniczy Mineralne Wody, Kraj Stawropolski, w Rosji, (ros.) Минеральные Воды – (zd. ros.) Менструальные Воды (Pol. „Menstualcyjne wody”); Port lotniczy międzynarodowy Tbilisi w Gruzji, (ros.) Тбилиси – (zd. ros.) Сифилиси (pol. „Syfilisi”); Port lotniczy Londyn-Heathrow (ang.) London Heathrow Airport, w Londynie, (ros.) Хитрой – (zd. ros.) Хитровка (pol. „Sprytniówka”). Samo zaś latanie po swoim kraju określane jest jako „latanie po meblach”, czyli zgodnie z ułożeniem terytorialnym miast, rzek czy gór występujących w ojczystym kraju pilotów.

118

Określenia związane z wykonywaniem pracy personelu pokładowego

Spośród określeń anglojęzycznych funkcjonujących w żargonie personelu pokładowego możemy wyliczyć kilka, w moim przekonaniu najbardziej popularnych, związanych z wykonywaniem pracy na pokładzie samolotu. Otóż, dla określenia przesiadki z noclegiem, która służy obowiązkowej przerwie w czasie bardzo długiej podróży, określanej jako pobyt (być „na pobycie”)

oznacza, że stewardessa przed lądowaniem powinna poprawić swój makijaż.

6 American English.

służy określenie *stopover* – (z ang. przerwa w podróży). *Layover*⁷ (ang.) oznacza postój, czyli nocleg przed lotem powrotnym. Wyrażenie „slam-clicker” pochodzi od frazy w języku angielskim *slam the door, click the lock*, (ros.) *хлопнуть дверь, закрыть замок* – (pol.) dosłownie „trzaśnij drzwiami”, używane jest dla określenia osoby, która pobyt pomiędzy rejsami spędza wyłącznie w hotelu, w którym ma zapewniony nocleg, nie opuszcza go w wolnym czasie np. w celu zwiedzania. „cmc/cabin crew attestation” jest to skrót z j. ang. od *Crew Member Certificate*, oznacza certyfikat członka załogi, czyli dokument upoważniający do pracy na pokładzie samolotu. Wyrażenie skrótowe *demo* oznacza zestaw informacyjno-instruktażowy podawany pasażerom zazwyczaj w dwóch językach przed startem samolotu. Obejmuje on komunikat dźwiękowy i ekspozycję, prezentację personelu pokładowego pokazującą sposób zapinania pasów, zakładania masek tlenowych, kamizelek ratunkowych i usytuowanie wyjść awaryjnych w samolocie. Zwyczajowo *demo* prezentowane jest przed startem, zwyczajowo czytane przez „jedynekę” (CC#1) lub odtwarzane automatycznie. „Concourse shoes”/ (pol.) „pokładówki” – *concourse* (ang.) – hala dworcowa, *shoes* (ang.) – obuwie, wyrażenie to oznacza rodzaj obuwia noszony przez stewardessy. Otóż żeński personel pokładowy na lotnisku nosi zazwyczaj buty na wysokim obcasie, natomiast podczas lotu zamienia je na wygodniejsze obuwie na płaskiej podeszwie „nazywane pokładówkami”. Wyrażenie *jump seat* – (ang.) oznacza rozkładany fotel dla stewardess(dów) wykorzystywane podczas startu i lądowania samolotu oraz podczas turbulencji. Ze względów bezpieczeństwa fotele te znajdują się one zazwyczaj przy drzwiach samolotu. Najczęściej są to miejsca zwrócone tyłem do kierunku lotu. Jednym z rodzajów tego typu foteli jest *sharon stone jump seat*, czyli fotel zwrócony przodem do pasażerów. Określenie powszechnie stosowane jest wśród rosyjskich i ukraińskich stewardess. *Deadhead* – (ang.) (pol.) bezpłatny widz, wyrażenie oznacza personel pokładowy znajdujący się na pokładzie samolotu, jednak niewykonyjący pracy, a więc personel w charakterze pasażera. Sytuacja ta ma zwyczajowo miejsce, kiedy linie lotnicze muszą przetransportować personel do innej bazy. Syndrom zmęczenia spowodowany nagłą zmianą strefy czasowej, szczególnie w lotach wzdłuż równoleżników określany jest jako jet *lag* – (ang.). Może objawiać się zaburzeniami snu, brakiem koncentracji, zmęczeniem, zaburzeniami apetytu, dolegliwościami żołądkowo-jelitowymi czy bólami głowy. *Crotch watch* lub *groin scan* – (ang.) skanowanie, jest to element procedury w zakresie kontroli bezpieczeństwa, której celem jest sprawdzenie czy pasażerowie mają zapięte pasy. Wyrażenie żargonowe pięciopak oznacza wykonanie pięciu rejsów dziennie (pięciu odcinków lotu). Fraza powszechnie używana w awiacji Rosji

7 *Sit time* – (ang.) dosłownie czas oczekiwania pomiędzy rejsami, oczekiwanie na kolejny lot.

i Ukrainy *zrobić siemiona* (ros.) *сделать семена* – oznacza wylatanie siedem godzin dziennie (siedem w j. ros. to *семь* „[7]siem+on”=Siemion/Симеон). Jest to fraza typowo rosyjska, podobnie jak *zrobić wasyla* (ros.) *сделать василия*, czyli wylatać osiem godzin dziennie (osiem w j. ros. *восемь*, „[8]wos+o+ilij/Василий, gdzie występuje alternacja fonetyczna o/a).

Dla określenia pasażerów stosuje się następujące określenia. *Умка* – (ang.) *unattended minor*, (ros.) *умка (несопровожаемый ребенок)* – określenie dziecka podróżującego samodzielnie (samotnie), które znajduje się pod opieką personelu pokładowego, zwykle w wieku 5-12 lat. *Маас* – (ang.) *meet and assist* – określenie osoby wymagającej szczególnej uwagi podczas lotu, która nie wymaga stałej opieki załogi (np. młodzież, osoby starsze). Nie należy mylić z *Umką*. *Рах* (ang.), *раху*, *пасы*, *пакс* (ros.) lub też *турики*, *турья* – określenie pochodzi od międzynarodowego skrótu oznaczającego pasażera. Słowo z języka angielskiego *passenger* (pasażer) zostało początkowo w żargonie lotniczym skrócone do *pass*, a następnie przybrało współcześnie stosowaną formę skrótową *рах*. *Турики*, *турья* to zdrobnienie od rosyjskiego słowa turyści *туристы*. Tak więc pasażerowie samolotu w żargonie określani są jako *раху/пасы*. Wyrażenie to nie jest nacechowane negatywnie. *Рах* (łac. *pāx* – pokój, spokój) – w mitologii rzymskiej jest to żeńskie bóstwo pokoju, córka Jowisza i Iustitii, w mitologii greckiej zaś jej odpowiednikiem jest Eirene (gr. Ειρήνη Eirēnē) Zeusa i Temidy. *Platformersi* – określenie pasażerów których celem destylacji jest dotarcie na platformę wiertniczną, na której pracują dot. np. lotów do Norwegii. *Trufle*, *трюфеля* (ros.) – określenie pasażerów z klasy biznes, spowinowacane z truflami dlatego, że zdarzają się rzadziej niż pasażerowie ekonomiczni. *Ekonomiści*, *экономисты* (ros.) – pasażerowie klasy ekonomicznej. *Steerage*⁸ – (ang.) sterowanie, określenie stosowane do części samolotu, w której ceny miejsc (biletów) są najtańsze, promocyjne. Jest to inaczej mówiąc część strefy klasy ekonomicznej (ros.) *эконом класс*. Praca personelu pokładowego w tej strefie określana jest w żargonie jako „praca na wsi” (ros.) „*работа в деревне*” (ang.) *village* lub jako klasa autobusowa. *PM* – skrót (ros.) *ребёнок маленький* – małe dziecko, (ang.) *babe*, pasażer do 2 r. ż. *PB* – skrót (ros.) *ребёнок большой* – duże dziecko, (ang.) *child Screamer* – (ang.) krzykacz, (ros.) *недовольный пассажир*, niezadowolony pasażer. *Business class* – (ros.) *бизнес-класс*, klasa biznes, klasa podróży o najwyższym standardzie powiązanym z różnymi przywilejami dla pasażerów, np. szybka odprawa, zwiększony limit bagażowy, korzystanie z salonów VIP. *FFP* – (ang.) *frequent-flyer program* (FFP), (ros.) *программа для часто летающих пассажиров*, określenie osoby często podróżującej samolotem, uczestnika programów lojalnościowych proponowanych przez linię lotniczą,

8 Wyrażenie stosowane głównie w Rosji i na Ukrainie.

korzystającej z przywilejów, bonusów programu lojalnościowego. *No-show* – (ang.) zwrot stosowany do pasażera, który nie pojawił się na czas odlotu przy bramce odprawy/wejścia na pokład, nie pojawił się na rejsie. Wyrażenie *connecting flight* (ang.) oznacza podróż z przesiadką (ros.) *стыковочный рейс*.

Określenia stosowane podczas wykonywania serwisu pokładowego to m. in.: *hot towels* (ang.) – żargonowe określenie lnianego („gorącego”) ręcznika oraz *laleczka, dolly* (ang.), *куполка* (ros.) – chusteczka podawana pasażerom klasy biznesowej w celu wytarcia dłoni, lub w którą zawinięte są sztucce. Stąd też fraza „czy myjemy już pasażerów” oznacza właśnie zapytanie czy będą rozdawane ręczniki „*hot towels*”. Zestaw jednorazowych sztuczków dołączanych do serwowanych posiłków na pokładzie zawierający również sól (solniczkę), pieprz (pieprzniczkę) oraz chusteczkę to *trójka, sztucce, тройка* (ros.). Określenie pochodzi od ilości sztuczków wchodzących w skład zestawu (widelec, nóż, łyżka). Tak więc w żargonie „*podaj mi trójkę*” (ros.) «*дай тройку*» oznacza prośbę o podanie zestawu sztuczków wraz z przyprawami. *Kaserola* (fran.), *касалетка* (ros.) *cassollette* (ang.) *cassone*, opakowanie (naczynia), które można podgrzewać na gorące potrawy. *Trolly, тролли* – wózek z jedzeniem i napojami wykorzystywany do serwisu pokładowego lub stewardessa z wózkami (*trolly dolly/тролли долли*). Zestaw napojów, przekąsek, które szefowa/szef pokładu zanoszą pilotom po starcie określane są jako *szuflada dla pilotów* – „*Porcja kapitańska*” (posiłek). Zgodnie z instrukcją operacyjną, kapitanowi przysługuje posiłek inny od reszty załogi, co podyktowane jest bezpieczeństwem. Chodzi o to, żeby kapitan nie jadł tego samego co pierwszy oficer. W przypadku zatrucia jednego z pilotów – drugi z nich będzie mógł przejąć prowadzenie samolotu. Fotel kapitana samolotu określa się jako *lewa filiżanka*, (ros.) *левая чашка* (ukr.) *ліва чашка*, natomiast fotel pierwszego oficera *prawa filiżanka*, (ros.) *правая чашка* (ukr.) *права чашка*. Kuweta to torba na niepotrzebne rzeczy, np. pozostałości po serwisie pokładowym, posiłkach itp. *łelkamty, welcome drinks* (ang.) – napoje powitalne serwowane np. pasażerom business class. Pojemnik, w którym w zależności od potrzeb trzymane są rzeczy nie mieszczące się w wózkach (*trolly*), napoje, dzbanki, wina, dodatkowe porcje itp. to *Lermer* – (od nazwy producenta). Wykonany z aluminium, mieszczący zazwyczaj dwie szuflady. Nazwa pochodzi od producenta, który zamieszczał swoje logo na tych wyrobach. Lotem „na pusto” określa się podróż bez pasażerów. Tego typu lot wykonywany jest zazwyczaj np. przy przelokowywaniu samolotu na inne lotnisko, inną bazę (przebazowanie). Wyrażenie *przylecieć na rękach, прилететь на на руках* (ros.) oznacza pilotowanie samolotu bez autopilota (ręcznie).

Na uwagę zasługuje również nazewnictwo wykorzystywane przez system komunikacji pokładowej.

Tabela 3. System komunikacji pokładowej

SYSTEM KOMUNIKACJI			
INTERFON, PA, POKŁADOWY SYSTEM KOMUNIKACJI, ИНТЕРФОН – system komunikacji wewnętrznej, umożliwiający łączność różnymi kanałami, pomiędzy pilotami, pozostałym personelem pokładowym, pasażerami. PA – (ang.) passanger address, inaczej mówiąc jest to pokładowy radiowzłęd wykorzystywany do komunikacji (zapowiedzi, stan lotu, informacja pasażerów, (ros.) интерфон.	RAINBOW/ACP – (ang.) tęcza, (ros.) светофор, system świetlnej sygnalizacji w kabinie samolotu. ACP (ang.) Area Control Panel – panel kontrolny, lampki np. znaki „zapiąć pasy” i „nie palić”.	PSU – (ang.) Passenger Service Unit - panel nad fotelami pasażerskimi.	CONTROL PANEL – zamocowany w suficie, obok znaku EXIT) zapala się jedna z kolorowych lampek (tzw. rainbow lights – stąd tęcza).

Źródło: opracowanie własne.

122

Do wyrażen specjalistycznych występujących w żargonie lotniczym możemy wyróżnić określenia związane z samym dobytciem podróży statkiem powietrznym. Skrót ETA (ang.) *estimated time of arrival*, oznacza godzinę, na którą planowany jest przylot samolotu do miejsca docelowego. *Trakty/nat* – (ang.) *North Atlantic Tracks*, skrót stosowany przez pilotów dla określenia korytarzy lotniczych wyznaczonych dla lotów nad Oceanem Atlantyckim. Nazywa się je również „trakami”. Dla przykładu przytoczmy frazę w żargonie „do Stanów Zjednoczonych jeździ (nie lata w żargonie) się NATami” – oznaczającą lot przez ocean wyznaczonym korytarzem powietrznym. NATy stosowane są z powodu utrudnionej łączności radiowej, stąd też ustala się szlaki przelotu, służące kontroli lotów. slot – (ang.) to „korytarz”, przedział czasowy, w którym samolot może odbyć podróż, czyli wystartować, wylądować, lub przelecieć nad daną przestrzenią powietrzną. Opóźnienie lotu w żargonie pilotów określane jest jako „strata slotu”. „Przyśpieszenie slotu” oznacza prośbę o ponowne wyznaczenie. Slot jest nadawany przez „ATC” (kontrola lotów). Skrótowiec CAVOK wywodzi się frazy (ang.) *clouds and visibility ok.* – (chmury i widoczność ok.), C (*clouds*) A (*and*) V (*visibility*) OK [C+A+V+OK]. Oznacza idealną do operacji lotniczych pogodę. *Czarter* oznacza wynajęcie samolotu wraz załogą poza rozkładem lotów. *Ptak, bird* (ang.), *птица* (ros.) „co mi panie dasz” – ogólnie (ang.) (ros.) ptak – określenie samolotu [(ros.) BC – skrótowiec od *воздушное судно* – statku powietrznego], podobnie jak (ros.) „Ласточка”, „Ераплан”, „Аэроплан”, „Машина”, „Аппарат”. *Bobik, бобик* (ros.) – określenie samolotów grupy *Boeing*. *Benek* (lub też *duży benek*) – zdrobnienie, spolszczenie, które oznacza samolot typu *Boeing*. *Mały benek* – *Boeing 737*, typ najpopularniejszego samolotu pasażerskiego wykorzystywanego przez linie lotnicze na świecie, (ros. *маленький Боинг*). *Arbuz* – (ros.) *арбуз* – zdrobnienie, spolszczenie,

które oznacza samolot typu Airbus. *Atlantyki* – określenie stosowane jako egzemplifikacja rejsów dalekodystansowych wykonywanych przez „*Duże Benki*”, czyli szerokokadłubowe samoloty typu *Boeing 767*. Z dawniejszych określeń samolotów, głównie produkcji rosyjskiej, które powszechnie wykorzystywane były przed laty możemy wskazać: AN-12 (ros.) АН-12 – (pol.) „*bydłolot*”, (ros.) *скотовоз*; AN-2 (ros.) АН-2 – (pol.) *Anton, Antek, karaluch*, (ros.) *Антон, таракан*. ІЛ-86 (ros.) ИЛ-86 – (pol.) *bakłażan*, (ros.) *баклажан*. *Tutka* (ros.) Tu – (pol.) określenie stosowane do każdego typu samolotu marki *Tupolew*.

Zakończenie

Choć język używany w branży lotniczej przez stewardessy i stewardów może wydawać się egzotyczny czy żartobliwy, to nie zapominajmy o tym, że osoby pracujące na tym stanowisku są przede wszystkim odpowiedzialne za kwestie bezpieczeństwa pasażerów podczas podróży. Zajmują się również serwisem pokładowym, obsługą kabiny samolotu, udzielaniem informacji, pomocy przedmedycznej oraz - w razie konieczności - przeprowadzeniem procesu ewakuacji. Zawód ten podlega międzynarodowym rygorom, prawu oraz procedurom systematycznego szkolenia. Szkolenie personelu lotniczego jest:

123

„najważniejszym elementem decydującym o powodzeniu procesu podnoszenia poziomu bezpieczeństwa lotniczego jest personel branży lotniczej. Jego kwalifikacje rozstrzygają bowiem o efekcie końcowym stosowanych rozwiązań technologicznych i organizacyjnych. Kwestie przygotowania specjalistów lotniczych do wykonywania obowiązków niezmiennie znajdują się w centrum uwagi całego sektora i skutkują nawiązaniem szerokiej współpracy organizacji międzynarodowych i krajowych ośrodków szkoleniowych” (Bujanowski 2016:241).

Portal Praca.pl podaje następującą charakterystykę zawodu stewarda(essy). Steward, stewardessa to osoba pracująca na pokładzie samolotu:

„członek załogi statku wodnego albo powietrznego, obsługujący załogę i pasażerów podczas rejsu lub lotu, dbający o ich komfort i bezpieczeństwo. (...) Zawód ten powstał w połowie ubiegłego stulecia. Przez wiele lat od stewardess wymagano przede wszystkim doskonałej prezencji i otwartości na pasażerów, stąd zatrudniano wyłącznie kobiety bardzo młode i bardzo urodziwe. Stewardesy miały zapewniać odpowiednią atmosferę i poczucie, że pasażer jest gościem szanowanym i mile widzianym. (...) Do jej zadań należy udzielanie pasażerom informacji o zachowaniu na pokładzie, a także dbałość o to, by lot/rejs przebiegał w jak najmilszej atmosferze.

W przypadku konieczności przeprowadzenia akcji ewakuacyjnej stewardessa jest odpowiedzialna za jej sprawne przeprowadzenie. W Polsce zawód stewardessy od lat cieszy się sporym zainteresowaniem i szacunkiem społeczeństwa. Kiedyś ogromnym magnesem przyciągającym do pracy w tym zawodzie były liczne podróże i możliwość zwiedzania świata”. https://www.praca.pl/poradniki/lista-stanowisk/transport-spedycja/stewardessa-steward_pr-817.html, dostęp: 16.08.2019).

Zawód stewarda(essy) jest pewnego rodzaju zawodem zaufania społecznego. Mimo tego, że osoby go wykonujące są baumanowskimi typami „turystów”, przez co rozumie tu systematyczne i czasowe opuszczanie domu, bazy linii lotniczej, w której jest się zatrudnionym, które to motywowane jest określonym planem wykonywanej pracy, rozkładem rejsów, grafikami, czyli konkretnym planem podróży. Osoby te, muszą przede wszystkim spełniać restrykcyjne wymogi i wykazywać się określonymi i pożądanymi w tej pracy umiejętnościami, które określane są przez przewoźników.

124

„Wymagania psychologiczne koncentrują się przede wszystkim na tej roli stewardessy, która bezpośrednio związana jest z rolą opiekunki pasażerów w czasie lotu. Zawód ten wymaga dużo samodyscypliny, a czasem samozaparcia, cierpliwości i szczególnie w sytuacjach niebezpiecznych nieujawniania emocji. Konieczna jest także umiejętność dostosowania się do warunków i elastyczność oraz umiejętność obchodzenia się z ludźmi. Niebagatelną cechą jest też dyspozycyjność. Ponadto powinna być doskonale zorientowana, jak postępować w sytuacjach awaryjnych, w udzielaniu pierwszej pomocy, w przepisach bezpieczeństwa i procedurach serwisowych. Stewardessa powinna spełniać niezwykle wysokie wymagania zdrowotne. Musi mieć ona wysoką sprawność fizyczną, a w szczególności układu krążenia i układu oddechowego.(...) Stewardessa musi co roku przejść badania przed Komisją Lotniczo-Lekarską”. Źródło: https://www.praca.pl/poradniki/lista-stanowisk/transport-spedycja/stewardessa-steward_pr-817.html, dostęp: 16.08.2019).

Popularność zawodu stewarda(essy) wynika niewątpliwie z popytu na tego rodzaju usługi i niewątpliwie związana jest z ciągle rosnącą popularnością samolotu jako środka transportu, rozwojem i ekspansją przewoźników na całym świecie, w tym w Polsce. Polacy coraz chętniej podróżują samolotem, czytamy na łamach serwisu internetowego www.tvn24bis.pl (dostęp: 17.08.2019). Nie bez znaczenia pozostaje tu fakt rosnącej dostępności tanich przewoźników lotniczych, którzy obsługują destylacje do wielu europejskich miast. 40% Polaków podróżuje samolotem jeden raz w roku, 35% podróżuje dwa razy

w roku, a co dziesiąty Polak lata co najmniej trzy razy w roku.

„Prawie połowa podróżujących Polaków na bilet samolotowy, wraz z kosztami dojazdu na lotnisko, nie wydaje więcej niż 1 tysiąc złotych na osobę. Podróżowanie wciąga Polaków - wynika z badania ARC Rynek i Opinia na zlecenie Portu Lotniczego Lublin. Aż 93 proc. osób korzystających z samolotów, planuje kolejną wyprawę w ciągu najbliższych 12 miesięcy. Jak przekonują autorzy raportu, polski rynek lotniczy może pochwalić się dużą dynamiką wzrostu. Według prognoz Urzędu Lotnictwa Cywilnego liczba podróżujących na polskich lotniskach w 2030 roku niemal podwoi się i będzie wynosić aż 60 milionów. Duży potencjał tego rynku powoduje, że Polska jest atrakcyjna dla przewoźników. To wpływa na rozszerzenie i różnorodność oferty, która zachęca podróżujących”. <https://tvn24bis.pl/z-kraju,74/jak-czesto-gdzie-i-za-ile-latajacy-polacy-w-pigulce,781518.html>, (dostęp: 18.08.2019).

Serwis www.tvn24bis.pl podaje również, że 78% Polaków wyjeżdża w celach wypoczynkowych. Z kolei inny serwis Tanie-Loty.pl za okres 01.01.2017 do 31.12.2017 opracował dane dotyczące sposobu podróżowania Polaków, z których wynika, że coraz częściej decydują się na loty tanimi liniami lotniczymi.

125

„Najchętniej wybieranymi kierunkami zagranicznymi są Londyn, Rzym i Paryż. Wiele połączeń to loty z Europy do Polski, dlatego najwięcej rezerwacji to loty do Warszawy. Polubiliśmy również loty krajowe, coraz częściej przedkładając taką formę podróżowania nad autobus lub pociąg. (...) Na pierwszym miejscu listy najczęściej rezerwowanych kierunków ubiegłego roku plasuje się Warszawa (ponad 9% wszystkich rezerwacji). W pierwszej dziesiątce znalazły się również Gdańsk i Kraków. Pełna lista 10 najpopularniejszych kierunków lotniczych 2017 roku według liczby rezerwacji, przedstawia się następująco: 1. Warszawa – 9,29%, 2. Londyn – 8,47%, 3. Rzym – 3,51%, 4. Paryż – 3,23%, 5. Gdańsk – 3,02%, 5. Kraków – 2,71%, 6. Barcelona – 2,31%, 7. Mediolan – 2,27%, 9. Ateny – 1,90%, 10. Eindhoven – 1,69%”; <https://www.tanie-loty.com.pl/blogi/raporty/14396-podroze-lotnicze-polakow-w-2017-roku-raport>, (dostęp: 17.08.2019).

Z danych prezentowanych przez serwis wynika, że podróżujący samolotami wolą podróżować tanimi liniami lotniczymi (69% osób), a w statystykach odlotów przodują:

„mieszkańcy Warszawy – tradycyjnie najwięcej wylotów – ponad 50% - odbyło się ze stołecznych lotnisk (33% z Lotniska Chopina i ponad 17%

z Lotniska Warszawa Modlin). Kolejnym najczęściej wybieranym miejscem wylotu jest lotnisko w Krakowie, z którego skorzystało prawie 13% klientów serwisu Tanie-Loty.pl. Dalej w rankingu znalazły się kolejno: Gdańsk (11,87%), Wrocław (8,90%) i Katowice (6,36%). Coraz atrakcyjniejsze promocje lotnicze oferowane przez przewoźników na wyloty z Berlina powodują większe zainteresowanie biletami właśnie z tego portu lotniczego. W tym roku to już ponad 4% wszystkich rezerwacji. Zdecydowana większość, prawie 62%, klientów serwisu wybiera podróż w pojedynkę. Ponad 26% leci z jedną osobą towarzyszącą, a 12% klientów podróżuje w grupach 3-osobowych i większych”; <https://www.tanie-loty.com.pl/blogi/raporty/14396-podroze-lotnicze-polakow-w-2017-roku-raport> (dostęp: 17.08.2019).

126

Rosnąca popularność podróży samolotem to nieodzowny element funkcjonowania człowieka we współczesnym świecie. Podróż pojmowana dosłownie czy metaforycznie może stać się realną egzemplifikacją doświadczenia jednostki, czy to wizualnego, wyimaginowanego, czy cielesnego lub dowolnej ich kombinacji. Konsekwencją zarówno prepodróży (intelektualna, emocjonalna), jak i podróży (fizyczna zmiana miejsca pobytu) jest nabywanie pewniej wiedzy, doświadczeń i poznawania świata przez jednostki, bez znaczenia czy to spacerowicz, włóczęga, turysta lub gracz. Praca personelu pokładowego, stewardess i stewardów przynależnych w ujęciu Baumana do kategorii „turysta”, choć opiera się głównie na przestrzeganiu określonych zasad, praw, wymogów i reguł obowiązujących podczas podróży to nieodzownie powiązana jest ze zmianą miejsca pobytu, która nierzadko fraternizuje się z poznawaniem świata i zwiedzaniem. Sam zaś język, którym posługuje się ta grupa zawodowa jest językiem globalnego zasięgu. Mimo, że opiera się na bazie specjalistycznego, bo *stricte* lotniczego języka angielskiego, to zawiera szereg środowiskowych określeń, które mimo, że funkcjonują w globalnym żargonie lotniczym, to nierzadko posiadają również swoje narodowe warianty (np. Moskwa-Wnukowo – „Wnuczka”). Słowa, wyrażenia i frazy tworzą specyficzną, środowiskową siatkę pojęciową, która może nie być poprawnie rozumiana poza kontekstem lotniczym. Prawdą zatem jest, że semantyka językowego obrazu świata stewardess i stewardów, w której kobiety to „chłopy”, mężczyźni to „baby”, a pierwszy to „drugi” może wydawać się dość egzotyczna. Nie zapominajmy jednak, że ów językowy obraz świata pracowników pokładu samolotu, jakkolwiek fantazyjnie by nie brzmiał, wykorzystywany jest w procedurach mających zapewnić jednostkom komfort i bezpieczeństwo podróży.

Airplane travel semantics

Bartłomiej Kotowski

The growing popularity of travel by plane is an indispensable element of human functioning in the modern world. A journey understood literally or metaphorically can become a real human experience. Travel can be intellectual, emotional or simply mean a physical change of location. The work of cabin crew, flight attendants and stewards is mainly based on compliance with specific rules, laws, requirements and rules applicable during the journey. It is inseparably connected with changing the place of stay, getting to know the world and sightseeing. The language used by flight attendants is global. It contains a lot of environmental terms, which, despite operating in global aviation jargon, often have their own national variants. Words, expressions and phrases form a specific environmental conceptual grid that may not be properly understood outside the aviation context.

Keywords: plane, aviation, slang, culture, cabin crew, travels, flight attendant

127

Bibliografia:

ADAMOWSKI Jan, SMYK Katarzyna (2012) (red.), *Obrazy drogi w literaturze i sztuce*, Wydawnictwo UMCS.

AHEARN Laura M. (2013), *Antropologia lingwistyczna. Wprowadzenia*, (tł.) Wojciech Usakiewicz, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.

BAUMAN Zygmunt (1993), *Ponowoczesne wzory osobowe*, „Studia Socjologiczne”, 2: 7-31.

BUJANOWSKI Marian (2016), *Bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego. Aspekty współpracy międzynarodowej*, Wydawnictwo SCHOLAR, Warszawa.

CLIFFORD James (1997), *Routes. Travel and Translation in the Late Twentieth Century*, Harvard Univ. Press, Cambridge, London.

GRZYWOCZ Teresa (2014), *Etat w chmurach. Dziennik pokładowy stewardessy*, Wydawnictwo Dolnośląskie, Poznań.

GRZYWOCZ Teresa (2016), *Z chmur do Azji. Stewardessa w krajach Dalekiego Wschodu*, Wydawnictwo Dolnośląskie, Poznań.

HOCHSCHILD Arlie Russell (2009), *Zarządzanie emocjami: komercjalizacja ludzkich uczuć*, (tł.) Jacek Konieczny, PWN, Warszawa.

KÖNIG René (1979), *Potęga i urok mody*, (tł.) Janina Szymńska, Wydawnictwa Artystyczne i Filmowe, Warszawa.

MACCANNELL Dean (2002), *Turysta. Nowa teoria klasy próżniaczej*, Warszawskie Wyd. Literackie Muza S.A., Warszawa.

MAFFESOLI Michel (2018), *Czas plemion*, (tł.) Marta Bucholc, Wydawnictwo PWN, Warszawa.

Official Newsletter of the RC50 of the International Sociological Association, April 2002, źródło: <https://www.isa-sociology.org/en/research-networks/research-committees/rc50-international-tourism/>, [dostęp: 17.08.2019].

OLEJARZ Kama (2018), *Usiądź przed podróżą czyli najciekawsze przesady podróżnicze!*, źródło: <https://www.tanie-loty.com.pl/blogi/16912-usiadz-przed-podroza-czyli-najciekawsze-przesady-podroznicze.html>, [dostęp: 17.08.2019].

PEARCE Philip L. (1982), *The Social Psychology of Tourist Behaviour*, A. Wheaton & Co., Oxford.

PODEMSKI Krzysztof (2005), *Socjologia podróży*, Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań.

PRZECLAWSKI Krzysztof (1997), *Etyczne podstawy turystyki*, Albis, Kraków.

ROJEK Chris, URRY John (1997), *Transformations of Travel and Theory*, [w:] Ch. Rojek, J. Urry (red.), *Touring Cultures. Transformations of Travel and Theory*, Routledge, London.

Skrzydłata Polska (1964), 8 marca 1964 rok, nr 10.

SMITH Patrick (2019), *Pilot ci tego nie powie*, (tł.) Sawicka Jolanta, Wydawnictwo Muza S.A., Warszawa.

SULIMA Roch (2000), *Antropologia codzienności*, Wydawnictwo UJ & Roch Sulima, Kraków.

SULIŃSKA Anna (2016), *Wniebowzięte. O stewardessach w PRL-u*, Wydawnictwo Czarne, Wołowiec.

TARKOWSKA Elżbieta (1995), *Czas podróży, włóczęgi, wędrówki*, „Res Publica Nowa”, 7-8: 12-14.

URRY John (2002), *The Tourist Gaze*, Sage, Routledge, London.

WIECZORKIEWICZ Anna (1996), *Wędrowcy fikcyjnych światów. Pielgrzym, rycerz i włóczęga*, słowo/obraz/terytoria, Gdańsk.

ZAKRZEWSKI Tadeusz (2009), *Stewardesa Justyna. Wspominki*, Książka i Wiedza, Kolbuszowa Dolna.

Netografia:

<https://ria.ru/20081207/156681051.html> [dostęp: 04.06.2019].

<https://www.tanie-loty.com.pl/blogi/raporty/14396-podroze-lotnicze-polakow-w-2017-roku-raport> [dostęp: 18.08.2019].

<https://tvn24bis.pl/z-kraju,74/jak-czesto-gdzie-i-za-ile-latajacy-polacy-w-pigulce,781518.html> [dostęp: 18.08.2019].