“Le apparecchiature mediche che le compagnie mettono a bordo sono inefficaci se gli assistenti di volo non sono in grado di usarle adeguatamente. Perché non apprendere dalla storia delle prime otto hostess, che erano infermiere diplomate?” (Hirofumi Okoshi, direttore medico di Japan Airlines)

Ci piace dunque, proprio oggi, occuparci di un'infermiera del tutto straordinaria: Ellen Church, colei che ha inventato il mestiere di hostess.

Infermiera per formazione, la nostra eroina nasce il 22 settembre del 1904 a Cresco, una cittadina rurale nel nord dello Iowa che ha la particolarità di avere un campo di aviazione, e cresce maturando la ferma convinzione di non abbracciare la “carriera” di moglie e allevatrice di mucche, tipiche occupazioni per le donne delle sue parti a quei tempi.

Negli anni immediatamente successivi alla prima guerra mondiale l'aereo, dopo aver mostrato tutta la sua utilità sui campi di battaglia, inizia a essere diffusamente impiegato in campo civile. Naturalmente si tratta di macchine rozze e dalla sicurezza non proprio esaltante, come carente è la stabilità ed il comfort. Data la situazione, malori e malesseri colpiscono in abbondanza i passeggeri, cosa che pone un limite evidente alla diffusione del volo come mezzo di spostamento. Ma negli USA, patria del volo del *più-pesante-dell'aria*, la risposta non tarda ad arrivare.

Ellen, ancora adolescente, grazie alla vicinanza del campo di aviazione ha la possibilità di assistere agli eventi tipici di quei tempi: aerei che atterravano avventurosamente in cerca di rifornimento o di riparo dal maltempo. In queste occasioni, tutti i cittadini della zona, con i carretti o a dorso di cavallo, andavano a vedere, come in un teatro-verità, cosa succedeva.

Nel 1926 Ellen Church si diploma infermiera presso l'University of Minnesota Medical School di Minneapolis e inizia il suo apprendistato in ospedale. Viene assunta come interna apprendista al French Hospital di San Francisco, e inizia contemporaneamente a prendere le prime lezioni di volo fino a raggiungere la licenza di pilota privato.

Agli inizi del 1930 apprende per caso che una delle prime compagnie aeree americane, la BAT, sta cercando equipaggi di volo, quindi pensa di divenire la prima pilota di linea donna della storia. BAT (in inglese pipistrello, tutto un programma...), sta per Boeing Air Transport e rappresenta una delle prime iniziative imprenditoriali nel settore oltre ad essere tra le pochissime iniziative portate avanti da una casa costruttrice. La compagnia ha aerei biplani trimotori (il B-80A), per dodici passeggeri che pur essendo all'avanguardia per l'epoca, mettono a disposizione uno spazio claustrofobico, volano ad altezze ridotte non essendo pressurizzati, e nel complesso offrono un servizio molto rudimentale.

Il 23 febbraio del 1930, l'intrepida infermiera ha un colloquio di selezione con un dirigente della BAT, Steve Stimpson, cercando di convincerlo ad assumerla come pilota. Resasi ben presto

conto che all'epoca la proposta è impossibile da esaudire, non si dà per vinta e pur di volare fa una proposta che si rivelerà rivoluzionaria.

Per dare tranquillità ai passeggeri, propone di farli assistere da infermiere professionali. Pensa che una donna, supposta fragile e inadeguata, una volta messa a bordo di un aereo mostrerebbe quanto sicuro possa essere quel mezzo, e se per di più fosse un'infermiera diplomata, assicurerebbe ottima assistenza in caso di malori. Secondo la sua idea, l'impatto psicologico positivo sui passeggeri potrebbe far superare a molti la paura del volo, all'epoca funestato da moltissimi incidenti. "Se può volare una donna, figuriamoci un uomo!", questa la battuta con la quale apostrofa Stimpson.

Il quale si convince, e inoltra la proposta al presidente della compagnia. Inizia così, senza molto clamore per paura dell'insuccesso, una sperimentazione di tre mesi. Prima di allora solo uomini erano stati impiegati a bordo, a iniziare da quello che è considerato il primo steward aeronautico, Heinrich Kubis, arruolato nel 1911 per assistere i passeggeri a bordo dello Zeppelin LZ 10 "Schwaben" tedesco.

Stimpson e la Church, una volta incaricati della sperimentazione, cooperano alla definizione dell'innovativo servizio. Ellen si occupa di reclutare altre infermiere diplomate per completare lo staff, e insieme a loro redige il manuale che servirà da guida per i servizi di bordo, Stimpson segue l'addestramento. Il primo gruppo di intrepide infermiere di volo è composto oltre che da Ellen Church da Alva Johnson, Margaret Arnott, Inez Keller Fuite, Cornelia Peterman, Harriet Fry Iden, Jessie Carter ed Ellis Crawford, definite come "The Original Eight".

Il 15 maggio 1930, alle 8 del mattino sull'aeroporto di Oakland, San Francisco, gli undici passeggeri del volo per Chicago vengono salutati all'imbarco dalla prima hostess della storia. Il loro volo durerà circa venti ore con 13 scali intermedi per rifornirsi o prendere a bordo altri passeggeri.

Equipaggiate con un pesante uniforme di lana per preservarle dal freddo di alta quota e con un gran basco, le nostre otto infermiere dovevano salutare militarmente i piloti (all'inizio piuttosto scettici sulla novità), e svolgere una miriade di mansioni. Avevano in tasca un cacciavite per spostare i sedili in caso di necessità, facevano da guida turistica indicando i luoghi d'interesse sorvolati, e ricevevano i biglietti dei passeggeri... il check-in ancora non esisteva. Negli scali dove non c'era assistenza caricavano i bagagli (!), rifornivano l'aereo di carburante e si occupavano anche dell'approvvigionamento del cibo per i passeggeri.

Per quanto riguarda la refezione non potevano offrire un granché, solo thermos con caffè o brodo, e sandwich di pollo. La paga (non proprio principesca) era di 125 dollari al mese, e una volta arrivati a destinazione, aiutava noperfino i piloti a ricoverare gli aerei in hangar!

Le regole contrattuali erano incredibilmente severe, dovevano essere minute per muoversi

senza difficoltà nell'angusto aereo, alte al massimo 1,60 e pesare massimo 53 chili, massimo 25 anni di età, rigorosamente nubili, il diploma d'infermiera e il bell'aspetto indispensabili anche se non scritto. Si pensi che la proibizione del matrimonio sarà rimossa solo il 7 novembre 1968!

Alla fine dei tre mesi di sperimentazione i dirigenti della Boeing rilevarono un grande successo per l'iniziativa. La capo hostess Church fu sommersa da domande di assunzione aggiungendo alle sue pionieristiche imprese anche quella di essere tra le prime donne a ricoprire una posizione dirigenziale nell'emergente industria dell'aviazione.

L'entusiasmo per questa impresa può essere riassunto con le parole del Toledo Sunday Times: "Le stewardess dell'aerolinea vanno a lavoro duemila metri sopra il suolo, saettano nello spazio a cinque chilometri il minuto, sono state elogiate, glorificate, pubblicizzate, fantasticate durante la loro breve esistenza. Esse sono divenute l'invidia delle stenografe di New York e delle figlie dei contadini dello Iowa. Esse sembrano avviate a divenire per le giovani americane quello che per i giovani sono i poliziotti, i piloti, i cowboys".

Ironia del destino la Church rimase in servizio solo 18 mesi a causa di un incidente automobilistico che le causò la perdita dell'idoneità al volo.

Ripresi gli studi all'Università del Minnesota, conseguì la laurea in scienze infermieristiche, e nel 1936 era già supervisore del reparto pediatrico al Milwaukee County Hospital. Nel frattempo la Boeing Air Transport si era fusa con altre tre aziende dando vita alla United Airlines, oggi orgogliosa erede di quella storia.

Ma il destino riservava ancora sorprese per la mitica hostess "numero uno". All'inizio della seconda guerra mondiale l'esercito degli Stati Uniti si trovò a dover organizzare imponenti missioni di evacuazione dei soldati feriti, e si rese conto del bisogno di assistenza infermieristica a bordo degli aerei ambulanza.

Fu così istituito l'Army Nurse Corps, Air Evacuation Service, ed Ellen Church riprese di nuovo il suo posto nei cieli: nel 1942, col grado di capitano, si arruolò nell'AES. Usò le sue capacità di infermiera e di volo in Africa, Italia, Inghilterra e Francia. Per l'abnegazione e i successi raggiunti si guadagnò la prestigiosa Air Medal, concessa solo a pochissime donne.

Alla fine della guerra riprese la sua carriera professionale divenendo direttore sanitario del corpo delle infermiere all'Union Hospital di Terre Haute nell'Indiana. Pensionata, si sposò infine nel 1964 con Leonard Briggs Marshall già presidente della Terre Haute First National Bank. Non rinunciò alla sua vita attiva e riprese l'equitazione. Poco più di un anno e il destino le giocò il suo ultimo tiro: in un incidente di cavallo riportò ferite che la portarono alla morte, il 22 agosto 1965. La United Airlines in sua memoria versò 25.000 dollari all'Union Hospital e la sua città natale, Cresco, le intitolò il locale aeroporto, che divenne così lo Ellen Church Field (KCJJ).

Aveva avuto nel frattempo l'opportunità di assistere alla consacrazione del mestiere che aveva inventato: nel 1962 papa Giovanni XXIII aveva canonizzato Santa Bona da Pisa come patrona delle hostess di volo.

L'infermiera dei cieli

Scritto da Franco Di Antonio

(8 marzo 2011)