

КОРИДОР ДРУЖБЫ

из всех зарубежных авиакомпаний исторически самые дружеские отношения у российского национального перевозчика ОАО «Аэрофлот — Российские авиалинии» установились с Air France. Воздушное сообщение между Францией и Россией открылось в 1924 году и поддерживается с 1954 года. Прямые беспосадочные полеты ведутся уже 50 лет. Кооперация с Air France позволила «Аэрофлоту» вступить в глобальный альянс авиакомпаний Sky Team. ВЛАДИМИР КАРНОЗОВ

CAUDRON МИРА Осенью 1924 года трехместный самолет фирмы Societe Anonyme des Avion Caudron выполнил перелет из Парижа в Москву. Экипаж машины состоял из двух человек — командира корабля Мориса Ногге и пилота Пьера Мартена. Авиаторы отважились на рискованное дело, отправившись в путь в тяжелых метеорологических условиях и выбрав не самый надежный даже по меркам того времени самолет. Перелет прошел накануне установления полноформатных дипломатических отношений между Французской Республикой и недавно признанным ею государством рабочих и крестьян. Он затянулся на три недели из-за плохих метеорологических условий и вынужденных ремонтов авиатехники (в воздухе Caudron провел 19 часов). После пересечения государственной границы советской России экипажу пришлось садиться в поле по техническим причинам. Быстро устранить мелкую неисправность не удалось — Морис Ногге и Пьер Мартен были арестованы как польские шпионы.

Заточение, однако, длилось недолго. Многострадальный Caudron приземлился в Москве 14 ноября 1924 года. На следующий день французских летчиков приняли представители советской власти, разрешили посетить Кремль и устроили встречу с журналистами. Газета «Известия» опубликовала тогда заметку под заголовком: «Париж—Москва: первая аэроласточка из Франции».

Из Москвы Морис Ногге послал жене письмо, где писал: «Нам оказан восторженный прием. Красная авиация действительно демонстрирует исключительную любезность. Вчера вечером мы были в кинотеатре, где показывали наш прилет. Публика нас узнала и бурно приветствовала. Французский посол еще не прибыл, и мы здесь первая официальная миссия из Франции».

В 1926 году советский экипаж во главе с Михаилом Громовым совершил ответный полет из Москвы в Париж на самолете АНТ-3 «Пролетарий» конструкции Андрея Туполева. Маршрут протяженностью 7150 км наши пилоты преодолели за 34 часа 15 минут. Но попытки организовать регулярное воздушное сообщение между Францией и СССР в конце 1930-х годов не имели успеха из-за неблагоприятной внешнеполитической обстановки.

ВОЗДУШНАЯ «ОТТЕПЕЛЬ» В конце июня 1954 года Франция и СССР подписали первое соглашение о воздушном сообщении. Мир воспринял его как признак «оттепели» — появления разрядки в отношениях Восток—Запад. Air France открывает бюро постоянного представителя в гостинице «Метрополь», а «Аэрофлот» — собственное агентство на парижской авеню Клебер.

Между двумя столицами открылись регулярные пассажирские перевозки. На первых порах использовалась совместная стыковочная линия Париж—Прага—Москва. В первый день августа 1954 года 26-местный лайнер американского производства Douglas DC-3 в раскраске Air France поднялся из аэропорта Ле-Бурже и с промежуточной посадкой в Страсбурге прибыл в Прагу, где пассажиры пересели в аэрофлотский Ил-12, который довез их до Москвы с

«КРАСНАЯ АВИАЦИЯ ДЕМОНСТРИРУЕТ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНУЮ ЛЮБЕЗНОСТЬ. ФРАНЦУЗСКИЙ ПОСОЛ ЕЩЕ НЕ ПРИБЫЛ, И МЫ ЗДЕСЬ ПЕРВАЯ ОФИЦИАЛЬНАЯ МИССИЯ ИЗ ФРАНЦИИ»



ПОДДЕРЖКА AIR FRANCE ОБЕСПЕЧИЛА «АЭРОФЛОТУ» МЕСТО В SKY TEAM (НА ФОТО — ГЕНДИРЕКТОР «АЭРОФЛОТА» ВАЛЕРИЙ ОКУЛОВ (СЛЕВА) И ГЛАВА AIR FRANCE ЖАН-СИРИЛ СПИНЕТА)

посадкой в Минске. Рейс выполнялся еженедельно с отправлением в семь часов утра и приземлением в семь часов вечера. Использование более современных типов воздушных судов — английского Vickers Viscount и отечественного Ил-14 — дало возможность сократить время в пути на несколько часов. Эти лайнеры долетали до Праги без дозаправки.

Прогресс в авиации уже через четыре года позволил Франции и СССР подписать новое соглашение о прямом беспосадочном сообщении. В июне 1958 года Air France и «Аэрофлот» заключают договор о начале полетов между Парижем и Москвой с частотой два рейса в неделю каждой авиакомпанией. Его практическая реализация началась в августе, когда в Шереметьево приземлился четырехмоторный винтовой самолет Lockheed L1049 Super Constellation.

Появление Super Constellation — на тот момент самого вместительного пассажирского самолета в мире — носило в большей степени «символично-статусный» характер. Очевидцы вспоминают, что нередко пассажиров рейса было не больше пяти-десяти человек. По этой причине Air France иногда подменял тип воздушного судна на менее емкую модель Constellation. Стараясь улучшить «экономику» рейсов, Air France и «Аэрофлот» «менялись пассажирами»: имея билет «Аэрофлота», клиент мог полететь рейсом Air France.

«Символично-статусный» характер линии подвиг Советский Союз на использование суперсовременного реактивного лайнера Ту-104. Немногочисленные пассажиры предпочитали советский аппарат: он летал со скоростью 800 км/ч против 500 км/ч у поршневого Super Constellation. Обслуживание на рейсе велось по высшему разряду: в рацион бор-

«АЭРОФЛОТ» РАЗГОНЯЕТ СТАРЫЕ САМОЛЕТЫ

Высокие стандарты Sky Team заставляют «Аэрофлот» ускоренными темпами проводить техническое переоснащение. Из-за несоответствия устаревших типов самолетов советской постройки требованиям альянса из эксплуатации пришлось вывести 350-местный Ил-86. Аналогичная ситуация сложилась и по Ту-134, который постепенно выводит-

ся из аэрофлотского парка. Ил-96-300 и Ту-154М были признаны инспекторами Sky Team соответствующими их требованиям. Считается, что позиция альянса повлияла на заказ «Аэрофлотом» шести новых Ил-96-400Т. Кроме того, с согласия Sky Team «Аэрофлот» согласился выступить в роли стартового заказчика нового регионального самолета Sukhoi Superjet 100, подпи-

сав твердый контракт на 30 самолетов и дополнительное соглашение еще на 15. Требования Air France и «Аэрофлота» к новому региональному самолету послужили основой для формирования технического лица Sukhoi Superjet 100, определив размеры пассажирской кабины, летно-технические и эксплуатационные характеристики, функциональные возможности авионики и основных бортовых си-

стем. В этом контексте логично смотрится решение «Сухого» по широкому привлечению к комплектации машины французских компаний Snecma, Messier Dowty, Thales, Liebherr, Hispano-Suiza и St. Gobain Sully, долгое время являющихся поставщиками Airbus и Air France.

В апреле 1960 года французы поставили на линию аналог «тушки» реактивный лайнер Caravelle фирмы Sud Aviation. Через несколько лет на маршруте появился новейший Ил-62. Его дебют оказался настолько удачным, что Air France зафрахтовала у «Аэрофлота» самолеты этого типа для собственных рейсов с частотой два раза в неделю. В марте 1978 года Air France впервые ставит на Москву широкофюзеляжный лайнер Airbus A300B2. По мнению авиакомпании, на тот момент он лучше соответствовал потребностям данной линии, частота полетов на которой тогда лимитировалась межправительственным соглашением в один рейс в неделю. Советская сторона тоже обновила свое предложение, выставив трехмоторный Ту-154 — он осуществлял полеты из Москвы и Киева.

Новую страницу в сотрудничестве французских и советских авиаторов открыла грузовая линия на рамповых самолетах Ан-12. В 1965 году эта машина совершила несколько пробных чартерных рейсов в аэропорт Орли. Затем по соглашению, подписанному в феврале 1966 года, Ан-12 стал эксплуатироваться на регулярной грузовой линии, поставленной в официальное расписание «Аэрофлота». Четырехмоторные турбовинтовые «Антоновы» возили товары не только советского и французского происхождения. Основным грузом, который они доставляли во Францию, была различная техника из Японии. Открытие рейса позволило сократить время доставки грузов из Японии во Францию более чем в пять раз.

В апреле 1970 года при участии государственного секретаря (и будущего президента) Франции Жака Ширака состоялось официальное открытие полетов Air France на линии Париж—Москва—Токио с частотой два рейса в неделю на дальнемагистральном Boeing 707. Air France пошла на это соглашение, чтобы отвлечь на себя часть пассажиропотока из Японии в Европу через СССР. Этот поток образовался в 1967 году, когда «Аэрофлот» и японская авиакомпания JAL стали выполнять совместные рейсы из Токио через Москву в Париж, а также Рим, Копенгаген и Лондон, используя советские самолеты Ту-114. По сравнению с полярным транссибирским маршрутом оказался короче более чем на 3 тыс. км с экономией четырех часов летного времени.

По специальному соглашению 1982 года на этом маршруте стали летать широкофюзеляжные самолеты большой вместимости. С появлением сверхдальних самолетов типа Boeing 747 промежуточной посадки более не требовалось. Соглашение по использованию транссибирских маршрутов

иностранными авиакомпаниями изначально носило коммерческий характер, суливший очевидные выгоды всем сторонам. Air France и JAL получили льготные условия выполнения дальних полетов, за что «Аэрофлоту» выплачивались компенсационные платежи (в том числе потому, что часть грузопассажирского потока между Францией и Японией ранее обеспечивалась самолетами «Аэрофлота»).

ЧЛЕН АЛЬЯНСА Опыт сотрудничества с Air France помог шереметьевскому авиаотряду всеосозного «Аэрофлота» перестроиться в 1990-е годы и найти новое место на рынке. Потребности развития экономики России требовали хорошего предложения на деловые поездки в Европу. Парижское направление быстро стало одним из самых востребованных в маршрутной сети ОАО «Аэрофлот — Российские международные авиалинии».

В сентябре 1997 года Air France и «Аэрофлот» подписывают новое соглашение, заложившее основу для коммерчески выгодного сотрудничества в изменившихся рыночных условиях. Оно касалось как пассажирских и грузовых перевозок, так и технического обслуживания воздушных судов. Спустя три года при поддержке главы Air France Жан-Сирила Спинеты начинается подготовка к вступлению «Аэрофлота» в глобальный альянс мировых авиакомпаний Sky Team.

В мае 2004 года Жан-Сирил Спинета, выступая в качестве руководителя Sky Team, подписал документ по началу интеграции в альянс «Аэрофлота» с завершением процесса в конце 2005 года. По утверждениям «Аэрофлота», вступление в Sky Team дало синергетический эффект в \$20 млн. Используя широкую маршрутную сеть альянса, российские пассажиры могут через узловые аэропорты-хабы летать в сотни пунктов Африки, Латинской Америки и других континентов, куда собственные самолеты «Аэрофлота» не летают. Аналогичную возможность получили иностранные клиенты Sky Team в отношении полетов по России и СНГ.

Воздушная трасса Париж—Москва стала первой в практике сотрудничества России и государств Европейского Союза, на которой назначенные авиаперевозчики применяют практику двухстороннего код-шеринга (выполнение рейса по центральному расписанию под буквенно-цифровыми обозначениями Air France и «Аэрофлота») по единым тарифам (продажа билетов на такие рейсы по единой цене в кассах двух авиакомпаний). Сейчас ежедневно между двумя столицами выполняется девять рейсов на самолетах семейства Airbus A320, имеющихся в парке как Air France, так и «Аэрофлота».

В перспективе «Аэрофлот» рассчитывает загружать за счет «трансферных» пассажиров свои новые рейсы в Юго-Восточную Азию. Одно из требований Sky Team — обеспечить пассажирам альянса легкий трансфер в базовом аэропорту Шереметьево, сделав его полноценным хабом, соответствующим европейским стандартам. Считается, что твердая позиция господина Спинеты подвигла администрацию международного аэропорта Шереметьево, «Аэрофлот» и ведущие российские банки на запуск проекта «Шереметьево-3». ■

