



От «Добролёта» до «Аэрофлота»



Татьяна ТИХОНОВА

Tatyana Yu. TIKHONOVA

From Dobrolyot to Aeroflot
(текст статьи на англ. яз. –
English text of the article – p. 264)

Воздушный транспорт возник благодаря упорному желанию человека летать. Он прошёл эволюцию от чудачества, через эксперименты и опыты к регулярному сообщению между самыми далеко отстоящими друг от друга уголками планеты. Пассажирским авиарейсам немногим больше 100 лет. У истоков гражданской авиации в России стоит Аэрофлот, легендарная компания, соединяющая города и веси, континенты и страны. Биография Аэрофлота – это история становления отечественного самолётостроения, освоения когда-то опасных и рискованных маршрутов, стремительный технический прогресс и соревнование с крупнейшими авиационными фирмами мира.

Ключевые слова: авиатранспорт, гражданская авиация, история, Аэрофлот, транспортный рынок, корпоративная культура.

Тихонова Татьяна Юрьевна – кандидат философских наук, доцент кафедры сервиса и туризма Российского университета транспорта (МИИТ), Москва, Россия.

В марте 2018 года – 95 лет Аэрофлоту, одной из старейших и крупнейших авиакомпаний планеты. Но Аэрофлот это не только пассажирская авиакомпания, покрывающая маршрутной сеткой весь мир. На разных этапах своей истории он являлся средством решения социальных и политических задач, обеспечивал международное сотрудничество и культурный диалог. Современная история Аэрофлота демонстрирует и отражает некую отдельно взятую философию нашей жизнедеятельности, гармонии с людьми и природой.

ИСТОКИ С НЕПОДВИЖНЫМ КРЫЛОМ

Из всех видов транспорта, пожалуй, ни один не занимает такого особого места, как воздушный транспорт. Именно желание летать и поиски осуществления возможности полёта были для человечества своего рода сверхидеей, двигавшей к творчеству лучшие умы. Воздушное пространство – некогда самое недоступное пространство для передвижения человека. Вспомните слова песенки из рассказа М. Горького «Воробышко»: «Эх, бескрылый человек, у тебя две ножки, хоть и очень ты велик, едят тебя мошки», в них отражается полное



бессилие бескрылого человека даже перед маленькими, но крылатыми существами.

Крылья стали первым средством, с помощью которого человек пытался покорить воздух. Мифология и древнейшие письменные источники разных народов щедро сообщают нам о крыльях, сделанных с использованием различных материалов — шёлка, перьев, прутьев, кожи, бумаги, с помощью которых первыми исследователями и испытателями осуществлялись попытки летать. Человек моделировал крылья для себя по принципу двигающихся крыльев птицы. Не последнее место в покорении воздуха занимали также воздушные змеи и планёры, как аппараты с одним неподвижным крылом.

Первые прототипы современных летательных аппаратов мы находим в трудах Леонардо да Винчи и Михаила Ломоносова. Действуя независимо друг от друга, они пришли к идее создания летающих машин «тяжелее воздуха», передвигающихся с помощью винта. К сожалению, их проекты долго оставались невостребованными. Эру воздухоплавания открыли полёты воздушных шаров и аэростатов, и они первыми осуществили пассажирские перевозки.

Но энтузиасты лётного дела продолжали свои исследования. Следует признать, что основное их внимание было сосредоточено на обеспечении просто возможности полёта, чего было недостаточно. Только Уилбур и Орвилл Райты в начале XX века смогли решить задачи по управлению летающей машиной. Успехи братьев Райт вдохновили конструкторов по всему миру.

Новым этапом в покорении воздуха стала постройка перед Первой мировой войной в 1913 году под руководством И. И. Сикорского биплана «Русский витязь», а затем на его основе более совершенного самолёта «Илья Муромец». По сути, «Русский витязь» совершил первую перевозку пассажиров, а «Илья Муромец» явился первым в мире пассажирским самолётом [1].

Так древнейшая культурная идея покорения воздуха соединилась с удовлетворением не менее древней потребности человека в перемещениях по земному шару. Но всё-таки первоначально авиация как отрасль получила своё развитие и распространение в армии. И «Илья Муромец» также очень быстро был переоборудован под военные нужды.





Пионерами гражданской авиации как отрасли транспорта и народного хозяйства можно считать американцев. Их компания St. Petersburg Tampa Airboat Line в 1914 году впервые в мире организовала регулярные пассажирские перевозки и создала расписание полётов между американскими городами Сент-Питерсберг и Тампа. В это время в Старом свете шла Первая мировая война, и авиация решала военные задачи. Только установление мира позволило задуматься о создании гражданской авиации и компаний, занимающихся перевозкой почты и пассажиров.

Официальной датой рождения Аэрофлота считается 17 марта 1923 года, когда появилось коммерческое акционерное общество «Добролёт», решавшее задачи организации и развития гражданской авиации внутри страны. Но свою историю компания ведёт не только от этого факта. Более ранним источником Аэрофлота, заложившим основы его международного имиджа и опыта, стало Deruluft, Deutsch-Russische Luftverkehrs A. G., совместное немецко-российское авиационное предприятие, образованное 11 ноября 1921 года. С немецкой стороны в «Дерулюфт» вошла ведущая авиакомпания Германии «Аэро-Ллойд», а с советской — народный комиссариат внешней торговли РСФСР и народный комиссариат путей сообщения. С немецкой стороны директором общества назначили П. Фетте, с советской — Е. И. Гвайта. Аэродром Девау в Кёнигсберге был выбран местом базирования. Именно в рамках «Дерулюфт» (Deruluft) началось формирование Аэрофлота как будущего крупнейшего международного перевозчика.

«ЛЁТЧИКИ ОНЫ – БОЛЬШИЕ ПЕРСОНЫ»

Евгений Иванович Гвайта был не только директором международной гражданской авиакомпании, он стоял у истоков российской авиации, принимал участие в боевых действиях и, даже будучи директором, оставался «играющим тренером» — продолжал летать. В 1922 году пилот совершил прямой перелёт на спортивном одноместном самолёте «Авро», из-за своих маленьких размеров называемым «беби», из Лондона в Москву.

История семьи Гвайта (Guaita) уходит корнями во времена Петра I. Именно тогда предки будущего авиатора прибыли в Российскую империю. «Евгений Иванович Гвайта родился весной 1896 года в деревне Бахматовка Подольской губернии. ...Отец, Иоган Густав Гвайта (Guaita), — инженер, лесничий. Мать, Наталья София Брёмер, — домохозяйка. В связи с переводом отца на новое место работы (примерно с 1904—1905 по 1910—1911 гг.) семья жила в Либаве (ныне г. Лиепая, Латвия). В этот период родители развелись. Накануне Первой мировой войны мать с детьми (Евгением и его младшей сестрой Верой) переехала в Варшаву» [2].

Примечательно, что своё высшее профессиональное образование Евгений начал в Московском институте инженеров путей сообщения, однако, недоучившись, пожелал перейти на военную службу. При этом свободно владел немецким и английским языками, часто бывал за границей. В атмосфере своего времени он не мог не вызывать недоверия, учитывая его происхождение. В конце концов Гвайта не избежал участи многих талантливых и значимых людей и был-таки репрессирован.

Местом его пребывания стал сначала СЛОН (Соловецкий лагерь особого назначения), а затем, в начале 1930-х годов он был выслан в Караганду. Заочно окончил МАДИ. В Москву вернулся в 1935 году, поступил в аспирантуру, защитил кандидатскую диссертацию. Когда началась война, смог добиться, чтобы его взяли в армию. За боевые заслуги судимость была снята. Но после возвращения с фронтов домой Е. И. Гвайта прожил недолго — в 1946 году он умер. Сегодня имя первого топ-менеджера пассажирской авиакомпании

почти забыто. Только благодаря единичным исследованиям мы можем узнать его историю [2].

Первую воздушную линию по маршруту из Кёнигсберга в Москву, протяжённостью 1300 км, Deruluft открыл 1 мая 1922 года полётом немецкого пятиместного пассажирского самолёта Фоккер (Fokker) F III, который вёл советский лётчик Иван Филиппович Воедило. Было тогда отважному пилоту 27 лет, на год больше, чем директору аиакомпании Е. И. Гвайте.

Будущий лётчик-пионер международного пассажирского авиасообщения родился в 1895 году в дворянской семье, его отец Филипп Дмитриевич Воедило был инженером. Его сын Иван, как и Гвайта, начинал военным лётчиком. Но в отличие от него прожил долгую жизнь, умер в 1975 году и похоронен вместе с супругой на Новодевичьем кладбище.

В 2014 году Аэрофлот вывел на линию свой пятнадцатый самолёт Sukhoi Superjet 100 (регистрационный номер RA-89045) производства компании ЗАО «ГСС» в расширенной комплектации «FULL». Лайнеру присвоили имя Ивана Филипповича Воедило, «первооткрывателя регулярных полётов по международной почтово-пассажирской линии Москва–Кёнигсберг (Калининград)» [3].

На маршруте было три промежуточных пункта — в Смоленске, Полоцке и Ковно (ныне Каунасе). Рейсы Москва–Кёнигсберг стали регулярными, но сначала перевозили только должностных лиц и почту. Первыми самолётами оказались построенные в Нидерландах: GrluchV1 и девять F III [4]. Позже флот был дополнен немецкими Junkers F 13, Rohrbach Roland и Albatros L 58.

ФИРМЕННЫЙ ЗНАК

Только 27 августа 1922 года перевозка была открыта для публики. Первоначально маршрут из Кёнигсберга в Москву обслуживался пятью немецкими и советскими экипажами, полёты сначала осуществлялись дважды в неделю, с 1923 года три раза и ещё через год каждый день. В 1925-м была открыта линия Берлин–Москва. В 1926 году Deruluft в течение трёх месяцев сотрудничал с «Укрсоюзом» по маршруту Москва–Харьков. Тогда же Aero Union



в качестве партнёра в составе Deruluft заменила новая авиакомпания Deutsche Lufthansa, образованная в январе путём слияния транспортной группы «Аэро-Ллойд» и промышленного концерна «Юнкерс».

Рекламный слоган Deruluft тогда гласил: «Из любого уголка Германии в течение 15 часов в Москву!». В августе 1926 года Deruluft присоединился к IATA.

Новый маршрут из Берлина через Ригу и Таллинн (тогда Ревель) в Ленинград был создан 6 июня 1928 года. Этот маршрут, как и Кёнигсберг–Москва, действовал до 31 марта 1936 года. В то время покрывал маршрутную сеть в 2640 километров. С 1922 по 1934 год авиакомпания на немецко-советских линиях перевезла 39168 пассажиров, преодолев 9 800 000 км [5].

С 1929 года ранний Fokker F III был заменён Dornier Do.В Merkur I. Помимо германских самолётов на трассах «Дерулюфта» стали появляться машины отечественного производства. Первой ПМ-1 — пятиместный пассажирский полутораплан, созданный под руководством авиаконструктора Николая Поликарпова. В начале 1931 года к воздушному флоту был добав-





лен туполевский АНТ-9, ничем не уступающий западным аналогам пассажирский авиалайнер с тремя двигателями, способный перевозить на 700 км девятерых пассажиров и двух лётчиков. А затем в 1934 году пять «Юнкерсов» Ju 52/3m дополнили самолётный парк теперь уже Аэрофлота.

Новый фирменный знак появился закономерно. 25 февраля 1932 года ответственность за всю деятельность гражданской авиации в Советском Союзе перешла под контроль Главного управления гражданского воздушного флота, а 25 марта системе гражданского воздушного флота было официально придано название «Аэрофлот».

Если воздушное пространство Deruluft успешно покорил и в 1930-е продолжал регулярно поднимать свои самолёты в небо, то политическое пространство покорятся не собиралось. С приходом к власти Гитлера в Германии установился фашистский режим. Советское правительство посчитало невозможным продолжение ведения совместных дел с немцами. В 1936-м как раз истек срок очередного соглашения между Аэрофлотом и Люфтганзой в рамках Deruluft. 28 июня Аэрофлот официальным письмом уведомил немецких партнёров о его расторжении. В результате 1 апреля 1937 года операции совместного предприятия Deruluft были прекращены.

В этот день Аэрофлот начал работу по маршруту Москва—Стокгольм и эксплуа-

тацию экс-маршрута Deruluft из Ленинграда в Ригу, используя DC-3 и туполевский АНТ-35. Рейсы из Москвы в Берлин через Кёнигсберг были приостановлены до 1940 года. Они оказались позже перезапущены Аэрофлотом и Люфтганзой после подписания пакта Молотова—Риббентропа и продолжались до начала Великой Отечественной войны в 1941 году.

Авиакомпания Deruluft просуществовала 15 лет. Её деятельность определила появление не только одних из первых в мире регулярных пассажирских авиалиний, но и сразу двух авиационных гигантов, существующих до настоящего времени — российского Аэрофлота и немецкой Люфтганзы.

ВОЗДУШНЫЙ МОСТ МОСКВА—НЬЮ-ЙОРК

В послевоенный период, когда активизировались межконтинентальные связи, рейсы в Соединённые Штаты и СССР через океан приобрели первостепенное значение. И надо сказать, что первый в мире реактивный пассажирский самолёт ТУ-104, опробованный в 1956 году на внутренних линиях, отправился осваивать зарубежные маршруты не куда-нибудь, а именно в Нью-Йорк. Это произошло в сентябре 1957-го и, конечно, демонстрировавшаяся этим лайнером способность к беспосадочным и скоростным полётам действовала на клиента впечатляюще.

Впрочем, примерно тогда же зародилась идея не просто сотрудничать авиакомпаниями на постоянной основе, а наладить совместные полёты. Но осуществлению этой идеи предшествовал долгий процесс переговоров. Первые действия по созданию авиалинии между странами были предприняты в 1956 году Хуаном Триппом (Juan Trippe), организатором и хозяином легендарной авиакомпании Пан Ам (Pan American World Airways). Он специально прилетел в Россию для обсуждения с Аэрофлотом возможности совместных полётов в города Советского Союза. Базовые их положения были сформулированы в январе 1958 году. Но основным камнем преткновения стали официальный язык рейсов и гражданство членов экипажа.

Возможность совместных рейсов рассматривали лидеры стран Хрущев и Эйзенхауэр в 1959 году во время переговоров в Кемп-Дэвиде, затем в Париже в 1960 году. Только после прихода к власти президента Дж. Кеннеди этот вопрос, наконец, получил разрешение. Договор о прямых двусторонних рейсах между Нью-Йорком и Москвой, обслуживаемых совместно авиакомпаниями Pan Am и Аэрофлот, был в итоге заключён. Стороны договорились о том, что в экипажи будут входить представители обеих стран, но в воздушном пространстве Советского Союза рабочим языком полёта станет русский язык.

15 марта 1968 года Pan American World Airways и Aeroflot Soviet Airlines открыли пассажирское сообщение между Нью-Йорком и Москвой. Панамериканский «Боинг-707» отправился из аэропорта Кеннеди вечером, с остановкой в Дании, прибыв в Москву на следующий день.

Это было историческое событие во время «холодной войны». Позже обложка журнала LIFE от 28 июля показала, как Сюзан Сикари из Pan Am приветствует стюардессу Аэрофлота Наташу Арутюнову в аэропорту JFK.

Когда рейс Пан-Ам-44 приземлился в Москве, в центре внимания оказалась 85-летняя пассажирка мисс Эльси Хилл. Она приняла решение совершить столь эпохальный перелёт из-за интереса к России её отца, конгрессмена от Коннектикута. Примечательно, что в 1901 году он совершил одну из самых ранних поездок на Транссибирскую магистраль.



Благодаря рейсу Москва—Нью-Йорк Аэрофлот и Pan Am из конкурентов превратились в партнёров, своего рода послов мира, позволивших двум мирам-антагонистам больше узнать друг друга. Железный занавес был приподнят, теперь могли прилетать туристы, бизнесмены, члены научных и культурных экспедиций. Однако спустя десять лет отношения между США и СССР ухудшились. И это отразилось на сотрудничестве авиакомпаний, они снова стали конкурентами, хотя и нельзя сказать, что жёсткими. Их соревнование касалось больше сервиса и дизайна.

Позже в результате распада СССР империя Аэрофлота рухнула. Однако империя Pan Am тоже рухнула, так как не смогла приспособиться к изменениям в мире. Тем не менее в постсоветские времена Аэрофлот переродился в новую компанию, которая уже наполовину стала частной, а Pan Am осталась историей. Историей, наполненной романтикой 1950-х, когда сиденья были шире, сервис был лучше, а компании думали, казалось, об интересах стран, а не только о доходах.

Как бы в память об этих традициях сервиса 50-х Аэрофлот сегодня уделяет большое внимание питанию на борту, поднимая его до уровня высокой кухни, показывая, что перелёт может быть искусством.





ПЯТЬ ЗВЁЗД В ГЛОБАЛЬНОМ АЛЬЯНСЕ

Современный Аэрофлот появился в 1992 году в результате приватизации бывшего воздушного перевозчика-монополиста. Новая же эпоха началась, когда в 1999 году для помощи в обновлении имиджа и корпоративной структуры была нанята McKinsey Co, ведущая международная компания по управленческому консалтингу. Аэрофлот стал перестраиваться. Он избавился от убыточных рейсов, сократив полёты в Джакарту и Майами, и в то же время увеличил поток пассажиров в Париж и Лос-Анджелес. Он стремился вступить в альянс с западными авиакомпаниями, к примеру, Delta и Air France. В планы входили и изменения в руководящий состав. Впервые, в частности, в совет директоров был приглашён иностранец — Дэвид Херн из США. А в ноябре 2000 года Аэрофлот включил свои акции в котировальный список на Лондонской фондовой бирже, чего от неё никто не ожидал.

Уже через год после принятия новой корпоративной стратегии прибыль авиакомпании составила 30 млн долларов США — вполне высокий результат по сравнению с 1999 годом, когда убыток был 60 миллионов. Компания заявила тогда, что стремится к тому, чтобы на всех рейсах показать истинное русское гостеприимство, радушие и доброжелательность.

Но какой толк от улыбок и радушия, если летать на полуразваливающемся двадцатилетней давности самолёте? В ответ на этот вопрос Аэрофлот взялся обновлять свой авиапарк. Каждый год, начиная с 1992 года, когда был представлен первый самолёт, построенный за рубежом, компания отка-

зывалась от использования старых машин. В большинстве это были самолёты российского производства Ил и Ту. Их заменили на Boeing 767 и 777, Airbus A310. Сегодня Аэрофлот располагает одним из самых молодых самолётных парков в мире, который насчитывает 228 воздушных судов.

Помимо этого, согласно новым планам, в 2000-х Аэрофлот начал проводить реновацию двух терминалов в московском аэропорту Шереметьево. Реновация включила в себя перестройку зоны регистрации, залов ожидания и введения новой багажной системы. В феврале 2001 года стартовал проект Шереметьево-3 с собственным терминалом Аэрофлота, постройка которого была одним из условий официального вступления авиакомпании в альянс SkyTeam, где находились Delta, AeroMexico, Air France, Korean Air, CSA Czech. В то же время Шереметьево объявил о строительстве столь давно ожидаемого высокоскоростного железнодорожного пути, который свяжет аэропорт с центром Москвы.

Сегодня — Аэрофлот лидер воздушного транспорта России, член глобального авиационного альянса SkyTeam. Совокупная маршрутная сеть альянса насчитывает 1074 пункта в 177 странах. В 2017 году Аэрофлот перевёз 32,8 млн человек, а с учётом авиакомпаний Группы «Аэрофлот» — 50,1 млн. Но достигнутый в 1980-е советским предшественником рекорд Гинесса (120 млн пассажиров в год) нынешней команде Аэрофлота, конечно, не побить. Рекорд никем в мире до сих пор не превзойдён.

Аэрофлот первым из российских компаний стал обладателем высокого рейтинга «четыре звезды» Skytrax по качеству

сервиса. В 2017 году в шестой раз получил престижную международную премию Skytrax World Airline Awards в категории «Лучшая авиакомпания Восточной Европы». В том же году удостоен высшего рейтинга «пять звёзд» в самой престижной категории — «Глобальная авиакомпания» — от американской авиационной ассоциации APX.

Аэрофлот в 2017 году признан самым сильным брендом России и сильнейшим авиационным брендом в мире по версии международного агентства Brand Finance. Он стал лучшей авиакомпанией Европы по версии крупнейшего в мире сайта о путешествиях TripAdvisor и получил звание «Любимой иностранной авиакомпании в Китае».

Особо стоит выделить тот факт, что в 2017 году Аэрофлот занял первое место по объёму авиаперевозок на самом конкурентном рынке мировой гражданской авиации — транзитном направлении между Европой и Азией, увеличив соответствующий показатель 2016 года на 12 % [8].

Аэрофлот входит в число мировых лидеров по обеспечению безопасности полётов. Коэффициент программы Европейской комиссии SAFA у него соответствует уровню ведущих мировых авиакомпаний.

Первым из российских перевозчиков, вошедших в реестр операторов IOSA, стал также Аэрофлот, и он постоянно подтверждает этот сертификат. Авиакомпания успешно прошла аудит безопасности наземного обслуживания ISAGO. Интегрированная система менеджмента ПАО «Аэрофлот — российские авиалинии» сертифицирована по стандартам ISO 9001:2015 и ISO 14001:2004 [9].

* * *

Корпоративная культура Аэрофлота пропагандирует высокую ответственность перед обществом. Целью компании является не получение прибыли любой ценой, а забота о людях, общественных нуждах и окружающей среде путём непрерывного повышения энергетической и экологической эффективности, использования сов-

ременного парка воздушных судов и самых передовых технологий, активного участия в социально значимых и благотворительных проектах, развитии воздушной транспортной сети России, создании новых рабочих мест в регионах.

С момента своего появления и до наших дней Аэрофлот это не просто перевозчик. Это феномен общественной жизни Советского Союза, а сейчас Российской Федерации, одновременно решавший политические, социальные, культурологические и коммуникативные задачи. Он обеспечивал мобильность населению, соединял народы, помогал им лучше узнать друг друга, способствовал укреплению мира.

Сегодня Аэрофлот это воздушные ворота в Россию для многих иностранных туристов. Именно с шагов по самолёту начинаются их первые шаги по нашей стране. И Аэрофлот подтвердил, что достойно представляет гостеприимную Россию.

ЛИТЕРАТУРА

1. Шавров В. Б. История конструкций самолётов в СССР до 1938 г. — М.: Машиностроение, 1985. — 752 с.
2. Карташёв А. В., Фирсов Р. А., Хайрулин М. А. Судьба лётчика Евгения Гвайты // Военно-исторический журнал. — 2015. — № 8. — С. 64–70.
3. Аэрофлот ввёл в эксплуатацию новый SSJ-100 «И. Воедило». Аэрофлот. Российские авиалинии. [Электронный ресурс]: <https://www.aeroflot.ru/ru-ru/news/46409/>. Доступ 16.03.2018.
4. Wagner W. Der deutsche Luftverkehr—Die Pionierjahre 1919–1925. Bernard & Graefe, Koblenz, 1987, 280 p.
5. Eyermann K.-H., Sellenthin W. Der Luftverkehr der UdSSR. Gesellschaft für DSF, 1967, pp. 6–7.
6. Harris S. E. Aeroflot and Pan Am. [Электронный ресурс]: <http://soviethistory.msu.edu/1968-2/aeroflot-and-pan-am/>. Доступ 16.03.2018.
7. Elder M. High Hopes: Aeroflot Charts A New Course. International Herald Tribune May 4, 2001. [Электронный ресурс]: <http://www.nytimes.com/2001/05/04/style/high-hopesaeroflot-charts-a-new-course.html>. Доступ 16.03.2018.
8. Europe-Asia long-haul capacity up 6 % this year; UK and China lead way for most seats as Aeroflot overtakes Lufthansa as #1 airline. Airline Network News & Analysis. [Электронный ресурс]: <http://www.anna.aero/2017/06/28/europe-asia-capacity-grows-6-percent/>. Доступ 29.03.2018.
9. Аэрофлот вновь прошёл аудит IOSA без единого замечания. [Электронный ресурс]: <http://www.interfax.ru/pressreleases/564324>. Доступ 29.03.2018. ●

Координаты автора: **Тихонова Т. Ю.** — umago@mail.ru.

Статья поступила в редакцию 31.03.2018, принята к публикации 06.04.2018.

