

SkyService ✈

Inflight service guide



Уважаемый читатель!

Выпуск нашего очередного номера SkyService мы приурочили к двум знаменательным событиям – 95-летию «Аэрофлота» и III Международному Форуму SKYSERVICE 2018.

17 марта 2018 года исполнилось 95 лет лидирующей российской авиакомпании. «Аэрофлот» по праву считается символом отечественной гражданской авиации. Поздравляем «Аэрофлот» с юбилеем и желаем компании стабильности и процветания, а её коллективу здоровья и чистого неба!

Работа ЗАО «Аэромар» и ПАО «Аэрофлот» тесно связана уже на протяжении почти трёх десятилетий. Совместными усилиями мы сумели повысить уровень комфорта и сервиса на бортах «Аэрофлота» и стремимся к дальнейшему их совершенствованию.

В этом году уже в третий раз будет проведён Международный Форум SKYSERVICE. 15 и 16 мая в Гостином Дворе мероприятие объединит руководителей и специалистов авиакомпаний, кабинные экипажи, поставщиков товаров и услуг, представителей кейтерингов и авиапредприятий.

Программа SKYSERVICE 2018 станет ещё более разнообразной.

В рамках Форума состоится кулинарное соревнование шеф-поваров ведущих мировых кейтерингов SkyDelight Awards, а также пройдёт сертифицированное обучение бортпроводников ISPY. Дебютом 2018 года станет премия Sky Travel Awards – первая премия, где аэропорты, бизнес-залы и отели оцениваются блогерами с точки зрения сервиса. Также приглашаем Вас посетить конференцию, выставку, деловые переговоры, мастер-классы от брендов и другие активности.

На страницах нашего номера Вы найдёте интересные материалы, посвящённые юбилею «Аэрофлота», эксклюзивные истории, связанные с развитием бортового кейтеринга, новости и анонсы мероприятий.

Желаю Вам приятного чтения!

*Генеральный директор ЗАО «Аэромар»
Владимир Джао*



Владимир Джао

СОДЕРЖАНИЕ

ТЕМА НОМЕРА

ЮБИЛЕЙ

95 лет «Аэрофлота»: всё только начинается

4-9

ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

Жизнь моя, «Аэрофлот...» (воспоминания стюардессы)

10-15

ОЧЕРК

Форма к лицу авиации, или десятилетия высокой моды

18-25

ДИНАСТИЯ

С небом в сердце. Интервью с Алисой Маресьевой

26-29

ИНФОГРАФИКА

Бортовой сервис в отечественной гражданской авиации. Часть 1

30-31



НОВОСТИ АЭРОПОРТОВ

Мундиаль – 2018: разрешение на посадку

32-37

ФОТО НОМЕРА

40-41

КОМПАНИЯ В ФОКУСЕ

ИННОВАЦИИ

Авиационный кейтеринг с цифровым мышлением

42-45

СТАТИСТИКА

Производство бортового питания ЗАО «Аэромар»: динамика основных операционных показателей

46-47

ИСТОРИИ ОТ ШЕФА

Ягнёнок из Сент-Эмильона

48-49

НОВОСТИ КЕЙТЕРИНГА

50-53

СЕРВИС НА БОРТУ

От бутерброда до бланманже

54-62

ДОСЬЕ «КОЛЛЕКЦИЯ»

История на пять рублей

64-65

КАЛЕНДАРЬ

Зарубежные выставки и конференции – 2018 (второе полугодие)

66-67



Специализированный журнал SKY SERVICE

Учредитель: ЗАО «Аэромар»

Редакционная коллегия:

Алина Чжан (руководитель проекта), Олег Семенюк (главный редактор), Юлия Смирнова, Татьяна Попова, Елена Захарова, Игорь Виноградский

Авторы:

Михаил Кожемякин, Елена Злотникова, Алексей Белокрыс, Людмила Тартаковская, Тьерри Мона, Евдокия Пазыч, Александра Панкратова

Перевод:

Екатерина Ромашова

Адрес редакции: г. Химки, Шереметьевское шоссе, владение 31

Размещение рекламы:

Марина Муравьева marketing@aeromar.ru

Отпечатано в типографии «СитиПринт». Адрес: Москва, ул. Докукина, д. 10, стр. 41

Подписано в печать: 05.05.2018 г.

Тираж: 3 000 экз.

Редакция не несёт ответственности за достоверность информации, опубликованной в рекламных материалах.

Перепечатка без письменного согласия редакции запрещена.

Мнение редакции может не совпадать с точкой зрения авторов.

© «ЗАО «Аэромар», 2018

95 ЛЕТ «АЭРОФЛОТА»: ВСЁ ТОЛЬКО НАЧИНАЕТСЯ



«Аэрофлот» легко преодолевает не только пространство, но и время. В 2018 году легендарная авиакомпания отмечает 95-летний юбилей в статусе динамично развивающегося и уверенного в себе авиаперевозчика с глобальными амбициями и одним из лучших в отрасли бортовым сервисом.



1925 г.



1934 г.



1934 г.

ИСТОРИЯ ПОЛЁТА

17 марта 1923 года для создания отечественной гражданской авиации учреждено Российское общество добровольного воздушного флота «Добролёт», от которого «Аэрофлот» ведёт свою историю. «Добролёт» являлся акционерным обществом, и на средства, зарабатываемые от продажи акций, в СССР начинались закупка и массовое производство пассажирских самолётов.

25 февраля 1932 года было образовано Главное управление Гражданского воздушного флота (ГУ ГВФ) и принято официальное наименование «Аэрофлот». Первыми машинами гражданского воздушного флота СССР были «иностранцы», но вскоре в эксплуатацию были введены и отечественные пассажирские самолёты, и уже к 1935 году на советских авиалиниях летали только воздушные корабли собственного производства.

С 1936 года в истории «Аэрофлота» началась эпоха «пассажироориентированности»: в салонах перестали перевозить грузы, постелили ковровые дорожки, кресла укрыли чехлами и оборудовали буфеты. Всё это происходило на общем фоне становления гражданской авиации страны: развивалась маршрутная сеть, осваивались новые самолёты, строились аэропорты.

Великая Отечественная война определила воздушные корабли и личный состав ГВФ СССР в ряды защитников Родины. В то время как фронтовые части ГВФ выполняли полёты по обеспечению действующей Красной

Армии и обороноспособности страны, не прекращались авиaperевозки и на тыловых авиалиниях страны. Сотрудники «Аэрофлота» – пилоты, штурманы, инженеры, механики и борпроводники – доказали, что на них можно всецело положиться и в дни суровых испытаний.

Послевоенные годы для гражданской авиации СССР отмечены мирным триумфальным шествием по воздушным путям планеты. Восстановив в рекордные сроки гражданское авиасообщение внутри страны, «Аэрофлот» во второй половине 1940-х годов успешно вышел на международные авиалинии. Полётная география постоянно расширялась, и в 1970–1980-х годах самолёты советского авиагиганта летали буквально по всему миру. В 1976 году «Аэрофлот» перевёз более 100 млн пассажиров, установив очередной мировой рекорд в гражданской авиации.

В начале 1990-х годов «Аэрофлот» пережил недолгий период реструктуризации. Однако уже в 1992 году Постановлением Правительства РФ в качестве правопреемника ЦУ МВС СССР было создано АО «Аэрофлот – российские международные авиалинии». В 1994 году «Аэрофлот» стал открытым акционерным обществом (с долей государства в 51%), а в 2000 году получил современное название – «Аэрофлот – российские авиалинии».

В новейшей истории «Аэрофлота» точкой отсчёта стал ребрендинг 2009 года и новая стратегия, нацеленная на создание клиентоориентиро-

ванной, инновационной и динамично развивающейся авиакомпании. «Мы разработали эффективные антикризисные меры и за следующие девять лет сумели не только вывести компанию из кризиса, но и создать на её базе мощный авиационный холдинг, – заявил генеральный директор «Аэрофлота» Виталий Савельев. – В 2017 году «Аэрофлот» вместе с дочерними компаниями перевёз уже более 50 млн пассажиров. По пассажиропотоку мы вошли в Топ-20 крупнейших авиагрупп мира. Наше главное достижение к 95-летию юбилею – возвращение в глобальную элиту гражданской авиации. Уже сегодня «Аэрофлот» выходит на прежние позиции лидера отрасли, а впереди – новые достижения. Сильной России необходима сильная авиакомпания!».

ПЕРВЫМ ДЕЛОМ – САМОЛЁТЫ!

«Аэрофлот» – одна из старейших и в то же время – одна из самых молодых авиакомпаний мира.

Средний возраст воздушных судов «Аэрофлота» составляет четыре года (по состоянию на 01.04.2018) – это меньше, чем в авиапарке любого другого крупного перевозчика.

На сегодняшний день самолётный парк компании состоит из 232 машин, из них 41 самолёт – это отечественные авиалайнеры Sukhoi SuperJet 100, и он постоянно обновляется.

В ближайшей перспективе ведущий авиаперевозчик России намерен существенно уве-

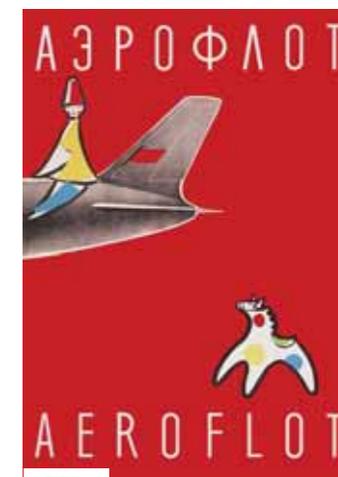
личить в своём воздушном флоте долю российских самолётов.

В 2018 году состоялось подписание соглашения на поставку 50 российских среднемагистральных авиалайнеров MC-21, способных составить серьёзную конкуренцию «Боингу» и «Эйрбасу». Первую такую крылатую машину «Аэрофлот» планирует получить в 2020 году, а в течение шести последующих лет должны поступить и остальные. Большие надежды возлагают в авиакомпании и на программу создания авиационной промышленностью России гражданского сверхзвукового самолёта.

СЛУЖУ ОТЕЧЕСТВУ

В «Аэрофлоте» гордятся тем, что многие из выполняемых задач носят характер государственной важности. Среди них – участие в решении такой социальной задачи, как развитие Дальнего Востока. Статус национального перевозчика обязывает учитывать интересы всех жителей страны, от Калининградской области до Южно-Сахалинска. И в 2017 году «Аэрофлот» не только продлил действие программы «плоских» тарифов 2015 года, но и расширил его, задействовав свою дочернюю авиакомпанию «Россия».

Помимо участия в социальных и научных программах страны, «Аэрофлот» всегда уделял большое внимание спорту, считая участие в олимпийских перевозках патриотическим долгом. Как известно, в 1980 году «Аэрофлот» являлся официальным авиаперевозчиком Летних Олимпийских игр



1961 г.



1961 г.



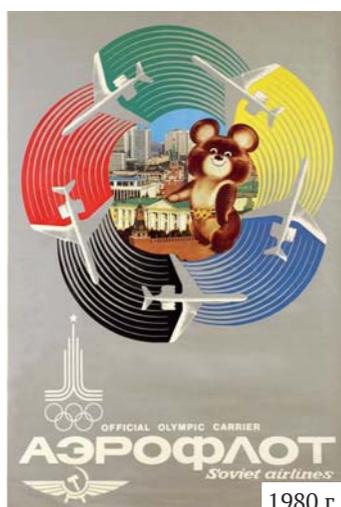
1964 г.



1965 г.



1976 г.



1980 г.

в Москве. В 2014 году уже совершенно новый «Аэрофлот», сохраняя преемственность традиций, стал официальной авиакомпанией Зимней Олимпиады 2014 года в Сочи. Содействие государству и обществу в осуществлении столь значимого мероприятия полностью соответствует политике «Аэрофлота» как социально ответственной компании и национального авиаперевозчика. Поэтому авиакомпания традиционно возит национальные сборные на Олимпийские игры, включая XXIII Зимнюю Олимпиаду в феврале 2018 года в Республике Корея (совместно со своей дочерней авиакомпанией «Аврора»), а также выступает официальным перевозчиком российских команд практически на все крупнейшие спортивные первенства.

Поддержка российского спорта имеет важнейшее значение среди имиджевых и спонсорских программ «Аэрофлота». На Чемпионате мира по футболу 2018 года, который впервые состоится в России, ПАО «Аэрофлот» на правах официального перевозчика намерено сделать российским болельщикам беспрецедентный подарок. На встрече с Президентом Российской Федерации Владимиром Путиным в Кремле в декабре 2017 года генеральный директор «Аэрофлота» Виталий Савельев рассказал, в частности, о специальном тарифе класса «эконом» для российских болельщиков, и пояснил, что речь идет только об играх с участием российской сборной. Тарифом можно воспользоваться при

наличии «Паспорта болельщика» и билета на матч. «Мы перевезём всех российских болельщиков по сети маршрутов «Аэрофлота» в любой город, где будет проходить Чемпионат мира, за пять рублей (включая сборы) в одну сторону, – сообщил Виталий Савельев. – Будем продавать билеты, чтобы не было ажиотажа, за три дня до матча и три дня после матча. Мы считаем, что наша команда должна выступить на «пятёрку», и болельщики должны получить удовлетворение».

СЕРВИС НА ВЫСОТЕ

Сегодня «Аэрофлот», удостоенный самых престижных международных премий за качество сервиса, предлагает полный спектр услуг, важнейшим элементом которых является вкусное, здоровое и разнообразное питание. «Бортовое меню ведущей российской авиакомпании – это критически важная составляющая нашего сервиса, – подчеркнул генеральный директор «Аэрофлота» Виталий Савельев. – Это наше конкурентное преимущество, которое мы будем всемерно развивать, максимально учитывая пожелания наших клиентов». Меню «Аэрофлота» составляется с участием лучших шеф-поваров мира и пользуется глобальным высоким признанием пассажиров и экспертов. В июне 2017 года «Аэрофлот» подтвердил свою репутацию авиакомпании с превосходным бортипитанием, получив премию «Вкус на высоте» авторитетного издания Business Traveller Russia за победу в номинациях «Лучшее бортовое

питание авиакомпании России, стран СНГ и ближнего зарубежья» и «Лучшее специальное меню». Эта уникальная премия была вручена в России впервые.

«Аэрофлот» активно работает с самыми передовыми инновационными технологиями – мощным средством повышения качества обслуживания клиентов и экономической эффективности. Компания осуществляет перспективные проекты, в том числе на основе Big Data, расширяет услугу доступа к сети Интернет на борту, а также является крупнейшим онлайн-вендором в России. Согласно рейтингу компании по стратегическому консалтингу Bain & Company, «Аэрофлоту» принадлежит четвертое место по уровню цифровизации среди авиакомпаний мира.

В апреле 2018 года «Аэрофлот» вошёл в престижный Топ-10 ведущих глобальных авиаперевозчиков авторитетного международного пассажирского рейтинга от туристического онлайн-агентства eDreams. «Аэрофлот» получил высокие оценки от иностранной пассажирской аудитории по четырём ключевым параметрам рейтинга: комфорт, регистрация на рейс, сервис на борту и цена билета. Список «Лучших из лучших» составлен на основании отзывов более чем 60000 пассажиров по всему миру.

ВИЖУ ЦЕЛЬ

На фоне современных процессов на мировом рынке пассажирских авиаперевозок «Аэрофлот» выступает как мобильная и ориентированная

на динамичное развитие авиакомпания. Залог успеха в руководстве флагмана российской гражданской авиации видят в сочетании способности оперативно реагировать на изменения, происходящие в отрасли, с твёрдой программой стратегического строительства авиакомпании. Совет директоров «Аэрофлота» осуществляет контроль за реализацией стратегии развития и вносит коррективы в зависимости от текущей рыночной конъюнктуры.

В долгосрочной перспективе на рынке международных авиаперевозок лидер воздушного транспорта России планирует к 2025 году войти в Топ-5 по Европе и Топ-25 глобальных авиаперевозчиков по пассажиропотоку и выручке. К этому рубежу объём пассажирских перевозок компании должен превысить 70 млн пассажиров в год, в том числе – 30 млн пассажиров на внутрироссийском рынке.

Среди приоритетных целей авиакомпании – широкое проникновение на рынок и развитие, основанное на мультибрендовой платформе Группы «Аэрофлот». И, разумеется, обеспечение устойчивого роста акционерной стоимости. В среднесрочной перспективе важнейшее значение отводится планированию и контролю темпов роста каждой из компаний Группы «Аэрофлот» с целью сохранения контролируемого роста и доли на рынке. В авиакомпании уверены, что у национального перевозчика России большое будущее: то, чего «Аэрофлоту» удалось достичь на данный момент – это только начало.

Михаил Кожемякин



2007 г.



2013 г.



2018 г.



ЖИЗНЬ МОЯ, «АЭРОФЛОТ»!..

(воспоминания стюардессы)

Татьяна ВИНОГРАДОВА

Я никогда и не мечтала о небе: мне с самого детства пророчили карьеру актрисы, потому что я была очень артистична, любила петь и танцевать. И я почти уверилась в своём актёрском даровании, стала подумывать о поступлении в театральный...

НЕЗЕМНОЕ РЕМЕСЛО

...Но так случилось, что две мои лучшие подруги после школы решили поступать в медицинский институт, а я не захотела с ними расставаться и тоже пошла учиться на медика. После окончания медицинского училища нас распределили в Московский областной НИИ акушерства и гинекологии. Надо сказать, что я всегда стремилась делать всё на «отлично». Руководство вскоре заметило мое усердие, меня даже собирались рекомендовать в медицинский институт.

Я всерьёз готовилась стать врачом, однако судьба распорядилась иначе. К нам в послевоенное отделение поступила роженица, бортпроводница по профессии, у неё было очень оригинальное и красивое имя – Марлена. Мы с ней подружились. Выписываясь, она сказала: «Татьяна, с твоим таким душевным отношением к людям тебе нужно работать у нас в «Аэрофлоте» стюардессой, у тебя получится!». И предложила приехать во «Внуково» в отдел кадров, чтобы заявить о себе. Эта мысль долго не давала мне покоя, и я решила попробовать.

И на следующий год, а это был 1962-й, когда мне исполнилось восемнадцать, я приехала в аэропорт, пришла в отдел кадров и сказала: «Мне бы хотелось у вас работать бортпроводницей!». Но оказалось, я не подхожу по возрасту – мне нет девятнадцати. Мне повезло: «Аэрофлоту» в тот момент были нужны бортпроводники с меди-

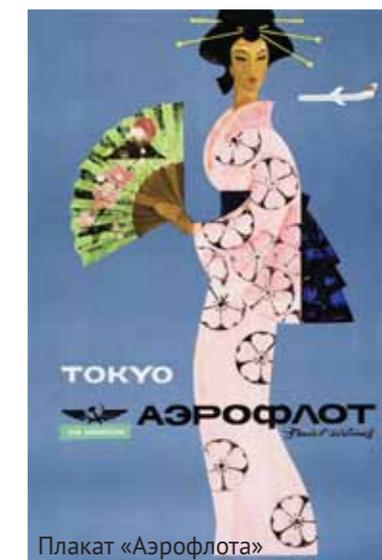
цинским образованием, и для меня на собеседовании сделали исключение. С тех пор моя жизнь связана с «Аэрофлотом».

НОВЕНЬКАЯ

14 мая 1962 года состоялся мой первый стажёрский рейс в составе бригады бортпроводников на советском авиалайнере Ту-114, который выполнял девятичасовой полёт по одной из самых продолжительных трасс Москва-Хабаровск. Так как школы подготовки бортпроводников возникли несколько позднее, то нас, молодых стюардесс, ознакомили с необходимой документацией, технологией обслуживания пассажиров, а также с оборудованием на борту, с цехом бортового питания и т. д.

Мне выдали новую форму: серый костюм, белая блузка и серая пилотка. Перед вылетом меня познакомили с членами бригады, в которую входили пять бортпроводников. Помню, как самый строгий мужчина-бортпроводник, увидев меня, юную девушку с косой, иронично сказал: «Уже из детского сада стали брать в стюардессы!». Я быстро и упорно осваивала новые для меня навыки бортпроводницы. Стюардессы постарше были очень внимательны ко мне, предлагали отдохнуть. Но я отказывалась. Мне предстояло заслужить уважение своих коллег своей работой, и я была готова к этому. А уж упорства, трудолюбия и умения учиться мне не занимать – это переда-

лось по наследству. Мой папа – карел, а мама – с Северной Двины, так что я родом из северных поморов, бесстрашных тружеников моря, вот только я выбрала не море, а небо.



Плакат «Аэрофлота»

КАК В КИНО

Летом 1966 года к нам в службу бортпроводников Шереметьево приехал ассистент режиссёра с киностудии имени Горького в поисках кандидата на роль бортпроводницы в двухсерийном фильме «Журналист». После непродолжительной беседы меня пригласили приехать на студию имени Горького. Там меня представили режиссёру фильма – Сергею Герасимову (в конце 1950-х годов создал «Тихий Дон» – одно из самых значительных произведений советского кино того периода – прим. ред.). Он



Первая рекламная фотосъёмка. 1964 год, сентябрь

распрашивал меня, как долго я летаю, люблю ли свою профессию... А потом поинтересовался, хочу ли я сниматься в кино. Я ответила: «Это, наверное, нужно заслужить». Услышав такие слова, великий режиссёр улыбнулся и громко сказал членам съёмочной группы: «Я одобряю выбор!». Так я была утверждена на роль, и на следующий день меня пригласили на кинопробы. Мне рассказали суть моего эпизода, и я старалась сделать всё красиво и достойно. Надеюсь, у меня получилось. Роль была эпизодическая, но, тем не менее, воспоминания о тех киносъёмках мне очень дороги.

Интересно, что однажды мы снова встретились с Сергеем Герасимовым, но уже не на съёмочной площадке, а на борту самолёта – в 1967 году, когда «Аэрофлот» стал летать в Токио, и я работала в составе «интернациональной» бригады бортпроводников (об этом будет отдельный рассказ).

Больше в кино мне сниматься не предлагали. Но я бы и сейчас с радостью поучаствовала в кинопроцессе!

ОСИБОРИ И ПЕЛЬМЕНИ

В 1967 году, когда «Аэрофлот» открыл полёты в Японию совместно с японскими авиалиниями (JAL), то все рейсы мы обслуживали «интернациональными» бригадами бортпроводников: пять человек от «Аэрофлота» и пять наших японских коллег из JAL. Мы общались на английском, прекрасно понимали друг друга и со временем отлично сработались.

В то время на авиарейсах «Аэрофлота» существовало два

класса по сервису – «первый» (он соответствовал сегодняшнему «бизнес-классу») и «экономический».

Пассажиров мы обслуживали, развозя питание и напитки на специальных тележках, причём все блюда были красочно оформлены. Подавалось горячее, предоставлялся богатый выбор мясных и рыбных блюд, широкий ассортимент закусок, икра красная и чёрная... Меню «Аэрофлота» уже тогда было превосходным.

На этих рейсах наряду с русскими были представлены блюда японской кухни. А в первом классе впервые появилась «осибори» (или «ошибори») – тёплая влажная салфетка, которую предлагали пассажирам перед трапезой. Изысканный элемент, присущий японскому сервису. Я часто летала в Японию, и позже узнала, что у них существует такое направление в искусстве, как осибори-арт – создание различных предметов из маленьких полотенец. На каждом рейсе обязательно имелся бар – хорошие коньяки, марочные вина, минеральные воды, а также импортная продукция (виски, джин, тоник, содовая).



Перед очередным вылетом в Гавану

Интересно, что в нашей интернациональной команде были два японских бортпроводника, прекрасно говорящих на удивительном литературном русском языке! Им очень нравились наши блины с икрой и наши сибирские пельмени, которые они называли «гёзы».

МИССИЯ: СТАТЬ КОРОЛЕВОЙ

Однажды меня вызвали к руководству: «Летишь на конкурс стюардесс в Венгрию!». Это был 1970 год, и речь шла о Третьем международном конкурсе бортпроводников, в котором принимали участие 14 европейских авиакомпаний.

«Аэрофлот» в подобном мероприятии участвовал впервые, поэтому можно представить, какой груз ответственности лежал на моих плечах! Я ужасно волновалась, ведь конкурс проходил на английском языке. Хотя я и училась тогда заочно в Институте иностранных языков, но среди соперниц были и такие, для которых английский язык – родной. Как с ними состязаться?.. Мне в срочном порядке сшили новую форму: в комплекте были костюм, блуза-косоворотка, синий оригинальный головной убор, синие перчатки и синие туфли. Помните, в песне Высоцкого: «И вот прошла вся в синем стюардесса как принцесса...». И «принцесса» полетела в Будапешт.

Конкурс проходил следующим образом. Участниц официально представили по телевидению: нам в течение одной минуты требовалось рассказать о себе, добавив что-нибудь приятное для телезрителей. Я сказала, что «была бы рада станцевать прекрасный чардаш на родине чардаша» (потом выяснилось, что это

произвело очень приятное впечатление не только на жюри, но и на телезрителей).

Нас возили по городам Венгрии, показывали различные достопримечательности. А потом в течение десяти минут мы на английском языке отвечали на десять вопросов об увиденном, стараясь воспроизвести самые интересные детали. Так проверялись зрительная память, внимательность, скорость и острота реакции. А ещё в ходе конкурса мне довелось проехать верхом на лоша-



На пути к победе

ди в одном из конных клубов. Нас спросили, не желает ли кто прокатиться на лошади. Из всех участниц на этот шаг осмелились только трое. Я чувствовала, что должна это сделать. Хотя раньше я никогда не сидела верхом, но лошадей этого не заметила, и мой выезд прошёл очень спокойно.

Проверка навыков в обслуживании пассажиров входила в финальный этап конкурса, который проходил в древнем венгерском замке Шиклош. Каждая из четырнадцати девушек-участниц поочередно

вносила два подноса из зала в узкий коридор, в котором специальная система создавала такую турбулентность («болтанку»), какая и в воздухе-то не часто случается! Нужно было на время пройти с двумя засервированными подносами к раскачивающейся корзине, взять из неё две бутылки с напитками и разлить их по фужерам, не пролив ни капли. Затем – пройти в зал, имитирующий пассажирский салон, предложить напитки «пассажирам», отнести подносы обратно, взять пледы и подушки и разложить их по «креслам». А потом проделать тот же путь в обратном направлении. Я выполнила задание в числе первых, но еле-еле отдышалась после такой гонки!

Дальше был «экзамен» по теории, за который получила высшую оценку – 10 баллов. А вскоре мне пришлось и в самом деле танцевать чардаш – вот где пригодились мои актёрские и танцевальные способности! Газеты писали, что я покорила всех обаянием и грацией, и меня по всем итогам конкурсной программы назвали «Самой обаятельной стюардессой». И, так как финал конкурса проходил в старинном замке, как я уже говорила, то меня стали называть ещё и «Королевой замка Шиклош». А дальше хозяева конкурса буквально огородили меня ещё и тем, что подарили... маленького щеночка пули (старинная порода пастушьих собак, выведенная в Средние века в Венгрии – прим. ред.).

Для меня было очень важно, что, участвуя в этом конкурсе, я не подвела свой «Аэрофлот». Со званием «Самой обаятельной стюардессы» я вернулась в Москву и всю свою профессиональную карьеру стремилась ему соответствовать.

ПРОСТАЯ ИСТОРИЯ

Для участия в международном конкурсе бортпроводников, о котором я рассказывала, нужно было сделать моё фото и отправить в конкурсную комиссию. Это было сделано, и я про него забыла, а оно впоследствии сыграло в моей судьбе огромную роль! Вскоре я увидела это фото на рекламных стойках в авиакассах СССР и в зарубежных представительствах «Аэрофлота». А потом на огромном рекламном щите при повороте на аэропорт «Шереметьево». Очень удивилась, конечно, он был громадного размера.

Интересно, что мой будущий муж тоже увидел эти рекламные стойки с моим изображением и через своих знакомых журналистов сумел

разыскать меня, и мы познакомились. Я узнала, что он дирижёр. При общении я увидела, какой он обаятельный и тонкий по натуре человек. Он очень интересно рассказывал о музыке, показал мне глубже этот мир, и у нас стало ещё больше общих интересов. Он так деликатно ухаживал, что я вскоре согласилась стать его женой. Через год у нас родился сын – это был самый счастливый момент в моей жизни! Я продолжала летать, и была благодарна мужу за его понимание и уважение к моей работе, что встречается не в каждой семье.

ВЫСОЦКИЙ

Благодаря «Аэрофлоту» я прошла замечательную школу жизни, собрала богатый багаж знаний, посетила различ-

ные части света. Однако моим главным богатством я всегда считала общение с людьми, с которыми мне довелось летать за эти годы. Это были политические деятели, художники, космонавты, астронавты, музыканты, поэты... Среди тех, кого мне посчастливилось принимать на борту самолётов «Аэрофлота» – Владимир Высоцкий. Хотя в то время он был уже очень известным и невероятно популярным, меня поразило, насколько просто и скромно он держался, никакой «короны» на голове – деликатный, вежливый, приятный в общении.

Много лет спустя я узнала, что Владимир Высоцкий собирался популяризировать «Аэрофлот» в своих стихах и песнях, а также участвовать в рекламных кинофотосъёмках.

ГОРДОСТЬ «АЭРОФЛОТА»

Когда я только начинала свой профессиональный путь, эталон бортпроводницы, как и в наши дни, был очень высок. Требовались хорошие манеры, умение держаться с достоинством, высшее образование, очень ценилось знание иностранных языков. Но на первом месте всегда были и остаются уважение к людям, терпение, тактичность, желание помочь.

Сегодня бортпроводники, как и прежде, должны достойно представлять свой «Аэрофлот» и своё великое Отечество.

Каждый раз, беседуя с абитуриентами, я стараюсь донести до них, что основа нашей профессии – любовь к людям. Только с этим чувством получится создать на борту безопасность и комфорт для пассажиров. Только это чувство позволит бортпроводникам быть и радушными хозяевами, которые принимают гостей, и дипломатами, которые тактично устраняют конфликтные ситуации, а также – профессиональными медиками, тонкими психологами, заботливыми нянями.

Но главное – ответственность перед пассажирами, доброжелательность, предупредительность, постоянная собранность и... открытые улыбки. Всё это должно стать для людей на борту символом надёжности, уюта и гарантией хорошего полёта.

Только такие бортпроводники составляли и составляют гордость «Аэрофлота». ■

*Татьяна Виноградова,
Заслуженный работник
транспорта, отличник
«Аэрофлота».*

*Литературная запись:
Олег Семенюк*



50 лет службе бортпроводников «Аэрофлота». 2017 год, июль



Перед вылетом на конкурс в Будапешт. 1970 год, октябрь



Мы всегда стремимся превосходить Ваши ожидания. Каждый полет с Аэрофлотом – это способ открыть что-то новое, насладиться яркими ощущениями, получить неповторимые эмоции.

Спасибо за то, что выбираете нас!

Реклама. Сертификат эксплуатанта № 1 от 17.11.2011.



5 ЗВЁЗД
по версии американской
пассажирской ассоциации
Алекс



**ЛУЧШАЯ
АВИАКОМПАНИЯ
ЕВРОПЫ В 2017 ГОДУ**



**THE WORLD'S
4-STAR AIRLINE**
Авиакомпания
«4 звезды» Скайтрак

По России бесплатно:
8 (800) 444-5555
*555 МТС, Билайн, Мегафон, Теле2

aeroflot.ru

Установите приложение:





ФОРМА К ЛИЦУ АВИАЦИИ, ИЛИ ДЕСЯТИЛЕТИЯ ВЫСОКОЙ МОДЫ

Стюардессы – обаятельные, изысканные и романтичные музы воздушных путешествий давно и по праву считаются лицом авиакомпании. Над созданием эффектного и харизматичного образа бортпроводницы всегда трудились только лучшие мастера-портные и дизайнеры одежды. Посмотрим, как на протяжении почти вековой истории «Аэрофлота» этот образ видоизменялся вместе с униформой.

1920 – 1930-е

В экипажах Российского общества добровольного воздушного флота «Добролёт», созданного 17 марта 1923 года, должность бортпроводника не предусматривалась. Комфорт и сервис на борту появились позже, а пока пассажирам приходилось располагаться в тесных отсеках первых «импортных» транспортных «Фоккеров» и «Юнкерсов» среди ящиков с грузами и тюков с авиапочтой.

Лишь к 1936 году салоны самолётов «Аэрофлота» (кстати, перешедшего к тому времени на крылатые машины советского производства), стали приобретать действительно пассажирский вид. Вместе

с ковриками на полу салона, накрахмаленными чехлами на креслах и неизбежным буфетом возникала потребность в члене экипажа, который обслуживал бы воздушных путешественников.

Эти функции пытались возложить на второго пилота. Но когда к концу 1930-х годов на авиамаршруты страны Советов вышел «советский Дуглас» — производившийся советским авиапромом по лицензии этой компании самолёт ПС-84 («Пассажирский самолёт завода № 84») с вместительным салоном, вопрос о «специальном человеке на борту» встал очень остро. И в мае 1939 года юная москвичка

Эльза Городецкая с огромным служебным чемоданом, наполненным столовыми приборами, продуктами и напитками для пассажиров и экипажа, впервые отправилась в рейс «Москва-Ашхабад». Но в штатном расписании «Аэрофлота» должность «бортпроводника» ещё не была введена, и первая советская стюардесса числилась... кладовщицей.

Вскоре у Эльзы появились девушки-коллеги на других авиарейсах. Но установленной формы одежды у них не было, хотя пилоты и технический персонал Гражданского Воздушного Флота (ГВФ) СССР щеголяли в красивой униформе своего ведомства.

1940-е

Первые советские бортпроводницы уже осваивали свою благородную специальность на рейсах ГВФ, когда Великая Отечественная война внесла свои жёсткие коррективы в их профессиональную биографию. Подразделения ГВФ СССР были задействованы для выполнения задач оборонительного значения и прошли славный боевой путь плечом к плечу с военной авиацией с первых месяцев войны до победного мая 1945-го. Переобмундирование личного состава гражданской авиации в форму РККА коснулось и работавших в ней женщин.

Летнюю форму одежды составляли: тёмно-синий берет со звездой (наряду с беретом носилась пилотка), защитная гимнастёрка цвета «хаки», шерстяная или хлопчатобумажная юбка, чёрные чулки, сапоги или ботинки. Зимнюю — шлембудёновка или шапка-финка («ушанка»), шинель, суконная юбка, гимнастёрка, шерстяные

гетры, открытый френч цвета «хаки» и перчатки. Ременное снаряжение соответствовало общеармейскому образцу. Вне строя разрешалось надевать плащ-пальто, кожаное пальто или тужурку; летом — белый берет при белой гимнастёрке; зимой — чёрные или белые бурки с кожаной обшивкой.

Комплектов женского обмундирования часто не хватало, особенно форменной обуви маленьких размеров. Многие женщины из состава частей ГВФ продолжали носить свою гражданскую одежду или комбинировать элементы повседневного костюма и военной формы.

В первые послевоенные годы на фоне активного восстановления гражданского воздушного сообщения в СССР профессия бортпроводницы в ГВФ, наконец, становится массовой. Специальной формы одежды у бортпроводниц в первые послевоенные годы ещё не было, однако к девуш-

кам, которые обслуживали авиапассажиров на советских авиалиниях, предъявлялись классические требования делового стиля: «тёмный низ, белый верх».

В марте 1946 года начальник Главного управления ГВФ издал приказ N107 «О нормах спецобмундирования для стюардесс». Согласно приказу, девушкам, обслуживающим пассажиров на самолётах ГВФ, полагалось: костюм шерстяной (юбка и жакет) на два года; шёлковые кофточки (две на два года); чулки (две пары на год); туфли модельные (одна пара на год); берет (один на два года); халат (два на два года); куртка меховая (одна на пять лет); шапка-ушанка (одна на четыре года); валенки (одна пара на три года); галоши (одна пара на два года); перчатки шерстяные (одни на два года). После окончания срока носки все эти вещи необходимо было сдать на склад. За утерю налагался денежный штраф.

1950-е

Первая «корпоративная» форма одежды появилась в «Аэрофлоте» в 1954 году у бортпроводниц международных авиалиний. Окончательно регламентирована она была приказом ГУ ГВФ СССР от 11 августа 1956 года.

В разработке служебного облачения советских стюардесс принимали участие известные московские модельеры, но последнее слово было за руководителями Министерства гражданской авиации, для которых важны были не только удобство и красота формы, но и экономические моменты её производства. В результате в качестве комплекта одежды бортпроводниц утверждены: тёмно-синий бостонский костюм (пиджак приталенный,

на одной пуговице), белая блузка, юбка до колен, чёрные туфли на низком каблуке, пилотка военного образца, только тёмно-синего цвета. Эмблемы «Аэрофлота» крепились на пилотку и на бортпиджака. В холодное время года полагалось носить того же цвета пальто свободного покроя с подстёжкой, которая крепилась на пуговицах и при необходимости (демисезонный вариант одежды) отстёгивалась. Рукава пальто были широкими, с отложными манжетами, пояс — матерчатый с пряжкой, воротник «под котик» (также отстегивающийся). К зимней форме полагались фетровая шапочка с маленькими меховыми ушками, отороченная спереди таким

же мехом, меховые ботинки на невысоком каблуке, плащ с капюшоном синего цвета (с обратной стороны ткань в бело-синюю клетку).

Передовые советские самолёты Ту-104, в 1956–58 годах являвшиеся единственными действующими гражданскими реактивными самолётами в мире, отличные советские пилоты и вышколенные предупредительные стюардессы, неотразимые в своей тёмно-синей форме, представляли за рубежом фирменный стиль «Аэрофлота». Только людям, тесно знакомым с гражданской авиацией, было по-настоящему известно, какая огромная ответственность лежала на точёных плечах этих девушек!

1960-е

Это десятилетие принесло советским стюардессам всенародную репутацию эталона красоты и стиля. В униформе происходит важная перемена — она начинает отдаляться от военизированного прототипа и приближается к образцам женской моды. Девушки в форме «Аэрофлота» лучисто заулыбались с цветных обложек журналов и рекламных плакатов. К образу стюардессы обратились кинорежиссёры и литераторы. Строгие нормы советской морали накладывали негласное «табу» на некоторые женские профессии, обладательницы которых сегодня считаются образцом красоты, например — фотомодели, и это

место в массовом сознании общества успешно занимали эффектные королевы небесных путей. Огромную роль в популяризации и романтизации бортпроводниц сыграли красочные и стильные плакаты рекламно-информационного бюро «Аэрофлота».

Постепенно расширялась география полётов советских авиалиний, освоивших в этот период трансатлантические авиарейсы и зарубежный Дальний Восток. Для рейсов в жаркие регионы введён облегчённый вариант формы: серый приталенный жакет на трёх металлических пуговицах, юбка и головной убор. К костюму полагалась белая форменная блузка.

В 1966 году появляется очередной образец служебной формы одежды, вернувшийся к традиционному тёмно-синему цвету. Эта модель стала первой по-настоящему «модной», то есть разработанной в соответствии с запросами мировой высокой моды. Новая форма была пошита из натуральных тканей. Традиции были в целом сохранены: синий костюм с блестящими металлическими пуговицами, белая блузка с отложным воротником, эмблемы «Аэрофлота» на груди и на головном уборе. Но сам головной убор показался девушкам выше всех похвал. Кокетливая маленькая шляпка Pillbox Hat с овальной тульей и без полей,

знакомая по нарядам экранных див и светских львиц «буржуазного Запада», уютно устроилась в аккуратных причёсках бортпроводниц советской гражданской авиации, заставляя девушек особенно гордо держать голову.

Именно в этом наряде тёмно-синего цвета Татьяна Виноградова, представлявшая «Аэрофлот», завоевала в 1970 году на Третьем международном конкурсе бортпроводников в Будапеште (Венгрия) Гран-при в номинации

«Самая обаятельная стюардесса». Чуть позже её прелестная улыбка приглашала пассажиров в полёт с рекламных стоек и плакатов, лозунг на которых тоже стал своеобразным символом эпохи: «Летайте самолётами «Аэрофлота!».

1970-е

Когда речь заходит об эпохе 1970-х годов, у знатоков женского костюма невольно вырывается восхищённое восклицание: «Это французский шик! Настоящий Париж!». Полный комплект одежды бортпроводниц в начале 1970-х годов состоял из всепогодного драпового малинового костюма. Длина юбки отличала скромных трудолюбивых советских стюардесс от ве-

треных парижанок — по колено, ничуть не выше. Пиджак был скроен во французском стиле, без воротника, наряд дополняли синяя косоворотка, туфли и перчатки. Головным убором служила высокая полукруглая синяя фетровая шляпа с кокардой «Аэрофлота». Обслуживали пассажиров бортпроводницы международных авиарейсов в синих служебных фартуках-

жилетах с ярким орнаментом в русском национальном стиле.

Затем стюардессы международных авиалиний переоделись в тёмно-синий костюм из кримплена. Жакет, в духе моды, был однобортный и довольно свободного покроя, официально именовавшегося «полуприлегающим», с широким отложным воротником, четырьмя форменными пу-



1960

1970-е

говицами и аэрофлотской «птичкой» на правой стороне. Парадный вариант украшался белой оторочкой по вороту, обшлагам и борту. Юбка была прямого покроя со складкой, блузку заменила белая водолазка. Головки стюардесс венчала фетровая шапочка округлой формы с маленьким козырьком, а шею обвивала фирменная шёлковая косынка цветов авиакомпании.

Для полётов в регионы с жарким климатом у стюардесс были два полиэстеровых комплекта формы: платья выше колен, красного и синего цвета, с короткими рукавами. Под облегчённую форму носились чёрные туфли на высоком каблуке и колготки телесного цвета. В зависимости от цвета платья полагался служебный фартук: к красному — синий и, наоборот, к синему — красный.

В качестве альтернативной формы одежды к концу 1970-х годов появился костюм совершенно иного покроя — приталенный «в рюмочку» и облегчающий фигуру, без воротника, с золотистыми пуговицами по борту и на накладных карманах на бёдрах. Женская мода тех лет менялась с изумительной быстротой, и «Аэрофлот» стремился успевать за её захватывающими дух виражами.

1980-е

Новые веяния в униформе советских бортпроводниц обязаны своим появлением Олимпийским играм, которые столица СССР принимала в 1980 году.

Стюардессы «Аэрофлота», официального генерального перевозчика гостей Олимпиады-80, облачились в новую униформу, которая стала визитной кар-

точкой не только авиакомпании, но и страны в целом.

«Олимпийская» униформа бортпроводниц разрабатывалась на уровне проекта госу-



1980-е

1990-е

дарственной важности — в соответствии с модной концепцией «new look» от «Кристиана Диора». В комплект входило два вида юбок. Одна тёмно-синяя, чуть ниже колен, со складкой сзади. Другая — с односторонними складками спереди, пошитая из ткани весьма необычной для строгого стиля советской ведомственной униформы расцветки: тёмно-синяя клетка на сером фоне. Из этой же ткани была пошита укороченная приталенная жилетка. В комплект формы также входили тёмно-синий пиджак, белая блузка и фартук абрикосового цвета. С костюмом носились шейный платок цветов «Аэрофлота» и неболь-

шая кокетливая шляпка «пирожком». Ткань костюма была универсальной — шерсть с добавлением синтетики. По воспоминаниям бортпроводниц, форма эта сочетала внешнюю аристократичную простоту с удобством и практичностью.

Летний вариант униформы бортпроводниц был представлен облегчённым костюмом коричневатых тонов с укороченными рукавами и коротким жакетом.

В 1986 году появилась новая форма, которую специалисты находят довольно смелой по некоторым конструкционным решениям. Её наиболее узнаваемым элементом стала яркая красная шляпка, довольно

большая, с мягкими полями и витым красно-синим шнуром по тулье. Она отлично сочеталась с большим цветным шарфом и строгим тёмно-синим цветом костюма. Юбка, отдавая дань моде, была заметно длиннее, чем у предыдущих моделей.

Летний же вариант униформы, голубое платье-халатик с матерчатым поясом и белым отложным воротничком, вызывает противоречивые ассоциации. Платье было очень удобно, но подчёркивало только одну из многочисленных миссий стюардессы — её упорный и нелегкий труд; слишком уж оно походило на рабочую одежду.

1990-е

В это десятилетие ведомственная традиция в форме одежды «Аэрофлота» претерпела существенные изменения в духе времени.

Открытость ведущего авиаперевозчика Российской Федерации к международному сотрудничеству помогла не только творчески развить опыт ведущих зарубежных «брендов» для создания собственного стиля «Аэрофлота», но и вступить в открытое соревнование в области «небесной моды», принесшее авиакомпании немало почтенных наград.

Красный цвет, с которым ещё традиционно ассоциировалась у зарубежной общественности наша страна, недавно сменившая флаг на триколор,

в начале 1990-х вновь «завладел» униформой бортпроводниц «Аэрофлота».

Однако подлинным событием этого десятилетия для стюардесс «Аэрофлота» стала «звёздная» форма от отечественного кутюрье Валентина Юдашкина. Она начала вводиться в 1995 году, и её появление принято увязывать с отмечавшимся два года спустя 30-летним юбилеем Службы бортпроводников. К слову, изготавливалась она в Италии, стране, имеющей давнюю репутацию в мире высокой моды. Цветовая гамма была решена в красном и чёрном тонах. Существовало несколько альтернативных комбинаций. Чёрный пиджак носился с красной жи-

леткой, и наоборот — красный пиджак с чёрной жилеткой. Блузка осталась привычного белого цвета, к ней полагался короткий галстук-бант. Но, по мнению многих специалистов и историков моды, главное нововведение Валентина Юдашкина заключалось в том, что он впервые ввёл в комплект форменной одежды для стюардесс брюки.

В целом преемственность линии костюмов российских стюардесс была соблюдена. Больше того, решена важная задача создания в изменившихся условиях нового женского образа «Аэрофлота», сочетающего радужную улыбку прежней «хозяюшки» с роковым шармом Femme Fatale.



1994



2004

2000-е

Эта эпоха для «Аэрофлота» стала периодом не только важных достижений и быстрого роста, но и ребрендинга, коренного изменения концепции авиакомпании. «Аэрофлот» клиентоориентированный, «Аэрофлот» для людей, «Аэрофлот» высококачественного сервиса и повышенного комфорта — вот магистральное направление высокого полёта национального авиаперевозчика России по сей день. Значение бортпроводников в реализации этой стратегии сложно переоценить, и важнейшую роль, как всегда, играет их форменная одежда.

Новую форменную одежду выбрали по результатам конкурса, победу в котором одержала известная российская дизайнер Виктория Андреянова, лауреат престижной награды «Золотой манекен» Московской недели высокой моды. Она предложила униформу, выполненную в трёх фирменных цветах авиакомпании: ведомственный синий, символизирующий преемственность поколений «Аэрофлота», серебристый — цвет неба, оранжевый — цвет заката и восхода солнца.

Полный комплект одежды для бортпроводниц включал 19 предметов: две юбки, три блузки, трикотажные жилет и жакет, брюки, пиджак, два шелковых шарфа, плащ с капюшоном, пальто, шерстяной палантин, зимнюю шапку-боярку с мехом, фартук, шейный платок, колготки, кожаные перчатки. Форма пошита из полушерстяной костюмной ткани отменного качества: прочной, эластичной, гигроскопичной и антистатичной. Одежду дополнили и фирменные аксессуары: зажимы для галстуков и рамки для

бэйджей, а также багажные сумки. Весьма оригинальным предметом униформы стал служебный фартук, который украсило изображение... девичьей косы как символа типичной русской домовитости и гостеприимства. В новых нарядах стюардессы «Аэрофлота» поднялись на борт самолётов в марте 2004 года.

Но настоящий «прорыв» произошел в 2009 году. «Когда в 2009 мы сказали, что будем компанией премиум-сегмента, многие скептически улыбались, — вспоминает генеральный директор авиакомпании Виталий Савельев. — Начали с замены формы стюардесс и стюардов... Мы взяли за форму не по чьей-то прихоти, а по рекомендации психологов. Для пассажира важно, кто первым встречает его на борту, как человек выглядит. Раньше в «Аэрофлоте» было всё вперемешку. Стюардессы сами решали, что и когда надевать... Вроде мелочь, а пассажиры испытывали нечто вроде «депрессии». Поэтому психологи и рекомендовали начать с формы».

В 2009 году по инициативе самих стюардесс было введено платье, которое они сочли более функциональным. Длина подола строго регламентирована: она должна достигать середины колена, сочетая тем самым прагматизм и изящество. Также с 2009 года в качестве женского головного убора в «Аэрофлот» возвратилась элегантная пилотка. К слову, вернуться к этому нестареющему аксессуару формы также предложили сами стюардессы. Оранжево-красная летняя и синяя зимняя пилотки превосходно гармонируют с белыми манжетами и перчатками, которые являются неотъемлемой частью формы стюардесс.

2010-е

Нынешняя форма одежды бортпроводников «Аэрофлота», разработанная дизайнерами Светланой Бунаковой и Евгением Хохловым, признана самой лучшей в Европе. А гости и участники модных показов международной недели моды в Санкт-Петербурге (Aurora Fashion Week Russia) признали одежду бортпроводников «Аэрофлота» самой стильной в мире.

«Аэрофлоту» уступили даже такие признанные фавориты, как «Air France» с костюмами от Кристиана Лакруа и «Alitalia» с дизайном от Armani.

В 2017 году форма «Аэрофлота» заслужила престижную премию в области делового туризма Business Traveller Russia and CIS Awards в категории «Лучшая форма бортпроводников».

Дизайнеры сохранили преемственность традиционному тёмно-синему цвету для зимне-осенней униформы. А вот в качестве летнего цвета для бортпроводниц пошли на смелое решение, выбрав яркий оттенок «красный мандарин», сразу полюбившийся сотрудникам «Аэрофлота». Традиционности придаёт и знаменитая аэрофлотовская «птичка», крылатая эмблема авиакомпании, которая не только помещается на головном уборе и на левой стороне груди, но и вышита на обшлагах рукавов.

Форма была изготовлена из ткани нового поколения, которая отталкивает грязь и воду. Кроме того, ткань устойчива к трению и не электризуется.

В комплект наряду с юбкой и жакетом включено платье,

поверх которого и надевается жакет. От высокого каблука пришлось отказаться: стюардессам разрешено выбирать максимально разрешенную высоту каблука на туфлях, а для сапог, которые надевают с зимней формой, наоборот, минимальную.

Не обойдены вниманием и мужчины-бортпроводники, которых сегодня в составе кабинных экипажей «Аэрофлота»

около четверти. Комплект форменной одежды каждого мужчины-бортпроводника включает 15 предметов корпоративного гардероба (у женщин — 24 предмета).

Этот факт объясняется тем, что мужчины круглый год носят тёмно-синюю форму, которая состоит из брюк, жилета, рубашки и чёрного галстука, украшенного орнаментом «под Хохлому». А мужским головным убором является классическая форменная фуражка.

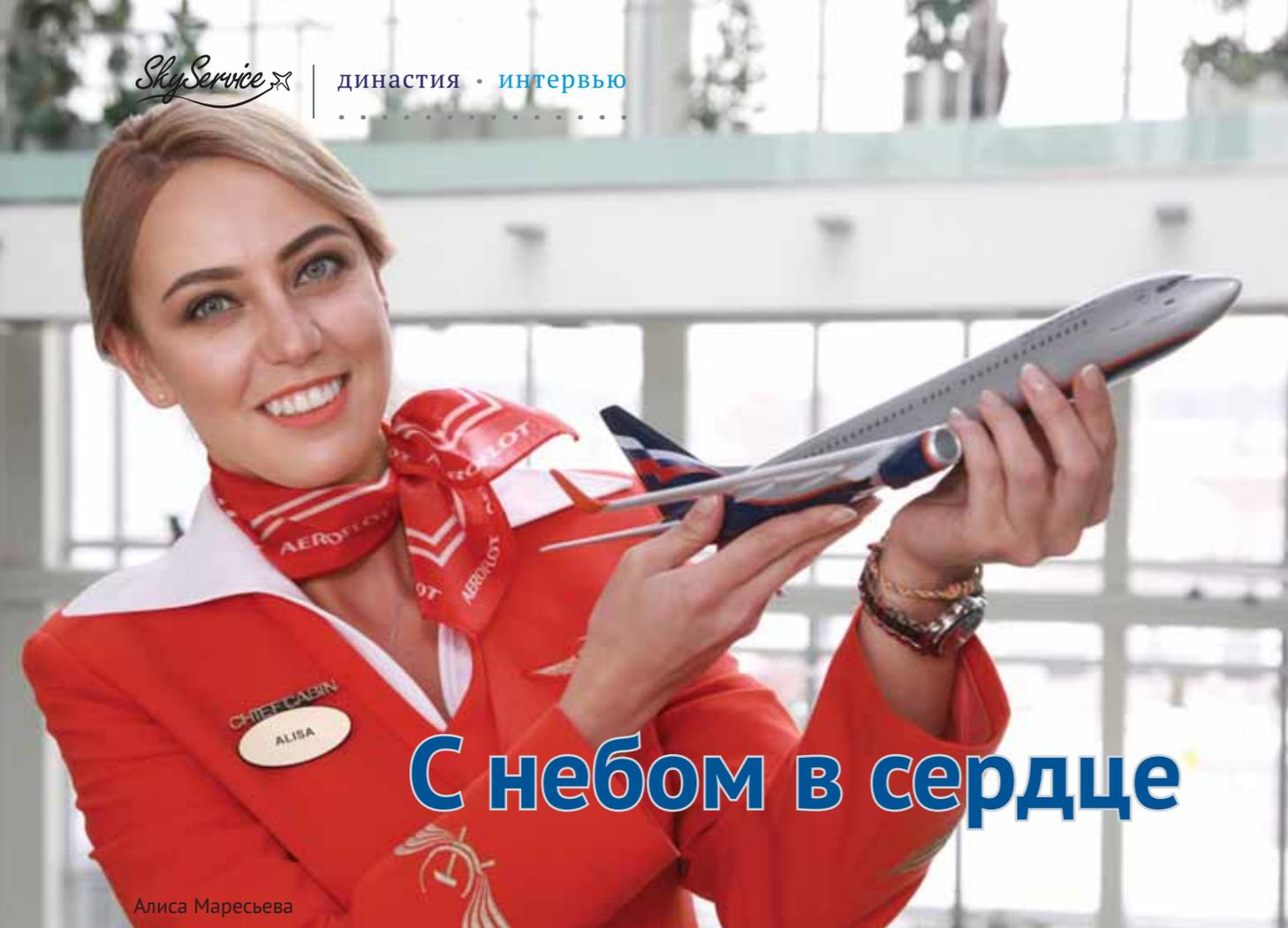
Учитывая разнообразие лёгких маршрутов «Аэрофлота» и климатических зон, в которых приходится трудиться его бортпроводникам, профессиональный гардероб стюардов и стюардесс расширился до трёх вариантов верхней одежды.

У женщин это плащ, шерстяное пальто и впервые появившееся в новой версии формы пальто-пуховик, без которого, к примеру, на Крайнем Севере лучше не покидать борт самолёта. Уюта и тепла добавляет палантин. А вот мужчинам-бортпроводникам в холодное время года предписывается носить стильную куртку с капюшоном классического покроя «Аляска», а в более благоприятную погоду — пальто или плащ.

«Аэрофлот» — одна из наиболее динамично развивающихся авиакомпаний в мире. И как бы не менялся «в духе времени» внешний вид униформы стюардесс и стюардов, неизменным останется только высокий уровень сервиса и подготовка бортпроводников «Аэрофлота». ■



2018



С небом в сердце

Алиса Маресьева

Маресьев. Эту фамилию знают все, кто ещё в школе прочитал книгу Бориса Полевого «Повесть о настоящем человеке». Прототипом геройского лётчика, который был сбит в бою, лишился ног, но нашёл в себе мужество вернуться в любимую стихию и бить врага, стал Алексей Петрович Маресьев, легендарный прадед героини нашего интервью – Алисы Маресьевой, старшего бортпроводника Отделения кабинных экипажей №4 департамента обслуживания на борту в ПАО «Аэрофлот».

SkyService: Как в Вашей семье сохраняли историю о знаменитом прадеде? Такое родство как-то помогало Вам в жизни или, наоборот, тяготило?

Алиса Маресьева: О подвиге Алексея Петровича Маресьева, своего двоюродного прадедушки, я узнала в детст-

ве от мамы ещё до того, как открыла книгу Бориса Полевого в десять лет. Тогда эта история воспринималась мной скорее как легенда, эпос, «былина». А потом, повзрослев, я её перечитала, и получила новые впечатления от книги: я увидела за строчками живого человека с большой бук-

вы. Я всегда понимала, что не должна опозорить прадеда, фамилию, и это никогда не тяготило. Можно сказать, что фамилия меня воспитала, закалила, заставила внимательно относиться к своим поступкам и словам. Кстати, меня часто называют «Мересьевой» — через «е», причём

со школьных лет. В «Повести о настоящем человеке» автор поменял одну букву в фамилии главного героя, и Маресьев стал Мересьевым. Изменил не случайно, ведь в книге кое-что приукрашено (например, придумана любовная линия). А как он на протезах отплясывал перед медкомиссией — это правда. Но в нашей семье говорили, что автор просто фамилию записал неправильно, а потом решил так и оставить. Да, огромный прадедушкин авторитет не давал расслабиться никогда, но разве только он? У меня дедушка по папиной линии — Юрий Николаевич Маресьев тоже был лётчиком-истребителем. Бабушка — Антонина Федоровна Артамошина служила в женском авиационном полку Марины Расковой, почти дошла до Берлина! Каждый год 9 мая я прохожу по Красной площади в строю «Бессмертного полка» с их портретами, и каждый раз — со слезами... Иногда и в воздухе не обходится без слёз. В канун Дня Победы я часто летала по маршрутам Москва-Берлин, Москва-Санкт-Петербург. На этих рейсах всегда было много ветеранов, направлявшихся к месту встречи со своими однополчанами. В одном из таких рейсов бабушка, пережившая блокаду, попросила меня собрать ей свою порцию с собой — хотела угостить правнучку. «Я привыкла, я могу и не есть!» — убеждала она. Экипаж, конечно же, такого самопожертвования не принял: мы и бабушку накормили, и с собой «сухой

паёк» для любимой правнучки дали. Бабушка была очень растрогана и плакала от счастья. Вместе с экипажем... Мне жаль, что сегодня многие школьники не знают славных имён героев Великой Отечественной Войны, а такие слова, как «блокада Ленинграда» или «Курская дуга» для них ровным счётом ничего не значат. Меня всё это очень огорчает.

SkyService: Как Вы оказались в авиации?

Алиса Маресьева: Я с детства мечтала летать, потому что ещё маленькой буквально влюбилась в красивую папину форму — он был пилотом гражданской авиации, посвятил небу практически всю жизнь. Папа летал в длительные командировки (в СССР рейсы могли продолжаться и месяц), поэтому, чтобы чаще видиться с папой, мама выбирала его рейсы или старалась выкроить отпуск так, чтобы полететь вместе. Я до сих пор с огромным удовольствием вспоминаю, например, полёты во Львов, когда папин голос звучал в салоне, а также наши дальнейшие совместные прогулки по городу. После окончания школы я очень хотела стать бортпроводником, но отец сказал, что для начала нужно получить высшее образование (сейчас у меня их два, и я продолжаю учиться в аспирантуре) и специальность. Возможно, он надеялся, что за время учёбы я передумаю. Я окончила вуз, потом работала по специальности и продолжала отправлять своё резюме. Отклик на

него пришёл через два года. Собеседование я прошла, мне повезло с учителями и с коллегами. И я стала частью большой и дружной семьи. Даже мой муж связан с авиацией — он работает пилотом в авиакомпании «Победа». Так что небо подарilo мне ещё и личное счастье.

SkyService: Какие качества самые важные в Вашей профессии?

Алиса Маресьева: В профессии бортпроводника очень важна уверенность в себе и в профессионализме экипажа. Я должна помнить, что все пилоты — это настоящие асы и специалисты высшей категории, поэтому мне нужно излучать спокойствие и позитив. Ещё одно важное качество — ответственность. Нет, скорее даже — гиперответственность. От взгляда бортпроводника не должна ускользнуть ни одна мелочь, а мозг должен перерабатывать одновременно тонну информации. Нельзя расслабляться и «привычно» относиться к своим обязанностям: люди чувствуют, если вы не вовлечены в процесс. Поэтому даже инструктаж надо проводить так, как будто никто из пассажиров его ни разу не слышал раньше. А если подходить к Вашему вопросу в более широком смысле, то нужно «родиться с крыльями». Я уверена: пилоты — особая, необыкновенная каста людей. И бортпроводники тоже хотя бы капельку, но необыкновенные: у них ведь тоже небо в сердце, как и у всех, кто летает.



Алексей Петрович Маресьев
(1916 – 2001),
выдающийся советский лётчик,
герой Великой Отечественной войны,
Герой Советского Союза.
Фото Валентина Кузьмина

SkyService: По каким признакам Вы понимаете, что тому или иному пассажиру потребуется особое внимание?

Алиса Маресьева: За восемь лет работы бортпроводником я успела стать хорошим психологом, как и большинство моих коллег. И по мимолётному, брошенному пассажиром взгляду, жесту, поведению, практически сразу могу определить, возникнут ли с ним проблемы в полёте. Например, если пассажир отказывается предъявить посадочный талон или долго ищет его в сумке, пререкаясь с теми, кто стоит в очереди за его спиной — ясно, что он взвинчен, нервничает, потому что полёт для него — стресс. С такими пассажирами я стараюсь беседовать, чтобы передать им свой позитивный настрой, спокойствие и уверенность. Также сразу отмечаем для себя пассажиров, которым может потребоваться в полёте наша помощь: это, как правило, пожилые люди, пассажиры с ограниченными возможностями, семьи с маленькими детьми. Когда стюардесса просто идёт по салону, то мало кому придёт в голову, что на самом деле она в этот момент работает как высокоточный сканер. Мы всегда начеку.

SkyService: Вы разделяете рейсы на «сложные» и «простые»?

Алиса Маресьева: В ответ я перефразирую знаменитую фразу Льва Толстого из романа «Анна Каренина»: «Все простые рейсы похожи друг

на друга. Каждый сложный рейс сложен по-своему...». Например, рейсы из Лондона в период каникул — на них много несопровождаемых детей, которые летят к родным. Детей без сопровождения мы ласково называем «умки» — от аббревиатуры, которой они обозначаются в списках: UM (от англ. unaccompanied minor — «несовершеннолетний без сопровождения»). За ними всегда очень интересно наблюдать. Многие, несмотря на юный возраст, ведут себя по-взрослому, ответственно: знают, когда ремень безопасности застегнуть, когда иллюминаторы должны быть открыты и даже помогают нам: часто слышу, как маленькие, часто летающие «умки» инструктируют рядом сидящих взрослых! Очень интересный малыш лет шести был на одном из рейсов в Лондон: он обещал на мне жениться, как только закончит школу! Он сказал, что я очень ему подхожу — меня никогда не будет дома. Смеялись тогда всем экипажем! Особого внимания требуют летние рейсы в Сочи и Симферополь: бывает, что на борту собирается целый «пионерлагерь», 36 детей без сопровождения взрослых. У меня тут же «включается» материнский инстинкт, и я примеряю на себя данную ситуацию: как бы я хотела, чтобы позаботились о моём ребёнке в самолёте? Во время таких рейсов я максимально внимательна и собрана: ребёнок может забыть пристегнуть ремень, постесняться пойти в туалет. Традиционно слож-

ными являются рейсы из Токио. Японцы — довольно «закрытая» нация, к ним нельзя обращаться по имени, нужно минимизировать все тактильные контакты, общаясь с исключительной вежливостью и профессионализмом.

SkyService: Как вы думаете, когда настанет эпоха беспилотных пассажирских перевозок, бортпроводницы останутся, или же их заменят роботы?

Алиса Маресьева: Я очень люблю книги американского фантаста Рэя Брэдбери, поэтому иногда задумывалась: насколько реально, что в будущем полёты будут беспилотными, а помогать пассажирам на борту будут роботы? И пришла к выводу, что человек за штурвалом, так же как и в салоне самолёта, незаменим. А в работе бортпроводниц огромное значение имеет эмпатия — сопереживание, умение поставить себя на место пассажира, желание решить его проблемы. Мне кажется, ни один механизм не сможет обеспечить пассажиру психологический комфорт. Человеку свойственно искать общество людей, искать дружеского участия и готовности помочь. Но я допускаю, что с дальнейшим развитием технологий и уходом в виртуальную реальность, у пассажиров лет через 200–300 вообще исчезнет потребность в человеческом участии, как это ни грустно. А пока на наш век работы точно хватит! ■

Беседу вели
Елена Злотникова
и Олег Семенюк

БОРТОВОЙ СЕРВИС В ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ЧАСТЬ 1)

SkyService

инфографика

17 МАРТА 1923 ГОДА

ОСНОВАН «ДОБРОЛЁТ». ДО 1934 ГОДА
ОБ ОРГАНИЗАЦИИ СЕРВИСА НА БОРТУ
НИКТО В СССР НЕ ЗАДУМЫВАЛСЯ.



МАЙ 1934 ГОДА

В ПОЛЁТЕ ПАССАЖИРАМ ПРЕДЛАГАЮТ
ПИТЬЕВУЮ ВОДУ, СРЕДСТВА ОТ «ВОЗ-
ДУШНОЙ БОЛЕЗНИ», ГАЗЕТЫ И ЖУР-
НАЛЫ.

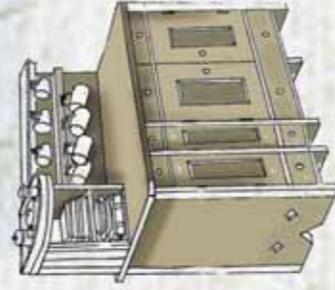


1935 ГОД

НА БОРТУ САМОЛЁТА-ГИГАНТА «МАКСИМ
ГОРЬКИЙ» УСТРОЕН БУФЕТ С НАСТОЯЩЕЙ
СТОЙКОЙ И КРЕСЛАМИ. В НЁМ ПОДАЮТ
ХОЛОДНЫЕ ЗАКУСКИ, СУП ИЗ ТЕРМОСА
И ГОРЯЧИЕ НАПИТКИ.



АВГУСТ 1936 ГОДА



АНДРЕЙ ТУПОЛЕВ СОЗ-
ДАЕТ ПЕРВЫЙ САМОЛЁТ
«АЭРОФЛОТА», КОТОРЫЙ
ОБОРУДОВАН НЕБОЛЬ-
ШИМ БУФЕТНЫМ ОТСЕ-
КОМ.



МАЙ 1936 ГОДА

НОВАЯ УСЛУГА НА РЕЙСАХ МОСКВА
~ СВЕРДЛОВСК: ПАССАЖИРОВ СПРА-
ШИВАЮТ, ЧТО БЫ ОНИ ХОТЕЛИ
ПОЛУЧИТЬ НА ОБЕД ВО ВРЕМЯ СТО-
ЯНКИ В КАЗАНИ. СВЕДЕНИЯ ПЕРЕ-
ДАЮТ ПО РАДИО В КАЗАНСКИЙ
АЭРОПОРТ, А ТАМ К ПРИВЕТЛИВО
РЕЙСА НАКРЫВАЮТ СТОЛЫ СОГЛАС-
НО ЗАКАЗАМ.

НОЯБРЬ 1937 ГОДА

СТРОИТСЯ ПЕРВЫЙ СОВЕТСКИЙ САМОЛЁТ
С КНОПКАМИ ВЫЗОВА СТЮАРДЕССЫ В ПАССА-
ЖИРСКИХ КРЕСЛАХ. КНОПКИ УЖЕ ЕСТЬ,
НО В «АЭРОФЛОТЕ» ПОКА НЕТ СТЮАРДЕСС.



НОВАЯ УСЛУГА НА РЕЙСАХ МОСКВА
~ СВЕРДЛОВСК: ПАССАЖИРОВ СПРА-
ШИВАЮТ, ЧТО БЫ ОНИ ХОТЕЛИ
ПОЛУЧИТЬ НА ОБЕД ВО ВРЕМЯ СТО-
ЯНКИ В КАЗАНИ. СВЕДЕНИЯ ПЕРЕ-
ДАЮТ ПО РАДИО В КАЗАНСКИЙ
АЭРОПОРТ, А ТАМ К ПРИВЕТЛИВО
РЕЙСА НАКРЫВАЮТ СТОЛЫ СОГЛАС-
НО ЗАКАЗАМ.

НА ЛИНИЮ МОСКВА ~ КИЕВ ВЫХОДИТ
21-МЕСТНЫЙ ПАССАЖИРСКИЙ САМОЛЁТ
ПС-84 С МИНИ-КУХНЕЙ, ГДЕ ИМЕЕТСЯ
ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ ПЛИТКА.

МАЙ 1940 ГОДА

В ПЕРВЫЙ РЕЙС ОТПРАВЛЯЕТСЯ
64-МЕСТНЫЙ САМОЛЁТ С РЕСТО-
РАНОМ НА БОРТУ, ГДЕ ПАССА-
ЖИРОВ УГОЩАЮТ В ТЕЧЕНИЕ
ВСЕГО ПОЛЁТА. МОЖНО ТАКЖЕ
ЗАКАЗАТЬ ЗАКУСКИ У СТЮАР-
ДЕСС, НЕ ПОКИДАЯ КРЕСЛА.



МАЙ 1941 ГОДА

НА ВСЕХ САМОЛЁТАХ ПС-84 ПОЯВ-
ЛЯЮТСЯ СТЮАРДЕССЫ, ОРГАНИЗО-
ВАНЫ БОРТОВЫЕ БУФЕТЫ. В НИХ
ПОКА НЕТ ГОРЯЧИХ БЛЮД, ЗАТО
ПРОДАЮТСЯ БУТЕРБРОДЫ И ПИ-
РОЖКИ, ПЕЧЕНЬЕ И КОНФЕТЫ,
ШОКОЛАД И ФРУКТЫ, А ИЗ НА-
ПИТКОВ ~ ЧАЙ И КОФЕ В ТЕРМО-
САХ, НАРЗАН, ФРУКТОВАЯ ГАЗИРО-
ВКА И ДАЖЕ ПИВО.



1956 ГОД

НА ЛИНИИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА ВЫХОДИТ ПЕРВЫЙ
РЕАКТИВНЫЙ ПАССАЖИРСКИЙ САМОЛЁТ ТУ-104 С
ПОЛНОЦЕННОЙ КУХНЕЙ НА БОРТУ. ПАССАЖИРАМ
ТЕПЕРЬ ПРЕДЛАГАЮТ НЕ ТОЛЬКО ХОЛОДНЫЕ ЗА-
КУСКИ, НО И ГОРЯЧУЮ ПИЩУ. В МЕНЮ ПОЯВЛЯ-
ЕТСЯ КОМБИНАЦИЯ ИЗ КУРИЦЫ И ОТВАРНОГО
РИСА, ПЕРЕЖИВШАЯ НЕСКОЛЬКО ДЕСЯТИЛЕТИЙ.



ПРОДОЛЖЕНИЕ СЛЕДУЕТ...

ГРАФИКА: ЕВДОКИЯ ПАЗЫЧ

МУНДИАЛЬ – 2018: РАЗРЕШЕНИЕ НА ПОСАДКУ

О готовности аэродромной инфраструктуры к проведению Чемпионата мира по футболу 2018 года, о новейших технологиях, используемых при строительстве объектов, а также о возможностях, которые откроются пассажирам по завершении мундиала и о многом другом рассказывает в интервью нашему журналу генеральный директор ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» Юрий Жирков.

SkyService: Какие проекты были реализованы в рамках подготовки аэродромной инфраструктуры к проведению Чемпионата мира по футболу 2018 года?

Юрий Жирков: Чемпионат мира по футболу 2018 года – это первое для нашей страны событие такого уровня, сопряжённое с дополнительным увеличением объёма пассажирских перевозок – это заграничные и отечественные болельщики, официальные делегации стран-участниц и Международной федерации футбола (FIFA), а также спортивные команды. Турнир принимают 11 городов-организаторов соревнований: Москва, Санкт-Петербург, Калининград, Сочи, Казань, Волгоград, Нижний Новгород, Самара, Саранск, Ростов-на-Дону, Екатеринбург. Подобная география проведения турнира стала серьёзным вызовом транспортному комплексу страны в связи со значительной удалённостью городов-организаторов и необходимостью развития транспортной инфраструктуры. По оценкам представителей Московского авиационного узла, пассажиропоток аэропор-

тов России во время мундиала может превысить 3,5 млн человек; для наглядности – это чуть больше, чем население столицы Германии, например. Причём из этого количества только на аэропорты Московского авиаузла придётся около 1,9 млн человек. Кстати, если рассматривать расстояния между принимающими матчи мирового футбольного первенства городами и среднее время проезда между ними на автомобиле, поезде и самолёте (см. таблицу 1), несложно определить, что большая нагрузка придётся именно на авиационное сообщение между городами. Поэтому одной из важнейших задач, которая стояла перед нашим предприятием, была подготовка объектов аэродромной инфраструктуры в городах-участниках мундиала к слаженной работе во время пиковых нагрузок. На сегодняшний день к приёму гостей и участников футбольного первенства готовы аэропорты Москвы, Сочи, Казани, Екатеринбурга, Волгограда, Ростова-на-Дону, Саранска, Нижнего Новгорода, Калининграда и Самары.

SkyService: Какими были основные требования FIFA

к инфраструктуре городов-участников Чемпионата мира по футболу, в частности – аэропортов?

Юрий Жирков: Главное – это обеспечить планомерное и беспрепятственное прибытие, перемещение и отъезд тысяч людей в течение короткого промежутка времени. При этом в обязанности принимающей стороны входит готовность к круглосуточному обеспечению взлётов и посадок воздушных судов при любых погодных условиях. А у аэропортов должен быть запас пропускной способности не менее 20% вместимости стадиона (в среднем 8800 человек для городов-организаторов матчей группового этапа). Кроме того, необходимо наличие удобного и оперативного транспортного сообщения с центром города, стадионами, местами проведения мероприятий. Отдельные требования предъявляются и к вопросу обеспечения транспортной безопасности на объектах. Всем требованиям FIFA в настоящее время уделяется самое пристальное внимание.

SkyService: Работа над каким объектом показалась Вам самой трудной и интересной?

Юрий Жирков: Конечно, это Международный аэропорт «Платов» в Аксайском районе Ростовской области – грандиозный, сложный и невероятно интересный проект, реализованный в рекордные для такого масштаба сроки – три года. С нуля осуществлено строительство нового аэродрома класса Б: искусственной взлётно-посадочной полосы размером 3600x45 метров с оснащением по II категории ИКАО, сети рулёжных дорожек, перрона на 45 мест стоянки крупных воздушных судов, контрольно-диспетчерского пункта и других объектов аэродромной инфраструктуры. Приведу ещё неко-

Таблица 1. Расстояние между принимающими городами ЧМ 2018 и среднее время проезда между ними на автомобильном, железнодорожном и воздушном транспорте

Город	Москва	Калининград	Санкт-Петербург	Казань	Нижний Новгород	Самара	Саранск	Волгоград	Ростов-на-Дону	Сочи
	1804 25:25	3140 46:50	2483 35:55	1024 14:45	1394 19:19	1026 16:33	1430 23:27	1819 29:59	2293 39:10	2890 46:54
	25:00 2:10	45:00 3:30	34:00 2:30	12:50 1:35	19:00 1:55	13:00 1:30	19:30 2:05	26:20 2:15	34:00 2:35	42:10 3:00
Сочи	1634 24:49	2715 50:24	2327 38:17	2046 34:07	2018 33:29	1888 31:31	1791 30:22	1001 16:32	570 8:00	
	22:00 2:10	41:30 3:20	31:20 2:55	31:30 2:30	31:05 2:25	28:40 2:20	25:50 2:10	15:50 1:40	8:10 1:06	
Ростов-на-Дону	1037 16:34	2220 41:17	1730 28:56	1449 24:25	1421 24:07	1291 21:57	1129 18:58	474 8:18		
	13:10 1:35	33:20 2:50	22:40 2:25	22:50 2:05	22:20 1:55	20:30 1:45	17:20 1:45	7:00 1:00		
Волгоград	940 16:51	2250 40:16	1633 27:59	975 16:18	947 16:43	817 13:13	720 11:49			
	13:20 1:35	33:20 2:55	22:20 2:20	14:50 1:40	13:50 1:30	12:50 1:20	9:20 1:20			
Саранск	627 10:34	1951 31:59	1317 22:22	406 6:46	255 4:18	550 9:03				
	8:10 1:20	27:50 2:40	17:20 2:10	6:10 1:10	3:40 0:40	7:10 1:15				
Самара	1030 14:45	2355 43:46	1720 29:51	481 8:07	760 12:44					
	15:20 1:30	35:10 2:45	24:20 2:15	7:00 0:55	11:40 1:05					
Нижний Новгород	390 5:17	1725 26:42	1070 14:56	370 7:00						
	5:10 0:50	25:00 2:15	14:00 1:45	5:30 0:50						
Казань	780 11:21	2115 33:45	1460 21:27							
	11:20 1:35	31:10 2:45	20:20 2:05							
Санкт-Петербург	645 3:45	970 20:18								
	7:50 1:20	15:30 1:40								
Калининград	1280 21:25									
	19:20 1:45									

Условные обозначения

Расстояние по автомобильным дорогам
Время поездки на автомобильном транспорте
Время поездки на железнодорожном транспорте
Время перелета на воздушном транспорте

тые цифры: общая площадь искусственных аэродромных покрытий – 921530 м² (это 17% от площади аэропорта), а общая площадь пассажирского терминала составляет более 50000 м² (почти в три раза больше площади прежнего аэропорта Ростова-на-Дону). Торжественное открытие «Платова» состоялось в декабре 2017 года. Ожидается, что к 2030 году его пассажиропоток достигнет более 5,5 млн человек в год. А в долгосрочной перспективе эта цифра может вырасти почти в два раза и достигнуть 12 млн человек в год, ведь основной целью его строительства было создание крупнейшего авиаузла на юге России. «Платов» интересен не только с технической, но и с архитектурной точки зрения. Проект аэровокзального комплекса был разработан лондонским архитектурным бюро Twelve Architects

& Masterplanners и получил название «Мост в небо» (благодаря необычной форме крыши будущего терминала, выполненной в виде «донской волны» – четырёх лёгких арок, перемежающихся застеклёнными элементами). К слову, большая часть материалов, использованных при строительстве «Платова», произведены в Российской Федерации. Про этот аэропорт можно говорить бесконечно долго, ведь реализация данного проекта была интересна на всех этапах. Даже в ходе проведения земляных работ, когда были сделаны археологические открытия! Нашли семьдесят курганов, относящихся к различным эпохам: от железного века и до Средневековья. В курганах – ценнейшие исторические предметы: золотые и серебряные украшения, предметы быта, оружие. В частности, обнаружено нетро-

нутое погребение, относящееся к периоду между первым веком до нашей эры и первым веком нашей эры – с такой находкой археологи столкнулись впервые. По мнению учёных, останки принадлежат знатной женщине из племени сарматов. Летом 2017 года часть археологических находок передана Азовскому музею-заповеднику в экспозиционный зал «Сокровища кочевников Евразии».

SkyService: Давайте вернёмся из железного века в наш век информационных технологий и уникальных технологических возможностей. Какие инновационные решения использовались при строительстве объектов аэродромной инфраструктуры?

Юрий Жирков: Инновационные решения в нашей отрасли играют первостепенную роль, они позволяют много-



Международный аэропорт «Платов», Ростовская область

кратно сократить временные и материальные затраты при реализации работ на объектах. Так, например, в Норильске в ходе реконструкции взлётно-посадочной полосы, когда разбирались старые аэродромные покрытия, была использована инновационная для нашей страны технология виброрезонансной деструктуризации цементобетонных покрытий автомобильных дорог и аэродромов. Её отличительная особенность – разрушение цементобетонного покрытия на всю его толщину без разрушающего воздействия на укреплённое основание. Технология обеспечивает скорость разрушения цементобетонных аэродромных покрытий до 2000 м² в сутки. Важнейшим преимуществом использования данного метода является отсутствие необходимости в устройстве слоя из щебня, так как деструктурированный бетон уже является готовым основанием, аналогичным щебёночному слою. А ещё – его не нужно вывозить и утилизировать, а также доставлять в аэропорт дополнительные стройматериалы для устройства нового слоя основания. Это особенно актуально для регионов с удалённым местоположением, подобных Норильску, где доставка и хранение больших объёмов строительных материалов сопряжена со значительными временными и финансовыми издержками.

SkyService: Что является гарантом успеха при проведении работ на объектах?

Юрий Жирков: Реализация любого проекта начинается с правильной постановки задач и целей его участниками. Синхронизация действий всех

сторон – это, на мой взгляд, основная гарантия успеха проекта. Когда все понимают, под какие задачи и, самое главное, каким образом реализуется тот или иной проект, достичь соглашения и выработать стратегию взаимодействия становится проще. От этого зависят и сроки реализации, и качество, и, конечно же, вопросы финансирования. Прекрасный пример успешного взаимодействия – строительство аэропорта «Платов», который упоминался

“
Главное – это обеспечить планомерное и беспрепятственное прибытие, перемещение и отъезд тысяч людей в течение короткого промежутка времени.
 ”

ранее. То же самое можно сказать и о строительстве нового аэропорта в Саратове: проект реализуется на основании трёхстороннего соглашения между Министерством транспорта РФ, правительством Саратовской области и управляющей компанией «Аэропорты регионов» – все они заинтересованы в том, чтобы в регионе появился новый аэропорт, не интегрированный в городскую черту, с потенциалом инфраструктурного развития. Аэропорту необходимо «пространство», возможность расширяться в будущем, что достаточно проблематично при его нынешнем расположении в городе. Прогнозируемая пропускная способность объекта после ввода в эксплуатацию – 1 млн пассажиров в год (570 пассажиров в час) с возможностью дальнейшего расширения площади аэровокзала для доведения пропускной способности до 2,5 млн пассажиров.

SkyService: Какие возможности откроются для обычных

пассажиров после завершения Чемпионата?

Юрий Жирков: Объёмные работы по модернизации и строительству объектов аэродромной инфраструктуры изначально предполагали дальнейшее развитие регионов и рост их инвестиционной привлекательности, развитие транспортного обеспечения и авиационной мобильности населения в целом. Поэтому после завершения Чемпионата мира по футболу обновлённые воздушные гавани, соответствующие высоким стандартам авиационной безопасности и комфорта, будут выполнять свои функции и дальше, принося значительный вклад в

нашу общую и, пожалуй, основную задачу. Она заключается в формировании опорной аэродромной сети, позволяющей сделать условия жизни и деятельности граждан нашей страны. И, конечно же, я уверен в том, что просторные, красивые аэропорты с оригинальными дизайнерскими решениями будут оставлять в памяти самые приятные воспоминания. Так, в аэропорту Сочи пассажиры смогут ожидать свой рейс во внутреннем дворе с фонтанами и зоной отдыха. А стены аэропорта Волгоград расскажут о великих русских авиаторах. Скучать в обновлённых аэропортах не придётся!

SkyService: Помимо объектов, подготовленных к проведению Чемпионата мира, где ещё в нашей стране аэродромная инфраструктура нуждается в обновлении и реконструкции? Каковы планы ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» на 2019 год?



Аэропорт «Курумоч», Самара

Юрий Жирков: Если говорить конкретно об аэропортах, которым требуется реконструкция, то мы должны обращать внимание на задачи, определённые в рамках Государственной программы РФ «Развитие транспортной системы». Среди основных итогов, которые правительство РФ ожидает от реализации данной программы – увеличение объёмов перевозки пассажиров с Дальнего Востока, рост перевозок на внутренних региональных авиалиниях, увеличение вылетов из аэропортов, расположенных в районах Крайнего Севера и приравнённых к ним местностях, рост перевозки пассажиров из Калининградской области и обратно. Таким образом, в поддержании объектов в пригодном для эксплуатации состоянии нуждаются аэропорты по всей стране. Деятельность ФГУП «Администрация гражданских

аэропортов (аэродромов)» направлена именно на то, чтобы реализовывать данную задачу на вверенных предприятиях объектов. И, по нашему убеждению, за пятнадцать лет существования наше предприятие внесло весомый вклад, осуществив работы в более чем 80 аэропортах РФ. В будущем (не только в 2019 году) мы планируем продолжать свою деятельность – например, в Саратове на строительстве нового аэропорта, а также в реконструкции объектов аэродромной инфраструктуры в аэропортах других городов. Работы проводились и продолжают проводиться по всей территории Российской Федерации: модернизируются аэропорты Воронежа, Нижнекамска, Хабаровска, Улан-Удэ, Уфы, Петрозаводска, Краснодара, Кирова, Мурманска, Пензы, Магадана... В настоящее время разрабатывается проектная

документация по модернизации аэродромной инфраструктуры якутского аэропорта «Мирный». Кроме того, один из важнейших приоритетов предприятия – подготовка объектов аэродромной инфраструктуры Международного аэропорта Челябинска к приёму гостей и участников саммитов ШОС («Шанхайская организация сотрудничества») и БРИКС (неформальное объединение Бразилии, России, Индии, Китая и ЮАР) в 2020 году. Новое масштабное мероприятие – новые цели и задачи для предприятия. От нас ждут высокого уровня и мы, бесспорно, сделаем всё возможное для того, чтобы оправдать эти ожидания. ■

Беседу вёл Олег Семенюк

Фото предоставлены пресс-службой ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)»

НЕЗАБЫВАЕМОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ ПО СТРАНАМ
С ЭКСКЛЮЗИВНЫМИ НОВИНКАМИ В МИРЕ АРОМАТОВ

SkyShop
AEROMAR

Великобритания

АРОМАТ "LIME BASIL & MANDARIN" 100 МЛ
Легендарный одеколон Jo Malone London. Острый базилик и ароматный белый тимьян приносят неожиданный акцент в аромат лайма. Современная английская классика в неожиданном сочетании.



ВЕЛИКОБРИТАНИЯ



Германия

ТУАЛЕТНАЯ ВОДА "MAN" 50 МЛ
Культурный аромат с эмблематическим названием, символизирующий определённый стиль жизни и успех. Он привлекает внимание, завораживает своей харизматичностью. Роскошная композиция для яркой личности.



Италия

ОДЕКОЛОН "COLONIA PURA" 100 МЛ
Итальянский бренд ACQUA DI PARMA создал поистине страстный аромат с цитрусовыми верхними нотами. Композиция звучит ярче благодаря жасмину и нарциссу в сочетании с пряными нотками кориандра.



Япония

ПАРФЮМЕРНАЯ ВОДА "NOIR EXTREME" 50 МЛ
Амбра, которую добывают со дна японского побережья, легла в основу аромата Noir Extreme от Tom Ford. Новый мужской аромат пронизан изысканными нотами сандалового дерева и глянцевыми угольками ванили, ярко дополняющие «сердце» парфюма.

США

США

ПАРФЮМЕРНАЯ ВОДА
"L'AMOUR" 50 МЛ
Теплота калифорнийского нероли в новом аромате L'AMOUR от LALIQUE переносит в ослепительный мир блеска и цветов. Шлейфовый аромат, выстроенный вокруг сухого, тёплого кедр, сливочной мягкости сандалового дерева и дурманящего мускуса.



Франция

ПАРФЮМЕРНАЯ ВОДА
"BACCARAT ROUGE 540" 70 МЛ
Яркий и изысканный аромат Baccarat Rouge 540 окутывает кожу, словно лёгкий бриз, наполненный цветочно-древесным амбровым благоуханием.



ФРАНЦИЯ

ГЕРМАНИЯ

ИТАЛИЯ

Япония

ПАРФЮМЕРНАЯ ВОДА "KENZO WORLD" 50 МЛ
Бренд KENZO создает новый цветочный аромат, сдувает с цветов налет традиционности и дерзает выйти за рамки стереотипов. Этот аромат – оригинальное сочетание пиона, жасмина и будоражащих кристаллов Амброксана.



ЯПОНИЯ



ИНДИЯ

СЕЙШЕЛЬСКИЕ
ОСТРОВА

ТАИТИ

Таити

ПАРФЮМЕРНАЯ ВОДА 50 МЛ
Дурманящий, насыщенный, тягучий аромат ванили придаёт композиции Mon Guerlain изысканную, гурманскую сладость, которая кому-то может показаться даже немного приторной, но в сочетании с яркой лавандой и женственным самбаком, звучит достаточно гармонично.



Йемен

ПАРФЮМЕРНАЯ ВОДА "JOSE" 50 МЛ
Горячие мощные ноты кофе мокко, прокладывают раскалённый путь на фоне амбры, создающий особый изысканный отпечаток. Незабываемый и вызывающий, он открывается тайной и обольщением мяты и полыни.



Сейшельские острова

ПАРФЮМЕРНАЯ ВОДА
"BLACK ORCHID" 50 МЛ
Первый аромат от бренда Tom Ford, позволяющий ощутить блеск и роскошь, неподвластную времени: необыкновенное сочетание утончённой чёрной орхидеи и чёрного трюфеля с изысканными древесными нотами.



Индия

ПАРФЮМЕРНАЯ ВОДА
"TWILLY D'HERMÈS" 50 МЛ
Смелый и свободолюбивый аромат Twilly, сплетённый из дерзкого имбиря, нежной туберозы и эlegantного, чувственного сандала переносит нас в многоликую Индию.



К ЦВЕТУЩЕЙ САКУРЕ НА КРЫЛЬЯХ «АЭРОФЛОТА»

«Цветенье вишни быстро-течно», – гласит строка из хокку. Но, если вовремя приехать в парк цветов Nabana No Sato (город Кувана), можно своими глазами увидеть, как расцветает сакура. В парке, который популярен своими световыми туннелями, на аллее сакуры есть особое место, где ветки цветов удивительным образом лишь на несколько дней складываются в почти идеальное сердце.

Точно к цветению сакуры вас доставят авиакомпании Группы «Аэрофлот»: транссибирский воздушный путь Москва – Токио, проложенный в 1967 году, бесперебойно действует и сегодня. Далее из Токио на поездинкасе добираться до Нагои (1,5 часа), откуда – электричкой JR Kansai Main Line до Куваны, до станции Нагашима (30 минут). У станции будет ждать шаттл до Nabana No Sato. ■

Авиационный кейтеринг с цифровым мышлением

Ещё пять лет назад в ЗАО «Аэромар» было значительное количество не связанных между собой программ и разнородных информационных систем. Сегодня руководство компании рассматривает цифровые преобразования как один из важнейших факторов в повышении эффективности деятельности предприятия.

НА ПУТИ К ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ

Конечно же, сам факт использования технологий ещё не делает предприятие цифровым. Для соответствия требованиям «цифрового мира» предстояло, как минимум, перестроить свою информационную инфраструктуру.

Множество разнородных информационных систем, установленных в компании «Аэромар», влекли за собой дублирование данных, большое количество ручных операций по вводу информации в системы, невозможность получения оперативной отчётности в режиме реального времени. Для поддержания должного качества продукции и сервиса руководство кейтеринга поставило задачу интегрировать все отделы и финансовые функции компании в единый программный комплекс. Для решения этой задачи был сделан выбор в пользу современных платформ: SAP ERP – в части автоматизации управления финан-

сами и логистикой предприятия, а также CBASE – в части автоматизации управления производством предприятия.

В результате внедрения данных решений и их интеграции между собой мы получили единые стандарты поддержки IT-технологий и эффективный инструмент управления – новый программный комплекс SAP_CBASE. Он позволяет рассчитывать необходимую потребность производства в сырье, вести учёт и аналитику расходов материалов на разных этапах производственного цикла, планировать потребность в трудовых ресурсах для производства, а также оборудовании и посуде.

Кроме того, благодаря комплексу SAP_CBASE появилась возможность оперативно получать всю необходимую информацию для формирования комплектов питания: расписание рейсов, меню спецификаций, ТТК, рецептуры, диаграммы загрузки, хронометражи, фото блюд, прайс-листы, схе-

мы раскладки блюд на подносы и т.д. А на основе данных, загруженных в SAP ERP, теперь можно реализовывать логистическую цепочку: сбор, перемещение продукции между складами вплоть до отправки на рейс с формированием полного комплекта документов.

Данные, необходимые для планирования производства, автоматически подкачиваются из информационных систем «Аэрофлота» и Международного аэропорта «Шереметьево» в нашу систему CBASE, которая уже распределяет эту информацию по отделам и выводит соответствующие отчёты. Все остальные подразделения в оперативном режиме получают от диспетчеров корректировки в электронном виде и гибко реагируют на все изменения.

Работа с большими объёмами данных для производственной аналитики, обработка информации в реальном времени, прозрачность проводимых операций для мониторинга

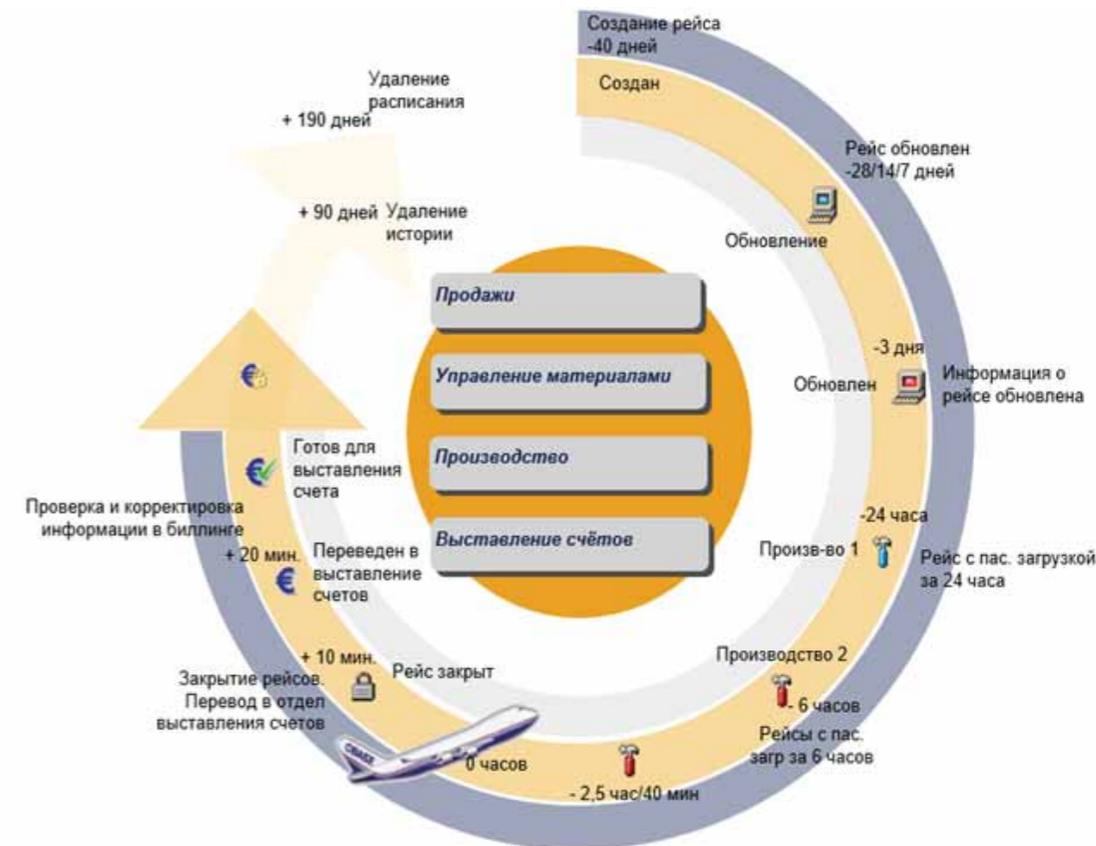


Рис. 1. На диаграмме отображён производственный цикл, покрываемый системой CBASE – от поступления заказа от клиента до выставления счёта. В центре – задачи, решаемые системой.

со стороны руководителей – далеко не полный перечень возможностей, которые открылись перед нами для новых операционных моделей и бизнес-процессов, аналитики и коллективной работы для повышения продуктивности. Как следствие – уже в первые месяцы использования системы снизились общие коммерческие расходы и себестоимость продаж, а общая рентабельность ЗАО «Аэромар» выросла до 9%.

Сегодня в нашей компании качество и глубина уже реа-

лизованных проектов, а также запланированных на период 2018-2019, позволит в самом ближайшем будущем назвать ЗАО «Аэромар» состоявшимся цифровым кейтерингом.

ВЗАИМООТНОШЕНИЯ С ПОСТАВЩИКАМИ, ШТРИХКОДИРОВАНИЕ В SAP И ЭЛЕКТРОННЫЙ ДОКУМЕНТООБОРОТ

ЗАО «Аэромар» имеет порядка трёхсот поставщиков, от которых ежемесячно получает на склад до 1500 единиц номенклатуры продукции. В части

автоматизации процесса взаимоотношения с поставщиками в текущем году будут успешно внедрены следующие решения:

- обмен накладными с поставщиком в электронном виде;
- использование мобильного приложения и штрихкодирования при приёмке товаров от поставщика;
- автоматическая загрузка данных в SAP из терминала сбора данных;
- контроль исполнения заказов, цены и суммы по договору.

Внедрение данных решений предоставит возможность в несколько раз ускорить процесс приёма товара и минимизировать ошибки в учёте. Планируется, что в 2018 году ЗАО «Аэромар» перейдёт на полный электронный документооборот со своими поставщиками.

В настоящий момент в компании уже реализованы такие значимые проекты по электронному документообороту, как обмен юридически значимыми документами с ПАО «Аэрофлот» и электронно-таможенное декларирование (передача данных в Федеральную таможенную службу РФ). Данные решения позволили обеспечить безопасность и сохранность документов (шифрование данных позволяет пресечь попытки несанкционированного использования информации), исключить дублирование документации и автоматически формировать архив документов.

Планируется, что электронный документооборот по всем первичным документам будет реализован совместно с ПАО «Аэрофлот» в 2019 году.

АВТОМАТИЗАЦИЯ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ РАБОТ ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

На предприятии реализована программа по распределению ресурсов экспедиторов, работающих на перронах Международного аэропорта «Шереметьево». С учётом высокой интенсивности выполнения рейсов, использование данного программного обеспечения позволило сделать распределе-

“ **Использование лучших практик и инновационных технологий для организации слаженной и эффективной работы всех подразделений компании даёт нам неоспоримые преимущества на мировом рынке авиакейтеринговых услуг.** ”

ние работ более гибким (стало возможным оперативно вносить коррективы в режиме online); исключить риск ошибок, которые допускались при ручном распределении заданий персоналу службы доставки – экспедиторам; осуществлять оперативный контроль занятости персонала в течение рабочей смены.

В связи с постоянным ростом количества рейсов и пассажиропотока, запланирована полная автоматизация процессов по обеспечению обслуживания воздушных судов (распределение перронной техники, водителей, грузчиков).

«ОБЛАЧНЫЕ» РЕШЕНИЯ

В планах ЗАО «Аэромар» на 2018 год – переход на «облачные» решения CBASE и внедрение мобильных приложений CBASEapp. Они позволят обеспечить лёгкий доступ к нормативным справочникам (спецификациям меню, ТТК, диаграммам загрузки и другой полётной документации) для сотрудников, работающих на перроне, и сотрудников, находящихся в командировке (все данные будут доступны через мобильное приложение).

Не исключается интерес к данному приложению и борт-

проводников авиакомпаний. Мобильное приложение также позволит прослеживать готовность рейсов на каждом рабочем участке, своевременно реагировать на возникающие проблемы и иметь обратную связь с производством. Приложения могут работать на всех устройствах и платформах.

КОНТРОЛЬ ОБОРОТА МОБИЛЬНОГО ИМУЩЕСТВА И ИНТЕРНЕТ ВЕЩЕЙ

В стадии разработки находится проект с применением методологии «Интернет вещей»: создание автоматизированной системы оперативного контроля за перемещением мобильного имущества по всему миру. «Интернет вещей» делает возможным сбор данных для аналитических систем практически откуда угодно – посредством встроенных датчиков и включения «умных» устройств в различные контуры управления.

В ЗАО «Аэромар» планируется оснащение имущества специальными датчиками, информация с которых будет поступать в специальную программу, интегрированную с SAP_CBASE, в режиме реального времени.

Данный проект позволит решить такие задачи, как осу-

ществление контроля над перемещением имущества, оперативное проведение инвентаризаций, а также осуществление контроля над условиями транспортировки.

ОРГАНИЗАЦИЯ ТОРГОВЛИ НА БОРТУ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ МОБИЛЬНОГО ПРИЛОЖЕНИЯ

Совместно с ПАО «Аэрофлот» нами запланировано внедрение мобильного приложения для организации торговли на борту. Бортпроводники, используя планшет с установленным приложением, смогут осуществлять торговлю более эффективно. Будет разработан модуль для анализа продаж, взаимоотношений с клиентом, планирования маркетинговых акций.

В решении будет автоматизирована продажа продукции SkyShop и SkyCafe в соответствии с Федеральным законом «О применении контрольно-кассовой техники при осуществлении наличных денежных расчётов и (или) расчётов с использованием электронных средств платежа» от 22.05.2003 N 54-ФЗ, а также передача данных в таможенную службу. В приложении будут реализованы такие возможности, как расширенный поиск товаров по категориям, назначению и параметрам; рейтинг товара, отзывы других покупателей; оплата баллами по программе лояльности, а также другие функции стимулирования продаж.

Для анализа продаж в различных разрезах, планирования акций и управления предложениями планируется разработка отдельной системы.

ПЕРЕДАЧА ДАННЫХ В СИСТЕМУ ЕГАИС

С 2016 года законодательство РФ требует вести учёт оборота алкоголя с использованием Универсального транспортного модуля (УТМ) Единой государственной автоматизированной информационной системы учёта объёма

“ **Мы планируем придерживаться данной IT-стратегии и расширить возможности внедрённого решения, дополнив его функциональностями бюджетирования, управления персоналом и расчёта заработной платы.** ”

производства и оборота этилового спирта, алкогольной и спиртосодержащей продукции (ЕГАИС).

Наша компания разработала и внедрила собственное решение по интеграции SAP ERP с УТМ ЕГАИС. Работники предприятия используют мобильное приложение для сканирования акцизных марок алкогольной продукции, сохранения их в SAP ERP для последующей передачи в систему ЕГАИС. Преимущество этого решения состоит в том, что оно не просто автоматизирует работу SAP с УТМ ЕГАИС, но и помогает вести точный учёт алкоголя на складах предприятия.

АВТОМАТИЗАЦИЯ HR-ПРОЦЕССОВ

Цифровая трансформация подразумевает использование информационных технологий в ключевых бизнес-процессах. Один из них, на первый взгляд,

не такой важный, как остальные – это кадровая служба, или HR (от англ. Human Resource – «человеческие ресурсы»).

Для автоматизации HR-процессов предполагается внедрение SAP SuccessFactors – решение, которое позволит ускорить процесс подбора персонала. Это станет возможным

благодаря интеграции с кадровыми порталами (HH, SuperJob и другими). HR сможет в режиме одного окна работать с откликнувшимися кандидатами: задать параметры отбора (стаж, наличие дополнительного образования и т.д.), пригласить на собеседование, присвоить рейтинг кандидату, автоматизировать ведение кадрового учёта, а также позволит управлять мотивацией и карьерой сотрудников (постановка целей, KPI и контроль их достижения).

Таким образом, компанией ЗАО «Аэромар» сделано уже немало шагов на пути к цифровой трансформации, и мы не останавливаемся на достигнутом, так как внедрение новых технологий позволяет нам из года в год повышать эффективность компании и качество предоставляемых услуг. ■

Людмила Тартаковская, начальник компьютерного отдела ЗАО «Аэромар»

ПРОИЗВОДСТВО БОРТОВОГО ПИТАНИЯ ЗАО «АЭРОМАР»: ДИНАМИКА ОСНОВНЫХ ОПЕРАЦИОННЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ

В 2017 году ЗАО «Аэромар» был достигнут рекордный объём производства бортового питания – более 46 миллионов рационов с учётом всех филиалов и дочерних компаний.

В значительной степени превышены показатели производственной программы по сравнению с предыдущими годами: рост к показателю 2016 года составил порядка 14%, к 2015 году – более 20%.

Наиболее существенным фактором влияния на увеличение производственной программы явилось развитие маршрутной сети и частоты рейсов авиакомпании «Аэрофлот» из аэропорта «Шереметьево» – примерно на 24% к показателю 2015 года, в том числе за счёт существенного перераспределения пассажиропотока на региональном рынке авиационных перевозок и объединения региональных авиакомпаний Группы «Аэрофлот» под брендом Авиакомпания «Россия».

Изменение структуры национального рынка авиаперевозок отразилось на снижении объёмов обслуживания прочих авиакомпаний



Рис. 1. Динамика производства рационов питания, в млн ед.

в 2016 году к 2015 году на 7% – авиакомпания «Донавиа» перестала выполнять регулярную производственную программу из Ростова-на-Дону и Сочи, «Оренбургские авиалинии» – из Симферополя и Ростова-на-Дону, прекращено обслуживание рейсов «Уральских авиалиний» в Симферополе. Изменение структуры клиентского портфеля коснулось также деятельности дочерней компании АО «Аэромар-ДВ» в аэропорту Владивостока.

2017 год был отмечен существенным ростом по прочим авиакомпаниям (+19%

к 2016 году) за счёт увеличения объёмов перевозок авиакомпании «Россия» из «Пулково», открытия филиала ЗАО «Аэромар» в Симферополе, который приступил к обеспечению бортовым питанием рейсов авиакомпании S7 в Москву, увеличением количества рейсов авиакомпаний «Россия», «Аврора» и S7 из аэропорта Владивостока.

Нельзя не отметить также факт начала деятельности с июля 2017 года хозяйственного Общества по производству бортового питания с участием ЗАО «Аэромар» в аэропорту города Уфы. ■

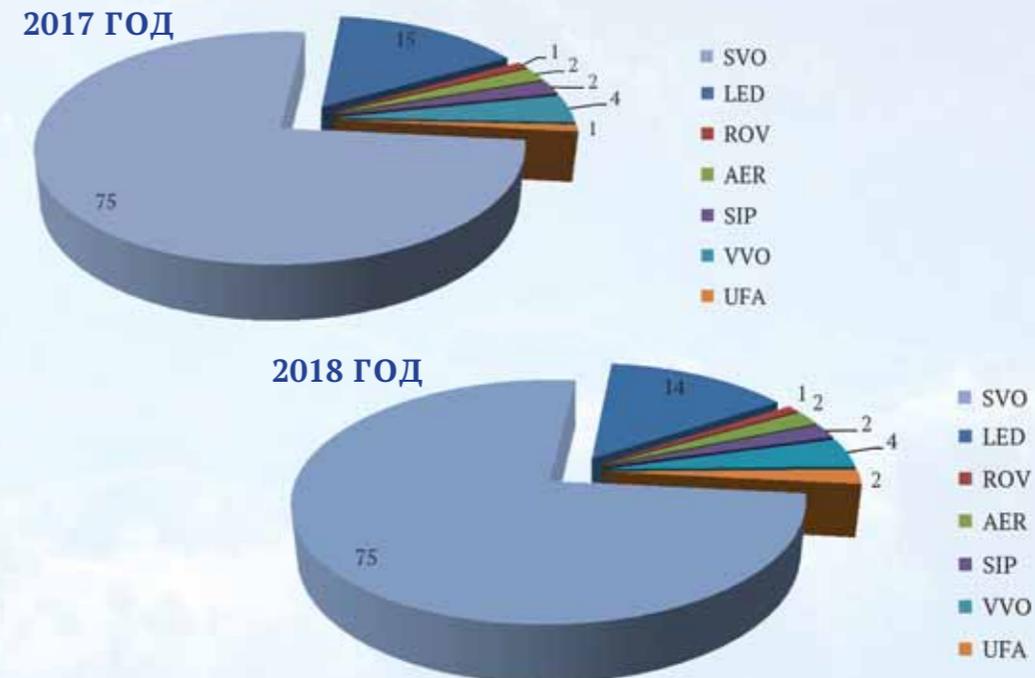


Рис. 2. Структура производства

Основной объём производства сосредоточен в аэропорту «Шереметьево», на долю которого приходится до 75 % производственной программы кейтеринга. Второе место по объёмам производства принадлежит филиалу «Аэромар-Санкт-Петербург».



Рис. 3. Структура объёмов по авиакомпаниям, в %

Главным и самым важным потребителем продукции и услуг ЗАО «Аэромар» по праву считается ПАО «Аэрофлот» – на долю авиаперевозчика приходится до 78 % производственной программы кейтеринга. Второе место занимает доля авиакомпании «Россия», также входящей в Группу «Аэрофлот».

ЯГНЁНОК ИЗ СЕНТ-ЭМИЛЬОНА



Карре ягнёнка от Тьерри Мона



Тьерри Мона,
шеф-повар
ЗАО «Аэромар»

Когда сочное каре ягнёнка исходит янтарным жирком на жару углей, его изысканный аромат рождает у меня чудесные воспоминания молодости – весна, зелёные луга старинного винодельческого Сент-Эмильона, весёлые друзья, романтическая влюблённость и поцелуй... который стал моей первой кулинарной наградой!

В ту пору я был ещё начинающим шефом, едва выпущенным из Ecole de l'alementation Жана Ферранди, молодым и несколько самонадеянным. Убеждён, что профессия кулинара сродни служению искусству, в какой стране он бы не трудился, но, наверное, во Франции это осознают отчётливее всего. Поэтому в легкомысленной компании парижской молодёжи, в которой я вращался в те дни, были и модный фотограф, и подающий надежды литератор... И конечно же она, моя властительница дум – очаровательная кареглазая актриса и певица, подлинное дитя богемного Монмартра! Её звали... Впрочем, это уже не важно. Назовем её Кати.

Кто только из друзей не пытался покорить её сердце! Один – стихами, другой – обещанием блестящей карьеры... Однако Кати оставалась неприступна. Тогда зеленела юная весна, и мы были рады выбраться на уик-энд из сырых улиц «симфонии в сером» поближе к пробуждающейся природе. Знаете, в Бордо есть такой прелестный городок Сент-Эмильон? Он славится самобытной архитектурой в стиле романской готики и, конечно же, винными погребами, вырубленными прямо в скальных породах (где, к слову, во времена Француз-

ской революции укрывались преследуемые якобинцами жирондисты). За городом, на склонах холмов, тянутся живописные луга и бесконечные виноградники. Ранней весной они почти пустынные – работа там закипит позднее. Среди них и расположилась на пикник наша весёлая компания. Свежий воздух и молодость способствовали здоровому аппетиту. Вот когда у меня появился шанс!

...Нежное каре ягнёнка прекрасно соответствовало моменту и идеально гармонировало с терпким красным сент-эмильонским вином. Блюдо было готово. Подражая художникам, я торжественно произнёс над ним посвящение моей обожаемой Кати.

...Когда от «плоти агнца» остались одни хрупкие косточки, Кати восхищённо воскликнула: «Тьерри, ты чемпион этого дня!» И, обвив мою шею своими тонкими руками, поцеловала меня своими губками, пахнущими каре ягнёнка. А потом Кати сказала с очаровательной непосредственностью: «Ставлю свой следующий гонорар, что когда-нибудь наш Тьерри будет знаменитым шефом! Возможно, даже не у нас во Франции, а в какой-нибудь экзотической стране... Почему бы не в России?»

Тьерри Мона

Корейка ягнёнка с гарниром (рецепт от Тьерри Мона)

Готовим мясо

Корейка ягнёнка – 450 г
Соль – 3 г
Перец – 1 г
Масло оливковое – 10 г
Тимьян – 2 г
Розмарин – 1 г
Масло сливочное – 15 г
Чеснок – 3 г
Мясо посолить, добавить перец, розмарин, тимьян, чеснок. Обжаривать на сковороде 3-4 минуты, поливая оливковым маслом. Затем запекать в духовке (160 °C) в течение 12 минут.

Готовим соус

Портвейн – 80 г
Сахар – 5 г
Розмарин – 1 г
Лавровый лист – 0,5 г
Соус Деми Глас – 60 г
Масло сливочное (нарезать кубиками) – 10 г
В кастрюлю влить портвейн, добавить сахар, розмарин, лавровый лист. Выпарить до половины объёма. Влить соус Деми Глас. Через 5 минут добавить масло и сбить венчиком.

Готовим фасоль

Фасоль кенийская свежая – 60 г
Фасоль опустить на 2 минуты в кипящую воду, затем воду слить.

Готовим картофельный гратен

Картофель ломтиками – 300 г
Молоко – 80 г
Сливки – 80 г
Соль – 2 г
Перец – 1 г
Мускатный орех – 1 г
Чеснок – 3 г
Накануне вечером картофель нарезать тонкими кружками, залить молоком и сливками, добавить соль, перец, мускат, чеснок и поставить на ночь в холодильник. Утром укладываем картофель слоями в форму, наливаем молочную смесь и запекаем в духовке (150 °C) в течение 45 минут.



ДОЛГОСРОЧНОЕ ПАРТНЁРСТВО

Gategroup заключила партнёрские отношения сроком на 30 лет с южнокорейской авиакомпанией Asiana Airlines в качестве единственного кейтеринга в Международном аэропорту Инчхон. Ким Су Чеон, президент Asiana Airlines, сообщил: «Мы рады стать партнёром Gategroup на пути к нашей цели стать лучшей авиакомпанией в мире. Мы очень рады началу долгосрочного сотрудничества, которое предлагает отличные возможности для обеих компаний».

Gategroup в совместном предприятии держит контрольный пакет акций в размере 60%, подразумевающий создание нового современного производства в Инчхоне для удовлетворения растущих планов компании Asiana Airlines.

→ gategroup.com



ГДЕ ГОТОВЯТ ЛУЧШУЮ КИТАЙСКУЮ ЕДУ

Кейтеринг Alpha LSG будет предоставлять для авиакомпании два набора горячего питания и снэк на рейсы из Хитроу, вылетающие дважды в неделю в Китай в город Циндао. Алекс Форбс, президент Alpha LSG, подчеркнул: «Ключевым моментом, обеспечивающим нам этот важный контракт, является наша способность поставлять высококачественную аутентичную китайскую кухню для авиакомпании Beijing Capital Airlines для классов «бизнес» и «эконом». Приход авиакомпании Beijing Capital Airlines в Хитроу крайне важен: это первая авиакомпания группы HNA, которая будет работать в лондонском аэропорту, и мы рады, что авиакомпания выбрала нас в качестве поставщика кейтеринговых услуг».

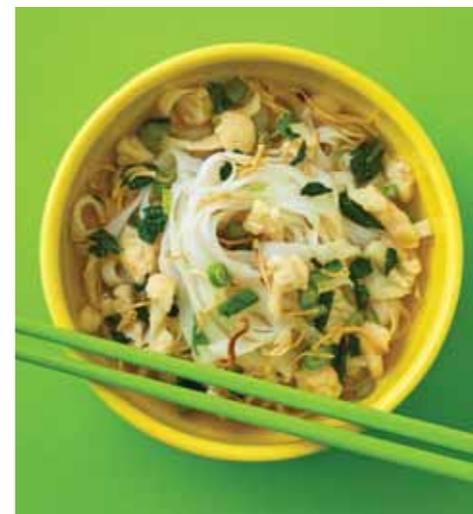
→ alphalsg.co.uk



IFSA ПРОТИВ ЕВРОСОЮЗА

Международная группа авиаперевозок международной ассоциации авиауслуг (IFSA) выступила против планов Евросоюза по введению дополнительных требований, которые приведут к увеличению стоимости бортового питания. «Так как IFSA сконцентрирована на усовершенствовании индустрии бортовых и кейтеринговых услуг, она активно взаимодействует с законодательными и регулирующими органами, обеспечивая наличие в правилах, технологиях и ограничениях решений, соответствующих интересам отрасли и пассажиров», – заявил руководитель ассоциации Джо Лидер, европейское представительство которой в Брюсселе направило предупреждение об этих требованиях во все авиакомпании и кейтеринги IFSA по всему миру.

→ ifsa.aero



НА РАДОСТЬ ВЕГАНАМ

Порой перелёт оказывается проблематичным для веганов, поскольку не все бортовые продукты подобраны с учетом их пищевых предпочтений. Jetstar Airways (бюджетный австралийский перевозчик и дочерняя компания Qantas) позволяет придерживаться веганской диеты даже в небе – на международных и на внутренних рейсах. Веганский ассортимент включает в себя «сумо-салат табуле с чечевицей и фалафелем», «лапшу Мистера Ли с овощами Дзен-сад», а также лапшу с овощами «Огонь дракона».

Веганские блюда можно купить прямо во время полёта без предварительного заказа. За поддержку веганского меню компания Jetstar была удостоена премии Proggy от организации «Люди за этичное обращение с животными» (PETA).

→ qantas.com



ВИНО МОЖНО ЕСТЬ ЛОЖКАМИ

Компания Portgourmet предлагает разнообразные винные желе, которыми можно насладиться на земле и на борту самолёта, на ходу, а также в качестве дополнения к сырной нарезке, мясу на гриле или мороженому.

Инновационная идея заключается в том, чтобы съесть, а не выпить продукт высочайших вкусовых характеристик и качества, и использовать ложку, а не бокал. Продукт в консистенции желе (40 г) находится в прозрачных мини-баночках с пробковой крышечкой, которую позже можно использовать как подсвечник.

«Съедобное вино» также предлагается в виде «винного жемчуга» (икры).

→ portgourmet.co.uk



КЕЙТЕРИНГОВЫЕ УСЛУГИ В АФРИКЕ

Компания Servair, предоставляющая логистические и кейтеринговые услуги для воздушных судов, открыла в главном аэропорту Республики Ганы – Ассра Kotoka International Airport – новый завод, который будет ежедневно производить 2500 порций для семи авиакомпаний, а также других клиентов, не имеющих отношения к авиации. На церемонии открытия предприятия заместитель генерального менеджера Servair в Африке Кристиан Готье сказал: «Мы гордимся открытием нового производственного участка. Это говорит о нашей ориентированности на рынок, на который мы вошли шесть лет назад, а также усиливает наши позиции лидера в сфере кейтеринговых услуг на этом быстро развивающемся континенте».

→ servair.fr



СЛАДОСТИ ЗА МИЛИ

Пассажиры Delta Sky Club могут насладиться лакомствами французского шеф-повара Пьера Эрме в Международном аэропорту имени Джона Кеннеди (JFK). Причём, для покупки можно использовать накопленные мили. Клод Руссель, управляющий директор Delta Sky Club, отметил: «Сотрудничество с Пьером Эрме является одним из этапов реализации стремления познакомить наших гостей с невероятными кулинарными предложениями». Доступны такие вкусы как: бразильский тёмный шоколад, солёная карамель, молочный шоколад и маракуйя, роза, личи и малина, а также ореховое и хрустящее пралине.

→ delta.com



ПРИЯТНЫЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ ОТ GATE GOURMET И VIRGIN AUSTRALIA

Gate Gourmet заключила с Virgin Australia эксклюзивный контракт на шесть лет: с июня 2018 года она будет обеспечивать бортовое питание и обслуживание на 400 внутренних и примерно 50 международных рейсах в день с пунктами назначения по всей Азии, Австралии и Северной Америке.

По словам Роба Шарпа, руководителя Virgin Australia Airlines, «еда и напитки – важная часть общего впечатления от путешествий, и мы надеемся на ещё более тесное сотрудничество с Gate Gourmet в процессе создания самых приятных в мире впечатлений от путешествия».

→ virginaustralia.com



EVA AIR ПРИВНОСИТ ДИЗАЙНЕРСКИЙ ШТРИХ

Тайваньская авиакомпания EVA Air анонсировала новый дизайн обложек своих карт меню и винных карт 2018 года: каждая обложка демонстрирует одно из четырёх времён года, а также тайваньскую культуру и природу.

Авиакомпания также представила дизайнерские пижамы в составе своих дорожных наборов «Royal Laurel» и «Premium Laurel». Костюмы, созданные базирующимся в Лондоне лейблом APUJAN, выдаются на рейсах продолжительностью более пяти часов и отличаются дизайном с голубым принтом. Бельё в классе «Premium Economy» также было усовершенствовано и теперь включает золотисто-коричневые стёганые одеяла и большие пуховые подушки.

Кроме того, новинкой этого года являются миндально-малиновые десерты «Neige», предлагаемые пассажирам класса «Роял» на направлениях в Париж, а также на некоторых рейсах в Северную Америку. Кроме того, пассажирам экономического класса на рейсах, не включающих обеда и ужина, из Гонконга в Тайвань, будет подаваться фунтовый кекс от французской пекарни «PAUL».

→ evaair.com

НОВАЯ АССОЦИАЦИЯ БОРТОВОГО ПИТАНИЯ



Ведущие авиакейтеринги – такие, как LSG Group, Dnata, DO & CO, Gategroup и Newrest, объединились в Ассоциацию бортового питания (Airline Catering Association, ACA), некоммерческую международную организацию, которая будет представлять общие интересы индустрии бортового питания.

Каждая компания-участница будет представлена генеральным директором или другим

членом исполнительного совета. В настоящее время её членами являются: Робин Паджетт, генеральный директор Dnata, Аттила Догудан, генеральный директор DO & CO, Ксавьер Россиниол, генеральный директор Gategroup, Эрдман Рауэр (на фото), генеральный директор LSG Group, а также Оливье Садран, сопредседатель Newrest. «Проблемы и вопросы, поднятые в ходе первого заседания Стратегического комитета, чётко отражают необходимость и назначение Ассоциацию бортового питания», – сказал Эрдман Рауэр, выбранный президентом Стратегического комитета ACA. – Сначала мы сосредоточим наши усилия на решении нормативных проблем в Европе, которые в настоящее время требуют особого внимания. Однако в среднесрочной перспективе мы планируем расширить нашу деятельность и инициативы в

глобальном масштабе и использовать комбинированные науки нашей отрасли для повышения качества, безопасности и надёжности наших услуг и продуктов для клиентов авиакомпаний и пассажиров».

Секретариат АСА возглавил Фабио Гамба, управляющий директор Ассоциации. В одном из интервью он сказал: «Я очень рад возможности выступать учредителем этой совершенно новой ассоциации в качестве её первого управляющего директора. Поставщики бортового питания привносят богатый опыт и передовые технологии в управление центральной и комплексной части коммерческой авиации. На мой взгляд, для всех заинтересованных сторон важное значение имеет объединение этих инновационных технологий при усовершенствовании правил и стандартов в данной отрасли».

RETAIL INMOTIONS ОБЪЯВИЛА О НОВОМ СОТРУДНИЧЕСТВЕ С EUROWINGS И NX-FOOD

Компания NX-FOOD (инновационно-ориентированная часть бренда METRO) предоставляет возможность стартапам в сфере питания демонстрировать свою продукцию в тестовом режиме в течение трёх месяцев на борту самолётов лоукостера Eurowings.

После подачи стартапами заявок в NX-FOOD все продукты питания и напитки, пригодные для использования на борту самолёта, должны будут получить одобрение жюри. В его состав войдут представители Eurowings, NX-FOOD и Retail inMotion – ритейлера группы LSG.

Топ-10 продуктов будут представлены жюри в формате ТВ-шоу Dragons Den, где предприниматели представляют на суд жюри бизнес-идеи в надежде получить инвестирование. Затем до четырёх продуктов будут выбраны для питания на борту самолёта в течение трёх месяцев. На выбор могут повлиять объём продаж и отзывы покупателей (в том числе – в соцсетях). Так что пассажиры в какой-то степени могут быть вовлечены в этот процесс выбора, который будет представлен в бортовом журнале Eurowings. В будущем данная концепция может быть применена и в других авиакомпаниях.

→ retailinmotion.com



ОТ БУТЕРБРОДА ДО БЛАНМАНЖЕ,

или как кормили пассажиров на заре гражданской авиации

На борту летающих лодок авиакомпании «Пан Американ Эйрвейз», 1930-е годы

Питание на борту авиалайнера – такая же привычная деталь путешествия по воздуху, как предполётный досмотр и инструктаж стюардессы. Но мало кто знает, что появилась эта услуга почти одновременно с открытием первых регулярных авиалиний, то есть около 100 лет назад.

ВСЁ НАЧАЛОСЬ С КОРОБКИ

Ещё не успели отгреметь последние залпы Первой мировой войны, а в Европе уже начала стремительно развиваться мирная авиация. В те далёкие дни каждый перелёт был серьёзным испытанием. Воздушных путешественников подстерегали

многочисленные неудобства: теснота, болтанка, адский шум, холод, запахи бензина и масла. Это неудивительно, ведь первыми пассажирскими лайнерами стали наскоро переделанные бомбардировщики.

Инженеры думали о том, как приспособить самолёты к новым задачам, увеличить без-

опасность, грузоподъёмность, скорость и экономичность. Удобство на борту занимало в этом списке далеко не первое место, не говоря уже о питании: были вещи куда важнее. Тем не менее, уже в 1919 году на рейсах из Лондона в Париж и Брюссель, которые выполняла британская авиакомпания «Империал Эйр-

вейз», появилась новая услуга: сделав предварительный заказ, пассажир мог получить в полёте завтрак, который, кстати, оплачивался отдельно. Это была простая коробка с набором фруктов, сэндвичей и шоколадом. Принято считать, что именно она стала первым в истории рационом бортового питания на регулярных линиях. Это значит, что уже совсем скоро индустрия авиационного кейтеринга может с полным правом отмечать своё столетие.

Перелёты тогда продолжались не больше двух-трёх часов – вполне можно обойтись без пищи. Однако пример британцев оказался заразительным, ему последовали другие авиакомпании. Новшество понравилось пассажирам. Быть может, дело было не только в самой пище, но и в благотворном психологическом воздействии? Ведь за едой люди отвлекались, притуплялся страх полёта, а время текло быстрее.

Появлялся спрос и со стороны состоятельных клиентов, привыкших к роскоши пультмановских вагонов и океанских лайнеров. Они были готовы платить немалые деньги, чтобы и в воздухе получить нечто подобное.

СХВАТКА НАД ЛА-МАНШЕМ

Одна из самых оживлённых воздушных магистралей Европы связывала Лондон и Париж. Здесь быстро увеличивался поток пассажиров, а за их кошельки жестоко конкурировали две ведущие национальные авиакомпании – британская и французская.

В 1927 году лондонская «Империал Эйрвейз» вывела на парижскую линию крупнейшие в мире пассажирские самолёты, которые могли перевезти 20 человек. Машины отличались не только размерами, но и уров-

нем комфорта. В просторном салоне с высоким потолком можно было ходить, не нагибаясь. Лёгкие плетёные кресла были снабжены мягкими подушками и подлокотниками, а расположили их с таким расчётом, чтобы каждый путешественник сидел у отдельного большого окна с занавеской. Кстати, окна можно было открывать.

Но это ещё не всё. Компания пожертвовала двумя пассажирскими местами ради того, чтобы устроить на борту небольшой буфет, где хранились посуда и провизия. В состав экипажа включили стюарда – его по привычке называли барменом. Облачённый в белоснежную униформу, он разносил по рядам лёгкие закуски и напитки. Кроме того, предлагались конвертики с ватой для затыкания ушей: шикарная обстановка не спасала от рёва моторов, а он был по-прежнему силён. Рейс Лондон – Париж длился два с половиной часа. Благодаря новому сервису, который продви-

гали под брендом «Серебряное крыло», летать стало намного приятнее.

Могли ли соперники оставить этот шаг без ответа? Французы перестали бы быть французами, проиграй они англичанам по части небесной кухни. Всё что угодно, только не это: кулинария для француза – святое! Вскоре парижская авиакомпания «Эйр Юнбон» запустила свой проект – самолёт-ресторан. В его салоне помещалось 12 пассажиров, сидевших за столиками по двое, лицом друг к другу. Настоящие скатерти, посуда, столовые приборы – всё это было призвано воспроизвести атмосферу ужина в добротном парижском заведении. Правда, некоторая стеснённость пространства, тряска и необычные виды за окном всё же напоминали, что «заведение» несётся над землёй со скоростью 150 километров в час.

К делу привлекли лучших поваров Парижа. Никаких устройств, чтобы подогревать



«Летающий вагон-ресторан» авиакомпании «Люфтганза». Линия Берлин – Париж, 1928 год



Стюард разливает кофе на рейсе авиакомпании «Трансконтинентал Эйр Транспорт», США, 1929 год

пищу на борту, ещё не было, поэтому горячие обеды доставляли точно к отправлению самолёта в специальных ёмкостях-термосах, сохранявших тепло. По отзывам современников, это были настоящие пиршества: всевозможные холодные закуски, салат из омаров и нисуаз, лангуст а-ля паризьен, бреская пулярка в соусе финансьер и другие изыски. Десерт – мороженое, сыры и фрукты. Надо ли говорить, что к столу подавали лучшие вина, а также шампанское, виски, минеральную воду, кофе и чай. Авиарестораны полностью отвечали своему названию. Публика была в восторге, рейсы отправлялись ежедневно. Несмотря на приличную цену, билеты раскупались без остатка. Вскоре «Эйр Юньон» придумала для лондонской линии ещё одну новинку – самолёт-бар, пользовавшийся не меньшим успехом. Сервис высокого класса с гастрономическим сопровождением получил собственный бренд – «Золотой луч».

Удачные маркетинговые находки не помогли французам

одержат победу над британцами – доли двух компаний в трафике над Ла-Маншем почти не изменились. Но за их своеобразной борьбой наблюдал весь авиационный мир, и мысль о том, что кормить пассажира можно не только бутербродами, переставала казаться невероятной.

Немецкая «Люфтваганза» запустила на линии Берлин – Париж собственный «летающий вагон-ресторан», не уступавший французскому. Появился трёхмоторный «небесный дайнер» и над американским континентом. Следом потянулись другие авиаперевозчики – в Европе и Америке оборудовали самолёты буфетами и мини-кухнями, нанимали стюардов-официантов, привлекали лучших рестораторов. К началу 1930-х годов бортовое питание уже прочно обосновалось на пассажирских авиалиниях.

ВЕЛИКОЛЕПНЫЙ ВЕК

Глядя на сохранившиеся фотографии, легко заметить, что самолёт-ресторан 1920-х годов

своим видом очень походил на вагон-ресторан перворазрядного поезда. Пропорции салона, расположение и размеры столов с бортиками по краям, чтобы при болтанке не падала посуда, специальные держатели для бутылок, занавески на окнах, да и сами окна – не круглые, а прямоугольные – многое напоминало железную дорогу. Сходство не случайно: железнодорожный дизайн действительно оказал немалое влияние на интерьеры авиалайнеров.

К созданию французского самолёта-ресторана приложила руку «Международная компания спальных вагонов» – владелец люксовых *wagons-lits*, курсировавших по железным дорогам Европы. Эта же фирма предоставляла авиакомпании своих официантов и отвечала за приготовление пищи. У немцев и американцев в аналогичных проектах тоже участвовали железнодорожники. Есть даже мнение, что они подсказали авиаторам и саму идею: «На воздушных путях – как на стальных!». Понятно, почему высший класс авиалиний часто называли «пульмановским» – как и спальные вагоны, «дворцы на рельсах», которые американец Джордж Пульман придумал ещё в XIX веке. Вместе с обстановкой и декором авиакомпании перенесли в воздух элементы сервиса. Обязательные скатерти и салфетки из натуральных тканей (никакой бумаги!), настоящие столовые приборы, сервировка и подача – всё выглядело и делалось так же, как на земле.

Небесная кулинария тоже мало отличалась от обычной: в лучшем случае для привычных блюд изобретали характерные «авиационные» названия. Никто ещё не думал о специальных рецептах, не учитывал, что в разрежённом воздухе продукты меняют свой вкус. Впрочем,

для этого и не было поводов: перелёты не затягивались надолго и шли на малой высоте.

Одним словом, земную роскошь постарались скопировать вплоть до деталей. Путешественник не должен был чувствовать разницы, пересаживаясь с поезда на самолёт: те же ароматы изысканных вин и трюфелей, лососины и шампанского, те же фарфор и лён, хрусталь и серебро.

Экономика шикарных лайнеров граничила с расточительством. Тяжёлая посуда и мебель, лососины и шампанское, громоздкие термосы, обилие удобства пассажиров – вся эта нагрузка беспощадно съедала драгоценную мощность двигателей. Европейские авиакомпании, сидевшие на бюджетных субсидиях, доказывали: это нужно для имиджа, ведь мы – лицо страны!

Великолепный век был недолгим. В начале 1930-х годов разразился мировой экономический кризис, ударивший по всем сферам жизни. Не обошёл он и авиацию, заставив отка-

заться, прежде всего, от самых дорогих удовольствий. Многие компании перестали кормить пассажиров, а те, кто продолжал, сократили рационы до минимума. Даже «Эйр Франс», стоявшая у истоков культуры летающих ресторанов, оставила в меню только бутерброды и кофе, да и то лишь на самых престижных рейсах. Стюардов разжаловали из официантов в простые бармены. Они поднимались на борт, неся в руках коробку бутербродов, термос с кипятком и большую фляжку бренди – этим и ограничивалось угощение.

Беспощадный рынок вынуждал менять подходы, проявлять гибкость. В новых реалиях предстояло учитывать предпочтения и владельцев толстых кошельков, и рядовых потребителей, которых с каждым годом становилось всё больше. Их нужно было кормить вкусно и питательно, но в то же время просто и экономично.

В 1930-е годы ведущие авиаперевозчики начали отказываться от услуг рестораторов и обзаводиться собственными

цехами, где ставили приготовление пищи на поток, внедряли стандартные технологии, снижающие себестоимость. Именно тогда были заложены основы современной системы бортового питания.

ОЧАГИ В НЕБЕСАХ

Бутерброды для первых авиапассажиров подавались холодными, а чашка тёплого кофе из термоса была почти подарком. Горячий напиток не только служил приятным дополнением к завтраку: самолёты не имели отопления, путешественникам частенько приходилось кутаться в пальто и шубы, и глоток согревающей жидкости ощутимо помогал побороть холод.

Небесная трапеза быстро превращалась из предмета роскоши в неотъемлемую часть сервиса. Потребители привыкли к этому и ждали большего. Росла продолжительность рейсов, и становилось всё труднее сохранять блюда горячими, даже если их привозили к вылету прямо с плиты. Нужен был способ разогревать пищу на борту.

История сохранила сведения о самых разнообразных попытках решить проблему. Инженеры перебрали все мыслимые виды горючих материалов, за исключением разве что дров. Вначале был каменный уголь, но плитка, в которой его сжигали, себя не оправдала. Затем, как на дирижаблях, хотели использовать горячие выхлопные газы: их отводили от двигателей, чтобы нагревать конфорки. Однако провалилась и эта затея: в салон попадало не только тепло, но и шум. Лучше получилось с жидким топливом – на некоторых самолётах стояли печурки, потреблявшие керосин, спирт-денатурат и масло. Они работали неплохо, но открытый огонь и горючие жидкости были слишком



Стюард готовит обед на кухне самолёта авиакомпании «Империал Эйрвейз», 1936 год

опасны. Экспериментировали и с паровыми подогревателями, но не удавалось добиться достаточно высокой температуры.

Казалось бы, ответ лежал на поверхности: электричество! Надо лишь подключить генератор к самолётным двигателям. Однако авиамоторы пока ещё не могли производить в нужном объёме лошадиные силы – их хватало только на то, чтобы поддерживать самолёт в воздухе. Ситуация изменилась к концу 1920-х годов. Мощность авиадвигателей удалось повысить, и стало возможным забирать часть энергии для освещения и кухни.

Когда в 1929 году американский «летающий вагон-ресторан» предлагал пассажирам овощной суп «Посадочная площадка» с крекерами и курицу а-ля кинг, стюард разогрел их уже на небольшой электрической плите, которая стояла в мини-кухне. Электричеством пользовались и на огромных летающих лодках – гидросамолётах, которые летали над Атлантикой и Тихим океаном. В предвоенное десятилетие все новые пассажирские лайнеры проектировались только с электрифицированными кухнями.

Самолётные плиты оставались маломощными: на них можно было зажарить пару яиц или сварить кофе. Но никто и не планировал устраивать на борту настоящий цех питания, чтобы готовить еду для нескольких десятков человек: слишком сложно технически и бессмысленно с точки зрения экономики. Вместо этого авиакомпания, действуя методом проб и ошибок, постепенно пришли к той системе, которая работает сегодня: пища предварительно готовится на земле, упаковывается, ждёт своего часа в холодильниках на борту и разогревается уже непосредственно перед подачей.

КУХНЯ КРАСНОЗВЁЗДНЫХ ГИГАНТОВ

В сентябре 1932 года Советский Союз отмечал 40-летие творческой деятельности Максима Горького. В честь знаменательного события группа литераторов предложила построить огромный агитационный самолёт, присвоив ему имя пролетарского писателя. Средства на него собирали по всей стране.

Проект поражал воображение. Это был не только крупнейший сухопутный самолёт мира, но ещё и летающая фабрика пропаганды. На нём разместили редакцию газеты, типографию, фотолабораторию, ширококвещательную радиостанцию, кинопередвижку для показа фильмов во время стоянки. Даже в полёте воздушный исполин должен был вести агитацию – для этого на борту имелся

аппарат, проецирующий световые надписи на облака, а также специальная установка, чтобы разбрасывать листовки, и мощный громкоговоритель – «голос с неба». Связь между отсеками воздушного корабля обеспечивалась при помощи небольшой телефонной станции и пневмопочты, а внутри толстых крыльев находились не только служебные помещения, но и спальная каюта с полноценными кроватями. Подобного аппарата не было ни в одной стране.

«Максим Горький», совершивший свой первый полёт в июне 1934 года, вмещал несколько десятков человек – членов экипажа и бойцов идеологического фронта. Он мог работать и в качестве транспортного самолёта, перевозя до 80 пассажиров. А на случай особых обстоятельств предусматривалось



Вид стюардессы, одетой в униформу медсестры, должен был успокаивать пассажиров. США, 1930 год

переоборудование в мобильный штаб для руководства страны. Проектировщики решили, что такой машине просто необходим буфет.

В этом небольшом помещении было уютно. Стены обиты материей серо-коричневого цвета, внизу панель из тиснёного дерматина, имитирующей кожу. Буфетная стойка, мягкие кресла с подлокотниками из орехового дерева, полированные столики, покрытые белоснежными скатертями, на них настольные лампы с абажурами из шёлка. Дневной свет проникал сюда через окна в потолке, а вечером их задегивали шёлковыми занавесками, и тогда загорались электрические плафоны, дающие ровный матовый свет. Большие никелированные ёмкости футуристически-обтекаемой формы – электрочайник и электрокофейник, а также электроплита, маленький водопровод, свой телефонный аппарат в специальной нише, чтобы принимать заказы, разнообразная посуда и утварь – с помощью этого арсенала буфетчик мог обслуживать обитателей самолёта-гиганта круглосуточно. Судя по немногим сохранившимся свидетельствам, на борту хоть и не подавали французских деликатесов, но кормили добротной – всевозможными бутербродами, фруктами, брали в полёт объёмистые термосы, наполненные горячими супами и вторыми блюдами. А уж чай и кофе журналистская братия поглощала тоннами – в этом можно не сомневаться.

Спустя несколько лет в небо поднялся второй аппарат того же типа, что «Максим Горький», но это был уже обычный пассажирский самолёт. Ему доверили возить курортников из Москвы в Минеральные Воды. На борту этого гиганта имелся уже не буфет, а салон-ресторан – во

всяком случае, так именовали это «заведение» журналисты. К обычному комплекту электрооборудования добавили новинку – холодильник. Центром притяжения здесь по-прежнему была буфетная стойка. Её украшали аккуратные ряды бутербродов и горки свежих фруктов, пирожные, бутылки с газировкой и лёгкими игристыми винами. Из громкоговорителей лились звуки патефона и популярных радиопередач. Пассажиры, расположившихся в просторных салонах, теперь обслуживал не буфетчик, а две стюардессы. Вскоре после взлёта они приглашали всех желающих на завтрак, но и в остальное время ресторан работал, его уютные кресла ждали гостей. Кроме того, с каждого места в салоне можно было кнопкой вызвать стюардессу, чтобы заказать закуски и напитки.

Каждый из двух самолётов-гигантов был единственным в своём роде. Но что происходило в это время на самых обычных пассажирских рейсах?

«АЭРОФЛОТ»: ОТ ДУШИ, ПО-ДОМАШНЕМУ

В середине 1930-х годов наша гражданская авиация серьёзно взялась за повышение культуры обслуживания. Работникам была поставлена задача: дать пассажиру максимум удобств, организовать дело так, чтобы человек, один раз воспользовавшись воздушным транспортом, стал его постоянным клиентом.

Бортового питания тогда ещё не существовало. Самолёты обычно летали с посадками через каждые 2–3 часа, и вместо создания буфетов в воздухе «Аэрофлот» сделал ставку на столовые и рестораны в промежуточных аэропортах. Специально к прибытию очередного рейса там должны были ждать уже накрытые столы, чтобы

транзитные пассажиры могли получить полноценный обед или ужин, потратив на это минимум времени.

В этой системе случались перебои, болезни роста, но её энергично налаживали. Тем не менее, многие авиапутешественники изъявляли желание перекусить прямо в полёте, да и организовать питание на земле не всегда удавалось. Всё созрело для появления новой услуги. Сами авиарботники рассуждали: разве так уж трудно заготовить в удобных пакетах бутерброды, холодные закуски, фруктовую воду, чай, молоко, и принести всё это к самолёту, чтобы взять с собой? Можно снабжать пассажиров и горячим бульоном в термосах, в этом нет ничего сложного.

Пока начальство взвешивало за и против, подоспела инициатива снизу. Один из экипажей, летавших на линии Москва – Баку, по собственному почину начал борьбу за культурное обслуживание в отдельно взятом самолёте. Прежде всего, новаторы принялись за пассажирский салон. Сняли старую тёмную обивку со стен и выкрасили их в светлые тона, застелили пол ковром. На сиденьях появились мягкие подушки и белые парусиновые чехлы: их своими руками пошили жёны лётчиков, чтобы поддержать мужей. Бархатные занавески на окнах, свежие живые цветы в каждом рейсе, чистое полотенце и флакон с одеколоном в туалете – таким был первый советский «бизнес-класс» образца 1936 года.

Появился и бортовой буфет. Это был самый обычный шкафчик в передней части салона, где хранились бутерброды, фрукты, сладости, а из напитков – нарязан и два термоса: с холодной водой и горячим кофе или какао. Всё это закупали перед вылетом сами лётчики или их верные подруги.

Стюардессы в «Аэрофлоте» ещё не появились, а экипаж самолёта состоял всего лишь из двух человек: командира и бортмеханика. Выполнять роль воздушного буфетчика было некому, поэтому пассажиры просто брали всё нужное сами, а деньги складывались в специальную коробочку. Недостач не случалось.

Хорошему примеру вскоре последовали другие экипажи. Пассажирам затея понравилась – они охотно раскупали содержимое буфетов. Однако столь ответственное дело не могло долго существовать на одном энтузиазме. Нужна была централизованная служба, которая начала складываться в конце 1930-х годов, когда на советских авиалиниях появились новые многоместные самолёты.

ЗАВТРАК В ПОСТЕЛЬ ОТ ДОНАЛЬДА ДУГЛАСА

Летом 1934 года американскому авиаконструктору Дональду Дугласу позвонил Сайрус Смит, возглавлявший «Американ Эйрвейз», одну из крупнейших авиакомпаний Соединённых Штатов. Бизнесмен убедил инженера взяться за создание нового летательного аппарата, который сократит время перелётов между главными деловыми центрами большой страны. В те годы авиапутешествие между западным и восточными берегами США было настоящим марафонским забегом. К примеру, чтобы добраться из Нью-Йорка в Лос-Анжелес, приходилось потратить больше суток, пересаживаясь из одного самолёта в другой и сделав полтора десятка промежуточных остановок.

Требовалась машина, способная летать быстрее, и к тому же надёжная, вместительная, экономичная и удобная для пассажиров. Так появился двухмоторный «Дуглас DC-3», соединивший последние технологические достижения с непревзойдённым уровнем комфорта. Инженеры-авиастроители обеспечили пассажирскому салону отличную вентиляцию, отопление и освещение. Звукоизоляция позволяла разговаривать, не повышая голоса. Сегодня это кажется совершенно естественным, но в те времена на большинстве самолётов можно было общаться исключительно жестами.

В мягких креслах с откидными спинками размещались 28 человек. Существовал и спальный вариант машины, рассчитанный на 14 пассажиров. Когда



Завтрак в постель: на борту самолёта «Дуглас DC-3», 1930-е годы

подходило время сна, сиденья трансформировались в полноценные кровати, а выше, как в поезде, опускались складные полки второго яруса. Первые матрасы и подушки, одеяла на гусином пуху, фирменное постельное бельё, персональные освещение и вентиляция – пожалуй, именно тогда самолёт по-настоящему сравнялся с «пульмановским» вагоном.

В конце салона располагалась кухня с электроплитой – владения стюарда или стюардессы. Гастрономическая составляющая была важной частью имиджа нового лайнера. Пассажиры здесь именовались гостями. После взлёта их угощали коктейлями – в качестве приветствия от капитана, как сообщал он сам по громкой связи. Затем предлагали не спеша ознакомиться с меню. Как правило, все получали один и тот же набор закусок, а на горячее могли выбрать, например, между стейком из говяжьего филе и жареной лонг-айлендской уткой. В баре имелся запас разнообразных напитков. Словно на большом океанском судне, из своей кабины выходил капитан и, прогуливаясь по салону, общался с его обитателями.

Утром дремлющих пассажиров будил аромат свежеприготовленной пищи. В меню присутствовали лёгкий салат и круассаны, блинчики с черничным сиропом и омлет с ветчиной, фрукты и, разумеется, кофе. В лучших традициях дорогих отелей завтрак подавали прямо в постель, а сервировали исключительно на фарфоре и серебре самых известных марок.

Посреди американской Великой депрессии «Дугласы» были летающими островками роскоши. Время в пути между побережьями сократилось с 25 до 17 часов, а садиться приходилось уже не 15, а только 3 раза. Правда, это удовольствие



Кофе и сэндвич от компании «Американ Эйрлайнз», середина 1930-х годов

нельзя было назвать дешёвым: билет туда и обратно между Нью-Йорком и Лос-Анджелесом в пересчёте на современные деньги стоил около 5 тысяч долларов. Однако недостатка в пассажирах не наблюдалось. Конструкция самолёта оказалась настолько удачной, что он стал самым массовым лайнером за всю историю авиации. Трудно поверить, но несколько сотен «Дугласов» летают и сегодня.

Эту машину закупали многие авиакомпании мира, а в Советском Союзе организовали её лицензионное производство и выпускали в Химках под индексом ПС-84 – «пассажирский самолёт завода № 84». Осенью 1938 года на линии Москва – Киев состоялся дебют нового летательного аппарата. Именно благодаря ему в рядах «Аэрофлота» появились стюардессы.

СТЮАРДЕССЫ СТРАНЫ СОВЕТОВ

Почти до конца 1930-х годов на советских авиалиниях летали маленькие самолёты, перевозившие не больше 10 человек. Для их обслуживания

не требовался отдельный работник, к тому же весь сервис состоял в том, чтобы принести пассажиру журнал или книгу, подать стакан воды или таблетку от укачивания. Эти обязанности с успехом выполняли бортмеханик или второй пилот. Когда появился ПС-84, всё изменилось. С двумя десятками человек уже нельзя было управляться «по совместительству», и в 1939 году экипаж самолёта официально пополнился новой единицей – стюардом.

Сложилось так, что на эту должность назначали представительниц прекрасного пола. Руководство «Аэрофлота» разъясняло командирам воздушных кораблей: нужно добиться того, чтобы стюардесса была на борту не просто буфетчицей или официанткой, а гостеприимной и заботливой хозяйкой, тщательно следила за чистотой и порядком.

Работа «бабушек» современных стюардесс была совершенно лишена того романтического ореола, который появился позже. Их рабочий день начинался задолго до вылета. С чемоданом

в руках девушки отправлялись в аэропортовский ресторан, чтобы приобрести продукты для бортового буфета. Время от времени ради этого приходилось отправляться в город, обойти несколько магазинов: общепит не всегда снабжался стабильно. Затем подготовить посуду, подобрать свежие газеты и журналы для пассажиров. Штатные мойщицы аэропорта занимались самолётами исключительно снаружи, а всё, что внутри, должна была вымыть и протереть стюардесса. Перед самым отправлением она набирала в термосы кипяток, чтобы готовить чай и кофе.

Обязанности стюардессы не ограничивались закупками, уборкой и питанием. Она должна была встретить пассажиров у входа, помочь разместиться, объяснить правила поведения. А после взлёта – рассказывать

о маршруте, высоте и скорости, о ближайших посадках и времени стоянки, отвечать на многочисленные вопросы. Но главное – всем своим видом, отношением вселять уверенность в безопасности авиапутешествия. Многие пассажиры страдали «воздушной болезнью» исключительно из-за самовнушения. Таких стюардесса старалась отвлечь, предлагала перекусить, почитать книгу или просто что-нибудь им рассказывала. Нужно было уметь почувствовать настроение человека, расположить его к себе, владеть элементарными психологическими навыками. Не случайно первые американские стюардессы не только были в прошлом дипломированными медсёстрами, но и носили похожую униформу.

Горячая пища тогда не входила в меню на советских са-

молётах: для этого на земле и в небе ещё не создали нужных условий. Зато пассажиры охотно раскупали бутерброды с сыром, икрой и колбасой, пирожки, печенье и конфеты, шоколад, яблоки, мандарины и лимоны, нарзан и фруктовую газировку, а летом в большом почёте было пиво.

Полноценное бортовое питание появилось у нас в 1950-х годах, когда на мировую сцену вышло поколение реактивных пассажирских лайнеров. Нашу страну в нём представлял Ту-104. Из этого же времени ведёт свою родословную неизменный дуэт курицы и отварного риса, который на несколько десятилетий стал визитной карточкой «Аэрофлота». Но это была уже другая эпоха. ■

Алексей Белокрыс

Продолжение в следующем номере



Буфет на борту «Максима Горького», 1934–1935 годы

simplewaters
different water



Отличная вода. Отличная от всех. **Вы ей понравитесь.**
Voss — Норвегия. Antipodes — Новая Зеландия. Lurisia, San Benedetto — Италия.
Simple Waters — официальный дистрибьютор на территории РФ.
Заказ и доставка: +7 495 510 50 51 | www.simplewaters.ru

SimpleWaters | Simple_Waters



История на пять рублей



Занимательную историю о том, как барышня-крестьянка превратилась в военного лётчика, мне поведал бывший главный художник Гознака Иван Сергеевич Крылков. Мастер лишь на четыре года младше «Аэрофлота»: в феврале 2018-го Ивану Сергеевичу исполнился 91 год!

Игорь Сергеевич Крылков участвовал в создании дизайна новых банкнот для проведения денежных реформ, «рисовал» деньги для многих стран, является автором изображения пресловутого ваучера. Кроме того, он разработал «городскую» серию банкнот Банка России – ту, что в хождении сегодня.

Начинал он «подмастерьем» у легендарного художника Гознака – Ивана Ивановича Дубасова (1897 – 1988). В «портфолио» Дубасова герб СССР, образ главных государственных наград СССР – Золотой Звезды Героя Советского Союза и ор-

дена Ленина, а также множества денежных знаков, марок, почётных грамот, государственных дипломов, удостоверений и бланков... Дубасов был интересным рассказчиком, и некоторые его истории забыть просто невозможно даже спустя десятилетия...

– Когда в 1938 году решили обновить дизайн казначейских билетов Госбанка СССР, – рассказывал Игорь Сергеевич Крылков, – то эскизы новых купюр поручили сделать Дубасову. Единой темой оформления стало изображение труда и героизма нашего народа и его вооруженных сил. На ку-

пюре номиналом в один рубль он изобразил героического шахтера-стахановца, на трехрублёвой – двух решительных настроенных красноармейцев в боевой амуниции, а вот пятирублёвая ему далась непросто. Иван Иванович рассказывал, как из Наркомфина поступило предложение изобразить на пятирублёвке молодую работницу – красавицу, спортсменку, комсомолку... Сказано – сделано. Дубасов нарисовал на «пятёрке» девушку в ситцевом платочке и спецовке – этакая «барышня-крестьянка» конца 1930-х годов. Вполне себе трендовая вещь, как бы сейчас ска-



Банкнота Госбанка СССР номиналом в пять рублей. Размер банкноты 145 x 70 мм. Период обращения: 1938–1947 гг.

зали. Но комиссия посмотрела и... возмутилась: «У вас получилась какая-то домработница...». Банкнотных дел мастер, привычный к подобным «капризам», послушно убрал «домработницу» и изобразил сразу двух комсомолок – в платьях и без косынок. Комиссия посмотрела на второй вариант, нашла его, видимо, слишком вызывающим, так как художник «посмел подчеркнуть» некоторые анатомические признаки, характерные для женского тела. И решительно сказала: «Мать!.. Давайте лучше мать с детьми! Мать-героиню!». И Иван Иванович послушно разместил на купюре изображение женщины с двумя ребятишками. Однако среди членов комиссии опять нашёлся альтернативно одарённый оппонент: «Это же явно смахивает на мать-одиночку, идущую требовать алименты!..». «Даже не знаю, – говорил Дубасов, – смеяться мне, или как?» Хочешь – плачь, хочешь – смейся, но задание выполнять надо. Тем более что мудрое начальство выдало новую установку: в сюжете должна «проследиваться государственность», поэтому требуется изобразить на пятирублевой купюре... парашютистку. Но при обсуждении этого варианта госкомиссия вовремя спохватилась: в СССР женщин-парашютисток тогда ещё было совсем мало... Сошлись на бравом военном лётчике с парашютом.

И с четвёртого «захода» Иван Иванович Дубасов нарисовал именно его. Этот сюжет в конечном итоге и стал окончательным. Тот, кто решит, что именно такой банкноты не хватает в его коллекции, теперь будет искать не просто очередную трофей, а «вещь с историей» – с историей нашей страны. ■

Олег Семенюк

На снимке: четыре эскиза государственного казначейского билета номиналом в пять рублей 1938 года. Автор – И.И. Дубасов.



Эскиз №1



Эскиз №2



Эскиз №3



Эскиз №4

ЗАРУБЕЖНЫЕ ВЫСТАВКИ И КОНФЕРЕНЦИИ – 2018 (ВТОРОЕ ПОЛУГОДИЕ)

7 – 8 июняДублин,
Ирландия**Future Travel Experience Europe**

Выставка для участников рынка воздушного транспорта и индустрии путешествий, посвящённая новым технологиям и трендам в обслуживании пассажиров на земле и в воздухе.

futuretravelexperience.com

24 – 26 июня

Перт, Австралия

APOT.Asia Forum 2018

APOT.Asia (Asia Pacific On-board Travel) – организация, созданная для развития отношений, сотрудничества и обмена информацией между авиакомпаниями, кейтерингами, а также профессионалами в сфере гостиничного и туристического бизнеса. Цель Форума – сделать Азиатско-Тихоокеанский регион более привлекательным для бизнеса.

apot.asia

2 – 4 сентябряЛондон,
Великобритания**The Speciality Food Festival**

Участники международного фестиваля продуктов питания могут установить ценные контакты, найти высококачественные продукты и получить практические знания о новейших приёмах в сфере кулинарии.

speciality.ae

10 – 12 сентября

Лас-Вегас, США

Future Travel Experience Global

Место встречи авиакомпаний, аэропортов, поставщиков, производителей оборудования, правительственных учреждений, туристических компаний и других участников сферы путешествий для обмена новейшей информацией по обслуживанию клиентов и совместного определения будущих тенденций в этой сфере.

futuretravelexperience.com

16 – 18 сентября

Дубай, ОАЭ

SEAFEX Middle East

Крупнейшая торговая ярмарка Ближнего Востока в сфере добычи и обработки морепродуктов, предоставляющая самые широкие возможности для сотрудничества и установления профессиональных связей между специалистами сферы снабжения.

seafexme.com

20 – 21 сентябряЛондон,
Великобритания**Lunch!**

Мероприятие, которое объединяет под одной крышей всю индустрию еды «на вынос»: от новых вкусных продуктов питания, напитков и инновационных решений упаковки до определения ключевых направлений и трендов.

lunchshow.co.uk

24 – 27 сентября

Бостон, США

APEX

Выставка для профессионалов, представляющих более 100 авиакомпаний и свыше 150 поставщиков, работа которых нацелена на совершенствование сферы обслуживания пассажиров.

apex.aero

25 – 27 сентября

Бостон, США

AIX

Ежегодная всемирная выставка для авиакомпаний и поставщиков, посвящённая инновациям в интерьере салона воздушного судна, освещении, туалетных комнатах, а также полных технологических циклах для обслуживания пассажиров, сервисах по предоставлению питания перед полётом и регистрацией.

aircraftinteriorsexpo-us.com

ЗАРУБЕЖНЫЕ ВЫСТАВКИ И КОНФЕРЕНЦИИ – 2018 (ВТОРОЕ ПОЛУГОДИЕ)

**30 сентября –
5 октября**

Канны, Франция

TFWA World Exhibition & Conference

Ежегодная международная выставка беспошлинной торговли для профессионалов в сфере розничной и беспошлинной торговли на бортах воздушных судов. Мероприятие включает в себя выставочную экспозицию и узкоспециализированную конференцию с участием ключевых спикеров индустрии.

tfwa.com

16 октябряЛондон,
Великобритания**Innoveat**

Выставочный слоган «Инновации на тарелке» отражает идею мероприятия-презентации высококачественных и инновационных продуктов питания и напитков, разработанных специально для индустрии путешествий ведущими поставщиками Великобритании.

innoveat.co.uk

**30 октября –
1 ноября**

Дубай, ОАЭ

Yummex Middle East

Одна из ведущих международных выставок кондитерских изделий на Ближнем Востоке. Здесь будет представлен новейший ассортимент товаров, а также созданы все условия для диалога между профессионалами в области розничной торговли, дистрибуции, общественного питания и гостиничной индустрии.

yummex-me.com

**31 октября –
2 ноября**

Лонг Бич, США

**Mega Event Worldwide
(Ancillary, Loyalty & Co-Brand Conferences)**

Место для установления деловых контактов с руководителями программ лояльности, небилетной выручки и межбрендовых программ многих крупнейших авиакомпаний мира, а также туристических компаний. Здесь также можно будет узнать и обсудить последние тренды и лучшие примеры из практики в этих сферах в эпоху цифровых технологий.

airlineinformation.org

13 – 14 ноября

Сингапур

Future Travel Experience Asia EXPO

Крупнейшая бесплатная выставка в Азии. На мероприятии будут представлены новейшие продукты и концепции, разработанные поставщиками услуг Азиатско-Тихоокеанского региона и за его пределами с целью улучшения аэропортов и авиакомпаниями сервиса для пассажиров, сокращения затрат, увеличения производительности и доходов.

futuretravelexperience.com

19 – 20 ноября

Бейрут, Ливан

MEADFA

Конференция является ключевым событием в одном из наиболее динамичных регионов в области беспошлинной розничной торговли.

meadfa.com

20 – 22 ноябряЛондон,
Великобритания**Food Matters Live**

Выставка-форум – единственное межотраслевое мероприятие в Великобритании, объединяющее пищевую промышленность, правительственные организации, ритейлеров, провайдеров общественного питания, а также организации, занимающиеся питанием.

foodmatterslive.com

10 – 12 декабря

Абу-Даби, ОАЭ

SIAL-Middle East

Комплексная платформа для представителей органов власти, представителей индустрии питания, гостиничного и ресторанного бизнеса, розничных покупателей, дилеров, дистрибьюторов и торговых компаний, на которой, в частности, будет представлен ряд продуктов, являющихся новинками в регионе.

sialme.com

Batiste
Instant Hair Refresh



Ola!

Hello!



Сухие шампуни №1 в Европе

ВОЗЬМИ С СОБОЙ В ПУТЕШЕСТВИЕ!



1 Встряхните баллон и нанесите Batiste на корни волос



2 Массируйте кожу головы кончиками пальцев



3 Расчешите волосы и наслаждайтесь чистотой и свежестью волос!

www.batistehair.ru

Реклама.



erborian
KOREAN SKIN THERAPY
PARIS · SEOUL



СЕКРЕТ СОВЕРШЕННОЙ КОЖИ

☎ 8 800 700 45 02 🛒 www.erborian.ru

Фирменные бутики Erborian: ТЦ «АФИМОЛЛ Сити», г. Москва, Пресненская наб., д. 2, 2 этаж, ТЦ «Метрополис», г. Москва, Ленинградское шоссе, д.16А стр. 4, 1 этаж, ТРК «VEGAS Кунцево», Московская обл., с. Немчиновка, Хорошевский пр-д, д. 14, 2 этаж, ТЦ «Капитолий Вернадского», г. Москва, пр-т Вернадского, д. 6, 1 этаж.

Эрбориан Корейские ритуалы красоты Париж Сеул. ООО "Л'Окситан РУС", 119180, г. Москва, ул. Большая Якиманка, д.22, пом. № 40, ОГРН 1067746721239. Реклама. Товар сертифицирован.



РОССИЙСКАЯ ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ КОМПАНИЯ
МЕЖДУНАРОДНАЯ КОРПОРАЦИЯ АСЕПТИКА

ООО «М.К.Асептика»

111524, г. Москва, ул. Электродная, д. 9, стр. 3, пом. 2

Тел./факс: +7(495)660-18-00

mk@aseptica.ru | www.aseptica.ru



✂ ФАСОВКА И УПАКОВКА ДЛЯ HoReCa

ПРОИЗВОДСТВО И КОМПЛЕКТАЦИЯ ДОРОЖНЫХ НАБОРОВ
ФАСОВКА ЖИДКОЙ И СЫПУЧЕЙ ПРОДУКЦИИ в одноразовую упаковку

КОСМЕТИЧЕСКАЯ ПРОДУКЦИЯ ✂

КОСМЕТИЧЕСКИЕ И ГИГИЕНИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА «ПОД КЛЮЧ» –
ОТ РАЗРАБОТКИ РЕЦЕПТУРЫ ДО УПАКОВКИ:
кремы, гели, маски, скрабы, эмульсии, лосьоны, шампуни

✂ МЕДИЦИНСКИЕ ИЗДЕЛИЯ ЛИДЕР ОТРАСЛИ!

ВЛАЖНЫЕ АНТИСЕПТИЧЕСКИЕ САЛФЕТКИ с 70% спиртом
ВЛАЖНЫЕ САЛФЕТКИ ДЛЯ АПТЕЧКИ с лекарственными средствами
СОРБЕНТЫ ДРЕНИРУЮЩИЕ АСЕПТИСОРБ® для лечения ран

ВЛАЖНЫЕ САЛФЕТКИ ✂

ОДНОРАЗОВЫЕ САЛФЕТКИ В ИНДИВИДУАЛЬНОЙ УПАКОВКЕ-САШЕ:
гигиенические, косметические, бытовые, медицинские
и дезинфицирующие

Ваши идеи - наша реализация!
Наши идеи - ваша продукция!



ПОКУПКИ В НЕБЕ СТАЛИ УДОБНЕЕ



- УНИКАЛЬНЫЙ POS-ТЕРМИНАЛ
- НАЛИЧНАЯ И БЕЗНАЛИЧНАЯ ОПЛАТА ТОВАРОВ ПО КАТАЛОГУ SKYSHOP
- ОПЛАТА БАНКОВСКОЙ КАРТОЙ   
- УЧЕТ ТОВАРОВ ЧЕРЕЗ ТЕРМИНАЛ В РЕЖИМЕ ONLINE

UNISTREAM.RU

