

**W 2023 roku Air France obchodził 90-lecie swojego istnienia. Okrągła rocznica to doskonała okazja do wspomnień, jak dawniej wyglądały podróże lotnicze. Zatem linia otwiera przepastne archiwa, dzieli się swoją długoletnią historią prezentując zdjęcia, afisze reklamowe, filmy, zabytkowe uniformy, dawne wyposażenie samolotów i całe mnóstwo ciekawostek. W ramach obchodów francuski przewoźnik przygotował rocznicową stronę internetową - [90ans.airfrance.com](https://90ans.airfrance.com), spot reklamowy, dedykowane wydanie magazynu pokładowego EnVols, wystawę w paryskiej Galerii Lafayette oraz inne atrakcje dla fanów lotnictwa. Ponaddziesięcioletni Concorde, mundury od Diora, menu z Orient Expressu i od Lenôtre, ekskluzywny bar na górnym piętrze jumbo-jeta... Air France to lotnicza legenda i symbol stylowych podróży „à la française”**



Saint Exupéry Montaudran 1933 fot. mat. prasowe AFR

## Narodziny Air France i przedwojenny szyk

Wszystko zaczęło się 7 października 1933 roku, kiedy ogłoszono narodziny nowej linii lotniczej Air France, która powstała w wyniku połączenia pięciu komercyjnych przewoźników: Air Orient, Air Union, SGTA, CIDNA i Aeropostale. Pierwsze samoloty wykorzystywane do transportu osób zwykle były zmodernizowanymi bombowcami, w których montowano fotele z wikliny lub rattanu. Już wtedy, w latach dwudziestych XX w., jedna ze spółek założycielskich Air France oferowała połączenie z Polską (Warszawa-Paryż), które początkowo odejmowało kilka międzylądowań i trwało 9 godzin. Po utworzeniu Air France, Warszawa znalazła się wśród pierwszych kierunków w rozkładzie przewoźnika, a Air France – pierwszą istniejącą do dziś zagraniczną linią, która zaoferowała loty z Polski.

W latach 30., przed II wojną światową flota Air France składała się z 85 samolotów typu Dewoitine, Wibault oraz Fokker, którym odbywały się loty z Warszawy do Paryża. Była to wówczas przygoda dostępna dla nielicznych. Samolot przewoził 12 pasażerów, a bilet w obie strony kosztował równowartość dzisiejszych 6 tysięcy złotych. Na długo przed czasami WhatsAppa i Messengera, podczas lotu, pasażerowie mogli wysyłać prywatne depesze do wszystkich krajów w Europie, korzystając z pomocy pokładowego radiotelegrafisty i radiotelegrafu, w który były wyposażone wszystkie ówczesne samoloty Air France.

W początkowych latach działalności linii, załogi nie nosiły mundurów. Wkrótce na pokładach samolotów Air France pojawiły się pierwsze uniformy, zwane „barmańskimi”, inspirowane stylem ubioru bojów hotelowych, obsługi pociągów, czy statków transatlantyckich. Również z tej branży wywodzi się termin „steward”. Ich stroje były symbolem luksusowej obsługi i ówczesnego savoir vivre: białe marynarki z wysokim kołnierzem, noszone w połączeniu z granatowymi spodniami i białą czapką. Natomiast

paskami i insygniami oznaczano hierarchię załogi, nadając uniformom militarny styl, jaki do dziś zachowały mundury pilotów i pilotek lotnictwa cywilnego.

Od 1933 roku do wybuchu wojny serwis pokładowy w Air France odbywał się jedynie podczas kilku prestiżowych lotów do Londynu i Nicei. Barmani wsiadali na pokład samolotu z kosztami kanapek, termosami z gorącą wodą do kawy i herbaty oraz butelką koniaku. Ale podniebna gastronomia narodziła się wcześniej, gdzieś nad kanałem La Manche. W 1927 roku Air Union – jedna ze spółek założycielskich Air France, starając się wyróżnić na tle konkurencji, na kluczowej wówczas trasie Paryż-Londyn, podała posiłek przygotowany przez Compagnie Internationale des Wagons-Lits – operatora słynnego Orient Expressu. Menu składało się z homara po parysku, potrawki z kurczaka Bresse i lodów glace plombières. Była to pierwsza tego typu usługa na świecie, która zainspirowała Air France do stworzenia swojego serwisu pokładowego. Catering lotniczy na dobre rozwinął się po II wojnie światowej, kiedy to wraz z wydłużeniem czasu lotu i większymi odległościami, poczęstunek dla pasażerów stał się koniecznością.

Do wybuchu II wojny światowej Air France zdołał zbudować trzecią co do wielkości siatkę lotniczą na świecie, która w 1938 roku obejmowała już 85 destynacji.

## Złote czasy lotnictwa

Zanim Air France wznowił swoją działalność po II wojnie światowej, w 1946 roku, musiał przejść reorganizację. W lipcu 1946 roku, kosztem połączeń europejskich, uruchomiono trasę międzykontynentalną Paryż-Nowy Jork. Zdzięsiątkowana przez wojnę flota wymagała modernizacji, zatem linia zaczęła inwestować w nowe, głównie amerykańskie samoloty nowej generacji: Douglas DC-3 i DC-4, których Air France używał w niemal całej swojej siatce oraz Lockheed Constellation, Super Constellation i wreszcie Super Starliner, jeden z najwspanialszych czterosilnikowych samolotów śmigłowych w historii.

Pierwsze połączenia transatlantyckie, samolotem Super Constellation, dawały Air France znaczną przewagę nad konkurentami. W latach 50. podróże lotnicze przez Atlantyk wymagały określonych warunków. Samolot zabierał na pokład ograniczoną liczbę pasażerów, a sam lot mógł odbyć się tylko przy korzystnym wietrze. Nie zmienia to jednak faktu, iż podróż przez ocean była wyjątkowym przeżyciem, a zwłaszcza legendarna usługa „Parisien spécial” dostępna na trasie do Nowego Jorku od 1953 roku. Poza wykwintnym serwisem na porcelanie i w kryształowych kieliszkach, na pokładzie tej maszyny były 34 miejsca sypialne i siedem prywatnych kabin, a gości witano szampanem.

Na początku 1946 roku, po raz pierwszy w historii francuskiego lotnictwa, Air France zatrudnił stewardessy. Początkowo nie nosiły żadnych znaków rozpoznawczych, a zaskoczeni poświęcaną im uwagą podróżni, brali je za życzliwe współpasażerki. Linia doszła do wniosku, że mundur jest koniecznością. W pierwszym zaprojektowanym przez Georgette Renal damskim uniformie, wyraźnie było jeszcze widać militarny styl i ślady minionej epoki na znaczonej wojną. Kolejne modele mundurów w latach 50. cechują się już bardziej kobiecym, eleganckim stylem.

## Era odrzutowców

U schyłku lat 50. lotnictwo wkraczało w erę samolotów odrzutowych, które szybko zrewolucjonizowały branżę. W tym czasie Air France nabywa dwa najlepsze odrzutowce na rynku: Caravelle i Boeinga 707, którym można było jednorazowo przewieźć 180 pasażerów i pokonać trasę z Paryża do Nowego Jorku zaledwie w ciągu 8 godzin (o sześć godzin krócej niż śmigłowem Super Constellation). Zaś Caravelle stał się liderem na europejskim niebie. Zakup nowych maszyn oznaczał konieczność wprowadzenia zmian w infrastrukturze lotniska. Pasy startowe, hangary, bramki – wszystko musiało być przystosowane do wymagań stawianych przez nowe typy maszyn.

W latach 60. podróże lotnicze powoli przestają być luksusem zarezerwowanym tylko dla

wybranych, bo koszty operacyjne odrzutowców były niższe. Przykładowo w 1961 roku, lot z Paryża do Nowego Jorku kosztował już trzy razy mniej niż w 1956 roku.

W 1966 roku Air France po raz pierwszy oferuje swoim klientom rozrywkę pokładową, wyposażając 19 Boeingów 707 w duże ekrany na których wyświetlano kolorowe filmy. Ponadto linia rozbudowuje serwis gastronomiczny, a załogę ubiera w niezwykle eleganckie mundury zaprojektowane przez największe sławy haute couture - Diora i Balenciagę.





fot. mat. prasowe AFR

Historię Air France lat 70. definiują dwa kultowe samoloty. Pierwszym z nich był Boeing 747. Słynny „jumbo”, ze swoim charakterystycznym garbem, który w barwach francuskiej linii latał 47 lat, umożliwił już globalny transport lotniczy naprawdę na dużą skalę. Podróż w odległe miejsca stała się nie tylko dostępna, ale i niedroga. Goście pierwszej klasy mieli do dyspozycji prawdziwy klubowy bar na górnym piętrze samolotu, a wystrój kabiny został zaprojektowany przez artystów. Użytkowanie tak dużych odrzutowców zrewolucjonizowało również serwis pokładowy. Ponieważ na pokładzie Boeinga 747 trzeba było obsłużyć ponad czterysta osób w ograniczonym czasie, Air France wprowadził tace z posiłkami, a w 1971 roku utworzył własną spółkę zależną zajmującą się cateringiem lotniczym – Servair.

W 1976 roku do floty Air France dołącza wyjątkowa maszyna – 100 miejscowy samolot Concorde, który oferował niespotykane doświadczenie lotów z prędkością naddźwiękową. Trasę z Paryża do Nowego Jorku samolot pokonywał w czasie 3 godzin i 39 minut, lecąc na wysokości 17 000 metrów, z prędkością 2200 km/h. Concorde można było ponadto polecieć do Dakaru, Caracas, Rio de Janeiro, Waszyngtonu i Dallas. Samolot robi furorę, a na jego cześć Air France ubiera swoje stewardesy w specjalnie zaprojektowaną sukienkę Concorde od Jeana Patou. Pasażerowie są częstowani szampanem, truflami i wypiekami z restauracji Lenôtre. Naddźwiękowa przygoda trwała 27 lat, do 2003 roku.

W kolejnych dekadach, coraz niższe ceny przelotów przyciągają nową kategorię klientów – rozwija się turystyka lotnicza. W siatce Air France pojawiają się nowe, typowo turystyczne destynacje, jak Karaiby i Polinezja, a Francja staje się najczęściej odwiedzanym krajem na świecie.

## Air France dziś

Od 90 lat Air France pomaga ludziom zwiedzać świat i wygodnie przemieszczać się na



duże odległości, niezmiennie priorytetowo traktując bezpieczeństwo pasażerów, komfort i jakość usługi. Linia wniosła też istotny wkład w lotnictwo cywilne – przecierała nowe szlaki, inwestowała w innowacje i dzięki temu odegrała i nadal odgrywa ważną rolę na europejskim niebie. Od momentu powstania, przewoźnik pełni rolę ambasadora francuskiej kultury i stylu życia, stwarzając unikalne doświadczenie podróży, z licznymi francuskimi akcentami. Najwybitniejsi artyści, projektanci i architekci, francuska kuchnia i haute couture – to dzięki nim Air France jest dziś synonimem elegancji, stylu i wysokiej jakości.

Dziś, Air France jest globalnym graczem na rynku przewozów lotniczych, który oferuje blisko 1000 lotów dziennie do 200 miast we wszystkich zakątkach świata, dysponując flotą ponad 240 samolotów. Linia nadal rozwija się, inwestuje i stawia czoło wyzwaniom. W ostatnich miesiącach Grupa Air France KLM podpisała umowę z Airbusem łącznie na 50 samolotów typu Airbus A350-900 i A350-1000, z opcją zakupu na 40 kolejnych maszyn. Jednocześnie trwa realizacja zamówienia Air France na 41 maszyn A350-900, które zasila jego flotę do 2025 roku oraz wąskokadłubowych Airbusów A220. Do 2030 r. udział paliwooszczędnych samolotów najnowszej generacji we flocie spółki osiągnie 70%, dzięki czemu przewoźnik będzie mógł dalej stawiać czoło ważnemu wyzwaniu obecnych czasów – redukcji emisji CO<sub>2</sub>. Strategia dekarbonizacji Grupy zakłada osiągnięcie do 2050 roku zerowej emisji netto.

Siatka Air France stale się rozrasta. W tym roku oferta przewoźnika wzbogaciła się o połączenia do Abu Dhabi, Raleigh- -Durham i Ottawy. Trwają też inwestycje w produkt. Obecnie linia instaluje nowe kabiny klasy biznes w Boeingach 777 i Airbusach A350 łącząc najwyższy poziom komfortu płaskich łóżek z licznymi udogodnieniami technologicznymi. Ponadto Air France pracuje nad projektem całkowicie nowej kabiny klasy pierwszej – La Première z całkowicie prywatnymi apartamentami, która ujrzy światło dzienne w 2024 roku.

Dziewięćdziesięcioletni dziś Air France ma się dobrze, pozostając bez wątpienia światowym

Air France wczoraj i dziś

liderem w dziedzinie transportu lotniczego.