ваш

азимут

Бортовой журнал авиакомпании

Специальный электронный выпуск

75 ПОБЕДА 1945–2020

#5

(29) май 2020

Нева державная

Воздушное судно авиакомпании «Азимут» названо в честь реки Невы

Челябинск.

Один из главных промышленных центров России

Сочи.

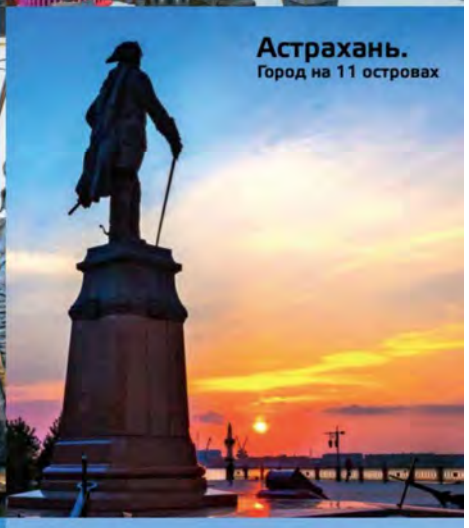
Курорт олимпийского уровня

Калуга.

Родина российской космонавтики

Краснодар.

Жизнь со вкусом



Астрахань.

Город на 11 островах

Ока –

самая русская река

Минеральные Воды.

Ворота всероссийской здравницы

Калининград –

западные ворота России

САМЫЕ ИНТЕРЕСНЫЕ и красочные материалы прошлых номеров

Содержание

10 На амфибиях вокруг света

За 43 дня экипажи двух небольших самолетов пролетели 20 000 километров и девять стран

22 Небо. Девушка. Парашют

Бортпроводник Авиакомпании Азимут Юлия Горелова и на досуге выбирает небо

29 Как отправить самолет из точки А в точку Б

Руководитель Центра управления полетами Авиакомпании Азимут Валерий Соболев рассказал, как планируются рейсы

41 Жизнь на орбите

Космонавт, Герой России Александр Самокутяев - о космических экспериментах

52 Самая воздушная профессия

Какими качествами должен обладать пилот, рассказал командир экипажа Анатолий Шевцов

63 Стрижи в небе

Как тренируются пилоты, как отбирают кандидатов и придумывают новые элементы - в интервью с командиром АГВП "Стрижи" Денисом Кузнецовым

87 Искусство должно быть на расстоянии от коммерции

Лидер "Запрещенных барабанщиков" Виктор Пивторыпавло - о музыке и творческой свободе

94 Французское авиаралли в России

18 самолетов и 41 человек - в таком составе участники воздушного ралли посетили девять городов России

106 Путешествиям все возрасты покорны

Как жительница Уфы Сания Сагитова вышла на пенсию и начала путешествовать

#5(29)
2020

Учредитель:
АО «Авиакомпания АЗИМУТ»
Издатель: ООО «СкайЛайнПлюс»
Директор: Геннадий Залесский
Главный редактор:
Дмитрий Николаевич Киричук
Корректор: Жанна Дегтярёва
Рекламный отдел: Екатерина Атоян
Фото на обложке: коллаж из обложек предыдущих номеров журнала

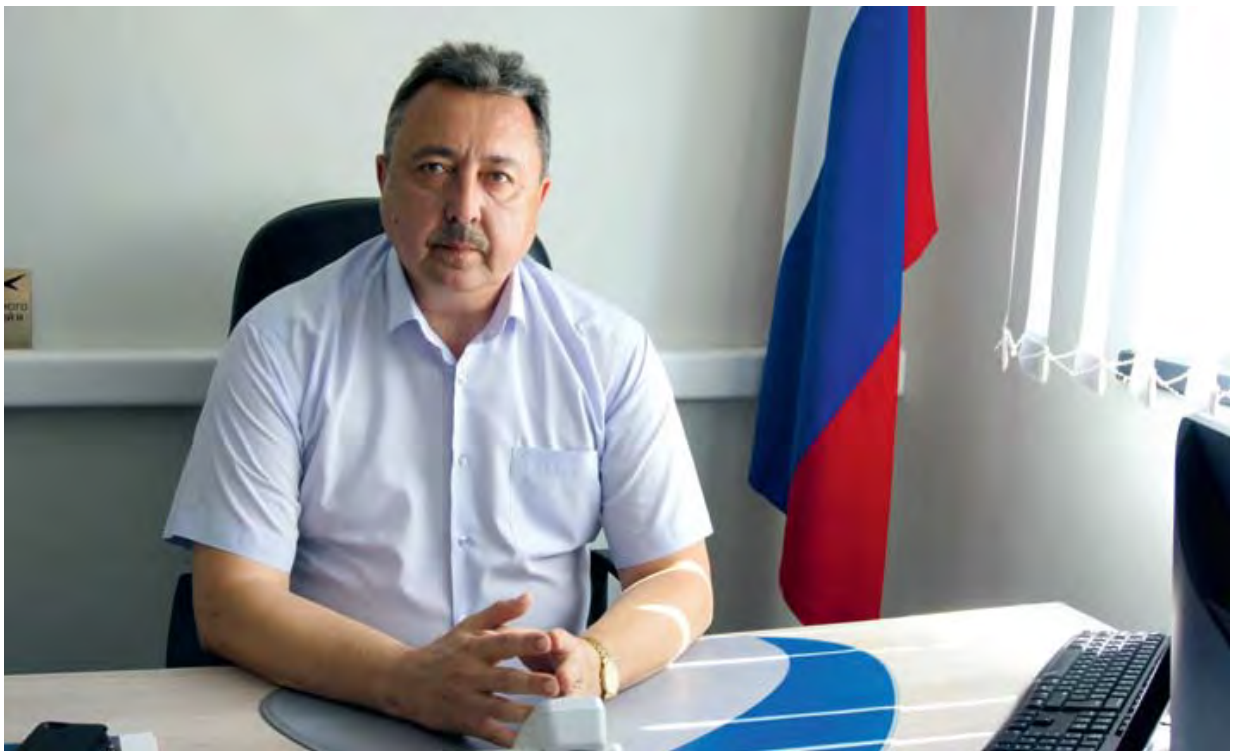
Адрес редакции и издателя:
344000, г. Ростов-на-Дону,
ул. Темерницкая, 32
Тел.: +7 (863) 227-05-73,
+7 (989) 700-20-20
e-mail рекламного отдела:
vashazimut@gmail.com
e-mail редакции: vashazimut@yandex.ru

Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ № ТУ61-01302 от 30.11.2017 выдано Управлением Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций по Ростовской области.

Дата выхода в свет 01.05.2020

Ежемесячное издание. Текущий номер распространяется бесплатно на официальном сайте авиакомпании «Азимут» azimuth.aero/

Редакция журнала не несёт ответственности за содержание рекламных материалов. Перепечатка материалов возможна только с письменного разрешения редакции. Материалы, предоставленные авиакомпанией «Азимут», размещаются от имени учредителя на основании ст. 18 Закона РФ «О средствах массовой информации».



Уважаемые пассажиры!

Искренне рад, что вы выбрали авиакомпанию «Азимут» для своего путешествия! Представляем вам электронную версию майского номера бортового журнала «Ваш АЗИМУТ». Этой весной авиационная отрасль и все мировое сообщество столкнулось с проблемами, вызванными коронавирусом. Для нашей авиакомпании главным остается здоровье и безопасность наших пассажиров, и мы предпринимаем все необходимые меры. По этой причине принято решение представить майский выпуск журнала в электронном виде.

В этом номере мы собрали лучшие материалы из предыдущих выпусков – репортажи о городах, в которые летают самолеты авиакомпании «Азимут», и интервью, среди героев которых – сотрудники нашей авиакомпании, которые рассказывают о том, как устроена жизнь людей, посвятивших жизнь авиации, путешественники, пересекающие мир на небольших самолетах. Также в этом уникальном электронном выпуске мы публикуем интервью с командиром авиационной группы высшего пилотажа «Стрижи» и беседу с российским космонавтом.

Среди героинь этого выпуска – жительница Уфы, которая после выхода на пенсию трижды обогнула земной шар и объехала множество стран.

Уверен, насыщенный и объемный выпуск не даст вам скучать во время перелета и вдохновит на новые путешествия.

В мае наша страна отмечает великий праздник – День Победы в Великой Отечественной войне. Этот праздник объединяет россиян, наверное, как никакой другой, и память защитников Родины свято чтут в каждой семье. В этом году исполняется 75 лет с того дня, когда знамя Победы взвилось над побежденным Рейхстагом, ознаменовав окончание страшной войны. Даже если по причине актуальных противоэпидемиологических мер торжественные мероприятия, приуроченные ко Дню Победы, будет решено перенести на другое время, 9 мая для каждого из нас остается священной датой. От всей души поздравляю всех с великим Днем Победы!

Желаю вам здоровья и благополучия, пусть скорее в нашу жизнь вернутся путешествия и новые приятные открытия.

Заместитель исполнительного директора
по авиационной и производственной безопасности
АО «Авиакомпания АЗИМУТ»
Игорь Орлов

Авиакомпания Азимут открывает новые направления

Несмотря на скращение объема перевозок, Авиакомпания Азимут расширяет маршрутную сеть. В апреле выполнен первый рейс из Уфы в Минеральные Воды.

2 апреля Авиакомпания «Азимут» выполнила первый рейс по новому направлению Уфа – Минеральные Воды – Уфа. По традиции первым пассажирам нового маршрута вручены сертификаты на бесплатный перелет. Первым пассажиром рейса Уфа – Минеральные Воды стал Денис Нехорошев, возвращающийся домой после вахтовой командировки.

«Полет прошел замечательно, очень доброжелательный экипаж, комфортный взлет и посадка. Сертификат на перелет использую, чтобы отправиться с сыном на День Победы в Волгоград», - поделился впечатлениями Денис Нехорошев.

На рейсе Минеральные Воды – Уфа первым пассажиром стала студентка Екатерина Прокофьева.

«Я занимаюсь лёгкой атлетикой, и мы с командой ездили на спортивные сборы в Кисловодск. Полет прошёл отлично. Куда полететь по сертификату, еще не решила, но, думаю, в ближайшее время выберу», - рассказала Екатерина.

Также в апреле возобновились полеты из Ростова-на-Дону в Екатеринбург. С расписанием рейсов Вы можете ознакомиться на сайте Авиакомпании.

Авиакомпания Азимут усиливает меры стабилизации эпидемиологической обстановки

На рейсах авиакомпании «Азимут» рассадка пассажиров осуществляется по принципу максимальной дистанцированности.

Авиакомпания «Азимут» предпринимает все возможные меры для предотвращения распространения вируса COVID-19 в соответствии с требованиями и рекомендациями Правительства Российской Федерации и регулирующих органов.

Лайнеры авиакомпании регулярно проходят дезинфекционную и санитарно-эпидемиологическую обработку с привлечением специализированных организаций.

Салонные воздушные фильтры, установленные на борту, защищают от микрочастиц и вирусов с эффективностью 99,97%. Члены экипажа проходят медицинский осмотр и используют средства индивидуальной защиты.

Заботясь о здоровье пассажиров, авиакомпания принимает все возможные меры по размещению пассажиров в салоне ВС на местах, максимально удаленных друг от друга.

Мы обращаемся к пассажирам с просьбой быть внимательными к своему самочувствию, с заботой отнестись к здоровью своих близких и соблюдать правила противоэпидемиологической гигиены.

Фото: freepik.com

Информация о дополнительных мерах борьбы с коронавирусом

Режим самоизоляции по прибытию продлен в ряде регионов.

Авиакомпания Азимут сообщает пассажирам о продлении мер по предотвращению распространения коронавирусной инфекции.

Прилетающие в Краснодар, Сочи и Симферополь должны в течение 14 дней соблюдать самоизоляцию дома или под наблюдением медицинского персонала.

Аналогичные меры вводятся в ряде регионов, актуальная информация доступна на официальных ресурсах Федеральной службы Роспотребнадзора субъектов Российской Федерации.

Авиакомпания Азимут рекомендует в настоящее время соблюдать режим самоизоляции и ответственно отнестись к своему здоровью и благополучию своих близких.

Фото: freepik.com

Фото: MaxoDavion

Авиакомпания Азимут сообщает об изменении расписания по некоторым направлениям

Время выполнения полетов скорректировано до конца мая.

Уведомляем пассажиров о корректировке расписания на май 2020 года рейсов из Ростова-на-Дону, Краснодара, Брянска, Калуги, Сочи и Элисты по всем направлениям.

Время выполнения рейса может изменяться, поэтому рекомендуем уточнять актуальное время отправления на сайте авиакомпаии Азимут в разделе "Расписание".

Авиакомпания Азимут стала лауреатом национальной авиационной премии «Крылья России»

23-я церемония награждения впервые прошла в онлайн-формате.

Авиакомпания Азимут стала лауреатом национальной авиационной премии «Крылья России – 2020» в номинации «Развитие регионов». Эксперты премии назвали Азимут авиакомпанией года в группе с объемом перевозок от 1 до 4 млн пассажиров в 2019 году.

«Это стало возможным благодаря эффективной работе всех служб Авиакомпании и конструктивному взаимодействию с нашими партнерами. От лица Авиакомпании я хочу выразить благодарность экспертному сообществу и нашим пассажирам за оценку нашего труда. Важность этой престижной награды нельзя переоценить, ведь залог этого достижения – труд сотен профессионалов. Премия «Крылья России» отражает тенденции авиационной отрасли и подчеркивает ключевые этапы ее развития», - отметил генеральный директор Авиакомпании Азимут Павел Екжанов.

В 2019 году Авиакомпания Азимут расширила свою маршрутную сеть и внесла вклад в развитие прямого авиасообщения между регионами России и перевезла более одного миллиона двухсот тысяч пассажиров, что на 86% больше показателей 2018 года. Число авиарейсов выросло на 78%.

Авиакомпания «Азимут» проводит акцию «Наши ветераны»

Участники Великой Отечественной войны могут воспользоваться правом бесплатного перелёта по направлениям авиакомпании «Азимут»

2020 год объявлен в России Годом памяти и славы. Авиакомпания «Азимут» заботится о ветеранах войны и поздравляет всех с 75-летием Великой Победы. Ветераны смогут совершить перелёт по любому направлению маршрутной сети авиакомпании «Азимут», оформив билет экономического класса со скидкой 100 процентов. С ветераном может лететь сопровождающее лицо, для которого действует 90-процентная скидка на нормальный тариф экономического класса. Перевозка ветерана, приглашённого Президентом Российской Федерации на парад Победы в г. Москве 9 мая 2020 года, и сопровождающего его лица оформляется со скидкой 100 процентов. Действие акции распространяется на все направления перевозчика на все рейсы в период с 1 июня 2020 года по 31декабря 2020 года.

Подготовил Никита Артауз

Советские асы

В начале XX века летчиков, сбивших пять и более вражеских самолетов, стали называть асами. В годы Великой Отечественной войны таких было немало. Иван Кожедуб, Александр Покрышкин, Алексей Маресьев – наиболее известные из советских асов, но были и другие внесшие свой очень весомый вклад в победу.

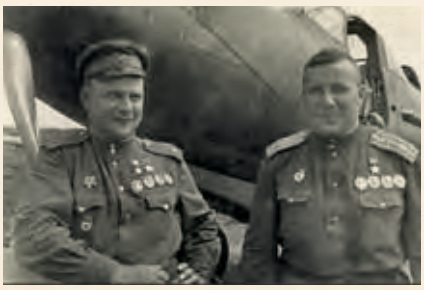
ГРИГОРИЙ АНДРЕЕВИЧ РЕЧКАЛОВ

Более 420 военных вылетов, более 120 воздушных боев, 61 личная победа. А ведь за день до начала Великой Отечественной войны будущего блистательного летчика, дважды Героя Советского Союза Григория Речкалова забраковала врачебно-летная комиссия — обнаружили дальтонизм. Помогла случайность. 22 июня, когда летчик вернулся в часть, начальник штаба полка дал ему срочное задание и на медицинское заключение даже не взглянул. А уже 27 июня Речкалов сбил свой первый «мессершмит» — на устаревшем И-153 под номером 13, несчастливым для немцев, как он потом шутил.

Весной 1943 года Григорий Речкалов освоил американскую «аэрокобру». Сами американцы ее не любили за крутой нрав — самолет легко входил в штопор при малейшей ошибке пилота. Речкалов же только на «аэрокобре» одержал 44 победы — больше всех среди советских летчиков..

ДМИТРИЙ БОРИСОВИЧ ГЛИНКА

Доброжелательный и терпеливый, Дмитрий Глинка — единственный из первой десятки советских летчиков-асов не прошел школы инструкторов. Впрочем, это не помешало ему поднабраться опыта и совершить несколько сот вылетов еще до того, как он попал на фронт. Вскоре Дмитрий стал первым асом в полку, ему поручили водить в бой группы истребителей. Человек большой физической силы, выносливости и азарта, иногда он совершал по нескольку боевых вылетов в день, а один раз довел их число до девяти.



Дважды Герой Советсткого Союза Дмитрий Глинка и его брат Герой Советсткого Союза Борис Глинка

Однажды во время ожесточенных боев на Кубани Глинка в составе шестерки

истребителей под своим командованием столкнулся с фашистскими бомбардировщиками. Неприятель превосходил числом. Тогда Глинка, точно угадав время между бомбардировками, с помощью ложных маневров сбил сначала ведущий «юнкерс», потом следующий за ним, затем еще один. Немцы растерялись. Им показалось, что на них напала целая эскадрилья советских самолетов. Уйдя с намеченного курса, они бросились в бегство, при этом, однако, сбили самолет Дмитрия. Стоит отметить, что брат прославленного летчика Борис служил в это время в том же самом полку. Узнав о случившемся, он решил отомстить, поднялся в воздух, вдогонку немцам, и пустил очередь по их «юнкерсам». В тот день полк, где воевали братья Глинки, сбил 20 немецких самолетов. Всего же за период ВОВ на счету Дмитрия оказалось 50 личных побед, на счету Бориса 30.

КИРИЛЛ АЛЕКСЕЕВИЧ ЕВСТИГНЕЕВ

Даже в среде лучших военных пилотов Евстигнеева называли «летчиком от бога». Он вел самолет уверенно и виртуозно — действительно от бога, даром что поначалу врачи ни за что не хотели допускать его на фронт из-за язвы желудка. С началом Великой Отечественной войны Евстигнеев обучал пилотов, перегонял лендлизные «аэрокобры» и без устали писал рапорты командованию с просьбой испытать его в бою. В 1943 году просьбы были услышаны.

Правда, из первого боевого вылета пришлось почти сразу вернуться, даже не набрав высоту: не убралась стойка шасси. Зато всего через несколько дней уже в первом серьезном поединке Евстигнеев одержал сразу две победы — уничтожил немецкие «юнкерс» и «мессершмит», а всего за время войны сбил, по одним данным, 52 вражеских самолета и 53 — по другим. Любопытно, что неприятелю так и не удалось сбить Евстигнеева.

НИКОЛАЙ МИХАЙЛОВИЧ СКОМОРОХОВ

Едва заслышав в шлемофонах грозное предупреждение: «В воздухе Скоморох!» — немцы предпочитали не ввязываться и, если была возможность, уходили от столкновения. Пасть от удара Скоморохова было незазорно даже для немецких летчиков «Бриллиантовой эскадры». Среди вражеских пилотов советский ас слыл неуловимым. Скоморохов постоянно смещался то чуть вправо, то чуть влево, как бы скользя по воздуху, и если и попадал в прицел противника, то лишь на мгновение. Сам же он отличался молниеносной реакцией и необыкновенным хладнокровием: чем опаснее была ситуация, тем спокойнее и собраннее он становился. Так, в боях на Курской дуге в критической, смертельно опасной ситуации, когда вражеский «мессершмит» предвкушал уже легкую победу, Скоморохов ровным движением запустил заглохший прямо в воздухе двигатель своего самолета и расстрелял противника.
За время военных действий Николай Скоморохов не только не был ранен сам и не допустил повреждения своего аппарата, но и не потерял ни одного ведомого. Количество же личных побед остановил на 46, наверное, лишь потому, что начал воевать в декабре 1942-го.

НИКОЛАЙ ДМИТРИЕВИЧ ГУЛАЕВ

Историки военного искусства называют его лучшим летчиком-снайпером XX столетия. Еще бы: за Гулаевым числятся 42 победы подряд в 42 боях. Если бы не природная скромность, фигура Гулаева могла бы затмить славу самого Кожедуба. Но многие победы Николай «раздаривал» — просил записать на счет семейных товарищей: за сбитые вражеские самолеты неплохо платили. При этом в летчике удивительно сочетались агрессивная манера боя и мальчишеское безрассудство. Первый свой немецкий «хейнкель» Гулаев и сбил как раз благодаря безрассудству. Взлетев без приказа, без допуска к полетам в ночное время, под вой воздушной тревоги и подбадривающие возгласы товарищей, он настиг немецкий бомбардировщик и открыл по нему огонь. За самоуправство Гулаеву объявили выговор, а за победу — представили к награде.
Впоследствии лично уничтоживший за все время войны 55 вражеских военных летательных аппаратов будущий дважды Герой Советского Союза не ограничивался одним фашистским истребителем в день, два раза сбил по три самолета, в семи боях сделал дубль. Подвиг советского аса бережно чтут на малой родине, в городе Аксае Ростовской области: здесь установлен памятник пилоту, его имя носят гимназия и одна из местных улиц.

Ваши планы изменились из-за COVID-2019?

Воспользуйтесь сертификатом

Всем пассажирам, имеющим право в соответствии с условиями применения тарифа на вынужденный или добровольный возврат авиабилетов, приобретенных на любой рейс Авиакомпании, оформлен Сертификат на стоимость приобретенных услуг.

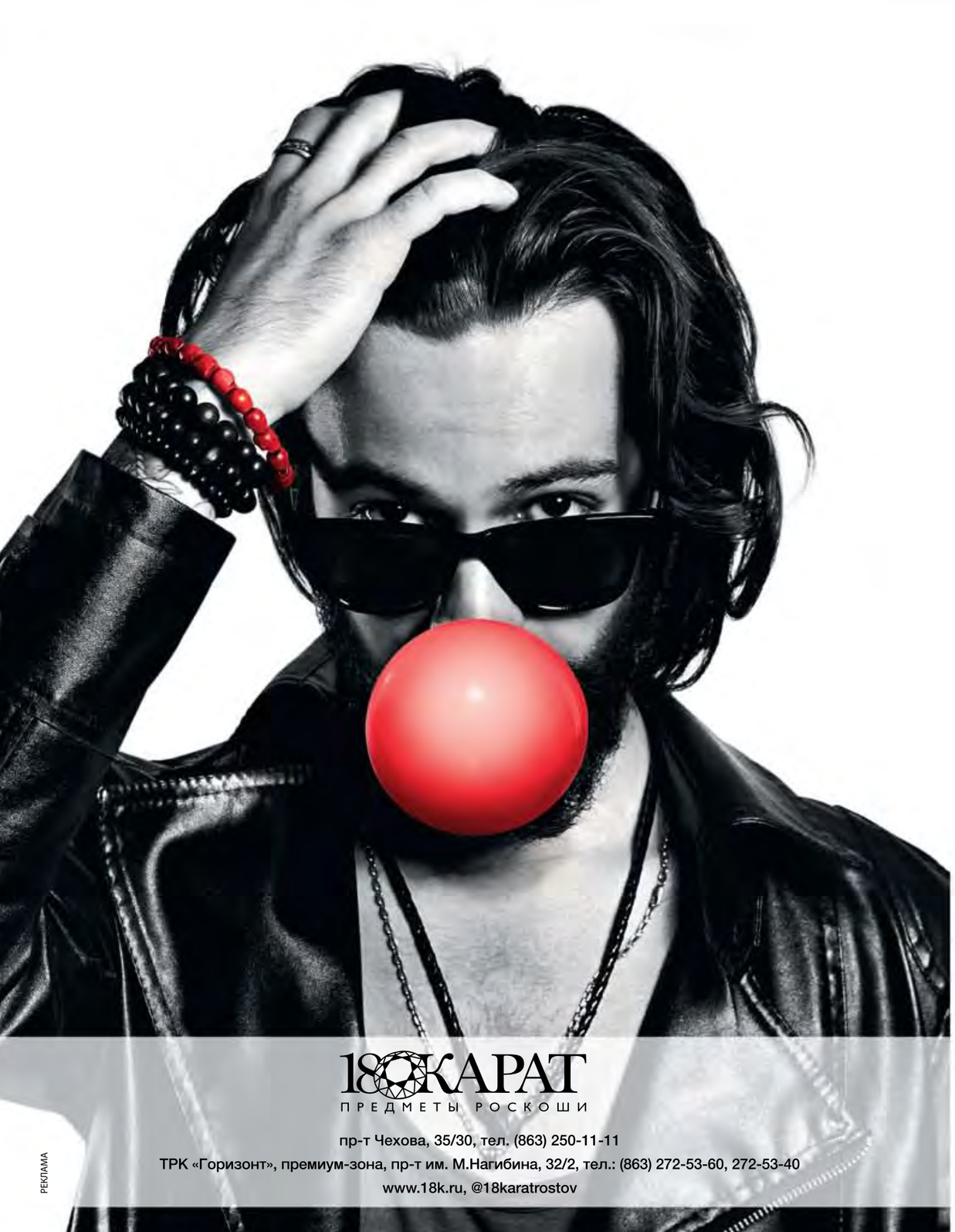
А в знак благодарности за терпение и понимание к сумме тарифа мы добавили 25% от его суммы.

Сертификат не требует бумажного оформления, основанием для применения условий по сертификату служит оплаченный, но не использованный авиабилет (бронирование). Номер сертификата - это номер вашего авиабилета.

Для оформления нового авиабилета по условиям Сертификата достаточно направить на e-mail certificate@azimuth.aero номер авиабилета, скан или фото-копию документа, удостоверяющего личность пассажира, данные нового рейса и дополнительных услуг, которые вам необходимы. Сделать это можно до 31 декабря 2021 года.

Фото: Александр Ворновской

азимут



18КАРАТ
ПРЕДМЕТЫ РОСКОШИ

пр-т Чехова, 35/30, тел. (863) 250-11-11
ТРК «Горизонт», премиум-зона, пр-т им. М.Нагибина, 32/2, тел.: (863) 272-53-60, 272-53-40
www.18k.ru, @18karatrostov

РЕКЛАМА

CORUM
CRAFT YOUR DREAMS

BIG BUBBLE

Корпус диаметром 52мм из титана 5 класса,
механизм с автоматическим заводом,
центральная секундная стрелка

corum-watches.com

Беседовала Виктория Сапунова
Фото Андрея Иванова

На амфибиях вокруг света

3 июля 2018 года экипаж международной кругосветной океанической экспедиции начал удивительное воздушное путешествие — полярную кругосветку. За 43 дня на небольших самолетах-амфибиях «Ла-8» и «Борей» пилоты преодолели 20 000 километров и девять стран.

Участниками экспедиции стали космонавты Валерий Токарев и Олег Атьков, пилот-спортсмен Сергей Алафинов, главный конструктор НПО «АэроВолга», производящего «Ла-8», Дмитрий Суслаков, француз Лойк Блэйз, летчик-испытатель Владимир Евстафьев, а также самый молодой член команды авиационный инженер и частный пилот Андрей Иванов. В интервью нашему изданию Андрей рассказал, как он накопил на свой собственный самолет, какие трудности возникли во время полярного путешествия и как он подружился с медведем.

— Андрей, расскажите, как пришла идея такого путешествия?

— Идея не моя. Поучаствовать меня пригласил Сергей Вячеславович Алафинов, мы с ним давно уже знакомы. Кругосветный перелет был его мечтой, так что он стал организатором этой экспедиции. Перед нами стояла цель — испытать самолеты отечественного производства, а помимо этого еще и посмотреть наш Север. Я понимаю, кругосветки совершают многие, но облететь земной шар вокруг по северным районам мало кому удавалось, да еще и на небольших самолетах-амфибиях.

— Долго готовились к экспедиции? Какие были сложности?

— Путешествие вдоль Северного полярного круга уже само по себе достаточно сложное. Это связано и с метеорологическими особенностями, и с трудностями организации. Например, где-то нельзя дозаправиться, потому что нет авиационного топлива, где-то плохая связь, плохие метеоусловия, аэродромы... Вообще, подготовка длилась пять лет, самолеты тестировали, готовили к маршрутам. У каждого в экспедиции была своя зона ответственности.

— Такая длительная «прогулка» наверняка не обошлась без приключений. Какие были нештатные ситуации?

— В основном, конечно, такие ситуации были связаны с погодой. Из-за нее неделю мы провели в Бухте Провидения, сбились с графика, но безопасность была на первом месте. В Норильске случилось неприятное происшествие. Мы хотели приземлиться не в центральном аэропорту, Алыкеле, а в Дудинке, но в Дудинке оказалась... разобрана взлётно-посадочная полоса! Чтобы никто не прилетал и не садился, плиты вытащили в шахматном порядке! А центральный аэродром принимает всего несколько часов в сутки, потому что у них полоса в ремонте, она проложена на вечной мерзлоте, и ее приходится обновлять чуть ли не каждый год. С топливом там тоже были проблемы, хотя мы договаривались заранее. Завезти его удалось только в день прилета, разгрузили его в Дудинке, потому что изначально мы собирались садится там, и потом уже оттуда его доставляли нам в Алыкель. Какая-то просто диверсионная работа по уничтожению соседнего аэродрома, нам показалось!

— Что запомнилось, наоборот, с лучшей стороны?

— Все приятные моменты были связаны с людьми, которые нам встречались на пути. В Якутии, например, нас

Кругосветки совершают многие, но облететь земной шар вокруг по северным районам мало кому удавалось, да еще и на небольших самолетах-амфибиях.

ДОБРО
ПОЖАЛОВАТЬ

Икары

Лучше нашей природы ничего нет. Особенно Камчатка, Чукотка, Сахалин — это просто какие-то жемчужины. Красивы Аляска, Баффиновы и Фарерские острова, Гренландия.

приняли очень тепло — и руководство, и администрация аэропортов. На Чукотке безумно приятные и доброжелательные люди. В Бухте Провидения нас вообще встретили как родных: и кормили, и все показывали, даже возили в эскимосский поселок и организовали баню, пока мы ждали подходящей погоды. Угостили китовым салом, а оно же дорогое, но вкусное, кстати, хоть и вкус необычный. Ребятишки-эскимосы организовали целое представление — показали нам свои народные песни и танцы, а потом еще и подарки подарили, сделанные своими руками. Нам тогда было так неудобно, что мы не можем их тоже отблагодарить. Поразили жители Тарко-Сале на Ямале: у них такие открытые глаза и лица, мы были искренне им интересны, наши самолеты, а сами люди очень душевные. Когда мы собрались улетать, ребятишки и сотрудники аэропорта тоже принесли подарки, просто, от всей души.

При этом полоса — как песчаный пляж, самолет проваливался в песок, и ее специально поливали из пожарной машины, чтобы мы могли вырулить.

— Как вас встречали за границей?

— Вы знаете, примерно так же. Когда американцы узнавали, что мы из России, они расплывались в широченной улыбке. Людям было интересно всё: самолеты, наша экспедиция, да просто как у нас живут. Никакого напряжения или тем более агрессии, о которой нам все время рассказывают, не было и в помине. Что касается Канады, там мы шли более северными коридорами. Порой в месте приземления не было гостиниц, и нам разрешали остаться в аэропорту. Там же, где была хоть какая-то гостиница, нас встречали, ездили с нами за топливом, старались показать свои места. Но по природным условиям Северная Канада — тоска тоской, это просто каменная пустыня. Там только рыбу ловить да тюленей бить, а больше там и нечего делать — просто плато и море.

путешествие

СЧАСТЬЕ НЕ ЗА ГОРАМИ

RAJAVARTIO-
LAITOS

P

Путешествие вдоль Северного полярного круга уже само по себе достаточно сложное. Это связано и с метеорологическими особенностями, и с трудностями организации.

— А где понравилось?

— Банально скажу, но все же, наверное, лучше нашей природы ничего нет. Особенно Камчатка, Чукотка, Сахалин — это просто какие-то жемчужины. Красивы Аляска, Баффиновы и Фарерские острова, Гренландия. Норвегия, Швеция и Финляндия впечатлили уже не настолько сильно — европейская часть глазу более привычна.

— В вашей команде был один иностранец...

— Да, Лойк Блэйз — единственный участник экспедиции не из России. Самое интересное, что у него серьезное заболевание — рассеянный склероз. Он сам вышел на руководителей экспедиции, попросил взять его с собой, поскольку он опытный летчик и борется со своим недугом с помощью постоянного движения и активности. Этот человек заслуживает уважения.

— А как вы попали в авиацию?

— Мысли о небе начали меня посещать еще в детстве. Мы жили рядом с Тушинским аэродромом. Однажды в одиннадцать лет я набрался храбрости, пролез через дыру в заборе и уверенным шагом пошел к самолетам. Увидев техника, спросил, как сюда попасть, и начать летать. К моему удивлению, меня не выгнали, а показали место за стоянками, где стояли маленькие белые планеры. Так я попал в юношескую планерную школу. Я был самым младшим в группе и невероятно гордился, что меня взяли. После сдачи экзаменов нас направили на врачебно-летную комиссию, и я не прошел окулиста. У меня уже тогда была близорукость.

Но к моменту наземной подготовки про мое зрение как-то все забыли. Я просто продолжал ходить на все занятия, а потом у нас начались полеты. Помню, как целый день по морозу мы раскладывали трос, забивали колья.

RESERVED

путешествие

Мы пытались отдать Мансура в заповедник на Селигер, но «защитники природы» оказались обычными перекупщиками диких зверей.

Таскать планеры по сугробам и траве — занятие не из легких, выдерживали немногие. А для меня это было счастье! Заканчивая школу, я уже точно знал, что свою судьбу свяжу с авиацией.

— Мечтали о своем собственном самолете?

— Конечно. Я окончил институт, пошел работать и начал копить деньги на хороший автомобиль. Но хотелось летать. Тогда я решил попробовать построить самолет, даже приобрел чертежи. Но тут подвернулся вариант: знакомые предложили привезти из Штатов небольшой самолетик, Cessna-150, простой и надежный. Часть денег у меня была накоплена, часть денег я занял, и — моя мечта сбылась! Какая машина может с этим рядом стоять! За несколько лет я вернул деньги, взятые в долг, и стал летать регулярно. Если б в Москве продолжал функционировать Тушинский аэродром, я бы вообще отказался от машины.

А так приходится иметь машину — чтобы добираться до самолета.

— А где он находится?

— В Калужской области, более чем за сто километров от Москвы. Как и любой вид спорта, полеты требуют постоянных тренировок. Поэтому каждые выходные я сажусь в машину, провожу три часа в дороге до аэродрома, чтобы часа полтора полетать. Но это того стоит! Тем более у меня там появился косолапый друг.

— Кто это?

— Три года назад в моей жизни и жизни моих коллег появился бурый медвежонок, которого мы окрестили Мансуром. Его сначала увидели сотрудники аэродрома, где находится мой самолет, ну а дальше он стал «сыном полка». Поначалу мы хотели определить его к Пажетнову в центр реабилитации медвежат-сирот, но там нам сказали, что не смогут адаптировать его к жизни в дикой природе, потому что он не боится человека. А раз так, то может выйти к людям и его просто застрелят. Потом мы пытались отдать его в заповедник на Селигер, но «защитники природы» оказались обычными перекупщиками диких зверей. Сейчас он находится в полувольном содержании, для него построен огромный вольер прямо в лесу, и он не сидит на цепи, за ним присматривают, кормят. А я каждые выходные навещаю его. И хотя он уже выше меня ростом, весит двести тридцать килограммов, когда заходишь к нему в вольер, он начинает лизать, сосать руку — так он выражает свою любовь, говорит, что соскучился. Сейчас у Мансура есть свой сайт, свои странички в Инстаграме и Фейсбуке, и все, кому небезразлична судьба нашего медведя, могут следить за его жизнью или даже приехать волонтером — а это удивительный жизненный опыт.

— Ну, кажется, вы реализовали даже больше того, о чем мечтали. Осталось ли еще что-то, что бы вам хотелось осуществить?

— У меня есть глобальная задача — чтобы люди в нашей стране начали летать как можно больше и чаще. Я тут посчитал: за то время, как у меня появился самолет, я поднял в воздух около тридцати человек и ни один не остался равнодушным! А ведь это тоже счастье — дарить людям такие эмоции.

Автор: Алёна Иванова

Как создать персональный фитнес-зал на дому?

Новый вирус внёс коррективы в привычную жизнь и ещё раз напомнил о важности укрепления иммунитета. Чтобы усилить защитные силы организма, нужно правильно питаться, делать массаж и заниматься спортом. Как это легко организовать в домашних условиях, читайте в данном материале.

Делать массаж

Американские учёные пришли к выводу, что 45-минутный сеанс массажа увеличивает количество лимфоцитов в крови – клеток, отвечающих за защитную функцию организма. Это значит, он буквально заставляет иммунитет работать в полную силу. При массировании ускоряется лимфоток, что способствует выведению из организма шлаков и токсинов. За счёт этого улучшается обмен веществ, питание клеток, повышается усвояемость витаминов и минералов.

Также специалисты советуют следить за эмоциональным иммунитетом. Излишняя тревожность ослабляет защитные силы. При сильном стрессе в организме выделяется гормон кортизол, который не только усиливает сердцебиение и повышает артериальное давление, но и «подрывает» здоровье. Так что забудьте о плохом настроении. Настроиться на положительную волну также поможет массаж. Он снимет напряжение, подарит чувство спокойствия, добавит приятных эмоций. Благодаря японским разработкам и современным технологиям профессиональный массаж в условиях карантина можно делать дома. **Массажное кресло Yamaguchi*** станет вашим личным мануальным терапевтом, который заботливо проработает все участки тела, зарядив энергией и силой.

Заняться спортом

Крепкий иммунитет и совершенная фигура – то, к чему все сейчас стремятся. Активные физические нагрузки повышают защитные силы организма, оказывают закаливающее действие и помогают противостоять большинству вирусных заболеваний. Кроме того, спортивная ходьба и бег улучшают работу сердца, дыхательной системы, пищеварения. Человек, который регулярно занимается спортом, становится более выносливым и энергичным.

Чтобы поддерживать себя в форме, нужно проходить примерно семь-восемь километров в день. В условиях самоизоляции по вполне понятным причинам мы, наоборот, стали меньше двигаться. От такого образа жизни на талии могут появиться лишние сантиметры. Но **с ультратонкой беговой дорожкой Yamaguchi** вы легко выполните необходимую норму и сохраните тело в идеальном состоянии.

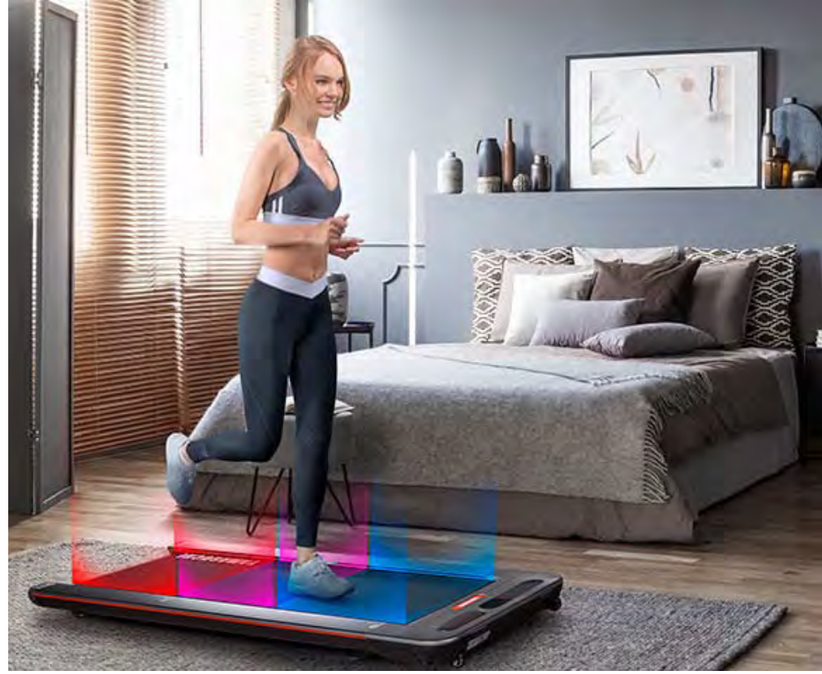
К домашней пробежке под любимую музыку добавьте занятия на других тренажёрах. Компания Yamaguchi позаботилась о вас, поэтому вы можете выбрать фитнес-оборудование для разных групп мышц: проработки брюшного пресса, верхней части тела, бёдер и ягодиц. Движение – это жизнь. Помните об этом!

Поддерживать микроклимат дома

Сухой воздух в квартирах способствует развитию опасных микробов и вирусов, что может привести к заболеваниям верхних дыхательных путей. Чтобы этого не происходило, поставьте в комнату **ультразвуковой очиститель и увлажнитель Yamaguchi.** Современное оборудование поможет противостоять вирусам и укрепить иммунную систему. Воздухоочистители и увлажнители Yamaguchi просты и удобны в использовании, прекрасно вписываются даже в самый оригинальный интерьер и создают благоприятный микроклимат дома.

Все товары для вашего персонального фитнес-зала на дому можно приобрести В РАССРОЧКУ.

Бесплатная и безопасная доставка



YAMAGUCHI Japan 8 800 550-24-85 WWW.YAMAGUCHI-ROSTOV.RU

ТЦ «МЕГАМАГ» г. Ростов-на-Дону, ул. Пойменная, д. 1
ТРЦ «ГОРИЗОНТ» г. Ростов-на-Дону, пр. М. Нагибина, д. 32
ТРЦ «ЗОЛОТОЙ ВАВИЛОН» г. Ростов-на-Дону, ул. Малиновского, д. 25
ТЦ «МЕГА» г. Аксай, Аксайский пр., д. 23
ТРЦ «МАРМЕЛАД» г. Таганрог, пл. Мира, 7
Аэропорт ПЛАТОВ магазин на 1-м этаже аэровокзала

Реклама *Ямагучи

Беседовала Виктория Сапунова

Небо. Девушка. Парашют

увлечение

«Пока не раскрылся — страсть, а когда раскрылся — любовь», — говорят парашютисты. Ради этой любви к небу и полетам десятки спортсменов из разных городов приехали в небольшой дагестанский поселок Новокаякент, что на юго-востоке республики, на Всероссийские соревнования «Кубок Каспия» памяти героев-летчиков Дагестана.
Участие принимала вся Россия — Чечня, Ингушетия, Северная Осетия, Московская и Волгоградская области, Ростов-на-Дону, Казань, Астрахань, Севастополь, Орск, Йошкар-Ола, Красноярск, Псков... Среди отважных и смелых — Юлия Горелова, стюардесса авиакомпании «Азимут».

Точность и акробатика

На аэродром, бывший военный, откуда во время Великой Отечественной уходили самолеты на фронт, выдвигаемся к пяти утра. На рассвете воздух более однородный, и вероятности резких порывов ветра на высоте меньше. А здесь еще и идеальное место для парашютистов: готовая взлетная полоса, затишье и отсутствие каких-либо препятствий. К полному восходу солнца некоторые уже успевают совершить пару прыжков.
Разыгрываются несколько дисциплин: прыжки на точность (личную и в группе), а также групповая акробатика в «двойках» — командах по двое человек.
«Точнистов» оценивают по точности приземления — количеству сантиметров от точки, обозначенной на специальном мате, куда необходимо приземлиться. «Акробатов» — по количеству выполненных в воздухе элементов, их снимает на камеру оператор команды. Результаты отслеживают не менее 12 судей: часть из них находится на метеопосту, где фиксируются погодные условия в момент приземления спортсмена, еще несколько наблюдают за отделением (моментом прыжка) и раскрытием парашюта, остальные находятся «на круге» — следят непосредственно за приземлением и контролируют первую точку касания земли спортсменом.
К обеду ветер меняется. При скорости более 8 м/с, тем более с порывами, прыгать нельзя по технике безопасности. Ожидание затягивается, но в этом виде спорта пренебрегать мелочами не стоит. И пока есть время, мы беседуем с Юлией Гореловой, которая работает бортпроводником в авиакомпании «Азимут», а в свободное время снова устремляется в небо, чтобы ощутить восторг свободного парения под куполом парашюта.

— Первый вопрос. Вам не страшно?

— На земле надо бояться и переживать за безопасность. Думать, правильно ли уложила парашют, все ли на тебе хорошо застегнуто, затянуто, соответствует ли погода. А наверху уже бояться некогда, надо действовать. В парашютном спорте я уже больше 10 лет. Привыкла.

— Как вы пришли в парашютный спорт?

— Мои первые состязания были в 2007 году в Ессентуках. На тот момент я еще прыгала на точность. И вот с тех пор прошло уже соревнований шесть-семь. Я с детства мечтала летать, отец был летчиком. Однажды меня посетила мысль поехать в аэроклуб, тогда я считала, что все это как-то пересекается с гражданской авиацией, мол, я там прыгну с парашютом и, возможно, с кем-нибудь познакомлюсь из этой сферы. Потом-то я, конечно, выяснила, что парашютный спорт и гражданская авиация никак не связаны, но меня так затянуло, что я там и осталась.

— Расскажите про свой самый первый прыжок...

— Ой, это было вообще! В 2000-м, когда еще не особенно практиковали тандемы, мы прыгали самостоятельно. На тот момент у меня был очень строгий начальник, я могла потерять работу, если опоздаю, но под «страхом смерти» поехала. У нас были неполадки с самолетом, мы прождали до обеда, пока произошел первый взлет. А мне бы скорее прыгнуть, лишь бы на работу уже поехать. Боялась не прыжка, а того, что меня могут уволить — я тогда еще не бортпроводником работала, а в сфере торговли. Потом я прыгнула еще пару раз и поняла, что хочу заниматься этим профессионально. С работы, кстати, меня тогда не уволили. Начальник был хоть и строгий, но молодой, он потом через пару месяцев сам прыгнул.

— А когда решили заниматься профессионально?

— Да практически сразу! Уже после третьего-четвертого прыжка загорелась. Мне выделили инструктора и расписали программу, по которой надо было заниматься. И вот по совершении 56 самостоятельных прыжков на круглом куполе меня возвели в ранг «крылатых» спортсменов, то есть я стала прыгать на спортивном парашюте типа «крыло». Конечно, есть ребята, которые уже с двадцатого прыжка пересаживаются на крыло, но мне пришлось пройти долгий путь.

— Почему так? От чего это зависит?

— Прежде всего смотрят на то, как ты ведешь себя в воздухе. Чем лучше ты отстраиваешься в классической позе парашютиста — называется «коробочка»,

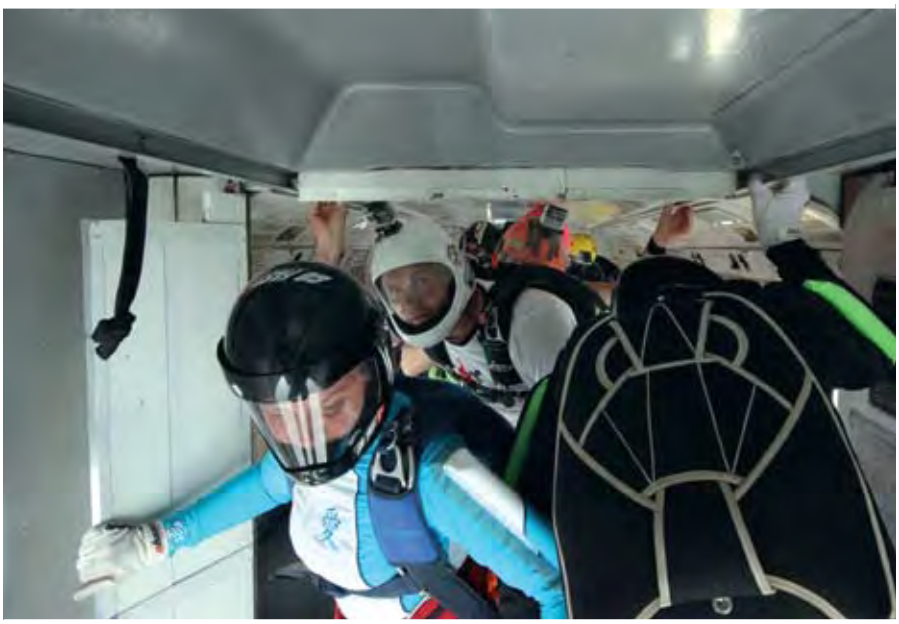
Изобретенные еще в XV веке, без учета законов сопротивления воздуха, парашюты являлись небезопасным приспособлением, прыжки часто кончались увечьем или даже смертью. Однако сегодня, как это ни парадоксально, один из самых экстремальных видов спорта — еще и один из самых безопасных.

Тем не менее парашютный спорт — не для слабых духом. Сами спортсмены говорят, что сюда идут только настоящие мужчины и настоящие женщины. Остаются в спорте и совершенствуются профессионально — храбрецы.

В России парашютный спорт стремительно набирает обороты: помимо традиционных классических прыжков на точность и групповой акробатики появляются новые необычные виды: скайсерфинг — полеты с доской по типу сноуборда, свуп — скоростное пилотирование у самой земли, вингсьют — полеты в так называемом костюме-крыло.

Команда «Скифы»: Юлия Горелова, Владимир Белишев, оператор Виталий Голиков (в центре)

Парашютная система в воздушной акробатике весит около 10 килограммов. У тех, кто прыгает на точность, системы весят побольше — примерно 15 килограммов. Вес системы во многом зависит от размера купола, а он, в свою очередь, от веса спортсмена. Носить такую систему на спине нелегко, но и не тяжело — как-то привыкаешь потом.



с положением рук «сдаюсь», — тем лучше можешь исполнить какие-то фигуры. Дело в том, что круглый парашют прощает все, а парашют типа «крыло» нужно раскрывать только в точно определенном положении тела. И спортсмен должен быть уверен, что он полностью владеет своим телом в воздухе и сможет выйти из беспорядочного падения, даже если его начнет нести потоком, крутить кубарем.

— Наверняка для этого надо много тренироваться... Как проходят тренировки?

— Очень много наземной работы. Из всего, что ты подготовишь на земле, только половина, а то и меньшая часть, у тебя получится в воздухе. Как правило, у нас в России любые аэроклубы работают в выходные, стараешься под них подстраиваться, почаще приезжать и выполнять как можно больше прыжков в сезон. А сезон не такой уж и длинный — с мая по октябрь. У меня бывало в день и пять, и восемь, и десять прыжков. Стараешься не допускать временных перерывов: недели две не попрыгаешь — уже чувствуешь себя не очень уверенно, и надо наверстывать. Плюс прогресс не стоит на месте, появились аэродинамические трубы. В Ростове, например, такая есть. Так что иногда

Контролируешь партнера постоянно, смотришь, чтоб на нем все было застегнуто, затянуто, а он тебя контролирует. Вы же одно целое, что называется, едите с одной тарелки.

Люди, которые занимаются экстремальными видами спорта, не поддаются депрессии. И я никогда, никогда не скажу, что у меня грустная, серая жизнь.

там занимаемся. Выходит, кстати, не так накладно, как сами прыжки.

— А вообще парашютный спорт дорогой?

— Для спортсмена один прыжок стоит в среднем 1200 рублей. Плюс нужно иметь экипировку, в идеале свою, хотя арендовать парашютную систему тоже можно. Она включает в себя четыре элемента: парашютный ранец, страхующий прибор, запасной купол, основной купол. Аренда обойдется примерно в 400 рублей за один прыжок. Новая же парашютная система может стоить в районе 300 тысяч рублей. Плюс костюм 15–20 тысяч рублей, шлем около 10 тысяч рублей. Как любой экстремальный вид спорта, парашютный спорт недешевый.

— Сколько всего у вас было прыжков? И как их вообще считают?

— Немногим больше пятисот, примерно 512–515. У любого спортсмена есть специальная парашютная книжка, куда инструкторы и судьи после соревнований вносят количество совершенных прыжков. Но вообще пятьсот прыжков

Если купол не выходит из камеры — это называется «отказ». Есть полный отказ раскрытия парашюта, а есть частичный, например, порыв строп, неполный выход камеры, и т. д. Существует около 10 видов частичного отказа. В любом случае действуешь одинаково: сначала отцепляешь основной купол, а потом уже раскрываешь запасной.

В рамках соревнований по парашютному спорту на показательных выступлениях был совершен прыжок с флагом авиакомпании «Азимут».

— это мало, спортсмены прыгают по две-три тысячи. После 2014 года я как бы ушла из спорта, прыгала с сыном. Тогда ему было восемь лет, он прыгал с тандем-инструктором, и ему вроде понравилось, но в дальнейшем он не захотел это продолжать. А я вот не собираюсь останавливаться!

— Чего хотите достичь в идеале?

— Получить сначала кандидата в мастера спорта, потом стать мастером спорта. А на данный момент у меня второй разряд. Чтобы шагнуть на следующую ступеньку, нужно выполнить определенные нормативы. У «точнистов» немного другая задача, это не по мне — там каждый раз все одинаково. А в групповой акробатике у тебя работает мозг, тебе нужно все время думать, что ты делаешь, правильно ли выполняешь определенные элементы, в той ли последовательности.

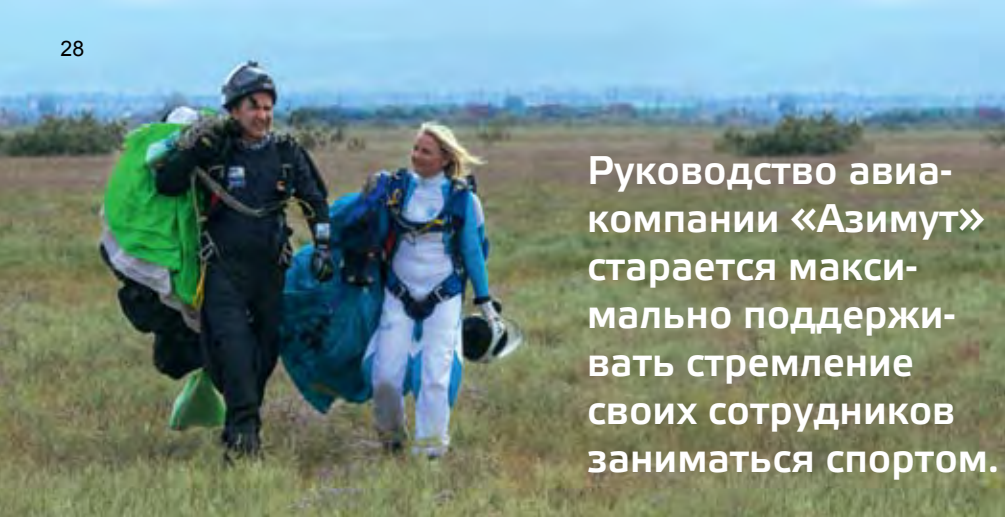
— А какие соревнования оказались самыми запоминающимися?

— Наверное, самые первые. Тогда на парашюте типа «крыло» у меня произошел отказ. Пришлось принять решение о его отцепке и задействовать запасной парашют. И сделала все правильно, как нас учили на земле: как говорят, ночью разбуди, и ты должен знать. И паники не было вообще. Но это произошло на первом же прыжке после пересадки на крыло! Ну что ж, конечно, бывает такое.

— И это не отвратило от дальнейших прыжков?

— Вообще, у парашютистов, как, наверное, и везде, есть такое правило: чтобы побороть страх, нужно заново пережить тот же стресс. Поэтому после отказа тебя буквально заставляют в этот же

Президент Дагестанской федерации парашютного спорта Руслан Абдулатипов (в центре) с участниками соревнований



Руководство авиакомпании «Азимут» старается максимально поддерживать стремление своих сотрудников заниматься спортом.

Спортсмены Ростовской области: команда «точнистов» – Татьяна и Игорь Теряевы, выступившие в дисциплине «Прыжки на точность», и команда «Скифы»: Юлия Горелова, Владимир Белишев, выступающие в групповой акробатике в «двойках», оператор команды Виталий Голиков с главным судьей соревнований Владимиром Макокиным и судьей Виктором Теретьевым.

день пойти и еще раз прыгнуть, а лучше несколько раз. Я так и поступила — в этот же день пошла и прыгнула. Потом у меня было еще несколько отказов, но я уже не боялась.

— Что нужно, чтобы начать заниматься парашютным спортом? Есть какие-то ограничения?

— Страсть и желание. Вообще, особенных ограничений нет. Раньше требовалось проходить медкомиссию, сейчас нужна только страховка. Ну и по весу ограничения — в весе от 100 килограммов прыгать не очень комфортно. При Советском Союзе ограничения по весу соблюдались более строго: если человек весил меньше 45 килограммов, то прыгать с парашютом было нельзя, но сейчас уже такого правила нет.

— В свободном падении не поговоришь, а вы выступаете командой.

Как общаетесь с партнером в воздухе? Есть какие-то секреты?

— Должен быть постоянный зрительный контакт. Ну и плюс есть знаки свои. Если кто-то забывает фигуру, то можно ему на пальцах подсказывать. Много своих шуток, подколов: если партнер где-то замешкался, можно его по шлему легонько стукнуть, например. Контролируешь партнера постоянно, смотришь, чтобы на нем все было застегнуто, затянуто, а он тебя контролирует. Вы же одно целое, что называется, едите с одной тарелки.

— Юлия, у вас не самая обычная работа со стандартным графиком. Как совмещаете?

— Тяжеловато. Смотришь на календарь соревнований, обычно они более или менее в одно и то же время, выпрашиваешь на эти даты себе отпуск. Между своими полетами стараешься еще зарулить на аэродром, чтобы попрыгать, нужно же тренироваться. Просишь постоянно планировщика: «Ну, пожалуйста, я же единственная во всей компании занимаюсь таким видом спорта, поставьте мне ночную Уфу, между субботой и воскресеньем, чтобы у меня два дня выходных были свободны». Мне иногда говорят: «Тебе мало полетов, тебе нужны еще и прыжки?» — или, наоборот: «...мало прыжков, нужно еще и летать?» Ну конечно, все нужно! Это не описать словами! Я вообще считаю, что люди, которые занимаются экстремальными видами спорта, не поддаются депрессии. Когда выпускаешь весь негатив, весь пар на таких мероприятиях, приезжаешь домой отдохнувшим и в хорошем настроении. И я никогда, никогда не скажу, что у меня грустная, серая жизнь. К счастью, руководство авиакомпании меня понимает и идет навстречу, так вполне получается совместить и работу, и мое увлечение.

Когда ветер утих, соревнования продолжились. Парашютисты раз за разом поднимались в небо, чтобы снова и снова броситься вниз с высоты навстречу земле и самой жизни. И глядя на них, понимаешь: кто бы из них ни занял первое место на соревнованиях, победители — они все.

О ЧЁМ ХОТЯТ ЗНАТЬ ГОСТИ «МАКДОНАЛДС»?

Три быстрых вопроса к лидеру быстрого обслуживания

Какие вопросы чаще всего задают посетители «Макдоналдс»? В журнале «Ваш АЗИМУТ» решили узнать об этом от персонала компании.
По итогам небольшого, но кропотливого опроса сотрудников «Макдоналдс» мы сформировали три вопроса гостей этой сети к её персоналу. Вопросы оказались любопытными, и ответить на каждый из них мы попросили топ-менеджеров компании, ответственных за то или иное направление её деятельности, а также глав поставщиков российского «Макдоналдс». В итоге вот она – информация буквально «из первых уст».

Вопрос 1: Откуда поступает продукция для «Макдоналдс» (мясо, булки, картошка, овощи, сыр и т. п.), кто её производит и поставляет?

Отвечает Сергей Капков, директор по закупкам «Макдоналдс» в России:
– Сегодня более 98 процентов продукции мы закупаем у порядка 160 российских производителей, и на их производствах для обслуживания «Макдоналдс» создано более 100 000 рабочих мест. Вот лишь несколько примеров: говяжьи и свиные котлеты мы получаем от компаний «Марр Руссия» (Одинцовский район Московской области, Оренбург) и «Мираторг Запад» (Калининград, Брянск), куриную продукцию – от «Каргилл» (Ефремов, Тульская область) и «Мираторг Запад» (Калининград), булочки для российского «Макдоналдс» выпекает BIMBO QSR Russia (Москва), которая, в свою очередь, закупает у «Мичуринской Мукомольной компании», у ООО «Русские Мельницы» и других отечественных производителей главный компонент булочек – пшеничную муку высшего сорта. Овощи, салаты и картофель нам поставляет «Белая Дача» (здесь география шире – Московская область (сырьё может быть и из Краснодарского края), по картофелю фри – Липецк), сыр – «Хохланд Русланд» (Раменский район МО). Как видите, география достаточно широка, но практически всё, что вы покупаете в «Макдоналдс», производится в России.

Вопрос 2: Кто и насколько тщательно в «Макдоналдс» проверяет качество и отдельных ингредиентов, и готовой еды?

Отвечают:
Ирина Коршунова, старший директор по качеству и устойчивому развитию:
– Совместно с партнёрами «Макдоналдс» использует лучшие российские и международные стандарты качества на всех этапах прохождения продукции: от поля до прилавка. Буквально на каждом отрезке, на каждом сантиметре пути любого ингредиента или уже готового продукта мы контролируем его качество и безопасность. Это достигается путём многоуровневых проверок и экспертиз, которые системно проводятся в рамках специальных программ управления пищевой безопасностью HACCP и обеспечения качества сельскохозяйственного сырья MAAP. Обе эти программы внедрены «Макдоналдс» не только на собственных предприятиях, но и на производствах у всех наших поставщиков.

Виктор Линник, президент компании «Мираторг»:
– Компания «Макдоналдс» много сделала для развития мясной индустрии в России. Во многом благодаря ей в нашей отрасли появилась эффективная система контроля качества продукции, стандартов и процессов, которые гарантируют стабильность, безопасность, прослеживаемость продукции, строгое следование рецептурам.

Юрий Шарабакин, гендиректор компа-нии BIMBO QSR Russia:
– Для «Макдоналдс» очень важно, что-бы в их продукции были использованы те ингредиенты, которые несут людям пользу. Например, рецептура булочки в Биг Маке полезнее, чем какая-либо другая. В ней нет никаких красителей, добавок. Наш перечень ингредиентов существенно меньше, чем у большинства крупных и мелких производителей хлеба.

Вопрос 3: Говорят, что «Макдоналдс» лидирует по продажам кофе. Соотношение «цена-качество» у него и правда отменное… Но хотелось бы получить ещё информацию и о том, откуда этот кофе, кто его производит и в каких условиях?

Отвечает Дарья Федюк, руководитель производственного отдела:
– Мы используем только зерновой кофе. Одним из наших самых давних и надёжных партнеров в России является компания «Паулиг», их собственный завод для обжарки зёрен находится в Тверской области. В уникальном кофейном бленде «Паулиг», специально разработанном для «Макдоналдс», используется смесь двух сортов кофе: арабики и робусты. О качестве кофе в «Макдоналдс» говорит и специальный международный UTZ сертификат. Он гарантирует, что продукт выращен ответственно, с соблюдением всех требований по защите окружающей среды и прошёл социальный аудит – то есть с заботой о природе и о людях, выращивающих кофе.

На правах рекламы

Беседовал Дмитрий Киричук

Рейс — от начала и до конца

Чем отличается диспетчер управления воздушным движением от полетного диспетчера? Как готовят самолет к полету? Что нужно, чтобы у авиакомпании появился новый рейс? Обо всем этом и многом другом мы попросили рассказать руководителя центра управления полетами авиакомпании «Азимут» Валерия Анатольевича Соболева.

— Как вы попали в авиацию?

— То, что я буду летать, я знал уже в пятом классе.

— У вас родители были связаны с авиацией?

— Нет. Отец у меня был военным. Не летчиком. Но я как-то сразу знал, что буду летать. Интересовался литературой соответствующей: и художественной, и технической. После школы поступил в Ленинградскую Академию гражданской авиации. Сейчас это Санкт-Петербургский университет гражданской авиации. После академии по распределению был направлен в Якутию. Летал там в качестве штурмана эскадрильи на вертолетах Ми-2, Ми-8 и Ми-6. Спустя три года перевелся в Ростов, думал, что поближе к дому (к Ленинграду), а оказалось, навсегда. Сначала летал на грузовых Ан-12, потом переучился на Ту-154. Четырнадцать лет пролетал штурманом-инструктором. Ростовский объединенный авиаотряд, в который я когда-то перевелся, реорганизовывался, переименовывался, но у меня почти тридцать лет сохранялся мой табельный номер.

— Готовили штурманов?

— Да. Передавал свой опыт штурманам, которые переучивались с других типов самолетов. Двенадцать лет отлетал за границу. Побывал везде, куда долетал Ту-154 из Ростова. От самой западной точки — острова Гусь в Голландии — и до нашего Петропавловска-Камчатского на востоке. От Норильска на севере и до Могадишо (Сомали) на экваторе.

— Что больше всего запомнилось?

— Наверное, работа на вертолетах. Возили всё: продукты, горючее, оборудование. Там были наглядно видны результаты работы: привез какой-то непонятный многотонный ящик на буровую, через день прилетаешь, а это, оказывается, была передвижная электростанция и ее уже установили и подключили, и она уже дает ток, и буровая вышка светится, как новогодняя ёлка. Это было приятно. Ты своими глазами видишь, насколько твоя работа важна и какую пользу она приносит. Или после недельной непогоды привозишь геологам продукты, а они к тому времени уже перешли на подножный корм. Чувство, когда люди тебя ждут, дорогого стоит.

Когда переучился на пассажирские самолеты, это чувство видоизменилось. За спиной 160–180 человек. Все со своими нуждами, чаяниями. Кто-то летит на отдых, кто-то на лечение, с маленькими детками. Встречаешься с людьми глазами. При малейшей задержке с вылетом видишь озабоченность пассажиров, начинаешь острее их понимать. Задержки, некорректная работа наземного персонала приводит к тому, что негативные настроения пассажиры приносят в салон, передают бортпроводникам, те — по цепочке экипажу. Все находимся в одном самолете, для восстановления нормальной доброжелательной атмосферы на борту тратится много сил и нервов. И приходит понимание важности слаженной и бесперебойной работы всех служб, которые готовят вылет на земле.

— Сейчас вы начальник центра управления полетами авиакомпании «Азимут». 20 октября — Международный день авиадиспетчера. Как будете праздновать?

— Порадуемся за коллег. Это все-таки праздник тех, кто занимается управлением воздушным движением. Мы тоже диспетчеры, но мы сопровождаем рейсы на земле. Например, авиакомпания планирует открывать новое направление из одного города в другой. Мы делаем предварительный инженерно-штурманский расчет. Сколько времени займет полет? Сколько керосина будет израсходовано на перелет и сколько керосина нужно будет заказать у поставщиков в каждом аэропорту? Сколько пассажиров можно будет перевезти на каждом конкретном направлении? Сколько летчиков будет задействовано на этом направлении? Отвечаем на эти и еще очень многие вопросы. А потом уже коммерческие подразделения авиакомпании решают — интересен этот рейс с

экономической точки зрения или нет. Это что касается планирования и развития маршрутной сети.

Вообще же, любой полет начинается с нашей диспетчерской службы и ею заканчивается. Мы запрашиваем техническую готовность воздушного судна у инженеров, контролируем, чтобы самолет своевременно «выдали под рейс», подогнали трап, следим, чтобы его вовремя заправили горючим и водой, чтобы вовремя подвезли питание, зарегистрировали и привезли пассажиров. Если возникают какие-то непредвиденные вопросы, мы их максимально оперативно решаем.

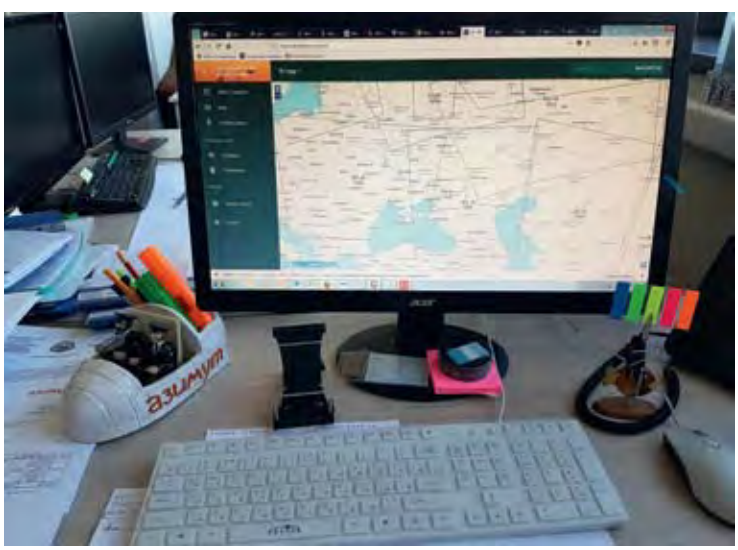
— Это относительно новое подразделение в структуре авиакомпаний?

— Оно было и в СССР, только называлось производственно-диспетчерской службой предприятия. Сейчас каждая авиакомпания называет эту службу так, как ей это удобно. У нас она называется центром управления полетами.

— Насколько для вас эта работа интересна? После лётной работы не кажется скучноватой?

— Нет, скучать не приходится. Раньше я прокладывал маршруты, выполнял полеты по сделанным мной расчетам, сидя в кабине самолета, и меня в каждый момент интересовал только один полет – тот, в котором я принимал участие.

Основа нашей работы — суточный план полетов. Все подчинено его ритму. В нем поминутно расписано, когда, где и что должно происходить.



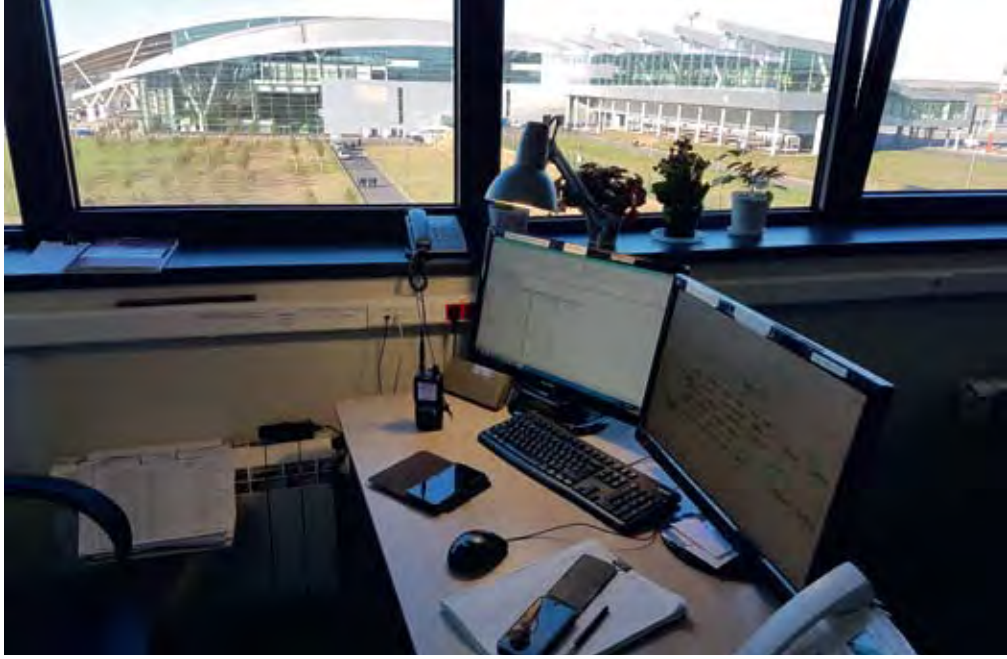
Инструмент № 1 в нашей работе – компьютер.

А теперь приходится просчитывать все рейсы авиакомпании и переживать за каждый из них, сидя в кабинете. Мой лётный опыт сейчас помогает лучше понимать, что происходит с рейсом не только на этапе подготовки к полету, но и в полете. Нужно знать и учитывать очень много нюансов. У нас сейчас одновременно бывает по семь самолетов в воздухе. Вроде не много, но компания развивается, планируется увеличение флота и, соответственно, количество рейсов. Поэтому нет, мне не скучно.

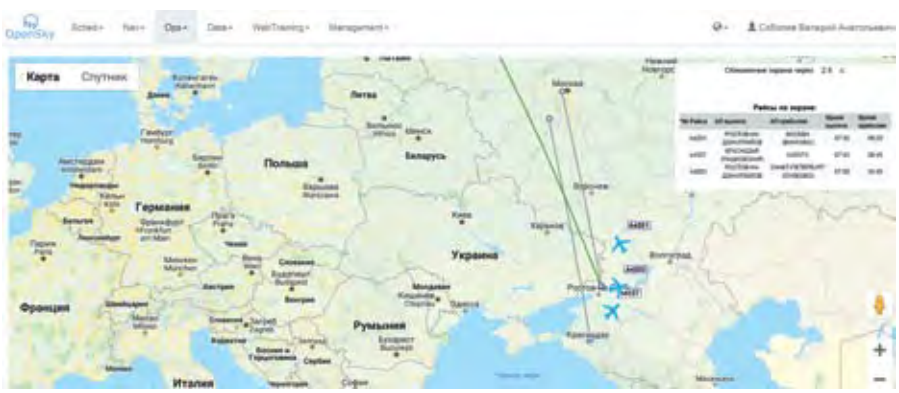
— Вы пришли в диспетчерскую службу из штурманов. А вообще, по этой специальности готовят в авиационных училищах?

— В Центре управления полетами очень разноплановая работа и выполняют её разные специалисты.

Есть старший диспетчер, который возглавляет комплексную смену. Он принимает решения о длительности задержки, вырабатывает экстренные решения в непредвиденных ситуациях. Он должен очень хорошо знать авиационное производство. Если этот специалист учится в авиационном учебном заведении, то в его дипломе будет присутствовать фраза «управление производством» в раз-



личных сочетаниях. Но и окончание обучения по специальности не гарантирует, что выпускник у нас «приживется».
На этом рабочем месте как нигде нужно проявить стрессоустойчивость, умение настраивать свою смену на положительный результат, умение поставить задачу каждому участнику подготовки рейса и проследить за её выполнением. Эти навыки нарабатываются месяцами стажировки.
Есть полетные диспетчеры. Направление их обучения — аэронавигация. Они выполняют расчеты, которыми пользуются экипажи в полете, следят за режимом работы аэропортов и их ограничениями, отслеживают изменения погоды и дают соответствующие рекомендации экипажам. Базовым образованием для этой специальности может быть факультет аэронавигации любого авиационного вуза. Но чтобы стать полноценным полетным диспетчером, необходимо пройти дополнительную полуторамесячную подготовку в тех же учебных центрах, где готовят пилотов, а потом три-четыре месяца стажироваться.
Есть инженер по аэронавигационной информации, он готовит для экипажей информацию по аэропортам и воздушным трассам.
Это три базовые специальности, на которых держится подготовка и управление полетами любой авиакомпании. При увеличении объемов работ добавляются диспетчер по сопровождению рейсов, диспетчер по организационному обеспечению полетов: у каждого из них свои задачи, но на эти рабочие места можно взять грамотного выпускника любого вуза с хорошим знанием английского языка и научить его работать прямо на рабочем месте. Для работы в нашем центре нужно знать иностранные языки, хорошо знать компьютер, современные средства связи, иметь гибкое мышление, хорошие коммуникативные навыки и уметь быстро реагировать на изменение ситуации, быстро находить нужную информацию, не бояться предлагать нетривиальные решения и брать на себя ответственность за них.
Основа работы нашего центра — суточный план полетов. Всё подчинено его ритму. Все должно соответствовать технологическому графику подготовки рейса. В нем поминутно расписано, когда, где и что должно происходить. За час и пять минут до вылета — подан трап, за 58 минут — экипаж на борту, за 25 минут до вылета все наши операции должны быть закончены и мы «сдаем рейс», то есть передаем его под контроль аэропорта, который к этому времени должен зарегистрировать пассажиров и уже готов объявить их посадку. Когда время подготовки истекает, самолет должен тронуться со стоянки (это время проставлено в билетах как время вылета). После этого в дело вступают диспетчеры, управляющие воздушным движением. Когда самолет сел, он опять переходит в наши руки. Это время после прилета не менее важно, чем подготовка к вылету. Вряд ли пассажирам нравится, когда после посадки их минут 15 продержат в самолете (не подали трап или из-за загруженности аэропорта не хватает стоянок), а это уже наша зона ответственности.



— Всегда так получается? Просто если рейсов очень много или есть спецрейсы, иногда можно ждать «окошка» для взлета минут по двадцать–тридцать...
— Перед тем как открыть какой-то рейс, авиакомпания запрашивает у аэропорта так называемый слот. Это временное окно, в котором самолет должен прибыть, обслужиться и улететь. Если аэропорт подтверждает этот слот, это означает, что на это время он обеспечивает авиакомпании место стоянки и необходимые ресурсы. Если нам нужно подключать

электроэнергию, значит, должен быть свободный кабель. Если должен подойти трап, значит, необходим трап на конкретное время. Но в жизни бывает всякое. Что-то из этого вовремя не предоставляют — и цепочка ломается. Начинает сдвигаться все остальное, самолет не успевает прибыть в свое, заложенное в расписание окно, и тогда уже ему приходится ждать, пока оно появится. Хотя на тот момент, когда договор подписывался, все было рассчитано по минутам.

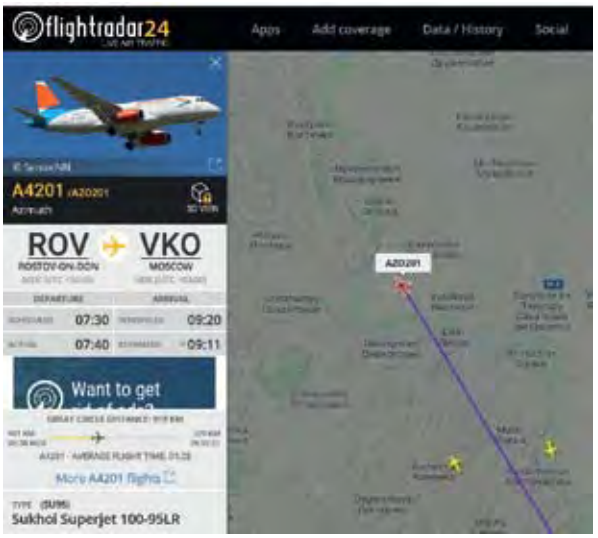
— А аэропорт за это какую-то ответственность несет?

— Конечно. Это же нарушение договора. Но такое, к счастью, случается не часто.

— Бывает, что вмешиваются еще какие-то внешние факторы, погода, например, и приходится садиться в другом аэропорту. Как вы действуете в данной ситуации?

— Решение садиться здесь и сейчас или уходить на запасной аэродром принимает командир корабля. И только он. При этом соображения безопасности стоят на первом месте. Если командир решает уходить на другой аэропорт, нам необходимо все там максимально подготовить. Чтобы самолет приняли, обслужили, заправили, разместили пассажиров, и т. д. Если ситуация затягивается, надо срочно подыскивать гостиницу и питание для экипажа и пассажиров. Словом, вопросов сразу возникает много, и их надо максимально оперативно решать. Я помню, еще по прошлому месту работы летела у нас как-то женщина из Узбекистана на восьмом или девятом месяце беременности. С ней еще трое маленьких детей. Документы были оформлены неправильно. Пограничники в Ростове ее задержали и депортировали обратно. Причем прилетела она рейсом другой авиакомпании. А обратно ближайшим оказался наш рейс, и ее посадили в наш самолет. Над Каспийским морем она стала рожать. Командир принял решение садиться в Актау в Казахстане. Там её забрали в медучреждение, а самолет полетел дальше. Проходит неделя, и мне звонок из Казахстана: «Здравствуйте! Вы собираетесь свою пассажирку забирать?» Она благополучно родила, и гостеприимные казахские медики решили помочь ей вернуться в семью. Пришлось в Узбекистане искать её родных, которые её забрали. Как видим, бывает и такое, кроме выполнения наших прямых обязанностей по приему и заправке самолета в городе и в стране, в которые мы даже не летали в тот момент.

Современные интернет-ресурсы помогают постоянно знать о рейсах все.



— В каком графике работают ваши сотрудники?

— Подразделение работает в круглосуточном режиме. День начинается в восемь утра, когда ночная смена передает дела дневной, рассказывает, что произошло за ночь, какие нюансы возникали при подготовке рейсов. Где-то, например, транзитные пассажиры, за которыми надо присмотреть, чтобы они на следующий свой рейс не опоздали. Или мы одолжили ремни для крепления груза в каком-то аэропорту, надо проследить, чтобы их вернули обратно.

— Или багаж какого-то пассажира затеряли...

— Нет, пассажирским багажом занимаются представитель и специальная служба аэропорта. Мы просто учитываем вес багажа при окончательном расчете необходимого топлива на полет.

— Есть у вашей службы какие-то традиции или особенные словечки?

— Есть определенные термины, но они общие для всей авиации, не только для нашей службы. А вообще, несколько раз замечал: если пришел на работу и не успел вовремя чай заварить, всегда какие-то неприятности случаются.

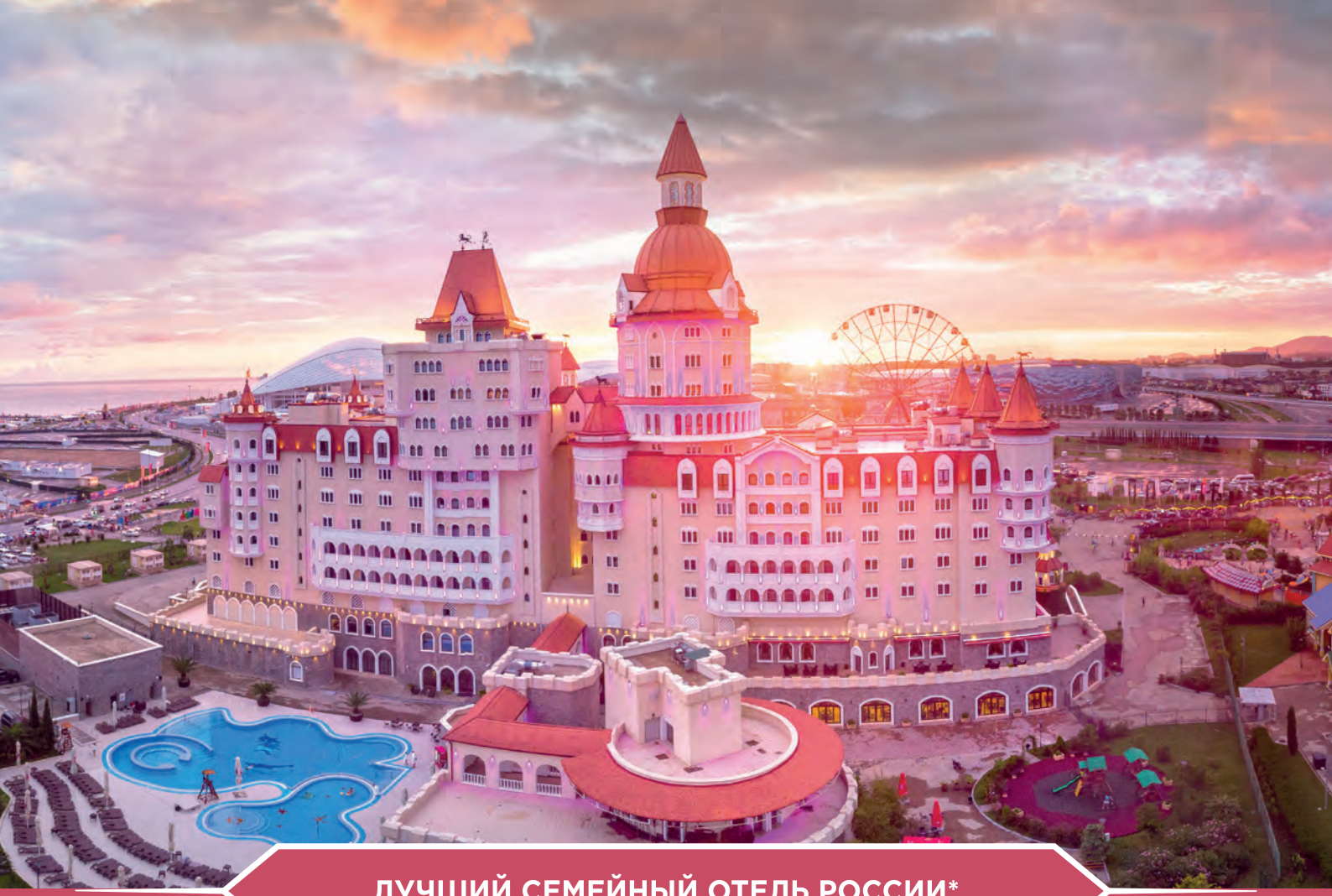
— Тогда желаем вам, чтобы чай всегда был под рукой, а все рейсы шли по графику.

— Спасибо!

Подразделение работает в круглосуточном режиме. День начинается в восемь утра, когда ночная смена передает дела дневной, рассказывает, что произошло за ночь, какие нюансы возникали при подготовке рейсов.

Авиакомпания «Азимут» и аэропорт Платов присоединились к #TetrisChallenge

Международный аэропорт Платов (входит в холдинг «Аэропорты Регионов») совместно с базовым перевозчиком – авиакомпанией «Азимут» в октябре 2019 года присоединились к международному флешмобу «Тетрис челлендж».



ЛУЧШИЙ СЕМЕЙНЫЙ ОТЕЛЬ РОССИИ*

Богатырь
ОТЕЛЬ-ЗАМОК

- 293 номера
- 2 ресторана и лобби-бар
- Wellness & SPA
- Детский клуб
- 5 конференц-залов
- Посещение Сочи Парка в подарок каждому гостю
- Собственный пляж

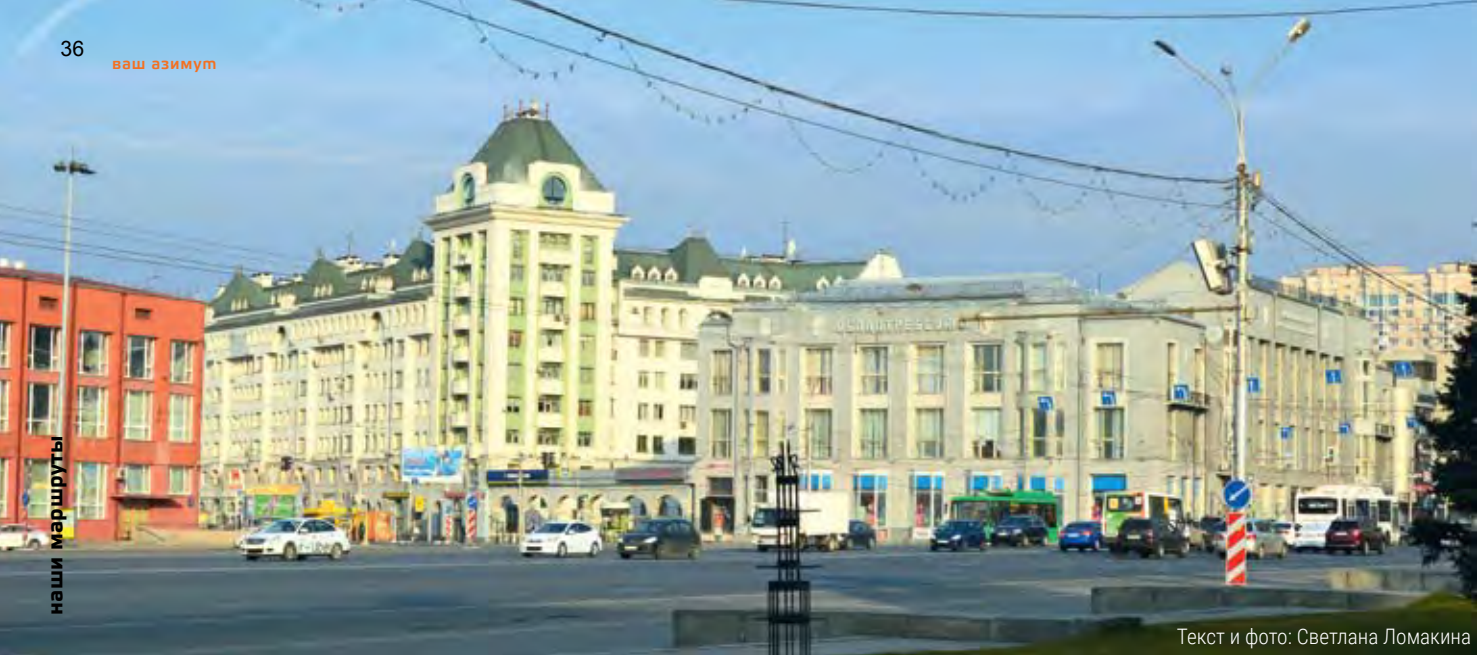
8 862 241 7777

bogatyr-castle.ru

СОЧИ, ИМЕРЕТИНСКАЯ НИЗМЕННОСТЬ

*По версии рейтинга Traveller's Choice-2019, составленного сайтом TripAdvisor

реклама



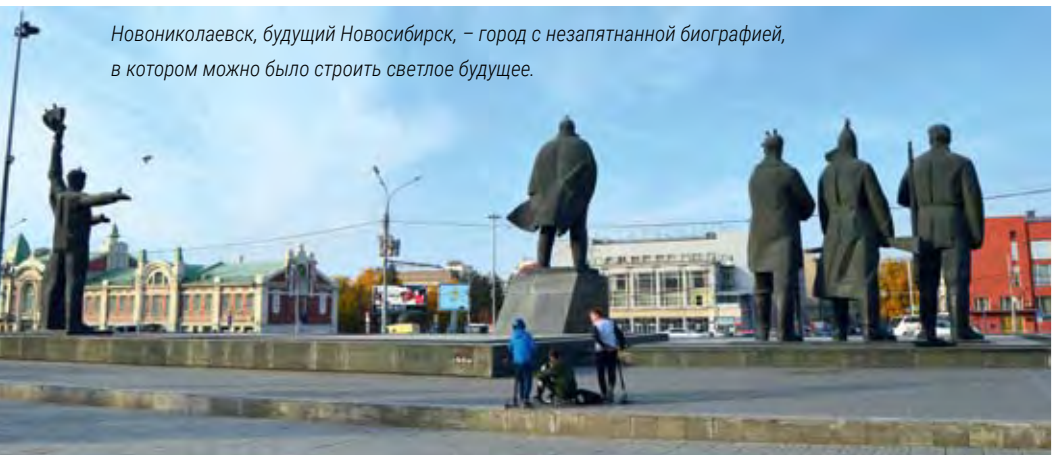
Текст и фото: Светлана Ломакина

Книга рекордов Сибири. Новосибирск

Он очень большой. И всё в нём большое, масштабное и удобное. Его называют музеем авангарда, гигантом и самым умным из городов. И это не лишено основания, потому что Новосибирск — центр Сибири. А Сибирь особенная, и всё, что с ней связано, тянет на отдельную книгу рекордов. О рекордах и поговорим.

Рекорд 1.
Из грязи в князи

Это удивительно: ещё каких-то сто двадцать лет назад на месте Новосибирска стоял лес. Но потянулась по Российской империи Транссибирская магистраль, нужно было строить мост через Обь, а строителям — где-то жить. Заложили посёлок. Именовали его Николаевском в честь святого — покровителя путешественников. Всего через шестьдесят лет Николаевск превратился в Новосибирск, стал миллионником и попал в Книгу рекордов Гиннесса как самый быстро растущий город мира. Он третий по численности населения в России (1,6 млн человек). И с 2012 года население его непрерывно увеличивается на десять, а



Новониколаевск, будущий Новосибирск, – город с незапятнанной биографией, в котором можно было строить светлое будущее.

Трудно поверить, что ещё каких-то 120 лет назад на месте Новосибирска стоял лес.

то и тридцать тысяч человек в год. Кстати, Новосибирск мог и не стать столицей Сибири. На это место претендовали и другие крупные города. Но вмешалась политика — выбор-то делался в 1925 году. Новая власть припомнила Омску Колчака (в 1918 году там произошёл переворот и адмирал Колчак был провозглашён правителем Российской империи), Томску — эсэров. В Барнауле были в основном горные инженеры — тем не до политики. Оставался Новониколаевск, город с незапятнанной биографией, в котором можно было строить светлое будущее. Чем новое правительство и занялось.

Рекорд 2. Конструктивизм

Новосибирск — третий в нашей стране город по количеству архитектурных памятников конструктивизма. Этот стиль придумали в России сто лет назад, после революции и гражданской войны. Молодые советские архитекторы были уверены в необходимости рационального использования новейших строительных материалов и конструкций и в «полезности» вещи. В Новосибирске так и вышло. Здесь несколько десятков «конструктивистских» зданий, в которых всё так же живут и работают люди. Многие дома и вовсе уникальные: человек коммунистического завтра должен быть избавлен от бытовых неурядиц, поэтому в том же строении, где он жил, находились столовая, прачечная, детский сад и, к примеру, предприятие, на котором коммунист работал. Переходя из галереи в галерею, человек проживал, не выходя за пределы своего дома, полноценную жизнь. Ну разве что в выходные мог прогуляться по проспекту (широкому и всегда основательному) или сходить в театр.

Рекорд 3. Предсказание Вольфа Мессинга

Новосибирск удивительно культурный город. Хотя что тут удивительного, если в 1941 году сюда в эвакуацию приехали 130 тысяч ленинградцев. Учёные, музыканты, художники, театральные труппы. Здесь они старались наладить ту же жизнь, которая была у них на родине.
А ещё в 1943 году в Новосибирск прибыл Вольф Мессинг. Свою популярность он заработал на том, что мог «читать мысли» и предсказывать будущее. Кем только его не называли — иллюзионистом, провидцем и даже колдуном! В Новосибирске Мессинг выступал с концертами, где

демонстрировал свои способности. И поскольку дело происходило в военные годы, ему чаще всего задавали вопрос: на чьей стороне будет победа? Остались воспоминания зрителей о том, что Победу Мессинг предсказал с точностью до суток. Здесь же, в Новосибирске, Вольф Григорьевич нашёл себе жену. Аида Раппопорт сама подошла к нему после концерта и сказала, что конферансье Мессинга не справляется со своими обязанностями. Тогда артист предложил ей занять место прежнего. Она стала работать с предсказателем, а потом вышла за Мессинга замуж и прожила с ним вместе 15 счастливых лет.

Кстати, Мессинг подарил Красной Армии два самолёта. На его деньги их собрали на Новосибирском авиационном заводе имени Чкалова. О других историях из жизни Вольфа Мессинга вам могут рассказать в местном городском музее.

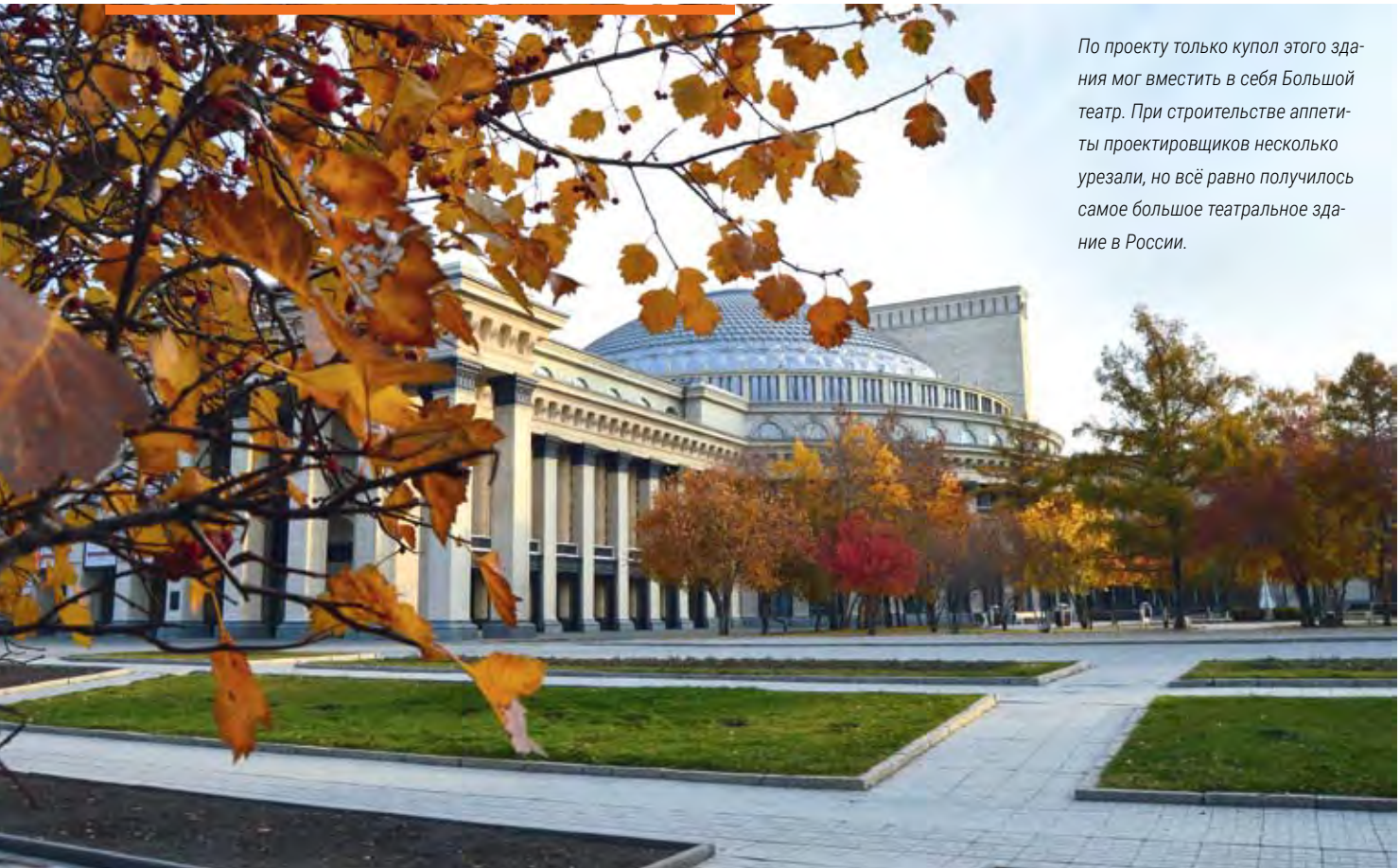
Рекорд 4.
Под куполом театра

Здание Новосибирского академического театра оперы и балета — исключительный рекордсмен. Театр рассчитан на две тысячи зрителей. Мог бы быть ещё больше, но в ходе строительства аппетиты проектировщиков постепенно урезали. В конце концов здание всё равно получилось внушительным и огромным — самым большим театральным зданием в России. Под его куполом целиком может поместиться Большой театр. Во время Великой Отечественной войны помещений театра хватило для того, чтобы разместить в них коллекции музеев из доброго десятка городов Советского Союза.

Во время войны помещений театра хватило для того, чтобы разместить коллекции музеев из доброго десятка городов Советского Союза.

Рекорд 5.
Академгородок и его обитатели

По тому, как вы будете рассказывать об Академгородке, новосибирцы могут вычислить, кто вы. Коренные жители Академгородка говорят «Городок».



По проекту только купол этого здания мог вместить в себя Большой театр. При строительстве аппетиты проектировщиков несколько урезали, но всё равно получилось самое большое театральное здание в России.

В Новосибирске около трёх десятков музеев, но на улицах тоже можно встретить много интересного.

Новосибирцы — «Академгородок», но если вы услышите «Акадэм», то перед вами точно приезжий, да ещё и малообразованный.

Кстати, в Новосибирске есть местные словечки: поворот тут могут назвать «свёртком», файл (прозрачный пакет для бумаги) — «мультифорой», а мочалку «вехоткой».

Но говорят так преимущественно в городе, а в городке, где собраны 28 НИИ, университет, два колледжа, ботанический сад и даже высшее военное командное училище, живут и работают люди высокообразованные. И даже проспект Лаврентьева, где располагаются почти все НИИ, занесён в Книгу рекордов Гиннесса как самая умная улица мира. «Городку» перевалило за шестьдесят, и за эти годы там было сделано множество открытий и изобретений. Самые известные — адронный коллайдер, геном малярийного комара (благодаря этому найдена вакцина против смертоносных укусов этого насекомого), сегодня учёные работают над биотопливом и созданием лекарства от рака.

В составе Сибирского отделения РАН — 112 академиков, 108 членов-корреспондентов и 76 профессоров. Членство в Академии наук служит своего рода наградой за выдающиеся научные заслуги и даёт общественное признание. Академикам полагается ежемесячная надбавка к должностному окладу в размере 100 тысяч рублей. Избрание в академики и члены-корреспонденты — пожизненное.

Рекорд 6.
Лилигр

Лилигр — тоже детёныш Новосибирска. Можно сказать, плод науки и любви. В Новосибирском зоопарке (опять-таки крупнейшем в России) в 2012 году лигрица Зита (помесь тигрицы и льва) завела роман со львом Сэмом, забеременела и родила дочку Киару. Поскольку случай этот уникальный, зоологам пришлось давать название новому виду — так и получился «лилигр». Киара и сегодня живёт в Новосибирском зоопарке и прекрасно себя чувствует.

А журналисты спрашивают у зоологов, что будет, если молодая Киара полюбит не льва, а тигра? Как будут называть их потомство? Тилилигриками?

Проспект Лаврентьева, где располагаются почти все НИИ, занесён в Книгу рекордов Гиннесса как самая умная улица мира.

Новосибирские зоологи лишь многозначительно улыбаются и ждут новых сюрпризов природы.

Рекорд 7.
Натан Фарб сорок лет спустя

В Новосибирске около трёх десятков (!) музеев. Здесь есть как классические музеи (включая музеи истории районов Новосибирска), так и особенные.

К примеру, музей Солнца. Или Счастья. Но одна из самых интересных, на мой взгляд, экспозиций сегодня проходит на площади Ленина. Это выставка портретов жителей Новосибирска, сделанных в 1977 году американским фотографом и журналистом Натаном Фарбом. Спустя сорок лет он вернулся в Новосибирск и собрал часть своих бывших героев для повторной фотосессии.

То, что американец в годы «холодной войны» приехал в СССР по культурному обмену, уже было чудом. Несколько

месяцев Натан жил в Новосибирске, снимал желающих. К нему выстраивались толпы — посмотреть на заграничного фотографа и на достижение Запада — фотоаппарат «Поларoид». Его моментальный снимок Натан Фарб отдавал моделям на память.

И вот сорок с лишним лет спустя, когда он вновь вернулся в город, новосибирцы принесли старые снимки и цветы, благодарили за моменты памяти. Выставку «Натан Фарб. Кто эти люди?» можно увидеть не только в Новосибирске, но и в Интернете.

Рекорд 8.
Обское море

А вы знали, что в Сибири есть море? Под Новосибирском, Обское. Там пляж и песок, парусники и лодки. И летом, когда температура переваливает за плюс двадцать, там купаются и загорают точно так же, как на каком-нибудь Чёрном море или Азовском. На самом деле местные называют морем Обское водохранилище, которое возникло в конце 1950-х годов после строительства плотины Новосибирской ГЭС. Однако волны там бывают вполне морские, потому что погода в Сибири весьма переменчива.

Рассказывать о рекордсменах столицы Сибири можно бесконечно. Но лучше просто туда полететь. Как сделала я: села на «Сухой Суперджет» в Ростове-на-Дону в пятницу вечером, а утром в понедельник вернулась.

Два выходных дня для огромного Новосибирска, конечно, немного. Но этого достаточно для того, чтобы переключиться и получить новые впечатления. Проверьте сами.

Реклама

DIVER 300M * Автоматический механизм ⌀ 42mm 300m водостойкость bellross.com

△ BR 03-92 Diver Blue

*Дайвер 300 метров Синий

ИНСТРУМЕНТЫ ВРЕМЕНИ ИЗ КАБИНЫ ПИЛОТА – НА ЗАПЯСТЬЕ

Bell & Ross

18 КАРАТ
ПРЕДМЕТЫ РОСКОШИ

пр-т Чехова, 35/30, тел. (863) 250-11-11
ТРК «Горизонт», премиум-зона, пр-т им. М.Нагибина, 32/2, тел.: (863) 272-53-60, 272-53-40
www.18k.ru, @18karatrostov

Выход в открытый космос по американской программе.

интервью

Беседовала Светлана Ломакина
Фото: Роскосмос

Космическая жизнь

2019 год стал поворотным для развития космического туризма. Сразу несколько операторов после многолетних испытаний заговорили о том, что готовы предоставлять услугу туристического полёта в космос. Пока это недёшево, но через десять лет космос станет ближе для многих землян. О том, как чувствует себя человек в космосе, о профессии и космической дружбе мы поговорили с Александром Самокутяевым, Героем Российской Федерации, членом отряда космонавтов ЦПК до 2017 года. Александр совершил два космических полёта в качестве командира кораблей «Союз ТМА-21» (2011) и «Союз ТМА-14М» (2014–2015).

– Александр Михайлович, представляю себя космической туристкой и отчётливо понимаю – мне было бы ужасно страшно. А вам?

– Когда меня об этом спрашивают, то ожидают, что я скажу нет. Но таких не берут в космонавты. Человек должен бояться, иначе у него с психикой что-то не то. И задачу не выполнит, и экипаж погубит в случае нештатной ситуации. Ведь в космосе испытываешь все те же чувства, что и на Земле: и радость, и печаль, и гордость. Гордость особенно ощущаешь в первом полёте: наконец-то ты достиг того, к чему шёл. Мне повезло, я готовился всего-то восемь лет. Это, поверьте, немного для космонавта: бывает и десять, и пятнадцать, и двадцать лет. И когда ты преодолел земное притяжение и вышел на орбиту, первое, что понимаешь – ты добился цели. Второе, что чувствуешь, – ответственность, на тебе висит масса задач, которые нужно выполнить. Ведь там, на Земле, куча институтов и стран занимались подготовкой твоего полёта и хотят получить результат. Это очень важно. Ну и, конечно, видишь красоту Земли, хотя и ощущаешь неудобства и «радости» космического бытия.

– Какие эксперименты вы проводили в космосе?

– Вообще, вся жизнь космонавта – и в космосе, и на Земле – это один большой эксперимент. Но если говорить о работе на борту, то каждый экипаж выполняет в среднем 50 экспериментов. От самых простых – вроде слежения за тем, когда скиснет молоко, – до высокотехнологичных. Самые интересные для меня – те, что связаны с мониторингом. К примеру, экологические. Мы наблюдаем за атмосферой, океанической поверхностью, ледниками. Но не за всеми, а за теми, которые представляют опасность. Месяца через два-три уже на глаз видишь, если в леднике происходят изменения – допустим, шапка лежит не так. Это можно сравнить с тем, как если бы вы по дороге на работу каждый день видели один и тот же столб – и вдруг он оказался сломан. Ты это фотографируешь и оправляешь на Землю – предупреждаешь о сходе ледника. Помогаем мы и рыбакам. Например, просят в таком-то районе океана сделать снимки и посмотреть, есть ли там планктон? Если есть, то есть и рыба. С самолёта увидеть такое трудно, а вот из космоса видно хорошо. Мы передаём данные, и туда отправляются наши плавзаводы. Такая вот космическая помощь народному хозяйству. Есть и более сложные эксперименты: какая-то плазма варится или мы размещаем на внешней стороне станции материалы разной жёсткости, плотности, состава. Провёл эксперимент, но что сделал – непонятно *(смеётся)*. Потому что не учёный, а космонавт.

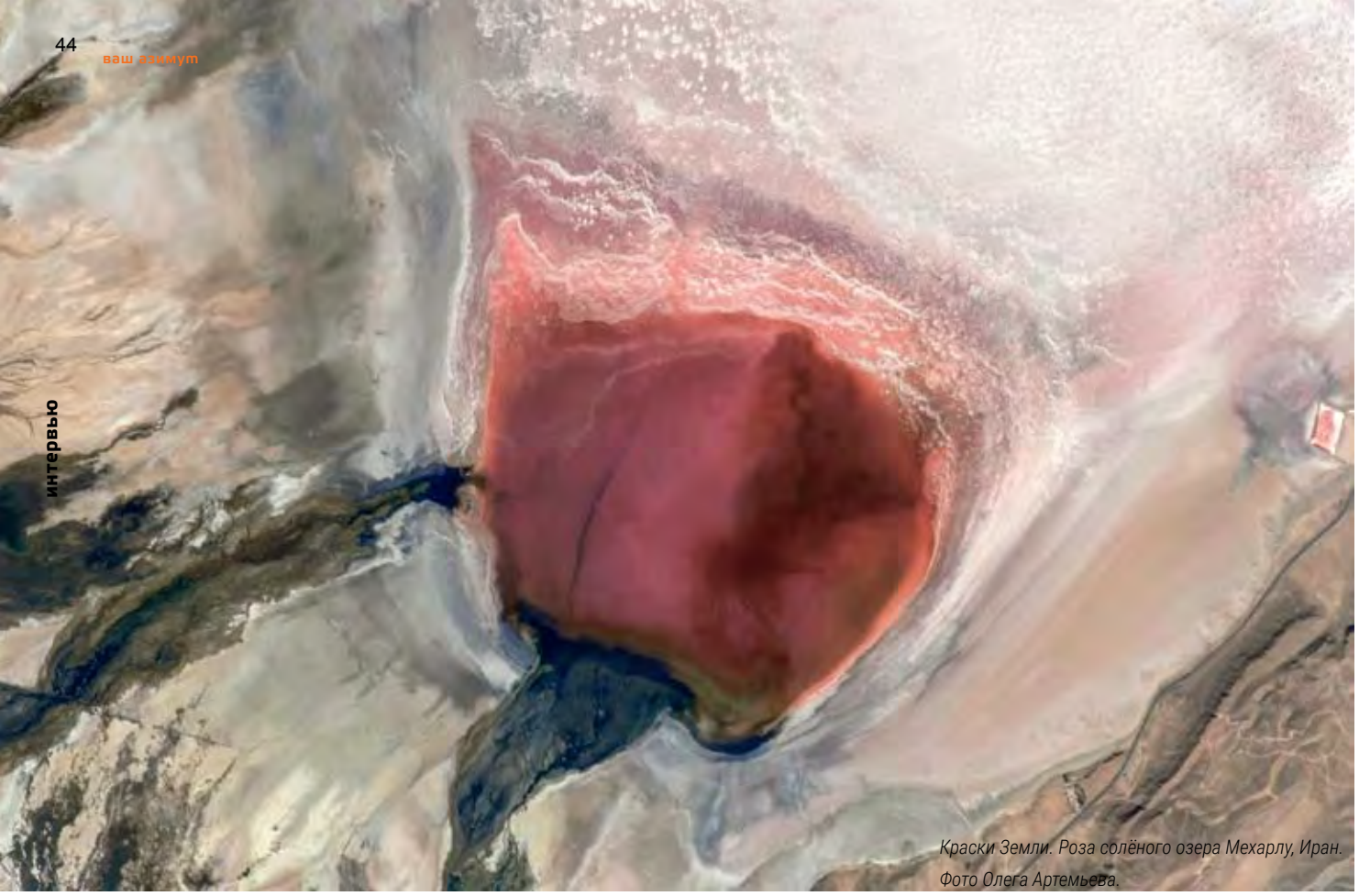
– А может ли называться космонавтом человек, который не побывал в космосе?

– Космонавт – это человек, который занимается полётами в космос. Слетал он или не слетал, это уже другой вопрос. Вот пришли молодые люди в отряд – это «кандидаты в космонавты». За два года они проходят общекосмическую подготовку, потом сдают экзамены. Те, кто преодолевает их успешно, получают статус «космонавт». Это уже должность. У нас есть космонавты-исследователи и космонавты-испытатели. Разница в том, что у одних есть опыт космических полётов, а у других нет. За 60 лет у нас 121 человек (из СССР и России, начиная с Гагарина) побывал в космосе. Примерно столько же в космос не слетали. И произошло это из-за самого нелепого стечения обстоятельств – по здоровью, по личным каким-то причинам. Конечно, обидно столько лет готовиться и не увидеть из космоса Землю, но все мы знаем, на что идём.

– Как снимают стресс на орбите?

– Придя из военной авиации в космонавтику, я одну стрессовую профессию поменял на другую. Что такое физические и психологические перегрузки, знаю с юности. Но в космосе стрессы, конечно, больше чувствуются: замкнутое пространство, коллектив один и тот же. Представьте, что вас закрыли на кухне в «хрущёвке» вшестером на полгода. Выход какой? Надо переключаться. По пятницам у нас облегчённый день, мы собираемся вместе, общаемся, просматриваем какие-то фильмы.

К своему полёту я готовился всего-то восемь лет. Это, поверьте, немного для космонавта: бывает и десять, и пятнадцать, и двадцать лет.



Краски Земли. Роза солёного озера Мехарлу, Иран. Фото Олега Артемьева.

Одну пятницу – российские, старые советские. Потом смотрим американские. Огромная поддержка для всех нас – это средства связи. В свободное время мы можем позвонить в любую точку планеты. У семьи дома есть айпад, в нём специальная программка. Жене звонят из центра управления полётами и говорят: «Сейчас на связь выйдет МКС, вы готовы?» Когда есть время, беседуем по полчаса, бывает и больше. Друзей с праздниками поздравляю. Я тут одному товарищу позвонил, он как раз в больнице лежал, после операции. Очнулся, и так совпало, что я звоню. А ему нельзя говорить по телефону, увидела медсестра, поругала, мобильный забрали. Он кричит: «Вы что?! Мне из космоса звонили!» Врачи такие: «О, всё ясно, надо ещё полежать...» Он мне потом говорит: «Спасибо, что позвонил, ещё на неделю в больнице оставили» *(смеётся)*.

– В космос летают и женщины. Наличие дамы в команде минус или плюс?

– Вопрос, конечно, щекотливый. С женщинами надо где-то быть аккуратней, где-то им помогать, это целая работа. Не скажу, что женщины приносят какое-то неудобство или, наоборот, усиливают экипаж. Единственное, что знаю, опыт отправки в космос женщин у России небольшой: начиная с Валентины Терешковой там побывали всего четыре дамы. Американские барышни летают гораздо чаще. Но у них немного другая мотивация, они более мужского склада

В космосе стрессы сильнее чувствуются. Представьте, что вас закрыли на кухне в «хрущёвке» вшестером на полгода. Выход какой? Надо переключаться.

и физически тоже более крепкие. И общение у них более мужское, грубое, если сказать совсем честно. Наши домашние, мягкие. «Мне надо с утра выпить чай с молоком, иначе я работать не могу». Да ё-моё! Ну что сделаешь? Идёшь на уступки – чай с молоком пьёшь за компанию.

– А физиологически они так же ощущают себя в космосе, как мужчины?

– У них скорее эмоциональная окраска выше. Барышня на Новый год стол украсила, мужик говорит: «Ну нормально получилось, ничего». Она: «Как нормально? Как ничего? Ты что не видишь, сколько я старалась?» Извиняемся, соглашаемся, что всё очень красиво и мы не правы.

– Скоро Новый год. Как вы его отмечаете на борту?

– Это для нас важный праздник. Но отмечаем мы его не-

сколько раз. Бывает, что в экипаже кто-то родился во Владивостоке, кто-то в Уфе. И получается, что в других экипажах уже наступил Новый год, а у россиян он всё идёт и идёт – страна-то огромная. Но в среднем так: если в экипаже есть японец, то начинаем отмечать с ним. Если его нет, то по Москве, потом гринвичское (лондонское) время, по которому экипаж живёт, и по хьюстонскому времени отмечаем, если досиживаем до него. Накрываем стол. Незадолго до этого с Земли приходит корабль с вкусными посылками – яблоки, сладости. А шампанского, к сожалению, нет. И вообще шипучих напитков нет. Нам всё равно, а американцам тяжело, они же привыкли к пепси-коле. Пить газированные напитки в космосе невозможно, они просто расщепляются на мелкие пузырики. И любой алкоголь на борту международной космической станции запрещён. Но это не от недоверия к космонавтам. Дело в другом: у нас есть так называемая система колонок очистки – это достаточно сложная аппаратура, без которой станция не сможет работать. И эти блоки могут выйти из строя из-за ничтожного количества паров алкоголя. Хватит даже тех, что выдыхает человек. В этом основная причина.

– Какие космические блюда вам нравятся больше всего?

– У нас два вида питания – российский рацион и американский. Отличия колоссальные. Наши продукты из органики, увидел, понюхал – и сразу ясно: это курица, это борщ, это каша. У американцев, пока не прочитаешь состав, не поймёшь. Хотя у них тоже есть и мясо хорошее, и стейки, но не в том количестве, что у нас.

Мы питаемся своей пищей, американцы своей, но мы меняемся – у нас вкусно, но мало. У них не очень вкусно, но на порядок больше. Получается микс.

Самая вкусная еда – это российский творог. Творог – это космическая валюта, сколько бы у тебя не было долларов, они там, как в пустыне золото. Когда прилетали шатлы, новички всегда ломились в российский сегмент – потому что у русских есть настоящий творог и вкусный чай. Любят они и молоко, кефир и простоквашу, но им почему-то молочку не особенно поставляют.

– Александр Михайлович, понятно, что космические туристы голодать не будут. И в бытовом смысле всё нормально, вопрос остался один – психологический. Может ли такое быть, что люди в команде не очень совместимы?

– Психологи проводят колоссальную работу ещё на этапе отбора будущих космонавтов. Они рассматривают все заявки и 80 процентов из них отсеивают сразу. Они же дают рекомендации для составления экипажа, причём частенько их прогнозы очень точны. К тому же в космос отправляются люди, подготовленные к работе в замкнутом пространстве. Но какие-то инциденты всё-таки происходят. Люди устают, начинают раздражаться из-за мелочей: красная майка кого-то бесит, книжка, которая лежит не там.

Приходится самим быть психологами, уметь говорить себе «стоп», а порой просто наступить себе на горло – вот не хочется признать себя виноватым, но нужно найти силы и уступить. Если ты уступишь, даже если тысячу раз прав, в следующий раз человек уступит тебе. И национальность здесь значения не имеет. Если на борту мы друг от друга устаём, потом уже на Земле, лёжа где-нибудь на пляже и потягивая коктейль, думаешь: «А ведь хороший Ваня мужик, и чего это меня так его красная майка раздражала?» Возьмёшь телефон, позвонишь, а он тоже рад тебя слышать. Поговоришь с ним по душам. И внутри всё перевернётся – и снова захочется туда, в космос...

Любой алкоголь на борту МКС запрещён. Потому, что система очистки может выйти из строя из-за ничтожного количества паров алкоголя. Хватит даже тех, что выдыхает человек.

В день рождения Андрея Борисенко носили на руках.

Бортовая кухня

Сказочный Алтай

Текст и фото:
Максим Чегодаев
(Штурм)

Сказочный Алтай... Есть много вариантов познакомиться с этим чудным краем. Заядлые туристы и любители походить с большими тяжёлыми рюкзаками выбирают всевозможные пешие маршруты в непроходимые уголки республики, кто-то едет на лошадях в конные туры или нанимает провожатых на «уазиках», есть такие смельчаки (и мы встречали их по дороге), которые крутят на велике сотни километров. Особо богатые нанимают вертолёт. Мы же в силу своей лени и ограниченности по времени просто взяли машину напрокат и решили для первого ознакомления с Алтаем прокатиться по Чуйскому тракту от Горно-Алтайска до Кош-Агача.

Слияние рек Чуя и Катунь

«Чуйский тракт» — автомобильная дорога федерального значения (Р256) Новосибирск — Новоалтайск — Бийск — Горно-Алтайск — государственная граница с Монголией. Протяжённость автомагистрали около 968 километров.

На протяжении всего нашего пути от Горно-Алтайска до Кош-Агача дорога просто идеальная. Не часто встретишь у нас покрытие такого качества. В конце сентября трасса абсолютно свободная. Несмотря на всё это едем со скоростью 75–80 км/ч, в редких случаях набирая под сотню. Тут и не хочется нестись сломя голову. Катишь и катишь в своё удовольствие, любуясь красотами.

Марс на Алтае

Находится это место недалеко от села Чаган-Узун в Кош-Агачском районе. Горы здесь окрашены полосами в разные оттенки красного, жёлтого и зелёного цвета. Настоящий рай для фотографов и любителей геологии.

Мы не могли пропустить такое на нашем маршруте и проехать мимо. К тому же от Чуйского тракта это совсем недалеко.

Территория, на которой находится «алтайский Марс», частная. За посещение берут 100 рублей с человека. При желании можно снять беседку у реки или даже бунгало. Владелец места – алтаец – сказал, что пока им разрешают брать землю, все коренные берут, иначе «скоро москвичи всё скупят».

Аэропорт Кош-Агач. Скоро он оживёт.

Колька Снегирёв – герой легендарной песни «Есть по Чуйскому тракту дорога», которая появилась на Алтае в 30-е годы прошлого века. В ней пелось, что Колька Снегирёв разбился, слетев с Чуйского тракта, когда обгонял на машине АМО «Форд» своей любимой девушки. Песня прижилась в народе. И хотя прототип её героя, Николай Ковалёв, счастливо дожил до старости, многие были уверены, что история, описанная в песне, произошла на самом деле. В память о Кольке Снегирёве на 744-м километре Чуйского тракта стоит постамент со стремящимся вверх грузовиком АМО (машиной, которую Колька «как сестрёнку родную любил»). Следом за АМО взбирается американский «Виллис». И хотя это не «Форд», на котором в песне «работала Рая», но тоже неплохо смотрится. К тому же эта машина сыграла свою роль на дорогах страны в период Великой Отечественной войны.

...
Есть по Чуйскому тракту дорога,
Много ездило там шофёров.
Но один был отчаянный шóфер,
Звали Колька его Снегирёв.
...

Аэропорт Горно-Алтайска

Ещё будучи в самолёте после посадки и дальше на протяжении всего пребывания на аэровокзале, заметил, что если убрать все вывески на русском языке, то можно решить, что находишься где-то в небольшом европейском аэропорту.

L-39 в Горно-Алтайске

Горно-Алтайск – единственный город и столица Республики Алтай. Если быть откровенным, то туристам здесь скучно. Его можно рассматривать лишь как перевалочный пункт до момента, когда вы вновь двинетесь в путь для дальнейшего знакомства с красотами горного Алтая. Но совершенно неожиданно, двигаясь по Коммунистическому проспекту, мы встретили памятник L-39 «Альбатрос». Выяснилось, что во время ВОВ в Горно-Алтайск эвакуировали 2-ю Ленинградскую спецшколу Военно-воздушных сил СССР. Именно в эту спецшколу в 1943 году поступил Леонид Быков, исполнивший позже одну из главных ролей в фильме «В бой идут одни старики». Постамент с самолётом L-39 – память о тех людях и тех непростых годах.

Май

Яркие события мая, вошедшие в историю

хронотоп

Первая авиалиния

1 мая 1921 года открыта первая в России почтово-пассажирская авиалиния Москва – Орёл – Харьков. В этот день экипаж пилота Туманского вылетел с почтой и пассажирами на борту в первый рейс из Москвы в Орёл.

Авиаперевозка по маршруту осуществлялась на шести многомоторных самолетах «Илья Муромец». Эти самолеты выпускались в России на Русско-Балтийском вагонном заводе в течение 1913—1918 годов. На них был поставлен ряд рекордов грузоподъемности, числа пассажиров, времени и максимальной высоты полёта.

Самолёты делали по два-три полета в неделю, перевозя в основном служебную почту и ответственных пассажиров. Состояние техники оставляло желать лучшего. «Муромцы» были сильно потрепаны за годы Первой мировой и Гражданской войны. И хотя из-за изношенности самолётов редкий рейс обходился без происшествия, пассажиры были в восторге от быстроты передвижения.

Праздничный рубль

2 мая 1965 года поступила в обращение первая советская памятная монета достоинством в один рубль, посвященная 20-летию Победы в Великой Отечественной войне.

Идея понравилась, и в последующем «юбилейный» рубль СССР выпускался еще 49 раз. Поводы были разными: Олимпиада, Всемирный фестиваль молодежи и студентов, юбилеи советской власти, полетов в космос, а также дни рождения различных деятелей искусства и политики от Карла Маркса до поэта и мыслителя Махтумкули. Самый большой тираж – 100 миллионов – отчеканили к 100-летию Ленина.

Денежные знаки были изготовлены из сплава меди с никелем. Кроме того, все они имели абсолютно одинаковые размеры и даже вес. Любопытно, что по размеру и весу рубль идеально соответствовал монетам других стран, чем уже после развала СССР пользовались предприимчивые новоиспечённые туристы из России. Так, японская фирма уличных автоматов по продаже сигарет, конфет и прочей мелочёвки чуть не разорилась, находя в кассах не родные иены, а советские рубли. Правда, предприимчивые японцы вскоре переплавили их, изготовив из довольно ценного металла дорогую бижутерию.

«Стрижи» прилетели

6 мая 1991 года впервые выступила авиационная группа высшего пилотажа «Стрижи». С тех пор этот день ежегодно отмечается как день рождения эскадрильи. Первым командиром АГВП «Стрижи» стал гвардии майор Александр Михайлович Дятлов.

Группа имеет большой репертуар фигур высшего пилотажа, который осуществляется одиночно, в паре, а также несколькими самолетами одновременно. Традиционно «Стрижи» летают на многоцелевых высокоманевренных истребителях МиГ-29.

наши люди

Беседовала Светлана Ломакина
Фото: Эрик Романенко

Чувство земли

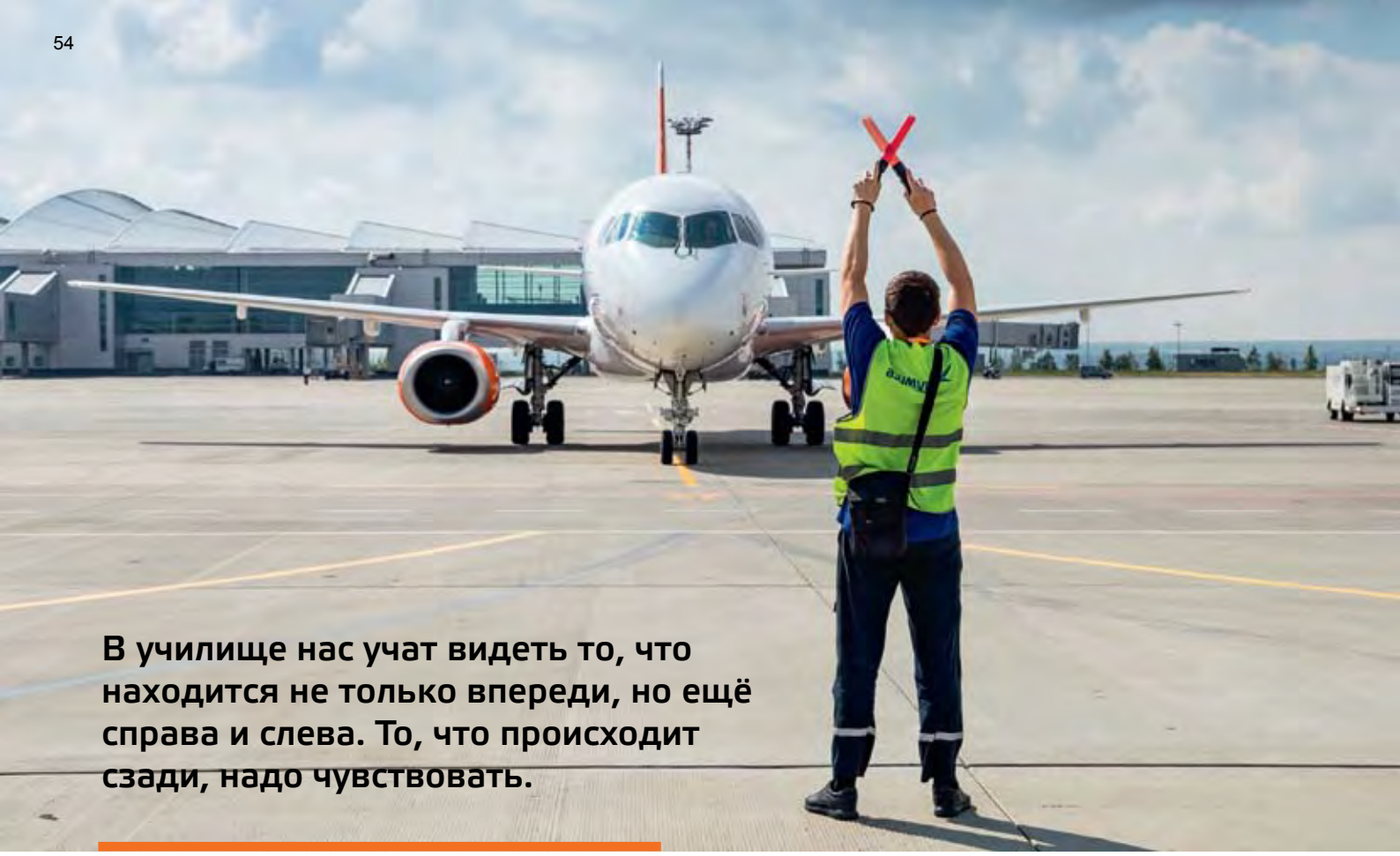
Авиакомпания «Азимут» продолжает знакомить читателей журнала со своими ведущими пилотами. Сегодня командир экипажа суперджета Анатолий Шевцов рассказывает о том, почему он выбрал профессию лётчика, что видно на высоте 10 тысяч метров, каково это – летать четверть века и кто ждёт его дома.

– Анатолий, в беседах с пилотами и бортпроводниками они всегда говорят, что перед рейсом не фотографируются, не подстригаются в день вылета и ничего не зашивают. Верно?

– Всё так, я ещё и с самолётом разговариваю, подхожу к шасси, поглажу, вхожу, так сказать, в доверие. Что именно говорю, не скажу, это наш с суперджетом секрет (*смеётся*). Но в целом прошу, чтобы всё прошло гладко. У каждой машины, как и у каждого человека, свой характер. Бывает норовистый самолёт, бывают тихие, лёгкие на подъём. «Сухие» суперджеты мне очень нравятся – быстрые, манёвренные и простые в управлении машины.

– Как вы стали лётчиком?

– Я вырос в то время, когда мальчики хотели быть лётчиками и космонавтами, а девочки – учителями и врачами. Дома к этой профессии всегда относились с уважением, потому что мой дядя летал, он меня и привёл в профессию. Мой папа работал водителем, мама преподавателем, а мы – два брата и сестра – хотели в небо. Брат не прошёл по здоровью, сестра – девочка. Сегодня это уже не препятствие для того, чтобы стать пилотом, а тогда



В училище нас учат видеть то, что находится не только впереди, но ещё справа и слева. То, что происходит сзади, надо чувствовать.

было сложно. Из нашей семьи в лётное училище взяли только меня. Поэтому учился я ответственно, как бы и за себя, и за брата с сестрой.

– Сложно было?

– Самое сложное было переходить с тренажёров на реальный самолёт. Когда ты учишься, всё понятно, а когда попадаешь в реальные условия, волей-неволей нервничаешь. Но бояться нужно – страх, если он контролируем, мобилизует все чувства, позволяет адекватно оценить ситуацию и риски. Во время учёбы, на вылетах, у меня были случаи, когда инструктор, к примеру, засыпал. До сих пор я не понимаю, специально ли он это делал, чтобы проверить меня, или действительно так уставал, что спал? Но как только ты понимаешь, что никто, кроме тебя, машину не контролирует, феноменально концентрируешься. Одним словом, у меня были хорошие учителя, к обучению нашему подходили творчески (*смеётся*).

– Первый полёт свой помните?

– Я его никогда не забуду, потому что приключился курьёз. Это был Як-40, маленький самолётик. Он должен был лететь из Актау (Казахстан) в Ростов. Мы уже сели, и вдруг выясняется, что каким-то образом на борт по ошибке попал иностранец, который должен лететь в Алма-Ату. В салоне никто из пассажиров на английском не говорит. Но все стараются объяснить, что парню надо выйти и пересесть в другой самолёт – люди кричат, размахивают руками, иностранец улыбается и кивает, но не уходит. Что он думал, можно только догадываться. Нам сообщили о ситуации, я вошёл в салон и говорю по-английски, что пассажир ошибся, самолёт летит не в ту сторону. А дело было 1 апреля. К тому времени над иностранцем пошутили уже не раз, и он думал, что у нас 1 апреля – большой государственный праздник, шутят даже на борту самолёта. И люди потому такие смешные – кричат, руками размахивают. Короче, понял он, что произошло, только когда мы уже хором начали говорить, что не шутим, и если он ещё немного посидит, полетит с нами в Ростов. Вот тогда уже парень побежал в другой самолёт. А мы полетели, и первый полёт прошёл прекрасно.

– Анатолий, наши бортпроводники радуются аплодисментам пассажиров, видят в них оценку работы всего экипажа. А вы?

– Мы их не слышим, но тоже приятно, конечно. Иногда бортпроводники передают нам слова благодарности за мягкую посадку или приятный полёт. Это тоже радует. Бывает ведь, что люди недовольны – эта информация тоже до нас доходит. Но тут масса профессиональных тонкостей, которые пассажир не может знать – бывают сложные метеорологические условия, бывают ситуации, в которых приходится ориентироваться быстро и так же быстро принимать решение. Ни один полёт

не похож на другой, и даже когда всё проходит очень гладко и погода прекрасная, всё равно мы понимаем, что сегодня мы летели вот так, а завтра будет иначе. Это я говорю к тому, что нам нравятся аплодисменты, но на резкие слова мы не обижаемся, потому что только пилот, который находился за штурвалом, может с профессиональной точки зрения оценить полёт.

– У лётчиков, наверное, должна быть особая выдержка?

– Это одно из главных качеств в характере. Внимание, память, выдержка и реакция. Вот где ваш телефон?

– В смысле?

– Когда мы с вами выходили из кабинета в конференц-зал, вы ставили на зарядку телефон. Вы его забрали? Нет.

– Забыла! Придётся возвращаться...

– Это пример нашего восприятия информации. У пилотов другой угол зрения, в училище нас учат видеть то, что находится не только впереди, но ещё справа и слева. То, что происходит сзади, надо чувствовать. Мы держим в голове массу всего, быстро оцениваем ситуацию и реагируем на неё. А с телефоном ничего не произойдёт, у вас там было всего десять процентов зарядки, и когда мы договорим, он зарядится.

– Спасибо *(смеюсь).* **Анатолий, ну с такой многозадачностью вы и красоту в небе должны какую-то успевать видеть?**

– Видим. В северных широтах потрясающие закаты. Там же белые ночи, они дают небу такой глубокий свет: кажется, что облака прозрачные, а само небо, как бездонный колодец. Видел метеоритный дождь – кажется, что по небу летят зелёные огненные стрелы, тоже очень красиво.

– А самый красивый город сверху и аэропорт?

– Самый красивый город – Москва, он ночью выглядит, как неоновая паутина. Любимый аэропорт в Питере, там почти никогда не бывает задержек. Ещё в Сочи летать люблю – несмотря на то, что там горы, и часто бывает ветер и садиться непросто, но когда приземляешься, выходишь из самолёта и морской воздух бьёт в лицо, сразу на душе праздник.

– Отпуск как проводите?

– По-разному. Бывает, на море всей семьёй, бывает никуда не ездим – остаёмся дома и с детьми – у меня их трое, все мальчики – клеим модели самолётов. Я с детства любил этим заниматься и ребят тем же заразил.

– Они и лётчиками стать хотят?

– Хотят, это же мои дети (*смеётся*).

– Я слышала, что среди семей летчиков и бортпроводников когда один летает, а другой – «земной» профессии, высокий процент расставаний. Многие не выдерживают долгих разлук...

– У меня в семье таких проблем не было, жена сразу понимала, что небо – это навсегда. И раньше, когда были долгие командировки, учёба, тренажёры в других городах и странах, дома меня могло не быть месяцами. И никогда никаких неприятных разговоров у нас не было – наоборот, скучали, перезванивались. Сейчас с новыми технологиями расстояния не так чувствуются и командировок долгих, к счастью, уже нет.

– Анатолий, сегодня самолётом управлять проще, чем 25 лет назад, когда вы начинали?

– Проще с точки зрения технологий, есть автопилот – это прорыв, конечно. Но человеческий фактор никто не отменял, поэтому весь полёт мы следим за приборами, оцениваем ситуацию... Бывает, что парень, отличник, все предметы хорошо сдаёт, а летать не может. Потому что у него нет шестого чувства.

– Вы говорите об интуиции?

– Можно сказать так, а можно назвать это чувством земли. Во время посадки, за несколько секунд до того, как шасси коснётся взлётной полосы, ты уже должен почувствовать эту землю, без приборов. Если этого чувства нет, не имеет смысла идти в профессию.

– А самое любимое ваше направление?

– То, которое ведёт домой. Меня там всегда ждут, и это очень приятно.

Любимое направление то, которое ведёт домой. Меня там всегда ждут, и это очень приятно.

Сёрфинг на краю земли

На суровом берегу Тихого океана, недалеко от Петропавловска-Камчатского есть пляж Халактырский, где в любую погоду можно встретить людей, катающихся на волнах с помощью досок. Это самый восточный в России лагерь сёрферов. История его появления и развития могла бы стать сценарием к большому остросюжетному фильму.

Текст: Дмитрий Шарапов
Фото предоставлены
сёрфшколой Snowave

Основатель школы Антон Морозов родился в Петропавловске-Камчатском. В юности катался на скейте и сноуборде, а в восьмом классе случайно посмотрел на кассете культовый фильм о сёрфинге «В руках божьих» – и загорелся желанием покорить волны. Дело было в конце 1990-х, про сёрфинг в России знали единицы, и понятно, что ни досок, ни какого другого оборудования достать тогда было невозможно. Антон поначалу пытался смастерить доску самостоятельно, но сделать это, ни разу не видя настоящей, было практически невозможно. Помог случай.

В 1997 году на Камчатку приехал какой-то сумасшедший сёрфер из США, чтобы покататься на местном побережье. На обратном пути то ли из-за негабарита, то ли из-за перевеса авиакомпания не позволила ему взять доску на борт, и он оставил её в аэропорту. Спустя шесть лет Антон случайно увидел эту доску у знакомых и выпросил её себе. Конечно, вначале ничего не получалось. К тому же катался Антон один и у него постоянно был страх, что его унесёт в океан или случится другая непредвиденность и он просто утонет. Масла в огонь подливали родные и знакомые, которые в один голос утверждали, что кататься на Камчатке нереально. Антон никого не слушал и раз за разом упорно пытался оседлать волну. Постепенно у него стало получаться. Однажды кто-то из друзей решил попробовать покататься вместе с ним. Потом к ним присоединились другие любители экстрима, и океан близ Петропавловска-Камчатского ожил.

Прошло много лет. Сегодня Антон Морозов – профессиональный сёрфер, инструктор международного уровня, а Камчатка входит в десятку топовых мест для любителей этого вида спорта. Десять лет назад Антон открыл здесь первую в России школу сёрфинга. Она находится на Халактырском пляже из чёрного вулканического песка, в получасе езды от Петропавловска-Камчатского. Это самый восточный в России лагерь сёрферов.

Поначалу здесь просто стояло несколько палаток. Потом появилась небольшая инфраструктура – домики, душевая, кухня-столовая и даже баня. Благодаря солнечным батареям появилось электричество. Кататься теперь можно было не только в короткое дальневосточное лето, но и осенью, весной. Стали приезжать мировые звёзды сёрфинга из США, Австралии, Франции, Германии, Японии и Китая.

Фото Полины Нарышкиной

Одно из главных преимуществ Камчатки – сумасшедшая по красоте, девственная природа. Гигантские вулканы, суровые скалы, чёрные от вулканического песка пляжи и бескрайний Тихий океан – сочетание, которое не встретишь больше нигде в мире. К тому же здесь много морских животных, которые не боятся людей. Есть шанс встретить в волнах нерп, тюленей и сивучей. Причём эти животные могут подплыть вплотную к спортсменам: они крайне любопытны, но безопасны, даже несмотря на свои впечатляющие размеры.

Довольно близко к берегу в поисках пищи могут подплывать киты и сельдевые или лососёвые акулы. Они питаются только рыбой и безопасны для человека.

Фото Полины Нарышкиной

Фото Полины Нарышкиной

Самых отчаянных и профессиональных камчатских сёрферов не смущает даже зима. Представьте побережье в льдинах, сумасшедший пронизывающий ветер, заснеженные скалы и мороз минус двадцать. А люди надевают гидрокостюмы, берут доски, выплывают на них в ледяной (температура воды – плюс 1–3°) океан и катаются на волнах. Это называется arctic-surf.

Сложно себе представить более экстремальное занятие. Дыхание перехватывает от каждого попадания воды в лицо, ресницы покрываются инеем, и страшно подумать о тёмной бездне под тонкой доской. Но каждый сёрфер в этот момент чувствует себя настоящим первооткрывателем, организм работает на пределе, и в кровь выделяется такое количество адреналина, что хватает на всю оставшуюся жизнь. Это похоже на просветление.

Сейчас Антон со своими друзьями и единомышленниками почти всё время живёт на берегу океана: тренирует учеников, среди которых много детей; ищет с командой новые удачные споты, откуда можно отправиться покорять стихию.

История Антона и его сёрфшколы наглядно показывает, какими сверхспособностями могут обладать обычные люди, если ими движет цель. Отсутствие финансовой помощи, неверие знакомых, жёсткий климат – любые испытания можно преодолеть, чтобы воплотить свою мечту. Ведь если веришь в себя, в тебя готов поверить весь мир.

Беседовал Дмитрий Киричук
Фото предоставлены
Департаментом информации
и массовых коммуникаций МО РФ

«СТРИЖИ». В небе и на земле

6 мая легендарная российская группа высшего пилотажа «Стрижи» отметила свой очередной день рождения. В канун праздника мы поговорили с командиром группы, подполковником Денисом Анатольевичем Кузнецовым.

— С какого года вы состоите в пилотажной группе?

— В 2006 году меня вызвали из 31-го истребительного полка, в котором я служил, в Кубинку и предложили стать кандидатом в лётчики пилотажной группы «Стрижи». Я согласился, успешно сдал экзамены, прошёл испытательный полёт и с 2007 года нахожусь в составе группы.

— Чтобы стать «стрижом», пилоту нужно быть мастером пилотажа или важны и какие-то психологические характеристики?

— Для начала изучаются документы. Мы смотрим, подходит нам пилот или нет. Потом оцениваем его уровень, чего он достиг, теоретическую, физическую подготовку. Во время проверки кандидат находится в коллективе, возникают личностные отношения, становится понятно, что за человек. Это уже вершина пирамиды, но это очень важный этап, на котором окончательно решается: будет человек в команде или нет.

Очень важно, чтобы лётчик влился в коллектив, подходил по морально-психологическим качествам. Нужно ведь летать строем, очень близко, чувствовать партнёров, мгновенно улавливать все изменения. В общем, надо доверять человеку, чувствовать, что называется, спинным мозгом.

— Вне полётов, работы вы общаетесь с коллегами?

— Конечно! Дружим даже семьями. Вместе в театр ходим, хоккей очень любим.

— И играете в хоккей?

— Играем.

— Тоже одним звеном, как и летаете?

— Нет, там у нас другая расстановка.

— Откуда появилось такое довольно легкомысленное название — «Стрижи»?

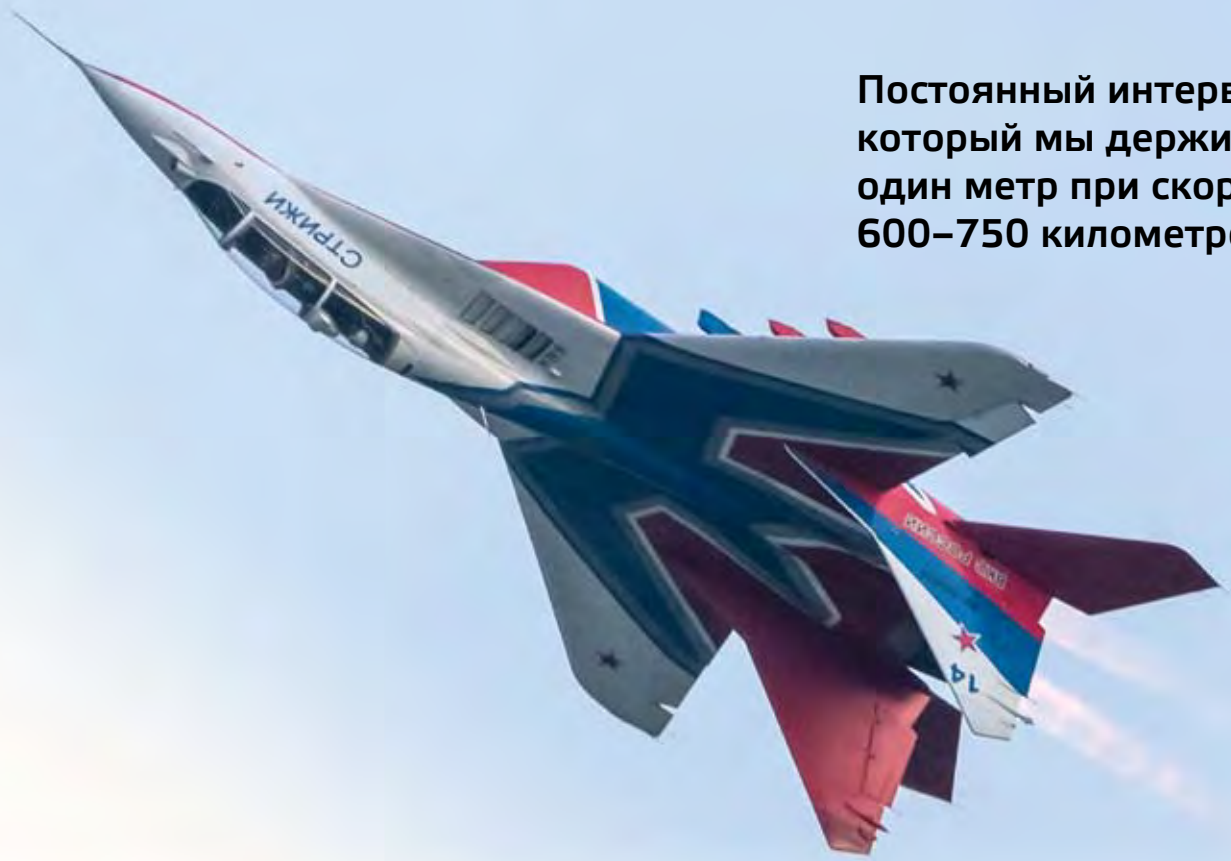
— Есть легенда, согласно которой Иван Никитович Кожедуб, тот самый лётчик-ас Великой Отечественной войны, в 25 лет уже трижды Герой Советского Союза, самый результативный лётчик-истребитель в авиации союзников, будучи уже военным пенсионером, приехал в Кубинку, увидел пилотаж на МИГ-29 — и их полёт напомнил ему стремительный полёт стрижей. Так с лёгкой руки Кожедуба мы стали «Стрижами».

— Это было в 1991 году, когда создавалась группа?

— В 91-м году было придумано название, фирменные цвета, схема окраски самолётов и группа получила официальный статус пилотажной. До этого была 4-я эскадрилья, в которой пилоты часто выполняли те же задачи, но не имели официального статуса.

— За рубежом тогда подобные лётные подразделения уже существовали?

— Да. Статусные пилотажные группы были у американцев, у некоторых других стран. На самом деле были они и у нас. Если знаете, ещё в советское время в Тушино регулярно проводились авиационные парады, в которых участвовали лучшие лётчики из Кубинки. Но официальная история «Стрижей» начинается всё-таки именно с 1991 года.



Постоянный интервал, который мы держим, один метр при скорости 600–750 километров в час.

Очень важно, чтобы лётчик подходил коллективу по морально-психологическим качествам. Надо чувствовать человека, что называется, спинным мозгом.

— Скажите, какова миссия «Стрижей», в чём ваша главная задача?

— Наша часть называется «Центр показа авиационной техники». Соответственно, наша главная задача — показать лётные и технические возможности российских самолётов. Мы демонстрируем высокоманёвренные характеристики, надёжность, боевые качества наших самолётов, а также показываем лётное мастерство российских пилотов. Но и задачи боевой подготовки с нас никто не снимал. Наши летчики выполняют те же задачи, что и лётчики-истребители строевых частей ВКС.

И самолёты у нас не какие-то облегчённые спортивные варианты, а самые обычные боевые машины, которые используются в строевых частях. Отличается только раскраска и всё.

— Но каждая машина закреплена за определённым пилотом?

— Любому экипажу может попасться любой самолёт. У пилота есть, конечно, свои предпочтения, но, чтобы не было привыкания к одной машине, мы их постоянно меняем. Самолёт может находиться на регламентных работах.

И тогда, если пилот привык именно к данной машине, у него могут возникнуть трудности, ведь каждый самолёт имеет свой характер, свои особенности — как и автомобили.

— Как часто у вас проходят тренировки и в чём они заключаются?

— Если брать непосредственно пилотажную подготовку, то мы сначала собираемся вместе в классе, обсуждаем варианты, разрабатываем программу. Пытаемся придумать что-то новое или использовать где-то увиденное. Выглядит это со стороны, наверное, забавно: взрослые люди ставят на стол модельки самолётов, водят их руками. Потом переносим всё, что обсудили, в воздух. Сначала делаем простые элементы, потом их компонуем, потом более сложные — и так пока не отработаем всю программу в целом.

— Я смотрю, со времён Чапаева, который планировал бой с помощью картофелин на столе, мало что поменялось.

— Что касается воздушного показа, то да. И самое интересное, что эта методика по-прежнему работает.

— Чем ваша подготовка отличается от базовой подготовки обычного военного лётчика?

— Отличается тем, что мы дополнительно тренируемся работать именно в группе. Но самое главное — это требовательность и строгость к себе. Полёт в плотном строевом порядке и выполнение в таком построении различных фигур пилотажа — для нас это привычные вещи, но, тем не менее, ошибка может стоить дорого и безопасность зависит от каждого из нас. Очень важно это помнить каждую секунду. У нас нет такого — этому попроще, этому посложнее. И каждый тренировочный полёт проходит на пределе концентрации. Буквально семь потов сходит, пока всё отработаем.

— Какая у вас минимальная дистанция между самолётами во время выполнения фигур высшего пилотажа?

— Постоянный интервал, который мы держим, один метр.

— Какая скорость при этом?

— В среднем 600–750 километров в час.

— У «Стрижей» есть второй состав?

— Как такового нет. Есть лётчики, которые проходят подготовку и уже ле-

У каждого самолёта ведь тоже есть душа. Я ему свою жизнь доверяю — он мне свою.

тают на показах, и те, которые к этому приближаются. Пилотов мы готовим постоянно.

— Вы как-то настраиваетесь перед показательным полётом?

— Это очень индивидуально. У каждого есть свои секреты, хитрости. Каждый сам себя настраивает.

— А вы как?

— Это личное. Могу только сказать, что, когда мы идём принимать технику перед полётом, каждый из пилотов со своим самолётом как-то по-своему разговаривает. Не вслух, конечно. Мысленно. Ну, как кавалерист раньше с конём разговаривал перед боем. У каждого самолёта ведь тоже есть душа. Я ему свою жизнь доверяю — он мне свою.

— Часто происходят нештатные ситуации?

— Нет. Крайне редко. Нам хорошо готовят технику перед полётами. К тому же самолёты у нас очень надёжные. Даже вспомнить чего-то такого не могу.

— С другой российской пилотажной группой — «Русскими витязями» — вы служите в одной части. В чём ваше отличие и нет ли у вас конкуренции?

— Действительно, служим вместе. Наши кабинеты напротив. Конкуренция есть, но очень здоровая. Когда они летают, мы всегда выходим посмотреть. Не упускаем возможности что-то подсказать им после приземления, иногда «подколоть» по-доброму, если у них что-то не получилось. И наоборот, когда мы тренируемся в небе, всегда знаем, что на земле у нас благодарные зрители.

На самом деле, это отлично держит в тонусе, заставляет придумывать что-то новое, шлифовать мастерство, не стоять на месте. Если обычные зрители могут не заметить какую-то ошибку, то от глаз коллег ничего не скроешь. Поэтому можно сказать, что мы не даём друг другу расслабляться.

— И как часто получается придумать что-то новое?

— Это очень сложно в нашем современном мире. Второй раз велосипед не придумаешь. Хотя и очень хочется... Мы, скорее, вносим в известные фигуры высшего пилотажа какое-то разнообразие, пытаемся сделать их более зрелищными.

Стрижи

Это как в фигурном катании. Все делают примерно одно и то же, но в разных комбинациях, на разной скорости, чуть более сложно или менее. Ту же петлю, например, мы делаем с перестроением: начинаем её делать в одном строе, а в момент исполнения перестраиваемся в другой. Но придумать что-то принципиально новое очень сложно. А если говорить о технике, то, насколько мне известно, никто из пилотажных групп, летающих на аналогичных нашим самолётах, не делает фигуру «колокол». Её позволяют делать только наши самолеты.

— Вы общаетесь с пилотами из каких-то иностранных пилотажных групп? Делитесь опытом?

— Нет. Говорят, в 90-е годы, когда у нас было сближение с заокеанскими коллегами, они прилетали сюда и было какое-то общение. Сейчас видимся с ними только на МАКСе (одна из крупнейших российских авиационных выставок) или зарубежных авиационных выставках, но тоже общения как такового нет. Восхитились друг другом, показали большой палец, помахали рукой, улыбнулись и всё.

— С чем можно сравнить ощущение, когда вы управляете самолётом во время выполнения фигур высшего пилотажа?

— Вы знаете, ни с чем это не сравнится! Это совершенно удивительное чувство. Чувство полёта, скорости, полного единения с самолётом в каждом движении. Очень важно понимать, что это ты управляешь самолётом, а не самолёт тобой.

— А во сне часто летаете?

— О, да! Особенно когда идёт какая-нибудь интенсивная подготовка. Ты вроде устал сильно, ложишься, закрываешь глаза… и полетел. Как правило, ошибки исправлять, которые сделал днём.

Чувство полёта, скорости, полного единения с самолётом в каждом движении – с этим ничто не сравнится. И очень важно понимать, что это ты управляешь самолётом, а не самолёт тобой.

ПреКраснодар и его окрестности

Текст: Светлана Ломакина

Поэты называют его собачкиной столицей. Метеорологи – одним из самых солнечных городов России. Приезжие ищут в нём море, вино, чайные плантации и женщин, чем-то похожих на Нонну Мордюкову. Что-то находят, а что-то нет, но Краснодар всех принимает в свои жаркие объятия. Принимает весело, с южным говорком и хлебосольством.

Родился Краснодар, как и положено любому темпераментному городу, летом. 30 июня 1792 года императрица Екатерина II выдала Черноморскому казачьему войску Жалованную грамоту на вечное владение кубанской землёй, ограниченной рекой Кубанью и Азовским морем, а с востока линией от устья Лабы до Ейского городка. Через год атаман Захарий Чепега прибыл на эти земли и утвердил место для войскового города. Ещё через год (заметьте, всё происходит летом) родился план будущего поселения. Город стартовал с девяти домов, 154 землянок и 75 хат. Сегодня в это уже трудно поверить, потому что в прошлом году Краснодар официально стал 16-м городом-миллионником России. Высотные дома растут под его жарким солнцем стремительно, целыми кварталами. И новые квартиры не простаивают: их покупают северяне и жители средней полосы России. Все хотят тепла, моря и фруктов, которые стоят здесь копейки. До Чёрного моря от Краснодара 120 км (местные знают дорогу и короче), до Азовского – 140. Ну и, конечно, Краснодар – центр Краснодарского края, в котором наше курортное всё – Сочи, Геленджик, Анапа, Витязево и много других приморских городов и посёлков.

Но если вы приехали в Краснодар по работе на пару дней и до морей добраться у вас не получается, не отчаивайтесь. Здесь есть что посмотреть, где погулять, что поесть и чему удивиться.

ГЛАВНАЯ ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТЬ УЛИЦЫ КРАСНОЙ — памятник Екатерине II. По правую руку от неё стоит князь Потёмкин — фаворит императрицы, создатель Черноморского флота, руководитель присоединения к Российской империи Таврии и Крыма. Слева от Екатерины — три первых казацких атамана Черноморского войска: Головатый, Белый и Чепега. За спиной у царицы сидит слепой кобзарь с мальчишкой-поводырём и установлен список побед Российской империии с помощью казаков. Центральную часть композиции занимает текст Жалованной грамоты. Первый памятник был установлен в честь 200-летия Кубанского войска, возводился 11 лет и был открыт в 1907 году. В 1920 году его разрушили большевики. Восстановили памятник лишь в 2006 году.

Почётными гражданами Краснодара являются певец Иосиф Кобзон, лётчик-космонавт Герой СССР Виктор Горбатко, российский космонавт Геннадий Падалка и олимпийский чемпион Александр Москаленко.

Красная

Если вы спросите у местных, где погулять, вас отправят на улицу Красную. Название это пришло не из советской реальности, а гораздо раньше, когда «красный» значило «красивый». Улица действительно нарядная, с фонтанами, памятниками, ресторанами, музеями и театрами.

В выходные дни Красная перекрывается для машин и превращается в краснодарский Арбат. Поэты, музыканты, художники, фокусники и продавцы прекрасной ерунды – все здесь.

В праздники на Красной проходят выставки ретроавтомобилей (абсолютно бесплатно можно всё потрогать и даже посидеть внутри), а также выставки-продажи творений художников, ремесленников и мастериц.

Протяжённость улицы около пяти километров, и она так удачно спроектирована, что даже в жару можно найти тень и прогуляться без ущерба для здоровья. Практически на каждом углу вы найдёте автоматы с холодной водой и квасом.

А ещё на Красной установлены динамики, из которых днём льётся музыка.

Сегодня на Кубани живёт 124 этноса. Большинство составляют русские, армяне, украинцы, татары, греки, белорусы и, конечно, жители Кавказа.

Горсад

Начинается Красная с Городского сада. Казаки посадили здесь первые деревья ещё в 1848 году, и в том же году власти города заключили контракт с известным ландшафтным дизайнером того времени немцем Яковом Бекельмейером. За шесть лет он сделал сад лучшим на Кубани. Завёз из Крыма тысячи виноградников и различных декоративных деревьев и даже раздавал желающим редкие саженцы бесплатно. А самым главным украшением горсада по сей день являются дубы-великаны, главный из которых растёт на этой земле аж с 1440 года.

Кстати, раньше простолюдинов в сад не пускали, у входа стояли охранники. Сегодня, к счастью, секьюрити в парке нет, а полиция ведёт себя доброжелательно.

Башня Шухова

В Краснодаре есть водонапорная башня, спроектированная великим инженером и учёным Владимиром Шуховым. Это одна из семи сохранившихся башен подобного типа. Первую в мире гиперболоидную башню Шухов построил ещё в 1896 году на Всероссийской художественно-промышленной выставке в Нижнем Новгороде.

СОБАЧКИНА СТОЛИЦА

Так называют Краснодар с лёгкой руки поэта Владимира Маяковского. В своём стихотворении от 1926 года он писал:

Солнце жжёт Краснодар,
словно щёк краснота.
Красота! <…>
Даже
если
пара луж,
в лужах
сотня солнц юли́тся.
Это ж
не собачья глушь,
а собачкина столица.

Однако за лирикой великого поэта стоят дела вполне обычные. Революция прошлась не только по людям, но и по животным: оставшись без хозяев, многие породистые собаки слонялись по городу и устраивали свою жизнь. Поэт обратил внимание на этот факт и, вероятно, был впечатлён «собачьей свадьбой». Поскольку с юмором в Краснодаре всё хорошо, то в честь этого события в 2007 году на углу улиц Красной и Мира открыли памятник влюблённым собачкам. И с тех пор каждый добропорядочный гражданин даёт пёсикам на счастье свою лапу и трёт носики. В выходные дни к собакам-исполнительницам желаний выстраиваются очереди.

Фото: Александр Лебедев

Краснодарская башня Шухова появилась уже в 1935 году – ажурная металлическая конструкция, аналогичная Шаболовской башне. Находится она у здания цирка на пересечении улиц В. Головатого и Рашпилевской. Приходить смотреть на неё лучше вечером, когда она эффектно подсвечивается прожекторами. Новые гиперболоидные башни, соответствующие патенту В. Г. Шухова, в настоящее время построены в Японии (Kobe Port Tower), Швейцарии (Цюрих) и Испании (аэропорт Барселоны).

Кухня

Благодаря близости Кавказа и Крыма кухня в Краснодаре разнообразная и заведений национальных множество. Но истинный кубанский борщ – это тот, в котором ингредиенты нашинкованы мелко, а свёкла полосатая. Краснодарская «кровянка» – кровяная колбаса – не такая жирная, как украинская, и подают её с помидорами. Стоит попробовать и шурубарки – кубанское название вареников. Ну и, конечно, шашлык и жареную рыбу.

Мы рассказали, конечно, не обо всех достопримечательностях Краснодара. Здесь есть ещё Свято-Георгиевский храм, общественные бани «Три богатыря», стадион ФК «Краснодар» и многое другое. Но главное – в Краснодаре даже осенью есть щедрое южное солнце и отзывчивые люди, всегда готовые помочь гостям своего города.

Бренды Краснодара

КУБАНСКИЙ КАЗАЧИЙ ХОР – единственный в России коллектив народного творчества, чья история тянется с начала 19 века.

КРАСНОДАРСКИЙ ЧАЙ. Первая плантация чая появилась здесь аж в 1901 году, семена были привезены из Западной Грузии. Сегодня в Краснодарском крае работают восемь чайных совхозов, выращивают как элитные сорта, так и сорта для широкого потребления.

КРАСНОДАРСКАЯ КЛУБНИКА. Климат в этих краях благодатный, поэтому клубнику можно купить уже с середины мая. В нынешнем году, как говорят местные, был большой урожай. И если в сезон цены на Колхозном рынке начинались с 80 рублей, то к началу июня спустились уже до 30 рублей за кило. Кстати, в скором времени «Краснодарская клубника» и «Кубанский ранний картофель» станут официально зарегистрированными брендами Краснодара. Глава региона объяснил это решение желанием защитить товары от подделок, ведь сегодня «кубанское» равно «вкусное».

СОЛНЕЧНЫЕ БАТАРЕИ. Краснодарский край относится к регионам с высокой интенсивностью солнечной радиации – продолжительность солнечного сияния здесь свыше 2000 часов в год. На побережье Чёрного и Азовского морей количество солнечных дней составляет 260-280 суток в году (для сравнения — в Москве всего 29 дней). Поэтому многие дома и предприятия в крае выбирают такой экологичный вид энергии.

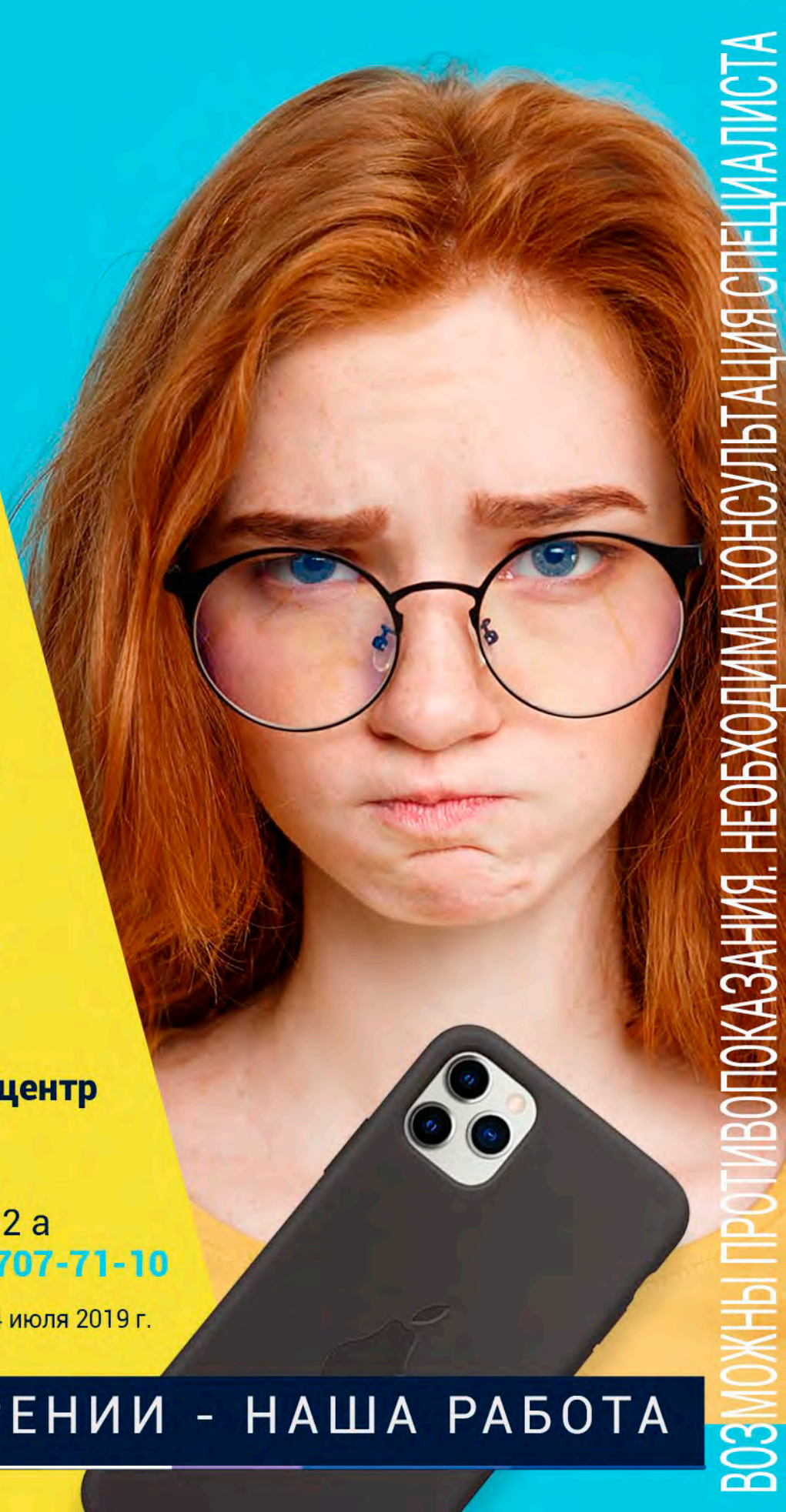
СОКОЛ
ОФТАЛЬМОЛОГИЧЕСКИЙ ЦЕНТР

ЛАЗЕРНАЯ КОРРЕКЦИЯ ЗРЕНИЯ

38 000 р.

В 2 раза дешевле модного телефона!

Указана стоимость Opti LASIK и стоимость выдуманного смартфона "Смартфон X"



Офтальмологический центр
СОКОЛ
г. Ростов-на-Дону
пер. Доломановский, 12 а
sokol-rostov.ru, 8-800-707-71-10

лицензия №ЛО-61-01-007210 от 4 июля 2019 г.

ВОЗМОЖНЫ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ. НЕОБХОДИМА КОНСУЛЬТАЦИЯ СПЕЦИАЛИСТА

ЗАБОТА О ЗРЕНИИ - НАША РАБОТА

Беседовал Дмитрий Шарапов

Воздушные регулировщики

Директор филиала «Аэронавигация Юга» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» Виталий Иванович Абрамцов - об особенностях профессии диспетчера.

– В чем заключается работа ваших сотрудников?

– Работа авиадиспетчера является и считается одной из самых стрессовых, сложных и ответственных в мире. В нашем центре управления воздушным движением рабочий день авиадиспетчера начинается с прохождения медицинского осмотра, затем проводится инструктаж дежурной смены. Диспетчеры получают необходимую аэронавигационную и метеорологическую информацию. Далее дежурная смена отправляется в зал по управлению воздушным движением и приступает к работе на своих рабочих местах.

В процессе работы каждый диспетчер отвечает за определённый район (сектор). Он занимается обеспечением безопасного выполнения полётов воздушных судов, назначением эшелонов полёта, информированием экипажей о сложных погодных условиях, ограничениях и запретах на использование воздушного пространства, а также должен быть всегда готов оказать необходимую помощь пилотам.

Помимо внимательности и хорошей реакции диспетчеру необходимо обладать отличным пространственным мышлением. Он должен представить себе воздушное судно в трёх плоскостях, учитывая изменения его высоты, скорости и курса полёта, а также положение воздушного судна по отношению к другим самолётам.

В нашей зоне ответственности достаточно много ограничений, запретных зон, которые необходимо учитывать. В работе диспетчера каждый день происходит что-то новое: новые экипажи, рейсы, большое влияние на полёты оказывают погодные условия.

Кроме того, иногда на борту воздушного судна случаются нештатные ситуации. Это и различные отказы авиатехники, наличие пассажиров с проблемами со здоровьем, а также желающих поспорить с кабинным экипажем на борту самолёта (так называемых «авиадебоширов»). В любом случае диспетчер должен грамотно среагировать, оказать необходимую помощь пилоту.

В случае если пилот решит произвести незапланированную посадку на аэродроме нашей зоны ответственности, мы должны предупредить аэродромные службы о необходимости оказания помощи по прилёте воздушного судна и обеспечить оказание медицинской, технической и другой помощи.

– Сами диспетчеры проходят медицинское обследование?

– В зависимости от возраста авиадиспетчеры обязаны регулярно проходить врачебно-лётную экспертную комиссию. Кроме этого перед каждым заступлением на дежурство диспетчеры проходят мед-осмотр (проверяется общее состояние, измеряется давление, иногда бывают проверки на употребление наркотических веществ), то есть если диспетчер пришёл на работу уставший, больной или не отдохнувший, он просто не будет допущен к работе.

В процессе работы авиадиспетчеры держат в голове множество информации, одновременно на связи у одного диспетчера бывает более 20 самолётов. Поэтому здоровье у персонала, обслуживающего воздушное движение, должно быть на высоте.

– Какие ещё обязательные требования к диспетчерам?

– Их довольно много, например, знание английского языка минимум четвёртого уровня по шкале ИКАО (международная организация гражданской авиации). Необходимо знание метеорологии, воздушной навигации, лётно-технических характеристик самолётов, специальной фразеологии радиообмена между пилотом и авиадиспетчером, оборудования, на котором будет работать диспетчер. Свою квалификацию диспетчер обязан регулярно подтверждать в Федеральном агентстве воздушного транспорта (Росавиации).

– За какое воздушное пространство отвечает ваш филиал?

– Филиал осуществляет аэронавигационное обслуживание в воздушном пространстве в границах Ростовской, Волгоградской, Астраханской областей, Краснодарского и Ставропольского

За месяц диспетчеры нашего центра обслуживают от 30 000 до 40 000 самолётов. В августе был рекорд – более 45 000 судов.

краёв, республик Адыгеи, Калмыкии, Ингушетии, Дагестана, Чеченской, Северной Осетии (Алании), Карачаево-Черкесской и Кабардино-Балкарской, а также над акваториями Азовского, Каспийского и Чёрного морей. Общая площадь зоны нашей ответственности составляет 729 000 кв. км. Это не самая большая по площади территория, но один из самых загруженных районов по интенсивности воздушного движения. В среднем за месяц Ростовский зональный центр обслуживает от 30 до 40 тысяч воздушных судов, за август 2019 года было обслужено более 45 тысяч воздушных судов, это пока максимальная цифра для нашего филиала.

– Сколько же диспетчеров обслуживает этот трафик?

– Всего у нас работают шесть диспетчерских смен, 340 диспетчеров. В районном диспетчерском центре организована работа 17 секторов, на каждом рабочем месте работает два диспетчера: диспетчер радиолокационного (непосредственно ведёт связь с пилотом) и диспетчер процедурного контроля (взаимодействует со смежными диспетчерскими пунктами, анализирует плановую информацию и оказывает помощь диспетчеру радиолокационного контроля); все диспетчеры взаимозаменяемы и имеют допуски к работе на различных секторах.

– Если диспетчеру нужно куда-то отлучиться?

– Отлучаться со своего рабочего места диспетчеру можно, только подменившись другим диспетчером, с разрешения старшего диспетчера. Существуют регламентированные перерывы для отдыха и питания. В нашем центре есть комнаты отдыха, а также специально оборудованные помещения релаксации и восстановления для персонала. Мы многое делаем и для решения социальных вопросов работников, в том числе организуем занятия спортом. Построена спортивная площадка, есть команды по волейболу, футболу, хоккейная команда, регулярно участвуем в лыжных соревнованиях, а также в соревнованиях по «русскому жиму».

– Какие бонусы есть для диспетчеров?

– Авиадиспетчеры в процессе работы обеспечиваются питанием, в ночное дежурство – тонизирующими напитками, существует программа по реабилитации в санаториях на юге России и Алтайского края, раз в год каждый диспетчер имеет право на бесплатный пролёт в любую точку мира и 50-процентную скидку на перелёт одному члену семьи. Есть хорошие бонусы при выходе на пенсию.

– Есть ли у диспетчеров профессиональный праздник?

– 20 октября 1961 года в Амстердаме было принято решение о создании Международной федерации ассоциаций авиационных диспетчеров (МФАД). Это событие и положило начало празднованию Международного дня авиадиспетчера. Обычно в этот день поздравляем наших сотрудников, кол-лег по работе по всей России, а также работающих за границей.

среда обитания

Фото Денис Демков

Текст: Виктория Сапунова

Все в парк!

Частные ландшафтные парки прочно входят в моду по всему миру. Россию эта тенденция не обошла стороной. Конечно, собственный парк доступен далеко не каждому. Но по счастью, в нашей стране находятся люди, готовые поделиться своей детской мечтой и не жалеющие на это средств. Сказочное государство в Ростовской области, легендарная Кудыкина гора в Липецкой области и настоящий парк будущего в Краснодаре – живое тому подтверждение.

Донская сказка. Парк «Лога»

В 160 километрах от Ростова-на-Дону, под Каменском-Шахтинским, в хуторе Старая Станица находится место, которое часто называют маленькой донской Швейцарией. Вот уже больше пяти лет парк «Лога» поражает туристов не только со всей России – со всего мира.

«Лога»-парк появился на месте, где долгое время была свалка. Основатель парка – меценат и ростовский бизнесмен Сергей Кушнаренко – всё детство провёл в Старой Станице. Во времена Советского Союза в этих местах было очень живописно и красиво, многие жители приезжали сюда на праздники отдыхать, а потом перестали. Сергею стало обидно за родные места, и он решил исправить ситуацию. Изначально создание парка не входило в планы предпринимателя, было желание просто очистить и облагородить территорию. В итоге отсюда вывезли мусор объёмом две тысячи грузовиков. Когда его начали выкапывать, получился котлован, который надо было засыпать. Завезли новую землю и песок, соорудили детскую площадку. А когда сюда потянулись люди, решено было расширять территорию.

Так во всеми позабытой Старой Станице появилось красивое и необыкновенное место со множеством деревьев, прудами, в которых плавают живые карпы, многочисленными скульптурами, аллеей кривых зеркал,

Фото: Денис Демков

аттракционами и даже собственным зоопарком. Есть здесь свой Сад Камней, а у него – указательный камень с вороном и надписью: «Коли прямо пойдёшь – друга раздобудешь, коль налево пойдёшь – сыт и весел будешь, вправо ежели пойдёшь – вольну волю обретёшь, коли с мечом придёшь – от меча того падёшь». Вдоль центральной аллеи замерли оригинальные статуи и фигурки персонажей русских сказок. Есть несколько фонтанов, пруд, водопады и своя водяная мельница.

А три раза в день гостей ожидает настоящее шоу: из центральной башни выходит царь, приветствуя гостей. Сейчас строится башня напротив, совсем скоро из неё будет выходить царица. В промежутке между башнями появятся поющие фонтаны. Предполагается, что сказочные герои покажут зрителям настоящее театральное действо, которое закончится красочным представлением на воде. Порядок в парке поддерживает охрана. Для гостей всё это великолепие совершенно бесплатно. Сергей Кушнаренко обещает, что так будет и дальше. А поддерживать красоту и чистоту в парке можно будет за счёт прибыли от ресторанов и аттракционов.

Где-где?
В сафари-парке на «Кудыкиной горе»!

Волшебная Кудыкина гора, где легко можно встретиться с тремя богатырями, испить из целебного источника и испытать себя на смелость рядом с трёхглавым Змеем Горынычем, существует в 11 километрах от Задонска, городка в Липецкой области, у села Каменка.

Этот стилизованный семейный парк развлечений вызывает восторг не только у малышей, но и у вполне себе взрослых посетителей. Чего только не встретишь на «Кудыкиной горе»! Гигантские оживающие скульптуры, интерактивные инсталляции, воссозданная по древним чертежам крепость и целебные источники с чистейшей водой.

Идея его создания принадлежит местному бизнесмену Сергею Уваркину. Строить парк он начал в 2007 году — не ради выручки, а для души. А после его смерти работы продолжил сын. Главный вход в парк ведёт прямо в древнерусскую крепость — аналог той, что находилась здесь много лет назад. Девять башен, главные и запасные ворота, церковь, музей древней истории и два жилых дома — всё по-настоящему.

Следующее must see парка — гигантская 15-метровая скульптура Горыныча. Его видно ещё с самого входа, а по вечерам даже с трассы: в 19.00 сказочный злодей оживает, и все три змеиные головы извергают устрашающее пламя. Кстати, фото с Горынычем — в подборке лучших снимков Instagram и выложено в официальном аккаунте создателей этой соцсети. Помимо трёхглавого Змея в парке множество тематических инсталляций на сказочную и историческую тематику.

Территория парка занимает более 500 га. Любители активного отдыха могут отправиться по пятикилометровому «маршруту здоровья», открывая для себя разнообразные ландшафты парка и наблюдая за животными. Здесь на одной территории можно встретить разгуливающих рядышком страуса и корову, верблюда и оленя, ламу и буйвола, кенгуру и лошадь, енота и белку — всего более 50 видов различных животных и птиц со всего мира в естественных условиях. Особого внимания заслуживает уникальная коллекция лошадей «Кудыкиной горы»: в конюшне около 20 пород. Если повезёт, можно попасть на шоу юных наездников из школы верховой езды, которая работает на базе сафари-парка.

Так что если кто-то невзначай отправит вас на «Кудыкину гору», не обижайтесь, а поезжайте. Гора хоть и сказочная, но никакая не выдуманная, а самая настоящая, и здесь происходят самые настоящие диковинные вещи.

Фото Виктории Сапуновой

Гигантского 15-метрового Горыныча видно по вечерам даже с трассы: в 19.00 сказочный злодей оживает, и все три змеиные головы извергают устрашающее пламя.

Парк очень разноцветный. Вся растительность высажена таким образом, чтобы в течение разных сезонов растения образовывали различные цветовые сочетания, радуя глаз посетителей.

Краснодарское чудо. Парк Галицкого

Ещё один удивительный парк, также созданный на деньги местного мецената, находится в Краснодаре. Парк Галицкого появился в 2017 году и назван так в честь человека, который выделил деньги на его строительство — бизнесмена Сергея Галицкого.

Проектировало парк немецкое архитектурное бюро, известное реконструкцией спортивных объектов. В его портфолио, например, входит восстановление Олимпийских стадионов в Берлине и в Киеве, строительство стадионов к ЧМ-2010 и ЧМ-2014 в ЮАР и Бразилии. Европейский подход применили и к краснодарскому парку, который легко может посоревноваться своим дизайном и комфортом с московским «Зарядьем». Здесь не покидает ощущение, что находишься где-то в Париже.

Площадь парка не слишком большая — чуть меньше 30 га, но благодаря интересным архитектурным решениям и зонированию, здесь хватает места для всех посетителей: и мамочек с колясками, и влюблённых, и роллеров, и велосипедистов, и просто для тех, кто пришёл подышать свежим воздухом.

В парке нет шумных аттракционов и ресторанов, которые часто портят вид и атмосферу единения с природой, зато есть всё, что нужно для полноценного отдыха от городской суеты: спортивные площадки, скалодром, скейт-парк, небольшой водопад, лабиринты и качели для детей. Всего 28 тематических и возрастных зон. В архитектуру удачно вписан зелёный амфитеатр, который вмещает в себя около 200 человек. Здесь проходят трансляции матчей, кинопоказы, концерты.

Интересная особенность парка — в нём нет углов. Можно идти вверх или вниз, попадая в каньоны или поднимаясь на холмы, но нигде нет перекрёстков и неестественно прямых линий. Отсутствие углов завораживает. Изгибы, полукруги, дуги, спирали образуют необычные перспективы, которые создают впечатление трёхмерности этого живописного комплекса. Гулять по такому пространству не надоедает.

Ещё одна любопытная деталь – парк очень разноцветный. Вся растительность высажена таким образом, чтобы в течение разных сезонов растения образовывали различные цветовые сочетания, радуя глаз посетителей. Например, в апреле цветут красные, белые и розовые камелии и кремово-белые магнолии, а в июне зацветает нежно-сиреневая лаванда.

Территория не закрывается на ночь, и в любое время суток здесь есть люди, а это уже показатель. Сами краснодарцы уверены, что парк Галицкого – лучшее, что случилось с городом за последние 20 лет.

Фото Виктора Кантемирова, Дениса Демкова

Где найти элитную недвижимость в Ростове-на-Дону

Каталог элитной недвижимости Маралин Ру

+7 (918) 558-76-00

ДОСТУПНО В Google Play

Загрузите в App Store

MARALIN·RU
luxury real estate

Беседовала Виктория Сапунова
Фото: Татьяна Киричук

Судьба барабанщика

Вокалист, композитор и самый известный «запрещённый барабанщик» страны, бессменный лидер одноименной группы, а в прошлом участник легендарного ростовского музыкального рок-коллектива «Пекин Роу-Роу» Виктор Пивторыпавло – о свободе, музыке, молодости и игре на кастрюлях.

– Группа «Запрещённые барабанщики» начинала с эклектичного рок-н-ролла с элементами джаза, фолка и этнической музыки. С течением времени концепция поменялась?
– По большому счёту, концепция не поменялась никак. Мы всё та же группа, которая играет свою музыку в соответствии со своим мировоззрением и своими какими-то мыслями и идеалами. Менялся состав группы, но новые участники – это такие же полноправные члены творческого процесса, каждый из нас – отдельная уникальная личность, поэтому, наверное, как менялись наши характеры, так и поменялся характер нашей музыки. Но канва осталась та же, и мы так же принимаем участие в тех мероприятиях, фестивалях, которые нам близки по своему духу, выступаем в клубах, записываем интересные нам каверы и выпускаем трибьюты.

– В Интернете полно расхожих историй о том, что в юности вы в буквальном смысле играли на кастрюлях. Говорят, вас даже отпустили за это из армии на полгода раньше. Это правда?
– На кастрюлях и тазиках мы действительно играли в своё время, но вовсе не для того, чтобы эпатировать публику, а потому, что в наше студенческое время не было достойных инструментов и приходилось пользоваться тем, что попадалось под руку. То есть мы сами всё конструировали и мастерили. И в армии, в общем-то, было то же самое — собрать коллектив барабанщиков в маленькой военной части в горах в лесу, найти достаточное количество ударных инструментов не представлялось возможным. Приходилось их делать самим, и таким образом удалось создать — я бы даже сказал, сколотить — коллектив барабанщиков. И да, это правда, у нас был такой ударный репертуар в армии, что позволил нам выступать на конкурсах самодеятельных музыкальных коллективов и занимать там призовые места. Уже не помню, где именно мы отличились, но увольнительную я получил именно за данную деятельность. Знаете, о чём это говорит? О том, что любое искреннее творческое дело вознаграждается даже в самых суровых условиях — даже в условиях армейской действительности.

– В одном интервью вы говорили, что «желание людей заработать много денег изначально порочно и ведёт к ухудшению качества товара». Где та грань относительно творчества, чтобы и качество осталось, и всё же удалось заработать?
– Честно скажу, не помню ни этого интервью, ни этой фразы, но вообще тема такая есть. Что касается искусства, я считаю, оно должно быть как можно дальше от коммерции. Чем дальше оно от базара, тем больше оно похоже на что-то честное и настоящее. А если мы говорим о коммерции, продаже, то включите телик или радио, вот там и услышите то, что создано именно для продажи. На мой взгляд, это, может быть, и весьма качественно, но не трогает ни сердце, ни ум. То есть я сейчас говорю про товар, не про искусство. И товар-то вроде как качественный, но покупать мне его, то есть слушать, не хочется. Кстати, это та причина, по которой я избавился от радиоприёмников и телевизора и пытаюсь создавать свой отдельный плейлист, слушать интересную мне музыку и смотреть подобранные мною видеотреки. Если уж пошёл разговор, в крупные торговые центры, где полно рекламы со всех сторон, тоже стараюсь не заходить, разве что в соседний самый простой магазин под домом только за самым необходимым.

– В итоге что важнее: творчество или финансовая сторона?
– Для меня творчество. А для кого-то иначе.

– Какие вещи сегодня важно доносить аудитории? Нужно ли её воспитывать через творчество?
– Доносить нужно то, что ты чувствуешь, и то, что тебя волнует на сегодняшний день. А воспитывать аудиторию не нужно — воспитывать нужно самого себя. Аудитории как раз это всё будет видно, если творчество настоящее. И чем выше вы поднимаетесь, чем больших высот достигаете, тем пристальнее и внимательнее будет смотреть на вас публика, бегать за вами по концертам и прислушиваться к каждому вашему слову. Опять же, если вы честны. Вот основная задача музыканта в частности и творческой личности вообще – заниматься собой в первую очередь. Это на самом деле дико интересно, и это единственный правильный путь, когда человек учится сам и в первую очередь обращает внимание на себя. Такой подход можно посчитать эгоизмом, но я так не думаю. Высокие идеалы искусства нужно нести в массы, говорить с ними путём аскезы личной и путём полной самоотдачи. А чем больше уделяешь внимания бытовухе, окружающей тебя и пытающейся пожрать тебя ежесекундно и ежечасно, тем меньше остаётся

Что касается искусства, я считаю, оно должно быть как можно дальше от коммерции. Чем дальше оно от базара, тем больше похоже на что-то честное и настоящее.

времени на творчество, ты не можешь в должной и нужной степени себя выразить. В идеале нужно превратиться в монаха в творчестве, укрыться в своей келье, в своей студии и полностью отдаться тому, что ты любишь больше всего. Вот основная задача большого артиста и малого тоже.

– У вас есть дети. Что они слушают? Вы советуете им что-то или они решают сами?

– Ну, наши вкусы и так во многом совпадают, что неудивительно, потому что мы, в конце концов, родственники. Я ни в коем случае не направляю вкусы своих детей, никогда этим не занимался и никому не советую. Просто дети сами видели, что я делаю и чем живу, и этого было достаточно.

И сейчас уже скорее дети влияют на мои пристрастия, мои вкусы, советуют что-то мне послушать, а я уже потом в свою очередь им тоже что-то предлагаю. У нас идёт взаимный обмен, взаимное обогащение — это нормальное общение отцов и детей, как мне кажется.

– Ваши дети хотели бы пойти в музыканты?

– Мои дети уже довольно взрослые, младшему сыну 17 лет, и я пока ни в ком не вижу желания идти по моим стопам, скорее наоборот, потому что дети видят, насколько сложен и тернист путь человека моей профессии.

– Где или на каких условиях вы бы никогда не согласились выступить?

– Даже не знаю... На каком-нибудь совсем странном мероприятии или шабаше...

– А с кем, наоборот, хотели б сыграть, сделать совместный проект?

– О, у нас уже было такое огромное количество совместных проектов с самыми разными людьми, и это всегда делается как-то спонтанно. Вы встречаете человека, у вас находятся какие-то общие интересы, взгляды на жизнь, и тогда уже появляется вкус к работе и хочется что-то вместе сделать, а так навскидку даже не могу сказать. Я с большим удовольствием работаю с любыми увлечёнными людьми. Если человек вдохновился какой-то идеей и самоотверженно относится к тому, что он делает, я бы с удовольствием с ним посотрудничал. С любым человеком — необязательно из мира музыки. С любым думающим, интересным и своеобразным человеком.

– Что больше всего вам нравится в своей деятельности и чего не хватает?

– Больше всего мне нравится моя свобода. Я обожаю музыку, себя в ней и её в себе. Это то, что мне по-настоящему нравится. А чего не хватает... Да всего мне хватает, на самом деле. Порой не хватает собственной решительности и каких-нибудь дополнительных усилий. Я всё-таки человек иногда ленивый и склонный к рефлексии, а это совсем не помогает делу. Меня всегда надо как-то пинать, бодрить, что ли, заставлять отбросить всё ненужное и сосредоточиться на главном.

За возможность общения с артистом благодарим художественную галерею «Ростов».

Пока в своих детях я не вижу желания идти по моим стопам, скорее наоборот, потому что дети видят, насколько сложен и тернист путь человека моей профессии.

Вкус Минеральных Вод

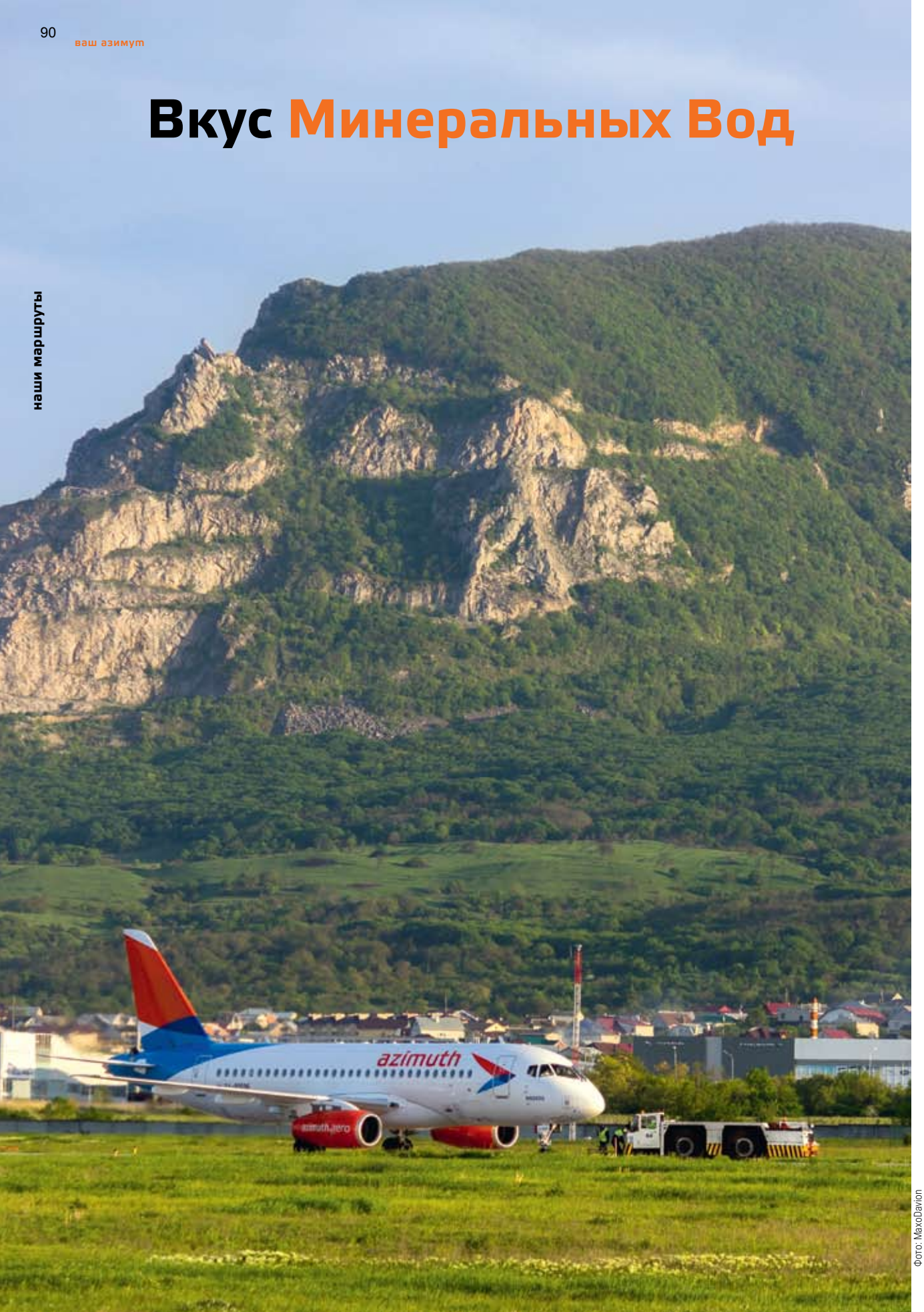


Фото: MaxoDavion

Минеральные Воды — уютный и сравнительно небольшой городок в Ставропольском крае. Но, несмотря на свои размеры, он имеет большое значение, объединяя в крупнейший транспортный узел региона международный аэропорт, железнодорожную развязку и трассу федерального значения.
Минводы – это ключ к знаменитым целебным источникам в соседних городах: Железноводске, Лермонтове, Пятигорске, Ессентуках и Кисловодске. Тысячи людей ежедневно приезжают сюда со всех концов России, чтобы поправить своё здоровье, подышать чистым горным воздухом, отдохнуть душой и телом. Многие из них прилетают самолётами авиакомпании «Азимут», которая осуществляет в Минводы регулярные рейсы из Ростова-на-Дону, Калуги, Челябинска и Симферополя.

Город расположен в живописном месте в долине реки Кумы, у подножия горы Змейка. Большая часть горы покрыта лесом, лишь со стороны города она ощетинилась грозными скалами, штольнями и карьерами, соединёнными серпантином старых дорог.
В хорошую погоду из Минеральных Вод видны вершины Эльбруса, до которого по прямой 91 километр. Из города к нему можно отправиться на экскурсионном автобусе. Но следует учитывать, что по автодорогам это расстояние увеличится до 250 километров.

Своим рождением город обязан Ростово-Владикавказской железной дороге, проложенной в 1875 году. Одним из пунктов дороги была узловая станция Султановская с ответвлением на Кисловодск. Со временем возле станции появился посёлок, в котором жили в основном кустари-ремесленники и торговцы, поставлявшие свои изделия и товары железнодорожникам.
В 1921 году посёлок и станция были объединены и стали городом Минеральные Воды с населением 14 тысяч человек. А после постройки аэропорта в 1925 году город стал важным пунктом на главных воздушных магистралях СССР.

Накануне Великой Отечественной войны Ставрополье играло ведущую роль в лечении советских людей. В Минеральных Водах и близлежащих городах – Ессентуках, Железноводске, Кисловодске, Пятигорске – работало 110 санаториев, в которых ежегодно поправляли своё здоровье 146 тысяч человек.

Во время войны немцы рассматривали Минеральные Воды как важный транспортный узел и сконцентрировали на этом направлении большие силы. 8 августа 1942 года 40-й немецкий танковый корпус 1-й танковой армии барона Лео-Гейр фон Швеппенбурга подошёл к северному берегу реки Кумы и после массированной бомбёжки предпринял попытку захватить город. Немецкие танки были встречены курсантами Новочеркасского кавалерийского училища. Молодые воины оказали жестокое сопротивление, подбили девять танков, но долго сдерживать отборные немецкие части не смогли. 10 августа город был занят войсками нацистской Германии.

Минеральные Воды были освобождены 11 января 1943 года, когда в город вошёл сначала танковый батальон под командованием капитана Петрова, а затем и стрелковые части. Советские войска заблокировали на станции несколько составов с немецкой техникой, обмундированием и продовольствием. В память о тех событиях на улице 50 лет Октября находится мемориал с танком Т-34-85 на постаменте.

Неофициальным символом столицы Минераловодского района стала юбилейная эмблема, разработанная в 1998 году (к 120-летию основания города) местным художником С. Н. Валуйским. Главная фигура эмблемы —

Лучшее время года для отдыха и путешествий в Минеральные Воды — осень, когда спадает жара, но солнца ещё много, а пейзажи радуют яркими жёлто-красно-зелёными красками.

Фото: Александр Лебедев

Фото: Александр Лебедев

Дача Шаляпина

гора — ассоциировалась с природной достопримечательностью — горой Змейкой. Остальные фигуры обозначали размещённые в черте города международный аэропорт, железнодорожную станцию и промышленные объекты, в частности авиаремонтный завод. В сентябре 1998 года изображение данной эмблемы появилось на символической стеле при въезде в Минеральные Воды.

В черте города и его окрестностях находится несколько достопримечательностей. Среди них хранящий историю кавказского коневодства Терский конный завод, где можно сфотографироваться с лошадьми, покормить их и совершить небольшую конную прогулку.

Из городских музеев наибольший интерес представляет Музей авиационной техники, в экспозиции которого представлены военные и гражданские суда. Желающим узнать побольше об истории Минеральных Вод стоит заглянуть в Краеведческий музей.

Ещё одна местная достопримечательность – памятник генералу Ермолову, построенный в честь 230-летия со дня рождения генерала. Его биография неразрывно связана с историей присоединения Кавказа к России и возведением целого ряда крепостей от Грозного до Екатеринодара.

Главная религиозная достопримечательность Минеральных Вод — собор Покрова Пресвятой Богородицы. Среди его святынь — мощи преподобного Феодосия Кавказского.

От Минеральных Вод легко добраться на электричке и маршрутках до близлежащих курортных городов и достопримечательностей – горы Машук, Провала, места дуэли Лермонтова, Пушкинских ванн, Пятигорского некрополя и дачи Шаляпина. Разумеется, нужно обязательно побывать в как можно большем количестве питьевых галерей Пятигорска, Ессентуков, Кисловодска и Железноводска.

Фото: Максим Чегодаев (Sturm).

Фото: Александр Лебедев

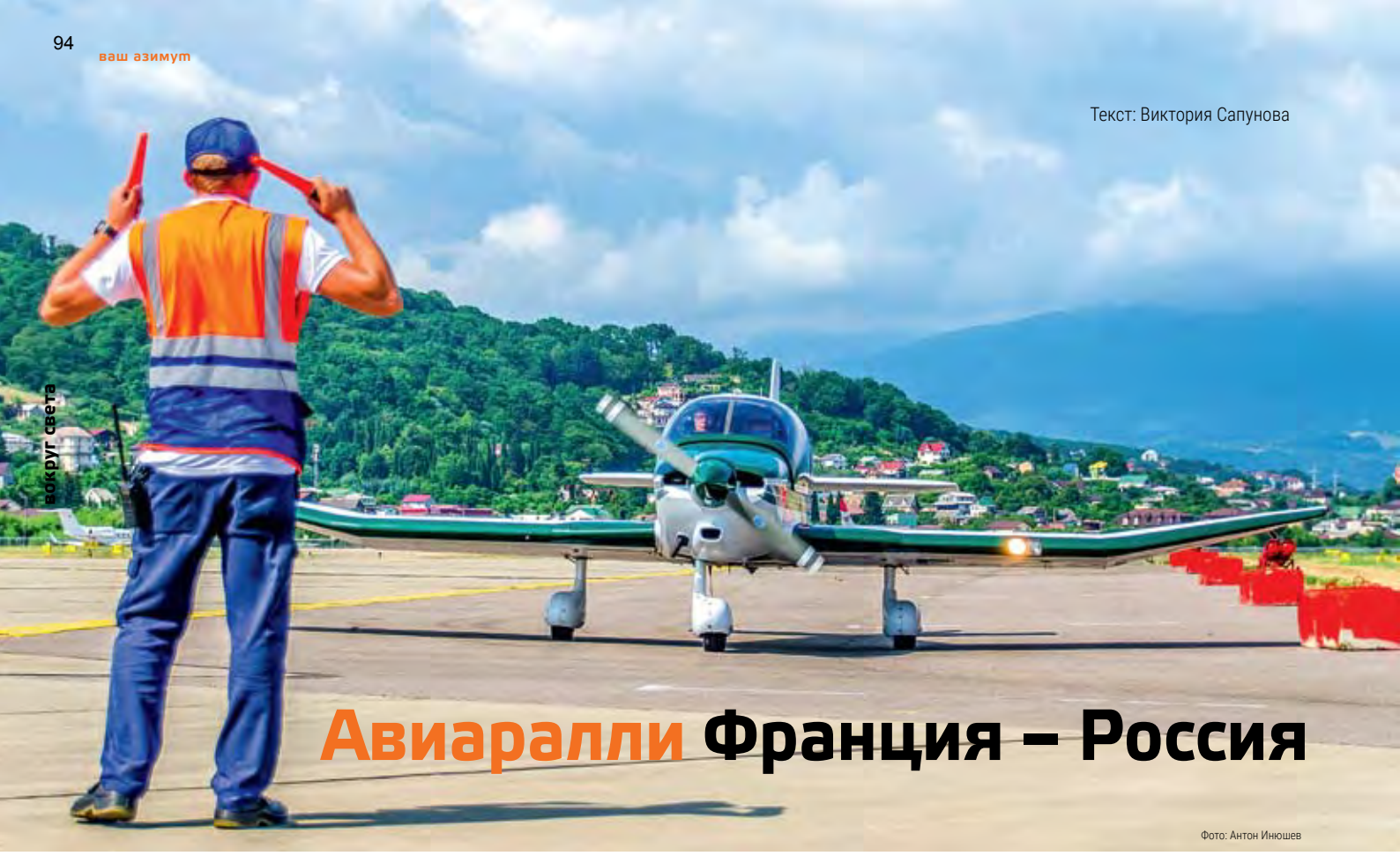
24 апреля 1803 года Александр I подписал Указ, в котором Кавказские Минеральные Воды признавались государственным достоянием.

Сегодня Минеральные Воды – ключевой город курортной зоны. Хотя сами источники находятся в соседних городах, в окрестностях Минеральных Вод тоже много санаториев, предлагающих отдыхающим различные оздоровительные процедуры. Сюда стоит приехать, даже если каких-либо конкретных заболеваний нет. Всевозможные ванны, лечебная грязь и целебный климат этого региона оказывают самое благотворное влияние на любой организм.

Нарзанная галерея Кисловодска помимо всего прочего ещё и интересный архитектурный шедевр.

Самый популярный и полезный сувенир из Минеральных Вод среди женщин — тамбуканская грязь, активно используемая в лечении кожных заболеваний и косметологии. Её источник, озеро Тамбукан, находится в 30 км от города. Целебную грязь можно как набрать самостоятельно, так и купить в готовой упаковке. Косметика на её основе также продается в аптеках и магазинах Минеральных Вод.
Среди мужчин наиболее популярен сувенир в виде бутылочки знаменитого Прасковейского коньяка, который производится на одноименном винзаводе, расположенном в 100 км от города. Ну и все без исключения везут домой минеральную воду, которая продлит послевкусие от пребывания в этом городе, ставшем воротами всероссийской здравницы.

Текст: Виктория Сапунова



Авиаралли Франция – Россия

Фото: Антон Инюшев

Путешествовать с помощью авиалайнера хорошо, а за штурвалом своего небольшого самолёта ещё лучше, считают энтузиасты из Франции. В году участники крупнейшего в Европе 25-го ежегодного авиаралли Rally Aéro France совершили беспрецедентное воздушное путешествие по России.

18 легкомоторных самолётов, 41 человек – фанатов авиапутешествий, 9 городов – и это только на территории России. Как вам такой отпуск? Уже много лет французские частные пилоты-единомышленники проводят свои каникулы именно так.

Rally Aéro France впервые состоялось в 1995 году. Идейным вдохновителем и учредителем ралли стал французский пилот, президент ассоциации «Ралли Аэро Франс» Жан-Мишель Колино, который собрал единомышленников, не представляющих жизнь без неба и самолётов, и предложил новый формат путешествий. За время существования «клуба по интересам» его члены побывали в Испании, Португалии, Марокко, Сенегале, Тунисе, Ливии, Италии, Хорватии, странах Восточной Европы, Скандинавии и Балтики.

В этом году решено было освоить новые места и проложить маршрут через Чехию, Литву, Эстонию, Турцию, Грецию, Албанию и Россию.

8 июня пилоты и их спутники поднялись в воздух в городе Кольмар, а через пару недель уже наслаждались теплом и солнцем Черноморского побережья, проехав, а точнее пролетев, 12 тысяч километров.

Пилоты и пилотессы

— Мы участвуем в авиаралли уже восьмой раз, но неизменно это новое приключение, новые люди, новые места и новые впечатления, — делится эмоциями один из пилотов Патрис Леклерк из города Майенн. — У нас нет никакой особенной миссии или цели. Мы просто перемещаемся из города в город, знакомимся с культурой, с людьми, посещаем достопримечательности. Например, 21 июня, накануне важной для русских даты начала войны, мы приземлились в Волгограде. Там как раз шли мероприятия в честь этого события, была целая церемония с шествием. И мы всё это увидели и даже немного поучаствовали, и это, конечно, произвело на нас огромное впечатление.

Даже сам город потом стал казаться другим: более величественным, грандиозным. Вообще, русские города все очень красивы и не похожи один на другой. У вас невероятная архитектура — здания можно рассматривать часами, особенно церкви и соборы. Ещё очень понравились музеи — больше всего в Санкт-Петербурге и Москве. Вообще, пейзажи с высоты полёта просто потрясающие — широкие реки, просторные поля до горизонта, очень много зелени. Вряд ли мы смогли бы увидеть всё то же, если бы путешествовали традиционными способами, например, на авто или на большом самолёте. Что касается трудностей, то для меня самое сложное всегда встроиться в ритм, ждать кого-то, всё время придерживаться общего маршрута, ведь в нашей компании мы все из разных городов, со своими увлечениями и привычками. Но всё-таки это здорово: ралли объединяет людей и, думаю, в каком-то смысле даже помогает наладить международные отношения. Большинство участников авиаралли, несмотря на немолодой возраст, сохранили азарт и тягу к приключениям. Путешествуют с жёнами, детьми, друзьями, причём пассажиры часто не имеют совершенно никакого отношения к малой авиации, не говоря уже о том, чтобы управлять самолётом. В Rally Aéro France участвует много женщин, но только две из них сидят за штурвалом — пилотируют самолёт. Остальные наслаждаются полётом в качестве туристов.

Пейзажи с высоты полёта просто потрясающие — широкие реки, просторные поля до горизонта... Вряд ли мы смогли бы увидеть всё это, если бы путешествовали традиционными способами.

— Мы им помогаем не сбиться с пути, вдохновляем, — шутит спутница Патриса Изабель Лекардоннель из Тулона. — На самом деле, если серьёзно, в этом путешествии женщины ничуть не уступают мужчинам. Наши пилотессы такие же сильные и выносливые, они шли наравне с мужчинами и справлялись с техникой и возникающими ситуациями очень здорово. Я сама не пилотирую, но, глядя на них, так вдохновилась, что, наверное, когда приедем домой, я всё-таки попробую получить лётные права.

Фото: Антон Инюшев

Фото: Александр Лебедев

Выучить русский, чтобы не заблудиться

Ещё одни участники, супруги Жак и Изабель Лорак, признаются, что им пришлось повторить подзабытый английский и даже немного выучить русский язык, чтобы чувствовать себя в путешествии увереннее.

— О, мы готовились заранее, специально прошли быстрый курс английского языка, ведь в России, как я читала, английский популярнее французского, — делится Изабель. — А ещё я старалась выучить русский алфавит и научиться читать хотя бы какие-то слова на русском, потому что все карты составлены на русском языке. Так что пришлось потрудиться, чтобы не заблудиться и вообще чувствовать себя увереннее у вас в стране.

— И хорошо, что она это сделала, потому что я сколько ни пытался выучить хоть одну букву, ничего не получилось, — включается в разговор, смеясь, Жак. — За штурвалом я с 1991 года. Раньше участвовал в соревнованиях, выполнял различные фигуры пилотажа. А одно время даже всерьёз раздумывал стать военным лётчиком, но судьба распорядилась иначе. Теперь авиация – это хобби, и жена его разделяет, поддерживает меня. Поучаствовать в ралли мы решили по двум причинам: это вызов самим себе и это приключение. Невероятное приключение! Только представьте, мы стартовали из Франции и пролетели над Германией, Чехией, Польшей и теперь мы в России. Два года назад мы уже бывали в Москве, но тем не менее этот город не перестаёт нас впечатлять. Ещё понравился Санкт-Петербург, приятно удивила Казань — невероятно красивый город, а ещё Екатеринбург. В Волгограде было необыкновенно — ощущение торжественности, монументальности. Но самое первое, что нас впечатлило, когда мы подлетали к городу, – это Волга. У нас нет таких широких рек, она просто невероятна. Но вообще-то мы уверены, что каждый город интересен по-своему, у каждого – своя душа, именно поэтому мы и решили проделать этот путь – чтобы лучше познакомиться со страной во всем её многообразии.

Своим самолётом – дешевле

Путешествия на небольших частных самолётах для европейцев явление вполне обычное. Легкомоторное воздушное судно среднего класса стоит от 50 до 100 тысяч долларов, что вполне сопоставимо со стоимостью автомобиля, эмоции же от перелётов не сравнить ни с чем. Легко получить и лётные права: требуется справка об удовлетворительном состоянии здоровья, несколько часов обучения теории и практические занятия. Аэродромов же, принимающих такие самолёты, достаточно много, и получить разрешение на взлёт и посадку не составляет труда. В РФ малая авиация не столь популярна. Чтобы авиаралли состоялось, пришлось договариваться с местными аэропортами, преодолевая различия в авиационных правилах и законах Европы и России.

— В самом начале это мероприятие казалось нам почти неосуществимым, потому что в России, к примеру, чтобы управлять воздушным судном, нужно предоставить все документы на русском языке, — объясняет Олег Иванов, представитель компании «Скай Атлас», обеспечившей организацию и аэронавигацию перелётов. — Это было, наверное, самое сложное, и всё-таки в конце концов нам удалось подготовить все бумаги, получить разрешения, рассчитать маршруты, обеспечить заправку топливом и выполнить ещё кучу мелочей, которые необходимы для того, чтобы это авиаралли состоялось. В России мало аэродромов, где можно было бы содержать и обслуживать небольшие самолёты, поэтому у нас это не так распространено. В Европе же слетать из одного города

Легкомоторное воздушное судно среднего класса стоит от 50 до 100 тысяч долларов, что вполне сопоставимо со стоимостью автомобиля, эмоции же от перелётов не сравнить ни с чем.

в другой так же просто, как съездить на машине. При этом перелёт может даже обойтись дешевле. Например, Cessna 172/182 расходует 18 литров авиационного топлива в час. За это время самолёт пролетает примерно 200 километров. Если посчитать, то лететь вчетвером будет даже дешевле, чем ехать на автомобиле. А впечатления куда ярче!

«У вас самолёт сдуло»

Полёт на легкомоторном самолёте не сравнить не то что с поездкой на авто, но даже и с перелётом на обычном «боинге». Маленькие самолёты больше трясет, они сильнее подвержены турбулентности, и чтобы выдержать путешествие, нужен тренированный вестибулярный аппарат. Кроме того, в таких самолётах, как правило, нет автопилота, лётчикам всё время нужно концентрироваться на дороге, что само по себе достаточно тяжело, не говоря уже о том, что нет никаких уборных и прочих удобств: даже если сильно захочется, такой самолёт просто так быстро не посадишь. Большинство воздушных «малолитражек» не имеют кислородного оборудования и не герметичны, поэтому они летят на высоте 2,5–3 тысячи метров, чтобы пассажиры и пилоты могли нормально дышать, а также имели возможность связываться с координирующими их полёт диспетчерами и при этом не мешать большой авиации.

— Без дозаправки легкомоторный самолёт может пролететь около 1000–1200 км, — продолжает Олег Иванов. — Но где-то может не принять аэродром, где-то могут возникнуть экстренные ситуации, соответственно, маршрут должен планироваться так, чтобы расстояние одного перелёта было не больше 400–500 км.

Самый длинный перелёт длился 5,5 часа, в основном же участники ралли проводили в воздухе по 3–3,5 часа в день. А кроме этого ещё по нескольку часов готовились к взлёту. Путешественникам необходимо было приезжать на аэродром за два часа до вылета, чтобы заправить своё воздушное судно, проверить исправность техники, посмотреть погоду, сверить маршрут, запустить двигатель, подождать разрешения на руление и взлёт. А после

Например, Cessna 172/182 расходует 18 литров авиационного топлива в час. За это время самолёт пролетает примерно 200 километров. Если посчитать, то лететь вчетвером будет даже дешевле, чем ехать на автомобиле.

Фото: Антон Инюшев

Фото: Александр Лебедев

посадки, соответственно, пришвартовать и зачехлить самолёты: без этих мер предосторожности из-за небольшого веса — от 700 до 2 000 кг — при сильном ветре их могло просто унести с аэродрома.
И всё же не обошлось без курьёзов.

Вылетая из Пскова, вместо Санкт-Петербурга этот самолёт прилетел в Таллин. А потом случилась незапланированная посадка в чистом поле, на границе Пермского края... Но будет что рассказать внукам.

700 кило невезения

— В самом начале путешествия у нас отставал один борт, двухместный, тот самый, который как раз весит 700 кг, — рассказывает Олег Иванов. — Сначала, вылетая из Пскова, вместо Санкт-Петербурга этот самолёт прилетел в Таллин. Дело в том, что в Европе привыкли распоряжаться планом путешествия более вольно, и, посмотрев прогноз погоды, пилот решил лететь на другой аэродром. Потом случилась незапланированная посадка самолёта в Башкирии, потому что у пилота сработал индикатор низкого давления масла. Представьте себе, в чистом поле, на границе Пермского края и Башкортостана, в нескольких километрах от крошечного посёлка Куеда приземляется частный самолёт, а там — два француза, и ни один из них не говорит по-русски. Причём пилотировать умеет только один, второй же, его приятель, совершенно не разбирается в самолётах и просто подбадривает своего друга. Естественно, сбежались местные жители, приехал полицейский, вызвали МЧС. Оказалось, что проблема не стоит выеденного яйца, и пилот сам смог решить её на месте. Дальше они уже прилетели в Нефтекамск, проверили всю технику там на аэродроме, как положено, и вылетели вслед за всеми в Самару и в тот же день нагнали свою группу.
Но на этом приключения этого борта не кончились. Оказалось, что перед вылетом в Сочи перестал заводиться мотор, потому что сел аккумулятор. В самолётах такого типа аккумулятор очень похож на автомобильный, и его пришлось, по сути, «прикуривать» так же, как и в обычном автомобиле. Двигатель, слава богу, всё же запустился, самолёт взлетел и успешно

Фото: Александр Лебедев

До вылета нужно проверить исправность техники, заправить своё воздушное судно, посмотреть погоду, сверить маршрут, прогреть двигатель, подождать разрешения на руление и взлёт. А после посад-ки, соответственно, пришвартовать и зачехлить самолёты. Почти как в обычном путешествии на автомо-биле.

приземлился в Сочи. В общем, у этих двоих путешествие явно задалось, но они подходят ко всему с юмором, и эти приключения их, кажется, только веселят. Говорят, будет что потом рас-сказать внукам.

После России продолжить свой путь пилоты намерены на территории Тур-ции и после через Грецию вернуться обратно домой. Как говорят организа-торы, поучаствовать в авиаралли мо-жет любой желающий — будь то пилот или даже просто энтузиаст, который не разбирается в самолётах, но очень любит путешествовать. В последнем случае нужно просто договориться с лётчиком — не обязательно даже проходить медкомиссию, достаточно быть уверенным в себе и своих силах, иметь чуточку азарта в крови и, конеч-но, быть готовым к непредвиденным ситуациям.

В таких самолётах аккумулятор похож на автомобильный, и его можно, по сути, «прикуривать» так же, как и в обычном автомобиле.

ЛЕГЕ ОПТИКА

сеть оптических салонов

-30%

на онлайн заказ солнцезащитных очков

-20%

на онлайн заказ медицинских очков

Бесплатная доставка с примеркой*

www.legeoptika.ru

lege_optika_premium

ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ. НЕОБХОДИМА КОНСУЛЬТАЦИЯ СПЕЦИАЛИСТА. *Уточняйте подробности.*

Текст: Светлана Ломакина

Нижнекамск.
Город, который любит краски

Какими только эпитетами не наделяют Нижнекамск: молодой, промышленный, экспериментальный и нестандартный. А ещё Нижнекамск уютный, яркий, любящий необычные архитектурные решения и котов.

Каждая третья шина, которая катится по дорогам России, производится в Нижнекамске. При этом дышится здесь легко, а гулять по городу приятно – Нижнекамск трижды получал звание самого благоустроенного города России.

Может быть, это от молодости – ему всего-то 52 года. А может, из-за того, что само строительство Нижнекамска большой эксперимент, во время которого отрабатывались новые приёмы планировки. Здесь широкие улицы, шесть городских парков, масса велодорожек и арт-объектов.

Для райцентра уникальный случай. Особенно если учесть, что к градостроительству здесь подходят творчески. Из старой пятиэтажки запросто сделают памятник современного искусства, а опорный пункт полиции поместят в сказочный домик.

Чудеса да и только.

Как всё начиналось?

Перед поездкой в этот город я посмотрела документальный фильм «Звёзды над Нижнекамском». Лента

была снята в 1968 году, к первому дню рождения Нижнекамска. Там парни и девушки с лицами, которых давно не увидишь на улицах, рассказывали о том, как ехали сюда из всех городов и весей, работали по нескольку смен и часто бесплатно. Потому что хотели сделать что-то такое, что введёт их имена в историю. Так и вышло.
Сегодня уже трудно поверить, что на месте кофейни, где я сидела у окна и смотрела на катающихся на скейтах детей, всего пятьдесят лет назад был лес. А за кофейней – овраг и поле. Но это было, и местные прекрасно помнят и с гордостью говорят: «Мои родители построили вот этот дом, а мои – проложили асфальт на этой улице, а мой отец провёл в Нижнекамск электричество».
– В 16 веке здесь была тайга, – рассказывал мне экскурсовод Константин Бутов. – Эта земля присоединилась к Московскому государству только в 1554 году. И до 1956 года фактически это было дикое поле. А потом Татарстан вышел на первое место в СССР по добыче нефтепродуктов и встал

Летом город утопает в сочной зелени, которая здесь повсюду. Трижды Нижнекамск получал звание самого благоустроенного города России.

вопрос о том, что было бы неплохо построить комбинат, который бы эту нефть осваивал. Комбинату нужен город. Так в 1960 году началась история Нижнекамска.
Поскольку ехали на стройку со всего Советского Союза, то сегодня в Нижнекамске проживают 42 национальности на 240 тысяч человек. Большинство составляют русские, татары, чуваши, башкиры и украинцы.
В Интернете можно прочитать о том, что химпроизводства сильно влияют на экологию, но будучи в Нижнекамске, я этого в воздухе не почувствовала. Как объяснил Константин, дело в грамотном проектировании: при строительстве города учитывали розу ветров. И поскольку промзона находится в нескольких километрах от жилых районов, тяжёлый воздух сюда не доходит.

(Магомет). На берегу реки он вырыл узкую пещеру. Рядом в известняке соорудил бассейн для принятия ванн в водах из местного целебного источника. Над пещерой воздвиг часовню, хорошо видимую с реки. По этому преданию могила имама находилась здесь же, но со временем надгробная плита с арабской вязью, а значит, и место захоронения были утеряны. Интересно и то, что имам обнаружил здесь икону Святителя Николая Чудотворца, после чего родник стал называться Святым. И к нему начали приходить православные. Сегодня Святой ключ – место паломничества и христиан и мусульман.

Писатель Радищев в 1797 году в дневнике «Путешествие из Сибири» писал, что славу об этом источнике разносили по свету богомольцы и бурлаки. На молебны сюда съезжались верующие не только из тюркских, но и из славянских стран. Так, в начале XX века на богослужение приехал и духовник царской семьи — Иоанн Кронштадтский.

Про Кису Воробьянинова

В Красном Ключе жили и купцы Стахеевы. У них тут было богатое дачное имение с парком и домом, но до наших дней сохранился только дом зятя Стахеева купца Чикина. Сейчас в нём располагается поселковая администрация.

Говорят, что купец Стахеев стал прототипом Кисы Воробьянинова. Он был законченным игроком, после революции уехал в Монако, где ему выписали пожизненную персональную пенсию, потому что многие годы до эмиграции он приезжал туда и проигрывал такие деньжищи, которых в Европе даже не видывали. Суммы были до 3,5 миллиона рублей.

Помимо этого купец был большой охотник до женщин. По этой причине с женой он развёлся, но оставил у неё кубышку. В годы советской власти тайно вернулся, чтобы найти свои сокровища, но ситуация уже была такая, что просто так золото-бриллианты не вывезешь и сам не уедешь. Стахеев пошёл к Феликсу Дзержинскому, добровольно отдал клад в обмен на то, что его из Страны Советов отпустят живым и здоровым.

История эта попала к Ильфу и Петрову, они её обработали, и родился Киса Воробьянинов – «гигант мысли, отец российской демократии, особа, приближённая к императору».

И человек трагической судьбы.

Трамвай

Ещё один бренд Нижнекамска – трамвай. Он на полгода моложе самого города. К трамваям здесь относятся с уважением и любовью. Вагоновожатые и кондукторы ходят в форменной одежде, элегантной и красивой.

Говорят, что местный купец Стахеев стал прототипом Кисы Воробьянинова. Он был законченным игроком, после революции уехал в Монако, где ему выписали пожизненную персональную пенсию.

Вагоны – старые ли, новые ли – ухоженные и очень чистые. На окнах висят занавесочки с воланами.
Что меня удивило, так это этика. Здесь пенсионеры не стоят над сидящей молодёжью – младшие обязательно уступают место. Трамваи ходят по всем городским направлениям и часто, больше пяти–семи минут на остановке стоять не приходится.
Транспортной проблемы здесь нет.

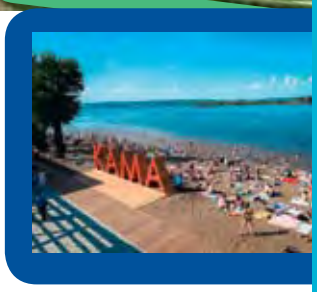
Где погулять?

Для прогулок по Нижнекамску лучше всего взять напрокат велосипед. Пункты проката есть при местных гостиницах. За день вы объедете весь город. И, уверена, не пожалеете.
– У нас не любят серые скучные цвета и поэтому каждый дом стараются украсить, придать тон, нарисовать на нём что-то необычное. Даже серый забор, который тянется вдоль трамвайного полотна превратился в выставку граффити, – рассказывал гид.
Ещё одна фишка Нижнекамска – отсутствие окраин. А значит, нет облезлых гаражей с ржавыми заборами.
Каждый микрорайон имеет свой цвет: зелёный, жёлтый, фиолетовый. На многих домах – забавные иллюстрации. Если вы забыли адрес, то уж как выглядит район, запомните точно.
Микрорайоны перемежаются парками и лесными зонами. В парках проложены вело- и пешеходные дорожки. К примеру, в парке «СемьЯ» в березовой роще дорожка для пешеходов даже выложена деревом. Выглядит очень стильно, и гулять можно даже босиком, потому что в Нижнекамске чисто.
Законы здесь гораздо жёстче, чем в других городах, что благотворно сказывается на облике города и обстановке в целом.

И не забудьте о Елабуге

Недалеко от Нижнекамска в сорока минутах езды от аэропорта Бегишево есть древний город Елабуга. Он появился аж в 1007 году и считается старейшим в Татарстане. Сегодня Елабуга – это большой музей. Здесь 16 основных музеев и масса интересных домов и памятников.
К примеру, в Елабуге провела свои последние дни Марина Цветаева. В августе 1941 года её эвакуировали сюда с сыном Георгием и расквартировали в дом Бродельщиковых, где она, столкнувшись со многими трудностями, оборвала нитку жизни. Дом превратился в музей и открыт для посещения.
Здесь творил знаменитый художник Иван Иванович Шишкин. В Елабуге жила легендарная женщина-офицер Надежда Дурова. Именно о ней были написаны знаменитые «Записки кавалерист-девицы», ставшие основой известной комедии Эльдара Рязанова «Гусарская баллада».
Благодаря интерактивным экспозициям, и детям и взрослым будет интересно в Музее уездной медицины имени В. М. Бехтерева. И обязательна к посещению «Портомойня» – прародительница общественной прачечной. Появилась она в 1833 году благодаря Ивану Васильевичу Шишкину, отцу художника. Сегодня в портомойне можно увидеть, как стирали до изобретения машинок-автоматов и стирального порошка, как выводили пятна и распарывали перед стиркой бальные платья, стоившие целые состояния.
Помимо музеев в центре города в Елабуге сохранилось и «Чёртово городище» – крепость на холме реки Камы.
До XIII века город принадлежал мусульманскому государству Волжской Булгарии. Потом – Золотой Орде и

На многих домах – забавные иллюстрации. Если вы забыли адрес, то уж как выглядит район, запомните точно.



Казанскому ханству. Согласно легенде, на месте «Чёртова городища» раньше находился языческий храм, в котором обитал оракул, принявший облик змея. Каждый мог обратиться к нему за предсказанием судьбы, но должен был оставить жертву.

Сегодня для посещения Елабуги не требуется жертв – скорее даже наоборот. Большинство музеев взимают символическую плату, а многие, вроде «Чёртова городища» и исторических улочек, и вовсе свободного посещения. А ещё в Елабуге есть местные пряники со вкусом розовой воды, конфеты «Птичье молоко» и вкуснейшая татарская выпечка. Так что если вы прилетите в Нижнекамск, не забудьте, что Елабуга где-то рядом и она вас ждёт.

Что посмотреть?

КОМПЛЕКСНЫЙ МУЗЕЙ. Здесь работают профессиональные гиды, которые очень интересно расскажут об истории. Можно также заказать пешую экскурсию по центру.

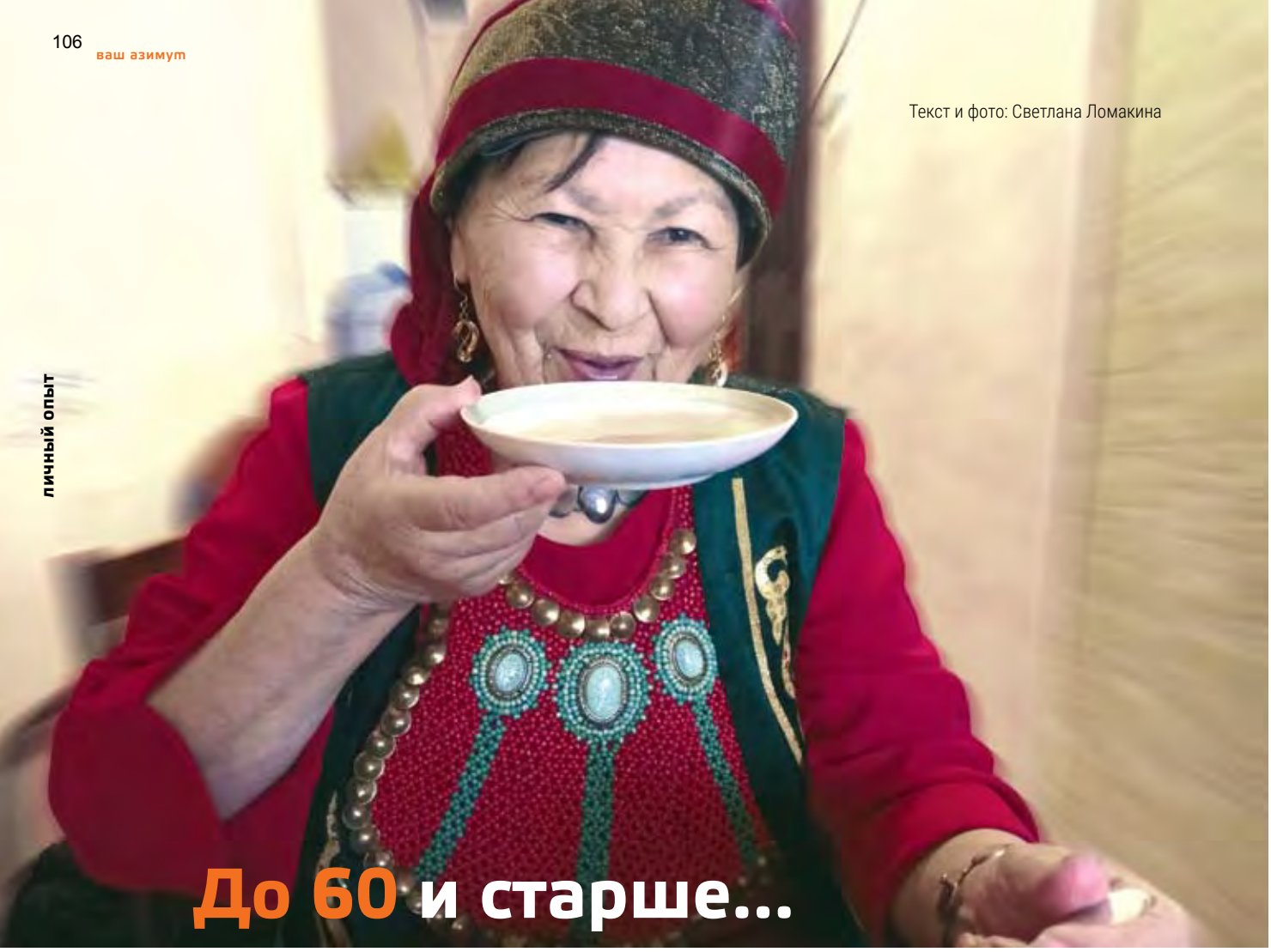
СОБОРНАЯ МЕЧЕТЬ. Тоже находится в центре, её видно из любой точки Нижнекамска. Интересно то, что мечеть проектировал русский архитектор, а христианскую церковь – татарин.

ГОРОДСКОЙ ПЛЯЖ. Здесь всего одно кафе, но масса спортивных сооружений, аккуратные дорожки, пляж с привозным песком и благоустройство на твёрдую пятёрку. Работает «поющий» и «танцующий» фонтан. А если вы хотите экзотики, то можно перейти от набережной через дорогу в посёлок Пробуждение и посмотреть, как живут пробуждане.

ПАРК ЛЕМАЕВА. Николая Лемаева нижнекамцы считают отцом города. Он был руководителем Нижнекамского нефтехимкомбината, потом министром нефтехимической промышленности Советского Союза. Это был исключительный руководитель, к которому можно было прийти с любой проблемой – от устройства ребёнка в детский сад до самой личной. Нижнекамцы говорят, что человека большего масштаба их город ещё не знал.

ПАРК «ВЕЛИКИ». Там всё для велолюдей – экстремальных и не очень.

ТАТАРСКИЙ ДРАМАТИЧЕСКИЙ ТЕАТР ИМЕНИ ТУФАНА МИННУЛЛИНА. В репертуаре коллектива спектакли по произведениям современных драматургов, классиков татарской, русской и зарубежной драматургии. Для русскоязычных зрителей есть возможность смотреть драмы и комедии с помощью наушников, по которым текст передается в переводе на русский язык.



До 60 и старше...

Текст и фото: Светлана Ломакина

В 55 лет Сания Сагитова стала пенсионеркой и… начала путешествовать. Причём автостопом, чтобы расходы уложились в пенсию. За пятнадцать лет она проехала больше 120 тысяч километров, то есть трижды обогнула земной шар. Побывала в сорока странах, видела всю Россию, Европу и Азию, подружилась с сотней людей и несколько раз чуть не вышла замуж. Мы прилетели к ней в гости в Уфу, чтобы поговорить о том, как это вообще возможно.

О секретах бюджетных путешествий и мечте

Мечтала путешествовать я с детства. Бабушка моя была сказительницей. Сказки всей деревне рассказывала. Нас, детей, в семье было девять. Сказки любили все, а я особенно. Всё представляла, будто они про меня: как я путешествую по дальним странам, как попадаю во всякие приключения. Жили мы в глухой башкирской деревеньке, училась я в маленькой школе, колола дрова, таскала воду за два километра из проруби зимой. Потом работа, замужество, дети, не до того было. Но в 80-х у меня заболел сын, с деньгами было туго, и я его повезла в Москву автостопом. Это было в первый раз. Доехали бесплатно, вылечили ребёнка, а я запомнила, что мир не без добрых людей — в дороге всегда помогают. Решила, что, когда буду совсем свободной, начну путешествовать. Свободной я стала только в 55 лет, получила на руки пенсионное, сделала загранпаспорт и отправилась в Финляндию.

Меня часто спрашивают: не страшно ли? Нет. Мир гораздо лучше и добрее, чем мы привыкли думать. И потом, я знаю главные секреты путешественника: хорошее настроение, благодарность людям, миру и улыбка. Я всегда улыбаюсь, когда выхожу на дорогу. Даже если кто-то не смог меня взять подвезти... У дальнобойщиков сейчас рации. Один не взял, другому передал: «Там стоит прикольная бабуля, подбери её». И меня подбирают, не раз так уже было.

Ещё кругозор. Если тебя подвозят, обязательно говори с водителем на равных. Я всегда много читала, много где работала: и в нефти разбираюсь, и дом из брёвен могу собрать, пчёлами занималась. Вот какую тему ни начните, я любую поддержу. Это очень важно. Всегда надеваю яркие, но удобные вещи, чтобы меня было видно издалека, и ношу с собой маленький рюкзак: упаковывать могу так, что весь мой набор путешественника умещается в ручную кладь.

Обязательно беру с собой диктофон и записную книжку — записываю наблюдения и учу языки. Человеку очень приятно, когда ты даже два слова сказал на его языке, сразу меняется отношение.

В каждом месте, где я останавливаюсь, стараюсь общаться так, чтобы у людей обо мне, о нашей стране, о моём башкирском народе остались только приятные впечатления. Часто пишу в книгу отзывов свои благодарности и пожелания. Помню, у нас на Дальнем Востоке остановилась в городке для дальнобойщиков, зашла в кафе, заказала себе картошку-пюре, хлеб и чай. А в отзыве написала, что пюре было очень вкусное, и я уверена, что вкусно тут всё, написала также, что пенсионерка, путешественница, и ещё несколько приятных слов. — А на обратном пути опять там остановилась, хозяин заведения меня узнал. Накрыли огромный стол — никогда бы я столько не съела. Я попробовала, сколько смогла, остальное мне завернули в дорогу, хозяин повёл к дальнобойщикам, попросил их довезти меня до Красноярска, а напоследок сунул в карман деньги...

Меня часто спрашивают: не страшно ли? Нет. Мир гораздо лучше и добрее, чем мы привыкли думать. И потом, я знаю главные секреты путешественника: хорошее настроение, благодарность людям, миру и улыбка.

О здоровье и пионерских значках

Путешествие — это прежде всего встречи с людьми. Главное, за чем я еду в другие страны, — знакомиться с традициями. Сейчас мне 74 года. Стартовала я в 55. Активно ездила до 70, потом со здоровьем стало похуже. Если честно, и тогда было не очень, но если свои болезни лелеять, они тебя захватят. Я их отодвигала как могла. В день по десять километров пешком, где-то доеду, где-то долечу. Очень удобно ездить автостопом — это всегда бесплатно. В каждую страну я везу подарки и дарю людям,

Посол Йемена однажды вышел ко мне лично и сказал: «Мадам Сания, мы вам дадим визу бесплатно, только напишите, пожалуйста, про нашу страну». Я написала, мне ж нетрудно-то.

которые принимают участие в моей судьбе, как-то помогают. Поскольку сумка у меня небольшая, то и подарки небольшие — пионерские значки СССР. В 90-х, когда начали пересматривать историю, магазины их выбрасывали пачками, а я забрала несколько упаковок, даже жалко, что уже заканчиваются.

О восточном гостеприимстве и парижской дороговизне

Перед первым путешествием я сходила к бабушке, которая читает молитвы за здравие и благополучие. И к гадалке. Та бросила карты и предсказала, что можно не бояться: впереди меня ждёт много интересных дорог. Страны я поначалу выбирала из тех, где есть башкирские общины — свои помогут, если что. Также списывалась по Интернету с заморскими мужчинами — в разговорах с ними в приоритете ставила общение и дружбу. Они приглашали меня к себе в гости, адреса я брала на всякий случай, но ни разу не воспользовалась — по дороге всегда встречала добрых людей. К примеру, в Иране с девушкой разговорились по дороге. Я немного знаю фарси, он похож на наш язык. Она всё восхищалась, как я не боюсь одна и сколько всего знаю. Позвала домой, с родителями познакомила, с братом, я и им всё рассказывала о нашей стране, как мы живём, что я уже видела, отдохнула в их семье и дальше поехала. Я была в Париже, гуляла по Монмартру — тоже мечта. Париж — город дорогой, поэтому перед дорогой распродала хрусталь и книги. Мне всё это уже не нужно, а деньги (200 вырученных от продажи долларов) ушли на впечатления. Была я и на Ближнем Востоке, в Северной Африке. Самое долгое путешествие продлилось два с половиной месяца: через Грузию — в Сирию, Иорданию, Египет.

На Востоке с ночлегом очень просто. Если перешагнешь порог и поздороваешься — ты уже гость. В Монголии я както шла пешком больше недели. Идёшь-идёшь по солнцу, никого нет, одна. Изредка — одна-две юрты. Заходишь в юрту, приветствуешь хозяев, садишься, скрестив ноги. И они тебя начинают угощать, ничего не спрашивая, а потом спать укладывают. О своих поездках я пишу в местную газету, людям очень нравится понимать, что о них напишут в далёкой России. Тем более внешность-то у меня не типичная русская — экзотика. Посол Йемена однажды вышел ко мне лично и сказал: «Мадам Сания, мы вам дадим визу бесплатно, только напишите, пожалуйста, про нашу страну». Я написала, мне ж нетрудно-то.

О прощении

Из каждой страны я привожу национальный костюм — дома шкаф уже еле закрывается. У меня есть платье для фламенко, восточные наряды, строгие западные. Для встречи с вами я наде-

ла национальный башкирский костюм. К костюмам покупаю украшения, чтобы всё было красиво и в традициях. Вот сейчас на мне, к примеру, монисто, которое я купила в Испании. Там я прожила два месяца и уже немного знаю язык. Получилось так, что моей землячке надо было уехать домой, а она присматривала за стариком-испанцем. Меня просили посидеть с ним, пока она не вернётся. Старик был богатый, но с очень плохим характером — всех родных разогнал и на старости лет остался с сиделкой. И вот он попадает в больницу. Обзвонила его родных — сказала, что если сегодня, пока он ещё жив, они не простятся с ним и не пожмут ему руку, то завтра, когда его не станет, будут об этом жалеть. Все пришли, но стояли в коридоре, боялись, что старик выгонит. Но я взяла за руку брата и сына и провела. Дед не выгнал. Они отпустили друг другу обиды. И этим случаем я, наверное, горжусь.

Про руку и сердце

Меня ещё часто спрашивают, не вышла ли я второй раз замуж. За границей это же модно. Не буду скрывать, приглашали, и не раз. Но я мусульманка по вероисповеданию. А какой мусульманский муж будет терпеть жену-путешественницу? Хотя могла бы стать женой французского муфтия, было дело *(смеётся)*. А в самом начале, когда я была совсем молодая, лет в 56, подсела в машину к одному башкиру. И мы так хорошо по дороге говорили, что я не сразу поняла, что везёт он меня куда-то не туда. Объявляет, значит, что решил на мне жениться — прям сейчас. По дороге деревня есть, в которой живёт его сестра. Мы, мол, заедем. Он родню соберёт и всё — не буду я одинокая по миру шататься. Я согласилась, а сама вышла на стоянке и спряталась. Башкир ждал-ждал, а потом уехал искать новую жену. Я села в следующую машину, там замуж не предлагали, значит, нам было по пути.

Замуж приглашали, и не раз. Но я мусульманка по вероисповеданию. А какой мусульманский муж будет терпеть жену-путешественницу?

О преградах на пути

В одну из поездок выяснилось, что у меня сахарный диабет. Вначале я сидела на таблетках, потом возила с собой шприцы с инсулином. Сейчас перенесла операцию, но чуть окрепну и планирую отправиться в Израиль. Есть и другие болячки, но если о них думать, то тогда надо дома сесть и ждать смерти. А я ждала пенсии, чтобы наконец-то сделать то, что хотела все эти годы. И потом, в дороге я себя чувствую молодой, куда лучше, чем дома. В путешествии всегда встречаешь людей со своими историями, на фоне которых твоя болячка — ерунда. Как-то 31 декабря я хотела уехать в Финляндию и на посту ДПС меня посадили в фуру, которая шла в Германию. Водитель был с протезом, родом из-под Кишинёва, он прошёл Афганскую войну, был вертолётчиком. Его сбили, чудом остался жив, но ногу потерял. Жена от него ушла, дочка младшая тайком ему в больницу еду таскала. Спас его свояк, муж сестры жены, он жил в Германии, у него там было своё дело. Забрали молдавского парня на лечение, сделали хороший протез и посадили на международные перевозки. 31 декабря он загадал, что если будет в пути и дорога будет складываться хорошо, весь год у него пройдёт отлично. И тут я — с тем же желанием — чтобы год провести в дороге и чтобы всё складывалось хорошо. В ту новогоднюю ночь он мне свою судьбу рассказал, а я ему свою, хорошая вышла поездка.

Болячки, конечно, есть, но если о них думать, то тогда надо дома сесть и ждать смерти. А в дороге я себя чувствую молодой, куда лучше, чем дома.

Текст и фото: Светлана Ломакина

Самый зелёный миллионер. Уфа

Признаться, от путешествия в Уфу я не ожидала ничего особенного, но город этот произвёл на меня настолько сильное впечатление, что пальцев на руках не хватит, чтобы перечислить его плюсы.

Во-первых, Уфа самый зелёный город с численностью населения, давно перевалившей за миллион. Причём этот прирост сложился естественно: начиная с 2008 года люди хотят здесь жить и сюда ехать.

Во-вторых, Уфа хороша в своей простоте, она гармонична. Великая Отечественная война не добралась до этих краёв, поэтому в Уфе сохранились строения и прошлого, и даже позапрошлого веков. Здесь много памятников, грамотные архитектурные решения, на весь центр города вы увидите единственную высотку, но и та прекрасно вписана в окружение.

В-третьих, в Уфе три основные национальные группы: русские, татары и башкиры. Поэтому все таблички, надписи и объявления дублируются минимум на двух языках: русском и башкирском.

Салават Юлаев. Слёзы башкирского народа

Столица Башкирии славится своими именами. Главный человек, в честь которого названы город, район, хоккейный клуб, ледовый Дворец спорта, улицы и проспекты во многих городах России и Украины, – Салават Юлаев.

Салават Юлаев – башкирский национальный герой и поэт-сказитель. Он был знатного происхождения, участвовал в Пугачёвском восстании, стал советником «народного царя» и получил от него чин генерала. После пленения Пугачёва Салават продолжил восстание на территории Башкирии. Власти взяли в заложники трёх жён Салавата и его детей. Вскоре в плен попал и сам народный герой. Его приговорили к пожизненной каторге в Эстонии, где через 25 лет он и скончался.

Но не меньше чем полководец, Салават Юлаев известен и как поэт-импровизатор. В народ ушли его песни о родном крае. У башкир есть легенда о том, что огромное количество хрусталя, которое скрывают местные горы, – это слёзы всего башкирского народа, опечаленного горькой судьбой своего героя.

Рудольф Нуреев и его последний визит

Следующий не менее известный герой Уфы – легендарный артист балета Рудольф Нуреев. На здании Башкирского государственного театра оперы и балета, где в 16 лет Нуреев впервые вышел

на сцену, был установлен барельеф. Однако родился Рудольф не в Уфе, а в поезде, на котором его мама ехала из Башкирии во Владивосток, где служил его отец. Необычное рождение предрекло и необычную судьбу. Нуреев прожил с мамой в Уфе до совершеннолетия, потом поступил в Ленинградское хореографическое училище им. Вагановой, стал артистом Ленинградского театра оперы и балета. А в 1961 году, будучи на гастролях в Париже, решил не возвращаться в СССР и был объявлен изменником родины, получив семь лет заочного тюремного заключения. Оставшись на Западе, он сделал блестящую карьеру, танцевал на лучших сценах Европы и Америки, снимался в кино, выступал на телевидении и был крупным коллекционером предметов искусства.

Однако на родину он смог попасть только в 1987 году, причём лишь на 72 часа, чтобы повидаться с умирающей матерью, которая так и жила в Уфе.

Сегодня в честь Нуреева проводятся конкурсы, спектакли и фестивали.

Не менее высоко почитают в Башкирии автора «Аленького цветочка» Сергея Аксакова и художника Михаила Нестерова – оба родились в Уфе и провели здесь значительную часть жизни.

И нет ему ни конца, ни края

Для первого знакомства с Уфой лучше пригласить экскурсовода, потому что город таит немало сюрпризов. К примеру, отель, который я забронировала по Интернету, находится на проспекте Октября, 81. На сайте было написано, что это центр города, поэтому я остановила такси в начале проспекта и решила пройтись пешком. И шла, и шла, и шла, но никак не доходила. Потому что 80 домов в Уфе – это не то что 80 домов в любом другом городе. Во-первых, сами дома по-московски длинные и значительные, а во-вторых, они часто перемежались скверами и городскими лесами.

Чуть позже экскурсовод объяснила, что «центр» в Уфе понятие во всех смыслах растяжимое. Длина проспекта Октября составляет 8,8 километра, раньше на его месте пролегал знаменитый Большой Сибирский тракт. А сама Уфа занимает шестое место по протяжённости среди городов России. С севера на юг она тянется на 54 километра, а с запада на восток – почти на 47. Даже без пробок проехать Уфу можно только за час. А пеший переход через город меньше чем за 18 часов не совершить.

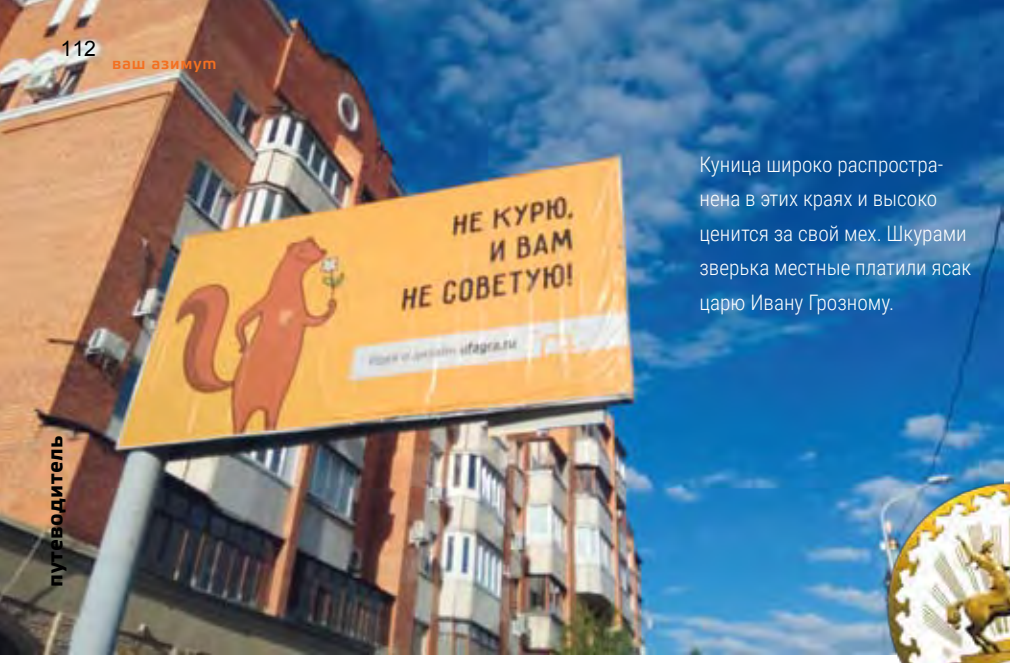
Три символа

У Уфы помимо легендарных имён есть свои визуальные бренды: это цветок курая, бегущая куница и «три шурупа» – так прозвали этот город лётчики, которые сверху увидели надпись на башкирском.

Памятник Салавату Юлаеву в башкирской столице – самая большая конная статуя в России и Европе! Высота – 9,8 метра. Вес – 40 тонн. Автор памятника Сосланбек Тавасиев работал над ним тридцать лет. Открыт 17 ноября 1967 года.

Цветок курая (растение вида зонтичных) занимает почётное место на государственном гербе республики. Его считают символом единения народов. Из ствола курая изготавливают одноимённый музыкальный инструмент наподобие флейты. Причём есть умельцы, которые совершенно фантастически обращаются с этим инструментом. Самый популярный музыкант Башкирии – Роберт Юлдашев. Он куратист-виртуоз, руководитель группы «Курайсы» и четырёхкратный обладатель

Существует много версий, откуда пошло название города «Уфа». Одна из них опубликована в памятной книжке Оренбургской губернии в 1865 году: «На правыхъ возвышенныхъ берегахъ Былой — городъ Уфа, (слово башкирское, значитъ «тёмная вода») такъ названный издавна башкирцами».



Куница широко распространена в этих краях и высоко ценится за свой мех. Шкурами зверька местные платили ясак царю Ивану Грозному.

Башкирский алфавит

Русские вполне могут читать по-башкирски. Потому что башкирская письменность в кириллическом варианте (раньше был арабский алфавит) возникла лишь в 1939 году. Современный башкирский алфавит на основе кириллицы состоит из 42 букв, девять из которых введены дополнительно для передачи специфичных звуков башкирского языка.

«Гран-при» конкурсов кураистов. Уфа вообще город музыкальный. И помимо уфимского рока и легендарных имён вроде Юрия Шевчука и Земфиры, там есть целое направление классической и этнической музыки, афиши предлагают концерты на любой вкус.

Бегущая куница. Что меня удивило в Уфе, так это социальные плакаты, на которых какое-то животное вроде белки призывало не сорить, не курить и принять участие в массовом забеге. Благодаря экскурсии я узнала, что это куница. С 1782 года её поместили на герб города. Куниц в этой местности было много, а мех её издавна ценился на Руси. И на основе договора с русским царём башкиры условились платить ясак (натуральный налог с народов Сибири и Севера) мехом куницы.

Памятники

Памятников в Уфе не просто много, а очень много – начиная от легендарного «Монумента дружбы» (памятник, отображающий момент принятия башкирскими биями русского подданства — всего около 40 фигур) до современных арт-объектов вроде «Корней, смотрящих в небо» (произведение представляет собой обычный перевёрнутый пень). В Уфе очень много неожиданных памятников. Городские архитекторы стараются украсить каждое свободное место, – предупреждала меня экскурсовод.

Но гуляя по центральным улицам, я всё равно удивлялась. То встречу у угла старинного дома жёлтого как лимон жирафа; то бронзовый дворник попадётся; то на зелёном газоне раскинулся целый музей современного искусства. Выглядит всё это довольно интересно.

Чем кормят

Благодаря многонациональности, в Уфе масса аутентичных заведений, где можно вкусно и недорого поесть. Практически на каждом углу можно купить и свежайшие учпочмаки (треугольные печёные пирожки с мясом и картошкой и с другими начинками), и даже плов, приготовленный в настоящих казанах. В городе есть большая

сеть столовых здорового питания «Пышка». Несмотря на русское название, еда здесь преимущественно башкирская – куллама, тукмас, кыстыбыи, такбикмак, чак-чак.

Кстати, башкиры обижаются, когда говоришь, что чак-чак – татарское блюдо. Так же своим они считают чай с молоком, конскую колбасу казы, айран и бишбармак – традиционное блюдо кочевых народов, которое готовится из отварного мяса и салмы (разновидности крупно нарезанной лапши), обильно посыпается зеленью и луком и сдабривается курутом (сухим кисломолочным продуктом).

Что посмотреть

Так счастливо сложилось в Уфе, что практически все главные театры и музеи расположены в центре. На одной только улице Ленина – четыре театра и все в пешей доступности друг от друга.

Что касается музеев, то полное представление об истории города можно получить в национальном музее Республики Башкирия. Если хочется поностальгировать по прошлому, можно зайти в дом-музей В. И. Ленина (ул. Достоевского, 78). Кстати, в Уфе сохранился и дом, где Ленин встречался с социал-демократами и рассказывал им об «Искре». Удивительно то, что дом внешне не изменился и в нём до сих пор живут люди (ул. Чернышевского, 83).

Есть в Уфе и музей археологии и этнографии, и музей леса, и лимонарий, где можно полюбоваться лимонами, бананами и кофейными деревьями. Кстати, в этом году в уфимском лимонарии вывели новый сорт лимона, который внешне больше похож на грейпфрут. Имени у нового цитруса пока нет, но на сайте лимонария объявлено голосование. Так что башкирский лимон будет истинно народным.

Также в Уфе стоит побывать:

– на улице Ленина,
– в саду Салавата Юлаева,
– в доме-музее писателя С. Т. Аксакова,
– в Башкирском театре драмы им. М. Гафури,
– в художественном музее им. М. В. Нестерова,
– в Олимпик-парке,
– в Соборе Рождества Пресвятой Богородицы,
– в Соборной мечети Ляля-Тюльпан.

Текст: Виктория Сапунова
Фото: Максим Чегодаев (Sturm)

Семь чудес Калининграда

Русский город с немецкой душой, янтарная столица мира, родина Иммануила Канта и Теодора Амадея Гофмана. Всё это — Калининград. С апреля авиакомпания «Азимут» совершает прямые регулярные рейсы в самый европейский город России.

Хранитель Кёнига

История города началась в 1255 году, когда рыцари Тевтонского ордена заложили крепость на возвышенности и назвали её Кёнигсберг — Королевская гора.
В 1946 году после окончания Великой Отечественной войны Кёнигсберг отошёл к СССР. Тогда же появилось новое название — Калининград, в честь советского партийного деятеля, который, к слову, в городе никогда не был. Впрочем, многие жители предпочитают называть город по старинке, ласково именуя его Кёнигом.
Послевоенный Кёнигсберг представлял собой жалкое зрелище. Его усиленно бомбили и советские, и британские военно-воздушные силы. В пожарах сгорела большая часть зданий. Исторический центр тоже не уцелел, но остались городские укрепления, подземные бункеры и несколько старинных городских ворот, которые хранят историю

Королевские ворота — здесь работает историко-культурный центр «Великое посольство». Всего ворот в Калининграде восемь, есть даже тёзка берлинских – Бранденбургские...

Башня Врангеля, построенная в 1834 году, была частью оборонного кольца Кёнигсберга.

и дух того времени. У входа в самые красивые ворота — Королевские — и по сей день сидит «Прусский кот», который, по легенде, хранит ключи города и является одним из его символов.

Старый город

Каждому туристу в Калининграде перво-наперво посоветуют прогуляться по «Рыбной деревне». Это архитектурный этнографический комплекс, имитирующий традиционную немецкую постройку, воссозданный на том месте, где в довоенном Кёнигсберге было рыбацкое поселение. Здесь можно посетить художественную галерею с коллекциями старинной утвари и холодного оружия XIX–XX веков, подняться на башню-маяк с живописным панорамным видом, пройти по разводному мосту через речку Преголю, отдохнуть на скамеечках под фонарями… Однако если хочется настоящей старины, лучше отправиться в один из районов, расположившихся на западной окраине города. Ближайший к центру и один из хорошо сохранившихся немецких кварталов Калининграда — Марауненхоф. Район застраивался частными виллами, промышленных или военных объектов здесь не было, поэтому он совсем немного пострадал от войны и большинство домов сохранились в своём первоначальном виде. Эти уютные, словно игрушечные, домики радуют глаз. А с набережной Верхнего пруда, который примыкает к району, открываются отличные живописные виды. Атмосферу Кёнигсберга XIX — начала XX веков хорошо сберегли бывшие рабочие слободки Ратхоф и Понарт. Кстати, в некоторых районах сохранилась немецкая нумерация, которая часто сбивает с толку приезжих: здесь каждая парадная одного длинного дома имеет свой номер.

Мистические тайны острова Кнайпхоф

Одно из важных мест Кёнигсберга — поселение Кнайпхоф, расположенное на острове. С самого начала у посёлка была «тёмная» репутация. По легенде, ещё с XIV века здесь селились маги и чернокнижники, открывались школы колдовства, а с приходом к власти Гитлера на острове работала подземная

В Калининграде дома нумеруют не «по домам», а по-своему – «по подъездам».

лаборатория «Кёнигсберг-13». Здесь сотрудники оккультной нацистской организации «Аненербе» изучали астрологию, гипноз, вуду и прочие мистические науки, которые должны были послужить Третьему рейху. Впрочем, магия оказалась бессильна перед мощью Красной Армии: советские войска разрушили лабораторию при взятии города.

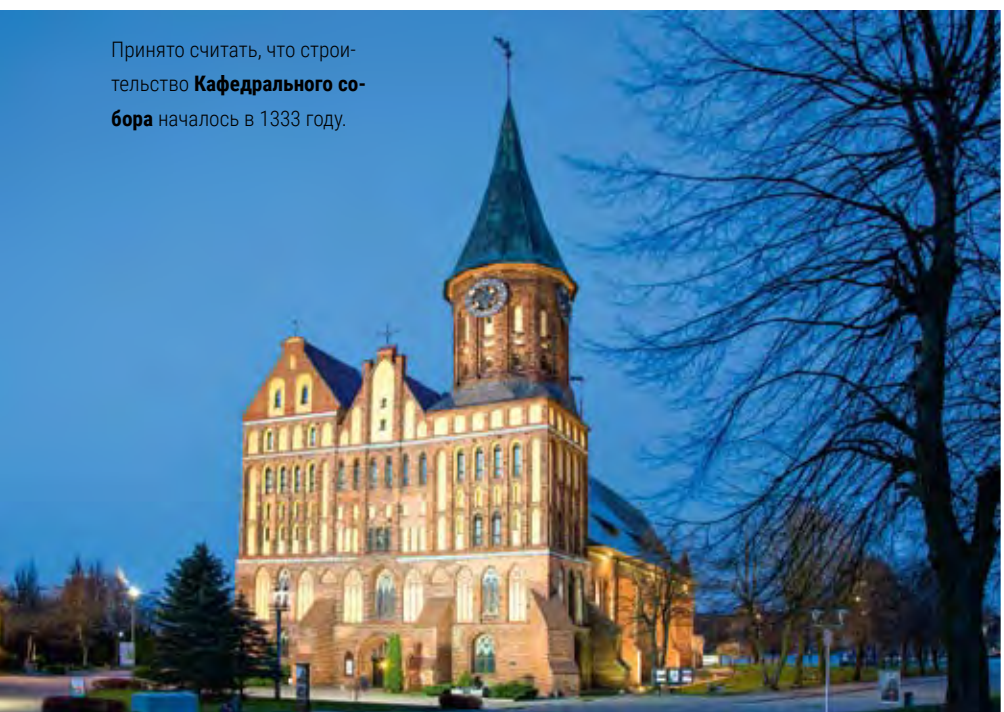
«Прусский затворник»

Важной точкой на карте довоенного Кёнигсберга был кафедральный собор в Кнайпхофе, получивший название Домского собора Богоматери и Святого Адальберта. Бомбы превратили собор в руины, и реконструировали его лишь к 2000-м годам. Сегодня Кёнигсбергский кафедральный собор уже не выполняет свои первоначальные функции, но остаётся одной из главных достопримечательностей Калининграда. В определённые часы здесь можно послушать орган — крупнейший в России. Здесь же находятся музей и могила Иммануила Канта — самого знаменитого жителя города.
Кант никогда не покидал пределов своей родины, мало путешествовал, за что ещё при жизни получил прозвище «прусский затворник». А ещё философ не выносил никакого шума, из-за чего ему приходилось часто менять квартиру. Сначала он жил на берегу реки, но здесь ему мешали крики лодочников. Другую квартиру Кант должен был оставить потому, что у его соседа был голосистый петух. В итоге мыслителю удалось купить маленький домик неподалеку от городской тюрьмы. Но вскоре выяснилось, что и здесь тихо далеко не всегда. Для своего нравственного исправления заключённые должны были несколько часов кряду петь псалмы. Громкое нестройное пение из открытых тюремных окон, большее похожее на вой, ужасно раздражало Канта. В сердцах философ написал письмо первому бургомистру, прося о «пощаде». И, несмотря на всю курьёзность ситуации, просьба была уважена, чему несказанно был рад не только Кант, но и арестанты.

Залечь на дно в Кёнигсберге

Заглянуть в Музей Канта будет интересно даже тем, кто далёк от философии и науки, ведь там можно посмотреть на немецкий быт и познакомиться с укла-

В 2005 году, в честь 750-летия города, в Калининграде установили **статую герцога Альбрехта Гогенцоллерна**, основателя «Альбертина» – городского университета, старейшего в Пруссии. Этот памятник уже не первый. Первоначальную версию работы скульптора Иоганна Ройша от переплавки спасти не удалось, а жаль. Посмотреть на неё было бы любопытно. Говорят, в качестве модели Иоганн почему-то использовал портового грузчика. В результате статуя аристократа, редко поднимавшего в своей жизни что-то тяжелее трости, отличалась мощными бицепсами.



Принято считать, что строительство **Кафедрального собора** началось в 1333 году.

Самая главная достопримечательность острова Канта помимо недавно восстановленного Кафедрального собора – это, конечно же, **могила знаменитого философа.**

дом жизни современников великого мыслителя. Но это далеко не единственный музей города, посещение которого стоит запланировать. Главным и старейшим считается Историко-художественный музей, основанный в 1946 году. Знакомство с Калининградом и Калининградской областью лучше всего начать с него. В нескольких залах уместился целый учебник истории, охватывающий эпохи от позднего палеолита до завоевания Пруссии Тевтонским орденом, от рыцарских времен до 1945 года и, наконец, советский период, круто изменивший жизнь города.

Отдельный музей «Блиндаж» посвящён взятию города советскими войсками в 1945 году. Это самое настоящее оборонительное сооружение: бункер строился для штаба кёнигсбергского гарнизона и был оснащён всеми коммуникациями жизнеобеспечения, а расположение на глубине семи метров делало его надёжным укрытием. Именно из этого бункера генерал Отто фон Ляш руководил обороной города, и именно здесь он подписал акт о капитуляции.

Военной и морской тематике так или иначе посвящены многие музеи Калининграда — обязывают история и географическое положение.

Гидросамолёт БЕ-12 был предназначен для уничтожения подводных лодок противника. Был построен в 1970 году, из боевого состава выведен в 1998 году, прослужив 28 лет.

Музей Мирового океана включает в себя не только музейные корпуса, но и прилегающую территорию, и настоящие лодки и корабли, которые доступны для посещения.

Лучшим считается Музей Мирового океана, который изначально планировался как республиканский научно-исследовательский центр, но разросся до масштабов всемирного значения. В него входят и научно-исследовательские корабли, пришвартованные на набережной имени Петра Великого. Среди них: «Витязь», на котором трудились учёные из двадцати стран, в том числе Тур Хейердал и Жак-Ив Кусто; не имеющее аналогов в мире судно космической связи «Виктор Пацаев»; единственная сохранившаяся в России доатомная подводная лодка «Б-413». Во все корабли можно заглянуть, осмотреть каюты персонала, корабельную рубку и другие помещения.
Кроме этого в основном здании музея можно увидеть аквариумы, населённые морскими обитателями, скелет кашалота, коллекцию кораллов и раковин моллюсков, образцы палеонтологии и геологии, старинные и современные карты, макеты кораблей, подводное и корабельное снаряжение и множество других интересных экспонатов, знакомящих посетителей с историей изучения Мирового океана и его природой.

Край солнечного камня

Будучи в Калининграде, нельзя обойти стороной и ещё один музей — янтаря. В регионе находится одно из крупнейших в мире месторождений этого камня. Хотя на самом деле янтарь — это не камень, а окаменевшая смола деревьев, которые росли в окрестностях Балтийского моря более 40 млн лет назад. Многие ценят янтарь за его лечебные свойства. Считается, что он помогает при заболеваниях щитовидной железы. Но всё-таки в основном янтарь используют для украшения ювелирных изделий. Особенно ценятся крупные куски янтаря с реликтовыми насекомыми внутри, которые окаменели вместе со смолой.
Образец массой более четырёх килограммов с растениями и насекомыми внутри как раз можно увидеть в калининградском музее. В экспозиции представлены также куски янтаря, различающиеся по цвету, размерам, степени прозрачности, а также предметы и украшения, изготовленные в глубокой древности.

Самым необычным «экспонатом», о котором музей сохраняет память, является Янтарная комната — знаменитый шедевр искусства XVIII века, бесследно исчезнувший во время Второй мировой войны.

Но самым необычным «экспонатом», о котором музей сохраняет память, является Янтарная комната — знаменитый шедевр искусства XVIII века, бесследно исчезнувший во время Второй мировой войны. Кабинет состоял из янтарных панелей, украшений и панно. Созданная немецкими мастерами для прусского короля Фридриха I, а затем подаренная Петру I, янтарная комната считалась жемчужиной летней резиденции российских императоров в Царском Селе.

Во время войны «комната» оказалась на оккупированных территориях и была вывезена немецкими войсками в Королевский замок Кёнигсберга. Ящики с янтарными панелями хранились там вплоть до начала штурма города советскими войсками. Замок был занят советской армией 9 апреля 1945 года. Но янтарная комната бесследно исчезла. Её дальнейшая судьба до сих пор остаётся загадкой. Предполагают, что она была разобрана и попала сначала в Берлин, а после в США как оплата поставок по ленд-лизу. Есть и другая версия: комната-де спрятана в одной из пещер близ Дрездена.

К 300-летию Санкт-Петербурга, в 2003 году, умелые мастера воссоздали янтарную комнату в полном объёме, но судьба подлинника до сих пор остаётся загадкой.

Дюны и «Танцующий лес»

Говоря о Калининграде, невозможно не упомянуть ещё об одном удивительном месте, которое находится в восьмидесяти километрах от города, — Куршской косе. Учёные называют её «музеем природных зон», настолько разнообразны здесь пейзажи: от берёзовых лесов до песчаных пустынь. И всё это на узкой ленточке земли (в самом широком месте коса достигает 3,8 километра, а в самом узком — лишь 400 метров). Длина косы — 98 километров, и чуть меньше половины проходит по российской территории, дальше — пограничный пост и литовская граница.

В IX веке здесь жили языческие племена куршей — отсюда и пошло название местности. Лес был для них святыней: один из первых христианских миссионеров, пражский епископ Войцех Адальберт, даже поплатился жизнью

Учёные называют Куршскую косу «музеем природных зон», настолько разнообразны здесь пейзажи: от берёзовых лесов до песчаных пустынь.

Сосны, посаженные в 60-е годы прошлого века, изгибаются, порой почти завязываются в узлы.

за то, что вошёл в священную рощу. Позднее, в XII веке, на косе обосновались викинги, которым леса служили строительным материалом для лёгких и быстрых драккаров. Но и тогда священные рощи оставались нетронутыми. Угроза над ними нависла лишь в XVI веке, когда эти земли отошли к пруссам. Леса по всей косе начали вырубать. Последствия оказались катастрофическими: к концу XVIII столетия пески стали заносить посёлки и дороги, превращая косу в пустыню. Когда дюна стала угрозой рыбному промыслу и судоходству, было предложено укрепить её клетками из сухого камыша. На высокие горы высаживали травы и кустарники с большими корнями, чтобы удержать насыпь на одном месте. Работы продолжались целых сто лет и наконец увенчались успехом.

А самое таинственное место в заповеднике — «Танцующий лес». Сосны, посаженные в 60-е годы прошлого века, изгибаются, порой почти завязываются в узлы. Есть разные версии, объясняющие такую деформацию. Кто-то считает необычную форму генетической мутацией растений, кто-то объясняет её деятельностью вредителей или природно-климатическими особенностями местности, кто-то допускает версию об испытаниях химических веществ, которые проводили здесь немцы. А некоторые считают загадочный лес местом силы.

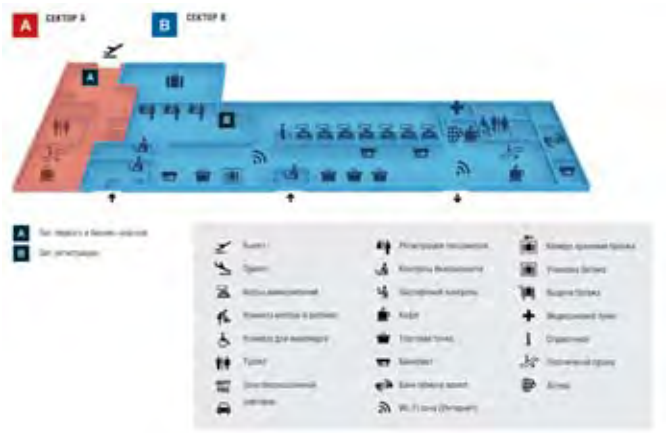
Впрочем, вся Куршская коса — место удивительное и прекрасное. Здесь встречаются редкие виды птиц, отсюда открываются невероятные панорамы, а на побережье Балтийского моря до сих пор можно найти янтарь. Ну а если не повезет, то стоит бросить в море монетку, чтобы вернуться в этот чарующий край и попытать счастья вновь.

Терминал аэропорта Краснодар

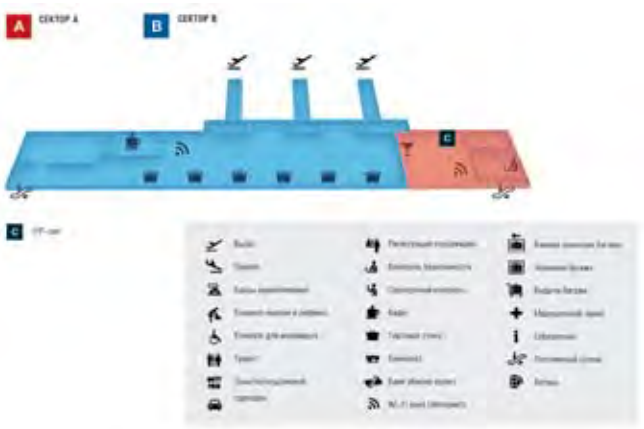
Где отдохнуть и перекусить?
Куда обратиться за получением нужной информации?
Что находится рядом с вами на этаже?

Ответы на эти и другие вопросы на схемах аэропортов.

1-й этаж



2-й этаж

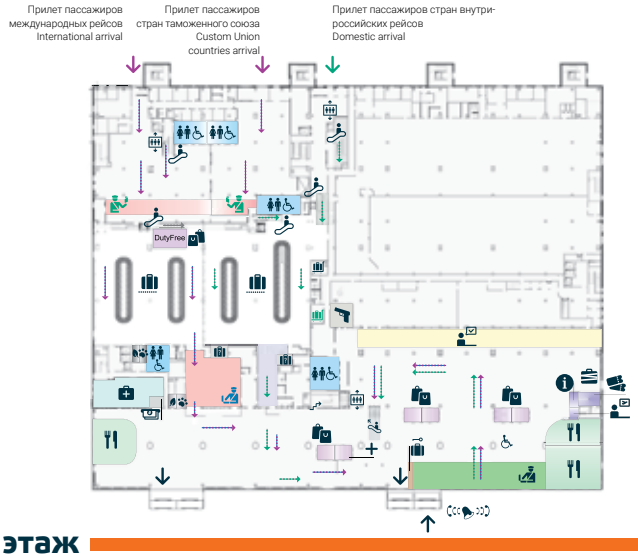


Зал прилёта внутренних авиалиний

Зал прилёта международных авиалиний

Терминал аэропорта Платов

1-й этаж

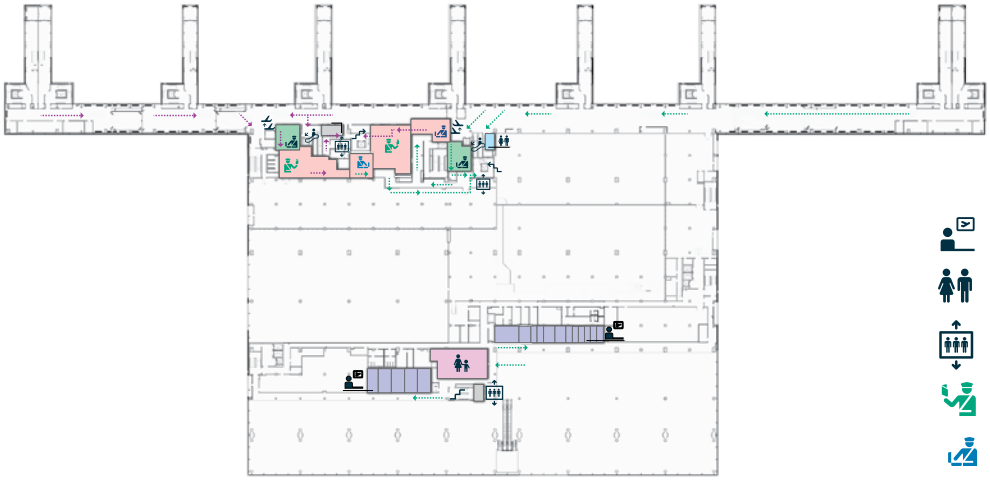


Пассажиры международных рейсов
International Flights

Внутрироссийские рейсы и пассажиры – граждане стран Таможенного союза
Domestic Flights Custom Union countries

- Вход/выход *Entrans/Exit*
- Стойки регистрации *Registration*
- Комната сдачи и получения оружия *Registration of weapons*
- Лифт вверх *Elevator*
- Эскалатор *Escalator*
- Кафе *Cafe*
- Туалеты, в том числе ММГН *Toilets*
- Магазины *Shops*
- Ветеринарный контроль *Veterinary control*
- Фитосанитарный контроль *Phytosanitary control*
- Выдача багажа *Baggage claim*
- Размещение инвалидных колясок
- Кнопка вызова экстренной помощи
- Пункт сдачи негабаритного багажа
- Медпункт *First aid*
- Паспортный контроль *Passport control*
- Таможенный контроль *Customs*
- Предполётный досмотр *Securuti Chek point*
- Банк *Bank*
- Розыск багажа *Lost and found*
- Информация *Information*
- Авиакассы *Ticket office*
- Туроператоры *Tour Operators*
- Камера хранения *Bagage storage*
- Аптека *Pharmacy*
- Упаковка багажа *Baggage wrapping*
- Зона выдачи негабаритного багажа

2-й этаж

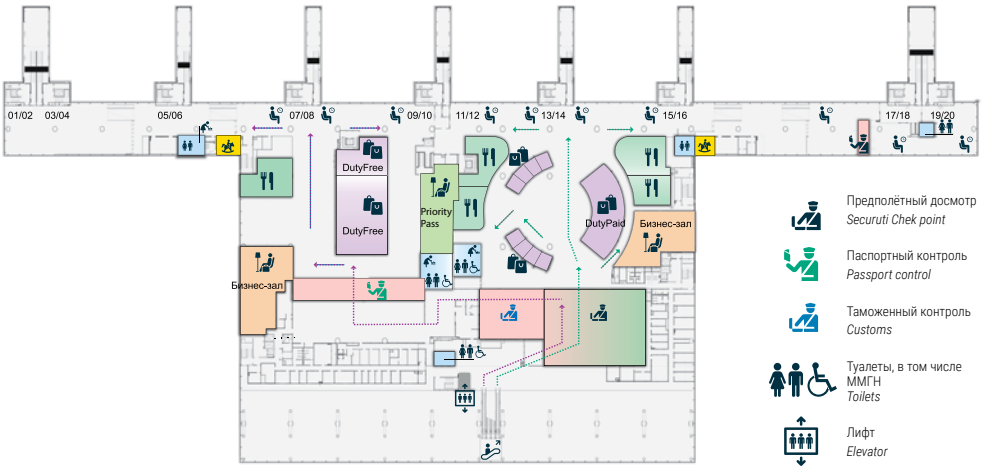


Пассажиры международных рейсов
International Flights

Внутрироссийские рейсы и пассажиры – граждане стран Таможенного союза
Domestic Flights Custom Union countries

- Офисы авиакомпаний *Airlines offices*
- Туалеты *Toilets*
- Лифт *Elevator*
- Паспортный контроль *Passport control*
- Таможенный контроль *Customs*
- Предполётный досмотр *Securuti Chek point*
- Комната матери и ребенка *Nursery room*
- Эскалатор *Escalator*
- Лестница *Stairs*
- Стойки трансфера/транзита *Transfer. Transit*

3-й этаж



Пассажиры международных рейсов
International Flights

Внутрироссийские рейсы и пассажиры – граждане стран Таможенного союза
Domestic Flights Custom Union countries

- Предполётный досмотр *Securuti Chek point*
- Паспортный контроль *Passport control*
- Таможенный контроль *Customs*
- Туалеты, в том числе ММГН *Toilets*
- Лифт *Elevator*
- Кафе *Cafe*
- Магазины *Shops*
- Эскалатор *Escalator*
- Бизнес-зал/ Priority Pass *Business lounge*
- Зал ожидания *Departure Hall*
- Пеленальная *Babycare*
- Детская площадка *Child play zone*
- **01-10** Вылет. Международные рейсы *International departure*
- **11-20** Вылет. Внутрироссийские рейсы *Donestic departure*
- **17-20** Вылет пассажиров – граждан стран Таможенного союза *Custom Union countries departure*

Полёты по России:

Актуальное расписание
Вы можете узнать на
официальном сайте
azimuth.aero/timetable

полёты из Ростова-на-Дону
полёты из Краснодара
полёты из других городов

* Карта маршрутов рекламная, возможны изменения

СУХОЙ СУПЕРДЖЕТ 100 — SUKHOI SUPERJET 100

RA-89079 RA-89085 RA-89094 RA-89096 RA-89036 RA-89121
RA-89080 RA-89093 RA-89095 RA-89136 RA-89120

Тип самолёта	**ближнемагистральный пассажирский самолёт**
Длина (м)	**29,9**
Размах крыла (м)	**27,8**
Компоновка салонов	**100/103 кресел**
Максимальная взлётная масса самолёта (т)	**49,45**
Тип двигателя	**два турбореактивных двигателя**
Крейсерская скорость (км/ч)	**840**
Максимальная высота полёта (км)	**12,2**
Максимальная дальность полёта (км)	**3000/4200**

Контакты уполномоченных агентств по продаже авиабилетов

РОСТОВ-НА-ДОНУ
АО «В.И.П. Сервис»
Аэропорт Платов,
круглосут.,
+7 (863) 322-95-22

КРАСНОДАР
ООО «АВС»
Здание аэровокзала,
зал прилёта, касса №7,
тел. +7 (861) 200-14-34

МОСКВА
АО «В.И.П. Сервис»
Аэропорт Внуково,
терминал А,
кассы № 20/2 (2-й этаж),
круглосуточно,
тел. +7 (967) 132-67-76

АСТРАХАНЬ
ООО «Авиапром»
Аэропорт, 1-й этаж,
кассы №2 и №3,
с 04:00 до 24:00,
тел. +7 (8512) 39-32-52,
8 800 707-04-31

БИШКЕК
ОсОО «Манас хендлинг групп»
Аэропорт,
касса круглосут.,
тел. (996-312) 69-39-44

БРЯНСК
ОАО «Международный аэропорт «Брянск»
Брянская обл.,
с. Октябрьское,
ул. Авиаторов, 1,
аэропорт, касса, 1-й этаж,
тел. +7 (4832) 64-57-33,
+7 (4832) 59-00-80

ВЛАДИКАВКАЗ
ООО «ЮГЗАР ОНЛАЙН»
Аэропорт, 2 этаж, касса
№1, №2, с 08:30 до 20:30,
тел. +7 (8672) 408-745,
+7 (8672) 408-759

ВОЛГОГРАД
ООО «ТАВС Волга»
Аэропорт, терминал С-2,
внутренние авиалинии,
касса №4, круглосуточно,
тел. +7 (8442) 35-70-58

ЕРЕВАН
ООО «АРАТ-АВИА»
Аэропорт,
касса (2-й этаж),
тел. (37491) 321-181,
(37491) 412-376

КАЗАНЬ
ООО «Скайлэнд»
Аэропорт,
терминал 1А,
круглосуточно,
тел. +7 (843) 267-87-22

КАЛИНИНГРАД
ООО «Авиапарнёр»
Калининградская обл.,
Гурьевский район,
п. Храброво, Аэропорт,
тел.: (4012) 702-076;
+7 (9520) 55-10-10

КАЛУГА
ООО «Флайт Трип»
Аэропорт, касса,
с 10:00 до 19:00,
тел. +7 (903) 026-02-48

МАХАЧКАЛА
«Билет плюс»
Аэропорт, 1-й этаж,
помещение 43,
тел. +7 (928) 536-70-70

МИНЕРАЛЬНЫЕ ВОДЫ
ООО «Югзар»
Аэропорт, касса №7,
тел. +7 (928) 306-26-60

НИЖНЕКАМСК
АО «Аэропорт «Бегишево»
Аэропорт Бегишево,
касса, круглосуточно,
тел. +7 (855) 279-67-06

НИЖНИЙ НОВГОРОД
АО «В.И.П. Сервис»
Аэропорт Стригино,
круглосуточно,
тел. +7 (831) 261-84-95

НОВОСИБИРСК
«АСТЭХ-СЕРВИС»
Аэропорт Толмачёво,
терминал А, 1-й этаж,
касса в зоне прилёта,
круглосуточно,
тел. +7 (383) 216-94-42.

ОМСК
«АвиаГрупп»
Аэропорт, касса №6,
с 09:00 до 21:00,
тел. +7 (913) 607-03-24

ПЕРМЬ
ООО «ЦАВС»
Аэропорт
Большое Савино,
касса круглосуточно,
тел. + 7 (3422) 53-64-66

ПСКОВ
ОАО «Псковавиа»
Аэропорт, касса,
с 08:30 до 17:00 (пн-пт),
с 11:30 до 14:30 (вс),
выходной – суббота,
тел. +7 (8112) 62-04-68

САМАРА
АО «В.И.П. Сервис»
Аэропорт Курумоч,
1-й этаж, авиакассы,
круглосуточно,
тел. +7 (846) 966-57-77.

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
«СЗТА»
Аэропорт Пулково,
3-й этаж (зона вылета),
касса круглосуточно

СИМФЕРОПОЛЬ
ООО «Пилот»
Аэропорт, терминал «Б»,
оф. 108,
тел. +7 (365) 259-55-45,
+7 (978) 838-35-35

СОЧИ
«Приоритет-Авиа»
Аэропорт, сектор А,
стойка 6,
круглосуточно,
тел. +7 (988) 411-46-46

СТАВРОПОЛЬ
ООО «Ант Лайн»
Аэропорт,
тел. +7 (962) 447-85-83

ТЕЛЬ-АВИВ
«PHOENIX AVIATION LTD»
8 Ha-Metsuda St.,
Afridar Center, Azor,
Тел. + (972) 35164052
с 09:00 до 17:00 (вс-чт),
с 09:00 до 13:00 (пт),
выходной – суббота

ТЮМЕНЬ
ООО «ЦАВС»
Аэропорт Рощино,
корпус 3, касса №6,
круглосут.,
тел. + 7 (3452) 56-52-82

УФА
АО «Международный аэропорт «Уфа»
Аэропорт, терминал ВВЛ,
1-й этаж, кассы 1-4,
круглосут.,
тел. +7 (347) 229-57-72

ЧЕЛЯБИНСК,
ООО «ЦАВС»
Аэропорт,
зал российских вылетов,
стойка №2, касса,
тел. +7 (3512) 400-600

ЭЛИСТА
АО «Аэропорт Элиста»
Аэропорт,
тел. +7 (84722) 42728

ЯРОСЛАВЛЬ
ОАО «Аэропорт Туношна»
Аэропорт, касса,
1-й этаж, 08:00 до 18:00,
тел. +7 (4852) 43-18-09

Правила поведения пассажиров*

при предполётном обслуживании и на борту воздушных судов авиакомпании «Азимут»

В основе политики АО «Авиакомпания АЗИМУТ» лежит принцип максимальной ориентации на повышение качества предоставляемых нашим клиентам услуг, обеспечение авиационной безопасности и безопасности полётов, соблюдения общественного порядка и предупреждения правонарушений.

В связи с тем, что нарушение настоящих Правил поведения угрожает безопасности и снижает комфорт пассажиров, руководство АО «Авиакомпания АЗИМУТ» придерживается следующей политики:

- не оставлять без последствий ни одно нарушение с применением соответствующих санкций;
- предоставлять лётному и наземному персоналу авиакомпании полномочия, необходимые как для предотвращения нарушений, так и для их пресечения;
- оказывать всевозможное содействие правоохранительным органам в привлечении нарушителей порядка к ответственности и применении к ним соответствующих санкций.

Пассажиры обязаны:

- безоговорочно выполнять требования работников наземных служб, уполномоченных представителей, командира воздушного судна и других членов экипажа;
- размещать в салоне воздушного судна «ручную кладь» и «багаж в кабину» на специально отведённых для этого местах в соответствии с правилами перевозки багажа в кабине;
- держать привязные ремни застёгнутыми при включении табло «Застегните ремни» (рекомендуется держать привязные ремни застёгнутыми в течение всего полёта);
- соблюдать общественный порядок.

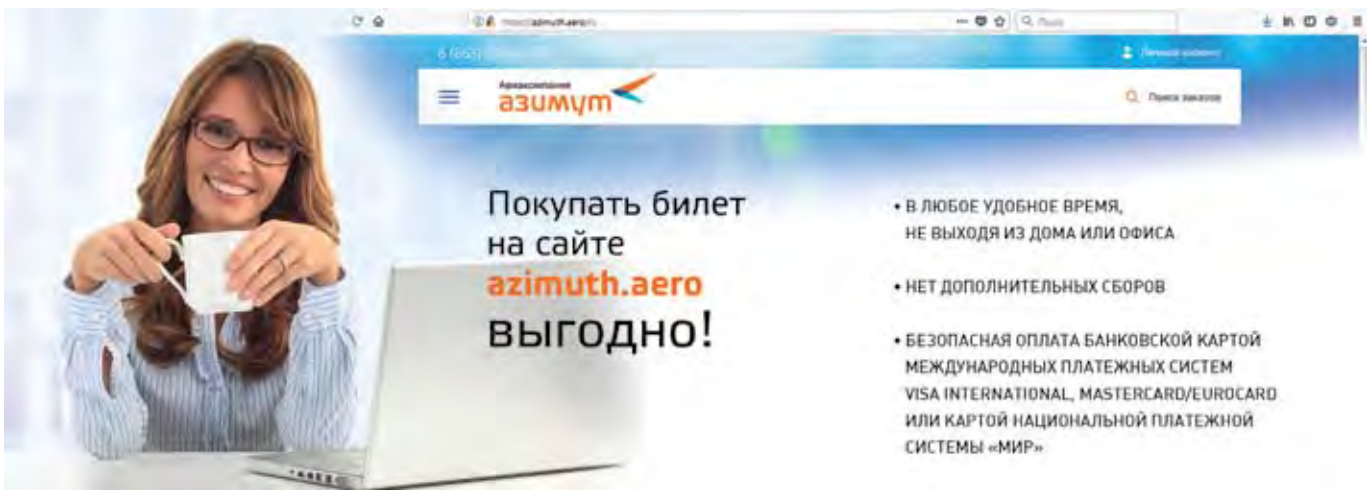
Пассажиры имеют право:

- требовать предоставления всех услуг, предусмотренных условиями договора воздушной перевозки;
- в случае если их жизни, здоровью или личному достоинству угрожает опасность, обращаться к работникам АО «Авиакомпания АЗИМУТ» и требовать у них защиты.

Пассажирам запрещается:

- создавать ситуации, угрожающие безопасности полёта, жизни, здоровью и личному достоинству других пассажиров, а также авиаперсонала и допускать по отношению к ним любое оскорбление, словесное или физическое;
- во время полёта употреблять алкогольные напитки, кроме тех, которые были предложены на борту воздушного судна;
- курить (в т. ч. электронные сигареты) на борту самолёта в течение всего полёта;
- создавать условия, некомфортные для остальных пассажиров и препятствующие работе членов экипажа;
- портить принадлежащее авиакомпании имущество и/или выносить его с борта воздушного судна;
- использовать аварийно-спасательное оборудование без соответствующих указаний экипажа;
- пользоваться электронными приборами и средствами связи во время руления, взлёта и посадки самолёта;
- вскрывать до окончания полёта опломбированные пакеты магазинов беспошлинной торговли.

Руководство по авиационной и производственной безопасности
АО «Авиакомпания АЗИМУТ»



* Подробнее с «Правилами поведения пассажиров» можно ознакомиться на сайте авиакомпании azimuth.aero

Правила провоза багажа

На всех рейсах АО «Авиакомпания АЗИМУТ» действуют правила перевозки багажа, *согласно которым весь багаж пассажира должен быть предъявлен при регистрации на рейс и промаркирован.*

Норма бесплатного провоза багажа и ручной клади

Норма багажа. Для каждой группы тарифов действует соответствующая норма перевозки багажа:

Группы тарифов	Коды бронирования	Багаж	Ручная кладь
Лёгкий	T, У (T, U)	Без багажа	1 место, 5 кг
	B, Х (V, X)		1 место, 5 кг
Выгодный	Я, О (Q, O)	1 место багажа 23 кг	1 место, 5 кг
Оптимальный	H, M, Л, K (N, M, L, K)	1 место багажа 23 кг	1 место, 5 кг
Свободный	Э (Y)	1 место багажа 23 кг	1 место, 10 кг
	Г, Е, Ж, Ц (G, E, B, H)		1 место, 5 кг
Комфорт	Ю, С (W, S)	2 места багажа по 23 кг	1 место, 10 кг

Габаритная норма бесплатного провоза одного места багажа составляет не более 203 см в сумме трёх измерений, ручная кладь не должна превышать размеры: длина – 55 см, ширина – 40 см, высота – 20 см.

Норма ручной клади

Согласно установленным правилам, каждый пассажир экономического класса может взять «багаж в кабину», одно место 5 кг для группы тарифов с кодами бронирования B, E, G, H, K, L, M, N, O, Q, V, X, T, U. Для группы тарифов с кодами бронирования W, S, Y – одно место ручной клади 10 кг. Подробнее о возможности перевозки личных вещей сверх нормы ручной клади можно узнать на сайте авиакомпании в разделе «Правила перевозок».

Ограничения по перевозке багажа/ручной клади

В аэропортах, расположенных на территории Российской Федерации, действуют ограничения по перевозке жидкостей, гелей и аэрозолей в ручной клади авиапассажиров. Это ограничение распространяется на воду и другие напитки, супы, сиропы; кремы, лосьоны и масла; духи; спреи; гели, включая гели для волос и для душа; содержимое баллончиков, включая пенку для бритья, другие пенки и дезодоранты; пасты, включая зубные; смеси жидких и твёрдых веществ; тушь; любые иные подобные вещества. Пассажирам разрешается проносить с собой на борт ВС перечисленные выше вещества, но только при условии, что они упакованы в ёмкости, объём которых не превышает 100 мл. При этом данные ёмкости должны быть помещены в прозрачный пластиковый пакет объёмом не более 1 л, и каждому пассажиру разрешается иметь при себе в качестве ручной клади только один такой пакет. Эти пакеты обязательно должны быть оборудованы специальной «молнией».
В больших, чем указано, объёмах разрешается перевозить в ручной клади только: детское питание, необходимое ребёнку во время полёта; необходимые во время полёта лекарства (однако при прохождении досмотра пассажиру следует иметь в виду, что его попросят доказать необходимость этих предметов и веществ в полёте).

В соответствии с Приказом Минтранса РФ от 25 июля 2007 г. № 104 «Об утверждении Правил проведения предполётного и послеполётного досмотров»

пассажирам запрещено провозить на борту ВС

Запрещено провозить на борту ВС в зарегистрированном багаже и в вещах, находящихся при пассажирах: взрывчатые вещества, фейерверки, сигнальные ракеты; находящиеся под давлением ёмкости и аэрозоли; ёмкости, содержащие огнеопасные жидкости; легковоспламеняющиеся жидкости и твёрдые материалы, бензин для зажигалок и печей, краску и все виды спичек; вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при контакте с водой; окислители, например, отбеливающие порошки, перекиси; ядовитые (токсичные) вещества, такие как ртуть, а также контейнеры с бактериальными или вирусными культурами; радиоактивные материалы и предметы; коррозионно-активные вещества (кислоты, щелочи, аккумуляторы на жидкостных элементах); материалы, обладающие сильными магнитными свойствами; любое оборудование и инструменты, содержащие даже минимальные количества топлива; электрошоковое оружие. Запрещена перевозка в качестве зарегистрированного багажа и ручной клади малогабаритных средств для личного передвижения (моноколёса, сегвеи/мини-сегвеи, ховерборды, гироскутеры), работающих на литиевых батареях.

Особые категории багажа (нестандартный багаж)

Расценивается как одно место и входит в бесплатную норму провоза багажа:

- лыжное оборудование, включающее: чехол с одной парой лыж и одной парой палок + одно место багажа с одной парой ботинок;
- чехол с одним сноубордом + одно место багажа с одной парой ботинок;
- чехол с одной парой водных лыж;
- велосипед, подготовленный к транспортировке;
- оборудование для гольфа, упакованное в один контейнер (чехол);
- оборудование для хоккея, состоящее из одного места багажа (баула) с экипировкой и одного места багажа (чехла) с двумя клюшками;
- рыболовное оборудование, упакованное в один контейнер (чехол): две удочки или один комплект снастей;

Дополнительная оплата потребуется в случаях:

- превышения веса оборудования сверх установленных норм одного места багажа;
- сумма мест багажа пассажира превышает указанную в билете.

Перевозка животных

Перевозка животных рейсами АО «Авиакомпания АЗИМУТ» осуществляется в салоне и в багажно-грузовых отсеках воздушного судна. Запрещены перевозка животных без контейнера (клетки) и размещение контейнера (клетки) на пассажирском кресле. Перевозимое животное должно находиться в контейнере (клетке) в продолжение всего полёта.

Опаздываете на рейс?

Продлите время регистрации

**Авиакомпания «Азимут»
вводит услугу «Продление регистрации».
Опаздывающие пассажиры получили возможность успеть на рейс.**

Авиакомпания «Азимут» для удобства пассажиров начала оказывать услугу «Продление регистрации». С 28 февраля 2020 года пассажиры, опаздывающие на рейс, получили возможность продлить время регистрации в аэропорту отправления на рейсы авиакомпании «Азимут». Стоимость услуги – 3500 руб.

Чтобы продлить регистрацию и успеть на рейс, нужно обратиться к представителю авиакомпании для подтверждения возможности предоставления услуги: на определённых этапах отправления рейса продление регистрации недоступно. Далее необходимо оплатить услугу в кассе уполномоченного агентства.

Продление регистрации возможно по внутренним направлениям за исключением рейсов из аэропорта Симферополь. Также услуга не предоставляется на международных рейсах.

Фото: Александр Ворновской

8 (863) 302-02-20
infoavia@azimuth.aero

азимут

18 КАРАТ
ЧАСЫ и АКСЕССУАРЫ

г. Ростов-на-Дону, ул. Большая Садовая, 111, тел. (863) 250-66-22
ТРК «Горизонт», премиум-зона, пр-т им. М. Нагибина, 32/2, тел.: (863) 272-53-60, 272-53-40
www.18k.ru, @18karatrostov