

ваш

азимут

Бесплатный
экземпляр

Бортовой журнал авиакомпании

#4

АПРЕЛЬ
2018

Гордый Терек

Воздушное судно
авиакомпании «Азимут»
названо в честь реки Терек





CONQUEST V.H.P
ОЧЕНЬ ВЫСОКАЯ ТОЧНОСТЬ МЕХАНИЗМА –
ГАРАНТИЯ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК

±5 СЕКУНД В ГОД ВЕЧНЫЙ КАЛЕНДАРЬ ЭЛЕКТРОННАЯ ЗАВОДНАЯ КОРОНКА УСТОЙЧИВОСТЬ К МАГНИТНЫМ ПОЛЯМ

180КАРАТ
ЧАСЫ И АКСЕССУАРЫ

Ростов-на-Дону

просп. Чехова, 35/30, тел.: (863) 250-11-11

ТРК «Горизонт», премиум-зона, просп. им. М. Нагибина, 32/2, тел.: (863) 272-53-60, 272-53-40
ул. Большая Садовая, 111, тел.: (863) 250-66-22



LONGINES®



Conquest V.H.P.



компромисс
не для Вас...
мебель у нас!



М  **БЕЛЬ**®
МОЛЛ

мебельный центр
премиум-класса

ул. Пойменная, 1Ж
(863) 205-40-01

Содержание

14 О чем говорит Барац

Участник театра «Квартет И», актер и сценарист Леонид Барац в рамках творческой встречи в киноцентре «Большой» рассказал, о чем говорят мужчины.

18 Сердце Чечни. Грозный



С недавнего времени авиакомпания «Азимут» совершает регулярные рейсы в город Грозный. О том, что посмотреть в столице Чеченской Республики, в нашем материале.

26 Грязные в танце



Впечатления от поездки на «британский Вудсток» – легендарный музыкальный фестиваль Glastonbury.

30 Очки в нашу пользу

Интересные факты о роли очков в истории человечества.

36 Федор Добронравов: «Я буду счастливым, если оправдаю фамилию».



Популярный актер театра и кино рассказывает о русском кино, секретах прочной семьи и тяге к путешествиям.

42 Автогерои второго плана

Рассказ об автомобилях, которые снялись в культовом кино.

50 Очарование весенней Греции

Путешествие по Дельфам, Афинам, Салоникам и другим городам античной культуры.

58 Космоfood

Что едят в невесомости? Читайте о закулисной кухне космонавтов в нашем материале.

64 Рожденный в харизме

Фразы Виктора Черномырдина, которые навсегда стали крылатыми.

68 Хронотоп

70 В состоянии полета

Летный директор авиакомпании «Азимут» раскрывает секреты подготовки настоящих летчиков.

#4 2018

Учредитель:

АО «Авиакомпания Азимут»

Издатель: ООО «СкайЛайн»

Директор: Наталья Гуменова

Главный редактор: Дмитрий Киричук

Верстка: Татьяна Мелихова

Корректор: Жанна Дегтярева

Рекламный отдел: Екатерина Атоян,

Ольга Гладченко

Фото на обложке: Татьяна Черкизян

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.

Печать: ООО «Омега-Принт», 344082, Ростов-на-Дону, ул. Максима Горького, 3. Тел.: (863) 244-44-42, 263-05-59. Заказ № 317 от 22.03.2018.

Дата выхода в свет 30.03.2018

Ежемесячное издание. Тираж 3000 экз. Распространяется бесплатно на борту авиакомпании «Азимут», в vip-зале и на стойках в аэропорту «Платов».

Редакция журнала не несет 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 апрельский номер бортового журнала «Ваш АЗИМУТ», посвященный реке Терек.

В рамках реализации программы присвоения воздушным судам имен крупнейших рек России один из лайнеров перевозчика получил имя «ТЕРЕК» в честь реки на Северном Кавказе, которая протекает по землям Северной Осетии, Кабардино-Балкарии, Ставропольского края, Чечни и Дагестана и впадает в Каспийское море.

На странице новостей нашей компании можно подробнее узнать о новых направлениях и онлайн-услугах для вас. Теперь на официальном сайте можно в режиме реального времени получить информацию о вылете/прилете рейсов, а при покупке билета воспользоваться сервисом добровольного страхования пассажира в путешествии.

С переходом на летнее расписание авиакомпания «Азимут» открывает новые направления: в Грозный из Ростова-на-Дону, Санкт-Петербурга и Москвы, в Симферополь из Краснодара, Махачкалы, Минеральных Вод и Ростова-на-Дону, из Санкт-Петербурга в Ставрополь, и продолжается выполнение уже существующих рейсов.

В этом месяце россияне отмечают День космонавтики и авиации – праздник, посвященный первому полету человека в космос и получивший общемировое признание. 12 апреля 1961 года советский космонавт Юрий Гагарин на корабле «Восток» совершил первый полет вокруг Земли, а с 1968 года этот день стал Всемирным днем авиации и космонавтики. От всей души поздравляю работников космической отрасли, ветеранов и всех граждан нашей страны с Днем космонавтики! Желаю вам процветания, новых открытий и великих достижений.

Летный директор
АО «Авиакомпания АЗИМУТ»

Вячеслав Бедрсов



Уважаемые пассажиры, дорогие друзья!

Добро пожаловать на борт самолета авиакомпании «Азимут»!

Уже этой весной авиакомпания «Азимут» начнет выполнять рейсы из Грозного в Москву (Внуково), Санкт-Петербург и Ростов-на-Дону. Это стало возможным благодаря поддержке Главы Чеченской Республики, Героя России Рамзана Ахматовича Кадырова.

Сегодня Чеченская Республика — это современный, спокойный и динамично развивающийся регион Российской Федерации с высоким туристическим потенциалом. Уникальность и разнообразие природно-климатических условий, живописный горный рельеф, каскады водопадов и природные бассейны, самобытная культура и история, экстремальные приключения, гастрономическое разнообразие и традиционное гостеприимство в комплексе создают неповторимый облик туристско-рекреационного кластера Чечни.

За последние годы республика стала местом, куда стекаются тысячи туристов из разных уголков мира. Регион

славится знаковыми местами, масштабными событиями и грандиозными объектами, которые не оставят равнодушными никого, кто хотя бы один раз побывал здесь.

Мы верим, что Чеченская Республика уже в скором будущем станет центром активного отдыха в России. Правительство ЧР каждый день работает, чтобы наши жители и гости могли как можно безопаснее, быстрее и дешевле путешествовать и возвращаться домой.

Мы с оптимизмом смотрим в будущее и в предстоящем году намерены продолжить расширение российских и зарубежных маршрутов совместно с авиакомпанией «Азимут».

В заключение позвольте пригласить вас на важнейшее событие этого года для всей страны — празднование 200-летия основания города Грозного, которое состоится 5 октября 2018 года. Уверен, этот день войдет в историю и запомнится каждому из нас надолго!

Искренне желаю вам ярких впечатлений и приятного отдыха! Удачного полета!

Помощник Главы
Чеченской Республики
Филипп Вариченко



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

РОСТОВ-НА-ДОНУ

МОСКВА

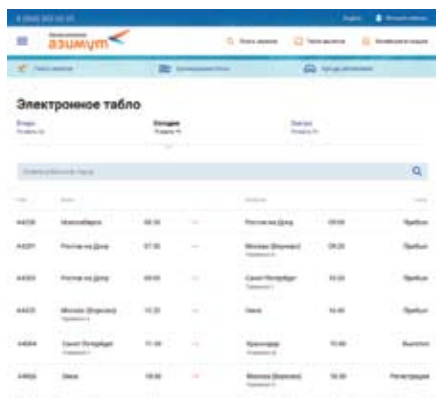
ГРОЗНЫЙ



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

азимут 

01



Электронное табло

№ рейса	Направление	Вылет	Прилет	Статус
4400	Москва (Внуково) - Ростов-на-Дону	08:00	10:00	Вылет
4401	Ростов-на-Дону - Москва (Внуково)	12:00	14:00	Прилет
4402	Ростов-на-Дону - Краснодар	14:00	16:00	Вылет
4403	Москва (Внуково) - Ростов-на-Дону	18:00	20:00	Вылет
4404	Самара - Ростов-на-Дону	19:00	21:00	Вылет
4405	Сочи - Ростов-на-Дону	20:00	22:00	Вылет

На сайте авиакомпании «Азимут» открыто онлайн-табло вылетов/прилетов

Авиакомпания «Азимут» открыла на сайте онлайн-табло вылетов/прилетов рейсов, теперь информацию о расписании пассажиры, встречающие и провожающие могут получать в Интернете в режиме реального времени. Кроме времени отправления и статуса рейса (отправлен, прибыл, регистрация и т. д.) на онлайн-табло можно посмотреть терминал аэропорта отправления/прибытия и тип самолета.

Ознакомиться с условиями и узнать подробности можно на официальном сайте авиакомпании azimuth.aero

ВОЗДУШНЫЕ НОВОСТИ

02

Авиакомпания «Азимут» приступила к выполнению полетов по летнему расписанию

Авиакомпания «Азимут» с 25 марта перешла на летнее расписание, которое будет действовать до 27 октября текущего года. Перевозчик продолжает выполнять полеты в Санкт-Петербург и Махачкалу из Ростова-на-Дону и Краснодара, из донской столицы в Москву (Внуково), Новосибирск, Самару, Сочи, а также по маршруту Москва (Внуково) – Омск. В этом сезоне авиакомпания «Азимут» открывает ряд новых направлений: в Грозный из Ростова-на-Дону, Санкт-Петербурга и Москвы, из Санкт-Петербурга в Ставрополь, из Краснодара в Москву (Внуково).

Узнать подробности и приобрести билеты можно на официальном сайте авиакомпании azimuth.aero

03

Авиакомпания «Азимут» предлагает новый онлайн-сервис – добровольное страхование

Авиакомпания «Азимут» предлагает пассажирам новую online-услугу по приобретению полиса комплексного страхования пассажира в путешествии: страхование от несчастных случаев, страховая защита в случае утраты, повреждения или задержки выдачи багажа, задержки или отмены рейса. Услуга добровольного страхования оформляется и оплачивается совместно с бронированием и оплатой электронного авиабилета. Партнером авиакомпании по разработке и реализации услуги добровольного страхования является Акционерное общество «АльфаСтрахование».

Узнать подробности, приобрести билеты и добровольно застраховаться можно на официальном сайте авиакомпании azimuth.aero

04

Авиакомпания «Азимут» присвоила имя «ТЕРЕК» воздушному судну Сухой Суперджет 100



Авиакомпания «Азимут» в рамках реализации программы присвоения воздушным судам имен крупнейших рек России присвоила SSSJ-100 имя «ТЕРЕК».

Воздушное судно получило имя в честь реки на Северном Кавказе, которая протекает по землям Северной Осетии, Кабардино-Балкарии, Ставропольского края, Чечни и Дагестана и впадает в Каспийское море.

В бассейне Терека расположено большое количество разнообразных природных ландшафтов, а на берегах расположились города Владикавказ, Беслан, Терек, Майский, Моздок и Кизляр.

Авиакомпания «Азимут» выступила принимающей стороной летно-технической конференции по обмену опытом эксплуатации самолетов Сухой Суперджет 100

13 марта 2018 года в Ростове-на-Дону состоялась летно-техническая конференция «Опыт эксплуатации самолетов типа RRJ-95B/LR в авиапредприятиях Российской Федерации», авиакомпания «Азимут» выступила принимающей стороной мероприятия.

Организатор конференции – Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) – провело мероприятие для обобщения опыта эксплуатации самолетов Sukhoi Superjet 100 на авиапредприятиях РФ.

В конференции участвовали: заместитель руководителя Росавиации Михаил Буланов, начальник Управления летной эксплуатации Максим Костылев, начальник Южного межрегионального территориального управления воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта Владимир Исаев (Росавиация), руководители Объединенной авиастроительной корпорации, АО «Гражданские самолеты Сухого», двигателестроительной компании ПАО «ОДК-Сатурн», SAFRAN Nacelles, «Тулпар Техник», Федерального государственного унитарного предприятия государственного НИИ гражданской авиации, Федерального автономного учреждения «Авиационный регистр Российской Федерации», а также российских эксплуатантов самолетов Сухой Суперджет 100, которые были представлены авиакомпаниями «Специальный летный отряд «Россия», «Авиационно-спасательная компания МЧС России», «РусДжет», «Аэрофлот», «Якутия», «Ямал», «Газпром авиа», «ИрАэро», «ЮВТ аэро» и «АЗИМУТ».



С целью расширения географии маршрутов, повышения удобства, безопасности пассажиров и доступности услуг на воздушном транспорте для населения участники конференции обменялись опытом летной эксплуатации и поддержания летной годности лайнеров, обсудили эффективность внедренных конструктивных мероприятий на самолетах RRJ-95B/LR, перспективы дальнейшего совершенствования конструкции и вопросы поставки эксплуатантам запасных частей (комплектующих изделий).

Подводя итоги конференции, заместитель руководителя Росавиации по вопросам поддержания летной годности воздушных судов Михаил Буланов выразил слова благодарности авиакомпании «Азимут» за радушный прием на донской земле.

01



Премьера Булгакова в Ростове

13, 14 и 15-го апреля в Ростове-на-Дону на Большой сцене Ростовского академического молодежного театра премьера спектакля «Зойкина квартира» по одноименному произведению Михаила Афанасьевича Булгакова.

Ростов-на-Дону, площадь Свободы, 3
+7 863 253-98-44

02



«Собаки-якудза» в Ростове

28 апреля в Ростове-на-Дону на Большой сцене Ростовского академического молодежного театра легендарный мюзикл «Собаки-якудза». Это история о романтическом герое, который борется со злом. Однако «убивший дракона сам рискует в него превратиться».

Ростов-на-Дону, площадь Свободы, 3
+7 863 253-98-44

03



Баста в Краснодаре

29 апреля в Краснодаре во Дворце спорта «Олимп» большой сольный концерт популярного рэпера и певца Василия Вакуленко, он же Баста.

Краснодар, Береговая улица, 144
8 800 505-94-90

04



Таисия Повалий в Сочи

27 апреля в Сочи в Зимнем театре концерт Таисии Повалий. В программу «Сердце – дом для любви» Таисия включила наряду с новыми композициями свои проверенные временем хиты и всемирно известные оперные арии.

Сочи, ул. Театральная, 2
+7 (862) 262-50-29



Танцы в Москве

14 апреля в Москве в малом зале Кремлевского дворца Кубок Мира по латиноамериканским танцам. Сальса, рузда, меренга, ча-ча-ча. В программе выступления лучших танцевальных пар мира.

Москва, Манежная улица, 2-10, стр. 2
+7 495 620-78-46



Шарль Азнавур в Питере

25 апреля в Санкт-Петербурге в БКЗ «Октябрьский» концерт человека-легенды, человека-эпохи Шарля Азнавура. Недавно у маэстро спросили, не сложно ли выступать в его возрасте? «Либо я буду петь, либо умру. Лучше я буду петь», – ответил Азнавур.

Санкт-Петербург, Лиговский проспект, 6
+7 812 275-13-00



Чулпан Хаматова в Самаре

17 апреля в Самарской государственной филармонии творческий вечер актрисы Чулпан Хаматовой. Помимо рассказа о работе в кино и театре, своей жизни и творческом пути, Чулпан прочтет важные для нее стихотворения под аккомпанемент Полины Кондратовой.

Самара, улица Фрунзе, 141
Телефон +7 846 207-07-13

Tamada
ресторан
искусство кавказского
гостеприимства

Хотите сбежать от городской суеты?

Добро пожаловать в ресторан «Тамада»!

Стоит переступить порог, и вы окажетесь в другом мире. На двух этажах ресторана расположены пять уютных залов. Интерьер выполнен в этническом стиле, и это без преувеличения отдельное достоинство «Тамады». Как и его роскошное меню, главная роль в котором принадлежит настоящим кавказским блюдам. Мясо, зелень, ароматные специи, домашние сыры, гжугие соусы, хлеб из собственной пекарни, прекрасные вина. В «Тамаде» знают, как из обычного ужина сделать праздник.

В теплое время года приятно впечатляет летняя площадка ресторана «Тамада» с необычным входом в виде кувшина. Плетеные заборчики, увитые виноградной лозой беседки создают атмосферу уюта и отдыха, где каждый стол – такой, каким бывает лучший! – спрятан от посторонних глаз.

Ресторан идеально подходит для семейных праздников, корпоративных мероприятий, деловых встреч или романтических свиданий. Для детей предусмотрено специальное меню. Для гостей с авто – удобная парковка.

- НОВИНКИ ОТ ШЕФ-ПОВАРА
- ПОСТНОЕ МЕНЮ

NEW

ПОДАРОЧНЫЙ СЕРТИФИКАТ –
прекрасный гастрономический
презент к любому торжеству!

Парк им. Н. Островского



пр. Сельмаш

супермаркет
«ФРЕШ»

пр. Мира

Направление
из аэропорта
45 минут

остановка
пр. Шолохова

Автоэкспресс
в аэропорт Платов



Автовокзал

Направление
в аэропорт
45 минут



РЕСТОРАН «ТАМАДА»

Ростов-на-Дону, пр. Сельмаш, 1 «Д» (парк им. Н. Островского)

Тел. 8 (863) 223-83-24. Часы работы: 11.00 – 24.00

Инфо о нас: www.restoran-tamada.ru

Беседовал Никита Артауз

О чем говорит **Барац**

Радиоведущий Леша, диджей Алексей и, конечно, один из известной четверки друзей, которые ведут настоящие мужские разговоры обо всем на свете. Участник московского театра «Квартет И», актер и сценарист Леонид Барац в рамках творческой встречи в киноцентре «Большой» рассказал, о чем говорят мужчины.

— Леонид... или лучше Алексей? Кстати, почему?

— О! Наверное, это один из самых «любимых» мною вопросов! Дело в том, что первые три месяца своей жизни я жил у прабабушки. На тот момент она была вдовой, ее покойного мужа звали Леонид, и она очень хотела, чтобы меня назвали Леонидом в его честь. Но все остальные хотели, чтоб я был Лешей. В итоге в метрике я стал Леонидом, а в жизни Лешей. Вот так между этими именами и живу — раздвоенно.

— Ну а «Квартет И» почему?

— На самом деле все очень просто: поначалу нас было четыре человека и... И «Би-2», и «Несчастный случай», и Василий Уткин, и Михаил Козырев, и масса других артистов.

— Ребята из вашей команды — это все-таки больше ваши коллеги или уже друзья?

— Нас вообще пятеро — Слава Хаит, Камиль, Саша Демидов, я, и еще у нас есть

наш режиссер и соавтор Сережа Петрейков. Мы учились все вместе в ГИТИСе на эстрадном факультете. А со Славой мы с первого класса учились вместе в Одессе в школе №119. И мы все очень близкие люди, всех пятерых объединяет уже даже не дружба, а судьба.

— А дружба — это все-таки совпадение графиков?

— Дружба строится на понимании, что рядом с тобой другой человек — не ты. И что у него может быть отличное от тебя мнение и что это мнение тебя может раздражать, но ты так к человеку хорошо относишься, у него столько других приятных достоинств, что ты готов это раздражение в себе подавить и идти дальше. Ну и, безусловно, это общие интересы. У меня, например, есть друзья детства, которые сейчас живут в других странах, и мы с ними можем не видеться по два года и продолжить разговор, начатый два года назад. То есть ничего не поменялось, не появилось никаких ненужных пристроек. Просто в том разговоре было многоочие в конце фразы, а в этом — многоочие перед фразой, и пошел тот же разговор между нами по форме и по сути. А что касается совпадения графиков... В фильме как

раз мы сетуем на то, что это так. Но не хочется, чтобы это было так.

— Говорят, часть ситуаций для сценария вы берете из жизни. Не смущает, что то, что происходит с вами, становится доступным массовому зрителю? Не было такого, чтобы после выхода картины в свет кто-нибудь позвонил и сказал: «Ах вот что ты про меня думаешь!»?

— Было! И это действительно проблема для человека пишущего. Вот, кстати, пользуясь случаем, через ваш журнал я честно и искренне хочу извиниться перед близкими и всеми теми, кому я сделал больно таким образом. Другой вопрос в том, что честный разговор, который мог задеть, в жизни обязательно состоится, если он состоялся через экран. А может, наоборот, он уже и состоялся в жизни, а теперь отражен на экране. Поэтому: что после этого личного честного разговора человеку будет больно — что после разговора через экран. Но я все равно еще раз хочу извиниться за это.

— А играете вы самого себя?

— Нет. Я играю персонажа. Я значительно сложнее, интереснее и умнее, нежели мой герой.





Реальные люди всегда объемнее, чем наши персонажи. Поэтому я и мой персонаж похожи, но это не одно и то же.

Мы с ребятами, к сожалению, не так хорошо владеем писательским мастерством, чтоб показать такого сложного человека, как великие мастера слова. Просто реальные люди всегда объемнее, чем наши персонажи, — потому что мы делаем кино строго под определенный хронометраж, потому что мастерства не хватает. Поэтому я и мой персонаж похожи, но это не одно и то же.

— Вы готовы пойти на какие-нибудь жертвы ради роли?

— Я готов вырасти на 30 сантиметров и потом уменьшиться на эти же 30 сантиметров для кино «Движение вверх». Был. Но меня не взяли почему-то. Наверное, потому, что, когда я «вырос» на 30 сантиметров, оказалось, что я недостаточно высок для этого фильма даже для роли разыгрывающего.

— Есть мнение, что российские комедии плоские, пошлые, глупые... А вы как считаете, есть хорошие российские комедийные фильмы или мы все-таки недоотягиваем?

— Я думаю, что тот объем хорошего или нормального кино, который производили в Советском Союзе, еще не восстановлен. Мы еще этого не достигли. В то время в рамках нормы производилось огромное количество фильмов, а сейчас — значительно меньше. Но, вы знаете, стали появляться фильмы, которые очень крепко сделаны. Они сделаны

значительно крепче, чем то, что производилось раньше и было похоже на американское кино класса B, которое сделано на русском языке. Сейчас это уже кино класса A, но это все равно американское кино, сделанное на русском языке. И все же появляется много хорошего кино. Комедий хороших, наверное, не так много, а вот хорошего кино других жанров, и мейнстрима, и арт-хаусного, как его принято сейчас называть, много. И я очень этому рад.

— В продолжении «О чем говорят мужчины» есть эпизод с родителями вашего героя, где он бунтует против них. А в вашем детстве были такие ситуации, когда родители на чем-то настаивали, а вы противились?

— Знаете, я был очень счастлив в детстве, на самом деле. Мне было отлично. Бунт у меня, конечно, как у всех подростков, был, но он был какой-то такой... в рамках разумного. Я не бросался с верхних этажей, но и не был при этом паинькой. Мы со Славой учились в одном классе, и случилось, дневники наши были красны. Мы все время что-то такое отстаивали и предпринимали, но при этом нельзя сказать, что мы были прямо хулиганами. Мы были просто веселыми пацанами. А тот бунт, который происходит в фильме, скорее происходил со мной лет десять назад: случилась так называемая переоценка

«родительских» ценностей, которые у меня присутствовали. Так что некий подобный момент в моей биографии был.

— Но сейчас можно сказать, что вы довольны собой? Или у состоявшегося успешного взрослого мужчины все же есть какие-то заморочки?

— Я редко доволен собой, но случаются такие моменты. Они реже, чем те моменты, когда я собой недоволен. Знаете, мы тут недавно с моей девушкой показывали друг другу всякие смешные штуки из Интернета. И вот Мерил Стрип на какой-то церемонии при получении очередной своей награды сказала: «Вообще, я склонна не особенно хорошо к себе относиться, я себя не очень люблю, but not today (но не сегодня. — Прим. авт.)». Вот у меня примерно то же самое. Я довольно часто собой недоволен, но иногда случается, что я прямо молодец.

— А когда нужна подзарядка, вы едете в Питер?

— Бывает, в Питер, но скорее в Одессу. Одесса родной город, мне там комфортно.

— Алексей, скажите, а какие у вас слабости?

— Слабостей у меня полно! Во-первых, надо работать над ударом левой. Я правша, мы играем в футбол, с левой, в общем, у меня получается хуже, так что буду работать, надо же что-то делать!

— Когда вы успеваете играть в футбол?!

— Ну что за вопрос! Это же самое главное удовольствие в жизни, поэтому, конечно, успеваю. Недавно мы играли с командой Васи Уткина. Он создал свою команду, «Эгриси» называется. Они полупрофессионалы, играют во второй лиге, и вот мы с ними сыграли со счетом 3 : 3. Я этим горд значительно больше, чем даже нашим продолжением «О чем говорят мужчины».

— И все же против чего не можете устоять?

— У меня много слабых мест. Если я слышу лесть, мне неловко человека перебить, например. Я понимаю, что это лесть, надо останавливать человека, а я не могу, не умею. Я не умею отказывать. Есть люди, которые не должны быть рядом со мной просто потому, что это не те люди, с которыми ты хочешь проводить время. Я не могу сказать: «Извините, отойдите, я вот с этим человеком буду», — мне неловко. Я люблю сладости — это тоже моя слабость, с огромным удовольствием их ем! Что мешает футболу, кстати. Я многого не знаю и очень переживаю из-за этого, многое не успеваю прочитать, посмотреть. С другой стороны, сказываются отчасти пробелы молодости, когда мы прогуливали лекции, проводили время с

девушками, выпивали, и из-за этого мы что-то не дочитали, не досмотрели, но эти ошибки молодости — это как раз то, что хочется повторить больше всего.

— А если бы не актером, кем бы вы стали?

— Сталеваром, конечно. А вы не знали, я ведь очень люблю варить сталь! Вы что же, думаете, я шучу?! Такими вещами не шутят! А серьезно... не знаю даже. Скорее всего, меня бы утянуло волной эмиграции, нахлынувшей на Одессу в 1988-м, и если бы я не поступил в ГИТИС, я бы уехал куда-нибудь в Америку и стал бы там либо очень плохим программистом, либо весьма заурядным ведущим в каком-нибудь ресторане.

— Кстати, вы ведь получили грин-карту, но не уехали. Почему?

— Получил, да. И не уехал. Тогда я был так счастлив, что поступил в ГИТИС, там было крайне интересно. И вообще, Москва, несмотря на то, что она очень разный город и там много тяжелого и серого, в плане количества интересных людей, событий, информации, энергетики и плотности жизни — выдающийся город. Все это меня буквально захватило. Куда переезжать, зачем, вы что?! Несмотря на то, что сам ГИТИС тогда был в чудовищном состоянии,

а общежития — и вообще, мы получали огромное удовольствие от того, что мы делаем.

— У вас в картине есть такая фраза: «Хорошо бы в жизни было как в учебнике: все ответы были в конце. Вот ты дожил до последнего твоего дня, до последней своей страницы, и вот ты читаешь: это правильно, а это неправильно, и можно свою жизнь оценить». И правда, хорошо, чтобы так было или нет?

— Ну, мне бы было, во всяком случае, интересно. Я бы с удовольствием почитал свои «ответы». Например, ушел ты от этой женщины — а, оказывается, неправильно, надо было подождать и потерпеть. Или ты теперь живешь вот с этой женщиной, а неправильно, надо было валить к другой. Конечно, это интересно, когда за тебя кто-то решает — правильно то, что ты выбираешь и делаешь, или нет. А можно же еще заглянуть в конец, подсмотреть ответ! Но на самом деле это, конечно, смешная и инфантильная позиция. Понятно, что судьба человека — в его собственных руках и никто ему подсказок не дает. ✕

Редакция благодарит киноцентр «Большой» за помощь в организации интервью.

Я довольно часто собой недоволен, но иногда случается, что я прямо молодец.





Текст: Светлана Ломакина

Сердце Чечни. Грозный

Едва ли на территории России сегодня найдется более современный мегаполис, чем Грозный. С недавнего времени авиакомпания «Азимут» совершает регулярные рейсы в столицу Чеченской Республики. Днем этот город поражает своей мощью, архитектурным стилем и блеском, а когда солнце уходит за горы, Грозный приглашает своих гостей в роскошную, украшенную тысячами огней восточную сказку.

*Масштабы мечети поражают воображение:
общая площадь — 5000 квадратных метров,
на которых могут расположиться
для молитвы больше десяти тысяч человек!*



Грозный был основан в 1818 году генералом Русской императорской армии Ермоловым.

В период Кавказской войны XIX века, чтобы закрепить присутствие России на Кавказе, он предложил построить в этих местах крепости и форпосты. Одной из них была крепость в низовье реки Сунжа. Это была одна из самых «горячих точек» той войны, и поэтому крепость назвали «Грозная».

Со временем военное значение Грозная потеряла, но приобрела мирное — из нее вырос большой город. На долю Грозного выпало немало испытаний, но сегодня это современный мегаполис, который всего за несколько десятилетий, словно птица Феникс, восстал из пепла. Здесь современность соседствует с традициями вековой старины: тут чтят богатое культурное наследие чеченского народа и принимают то новое, что не противоречит законам этой земли.

И если вы однажды прилетите в Грозный, вам будет что посмотреть, над чем подумать и что увезти с собой в качестве сувенира.

Те, кто видели главную чеченскую мечеть ночью, считают, что это одно из архитектурных чудес России.

Мечеть «Сердце Чечни»

Это одна из самых больших мечетей мира. Открылась она десять лет назад, в октябре 2008 года. «Сердце Чечни» пульсирует посреди огромного парка и входит в Исламский комплекс, в котором также расположены Российский Исламский университет им. Кунта-Хаджи и Духовное управление мусульман ЧР.

Построена мечеть в классическом османском стиле. И масштабы ее поражают воображение: центральный зал накрыт огромным куполом, диаметр которого 16 метров, высота — 32, четыре минарета по 63 метра каждый, а общая площадь мечети — 5000 квадратных метров, на которых могут расположиться для молитвы больше десяти тысяч человек! Столько же верующих могут молиться и в примыкающих к мечети летней галерее и площади.

Наружные и внутренние стены отделаны драгоценным мрамором-травертином, внутреннее убранство выполнено из белого мрамора, привезенного с острова Мармара Адасы, что находится в Мраморном море. Узорная

роспись сводов и стен выполнена турецкими мастерами специальными стойкими красками, которые в ближайшие полвека не потускнеют. Для написания аятов из Корана мастера воспользовались напылением золота высшей пробы.

Особое украшение мечети — 36 люстр. Своими формами они напоминают три святыни ислама — 27 из них имитируют мечеть Куббату-ас Сахра в Иерусалиме, восемь сделаны по образцу мечети Ровзату-Небеви в Медине, и самая большая, восьмиметровая люстра повторяет по формам святыню Кааба в Мекке. На создание этого великолепия ушло несколько тонн бронзы, два с половиной килограмма золота высшей пробы и более одного миллиона деталей. Люстры изготовлены из кристаллов Swarovski и украшены чеченским орнаментом.

«Сердце Чечни» часто сравнивают со знаменитой стамбульской Голубой мечетью, построенной 400 лет тому назад. А те, кто видели главную чеченскую мечеть ночью, считают, что это одно из архитектурных чудес России.

Река Терек, в честь которой назван один из самолетов авиакомпании «Азимут», – главная водная артерия Чечни и одна из самых значительных рек Северного Кавказа.

Общая длина Терека – 623 километра, а площадь бассейна около 44 тысяч квадратных километров.

Азимут реки Терек составляет 80 градусов.

В начале рейса командир корабля помимо приветствия пассажиров авиакомпании «Азимут» всегда сообщает азимут предстоящего полета.



Храм во имя Архангела Михаила

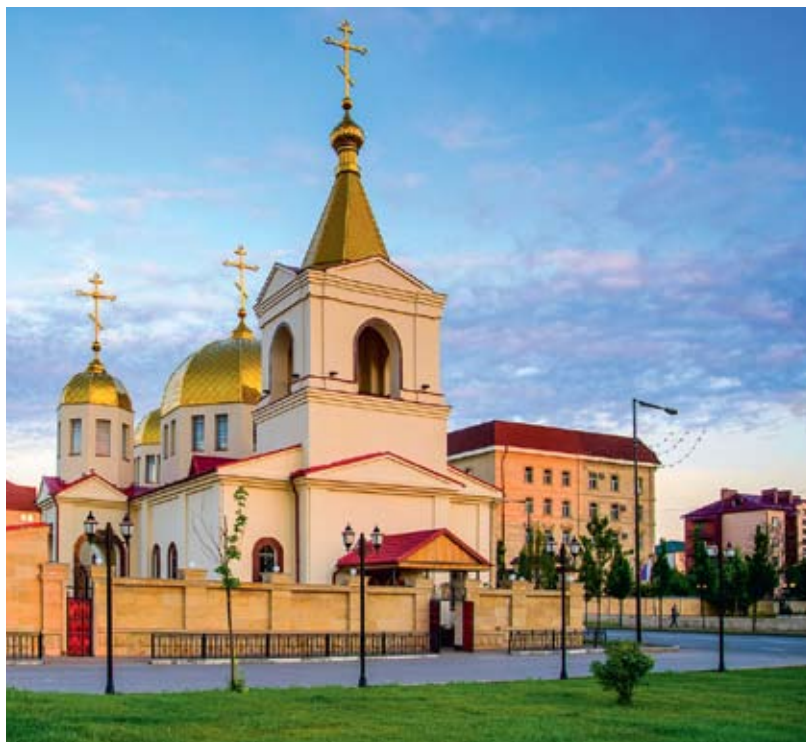
Есть в Грозном и православный храм. Он действующий, правительство Чеченской Республики поддерживает его и выделяет средства на реставрацию.

Храм этот был основан в конце XIX века терскими казаками. Строили его на общественные пожертвования почти тридцать лет, и с момента открытия службы здесь не прекращались, что для истории России удивительно и ценно.

Храм во имя Архангела Михаила был возведен в традиционном русском стиле, в его ансамбль входили также главные ворота, ограда, изящная колокольня, здание воскресной школы, приходской дом и другие объекты. Во время чеченских войн храм сильно пострадал, но благодаря грамотным реставрационным работам ему вернули былой облик.

К сожалению, многие другие строения комплекса так и не были восстановлены.

По последним данным, есть проекты реконструкции, и православные жители Чечни и гости города надеются увидеть подворье во всей красе.



Национальный музей Чеченской Республики

Современный Национальный музей Чеченской Республики продолжил традиции Республиканского музея изобразительных искусств имени Захарова. В его небольших залах можно было познакомиться с историей этой земли от древности до наших дней. Однако ранее экспозиция была небольшой — всего 200 экспонатов. Сегодня же здесь есть все: от древнего оружия и доспехов до живописи. Музей непрестанно развивается, его фонды пополняются, проводятся новые выставки и культурные мероприятия. В наши дни посетители музея смогут увидеть живописные полотна Рубо, Тропинина, Грабаря, а также древние доспехи и оружие, нарядные национальные одежды, характерные предметы быта местного народа.

Также в залах работают постоянные экспозиции: посвященная первому президенту республики А. Кадырову, «Этнография», «Археология», «Кавказская туземная конная дивизия 1914–1917 гг.» и мн. др.



Грозный-Сити

В сердце чеченской столицы на четырех с половиной гектарах раскинулся ультрасовременный квартал, где кипит деловая жизнь мегаполиса. В состав его на сегодняшний день входят семь зданий, среди которых деловой и бизнес-центр, гостиницы и жилые дома.

Самое высокое здание — «Феникс». Сорок этажей, сотни стеклянных окон, в которых отражаются небо и солнце. Но и это не предел, вскоре рядом вырастет 79-этажная и 400-метровая башня «Ахмат Тауэр», она должна стать второй по высоте не только в России, но и в Европе.

Первое место займет «Лахта Тауэр», который поднимется в Северной столице России.

Грозный-Сити часто сравнивают с Нью-Йорком — здесь можно пообедать в уютных ресторанчиках, поселиться в фешенебельной гостинице с видом на горные вершины, приме-



рить обновку в бутиках или просто побродить по нарядным улицам и подивиться возможностям, которые сегодня открываются перед человеком.

Грозный-Сити был построен всего за шесть лет. Архитектором его выступил Джалал Кадиев, и теперь в цен-

тре столицы Чечни есть одно 40-этажное, одно 30-этажное, три 28-этажных и два 18-этажных небоскреба. Кстати, до 2013 года главная высотка в Грозном-Сити носила имя «Олимп», однако после пожара и скорого восстановления здание получило новое говорящее название — «Феникс».



С 1958 по 2017 год российский футбольный клуб из города Грозный назывался в честь реки Терек.

Мемориальный комплекс Славы им. А. Кадырова

Бесспорно, самая главная достопримечательность Грозного — мемориальный комплекс Славы имени Ахмата Кадырова. Памятник этот посвящен как победе в Великой Отечественной войне, так и первому президенту Чеченской Республики. Комплекс включает в себя музей, парк и несколько мемориалов. Музей — это сердце мемориала.

Двухуровневое здание, которое может соперничать с известными памятниками мировой архитектуры. Итальянский мрамор, золотая иранская люстра в 750 ламп и богатое внутреннее убранство центрального зала оставляют сильное впечатление.

Музей имеет несколько постоянных экспозиций — первая посвящена Ахмату Кадырову. Второй зал рассказывает об участии выходцев из Чечено-Ингушетии в Великой Отечественной войне. Еще одно пространство отдано под картинную галерею.



Итальянский мрамор, золотая иранская люстра в 750 ламп и богатое внутреннее убранство центрального зала оставляют сильное впечатление.



Вокруг мемориального комплекса разбит парк — это аллея Славы. Здесь можно прогуляться, посидеть на лавочке, полюбоваться горными пейзажами и подумать об истории страны и роли личности. В мемориальном комплексе горит Вечный огонь. Рядом — памятник Герою России Мовлиду Висаитову. В годы Великой Отечественной он командовал кавалерийским полком и был первым советским офицером, который пожал руку представителям союзнических войск на Эльбе в 1945 году. Архитектурная доминанта комплекса — 39-метровая стела. А венчают мемориал две каменные плиты, посвященные Ахмату Кадырову. ✈



Пройдусь и зарядюсь

Американские ученые из Висконсинского университета в Мэдисоне создали так называемую капельную батарейку, которая способна вырабатывать электричество при встряхивании или при другом физическом воздействии на нее.

Изобретатели полагают, что такие элементы можно будет разместить в подошве обуви или на поверхности пола, что позволит людям заряжать телефон при прогулке, а супермаркетам – экономить на электричестве за счет своих посетителей. Ожидается, что новое устройство будет способно вырабатывать порядка 10 ватт в час, чего вполне должно хватить для зарядки современных мобильных телефонов или нетбуков.

Летающий мотоцикл

Российские специалисты из концерна «Калашников» показали видео испытаний разработанного ими летающего «мотоцикла». Расположенные по периметру летательного аппарата лопасти позволяют поднять в воздух одного взрослого человека. Испытания прошли успешно: управляемый пилотом летательный аппарат продемонстрировал маневренные качества, после чего успешно приземлился.



Летающий принтер

Компания DediBot представила на выставке TCT Asia 2018 концепт летающего 3D-принтера Fly Elephant. Он состоит из двух частей – блока из шести несущих двигателей с лопастями и прикрепленного к нему печатного сопла, рассчитанного на подачу расплавленной пластмассы, жидкой бетонной смеси и других «чернил», которые подаются по трубке. Алгоритм печати определяется соответствующим программным обеспечением с точностью до 0,1 мм. При этом размеры создаваемого объекта ничем не ограничены, что позволяет использовать летающие 3D-принтеры при строительстве высотных зданий или других крупных объектов.



Солнечный город

Две норвежские организации – Haptic Architects и Nordic Office of Architecture – представили детальный план сооружения населенного пункта, который станет самым безопасным, чистым, удобным и «зеленым» из когда-либо придуманных человеком. Строить его могут начать уже в 2019 году на базе аэропорта Осло, который де-факто является обособленной территорией.

В городе будет запрет на использование ДВС, только электрокары и только беспилотники. Центр и основные районы – только для пешеходов. «Умная» планировка позволит жителям за считанные минуты добраться куда угодно. В домах – большие окна, прозрачные крыши, открытое пространство для использования естественного освещения. Город будет потреблять ровно столько энергии, сколько выработает, никаких поставок извне и подвоза энергоносителей. Весь мусор и прочие отходы будут на 100 процентов уходить в переработку.

Гарпун-мусорщик

Группа британских инженеров из Airbus разрабатывает оригинальный метод удаления космического мусора с помощью специального гарпуна длиной около метра. Он будет крепиться стальным тросом к космическому «мусорщику». Выбрав себе цель, аппарат с помощью сжатого воздуха выстреливает гарпуном, пробивая ее обшивку. Там он раскрывается, подобно наконечнику стрелы или рыболовному крючку.

Затем «добыча» притягивается к спутнику-мусорщику, после чего тот доставляет ее к границе атмосферы и сбрасывает вниз, где мусор сгорает в плотных слоях.



Камера-ошейник

Компания Linkflow, ранее входившая в состав Samsung, представила оригинальную камеру FITT 360. Оригинальность в том, что камера носится на шее.

Такой вариант намного проще и удобнее аналогов, которые крепятся на шлеме или одежде. Минимальный вес устройства позволяет не расставаться с ним в течение многих часов. При этом FITT 360 абсолютно водонепроницаема, устойчива к механическим воздействиям и перепадам температуры.

Возможность кругового обзора обеспечивается наличием трех камер с разрешением Full HD, расположенных по периметру «ошейника». В результате формируется панорамное изображение с разрешением 4K.

Зубная щетка будущего

Готовится к производству устройство Unico – самая быстрая зубная щетка в мире. Разработчики утверждают, что он полностью очищает зубы за 1,87 секунды. Устройство Unico напоминает боксерскую капу, которую нужно надеть на зубы перед работой, подключить внешний аккумулятор, выбрать режим и нажать на кнопку. Микронасосы подают чистящее средство на вращающиеся щетки, которые установлены вдоль зубов. В перерывах между работой Unico необходимо держать в стерилизующем боксе с ультрафиолетовым излучением.



«Резиновый» автомобиль

На последнем Токийском автосалоне компания Toyota Gosei представила второе поколение своего концептуального транспортного средства Flesby II. Его прозвали «резиновым» автомобилем за возможность изменять форму и уберегать пешеходов от травм.

Внешнее покрытие машины – зеленые панели – выполнены из эластичного (сходного с резиной) полимерного материала, чувствительного к электромагнитному полю. Под его воздействием он расширяется или сжимается – так и создается эффект изменения формы. Из аналогичных материалов сделают и интерьер салона автомобиля, который будет «обволакивать» пассажиров.

Текст: Наталья Словаева

Фото: Андрей Мальцев, Наталья Словаева

Грязные в танце

Легендарный фестиваль Glastonbury — «британский Вудсток», проходящий на ферме Майкла Ивиса в графстве Сомерсет на юго-западе Англии. Фестиваль устраивают ежегодно, иногда берется тайм-аут, потому что «ферме, деревне и команде нужен традиционный отгул». Вот и в этом году Glastonbury проводиться не будет. Пока земля и люди отдыхают от сапог, палаток и шквала эмоций, вспомним, чем впечатлил Гласто в разные годы, и расскажем свою историю посещения, возможно, главного музыкального фестиваля современности.



Студенты и звезды, банкиры и бармены – все месяц коричневую жижу под ногами и рискуют оставить в ней сапоги, пытаясь помочь увязшим в ней особенно основательно.

Отец-основатель знаменитого пятидневного фестиваля Glastonbury Майкл Ивис впервые провел его на территории своей фермы в 1970 году. Тогда там собрались хиппи и любители живой музыки, входной билет стоил всего один фунт и всех желающих поили бесплатным молоком.

С тех пор фестиваль существенно расширился и приобрел статус культового, в разные годы на нем выступали Пол Маккартни, The Rolling Stones, Coldplay, Эми Уайнхаус, Radiohead. Выросло и число желающих провести несколько дней в палатке под английским дождевиком: за всю историю



фестиваль принял около трех миллионов человек – количество, сопоставимое с численностью населения Монголии. Самая высокая посещаемость была отмечена в 2005 году: тогда на Гласто приехало 153 000 человек, меньше всего народу собралось на первом фестивале в 1970 году – 1500 человек.

С 1980-го «Гластонбери» проводится каждый год, за небольшим исключением раз в шесть лет, когда команде, местным жителям и самой земле нужно отдохнуть от наплыва меломанов и исполнителей. Правда, в 2012 году фестиваль не состоялся по другой деликатной причине – все туалетные кабинки в Англии были задействованы в проведении Олимпийских игр в Лондоне.

Современный фестиваль занимает территорию площадью 900 акров и насчитывает более сотни сцен; входные билеты стоят более 200 фунтов (почти двадцать тысяч рублей), но при этом раскупаются в день старта (он же и финиша) продаж еще осенью в среднем за два часа. Уровень «британского Вудстока» высоко ценится не только фанатами, но и экспертами – Glastonbury получал престижную награду NME Awards в Лондоне как лучший фестиваль пять раз подряд.

Мы открыли для себя Гласто в 2016 году, когда его хэдлайнерами были Адель, Coldplay и Muse. Вооружившись резиновыми сапогами и дождевиками, мы были готовы к знаменитой гластонберийской грязи – из-за постоянных дождей и особенностей почвы она здесь просто фантастическая. Студенты и звезды, банкиры и бармены – все месяц коричневую жижу под ногами и рискуют оставить в ней сапоги, пытаясь помочь увязшим в ней особенно основательно.

Но этот дискомфорт не идет ни в какое сравнение с морем драйва, впечатлений и положительных эмоций, которые удалось испытать за пять дней фестиваля. На «Гластонбери» помимо главной легендарной сцены Pyramid Stage существует большое количество «второстепенных» сцен, на которых выступления проходят одновременно. Сделать выбор, куда пойти, совсем непросто – многие артисты настолько интересны и востребованны, что могли бы сами запросто возглавить лайнап отдельных фестивалей. Организаторы





В разные годы на фестивале выступали Пол Маккартни, The Rolling Stones, Coldplay, Эми Уайнхаус, Radiohead.



советуют гостям не стремиться увидеть все любой ценой, а выбрать пару обязательных групп и отдаться течению — все само сложится наилучшим образом. Так и получилось.

Каждый музыкант старался привнести в свое шоу изюминку, особенно хэдлайнеры. Muse заряжали бешеной энергией и соединяли композиции через интерлюдии, не менее виртуозные. Адель импровизировала в жанре стендапа, много шутила, приглашала к себе на сцену юных слушательниц и одаривала их селфи. А Крис Мартин, которому посчастливилось завершить основную программу фестиваля, поцеловал сцену и открыл концерт, ставший настоящим дифирамбом нынешним сценическим технологиям — настолько ярким и красочным было световое шоу группы. Каждый мог почувствовать себя частью праздника благодаря традиционным для группы синхронно мигающим светодиодным браслетам — их выдавали всем желающим перед концертом.

Некоторое время спустя на сцену неожиданно поднялся Барри Гибб (Bee Gees), и все хором исполнили его знаменитый хит «Staying Alive», а потом — о чудо! — на сцене как будто материализовался сам дух фестиваля, его основатель Майкл Ивис. Сейчас уже почтенный старичок, он проникновенно исполнил под аккомпанемент Coldplay «My Way» Фрэнка Синатры — зрелище на самом деле незабываемое. Добавить было уже практически нечего, и Крис спел заключительную песню — «Up&Up», с последними звуками которой Гластонберрийский холм осветили фейерверки.

Прошло буквально несколько минут после фестиваля, и в метре от нас в пресс-зоне проследовал еще один горячо нами любимый британский музыкант, выступления которого на этот раз не было, — Ноэль Галлахер. Кстати, его песня Wonderwall (Oasis) была своеобразным неофициальным гимном — периодически ее начинал напевать кто-то из персонала, и ее сразу подхватывали в толпе.



«Гластонбери» — это не только музыка, но и театр, поэзия, сотни арт-объектов, размещенных повсюду, любые исполнительские искусства. А еще типография (здесь по старинке, с гранками и оттисками, издается и бесплатно распространяется местная газета) и почтовое отделение, откуда все желающие могут отправить открытку друзьям и близким, в том числе и за границу, дополнив марку почты Ее Величества символической печатью фестиваля.

Отдельно хотелось бы сказать о визуальной стороне Гласто, которая, по словам дочери Майкла Ивиса и его соратницы Эмили Ивис, не менее важна, чем музыкальная. С 2010 года у английского художника Джо Роша на «Гластонбери» собственный проект — Unfairground. Его название очень точно передает содержание — это нечто среднее между ярмарочной площадью и подпольем. Здесь в изобилии младенцы, разъезжающие на подобиях колесниц, черепа с клоунскими носами, собранные в хаотическом порядке из разных частей тела монстры и прочие арт-объекты, заряженные в равной степени анархическим духом и сатирическим остроумием. Это психоделический цирк, фильм ужасов и гоу-гоу-шоу в одном флаконе.

Пожалуй, конкурировать на Гласто с Unfairground в визуальном плане может только «Блок 9» (Block 9), мекка для любителей неформатной музыки, ночных тематических вечеринок и постапокалиптического дизайна. Детище творческого дуэта Гедеона Бергера и Стивена Галлахера, специализирующегося на дизайне окружающей среды, «Блок 9» представляет собой территорию с полуразрушенными дымящимися зданиями, готовыми, кажется, совсем рухнуть через мгновение, огромными инсталляциями с фрагментами автомобилей и даже въехавшим в многоэтажку и застрявшим в ней поездом метро. В общем, это пир во время индустриальной чумы.

Ну и туз в рукаве — наблюдательные счастливики могли видеть на Гласто работы Бэнкси. Но не рисунки в узна-

ваемом стиле, а лаконичные надписи на стенах вроде: «Вы достигли цели» или «Фестиваль не так хорош, как раньше».

Но, конечно, главное богатство Гласто — это люди. Добродушные, в ярких костюмах, с флагами всех цветов над палатками и перед сценой. Несмотря на то, что на территорию не запрещалось проносить алкоголь, за все время фестиваля не произошло ни одного более или менее серьезного конфликта. Когда мы говорили, что приехали из России, к нам относились с одинаковым дружелюбием. Персонал, волонтеры — все были готовы в любой момент прийти на помощь словом и делом, проявляя заботу не только о людях, но и о земле, на которой они собрались.

С 2014 года на Гласто можно приобрести металлические бидончики, которые бесплатно пополняют питьевой водой в специальных «водных киосках», и вот совсем недавно стало известно — вернувшись в 2019 году после перерыва, фестиваль сделает еще один шаг в сторону экологии — на его территории будут запрещены пластиковые бутылки. Что ж, бидончики с символикой могут стать отличным сувениром, полезным в хозяйстве и дома, но главное — как и раньше — с фестиваля можно будет привезти бесценные впечатления и воспоминания, которые останутся навсегда. ✎

«Гластонбери» — это не только музыка, но и театр, поэзия, цирк, а также сотни арт-объектов, размещенных повсюду.

Записала Виктория Сапунова

Очки в нашу пользу

В истории изобретений создателем первых очков часто называют некоего итальянца по имени Сальвино Д'Армати, который представил миру свое изобретение еще в XIII веке. Однако в действительности это не так. Доподлинно известно, что очки применяли намного раньше, и не исключено, что изобретены они были вовсе не в Европе, а в странах Востока. А возможно, новшество появилось сразу в нескольких странах в одно и то же время. Такие идеи обычно лежат на поверхности и часто приходят в голову одновременно разным людям.



Михаил Клецкий — доцент химического факультета, автор музейного проекта «Человек изобретающий», создатель и руководитель Естественнонаучного музея Южного федерального университета. Его общественные лекции всегда интерактивны и немного перформансы. Одна из последних лекций Михаила Ефимовича была посвящена очкам и другим оптическим устройствам. Приводим самые интересные места из его выступления.

Говоря о первых очках, часто вспоминают римского императора Нерона. На самом деле он пользовался вовсе не очками (в современном понимании), а драгоценным изумрудом (смарагдом), который описан классиками литературы. Знаменитый смарагд фильтровал лучи света, и, глядя сквозь него, император мог лучше видеть происходящее с террасы Золотого Дома, Domus Aurea. Не слабость зрения, но яркое солнце способствовало появлению таких «очков».

Приспособления для защиты глаз от солнечных лучей использовали еще в очень давние времена и в самых разных уголках земли. Так, чукчи, эвенки и другие жители Севера придумали для этой цели специальные очки без стекол — так называемые снежные очки. Они представляли собой деревянную или костяную пластину, полностью закрывающую глаз, с небольшой горизонтальной узкой щелью посередине, через которую было видно происходящее.

Первые очки изготавливали из стекла, аквамарина, кварца и других камней. Так, поэт-гуманист Франческо Петрарка, имевший проблемы со зрением, пользовался очками из берилла — полудрагоценного минерала. Оттуда, собственно, и происходит немецкое название очков — Brille. Также долгое время популярным материалом для изготовления очков и на Западе и на Востоке считался горный хрусталь.

Первым шагом на пути появления и совершенствования очков стала обработка стекол или камней, которые затем научились вставлять в защищающие оправы, поскольку края линз — это самые уязвимые места.

В Средние века пользоваться очками могли только люди, не обремененные физическим трудом и ежедневными обязанностями: «аксессуар» стоил недешево, да и оправы в современном ее виде тогда еще не были изобретены, и приспособление все время приходилось придерживать рукой. Одна из



Пенсне представляет собой специальные очки, которые крепятся на носу посредством пружинного зажима.

икон XV века изображает читающего книгу апостола в очках — линзы вставлены в оправу без дужек. Много в таких очках не прочтешь — рука устанет придерживать. Понятно, что подобное времяпрепровождение в то время могли позволить себе единицы.

Тогда же в ходу появляются лупы и более совершенная версия очков без дужек — пенсне, державшееся усилием лицевых мышц. Все эти вариации были весьма неудобны и не давали человеку в очках той степени свободы, которой мы располагаем сейчас.

Прорыв в области создания очков

тесно связан с изобретением печатного станка Гутенберга. Книги постепенно начали становиться доступными все большему количеству людей, и, соответственно, возникла массовая потребность в улучшении качества зрения. Наряду с книгами появляются информационные листки и газеты. При этом изменяются шрифт, иллюстрации, формат. Изменяются также и социально-экономические условия

жизни, и характер труда. Совершенствуется освещение. Люди получают возможность работать в вечернее время и даже ночью. С развитием промышленности и коммуникаций возрастает потребность в улучшении зрения и, как следствие, в более совершенных очках.



Гениальная мысль соединить две линзы с помощью оправы пришла, согласно легенде, в 1285 году стеклянному мастеру Сальвино Арматти из Флоренции.

Долгое время медицина (офтальмология в частности) оставляла желать лучшего, и очки подбирали не в соответствии с необходимостью и уровнем зрения человека, а исходя из того, что удавалось заполнить. Как правило, это были очки с синезелеными стеклами: считалось, что эти цвета улучшают зрение человека. У китайцев же появляются особенные дымчатые очки. Судьи носили их для беспристрастности — чтобы исключить зрительный контакт с подсудимым или свидетелями и тем самым не повлиять на исход дела.

Эпохой Просвещения начинается история современных очков.



С конца XVII и вплоть до начала XIX века остроте и ясности зрения уделяется широкое внимание, а очки наконец-то обзаводятся дужками. В 1725 году лондонский оптик Эдвард Скарлетт придумывает металлическую оправу, куда вставляются стеклянные линзы. Дужки, правда, были не совсем удобны: их крепили к буклям париков. А когда парики вышли из моды, тут же возник вопрос: как теперь прикрепить очки к лицу? Вариантов предлагалась масса. Был даже экзотический — с креплением через голову перпендикулярно оправе. Но главное, теперь все понимали: при использовании очков руки должны быть свободны.

В 1784 году удивительно новаторская идея приходит в голову великому изобретателю и политическому деятелю Бенджамину Франклину. Имея значительные проблемы со зрением, он изобретает бифокальные очки, которые позволяют смотреть



**Хорошее
воздействие
оказывает
на глаза цвет
индиго. Эксперты
рекомендуют хотя
бы 15 минут в день
смотреть на этот
цвет.**

и вдаль и вблизи. Постоянно менять очки, глядя на разные по удаленности предметы, неудобно. Неудобно и держать наготове несколько очков сразу. Идея соединить обе функции в одном устройстве оказалась успешной. Единственное неудобство: франклиновские очки были разделены чертой, нижняя часть для чтения, верхняя — для дали. Бифокальные очки впоследствии были трансформированы в мультифокальные, с плавным рельефом линз, без заметного разделения.

Промышленное производство

солнцезащитных очков начинается во Франции во времена Наполеона Бонапарта. Жгучее солнце Египта спровоцировало создание особых, солнцезащитных, очков. Для этого стекла затемнили сажей, а потом покрыли лаком. Способ был не бог весть какой, однако давал возможность быстро обеспечить темными очками всю наполеоновскую армию.

В эпоху Просвещения преимущественно для представительниц прекрасного пола придумали своеобразные очки с ручкой — лорнет, или «глядельце», по Владимиру Далю. В полном соответствии с названием изобретение англичанина Джорджа Адамса использовалось отнюдь не для чтения или работы, а именно для того, чтобы глядеть. «Глядельце» представляло собой складное устройство с ручкой, нередко затейливо украшенной резьбой или камнями. Лорнетки носили и мужчины, но в основном это был женский аксессуар. Отдавая дань моде, его использовали состоятельные дамы, имевшие определенный статус в обществе и не отягощенные хлопотами по хозяйству. Это, по большому счету бесполезное, устройство просуществовало аж до начала XX века, а затем в период Первой мировой войны, как и многие вещи из прежней, довоенной жизни, кануло в лету.

В XVII веке очки пользовались особой популярностью среди испанской аристократии. Считалось, чем больше оправа у очков, тем более влиятельным является их владелец. Чтобы похвастаться знатностью своего рода, некоторые испанские гранды надевали на нос очки с линзами величиной с чайное блюдце.

С развитием автомобилестроения и появлением промышленного конвейера Форда сотни тысяч людей садятся за руль. Увеличиваются скорости, ритм жизни, трафик. Закономерно, что именно в это время изобретают поляризационные очки, способные защитить глаза от слепящих солнечных бликов. Специальные линзы придумывает Эдвин Лэнд, создатель знаменитого «Поляроида». Идея состояла в том, чтобы отфильтровать один из световых компонентов и убрать блики, которые мешают водителю в солнечный день. Для этого Лэнд предложил особый со-



Дужки у окуляров появились только в XVIII веке с легкой руки английского оптика Эдварда Скарлетта.

став покрытия стекла, которое позволяло сортировать свет именно таким образом.

В 1960-х годах появляются фотохромные линзы — «хамелеоны», темнеющие на свету и светлеющие в темноте. Фотохромный элемент таких линз реагирует на ультрафиолетовый компонент света, не искажая цветовосприятие. На тот момент сами линзы продолжают оставаться стеклянными, фотохромные свойства им придаются с помощью особых покрытий. «Хамелеоны» были несовершенны, медленно темнели и светлели и обладали другими недостатками, однако сама идея оказалась очень ценной и была взята на вооружение современными оптиками.

Но можно ли вообще без очков? Задумываться о том, как улучшить зрение





без неудобного аксессуара, стал еще Леонардо да Винчи. В своих поисках он предложил смотреть через воду. Позже реализовать идею да Винчи попытался Декарт, создав некую трубу с водой, но изобретение не получило практического применения. На время про опыты с жидкостью забыли, а в конце XIX века на основе идеи Леонардо придумали контактные линзы.

Первые линзы делали из двойного стекла, внутри которого была вода. Они были очень толстыми, с жесткими краями, и, когда их вставляли в глаз, боль была настолько сильной, что даже самые стойкие выдерживали в таких линзах всего пару часов. Сам создатель новинки, Август Мюллер, обрабатывал веки кокаином, чтобы как-то унять адскую боль. Со зрением в минус четырнадцать диоптрий не носить ничего для коррекции он не мог.

Современные мягкие линзы, почти такие, какими пользуются и сейчас, были изобретены только в начале 1960-х годов. Офтальмология в это время шагнула далеко вперед. Резкость, четкость, контрастность зрения уже подлежат диагностике. Приходит понимание, как выправить зрение, как обрабатывать материал линз, какой формы их нужно сделать, чтобы корректировать близорукость и дальнозоркость.

Создание очков требовало развития многих областей науки. И во все времена изобретением занимались люди самых широких познаний. История привлекала самые выдающиеся умы человечества к решению простой, но такой важной задачи — дать человеку свободу видеть мир. ✈





ДИАГНОСТИКА ЗРЕНИЯ БЕЗ МЕДИКАМЕНТОВ

Длится около 40 минут, напоминает компьютерную игру и гарантирует подробный рецепт международного стандарта. Три кабинета сети оснащены современным европейским оборудованием.



ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ ОПТИКИ-СТИЛИСТЫ

С удовольствием и знанием дела подберут, в чём работать за компьютером, читать, заниматься спортом, управлять автомобилем и ехать в отпуск.

6

Отвечают мировым стандартам ритейлинга. Салон «ОПТИК ЧУЕВ» на ул. Б.Садовой, 61, является авторизованным дилером CHANEL в России и входит в 2% всех салонов оптики в мире, которым оказано подобное доверие!

САЛОНОВ ОПТИКИ

«ОПТИК ЧУЕВ»

ТРАДИЦИИ И КАЧЕСТВО, ПРОВЕРЕННЫЕ ВРЕМЕНЕМ

РОСТОВ-НА-ДОНУ С 1964 ГОДА



**ПОДДЕЛКИ
ОПАСНЫ ДЛЯ ЗДОРОВЬЯ.**
Любите себя – приходите в «ОПТИК ЧУЕВ»!

САМЫЙ БОЛЬШОЙ ПОРТФЕЛЬ БРЕНДОВ НА ЮГЕ РОССИИ

Включает как известные имена, так и эксклюзивные бренды, ювелирные и штучные экземпляры. Всего в сети представлено более 30000 солнцезащитных очков, оправ, линз, футляров, средств по уходу и других правильных аксессуаров.



ПРОГРАММЫ ЛОЯЛЬНОСТИ ДЛЯ КЛИЕНТОВ

Сезонные скидки, регулярные акции и розыгрыши, накопительные карты для постоянных клиентов и подарочные сертификаты.



ОПТИЧЕСКАЯ МАСТЕРСКАЯ

Известна своими работами далеко за пределами Ростова и России. Высокотехнологичное оборудование и опытные мастера обеспечивают высокое качество исполнения заказа любой сложности.

БОНУС
ПРЕДЪЯВИТЕЛЮ



ОПТИК  ЧУЕВ
РЕКОМЕНДУЕТ

СЕТЬ САЛОНОВ «ОПТИК ЧУЕВ»: + 7 (863) 269-44-77 • 297-59-99
Б. Садовая, 61 | Галерея «АСТОР» | ТРК «Горизонт» | ТРК «МегаМаг» | Чехова, 68
optikchuev.ru  optic.chuev  +7 919 871 6161  optikchuev



Беседовала Виктория Сапунова

Федор Добронравов: «Я буду счастливым, если оправдаю свою фамилию»

Прекрасный семьянин, талантливый актер, а с недавнего времени еще и продюсер, он вызывает улыбку на лицах и теплоту в душе. Трогательный и смешной, самый народный из всех Народных артистов, Федор Добронравов — о современном кинематографе, своем предназначении и простом человеческом счастье.

Как бы тяжело ни было, надо смотреть вверх, на свет, на то, что нас просветляет.

— Говорят, в детстве вы мечтали стать клоуном, и так сложилось, что сейчас у вас много комических ролей. Выходит, ваша мечта отчасти сбылась?

— О нет, так нельзя сказать, вы что! Клоуны и вообще цирковые артисты — для меня каста неприкасаемых. Мы, драматические артисты, все-таки немножко другие: у нас есть семьи, дома, увлечения. А там... там только любовь к цирку. Жизнь цирковых артистов такая сложная, что у них порой нет ничего: ни семьи, ни детей, ни любви... Не у всех, конечно, но иногда это именно так. И творческий век у них очень короткий... Да, было у меня такое желание — стать клоуном, но после армии я решил, что это просто детская мечта.

— И все-таки ваши герои вызывают улыбку. По-вашему, смешить — это достойная профессия?

— Думаю, да. И мне она нравится, я получаю от этого удовольствие и думаю, что здорово приносить удовольствие людям. Я от этого счастлив.

— Для многих любимые ваши роли — это роли простых, часто деревенских людей. Как думаете, почему именно такой образ близок зрителю?

— Да я-то по-разному могу думать, а почему так на самом деле, сложно сказать. Наверное, такие люди многим понятны и близки... Но я как артист хочу разные роли играть!

— А супергероя сыграли бы?

— Может быть, почему бы и нет? Может, какого-то русского богатыря, не знаю даже...

— Сейчас большой популярностью пользуются зарубежные фильмы, то же голливудское кино. Отечественные кинокартины остаются в аутсайдерах?

— Нет, я так не думаю. И если так кто-то считает, то это большая ошибка. Я сам люблю разные фильмы, очень люблю наше старое, советское, кино. Не только комедии, разные жанры, но советские. Там очень много хорошего, светлого, доброго, очень много романтики, потря-



В водевиле «Кошмар на улице Лурсин»

Федор Добронравов играет

рантье Ланглиуме.

сающая актерская игра наших артистов. Но все равно мне и друзья, и дети что-то советуют из современного — и наши, и зарубежные фильмы: когда время есть, я обязательно их смотрю. С большим удовольствием смотрю фантастику!

«Властелин колец», «Гарри Поттер», «Питер Пэн» — обожаю все сказочное, волшебное. Очень жду выхода нового «Аватара»! А из отечественного кино последнее запомнившееся — «Движение вверх». Прекрасный фильм, я просто обрыдался! До этого смотрел «Союз-7» — тоже замечательная картина! Я вообще думаю, что если мы стали возвращаться к такому, то все у нас в стране будет хорошо. Да, мы отстали на много лет от Голливуда, но нам и не надо за ним гнаться, у нас есть свое русское кино, со своими традициями, со своими особенностями, и такого нет больше нигде в мире. И честно говоря, я думаю, что наших артистов не пускают в Голливуд просто потому, что боятся сильнейшей конкуренции. У них, конечно, тоже есть великие артисты, но они нашим не чета.

— У вас сравнительно молодой продюсерский центр. Какое кино вы создаете, что хотите донести зрителю?

— Я хочу снимать доброе кино, после которого, когда посмотришь, хочется жить. Жить и надеяться. Хочется позвонить маме, папе, бабушке — вот такое кино. И это может быть и деревенская, и

не деревенская тема, это может быть и фантастика, и сказка, и даже мультипликация — да вообще все что угодно! Я не приверженец фильмов, когда выходишь из кинотеатра — и жить не хочется. Это может быть талантливейший фильм, но после него такая безнадега наваливается! Потому что все зависит от того, как снять. Если ты веришь в прекрасное, в семью, в Бога, в маму, в папу, в детей своих, то ты так и на мир смотришь, а если ты не веришь ни во что, то ты тогда такое настроение и передаешь. А действительность вокруг нас одна. Либо ты

Мы отстали на много лет от Голливуда, но нам и не надо за ним гнаться, у нас есть свое русское кино, со своими традициями, особенно-стями, и такого нет больше нигде в мире.

светлый человек и хочешь видеть свет, либо ты не хочешь видеть свет.

И я люблю такое кино, которое ведет к свету. Кто-то из великих сказал: даже стоя в сточной канаве, смотри на звезды. И это так и есть: как бы тяжело ни было, надо смотреть вверх, на свет, на то, что нас просветляет. Мне нравится именно такое направление в искусстве.

— Федор Викторович, вы в быту такой же позитивный человек?

— Да! (Смеется)

— Ваши сыновья пошли по вашим стопам. Как вы восприняли их решение встать на творческий путь? Помогали?

— Нет, ну сначала я попытался им сказать: «Ребята, может, вы все-таки подумаете, у вас же столько возможностей, столько дорог перед вами открыто. Может, вы пойдете куда-нибудь в дипломатию, юриспруденцию». Они очень умные, они круче меня, они прекрасно знают иностранные языки, у них был огромный выбор. Но они сказали: «Нет, папа, мы больше ничего не умеем, поэтому мы пойдут в артисты». Когда они шли в эту профессию, у нас с женой не было ни нормальной квартиры, ни большой зарплаты, поэтому поначалу я попытался их отговорить, но у меня ничего не получилось. Они выросли за кулисами театра, и, конечно, этого следовало ожидать.

— Тяжело, когда семья артистическая? Хотя бы собраться вместе на праздники...

— А как же, мы собираемся! На дни рождения, на Новый год — всегда.

— Все люди творческие, у каждого, наверное, свои взгляды, свое мировоззрение...

— Ой, я уже давно замолчал, ничего никому не говорю, но и что ж я буду учить людей, которые умнее меня? Когда они что-то у меня спрашивают, я свое мнение говорю, но что-то навязывать им я перестал уже давно.

— Вы уже больше тридцати лет в браке. Как удается сохранять отношения?

— Тридцать шесть лет, если точно. Как удается? Да просто мы любим друг друга — вот и все. Нет, ну, конечно, у нас бывают и конфликты, и ссоры — мы что же, идиоты, что ли? Все бывает у нас, как и в любой нормальной семье. Мы так же притирались, так же и ругались, все было. Но в этом-то и соль! В моем роду так жили все. Бабушка с дедушкой прожили всю жизнь вместе. Бабушка умерла, через пять дней умер дедушка, потому что он понял, что он без нее жить не может. Мои папа с мамой прожили всю жизнь вместе, родители моей жены прожили всю жизнь вместе — у нас не было других примеров перед

Я хочу снимать настоящее доброе кино, после которого хочется жить. Жить и надеяться.

глазами! Да у меня все друзья так живут! И это же прекрасно! Это сейчас в наш век Интернета и гаджетов такое ощущение, что люди делают постоянно перезагрузку: перезагрузил — и следующий брак, опять перезагрузил — и следующий брак. Нет, нужно терпение. Когда мы с женой венчались в 1982-м в Ростовском кафедральном соборе, нам батюшка сказал: «Терпите друг друга, терпите и прощайте». Жизнь — очень сложная штука, всякое бывает, и надо терпеть. Есть такое понятие, как влюбленность. Влюбленность — это то время, когда тебе нравится в человеке все: как он дышит, как он ходит, как он пахнет — вообще все. И весь мир будто пропал для тебя, и ты думаешь

постоянно о нем. И вот влюбленность, как батюшка сказал, — этот тот короткий миг, когда господь тебе показывает, что у тебя будет с этим человеком, если ты пройдешь с ним тернистый жизненный путь. Вы спрашиваете, как мы сохраняем наши отношения с женой, а я без нее себя просто не могу представить. И мне кажется, такие отношения можно воспитать только личным примером. Я так же воспитывал своих детей. То есть я их специально никогда не воспитывал, но они постоянно видели, как мы с женой общаемся, как мы общаемся со своими родителями, и они теперь так же и живут. Я думаю, что это правильно.

— А какие-то жесткие принципы были в воспитании?

— Я воспитывал, как жизнь идет. Только один раз я ударил Виктора и один раз Ивана. Виктору я говорил: «Сынок, когда-нибудь я тебя выпорю». И я так долго это говорил, что он, наверное, к этому привык, и вот в очередной раз он что-то сделал такое. И я ему говорю, что теперь-то уж точно его выпорю. Он мне принес ремень, сам принес, и тут я понял, что мне придется исполнить свое обещание, отступить некуда. Вот я его один раз ударил, ударил так, что мало не показалось. Всего один раз.

«Специально детей никогда не воспитывал, но они видели, как мы общаемся с женой, с родителями, и они теперь так же живут. Я думаю, что это правильно».



И он на меня так посмотрел. Я спрашиваю: «Еще?» А он: «Нет, нет, не надо!» И больше я никогда в жизни его пальцем не тронул. И подобная же история была один раз с Иваном. Понимаете, когда подобные карательные меры и всякие подзатыльники входят в норму, человек привыкает и просто не реагирует. Всякое было, но каких-то жестких мер я к детям не применял.

— Вы счастливый человек?

— Да. У меня прекрасная работа, прекрасная семья, прекрасные дети и внуки и прекрасные друзья. С друзьями мы всю жизнь вместе — выросли вместе в Таганроге и вместе прошли через многие жизненные испытания и трудности, и они мне всегда очень помогали. Вот это все и есть счастье, наверное.

— Вы любите путешествовать? Где больше всего понравилось?

— Так нельзя сказать — где больше понравилось. И за границей есть много хорошего, и у нас. Но я бы никогда не стал жить за границей. Нас все равно всегда определяет семья, работа — и там, где все это, там только мы и можем существовать. А вот поехать с целью отдохнуть — это да. Последнее время мне стало очень нравиться ездить по миру. Я так много не видел, что я сейчас просто для себя открываю мир, и если есть возможность, то всегда уезжаю в отпуск. У меня есть друзья в Израиле, они являются инициаторами всех наших поездок. Они придумывают, куда и когда мы поедem, заранее берут билеты, и мы едем — с женой, с друзьями. Состав нашей компании меняется в зависимости от занятости каждого, но вместе мы уже много где побывали. Вот, например, мы как-то взяли машину напрокат и проехали по всей Австрии, посмотрели их старинные крепости. Очень все интересно и здорово. Но я вам скажу: лучше нашей земли все равно ничего нет. Я поехал по таким местам Забайкалья и Урала, что Швейцария там и рядом просто не стояла. Да та же самая наша Карелия. Там такие красоты, кажется, будто время остановилось: эта

нетронутая природа, эти вековые деревья, которые стояли до нас тысячи лет и еще и после нас простоят. Просто у нас не совсем развита структура туризма. Но и в этом есть своя прелесть.

— Ну вот, а говорят, нужно возрождать страну, вставать с колен...

— Да мне кажется, у нас все хорошо. Вы поверьте мне, я много поездил, и таких, как мы, просто нет на этой планете. Реально нет. Мы вот живем и все время на что-то жалуемся, но нигде в мире так не живут — так сплоченно. Весь мир живет по принципу «это моя территория, до свидания». Какими бы хорошими ни были отношения, кем бы ты кому ни приходился — брат, сват, кум — все, до свидания. Они никогда так не общаются, как мы! Мы же, как бы нам хорошо или, наоборот, плохо ни было, всегда тянемся друг другу, звоним, зовем, сами приходим в гости. А как же на кухне посидеть, душами потереться и поплакаться обязательно, конечно! Вот это «тереться душами» — это у нас в менталитете, мы без этого жить не можем. А там нет такого, там все — частная собственность. Я как-то услышал историю. Наша русская семья переехала за границу, и девочка, маленькая, лет восьми-девяти, пошла там в школу. Естественно, появились друзья, но были и такие, кто ее постоянно поддевал. И вот как-то раз задали им

**Может,
мы родились
на земле, чтобы
просто кому-то
протянуть руку
помощи.
А все остальное —
жизнь.**

написать сочинение о своей родине. Учительница интересуется, кто о чем будет писать. Датчанка говорит: «Я буду писать о моей прекрасной стране Дании». Японка ей вторит: «А я о моей великой Стране восходящего солнца — Японии». А наша русская и отвечает: «А я буду писать о России». Датчанка и японка засмеялись, мол, что это за родина такая, да где она вообще, эта Россия. А наша девочка у них спрашивает: «Вы знаете, где Дания? Знаете, где Япония? А вот это все между ними — это моя Россия». Мы сильные духом, мы этого просто не осознаем. И мы пытаемся все время кому-то подражать, а не надо. У нас должен быть свой путь.

— А у вас у самого какой путь?

— Мне недавно рассказали замечательную притчу. Умер нобелевский лауреат. И вот он попадает в Чистилище, где его определяют в Рай. Но перед этим нобелевский лауреат просит у Архангела Михаила ответа на один свой вопрос: было ли у него предназначение на Земле? Архангел отвечает: «Конечно! Помните Байкало-Амурскую магистраль? Помните очень морозную зиму, студенческий отряд? Помните, вы переезжали из одного пункта в другой, вагончик-теплушку, бардовские песни? А помните, напротив вас сидела девушка, красивая блондинка? И помните, она вам еще сказала: «Подайте, пожалуйста, соль»? И вы ей подали соль. Вот — это ваше предназначение». Оказывается, лишь для того нобелевский лауреат и родился — подать соль. А что мы сами тут думаем, какие страсти мечем и для чего, неизвестно. Может, мы и родились на земле, чтобы просто кому-то протянуть руку помощи, а может — просто соль. И родился ты не чтобы делать открытия, а просто чтобы кому-то подставить плечо в нужную минуту. А все остальное — жизнь. Я буду счастлив, если я хоть как-то оправдаю свою фамилию. Вот, наверное, для этого я и родился. ✎

Как бы нам хорошо или,
наоборот, плохо ни было, мы
всегда тянемся друг к другу,
звоним, зовем.
«Тереться душами» — это у нас
в менталитете, мы без этого
жить не можем.



Федор Добронравов в спектакле
«Спасатель» по пьесе Нормы Фостера.

Текст: Надежда Домашко

авто

Автогерои второго плана

Всякому Дон Кихоту в приключениях совершенно необходим свой Санчо Панса. В современном мире кинематографа роль верного товарища и надежного помощника главного героя может сыграть кто угодно. Даже автомобиль!





Безумный Макс. Ford Falcon XB Coupe GT

В 1979 году в прокат вышел роуд-муви «Безумный Макс», где одним из главных героев фильма стал автомобиль. В роли железного напарника Мела Гибсона снимался праворульный Ford Falcon XB Coupe из лимитированной серии GT с двигателем 351 л. с. Подоб-

ные авто выпускались исключительно в Австралии с 1973-го по 1976 год. Первоначально предполагалось в качестве «специального преследователя» использовать Форд Мустанг. Но учитывая то, что автомобилю в этом фильме отводилась достаточно активная роль с трюками и авариями, было очевидно — запчасти нужны будут как воздух. Заказывать же их в Австралии было делом достаточно накладным и небыстрым. А крошечный бюджет фильма не располагал ни к затягиванию съемок, ни к дополнительным тратам. Продюсеры решили использовать что-нибудь местное и не очень дорогое. В итоге на автоаукционе был приобретен Ford Falcon ограниченной серии GT 1973 года рождения. Согласно сценарию, «специальный преследователь» был самой мощной и броской машиной в фильме, поэтому оригинальный Falcon было необходимо хорошенько прокачать. Главный механик съемочной группы Мюррей Смит оказался чрезвычайно дотошным и настаивал на том, что все в автомобиле

должно быть настоящим. Для начала нужно было сделать что-нибудь с двигателем — мотор автомобиля был изношен чуть меньше, чем полностью. Под капот установили нагнетатель, нитро и спортивный выхлоп с восемью острыми патрубками — по четыре с каждой стороны. И по итогу модернизации авто выдавал 600 л. с. и прекрасный глубокий агрессивный звук. Единственное с чем пришлось согласиться Смицу — это с установкой на капот фальшивого компрессора. Но это уже было продиктовано необходимостью дотянуть внешний вид авто до его мощной начинки. Да и выделенный бюджет закончился. Причем так внезапно, что не хватило денег даже на бензин для доставки Falcon из автомастерской к месту съемок. Пришлось механикам покупать бензин для «специального преследователя» в складчину. На эксклюзивные дизайнерские изыски тоже не хватало средств, и внешность авто дорабатывалась из того, что можно было найти на авто-свалках или из самых дешевых пластиковых деталей. Копеечные спойлеры,

Пластиковые фальшфары, недорогой обвес и прочие детали были так мастерски вписаны в дизайн машины, что даже у знатоков автотюнинга не возникло вопросов к brutальному образу Falcon.





пластиковые фальшфары, недорогой обвес и прочие детали были так мастерски установлены и вписаны в дизайн машины, что даже у знатоков автотюнинга того времени не возникло вопросов к получившемуся брутальному образу Falcon. Всего для съемок понадобилось три «преследователя» — один полностью модернизированный и два дублера. Судьба всех оказалась незавидной. Один из дублеров был разбит на съемках финала второй части фильма, второй был сдан в утиль. А оригинальный авто, объехав мир полноправным участником промотура, сначала был выставлен на продажу. Но из-за отсутствия покупателей его просто отдали механику Мюррею Смиту в качестве гонорара. Потом он был снова выкуплен кинокомпанией для участия во второй части фильма. По окончании съемок «специальный преследователь» еще какое-то время менял владельцев, несколько раз реставрировался и в итоге нашел покой в Cars of the Stars Motor Museum (Англия).

Роль антипризрачного вооружения на ЕСТО-1 исполняют: газовые баллоны, испорченный шланг от садового пылесоса, запчасти от старой бытовой техники и прочая ерунда из мастерской.

Охотники за привидениями. Cadillac Miller-Meteor

Вы не поверите, но в роли автомобиля охотников за привидениями ЕСТО-1 снимался... катафалк! Если точнее, это был автомобиль «два в одном» — катафалк и «скорая помощь». В 1950–1960-е годы в богатых районах больших городов США часто больница, морг и похоронное бюро располагались в одном здании и обслуживались автомобилями Cadillac Miller-Meteor. И назначение авто менялось в зависимости от состояния пациента. Если нужна была неотложная помощь, на машину прикреплялся значок Ambulance, а если пациент отправлялся в последний путь — значок просто снимали. Изначально охотники должны были передвигаться на относительно новом авто — не старше восьми лет, но денег, выделенных продюсером на покупку железного «актера», хватило только на изрядно потрепанный катафалк-«скорую» Cadillac 1959 года. Это оказалось

«Если ты делаешь машину времени, почему бы ей не выглядеть стильно?»

даже символичным — охотиться за привидениями на похоронном авто. По сценарию ECTO-1 должен был быть черного цвета, но первые же ночные съемки показали, что черная машина просто теряется в кадре. Поэтому решено было пойти в противоположном направлении и покрасить ECTO в белый цвет: и в кадре заметно, и вид серьезней. Черный катафалк, мотающийся по городу, с горой непонятной аппаратуры на крыше выглядел довольно комично. Кроме того, неоспоримым плюсом было то, что в машине спокойно могло разместиться четыре взрослых человека, да еще и с «протонными» ранцами за спиной. Но для начала нужно, чтобы машина хотя бы регулярно заводилась и могла проехать какое-то расстояние. В фильме есть эпизод, где ученый Рэй Стэнц перечисляет все, что нужно сделать с машиной, чтобы довести ее до ума: «Нужно всего лишь укрепить подвеску, и амортизаторы... и тормоза... и тормозные колодки... и привод... и коробку передач. И еще, кажется, кольца, глушитель и проводку». Так вот, список этот абсолютно реальный, именно эти манипуляции и требовались автомобилю для того, чтобы стать настоящим боевым товарищем охотников за привидениями. И поэтому одновременно с реквизиторами над машиной корпели и механики. Кстати, из-за коротких сроков подготовки авто к съемкам у реквизиторов просто не было времени изготавливать специальные муляжи научного оборудования и подгонять их под разработанный проект. Поэтому в кинофильме на крыше ECTO-1 роль антипризрачного вооружения исполняют: газовые баллоны, испорченный шланг от садового пылесоса, запчасти от старой бытовой техники и прочая ерунда из мастерской Стивена Дэйна — главного специалиста съемочной группы по оборудованию. Кроме того, изогнутая крыша Cadillac не подразумевала размещения на ней багажника,

поэтому его и часть деталей конструкции пришлось привинчивать прямо к крыше. Что ж, в результате получилась вполне убедительная околонучная конструкция.

Как уже говорилось, всего в съемках участвовало три одинаковых авто, но только один из них мог самостоятельно передвигаться, остальные использовались в качестве доноров. Это было жизненно необходимо, потому что сломаться ECTO мог в любой момент. Например, во второй части фильма есть эпизод, где Cadillac охотников за привидениями начал неистово дымить и заглох на Бруклинском мосту: никаких спецэффектов для съемок этой сцены использовано не было, это все была импровизация ECTO-1, который действительно решил сломаться. Правда, за эту актерскую находку продюсерам фильма пришлось заплатить

штраф, так как машина заблокировала движение по мосту на несколько часов. После такого конфуза первый авто ушел на заслуженный отдых, а на смену ему пришел ECTO-1A.

После съемок автоактер 20 лет пылился на складах Sony Corp. Но в 2009 году был реанимирован, чтобы отправиться в промотур компьютерной игры «Охотники за привидениями».

Назад в будущее. DeLorean DMC-12

После проведения кастингов актеров съемочной группе будущего кинохита предстояло сделать еще один сложный выбор — решить, какая из машин будет символизировать машину времени. Изначально сценаристы подумывали над тем, чтобы сделать машину времени пикапом или даже рефрижератором — ядерный реактор требовал достаточного пространства для установки. Но в то же время машина времени должна была быть мобильной и визуально легкой. А уж легким пикап никак не назовешь. Перебрав не один десяток моделей авто и трижды переписав сценарий, создатели фильма остановились на DeLorean DMC-12. Еще





рассматривался запасной вариант — усадить главных героев в Форд Мустанг, и корпорация Форд была готова заплатить за продакт-плейсмент, но сценарист фильма Боб Гейл отрезал: «Доктор Браун не водит Мустанг». Его мнение по этому поводу в фильме выразил доктор Эммет Браун: «Если ты делаешь машину времени, почему бы ей не выглядеть стильно?» И место для ядерного реактора тоже нашлось — в кормовой части авто, как раз там, где у спорткаров располагается двигатель. В реальности же роль реактора играл колесный колпак от автомобиля Dodge. Всего в съемках фильма участвовало семь автомобилей. До сей поры сохранилось только три экземпляра. Два автомобиля принадлежат студии Universal и периодически демонстрируются посетителям собственных тематических парков. Третий, снимавшийся в последней части кинотрилогии, в течение 14 лет пылился на задворках студии, но был реанимирован и выстав-

**Основатель марки
Джон Делореан,
пройдя путь
от простого инженера
до вице-президента
General Motors,
подал в отставку
и целиком отдался
мечте — созданию
нового спортивного
автомобиля.**

лен на аукцион. Где и нашел хозяина в лице фаната фильма, который выложил за него 541 000 долларов. Несмотря на отличную кинокарьеру, жизнь марки «Делореан» не была такой же успешной. Хотя начиналось все очень оптимистично. Отцом-основателем марки DMC — DeLorean Motor Company — был Джон Делореан — обладатель инженерного таланта и уникальных менеджерских качеств. Пройдя путь от простого инженера до вице-президента General Motors, он, будучи на пике карьеры, подал в отставку и целиком отдался мечте — созданию нового спортивного автомобиля. Кузов машины был сделан из углепластика и обшит пластинами из нержавеющей стали. Гарантия от коррозии этого «слоеного» корпуса составляла 25 лет. А под капотом разместились 130-сильный мотор. Изначально планировалось 170, но из-за жестких экологических норм в США 40 «лошадей» пришлось отпустить. Аутентичный дизайн с поднимающимися дверями

и железобетонная репутация Джона Делореана в Америке позволила получить порядка четырех тысяч оплаченных предзаказов на авто DeLorean DMC 12. А это ни много ни мало 25 000 долларов за экземпляр. Кстати, маркировка «12» означала первоначально планируемую стоимость авто. Увы, экономическая обстановка в мире внесла свои коррективы, и цена выросла вдвое. Дальше — больше. Несколько стратегических решений, принятых Джоном, оказались фатальными. Во-первых, ошибочным оказалось размещение производственных мощностей не в США, а в Ирландии. Квалифицированной рабочей силы там не было, поэтому первые DMC 12 отличались ужасным качеством сборки, множество машин просто возвращали обратно, что, естественно, привело к огромным убыткам. К слову, через некоторое время качество производства значительно улучшилось, но было слишком поздно. А во-вторых, нуждаясь в оборотном капитале, Делореан опростачливо заключил сделку с подозрительной компанией и попал на скамью подсудимых по обвинению в торговле наркотиками. Полтора года ушло у адвокатов, чтобы добиться полного оправдания Делореана и доказать, что дело было сфабриковано ФБР. Но ко времени освобождения компания окончательно обанкротилась. А согласие на участие DeLorean в съемках фильма «Назад в будущее» было скорее отчаянной попыткой реанимировать впавшую в экономическую кому компанию. Всего же за свою недолгую историю — марка просуществовала с 1981-го по 1983 год — было выпущено 9200 машин DeLorean DMC 12. И более 6000 экземпляров дожило до наших дней.

Такси. Peugeot 406

Обычный серийный Peugeot 406, каких на улицах Марселя сотни, с трехлитровым движком и механической коробкой передач. Разве мог кто-нибудь подумать, что и эта серая

Выдвигающиеся крылья, реактивный двигатель, языки пламени из выхлопной трубы — чем только не радовала зрителей простая машина Peugeot!

мышка может стать одним из главных героев мегапопулярного фильма? Но если к ее средним исходным данным добавить лихо закрученный сюжет, талантливых актеров и толику французского юмора, то на выходе мы получим культовую серию фильмов Люка Бессона «Такси».

Легким движением руки хозяин такси Даниэль превращает его в неуловимый гоночный болид. Из ниоткуда у машины вырастают аэродинамический обвес, спойлеры и антикрылья. В другой раз за несколько секунд машина самостоятельно переобувается в гусеницы. Выдвигающиеся крылья, реактивный двигатель, языки пламени из выхлопной трубы — чем только не радовала зрителей простая машина Peugeot! Волшебство техники! В реальной жизни, конечно, все намного прозаичнее. Естественно, одновременно все «навороты» уста-

новить на одну машину невозможно. И поэтому у нашего автоактера было несколько дублеров. Красивые общие планы, эффектные проезды по городу — все это вотчина оригинального авто. Тем более что для удачных кадров в этом Peugeot было все, что нужно: модные обвесы, спойлер, двойные выхлопные трубы, 17-дюймовые колеса, низкопрофильная резина. И это уже совсем не средне-статистический серийный авто, это — звезда! На дублера же заранее устанавливали дополнительные конструкции и снимали его отдельно. А сам процесс смены оборудования — замена колес на гусеницы, выезжающие крылья — снимался вообще на разобранном авто и только крупным планом. Честно говоря, основная работа с машинами была проделана вовсе не гаражными механиками и техническими гениями, а супер-



Серию культовых фильмов о трансформерах невозможно представить без автомобиля Chevrolet Camaro.

авто

профессиональными операторами, монтажерами и специалистами по спецэффектам. Например, к съемкам на больших скоростях были привлечены профессиональные спортивные операторы, которые обеспечивают красивую картинку зрителям «Формулы-1».

Все эти режиссерские уловки никак не влияют на восприятие автомобиля зрителем. Его любят вовсе не за технические навороты, а за красивую работу в тандеме с актером Сами Насери. В первых трех частях честно отработал Peugeot 406. Потом звезда была отправлена на заслуженный отдых, и на смену ей пришел новенький 407-й. Более стремительный силуэт, большие колесные арки, воздухозаборники на передних крыльях — новый актер оказался более дерзким и агрессивным. Но таким же запоминающимся, как и 406-й. Что же касается оригинального автомобиля, снявшегося в первых частях картины, то он нашел пристанище в музее приключений Peugeot, в городке Сошо во Франции.

Трансформеры. Chevrolet Camaro

Серию фильмов о трансформерах невозможно представить без автомобиля Chevrolet Camaro. Этот броский, харизматичный, яркий черно-желтый авто стал настоящим символом киносаги и носит почетное звание всенародного любимца. А ведь все могло пойти по совсем другому пути.

Как известно, основой для фильма послужила серия комиксов про автоботов. Так вот в оригинале автобот Бамблби — это вовсе не Camaro, а небольшой скромный Volkswagen Beetle. Но этот автомобиль уже несколько раз засветился на экране в фильмах о Херби («Сумасшедшие гонки»), которые очень тепло принял американский зритель, и использовать Beetle снова не было смысла. Выбор режиссера Майкла Бэя пал на Chevrolet Camaro. Первой машиной главного героя стал Camaro 1977 года в самой простой комплектации и с видимыми «гаражными» доработками, чтобы авто выглядело максимально дешево. Дабы

умаслить поклонников комиксов, режиссер все-таки снял Фольксваген Beetle в эпизодической роли — Beetle и Camaro стоят рядышком на торговой площадке для подержанных авто. Случившаяся позже реинкарнация машины по сюжету превратила пенсионера в суперсовременный характерный автомобиль цвета «восхода солнца». Интересно, что для съемок первой части кинофильма использовался прототип пятого поколения Chevrolet Camaro, представленный на автомобильных выставках 2006–2007 годов. Естественно, не сам, а его реплики, собранные из нескольких авто Pontiac GTO. Все потому, что серийного автомобиля просто еще не существовало в природе. Его выпуск планировался только через два года после релиза фильма. От подобного симбиоза выиграли обе стороны — Майкл Бэй получил дополнительные вливания в бюджет фильма, которые тут же спустил на производство спецэффектов к первой части, а General Motors получила качественный промоушен новой модели





Chevrolet. А в следующем фильме снималась уже серийная модель, немного модифицированная, но уже доступная к приобретению. Согласно аналитикам GM, участие автомобиля в съемках только первых двух фильмов вывело Camaro в лидеры продаж спортивных автомобилей, оставив позади любимца публики Форд Мустанг. Кроме того, если раньше желтый цвет автомобилей составлял примерно пять процентов от общего числа продаж, после выхода второй части уже 15 процентов покупателей требовали «такой же желтый авто, как в «Трансформерах»!». Из серии в серию автодизайнеры фильма потихоньку меняют внешний облик самого младшего автобота, и к концу саги Camaro предстает перед зрителем уже повзрослевшим — более мускулистым и агрессивным. Повзрослел и актер — в финальной киноленте роль Бамблби исполняет Chevrolet Camaro уже шестого поколения. ✈

После выхода второй части каждый седьмой покупатель автомобиля требовал «такой же желтый авто, как в «Трансформерах»!»



Текст: Светлана Токарева

Очарование **весенней Греции**

Если вы сидите в кресле лайнера, значит, вы такой же путешественник, как и я. Летите сейчас по работе или к друзьям, не важно куда, главное, что этот полет открывает для вас что-то новое; вы оторвались от привычного мира и готовы к открытиям. А еще у вас есть немного свободного времени, чтобы почитать и помечтать.



На руинах городских бань римской эпохи стоит храм, посвященный памяти Святого великомученика Димитрия Мироточивого – покровителя города Салоники.



Весна пробуждает в нас самые яркие эмоции, и сегодня я предлагаю отправиться в весеннюю Грецию. Эта страна многогранна, солнечна и безмятежна. Сюда стоит ехать не только ради прекрасных морей. Приземлившись в Салониках, втором по величине городе Греции, рекомендую отправиться на набережную, где всегда есть шанс случайно встретиться с кем-то из знакомых, так как основная масса туристов направляется именно сюда. До середины XIX века залив Термаикос защищали стены древнего города, а теперь это современная просторная улица, изогнутая плавной дугой. На набережной находится мемориал, посвященный Александру Македонскому, во времена правления которого город достиг наибольшего расцвета. От мемориала рукой подать до одного из самых известных символов воз-

рожденного города — Белой башни. Когда город был захвачен турками, башня служила тюрьмой, фортом и гарнизоном. После освобождения Салоников башню отмыли добела, теперь внутри находится оригинально оформленный звуковым сопровождением и современными мультимедийными технологиями музей. На самом верху — хитрый ресторанчик, где в столы вмонтированы мониторы с клипами о том, как готовились блюда. Маркетологи постарались — насмотришься и сделаешь заказ.

Практически напротив башни — Музей византийской культуры. Скульптуры, фрески, мозаики — все собрано с любовью и подкреплено инновационными выставками. Углубляясь в Старый город, незаметно попадаешь под власть красоты и величия старинных церквей (очень советую посетить церковь Св. Деметриоса — прекрасный образец византийской архитектуры).

Кого-то, кто более тяготеет к современным технологиям, привлечет Музей современного искусства... Первооткрывателям просто необходимо попасть в технологический музей

NOESIS! Музей сравнительно мал, если его оценивать по аналогичным в Амстердаме и Варшаве, но обладает своей особенной, неповторимой атмосферой, особенно в той части, где вы узнаете о тайнах древнегреческих изобретателей. Здесь можно посетить планетарий, а дети будут в восторге от интерактивного зала. Наслаждайтесь Салониками столько, сколько дней удалось вам забронировать для этого города, и... едем дальше!

По дороге в древний город Дельфы, поднимаясь на высоту 700 метров над уровнем моря, трудно найти того, кто останется равнодушным к этой просыпающейся после зимы красоте. На скалистых склонах то тут, то там полыхнет чудесным цветом «Иудово дерево» (церцис). По легенде, именно на этом дереве Иуда свел счеты с жизнью (хотя у разных народов фигурируют разные деревья). Дерево прекрасно, и мне немного жаль, что теперь оно ассоциируется с таким персонажем. Музей, посвященный Дельфам, расположен в основном на улице, и, пока взбираешься на гору, весенние травы пьянят своим ароматом.



Если вы собрались в поездку по Греции, то, значит, готовы бродить по развалинам, ведь эта страна обладает наибольшим количеством археологических музеев в мире! И уж никак нельзя пропустить такое открытие, как Микены! Немецкий предприниматель и археолог-самоучка Герман Шлиман по «Илиаде» Гомера нашел Трою, а затем откопал Микены. Здесь была найдена золотая маска — одна из самых знаменитых археологических находок мира! «Львиные ворота» (три огромных камня, над которыми высечены геральдические львицы) — своеобразная визитная карточка древнего города. Мощенная камнем дорога ведет через ворота к мегарону царя (греческий дом прямоугольного плана), являющемуся центром дворцового комплекса. По мнению специалистов, сооружение относится к XIV веку до н. э.! Согласитесь, что прикоснуться к такой древности, как Микенское царство, — волнующее и яркое событие в жизни.



По ночам вокруг Парфенона специально разбрасываются кусочки мрамора, чтобы туристы могли унести их с собой.

Если все дороги ведут в Рим, то в Греции они непременно ведут в Афины. Афина — самая молодая столица Европы. Да, да, по-гречески привычное нам «Афины» звучит как женское имя. Олимпийские игры, знаменитые философы Софокл, Сократ и Перит — все это классическая Греция, отраженная в древних храмах и исторических памятниках города. Желающие посетить Акрополь должны понимать, что это не одно здание, а комплекс, включающий в себя ворота Пропилеи, храм Ники Аптерос, Святилище Зевса, Парфенон, Эрехтейон, театр Диониса и т. д. (всего 21 объект). Любопытен тот факт, что по ночам вокруг Парфенона специально разбрасываются кусочки мрамора, чтобы туристы могли унести их с собой. Таким неожиданным образом власти города стараются сохранить исторический объект. По преданию, в конце строительства храма все рабы, принимавшие участие в работах по

Отдельного разговора заслуживает Коринфский канал с отвесными 76-метровыми стенами, который соединяет Эгейское и Ионическое моря. Строительство канала планировалось еще в Древней Греции, но задача была непосильной. Только в 1881 году, благодаря совместным действиям французов, греков и десятка архитекторов со всего мира, появился этот шестикилометровый канал, который позволил сократить путь кораблям на 400 (!) километров. Так как канал достаточно узкий, крупнотоннажные суда идут на буксире, чтобы не задеть стены. Над каналом перекинута четыре моста, один из них железнодорожный, так что для любителей фотосъемки открыта охота за интересными кадрами.



его возведению, были отпущены на свободу.

В знаменитом районе Плака стоит заглянуть в Музей народных музыкальных инструментов, а с детьми посетить Детский музей. Этот проект открыт в 1987 году. Рисунки, игрушки, поделки — все яркое и неординарное. Экспозиции постоянно меняются, а для детей проводятся различные мастер-классы, включая кулинарные и театрализованные.

Боюсь, что на нескольких страницах я не расскажу обо всех жемчужинах греческого ожерелья. Хочется замолвить хотя бы пару слов об Эпидавре, где на развалинах древнего театра интересно послушать с верхнего ряда звук монеты, падающей на сцене; вспомнить о Фермопилах, где находится памятник тремстам спартамцам, которые долгое время отражали натиск многотысячной армии персидского царя, что изменило ход греко-персидской войны.

Почти 80 процентов территории Греции занимают горы. Одна греческая легенда гласит: «Когда Бог создавал мир, он просеял всю почву на землю через сито. Когда каждая страна получила хорошую почву, он бросил камни, оставшиеся в сите, через плечо и создал Грецию». Так, по легенде, появился Олимп — самый высокий горный массив страны (2917 м). На Олимпе сейчас модно обедать в ресторанчиках, где, кроме божественного нектара, подают вполне земные и питательные блюда.

Чего только нет в этой солнечной стране! Высокие горы, теплые моря, даже пещеры и те имеются! Пещера Петралона, расположенная на полуострове Халкидики, считается самой древней стоянкой человека в Европе. Здесь был найден череп женщины, жившей более 260 тысяч лет тому назад. Кроме древних останков здесь можно полюбоваться сталагмитами и сталактитами,

заколдованными подземными озерами и ключами, бьющими из скал.

Но мы совсем забыли о тех, кто хотел бы просто расслабиться и отдохнуть! Любителям целебных грязей и минеральных вод стоит побывать в городе Лутраки — самом знаменитом курорте Пелопоннеса, расположенном на берегу Коринфского залива. Здесь прямо из-под крана течет целебная вода. Бальнеологический курорт ежегодно получает Голубой Флаг от Международной ассоциации экологов. По вечерам отдыхающие совершают променады по берегу Ионического моря. Уставшая с дороги, я прошлась по берегу, наслаждаясь приятными мелодиями, льющимися из таверн, надышалась соленым морским воздухом и запахом поджаренных на солнце камней и поспешила бросить монетку в море — уж очень захотелось вернуться сюда снова!



Эвзоны — элитное подразделение пехоты греческой армии, которое возникло как легкая пехота в годы Греческой войны за независимость в начале XIX века. Эти части формировали в основном из горцев. Сегодня из эвзонов сформированы почетные караулы президентского дворца и греческого парламента. Кандидаты проходят очень строгий отбор, не последнюю роль при этом играет внешность: обязательным требованием является привлекательность и высокий рост — не ниже 187 см.



Эрехтейон — памятник древнегреческой архитектуры, один из главных храмов древних Афин, расположенный на Акрополе. Постройка датируется 421–406 годами до н. э. Храм посвящен Афине, Посейдону и легендарному афинскому царю Эрехтею. В 1802 году британский посланник в Константинополе лорд Элджин, получивший разрешение султана Селима III «вывезти из страны любой кусок камня с надписями или изображениями», перевез одну из кариатид Эрехтейона в Британию. В настоящее время она, вместе с фризом Парфенона из коллекции лорда Элджина, находится в Британском музее.



Признаюсь честно, самым большим открытием на материковой Греции для меня стали Метеоры. Метеоры находятся на севере страны. Когда-то волны доисторического моря бушевали здесь, но они ушли, оставив после себя скалы из обломочной горной породы и песчаника. Еще в Средневековье на скалах появились монастыри, которые сейчас называют «парящие монастыри Метеоры». И если вам удастся посетить хотя бы один из монастырей, воспоминания останутся сильными на всю жизнь! Это адреналин, это романтика, это труд и это очищение. После покорения скалы, отдыха под кровом монастыря и обратного спуска ощущение такое, словно печали и разочарования раскололись и рассыпались на песчинки и ветер разнес их по ущельям.

Чтобы осмотреть монастыри, можно остановиться в городке Каламбака. Здесь царит особая атмосфера спокойствия — как будто время остановилось

После отдыха под кровом монастыря ощущение такое, словно печали и разочарования рассыпались на песчинки и ветер разнес их по ущельям.

и воздух такой кристальной чистоты, что хочется увезти его с собой в бутылочке. Один нюанс: утром не получится долго спать. Даже самых стойких сонь поднимет монотонный звук в шесть утра (словно кто-то размеренно стучит по батарее) — так монастыри сообщают о начале нового дня. Тут уж, как говорится, «кто рано встает, тому Бог подает».

Греция покорила меня. И вся цепочка впечатлений сложилась в драгоценный бриллиант, который хранится в моей голове. Можно вкладываться в покупку дорогих вещей и можно все потерять... Все, кроме своих эмоций. Пройдет время, и, рассматривая фотографии, рассказывая о впечатлениях своим друзьям, снова и снова испытываешь радостное чувство открытий. Ветер путешествий опьяняет. И, возможно, кто-то, прочитав эти заметки, отложит дела и отправится в путь...

И не удивлюсь, если в Грецию. ✈



Текст: Надежда Алешина

Космоfood

Идеальным питанием на орбите была бы волшебная пилюля, которая содержала бы весь необходимый набор питательных веществ на целый день. Достаточно одной таблетки — и космонавт целые сутки сыт, весел и работоспособен. Но это в идеальном мире. В реальном все гораздо сложнее и однозначно вкуснее!

Пегги Уитсон и Сергей Трещев разделяют трапезу в модуле «Звезда».



Долгое время основной космический паек упаковывался в алюминиевые тубы — и первое, и второе, и компот.



Тюбик. Начало

Точную дату рождения космической еды установить очень просто — 12 апреля 1961 года. Впервые в мире вместе с человеком покорять космическое пространство отправились мясо и шоколад. Тюбики с этими продуктами находились под рукой у Гагарина. И это несмотря на то, что первый полет длился всего 108 минут. Еда на борту была вовсе не из опасений голодного космического обморока, а в строго научных целях — оценить, как будет работать организм в стрессовых условиях. Некоторые ученые сомневались — сможет ли космонавт глотать в космосе. Опыт убедил скептиков — системы и пилота и корабля работали стабильно.

Долгое время основной космический паек упаковывался в алюминиевые тубы — и первое, и второе, и компот. Прежде чем попасть в паек к космонавту, пище приходилось испытывать поистине космические перегрузки: на специализированном комбинате еду сначала готовили, затем превращали в пюре, потом заправляли в тюбик и стерилизовали. Получалось компактно и удобно. Понятия «сытно» и «вкусно» пришли в обиход космических диетологов немного позднее. Но то, что годилось для краткосрочных полетов, не совсем подходило для длительных. Кроме того, в послеполетных отчетах многие космонавты ставили «неуд» такому формату еды. Шутка ли — неделями питаться пюре из тюбика. Недовольство учли, и вскоре на помощь взрослому «детскому» питанию приш-

ли консервы. Жидкие блюда все так же упаковывались в тубы, а остальная пища — в консервные банки. А позднее к ним добавились и пластиковые вакуумные пакеты с сухими полуфабрикатами. Что интересно, формат упаковки не меняется уже несколько десятков лет. С развитием технологий модифицировался лишь состав упаковки.

Предстартовая подготовка

Организация процесса питания космонавтов достаточно сложная штука. Суровые требования предъявляются со всех сторон. Здесь нужно учесть множество параметров — от калорийности до упаковки.

Начинается все с того, что питание космонавтов разрабатывается строго научно в лабораториях Института медико-биологических проблем РАН. Ученые планируют рацион сразу на целый день. Задача примерно такова. Дано: суточная норма калорий одного космонавта — 3200 ккал; необходимый баланс питательных веществ — 300 г углеводов, 100 г белков, 118 г жиров плюс дополнительные микроэлементы и витамины. Нужно подобрать такие блюда, чтобы они и укладывались в норму, и были разнообразными, и не потеряли вкусовых качеств. Ученые прекрасно справляются с этой задачей. Из-за того, что рацион разработан сразу на день, космонавту нет необходимости съесть все блюда в строгом порядке — главное, получить необходимую порцию энергии, а последователь-

Бирюлевский экспериментальный завод — единственный официальный российский производитель еды для космонавтов. Первым еду в космосе попробовал Юрий Гагарин. У него на завтрак были три тюбика по 160 г: два с мясом и один с шоколадом.





Космонавты могут попросить добавить в меню что-то из любимых блюд и напитков. Главное, чтобы еда не крошилась, была легкой и транспортабельной.

ность попадания блюд в желудок не очень-то и важна. Большое внимание уделяется сырью, из которого готовится еда: оно должно пройти специальную проверку и получить сертификат соответствия и в Министерстве обороны, и в ИМБ РАН. Поэтому простым магазинным продуктам вход в космос с российской стороны заказан. Даже с учетом этих бесконечных требований очевидно, что набор блюд в космическом меню довольно обширен — сейчас в нем больше 200 наименований. Несмотря на такой богатый выбор, ученые постоянно трудятся над обнов-

лением ассортимента. Разнообразие питания психологически очень важно для человека, долгое время находящегося в замкнутом пространстве. Научные изыскания завершены, и наступает время дегустации. В центре подготовки к полетам космонавтам предлагается оценить космофуд по десятибалльной шкале. Блюда, получившие менее пяти баллов, сразу же отсеиваются, а остальные дорабатываются согласно пожеланиям дегустаторов. По результатам нескольких тестирований вышедшая в «финал» дегустации еда добавляется в космическое меню.

Солонка и перечница на борту станции — это две бутылочки с растворами. Любой сыпучий продукт на станции под запретом.

Конечно, не стоит думать, что на борт присылаются сразу все 200 блюд. Набор продуктов повторяется раз в восемь дней, а с очередным грузовым кораблем космонавты получают уже другое восьмидневное меню. Кроме того, на борту МКС есть неприкосновенный запас продуктов, рассчитанный на 40 дней, на случай, если с доставкой произойдет сбой.

Но недостаточно просто сварить борщ или пожарить котлеты, их еще нужно правильно упаковать. Бабушкин метод: «суп — в термос, котлеты — в фольгу», увы, не подойдет. Космическую еду стерилизуют и закатывают в алюминиевые консервные банки. Но чаще всего подвергают сублимированной сушке — готовое блюдо сначала замораживается до -70°C , а потом высушивается в вакуумных установках и упаковывается в полимерные пакеты. После таких экзекуций продукт может оставаться съедобным очень долгое время, а главное — сохраняет 97 процентов полезных веществ. Кроме того, упакованные сублимированные продукты весят очень мало (в 10 раз меньше исходной массы). Это немаловажный факт, ведь доставка одного килограмма груза на орбиту стоит пять–семь тысяч долларов, а стоимость суточного питания космонавта оценивается в 18–20 тысяч рублей. А как же старые добрые тюбики? Они еще не ушли в прошлое, но явно сдают позиции — сейчас они используются только для приправ, соусов и джемов. А солонка и перечница на борту станции — это две бутылочки с растворами. Любой сыпучий продукт на станции под запретом. Овощи, фрукты и орехи попадают к космонавтам без дополнительных

Ничего сложного, кроме того, что есть приходится не только в вертикальном положении, но и в горизонтальном, и вверх ногами.

сложностей. Их только обрабатывают специальными составами, которые продлевают срок хранения и абсолютно безопасны для здоровья экипажа.

Космический камбуз

Космическая кухня устроена по-особенному. Начнем с того, что это вообще не комната, а небольшая часть отсека, где хранятся запасы еды и прикручен к полу стол. Вместо плиты используется небольшой столик с ячейками, в которые вставляются консервные банки и с помощью электричества разогреваются до определенной температуры. А вместо чайника — большой термопот с кнопками и штуцерами.

Проголодавшийся космонавт достает необходимые продукты из специального кейса. Устанавливает консервную банку в гнездо на столе, а в пакет с сухим продуктом заливает необходимое количество воды из термопота. И через 15 минут полноценный космический обед готов.

Роскошной сервировке на орбите нет места, да и невесомость устанавливает свои правила. Тарелки и чашки на МКС отсутствуют совсем, а вот столовые приборы — необходимость. Они практически ничем не отличаются от привычных нам вилок и ложек. Разве что ручки немного длиннее, чтобы удобней было доставать еду из пакета. Сам прием пищи требует внимательности и аккуратности. Несмотря на то, что практически вся космическая еда вязкая, можно не уследить за кусочком и обнаружить его потом в самом неожиданном месте. Напитки тоже упакованы в пластиковые пакеты, и пьют космонавты из трубочек. В общем-то ничего сложного, кроме того, что есть



приходится не только в вертикальном положении, но и в горизонтальном, и вверх ногами.

А вот с хлебобулочными изделиями у космонавтов долго не получалось подругиться. Непреодолимая тяга хлеба оставлять везде крошки доставляет много хлопот и на Земле, а в космосе такое поведение превращается в большую проблему. Всего несколько маленьких крошек могут ощутимо испортить жизнь на борту — забиться в воздушные фильтры, попасть в микросхему или того хуже — проникнуть в дыхательные пути космонавту, пока он

спит. И наш пищепром научился печь хлеб, который совсем не крошится, а по вкусу и энергетическим показателям не отличается от привычного нам. Хлеб для космонавтов расфасован в маленькие пакетики, одна булочка весит примерно три грамма и рассчитана на один укус. Но полностью отказаться от крошащихся продуктов не удалось, и на этот случай обеденный стол оборудовали специальным прибором — крошкоуловителем. По сути это крошечный пылесос, расположенный под мелкосетчатой разделочной доской. Космонавты называют его «крохобором».

Особенность хлеба оставлять везде крошки доставляет много хлопот и на Земле, а в космосе такое поведение превращается в большую проблему.



Несмотря на надписи, в тубиках находится не русская водка, а борщ. Такими подарками американских коллег удивили советские космонавты после успешной стыковки «Союз — Аполлон».

После трапезы вся пустая упаковка и остатки еды обязательно утилизируются в герметичные контейнеры. Это непреложное правило, потому как разложение пищевых отходов в замкнутом пространстве станции может организовать маленькую экологическую катастрофу и парализовать нормальную работу станции на некоторое время. А вот мыть посуду космонавтам нет необходимости, да и мыть-то нечего — тарелок нет, кастрюль-сковородок тоже. Все, что нужно, — это протереть влажной салфеткой столовые приборы и примагнитить их в специальное отделение в столе.

Чего изволите?

С точки зрения психологии, прием пищи — немаловажный ритуал в рутинной жизни космонавта. Своеобразная возможность «заземлиться» и почувствовать себя в привычных, «земных» условиях. Поэтому к пищевым просьбам космонавтов на земле относятся со всей серьезностью. Перед стартом грузового корабля космонавты отправ-

ляют на Землю небольшие списки того, чего бы им хотелось вкусенького. Суточный рацион российского космонавта выглядит примерно так. Первый завтрак — чай с лимоном или кофе, творог и сдобный хлеб. Второй завтрак (да-да, у космонавтов четырехразовое питание): гречневая каша с молоком или мясом, чернослив с орехами, сок, чай или кофе. Обед — закуска греческая, суп харчо, овощи с мясом, хлеб, орехи, сок. Ужин: картофельное пюре с курицей в подливке, сыр, ржаной хлеб, медовая коврижка, молоко, сок. По желанию космонавт может заменить основное блюдо рыбными или

мясными консервами. И, конечно же, к каждому приему пищи добавляются свежие фрукты и овощи. Экипаж на МКС интернациональный и меню иностранных космонавтов немного отличается от российского, отражая особенности национальной кухни. Самый богатый ассортимент блюд у российских и американских астронавтов. Меню, утвержденное НАСА, включает любимые американские блюда — тыквенный и куриный пироги, панкейки, картофельное пюре с мясом и кукурузной подливкой, кукурузные лепешки, бекон, морепродукты, йогурты и другие. В меню также включена масса



Космонавт Юрий Иванович Маленченко (слева), командир 7-й экспедиции, и астронавт Эдвард Т. Лу, научный сотрудник и бортинженер МКС НАСА.

Многие годы космонавты умоляли заменить растворимый кофе чем-нибудь вкусным. Ситуацию изменили итальянские астронавты, которые привезли на орбиту отличную кофеварку, разработанную специально для условий невесомости.



различных «хрустяшек» — крекеров, орешков, конфет. Кроме того, у американских пилотов есть возможность заказать любое блюдо, продающееся в обыкновенном магазине. Главное, чтобы оно было компактным и транспортабельным и не крошилось. В основе китайского рациона — отварной рис, свинина и курица, приготовленные традиционными способами. И, конечно же, зеленый и травяной чай. Японские космонавты предпочитали суши, рисовые шарики, лапшу. Причем с лапшой японским ученым пришлось повозиться — слишком жидкая консистенция не позволяла есть ее в условиях невесомости. Кроме того, ни один уважающий себя японец не отправится в космос без бутылочки соевого соуса, васаби и зеленого чая. С итальянскими пилотами на МКС прилетел настоящий кофе. Долгие годы наши космонавты вынуждены были пить растворимый и настойчиво просили ученых придумать способ заваривания кофе в космосе. А вот итальянские инженеры изобрели и доставили на орбиту специальную кофемашину, способную приготовить эспрессо даже в условиях невесомости! Но какое бы ни было разнообразное меню, космонавты норовят провезти с собой что-нибудь вкусненькое. Однажды попытка «контрабанды» оказалась

успешной, и американские астронавты каким-то образом протащили с собой сэндвич. Обычный сэндвич, из обычного хлеба и котлеты. С обычными крошками. На пару дней МКС превратилась в квест «найти все крошки». В последний раз перед стартом сотрудникам ЦУПа пришлось изымать у французского космонавта его любимый сыр с плесенью. Сыр — пожалуйста, а плесень нужно оставить на Земле, слишком уж она биологически активна. Разное меню вовсе не означает, что космонавты едят исключительно свою еду. Обстановка на борту дружеская, и все с удовольствием угощают друг друга чем-нибудь необычным. Иностранцам очень нравится российский творожный мусс, а наши астронавты с удовольствием лакомились французским паштетом с черными трюфелями.

Кроме того, у всех космонавтов на борту есть одна общая проблема — изменение работы вкусовых рецепторов. У каждого это проявляется по-своему, но в большинстве случаев вкус притупляется и пища кажется пресной. Поэтому на столе всегда присутствуют всевозможные приправы без деления на национальности: соус чили, табаско, кетчуп, горчица, хрен, васаби, сгущенный соевый соус и майонез. Регулярно на станции происходят интернациональные застолья. Традиционно совместная трапеза организуется при смене членов экипажа, на дни рождения и в дни национальных праздников. В редких случаях, по большому празднику, и непременно с разрешения командира МКС, члены экипажа могут позволить себе выпить 30 г коньяка. ✈

Однажды американские астронавты каким-то образом протащили с собой сэндвич из обычного хлеба и котлеты. С обычными крошками. На пару дней МКС превратилась в квест «найти все крошки».



Рожденный в харизме

9 апреля — день рождения Виктора Черномырдина — одного из самых ярких российских политиков эпохи 1990-х. Он родился в семье потомственных оренбургских казаков. Долгое время работал в нефтегазовой промышленности. В самое тяжелое и переломное время возглавил Правительство РФ. Вопреки прогнозам скептиков поддержал и продолжил демократические преобразования и либерализацию экономики. Способствовал освобождению заложников в Буденновске. На один день во время хирургической операции на

сердце у Бориса Ельцина стал исполняющим обязанности Президента РФ.

Был послом России на Украине. Однако в народной памяти он запомнился не этим, а своими меткими, емкими и парадоксальными изречениями, как нельзя лучше иллюстрирующими нашу жизнь. Некоторые из них, например, «хотели как лучше, а получилось как всегда», уже стали поговорками. Вспомним и другие изречения Виктора Степановича, которому в этом году исполнилось бы 80 лет.

О себе

В харизме надо родиться.

Красивых женщин я успеваю только заметить. И ничего больше.

У меня приблизительно два сына.

Все это так прямолинейно и перпендикулярно, что мне неприятно.

У меня к русскому языку вопросов нет.

Вы думаете, что мне далеко просто. Мне далеко не просто!

Если я еврей — чего я буду стесняться! Я, правда, не еврей.

Вы там говорили, а нам здесь икалось, но я и к этому отношусь нормально.

Если делать — так по-большому!

Если бы я все назвал, чем я располагаю, да вы бы рыдали здесь!

На любом языке я умею говорить со всеми, но этим инструментом я стараюсь не пользоваться.

Я же вижу по глазам: вас же тошнит.

Я господина Буша-младшего лично не знаю, но вот с отцом его, господином Бушем-старшим я знаком и жену его Буш-старшую тоже.

Я готов и буду объединяться. И со всеми. Нельзя, извините за выражение, все время врастопырку.

Я не тот человек, который живет удовлетворениями.

Я ничего говорить не буду, а то опять чего-нибудь скажу.

А раньше где были? Когда думать было надо, а не резать сплеча семь раз... А сейчас спохватились, забегали. И все сзади оказались. В самом глубоком смысле. А Черномырдин предупреждал.

И знаю опять, как можно. А зачастую, и как нужно.

Но я не хочу здесь все так, наскоком: сегодня с одним обнялся, завтра с другим, потом опять — и пошло-поехало. Да так и до панели недалеко...

Не хочу быть бригадиром отставных президентов.

Когда моя наша страна в таком состоянии, я буду все делать, я буду все говорить!

Когда я знаю, что это поможет, я не буду держать за спиной!

Я тоже несу большую нагрузку. И у меня тоже голос сел. А я ведь даже вчера не пил. И другого ничего не делал. Я бы это с удовольствием сделал.

Моя жизнь прошла в атмосфере нефти и газа.



О наблевшем

Я бы не стал увязывать эти вопросы так перпендикулярно.

Все те вопросы, которые были поставлены, мы их все соберем в одно место.

Будем отстаивать это, чтобы этого не допустить.

К сожалению, мертвыми душами выглядят некоторые наши коллективные органы.

Как кто-то сказал, аппетит приходит во время беды.

Много денег у народа в чулках или носках. Я не знаю, где — зависит от количества.

Мы надеемся, что у нас не будет заповров на границе.

Мы продолжаем то, что мы уже много наделали.

Раньше полстраны работало, а пол не работало. А теперь все наоборот.

Говорю безо всяких — спад экономики еще не полностью пошел на подъем.

Мы всегда можем уметь.



Работающий президент и работающее правительство — так это ж песня может получиться.

О политике

Кто попытается мешать — о них знаем мы в лицо! Правда, там не назовешь это лицом!

Вообще-то успехов немного. Но главное: есть правительство!

Есть еще время сохранить лицо. Потом придется сохранять другие части тела.

Мы никуда не вступаем. Нам нельзя вступать. Мы как вступать начнем, обязательно во что-нибудь наступим.

Работающий президент и работающее правительство — так это ж песня может получиться.

Мы будем уничтожать наше ядерное оружие вместе с Америкой.

С налоговым сюрреализмом надо кончать.

Мы выполнили все пункты: от А до Б.

Мы будем проводить иностранную политику иностранными руками.

Президент показал и еще покажет. И кто бы нас сегодня ни провоцировал, кто бы нам ни подкидывал какие-то там Ираны, Ираки и еще многое что — не будет никаких. Никаких не будет даже поползновений. Наоборот, вся работа будет строиться для того, чтобы уничтожить то, что накопили за многие годы.

Клинтона целый год долбали за его Монику. У нас таких через одного. Мы еще им поаплодируем. Но другое дело — Конституция. Написано: нельзя к Монике ходить — не ходи! А пошел — отвечай. Если не умеешь... И мы доживем! Я имею в виду Конституцию!

Курс у нас один — правильный.

Мы сегодня на таком этапе экономических реформ, что их не очень видно.

Но пенсионную реформу делать будем. Там есть где разгуляться.

Кто говорит, что правительство сидит на мешке с деньгами? Мы мужики и знаем, на чем сидим.

Кого на следующих выборах изберут, мы будем с тем и работать. А кто там нам по сердцу, кто там ниже сердца — это уже другой разговор.

Какую бы общественную организацию мы ни создавали — получается КПСС.

Надо делать то, что нужно нашим людям, а не то, чем мы здесь занимаемся.

Страна не знает, что ест правительство.

Но если говорить о сегодняшнем заседании, то я дал бы, конечно, удовлетворительную оценку. Я других оценок вообще не знаю.

Помогать правительству надо. А мы ему по рукам, все по рукам. Еще норювим не только по рукам, но еще куда-то. Как говорил Чехов.

Эти выборы обернулись для нас тяжелым испытанием. Это никогда больше не должно повториться.

О России и россиянах

Россия — страна сезонная.

Вино нам нужно для здоровья.
А здоровье нам нужно, чтобы
пить водку.

Ввяжемся в драку — провалим следующие, да и будущие годы. Кому это нужно? У кого руки чешутся? У кого чешутся — чешите в другом месте.

Говорят, наш спутник без дела висит.
У нас много чего висит без дела,
а должно работать!

Вы посмотрите — все имеем, а жить не можем. Ну не можем жить! Никак все нас тянет на эксперименты. Все нам что-то надо туда, достать там, где-то, когда-то, устроить кому-то. Почему не себе?! Почему не своему поколению?!

Почему этот, как говорится, зародился тот же коммунизм, бродил по Европе, призрак, вернее. Бродил-бродил, у них нигде не зацепился! А у нас — пожалуйста! И вот — уже сколько лет под экспериментом.

**Произносить слова
мы научились.
Теперь бы научиться
считать деньги.**

Философские

Лучше водки хуже нет.

Никогда у нас такого не было и вот опять.

Здесь вам не тут!

И с кого спросить, я вас спрашиваю?
Эти там, те тут, а тех до сих пор никто ни разу...

Лучше быть головой мухи, чем задницей слона.

Когда трудно, мы всегда протянем...
То что надо.

Может сбываться. Сбудется, если не будем ничего предпринимать.

На ноги встанем — на другое ляжем.

И те, кто выживут, сами потом будут смеяться.

Сейчас историки пытаются преподнести, что в тысяча пятьсот каком-то году что-то там было. Да не было ничего!

Надо всем лечь на это и получить то, что мы должны иметь.

Прогнозирование — вещь сложная, особенно когда речь идет о будущем.

Надо же думать, что понимать.

Сегодня ничего, завтра ничего, а потом спохватились — и вчера, оказывается, ничего.

Были, есть и будем. Только этим и занимаемся сейчас. ✈



Апрель

Яркие события апреля,
вошедшие в историю

хронотоп

Фигуры высшего пилотажа

4 апреля 1914 года состоялась первая в России демонстрация комплекса фигур высшего пилотажа. Мероприятие проходило на ипподроме Императорского Санкт-Петербургского бегового общества, а демонстрировал фигуры «король воздуха», пилот Адам Габер-Влынский. В присутствии 5 тысяч зрителей пилот продемонстрировал основные элементы, известные на тот момент, – скольжение на крыло, скольжение на хвост (то, что сейчас называется колоколом), виражи с вертикальным креном и, конечно, мертвую петлю, которую смелый авиатор совершил 12 раз подряд, чем вызвал аплодисменты публики. В тот день Габер-Влынский побил мировой рекорд: до него мертвую петлю удавалось делать только 11 раз подряд.



«Король воздуха» Адам Габер-Влынский и авиаконструктор Игорь Сикорский на конкурсе военных аэропланов 1913 г.

Марсианин из Висбадена

1 апреля 1950 года западногерманская газета Wiesbadener Tagblatt опубликовала сенсационную новость под заголовком «Марсиане приземлились в Висбадене». В статье сообщалось, что в небе над городом потерпел аварию НЛО, пилот арестован американскими оккупационными властями и его допрашивает военная полиция. В качестве подтверждения информации была опубликована фотография. На снимке пришелец шел в сопровождении двух офицеров американской армии. Инопланетянин метрового роста в кислородной маске; под фотографией пояснялось, что у него одна нога и передвигается он прыжками. Фотографию мгновенно перепечатали многие издания по всему миру. Поднялась шумиха. В итоге через несколько дней газете Wiesbadener Tagblatt пришлось разъяснить, что публика-



ция была первоапрельской шуткой, а в роли инопланетянина выступил обычный земной ребенок, к которому не очень аккуратно пририсовали перепончатые лапы и приклеили противогаз с другой фотографии.



Столыпин-реформатор

14 апреля 1862 года родился Петр Аркадьевич Столыпин – один из наиболее известных государственных деятелей Российской империи. В разные годы Столыпин занимал должности губернатора Гродно и Саратова, министра внутренних дел и премьер-министра Российской империи. После революции 1905 года Столыпин, с одной стороны, ввел указ о «скорорешительных» судах для террористов-революционеров, а с другой – провел целый ряд законопроектов, которые вошли в историю как Столыпинская реформа.

Восстание в лагере Бадабер

26 апреля 1985 года по разным данным от двенадцати до пятнадцати пленных советских солдат подняли восстание и захватили лагерь моджахедов в районе селения Бадабер. Лагерь был секретным. Здесь пакистанские и американские военные специалисты занимались подготовкой «воинов джихада» для войны с СССР в Афганистане. Здесь же содержалось несколько пленных советских солдат, которых использовали для самых тяжелых работ по обустройству лагеря. За малейшую провинность пленных жестоко избивали.

Вечером 26 апреля советским солдатам удалось снять часовых и захватить большой склад с оружием, который находился на территории лагеря. Вооружившись, они предприняли попытку захватить радиоузел, чтобы сообщить о своих координатах. Однако сделать это из-за поднятой в лагере тревоги уже не удалось. Восставшие

были окружены, но на протяжении двух дней ожесточенно сопротивлялись, и несколько попыток штурма окончились ничем. Тогда с пленными решили договориться. Но они согласились сдать оружие только в присутствии советского консула. Власти Пакистана пойти на это не могли. В итоге были задействованы вертолеты и армейская артиллерия Пакистана, которая стала прямой наводкой расстреливать лагерь. Один из снарядов попал в склад с боеприпасами. В результате сильнейшего взрыва образовалась воронка диаметром 80 метров. Лагерь был полностью уничтожен. Погибли и все восставшие. После этого Пакистан отказался от практики содержания на своей территории военных лагерей моджахедов, а среди афганских формирований был распространен приказ о том, чтобы впредь советских военнослужащих в плен не брать.



Запрещено, если не очищено

9 апреля 1966 года Ватикан официально отменил Индекс запрещенных книг. Индекс запрещенных книг — список публикаций, которые были запрещены к чтению Римско-Католической Церковью под угрозой отлучения. Первый такой список был опубликован в Нидерландах в 1529 году. Официальной целью составления Индекса было ограждение веры и нравственности от посягательств и богословских ошибок. Книги, прошедшие цензуру, печатались с грифом *Nihilobstat* («никаких препятствий») и *Imprimatur* («да будет напечатано») на титульном листе. Не прошедшие получали пометку «*donec expurgetur*» (запрещено, если не очищено). Истинный католик не должен был продавать или читать такие книги, способные подвергнуть опасности веру или мораль.

Список был весьма эффективен: на протяжении многих лет книги, попавшие в список, было очень трудно найти в католических странах, особенно вне крупных городов.

В разное время в список входили сочинения таких авторов, как Вольтер, Даниель Дефо, Джордано Бруно, Коперник, Оноре де Бальзак, Сартр, и другие. Почти все известные западные философы были включены в список — в том числе и верующие, как, например, Декарт, Кант, Беркли.



Его аграрная реформа опиралась на развитие зажиточного крестьянства и введение частной крестьянской земельной собственности. А благодаря промышленной реформе изменились правила найма рабочих, продолжительность рабочего дня, ввелось страхование от болезней и несчастных случаев. Он выступал категорически против войны с Германией и Австро-Венгрией. «Дайте государству 20 лет покоя внутреннего и внешнего, и вы не узнаете нынешней России». При этом он продолжал проводить

жесткую политику в отношении левых радикалов внутри страны. «Противникам государственности хотелось бы избрать путь радикализма. Им нужны великие потрясения, нам нужна Великая Россия!» Однако завершить начатые реформы Столыпину не дали. Одинадцатое (!) по счету покушение на политика оказалось удачным. Через три года после его гибели страна ввязалась в Первую мировую войну, что в конечном итоге привело к революции и развалу Российской империи.

Беседовал Дмитрий Шарапов

В состоянии полета

Пилот пассажирского самолета — одна из самых почетных и ответственных профессий на земле. Какой путь нужно пройти и какими качествами обладать, чтобы сесть за штурвал авиалайнера, мы попросили рассказать летного директора авиакомпании «Азимут» Вячеслава Карповича Бедросова.

— По каким критериям вы отбираете летчиков? Что нужно, чтобы работать пилотом в авиакомпании «Азимут»?

— Есть федеральные требования. Прежде всего, это диплом летного училища о профессиональном образовании. Человек должен быть пилотом. Кандидаты, претендующие стать пилотами «Азимута», на первом этапе сдают экзамены, подтверждающие их знания теоретического и практического характера.

Второе требование — это медицинское освидетельствование. Человек должен быть полностью готов к работе и физически и психологически. Состояние здоровья кандидата в пилоты проверяет врач летного отряда. Кроме этого необходимо пройти обязательное и довольно сложное тестирование у психолога.

Далее необходимо знание английского языка, которое также подтверждается тестированием входного контроля. Потом кандидатов проверяют специалисты по авиационной безопасности. В итоге собирается летно-методический совет из числа командно-руководящего состава компании и принимается решение по каждому кандидату в отдельности, которое я заверяю.

— Большой отсев происходит?

— В среднем мы берем одного человека из пятнадцати пилотов-кандидатов. Но пройти входной контроль недостаточно. После этого еще нужно отправиться в учебные центры на переучивание. Мы работаем с двумя такими центрами — «Авиационная школа Аэрофлота» и SuperJet International в городе Жуковском. Прибыв в эти центры, кандидаты проходят дополнительное тестирование уже по стандартам учебного заведения. Затем начинается обучение.





В день открытия регулярных рейсов авиакомпании «Азимут» из Краснодара в Санкт-Петербург.

Курс довольно длительный и сложный. Включает в себя наземную подготовку, работу на процедурных тренажерах и на основном симуляторе. После чего сдается экзамен и пилоты переходят к самому главному — к обучению уже в небе на самолете. В нашем случае это самолет Sukhoi Superjet 100, потому что «Азимут» использует только этот тип самолетов.

После окончания обучения уже подготовленные пилоты возвращаются к нам, проходят процедуру входного контроля по стандартам авиакомпании и приступают непосредственно к работе.

— Это в основном ростовчане?

— Приоритет, конечно, отдается специалистам, которые живут здесь, но в принципе мы открыты для всех желающих. На данный момент около тридцати процентов летного состава — это местные пилоты. Когда-то они работали в авиакомпаниях «Донавиа», «Аэрофлот-Дон» и обладают хорошим опытом. Все остальные приехали к нам со всей страны. Есть даже с Сахалина.

— Но это все россияне?

— Да. Иностранцев специалистов мы не берем. Пока нет такой необходимости.

— Дополнительное обучение, о котором вы говорили, необходимо, чтобы пилоты освоили особенности работы на самолетах Sukhoi Superjet 100. А есть какие-то дополнительные тренинги, учитывающие непростые местные погодные условия нашего региона? Ведь у нас летом плюс сорок, а зимой минус двадцать, круглый год случаются сильные ветры, туманы, грозы и т. д.

— Вопрос правильный. Это, конечно, входит в программу подготовки пилотов. Более того, отрабатываются и

различные нештатные ситуации. Происходит это и в процессе дополнительного обучения в летных центрах, о которых я говорил. Затем, придя к нам и имея сертификат обучения по программе с отработкой всех тех нюансов, о которых вы упомянули, пилоты еще дополнительно отрабатывают различные ситуации на тренажере. Происходит это регулярно. Вы знаете, у нас такая профессия, что учиться надо постоянно. Мне уже 53 года, я опытный пилот и все равно постоянно чему-то учусь, учусь, учусь. И пока я буду летать, я буду продолжать учиться.

— А что за ситуации отрабатываются на тренажерах?

— Сложные метеосостояния, различные отказы техники. Существует определенная программа, согласно которой пилот проходит через все, что в принципе может произойти в воздухе. Это делается, конечно, не за одну тренажерную сессию, даже не за один год. И эту программу проходят все наши пилоты.

В нее дополнительно входит не только отработка техники пилотирования в различных условиях, но и авиационная безопасность, учет человеческого фактора, аварийно-спасательная подготовка на суше и на воде, перевозка опасных грузов и многое-многое другое.

— Давайте представим: вот самолет взлетает, переходит на автопилот — и дальше лететь до какого-нибудь условного Таиланда десять часов. Пассажиры в этот момент могут почитать бортовой журнал, поспать, посмотреть кино. А что делают летчики в это время?

— Это только кажется, что включил автопилот и все, можно расслабиться. Система автопилота — это оборудование, которое дает пилоту возможность расширить свое информационное поле. Во время взлета ситуация очень



*Командир воздушного судна
пилот-инструктор Александр Бурлаченко
и командир воздушного судна
Александр Зайцев*

быстро меняется и идет такая высокая концентрация внимания, что все сосредоточено только на самых важных приборах. Все остальное берет на себя автоматика. После выхода на эшелон экипаж осуществляет постоянный контроль всех систем. Самое главное — готовность в течение трех секунд вмешаться в процесс, если возникла какая-то нештатная ситуация. Автоматика постоянно проводит мониторинг и диагностику всех систем. В случае возникновения каких-то отклонений автоматика дает об этом знать. В зависимости от того, какая проблема возникла и насколько она серьезная, сигнал может быть белым, зеленым, желтым, красным. И реакция пилота должна последовать не позднее чем через три секунды. Поэтому заниматься чтением книг, отвлекаться на гаджеты, прием пищи, сон или что-то еще ни в коем случае нельзя. Это строгойше запрещено. Если пилоту нужно выйти из кабины, например, в туалет, чашку кофе выпить или размяться, то после определенной процедуры передачи управления контроль за самолетом переходит к другому пилоту. И он, в свою очередь, осуществляет двойной контроль.

— Есть у пилотов какие-то свои традиции?

— Конечно есть. Например, когда я заканчивал училище, курсантов, которые осуществили свой первый

Люди, поступающие в летное училище, невероятно мотивированы. Это идет от души. Многие просто не могут не летать.

самостоятельный полет, другие курсанты обязательно отлавливали и купали в фонтане.

— Напоминает традиции десантников или моряков.

— Ну, мы же тоже флот. Хотя и воздушный.

— Как вы думаете, что заставляет человека связать свою жизнь с небом, стать пилотом?

— Есть, конечно, материальная составляющая. Этого никто не отменял. Пилот — хорошо оплачиваемая профессия. Но главное все-таки не это. Есть и духовная составляющая этой профессии. Люди, поступающие в летное училище, невероятно мотивированы. Это идет от души. Многие просто не могут не летать.

У меня еще в начале моего летного пути был командир. И он мне как-то сказал: «Слава, как только ты почувствуешь, что ты идешь не на полет, на работу — надо уходить на пенсию». Я его слова хорошо запомнил.

Понимаете, самолет обмануть нельзя. Он как друг, как партнер. И относиться к нему нужно соответственно. Это, может быть, странно звучит, но самолет для пилота — это одухотворенное существо, с которым все летчики разговаривают. Вот у нас в компании, казалось бы, один тип самолета — Sukhoi Superjet 100. Собраны на одном заводе, одна кабина, все одинаковое, а характеры у самолетов разные. Каждый ведет себя где-то в чем-то по-разному. И это чувствуешь.

Перед вылетом мы обходим самолет. Выполняем процедуру внешнего осмотра. Во время обхода нужно обратить внимание на несколько моментов, и мысленно я всегда разговариваю с самолетом во время этой процедуры. После полета я тоже обязательно подойду к самолету, попрощаюсь, как с живым человеком. И это не суеверие. Это некая духовная связь, которая есть между человеком и машиной во время полета. Самолет и пилот должны быть одним целым, чувствовать друг друга. И тогда все будет отлично. ✈

НОВАЯ УСЛУГА

ОНЛАЙН РЕГИСТРАЦИЯ



- ВОЗМОЖНОСТЬ ВЫБОРА МЕСТА
- СДАЧА БАГАЖА ВНЕ ОЧЕРЕДИ

Услуга платная. Подробности на официальном сайте авиакомпании www.azimuth.aero.

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

азимут 

Нескучайка

для детей...

нескучайка

Найди 11 отличий



Загадки

Сверкая огромным хвостом в темноте,
Несется среди ярких звезд в пустоте,
Она не звезда, не планета,
Загадка Вселенной...

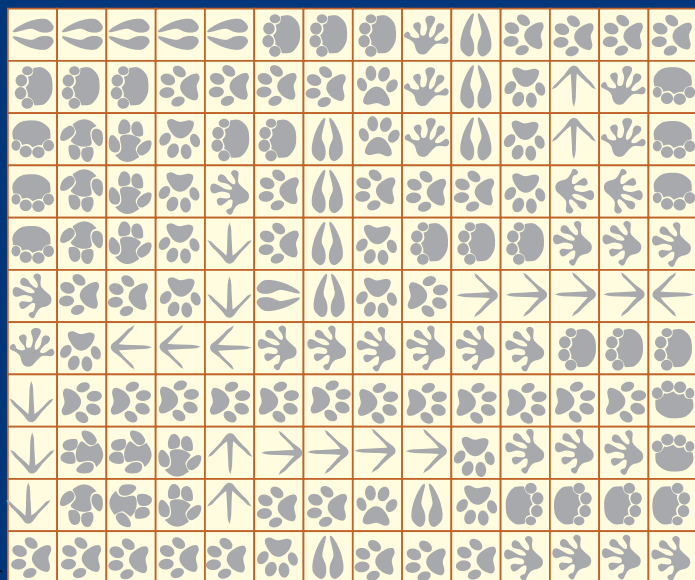
Все планеты с полюсами,
Есть экватор у любой.
Но планеты с поясами
Не найдете вы другой.
В этих кольцах он один,
Очень важный господин.

Ночью посмотри в оконце –
В небе высоко
Загораются, как солнце,
Очень далеко.

Ответ: комета, Сатурн, звезды.

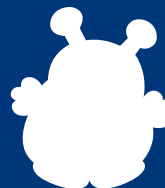
Поймает ли кошка мышку?

Подсказка: иди по кошачьим следам...



Ответ: Поймает, но не сразу.

У какого инопланетянина какая тень?



...и для взрослых

Когда в 1781 году Уильям Гершель открыл планету Уран, он назвал ее в честь короля Георга III. По этому поводу он сказал: «Раньше названия планетам давали по именам античных богов – Меркурий, Венера, Марс, Юпитер и др. Сейчас я хочу поступить по-другому. Если потомки спросят, когда была открыта последняя планета Солнечной системы, ответ будет – во время правления короля Георга III». Однако теперь эта планета носит имя Уран. Какое имя дал Гершель этой планете?

Ответ: Звезда Георга.

В 2001 году был проведен эксперимент, который показал, что храпящие на Земле не храпят в космосе.



Ответ: Белого.

Викторина

ВОПРОС 1 : Кто из космонавтов установил абсолютный рекорд XX века по продолжительности одного полета (439 дней)?

Юрий Романенко
Валерий Поляков
Муса Манаров
Валентина Терешкова

ВОПРОС 2 : Кто из российских космонавтов больше всех (в сумме) находился в условиях полета в космическом пространстве (878 суток)?

Валерий Поляков
Муса Манаров
Алексей Леонов
Геннадий Падалка

Ответ: 1. Валерий Поляков в январе 1994 года - марте 1995 года, Геннадий Падалка – 878 суток (СССР). В свой первый полет отправившись в возрасте 25 лет 10 месяцев 26 дней. 4. Джон Гленн-мл. (США). На момент старта шаттла Discovery ему было 77 лет 3 месяца 11 дней.

ВОПРОС 3 : Кто был самым молодым космонавтом на момент старта?

Юрий Гагарин
Алексей Леонов
Герман Титов
Борис Волынов

ВОПРОС 4 : Кто был самым возрастным космонавтом на момент старта?

Джон Гленн-мл.
Владимир Комаров
Джеймс Восс
Джерри Росс

Загадки

1. Если в названии одной из планет Солнечной системы переставить буквы, то получится название столицы одной из стран СНГ. Какой?
2. В названии какой звезды спряталась нота?
3. Какое астрономическое явление описал А. С. Пушкин: «... не пуская тьму ночную на голубые небеса, одна заря сменить другую спешит, дав ночи полчаса»?
4. Назовите самую яркую звезду неба.
5. Существуют ли в нашей Солнечной системе карликовые планеты?
6. Смогут ли космические корабли сесть на все планеты Солнечной системы?
7. У какой планеты есть спутники, названия которых переводятся как «Ужас» и «Страх»?

Ответ:
1. Венера (Ереван).
2. Сиринус, Поллукс.
3. Явление «белых ночей».
4. Сиринус в созвездии Гонимых псов.
5. В нашей Солнечной системе существует всего 5 карликовых планет: Церера (Ceres), Плутон (Pluto), Эрида (Eris), Макемаке (Макемаке) и Хаумеа (Haumea). Плутон даже не является самым большим из них. Крупнейшая карликовая планета нашей Солнечной системы — это Эрида. Она почти на 27% больше Плутона. Бонусный факт: Эрида — бог войны в римской мифологии.
6. Нет, только на твердые планеты: Меркурий, Венера, Землю, Марс и Плутон. А Юпитер, Сатурн, Уран и Нептун — газо-жидко-газовые шары, огромные шары газа и жидкости, без твердой оболочки. Но у них есть много лун, на которые посадка возможна.
7. У Марса.



Фотограф Мамука Хелашвили

Территория комфорта

Международный аэропорт «Платов» начал работу в декабре 2017 года. Авиатранспортный объект такого масштаба построен в нашей стране впервые за всю постсоветскую историю. Современный дух аэропорта «Платов» подчеркивают и яркие архитектурные решения, реализованные в бизнес-залах российского и международного секторов вылета.

Солнце. Воздух. Берега

Концепция зала повышенной комфортности международных линий, разработанная компанией VOX Architects, передает природную красоту и богатство южного региона: высокие и низкие берега Дона, перепад которых

достигает 80 метров, долина полноводной реки, заросшие отмели, общее ощущение тепла, простора и изобилия, которое чувствует каждый, кто здесь оказывается.

Яркая арт-инсталляция «Восход Солнца» приветствует пассажиров на входе в зал ожидания. Сияющие перегородки «Лучи» задают планировочное решение, формируя просторные и камерные зоны для комфортабельного ожидания. В зале имеются столики и полки с встроенными розетками, USB и Wi-Fi зарядками.

У каждого пассажира есть возможность выбора места: индивидуальные места на креслах вдоль окон; диванные группы, рассчитанные на семьи и



компании; групповые зоны с креслами; детская зона; места для сна; места в баре. Всем пассажирам зала повышенной комфортности предлагается перекус по системе «шведский стол».

**Телефон бизнес-зала МВЛ:
+7 (863) 333-47-48**





Весенняя степь

Тема плодородия донской земли взята за основу концепции интерьера российского бизнес-лаунжа аэропорта, предложенной московским архитектурным бюро Nefa Architects. Создателей необычного потолка бизнес-зала внутренних авиалиний вдохновила красота весенней степи, полной удивительных цветов и трав.

Проектируя это пространство и создавая образ, архитекторы решили изменить масштаб и как бы опуститься на поверхность земли, взглянуть на небо из-под цветов. Зал внутренних воздушных линий одновременно сможет принять до 70 посетителей. Большой компании предложат расположиться в баре или на диванах в зоне кафе, детям наверняка понравится скамья с петлевидной аркой, пассажирам, которые ищут уединения или изолированное рабочее пространство, будет удобно на подиуме у окна в креслах с высокими спинками.

В баре пассажиры могут перекусить в формате «шведского стола» с секциями горячих и холодных за-

кусок, супов, горячих блюд, холодных и горячих напитков. Для удобства вылетающих также предусмотрены гардероб, игровая площадка для детей, душевая комната.

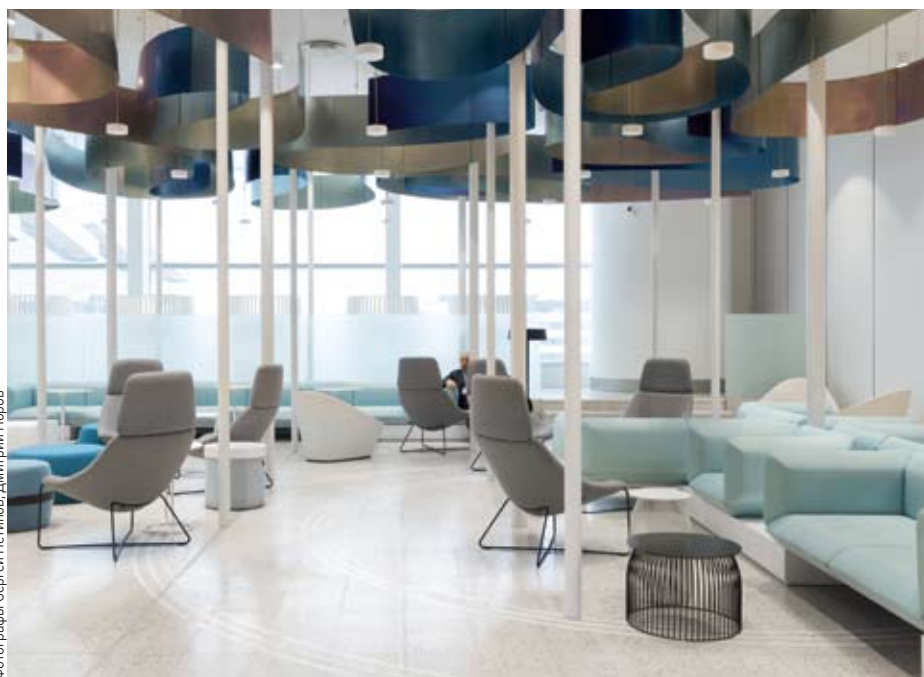
Телефон бизнес-зала ВВЛ:
+7 (863) 333-47-47

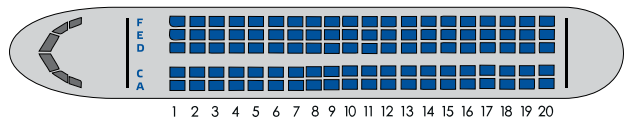
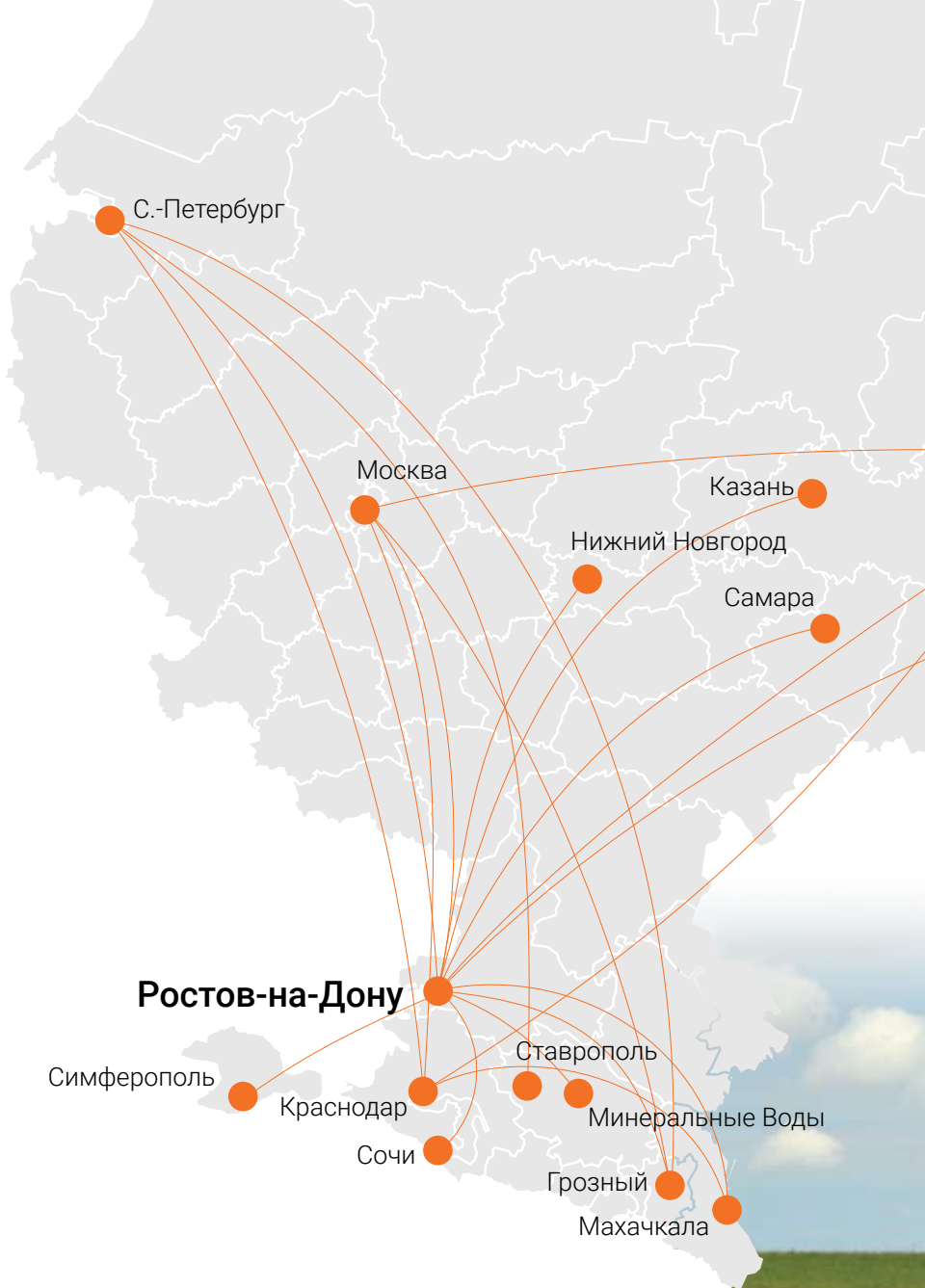
В бизнес-зале бесплатно обслуживаются следующие категории пассажиров:

- пассажиры бизнес-класса на рейсы авиакомпаний, заключивших договор на предоставление услуг по обслуживанию пассажиров в бизнес-зале;
- пассажиры, имеющие бонусные карты авиакомпаний, заключивших договор на предоставление услуг по обслуживанию пассажиров в бизнес-зале;
- пассажиры – держатели карт Priority Pass, Diners Club, LoungeKey, LoungePass, DragonPass в соответствии с условиями пребывания в зале.

Пассажиры эконом-класса могут воспользоваться услугами бизнес-зала при наличии мест за наличный или безналичный расчет.

Стоимость посещения – 4 000 рублей. Предоставление зала для одного ребенка от 2 до 12 лет – 2000 рублей. Дети до 2-х лет обслуживаются бесплатно.





СУХОЙ СУПЕРДЖЕТ 100

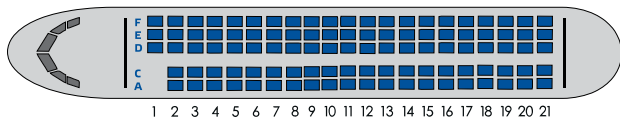
SUKHOI SUPERJET 100

RA-89079

RA-89080

RA-89085

Тип самолета.....	ближнемагистральный пассажирский самолет
Длина (м).....	29,9
Размах крыла (м).....	27,8
Компоновка салонов.....	класс «Эконом» (100 кресел)
Максимальная взлетная масса самолета (т).....	49,45
Тип двигателя.....	два турбореактивных двигателя
Крейсерская скорость (км/ч).....	840
Максимальная высота полета (км).....	12,2
Максимальная дальность полета (км).....	4200



СУХОЙ СУПЕРДЖЕТ 100
RA-89036

SUKHOI SUPERJET 100

Тип самолета.....	ближнемагистральный пассажирский самолет
Длина (м)	29,9
Размах крыла (м).....	27,8
Компоновка салонов.....	класс «Эконом» (103 кресла)
Максимальная взлетная масса самолета (т)	49,45
Тип двигателя.....	два турбореактивных двигателя
Крейсерская скорость (км/ч)	840
Максимальная высота полета (км).....	12,2
Максимальная дальность полета (км).....	4200

Правила поведения пассажиров*

при предполетном 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 полетов, 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 летному 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 отведенных для этого местах в соответствии с правилами перевозки багажа в кабине;
- держать привязные ремни застегнутыми при включении табло «Застегните ремни» (рекомендуется держать привязные ремни застегнутыми в течение всего полета);
- 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 полета, жизни, здоровью и личному достоинству других пассажиров, а также авиаперсонала, и допускать по отношению к ним любое оскорбление, словесное или физическое;
- во время полета употреблять алкогольные напитки, кроме тех, которые были предложены на борту воздушного судна;
- курить (в т. ч. электронные сигареты) на борту самолета в течение всего полета;
- 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, взлета и посадки самолета;
- вскрывать до окончания полета опломбированные пакеты магазинов беспошлинной торговли.

Руководство по авиационной и производственной безопасности
АО «Авиакомпания АЗИМУТ»

8 (863) 373-00-00

Авиакомпания **азимут**

Поиск заказов

Покупать билет на сайте azimuth.aero выгодно!

- В ЛЮБОЕ УДОБНОЕ ВРЕМЯ, НЕ ВЫХОДЯ ИЗ ДОМА ИЛИ ОФИСА
- НЕТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ СБОРОВ
- БЕЗОПАСНАЯ ОПЛАТА БАНКОВСКОЙ КАРТОЙ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЛАТЕЖНЫХ СИСТЕМ VISA INTERNATIONAL, MASTERCARD/EUROCARD ИЛИ КАРТОЙ НАЦИОНАЛЬНОЙ ПЛАТЕЖНОЙ СИСТЕМЫ «МИР»

* 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	Багаж	Ручная кладь
Легкий	Без багажа	10 кг
Выгодный	1 место багажа 23 кг	10 кг
Оптимальный	1 место багажа 23 кг	10 кг
Свободный	1 место багажа 23 кг	10 кг
Комфорт	2 места багажа по 23 кг	10 кг

Габаритная норма бесплатного провоза одного места багажа составляет не более 158 см в сумме трех измерений.

Норма ручной клади

Согласно установленным правилам каждый пассажир экономического класса может взять «багаж в кабину», одно место — 10 кг. Размер одного места «багажа в кабину» не должен превышать 115 см по сумме трех измерений, то есть: длина не более 55 см, ширина — 40 см, высота — 20 см.

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 твердых веществ; тушь; любые иные подобные вещества. Пассажирам разрешается пронести с собой на борт ВС перечисленные выше вещества, но только при условии, что они упакованы в емкости, объем которых не превышает 100 мл. При этом данные емкости должны быть помещены в прозрачный пластиковый пакет объемом 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, объемах разрешается перевозить в ручной клади только: детское питание, необходимое ребенку во время полета; необходимые во время полета лекарства (однако при прохождении досмотра пассажиру следует иметь в виду, что его попросят доказать необходимость этих предметов и веществ в полете).

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 емкости и аэрозоли; емкости, содержащие огнеопасные жидкости; легко воспламеняющиеся жидкости и твердые материалы, бензин для зажигалок и печей, краску и все виды спичек; вещества, выделяющие легко воспламеняющиеся 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 (моноколеса, сегвеи/мини-сегвеи, хOVERборды, гироскутеры), работающих на литиевых батареях.

Особые категории багажа (нестандартный багаж)

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

- лыжное оборудование, включающее: одну пару лыж, одну пару палок, одну пару ботинок;
- чехол с одним сноубордом, 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;
- инвалидная коляска, детская коляска, собака-проводник — если используется пассажиром.

Дополнительная оплата потребует 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 только в салоне 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 полета.



Формула успеха «Дон-Моторс»

В прошлом году группа компаний «Дон-Моторс» отметила свое 20-летие. За это время она смогла не только пережить все экономические кризисы, но и значительно расшириться, поднявшись на новый уровень развития. Каким образом это удалось, рассказывает Председатель совета директоров Группы компаний «Дон-Моторс» Александр Еремеев.

– Расскажите об истории компании «Дон-Моторс». С чего все начиналось?

– «Дон-Моторс» существует с 1997 года. Начиналось все с дилерского центра Volvo. Затем в 2004 году компания стала официальным дилером автомобилей Jaguar и Land Rover. А в 2017 году – бренда Haval, который специализируется на производстве кроссоверов и внедорожников и является SUV-брендом №1 в Китае.

Сейчас «Дон-Моторс» – это один из самых крупных игроков на автомобильном рынке Ростова, это более 130 сотрудников и четыре знаковых автомобильных бренда. По всем этим брендам мы являемся официальными дилерами, поэтому помимо продаж

автомобилей как таковых мы предоставляем весь комплекс услуг по их сервисному обслуживанию, продаже запчастей, а также различные бонусные программы.

– Статус официального дилера ко многому обязывает, но дает и ряд преимуществ. Расскажите о них.

– Например, каждый наш дилерский центр имеет склад оригинальных запчастей. В случае если необходима запчасть для модели, уже снятой с производства, мы заказываем ее в Англии или Швеции. Подбор и доставка осуществляются максимально быстро. Однако качественную деталь мало привезти. Ее нужно правильно установить. Мы располагаем всем необходимым оборудованием, чтобы максимально быстро и качественно провести техническое обслуживание. У нас есть малярно-кузовной цех, который способен производить ремонт всех видов автомобилей, включая автомобили с алюминиевым кузовом, любые премиальные марки машин, и т.д. Кроме этого все наши сотрудники регулярно проходят обучение и повышение квалификации непосредственно у производителей. Таким образом, мы

предоставляем сервисные услуги самого высокого уровня. Наша компания не раз проходила аттестацию импортеров и каждый раз получала самую высокую оценку.

– Раз уже речь зашла об оценке: какова ценовая политика вашей компании? Почему любители премиальных автомобилей приходят именно к вам?

– Розничные цены на автомобили рекомендуются импортерами. Понятно, что от производителя цена максимально лояльная. Кроме того, проводятся различные акции, существуют бонусные программы. У нас есть постоянные клиенты, с которыми мы работаем очень давно. Для них у нас тоже специальная ценовая политика. Мы стараемся, что называется, «лично» общаться с каждым клиентом, понять, что ему нужно и предоставить автомобиль исходя из его потребностей. Слышать людей – очень важно. Не случайно у нас дружеские отношения со многими клиентами. Это своего рода клуб или даже семья. Мы вместе путешествуем на наших автомобилях, отдыхаем, делимся впечатлениями. Видеть в клиенте друга – наверное, это и есть главная формула нашего успеха!



NEW HAVAL H9

Настоящий рамный внедорожник для любых дорог

HAVAL

Мощнее, комфортнее, безопаснее.



Система адаптации к
дорожным условиям

Система адаптации к дорожным условиям с улучшенными настройками обеспечивает отличную устойчивость, управляемость и высокую проходимость автомобиля при использовании различных режимов движения («АВТО», «4L», «Спорт», «Песок», «Снег» и «Грязь»).



8-ступенчатая АКПП ZF с возможностью
ручного переключения



Решетка радиатора нового дизайна





Система блокировки заднего
дифференциала EATON



Роскошная отделка салона

Официальный дилер
HAVAL
Ростов-на-Дону

DON MOTORS
официальный дилер

г. Ростов-на-Дону, пр. Шолохова, 316А, тел. (863) 322-10-22;
donmotors.haval.ru   havalrostov





CORUM

CRAFT YOUR DREAMS



Admiral AUTOMATIC

Корпус диаметром 42мм из нержавеющей стали, механизм с автоматическим заводом, малая секундная стрелка и дата

corum-watches.com

18KARAT
ПРЕДМЕТЫ РОСКОШИ

Ростов-на-Дону, пр-т Чехова, 35/30, (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 @18karatostov