

ваш

азимут

Бесплатный
экземпляр

Бортовой журнал авиакомпании

#2

Апатиты.

Город у подножия Хибин

(98) ФЕВРАЛЬ
2026



Содержание

14 Заполярный городок



Чем знамениты Апатиты – один из самых северных городов России.

24 Воздушный путь гражданской авиации



История ГВФ в России.

32 Кошачья столица России

Камбала, кошки, янтарь и другие достопримечательности Зеленоградска.

38 Аллеи смысла



Фоторепортаж из парка «Краснодар» – одного из самых красивых в стране.

44 Дайджест

Обзор новостей науки и техники, способных изменить нашу жизнь завтра.

48 Холодный расчёт Арне Якобсена

Датский архитектор, который стоял у истоков скандинавского дизайна.

56 Самый важный в гардеробе



Занимательная эволюция пиджака.

60 Пицца странствий



Еда, которая участвовала в географических открытиях и завоеваниях.

66 Исторический вопрос

Чем был Сочи до того, как стал курортом? Что общего у «бобби» и «архаровцев»? Отвечаем на эти и другие исторические вопросы.

68 Хронотоп

События февраля, которые вошли в историю.



#2 (98)
2026

Журнал «ВашАзимут»

Учредитель:

АО «Авиакомпания АЗИМУТ»

Издатель: ООО «СкайЛайнПлюс»

Директор: Геннадий Залесский

Главный редактор:

Дмитрий Николаевич Киричук

Начальник информационно-

рекламного отдела:

Алексей Залесский

Рекламный отдел: Екатерина Атоян

Фото на обложке:

Склоны горного массива Хибин.

Автор: Полина Соколова.

Адрес редакции и издателя:

344082, г. Ростов-на-Дону,

ул. Темерницкая, 32.

Тел. +7 (938) 102-18-38.

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 40 от 26.01.2026.

Дата выхода в свет 30.01.2026.

Ежемесячное издание. Тираж 5000 экз. Распространяется бесплатно.

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

0+



Дорогие друзья!



Добро пожаловать в мир снежной сказки!

Дорогие путешественники, с огромной радостью приветствую вас на страницах этого журнала, который рассказывает о самом сердце Кольского полуострова — гостеприимных Апатитах и Кировске. Здесь, у подножия величественных Хибин, находится курорт «Большой Вудъявр».

Наш северный край славится не только обильным снегом, который позволяет нам кататься с конца осени до самого лета, но и особой, тёплой атмосферой. Мы уверены: настоящая зимняя сказка начинается с внимания к каждому гостю. Именно поэтому мы создали инфраструктуру, где прекрасный сервис встречается с могучей природой.

Сейчас, в разгар февраля, склоны покрыты идеальным «вельветом», а с вершин открываются захватывающие дух панорамы заснеженных просторов. Но наше главное сокровище — это люди. Вы убедитесь, что легендарное гостеприимство Русской Арктики — не миф. Насладитесь уютом наших ресторанов и кафе с аутентичной кухней, в том числе уникального горного «Плато» с прекрасными панорамными видами, оцените комфорт просторной зоны катания и подъемников, изучите самую крупную в России экспозицию минералов в современном выставочном центре и, возможно, станете свидетелями волшебного северного сияния, танцующего в небе.

А ещё мы приглашаем вас открыть для себя особую магию апрельского и майского катания: когда солнце уже дарит тепло, а снег остаётся «катабельным». Планируйте свой весенний отпуск сейчас — это идеальное время для активного отдыха без морозов, но со всем очарованием зимы.

Добраться до этой сказки проще простого: авиакомпания «Азимут» выполняет удобные прямые рейсы из московского Внуково, до которого легко доехать на метро. Таким образом, путь из столицы к нашим склонам становится одним сплошным удовольствием, без лишних хлопот.

Приезжайте в Кировск и Апатиты, чтобы не просто покататься на лыжах, а почувствовать искреннюю заботу, испытать восторг от природы и зарядиться энергией настоящей зимы. Мы уже ждём вас, чтобы подарить незабываемые эмоции!

**Директор горнолыжного курорта
«Большой Вудъявр»
Александр Сергиенко**

Уважаемые пассажиры!



Искренне рад, что вы выбрали авиакомпанию «Азимут» для своего путешествия!

Представляем вам февральский номер бортового журнала «Ваш АЗИМУТ», посвящённый Апатитам – здесь расположен самый северный горнолыжный курорт нашей страны с самым продолжительным сезоном, который длится с ноября до конца мая. Неповторимой красоты природа встречает пассажиров, прибывающих на Кольский полуостров. В Апатиты авиакомпания «Азимут» выполняет прямые рейсы из московского аэропорта Внуково четыре раза в неделю.

9 февраля в нашей стране отмечается 103-я годовщина со дня образования Воздушного флота России. Авиационная отрасль страны растёт и развивается, но приоритетами, как и сто лет назад, являются безопасность полётов и комфорт пас-

сажиров. Сердечно поздравляем авиаторов нашей страны и ветеранов отрасли с Днём гражданской авиации России! Ваш профессионализм является основой развития отрасли.

23 февраля Россия отмечает День защитника Отечества. Служение Родине, стойкость и самоотверженность являются ценностями, объединяющими поколения нашей страны. От всей души поздравляю с Днём защитника Отечества всех, кто стоит на защите рубежей нашей Родины. Желаю крепкого здоровья! Ваше мужество – это пример для следующих поколений!

В февральском выпуске мы расскажем о возможности приобрести с выгодой авиабилеты в рамках акции для многодетных граждан России, а также о новых направлениях маршрутной сети авиакомпании «Азимут».

**Заместитель исполнительного директора
по стратегическому развитию
АО «Авиакомпания АЗИМУТ»
Иван Винокуров**



Авиакомпания «Азимут» приняла участие в акции «Ёлка желаний» в международном аэропорту Уфа

Новогодняя мечта Богдана Абилова из Уфы исполнилась: школьник пообщался с экипажем авиакомпании и вместе с братом сидел в кабине самолёта.

Глава республики Башкортостан Радий Хабиров исполнил новогоднюю мечту 10-летнего уфимца Богдана Абилова о знакомстве с миром гражданской авиации в рамках ежегодной благотворительной акции «Ёлка желаний». В акции приняли участие международный аэропорт Уфа и авиакомпания «Азимут». 19 января Богдан и его младший брат Арсений посетили воздушную гавань, где для ребят была проведена увлекательная экскурсия, познакомившая с работой различных департаментов. Юных авиаторов пригласили на

перрон, где в сопровождении экипажа они поднялись на борт самолёта авиакомпании «Азимут» и увидели, как выглядит кабина пилотов современного отечественного пассажирского лайнера.

«Авиакомпания «Азимут» по традиции поддерживает благотворительную акцию «Ёлка желаний». Мы рады познакомить подрастающее поколение с гражданской авиацией, показать технику, познакомить с представителями разных авиационных профессий. Возможно, когда ребята вырастут, они выберут авиацию в качестве своей

профессии и станут частью трудовых коллективов авиапредприятий нашей страны. Авиакомпания «Азимут» уделяет особое внимание пассажирам с детьми. У многих авиаторов любовь к небу появляется ещё в школьные годы, и мы рады поддержать интерес ребят к гражданской авиации», – отметил директор по стратегическому развитию авиакомпании «Азимут» Иван Винокуров.

«Наше предприятие ежегодно и с большим удовольствием поддерживает акцию «Ёлка желаний». Особенно нас радует, что из года в год среди заветных детских желаний встречается мечта побывать в аэропорту, увидеть изнутри кабину воздушного судна и пообщаться с экипажем. Для нас это не просто экскурсия – это возможность пообщаться с нашими будущими коллегами, вдохновить их и, возможно, помочь определиться с профессией. Такие встречи дают нам, действующим работникам, огромный заряд энергии и уверенность в том, что у гражданской авиации есть достойная смена», – отметил заместитель генерального директора Владислав Недорезов. Авиакомпания «Азимут» благодарит международный аэропорт Уфа за возможность присоединиться к акции «Ёлка желаний».

Фото: Максим Чегодаев



Авиакомпания «Азимут» возобновляет акцию для многодетных граждан России

Авиабилет в рамках акции оформляется на основе онлайн-заявки в Отдел клиентской поддержки авиакомпании.

Авиакомпания «Азимут» сообщает о возобновлении акции для многодетных граждан России, в рамках которой членам многодетной семьи старше 12 лет предоставляется скидка 15 % на тариф экономического класса на основании удостоверения многодетной семьи. К заявке необходимо приложить скан-копию удостоверения многодетной семьи, паспортов, свидетельств о рождении всех членов семьи; в случае необходимости подтвердить родство – сканы иных документов. Детям в возрасте от двух до 12 лет и детям до двух лет на отдельном кресле авиабилеты на внутрироссийские рейсы оформляются со скидкой 50 % за исключением перевозок по субсидированным тарифам и на субсидируемых рейсах. На субсидируемых и международных рейсах детям до 12 лет и детям до двух лет на отдельном кресле предоставляется скидка 25 % от опубликованного тарифа.



Фото: TravnikovStudio/presphoto.ru

Авиабилеты со скидкой могут быть оформлены на рейсы с датами вылета с 12 января по 30 апреля, с 15 мая по 31 мая и с 15 сентября по 25 декабря 2026 года.

Оплата выполняется по ссылке, направленной на электронную почту, указанную в заявке, в которой должно быть не менее двух пассажиров – членов многодетной семьи.

Подробная информация об акции и форма онлайн-заявки доступны на сайте авиакомпании.

Авиакомпания «Азимут» начинает полёты из Сочи в Атырау

Авиабилеты по минимальным тарифам уже доступны на сайте авиаперевозчика.



© Baturina Yuliya / Фотобанк Лори

Авиакомпания «Азимут» продолжает развивать международную маршрутную сеть и с 02 июня 2026 года начинает полёты из Сочи в Атырау. Рейс выполняется дважды в неделю – по вторникам и субботам – по графику:

- **A45099**, вылет из Сочи в 01:30, посадка в Атырау в 05:15;
- **A45100**, вылет из Атырау в 06:15, посадка в Сочи в 06:00.

Для каждого аэропорта указано местное время.

Авиабилеты из Сочи в Атырау доступны от 4650 рублей, из Атырау в Сочи – от 4615 рублей, дополнительно к тарифам взимаются сборы.

Приобрести авиабилеты и сделать перелёт комфортнее с помощью дополнительных услуг вы можете на официальном сайте авиакомпании «Азимут».

Авиакомпания «Азимут» приглашает к участию в программе «Тайный пассажир»

После выполнения условий программы участникам вручаются сертификаты на перелёт со скидкой.

Авиакомпания «Азимут» постоянно совершенствует уровень сервиса и приглашает к участию в программе «Тайный пассажир». Участники программы оценивают качество услуг и работу сотрудников авиакомпании на всех этапах полёта. За подробную и подкреплённую фотографиями оценку, выполненную в соответствии с правилами, авиакомпания «Азимут» вручает участникам программы сертификат на скидку в размере 50 % на перелёт туда и обратно по маршрутной сети. Для участия в программе «Тайный пассажир» необходимо отправить заявку в свободной форме на электронную почту sp@azimuth.ru, указав ФИО, возраст, пол, номер авиабилета и бронирования, даты планируемого вылета и направление, а также номер телефона и e-mail. К участию в программе «Тайный пассажир» допускаются пассажиры старше 18 лет.

Запрос на участие должен быть направлен не позднее чем за 15 календарных дней до планируемого перелёта. Авиакомпания «Азимут» проведёт инструктаж для кандидатов, которые пройдут внутренний отбор.



Фото: Алексей Вдовин

После полёта Тайный пассажир в течение одного рабочего дня должен отправить в авиакомпанию заполненную анкету, приложив фотографии и видеоматериалы. Материалы, собранные Тайным пассажиром, изучаются специалистами авиакомпании «Азимут» и становятся основой критериев совершенствования сервиса.

Приоритетами авиакомпании «Азимут» являются безопасность и комфорт пассажиров на каждом этапе путешествия. Авиакомпания регулярно внедряет новые услуги и работает над повышением уровня качества сервиса, поэтому оценка пассажиром качества предоставления услуг по конкретным критериям позволит авиакомпании сделать перелёт ещё комфортнее, а сервис – выше.

Авиакомпания «Азимут» открыла продажу авиабилетов из Минеральных Вод в Нижнекамск

Авиабилеты по минимальным тарифам уже в продаже.

Авиакомпания «Азимут» информирует о поступлении в продажу авиабилетов на направление Минеральные Воды – Нижнекамск – Минеральные Воды. Полёты выполняются с 22 февраля по 25 марта 2026 года два раза в неделю в соответствии с графиком.

По воскресеньям:

- **A46245**, вылет из Минеральных Вод в 02:50, посадка в Нижнекамске в 05:40;
- **A46246**, вылет из Нижнекамска в 06:40, посадка в Минеральных Водах в 09:40.



© Горшков Игорь / Фотобанк Лори

По средам:

- **A46245**, вылет из Минеральных Вод в 23:50, посадка в Нижнекамске в 02:40 (+1);
- **A46246**, вылет из Нижнекамска в 03:40 по четвергам, посадка в Минеральных Водах в 06:40.

Для каждого аэропорта указано местное время.

Авиабилеты доступны от 5080 рублей в одном направлении.



Привилегии для участников Программы лояльности А-плюс

Авиакомпания «Азимут» развивает Программу лояльности А-плюс и напоминает о привилегиях для участников.

Присоединяйтесь к Программе лояльности А-плюс в вашем личном кабинете на сайте авиакомпании и сделайте свой перелёт комфортнее и выгоднее. Участники Программы лояльности А-плюс имеют возможность оплачи-

вать А-рублями авиабилеты и дополнительные услуги. При регистрации в Программе лояльности вам будет начислено 500 приветственных А-рублей после совершения первого перелёта. Став участником Программы А-плюс,

вы сможете накапливать А-рубли за каждый совершённый перелёт и оказанные услуги, которые затем сможете потратить на новые билеты авиакомпании для себя или для другого пассажира. Участники Программы лояльности А-плюс могут приобрести авиабилеты за 1 рубль и оплатить остаток суммы А-рублями.

Profi: двойное начисление А-рублей и выбор места за один рубль

В Программе лояльности участникам доступен уровень участия Profi, предусматривающий двойное начисление А-рублей и выбор места в салоне самолёта за один рубль. Перейти на уровень Profi может любой участник в своём личном кабинете Программы лояльности, нажав кнопку «Profi» и оплатив годовой уровень участия.

Ознакомиться подробнее с условиями Программы лояльности А-плюс вы можете на официальном сайте перевозчика.



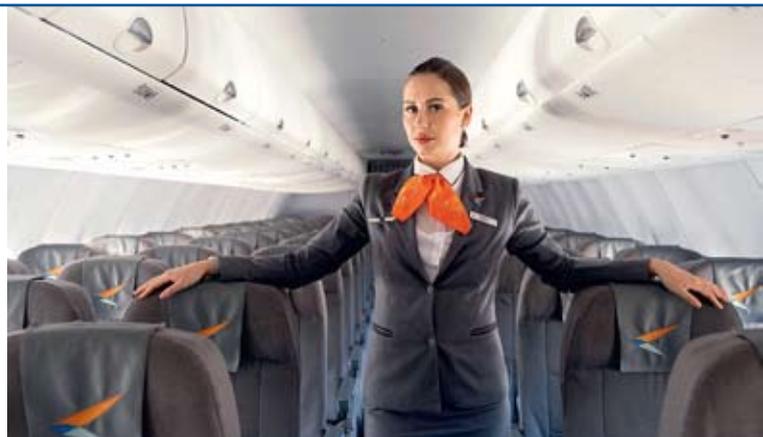
Для вашего комфорта в полёте

Чтобы ваш полёт стал максимально комфортным, авиакомпания «Азимут» предусмотрела возможность для пассажиров самостоятельно оформлять дополнительные услуги при покупке билета и даже после — вплоть до регистрации на рейс.

На сайте авиакомпании «Азимут» пассажирам доступно оформление услуг дополнительного страхования, СМС-оповещения, заказ дополнительного питания и другие удобные сервисы, помогающие провести время на борту с удобством.

Выбор места в салоне самолёта

Пассажиры «Азимута» могут заранее выбрать удобное место в салоне – у окна, у прохода или с увеличенным пространством между рядами. Это особенно удобно для тех, кто летит в компании и хочет сидеть рядом. Самые выгодные тарифы на выбор мест доступны онлайн: при покупке билета, через «Поиск заказов», личный кабинет или во время онлайн-регистрации. Также при покупке авиабилета вместе с выбором места доступно оформление услуги автоматической онлайн-регистрации на рейс.



Дополнительное питание

Теперь пассажиры «Азимута» могут заранее заказать питание на рейс прямо на сайте авиакомпании. В меню – основные блюда, закуски и горячие напитки. Услугу можно добавить при покупке билета, позже через раздел «Поиск заказов» или во время онлайн-регистрации. Предварительный заказ гарантирует, что выбранное блюдо будет ждать вас на борту. При вылете из аэропорта Внуково и аэропорта Сочи заказ рационов дополнительного питания доступен на борту.

СМС-информирование

Сообщение уведомит о начале регистрации на рейс, назначении и изменении номера выхода на посадку и начале посадки на борт самолёта. При подключении услуги короткое текстовое сообщение отправляется на номер мобильного телефона, указанного в бронировании. Услуга СМС-информирования не включает в себя информирование пассажиров о таких сбойных ситуациях с рейсом, как задержка и/или отмена рейса.





© Losevsky Pavel / фотобанк Лори

Дополнительное страхование

Авиакомпания «Азимут» предлагает услугу добровольного страхования, которую можно оформить прямо на сайте при покупке билета или позже. Пассажирам доступны полисы от несчастных случаев, задержки рейса, утери багажа, отмены поездки, а также страхование животных. После оплаты полис приходит на e-mail вместе с маршрут-квитанцией. Стоимость – от 659 рублей за перелёт в одну сторону. Партнёр программы – АО «АльфаСтрахование».

Бизнес-зал

Услугу «Бизнес-зал» можно оформить в 24 аэропортах – практически в любом аэропорту маршрутной сети авиакомпании «Азимут». В бизнес-залах пассажиры получают доступ в зоны премиум-класса и повышенного комфорта в секторе вылета с пространством для отдыха, бесплатными напитками и закусками, Wi-Fi и другими удобствами. Стоимость услуги зависит от конкретного бизнес-зала, итоговую стоимость можно уточнить при оформлении.



Evgeny Haritonov/pressfoto.ru



фото: Meirfy/pressfoto.ru

Сопровождение ребёнка на борту

Услуга «Несопровождаемый ребёнок» позволяет оформить перевозку ребёнка без взрослых пассажиров, но под полным присмотром и контролем сотрудников авиакомпании или действующих от её лица сотрудников аэропорта. В аэропорту ребёнка сопровождает представитель авиакомпании или сотрудник аэропорта, а в самолёте – бортпроводник. Для оформления услуги необходимо отметить чекбокс «Сопровождение ребёнка в полёте» в форме поиска билетов.

Гарантированная цена

Сервис «Гарантированная цена» от авиакомпании «Азимут» позволяет зафиксировать стоимость билета на 24 часа и оплатить его позже. Услуга особенно удобна, если вы нашли выгодный тариф, но не готовы оплатить сразу. Стоимость – 549 рублей, оформить можно не позднее, чем за четыре дня до вылета. Так вы не потеряете подходящий билет, даже если решение о поездке потребует времени.

Ознакомьтесь подробнее с условиями и оформить дополнительные услуги вы можете на официальном сайте авиакомпании «Азимут» azimuth.ru.



Заполярный городок

Апатиты — один из самых северных городов России. В начале XX века он буквально за несколько лет вырос из крошечной станции на Мурманской железной дороге до оживлённого рабочего городка. А сегодня он является современным научно-промышленным центром Мурманской области, который расположен примерно в 185 километрах к югу от Мурманска, между озером Имандра и знаменитыми Хибинскими горами.





Редкий минерал

Своему рождению Апатиты обязаны редкому минералу. В 1924 году группа молодых советских геологов во главе с академиком Александром Евгеньевичем Ферсманом отправилась в экспедицию по местным горам и сопкам. Недалеко от железнодорожного разъезда они обнаружили богатейшие залежи апатита — зеленоватого минерала. Это фосфорное соединение после переработки можно превратить в удобрение, которое позволяет почве давать очень высокий урожай.

Как вспоминал сам академик Ферсман: *«Вскоре после освобождения края от английской оккупации мы впервые проникли в этот массив и решили подвергнуть его детальнейшему исследованию. Это было тяжёлое время: на ноги привязывали мешки, чтобы не скользить по голым скалам тундры; в ведре, которое несли на палке, варилась гречневая каша, сдабриваемая грибами и черникой... По оленьим тропкам, часто совершенно*

без карты, пробирались мы постепенно от линии Мурманской железной дороги вглубь тундры, производя разнообразные наблюдения, исправляя карту и собирая коллекции минералов.

В один из таких переходов они обнаружили «большое количество зелёных глыб апатитовой породы». Позднее на этом месте и был заложен первый рудник. В мае 1930 года правительство СССР дало директиву: развернуть горные разработки Хибинских тундр, воздвигнуть на базе северных рек мощную гидроэлектростанцию, быстро построить обогатительную фабрику и город. Этим городом и были Апатиты.



Фото: PressFoto.ru

Недра Хибинского массива содержат примерно полтысячи различных минералов. Причём 110 из них уникальны — они не встречаются больше нигде в мире.



Фото: PressFoto.ru

Заполярный городок

После детальной разведки выяснилось, что недра Хибинского массива содержат примерно полтысячи различных минералов. Причём 110 из них уникальны — они не встречаются больше нигде в мире. Некоторые добывают в промышленных масштабах, какие-то используют в ювелирных украшениях, третьи учтены как запасы важных для страны редкоземельных металлов.

Развитие рудников и заводов привлекало в Хибинские тундры немало количество трудовых кадров со всей страны. Несмотря сложные условия жизни за полярным кругом, город Апатиты довольно быстро рос. В 1989 году здесь проживало почти 90 тысяч человек. Было много проектов инфраструктурного развития. В стране распевали популярную песню:

*За далёким Белым морем,
Среди тундровых озёр,
На холмах белеет город
У подножья снежных гор.*



Ферсман был человеком крупного телосложения, за что коллеги и ученики ласково звали его «дядя слон». Ещё одно прозвище — «шаровая молния» — отражало его энергию и отношение к работе. Самих себя последователи Ферсмана любили называть на манер минералогической терминологии — ферсманидами или ферсманоидами. Его имя носят минералы ферсманит (открыт в 1929-м на Хибинах) и ферсмит (обнаружен в 1946-м на Южном Урале).

Приезжайте, посмотрите на прославленный трудом Апатиты, знаменитый заполярный городок.

К сожалению, после распада СССР многие крупные проекты были заморожены. Что-то достроили позже, но до сих пор в городе можно встретить большие заброшенные здания, которые ещё предстоит восстановить и привести в порядок. Сегодня в Апатитах живёт порядка 55–60 тысяч человек, а сам город считается не только промышленным, но и научным центром в Арктике. Здесь работает Кольский научный центр Российской академии наук и несколько профильных институтов.

От Советов до совриска

В самом городе достопримечательностей совсем немного, но они есть. Большинство домов здесь возводилось ускоренными темпами в 1960–1970-е годы и представляют

собой обычные панельные дома. Как говорится, классика типовой советской архитектуры. Кое-где фасады домов украшены советскими ещё барельефами, мозаиками или современными муралами на тему работы горняков и геологов.

Как дань первому исследователю хибинских недр, в центре города стоит памятник академику Александру Евгеньевичу Ферсману. Рядом расположен Геологический парк, где представлены образцы основных руд и минералов с Кольского полуострова.

В одном из самых симпатичных районов города, Академгородке, есть Музей-Архив истории изучения и освоения Европейского Севера. Здесь представлена экспозиция, иллюстрирующая работу первых отважных путешественников, полярников, краеведов и учёных. Большое внимание уделено культуре и быту местных коренных жителей саамов, а также русскому старожильческому населению — помо-

Поморы («по морю живущие») были известны как искусные мореходы, судостроители, рыбаки и охотники. Ещё их называли «русскими викингами».



Фото: Валентин Жиганов

рам. Последние были очень самобытной этнографической группой, которая сформировалась из новгородских и псковских переселенцев, а также местного финно-угорского населения. Поморы («по морю живущие») были известны как искусные мореходы, судостроители, рыбаки и охотники, имевшие свою уникальную культуру, быт и традиции. Известно, что ещё задолго до официального открытия они жили на архипелаге Новая Земля, открыли Шпицберген, остров Вайгач, а также

освоили берега Северной Сибири, Баренцева и Карского морей. Не случайно их называли «русскими викингами». Ещё одно из интересных культурных мест в городе связано с именем Андрея Малахова. Мало кто знает, но популярный телеведущий родом из Апатитов, а ещё он заядлый коллекционер современного искусства. В его собрании работы Ильи Кабакова, Павла Отдельнова, Петра Белого, Владислава Мамышева-Монро, а также зарубежных художников, среди которых Он Кавара, Энди Уорхол,

Дэвид Хокни, Уго Рондиноне, Дэвид Шриглы и многие другие. В 2020 году Андрей Малахов решил сделать подарок родному городу. Он выкупил санаторий «Изовела» и на его базе после реконструкции открыл Центр современного искусства «Сияние». Здесь можно познакомиться с работами из коллекции телеведущего, а также с творчеством местных художников. На территории «Сияния» находятся арт-резиденции, образовательные классы и творческие лаборатории. А в парке вокруг него расположено сразу несколько арт-объектов, которые вписаны в окружающий ландшафт. Например, интерактивная инсталляция из металла, дерева и стекла «Расписание кукушки» группы ХУ («Художественное уединение»).

Андрей Малахов, популярный телеведущий, – родом из Апатитов, а ещё он заядлый коллекционер современного искусства. Он выкупил санаторий «Изовела» и на его базе после реконструкции открыл Центр современного искусства «Сияние».

Суровые спуски

Всего в 15 километрах от аэропорта Апатиты, рядом с городом Кировском, находится известный на всю страну горнолыжный курорт. Вернее, их здесь

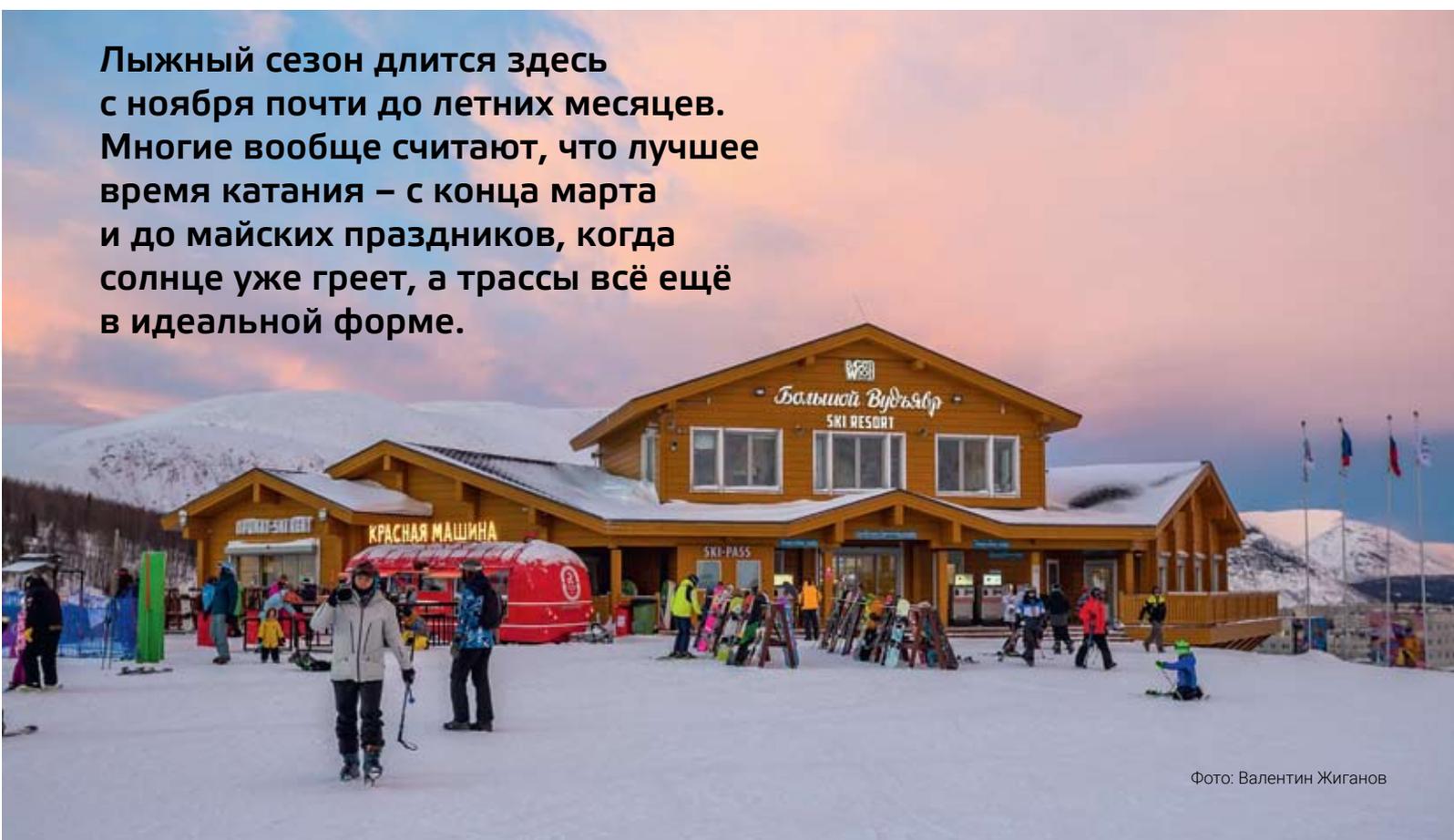
сразу два. Тот, что побольше – «Большой Вудъявр», находится на горе с саамским именем Айкуайвенчорр. Высшая точка горы – 1075 метров, зона катания начинается с 1047, а общая длина трасс – около 35 километров. Катание разделено на Северный и Южный склоны, и у каждого – полный набор цивилизации: парковка, прокат, сушка снаряжения, ски-сервис, школа инструкторов и кафе, где можно восстановить силы и веру в себя. Северный склон – территория комфортных синих и красных трасс. Южный – для тех, кто любит посложнее: здесь есть чёрные спуски, самая длинная трасса № 33 тянется на 1800 метров, а рекорд по протяжённости держит красная №23 – 2500 метров чистого удовольствия. Часть трасс сертифицирована FIS, а хорошее освещение позволяет кататься даже в самый разгар полярной ночи. Второй горнолыжный курорт – Кукисвумчорр. Это крупнейший массив

В местном кафе-баре можно, если повезёт, попасть на одну из райдерских вечеринок, которые здесь устраивают несколько раз за сезон.

Хибин с высотой 1146 метров и место с характером. Исторически именно он был первым горнолыжным центром региона. Первая станция здесь работала уже в 1930 году: геологи-первооткрыватели в свободное время любили прокатиться с горы с ветерком. Правда, поднимались они наверх не на подъёмниках, а своим ходом. Подъёмники появились только в 1964 году. Золотое время Кукисвумчорра пришлось на 1970–1980-е годы, когда здесь проводили чемпионаты СССР. Сегодня на его склонах тренируются воспитанники спортшколы олимпийского резерва.

Современной инфраструктуры здесь меньше: три суровых якорных подъёмника, одно скромное кафе и около 10 километров трасс. Зато уклон крутой и рельеф интересный, а возможностей для фрирайда столько, что глаза разбегаются. Многие маршруты начинаются прямо от канаток. Не случайно 17 лет подряд, до 2022 года, здесь проходили международные соревнования Khibiny Open Cup. Однако из-за лавиноопасности выходить за пределы трасс можно только с гидами. Их контакты подскажут в местном кафе-баре – там же легко найти единомышленников и, если по-

Лыжный сезон длится здесь с ноября почти до летних месяцев. Многие вообще считают, что лучшее время катания – с конца марта и до майских праздников, когда солнце уже греет, а трассы всё ещё в идеальной форме.





Район Хибин – одно из лучших мест в России для наблюдения северного сияния.

везёт, попасть на одну из райдерских вечеринок, которые здесь устраивают несколько раз за сезон.

Вообще, важно учитывать, что климат в Заполярье довольно суровый. Морозы могут опускаться до минус тридцати, хотя средние зимние температуры – минус десять–пятнадцать градусов. Поэтому, выходя на трассу, надо помнить о холодах и ветре и быть к ним готовым. Зато лыжный сезон длится здесь с ноября почти до летних месяцев. Многие вообще считают, что лучшее время катания – с конца марта и до майских праздников, когда солнце уже греет, а трассы всё ещё в идеальной форме. Так что в этом году вы ещё можете при желании успеть покататься на местных трассах.

Природные богатства Хибин

Большинство апатитских достопримечательностей не прячется за музейными дверями и не нуждается в билетах.

Они начинаются сразу за городской чертой. Там, где асфальт уступает место тундре, а привычные ориентиры растворяются в северном просторе. Южнее города раскинулось озеро Имандра – крупнейшее в Мурманской области и одно из самых живописных на всем Кольском полуострове. Летом его поверхность сверкает зеркалом, в котором отражаются облака и горы, а живописные берега будто созданы для неспешных прогулок, пикников и рыбалки. В окрестных лесах можно собирать морошку и другие грибы-ягоды. В последнее время на озере всё чаще можно встретить и любителей водных прогулок на сапах.

Зимой Имандра превращается в широкий ледяной проспект длиной 120 километров. Здесь гоняют на снегоходах, ловят рыбу, а самые смелые осваивают сноукайтинг, разгоняясь по льду под парусом ветра. Над всем этим пространством возвы-

шаются Хибинские горы – древние, суровые и по-северному поэтичные. Большинство названий непривычны русскому уху: Юдычвумчорр, Часначорр, Кукисвумчорр, Айкуайвенчорр. Все они пришли из языка саамов – коренных жителей Кольского полуострова. Саамы верили, что сильные потрясения могут обратить человека в камень, поэтому почти каждая скала здесь имеет свою легенду, а горы воспринимаются как живые свидетели прошлого и настоящего.

Зима в этих местах длится до восьми месяцев и умеет быть суровой. Во время полярной ночи солнце лишь напоминает о себе, чередуя сумерки и полную тьму. Зато летом наступает полярный день – время, когда солнце не заходит вовсе и перестаёшь понимать, где заканчивается вечер и начинается утро.

Ещё одна визитная карточка Апатитов – северное сияние. Местные гиды и турфирмы предлагают вечерние вы-



езды «на охоту», но иногда достаточно скачать нужное приложение, подгадать подходящие условия и просто выйти на окраину города, подальше от фонарей. Если небо чистое, сполохи могут вспыхнуть прямо над головой. Вообще, зимой жизнь в Хибинах не замирает, а, напротив, набирает обороты. У подножия горы Вудъяврчорр уже больше полутора десятков лет каждую зиму вырастает «Снежная деревня». Это огромная художественная галерея площадью около 2500 квадратных метров, где все объекты созданы из снега и льда. Процесс рождения ледяного искусства можно увидеть на фестивале «Снеголёд», который проходит в середине сезона. А после изучения ледяного царства можно согреться ароматным чаем в кафе или отправиться на экскурсию по зимним Хибинам на сноубасе – гусеничном автобусе, которому не страшны ни сугробы, ни бездорожье.

Тем, кому хочется ещё больше северной экзотики, стоит отправиться в Этническую деревню. Здесь знакомят с бытом и культурой кочевых саамов: можно покататься на оленьей или собачьей упряжке, погреться у костра в чуме, примерить традиционный

костюм северных народов, покормить оленей ягелем, пообниматься с голубоглазыми хаски, пострелять из лука, сходить в баню и, конечно, попробовать местную кухню – простую и честную, где главные роли играют рыба, ягоды и оленина.

*Курорт «Большой Вудъявр»,
фото предоставлено курортом
«Большой Вудъявр»*





тема номера

Фото: PressFoto.ru

Вкус Севера

Познание специфики Севера редко ограничивается только погружением в природу и развлечениями. Почти всегда оно продолжается за столом – через вкус, запах и текстуру местных продуктов. В Мурманской области, частью которой являются Апатиты, в последние годы активно формируется арктическая кухня: современное гастрономическое направление, в котором традиционные северные ингредиенты переосмысливаются молодыми шеф-поварами.

Основу этой кухни составляют продукты, веками определявшие жизнь на Севере. Прежде всего это рыба и морепродукты холодных морей: треска, палтус, лосось, зубатка, гребешки и морские ежи. Их ценят за чистый вкус и минимальную обработку. Зачастую достаточно соли, холода и времени. Одна строганина чего стоит! Не менее важна оленина и другое мясо северных животных: его тушат, запекают, готовят на гриле или используют в начинках для пирогов.

Сладкую и кислую ноту вносят северные ягоды – морошка, брусника, черника. Из них делают джемы, соусы и десерты, которые неожиданно хорошо сочетаются с мясом и рыбой. Даже ягель, привычный корм северных оленей, здесь превращается в гастрономи-

ческий ингредиент. Его сушат, делают чипсы или используют как ароматную добавку, придающую блюдам узнаваемый «вкус Севера». Такие «чипсы» часто покупают в качестве съедобных сувениров. Как и джемы из северных ягод. Морошка и брусника хорошо

сохраняют вкус короткого полярного лета. Это очень вкусно! Не говоря уже о массе витаминов и полезных микроэлементов, которые в них содержатся.

Не гастрономический, но характерный для региона памятный подарок – минералы и кристаллы апатита, настоящие фрагменты геологии Кольского полуострова. Дополняют этот набор изделия местных ремесленников: можжевельные подставки, деревянные игрушки и предметы декора, которые продаются на рынках и в сувенирных лавках при музеях.

Воочию познакомиться природными красотами русского Заполярья, увидеть огни северного сияния и попробовать кухню поморов достаточно просто. Нужно купить билеты на рейс «Азимута» из Москвы до Апатитов, а дальше север всё сделает сам. Ведь только здесь, в краю долгой и суровой зимы, можно почувствовать и по-настоящему оценить подлинное человеческое тепло. ✈

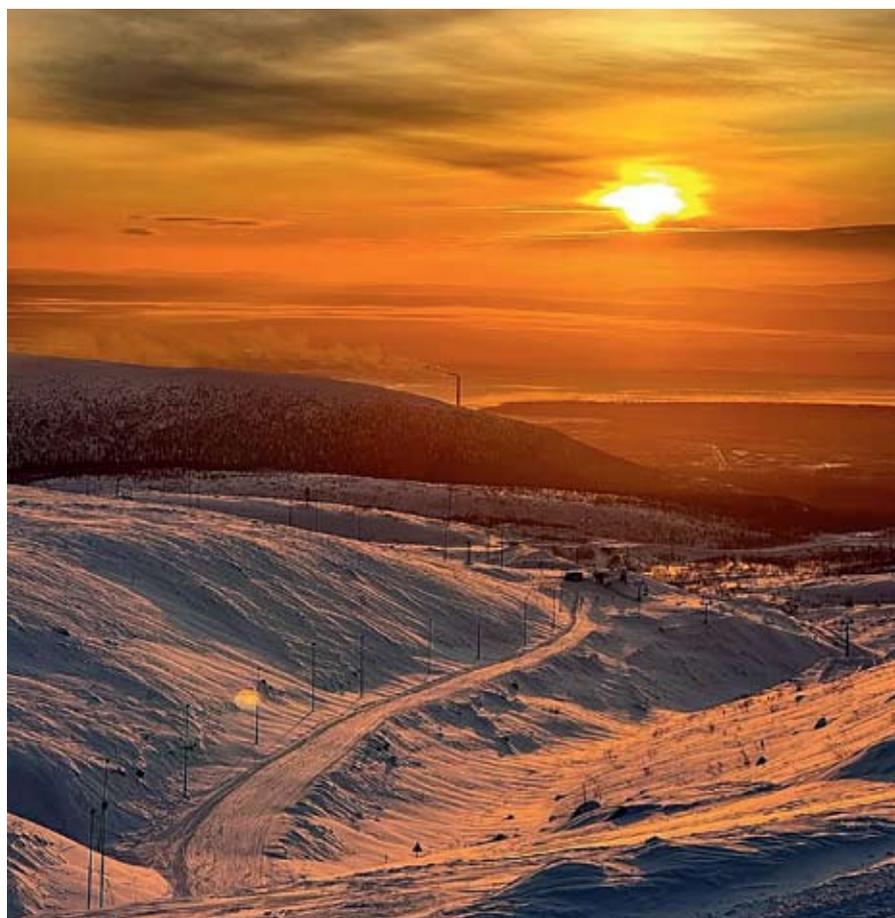


Фото: Полина Соколова

Воздушный путь гражданской авиации

В феврале 2026 года исполняется 103 года со дня основания гражданской авиации России. За эти годы были и высокие рекорды, и героические перелёты, и уникальные технические разработки, сыгравшие важнейшую роль в жизни нашей страны.

«Дерулюфт». Дверь в небо

Датой рождения гражданской авиации считается 9 февраля 1923 года, когда был создан Совет при Главвоздухфлоте и открыта авиалиния Москва — Нижний Новгород протяжённостью 420 километров.

Но на самом деле ещё в конце 1921 года была основана советско-немецкая компания «Дерулюфт». Её авиапарк состоял из 10 самолётов «Фоккер FIII» с двигателями «Роллс-Ройс» мощностью 360 л. с. Самолёты были с деревянными крыльями, а фюзеляж был выполнен из стальных труб, обшитых фанерой.

Концессия занималась авиaperевозкой пассажиров и грузов по маршруту

Кёнигсберг — Москва. Это был первый международный маршрут в РСФСР. Среди его пассажиров были Сергей Есенин и Айседора Дункан. Летал самолётами «Дерулюфта» и Владимир Маяковский. Этот опыт он запечатлел в произведении «Москва — Кёнигсберг»:

«Слились сладчайше

я

и мотор:

«Крылья Икар

в скалы низверг,

чтоб воздух-река

тёк в Кёнигсберг.

От чертежных дел

седел Леонардо,

чтоб я

летел,

куда мне надо...»

Большинство пилотов и технического персонала сначала были немцами, но уже очень скоро среди них появились и молодые советские пилоты, которые ни в чём не уступали иностранцам. Тот же Маяковский писал Лиле Брик после очередного своего перелёта: «Долетели хорошо. Напротив немец тошнил, но не на меня, а на Ковно. Лётчик Шебанов замечательный. Оказывается, все немецкие директора сами с ним летать стараются. На каждой границе приседал на хвост, при встрече с другими аппаратами махал крылышками, а в Кёнигсберге подкатил на аэродроме к самым дверям таможни, аж все перепугались, а у него, оказывается, первый приз за точность спуска. Если будешь лететь, то только с ним».

Покупайте акции «Добролёта»!

Руководство страны прекрасно понимало, что в целях государственной безопасности, оперативного управления и стратегического развития страны требуется отечественная авиакомпания без участия иностранного капитала. Однако денег молодой советской республике катастрофически не хватало. И тогда было принято решение создать открытое акционерное общество. Так 17 марта 1923 года возникло первое авиатранспортное предприятие РСФСР — «Добролёт». Теперь поучаствовать в деле создания отечественной гражданской



авиации мог каждый советский гражданин.

Уставный капитал «Добролёта» составлял два миллиона рублей золотом. Его идеологом был Лев Троцкий. Автором эмблемы, по некоторым данным, — Казимир Малевич. А первые рекламные плакаты для общества делал Александр Родченко.

В стране поднялся невероятный ажиотаж. Акции активно покупались населением, строились и оборудовались аэродромы, проектировались новые самолёты, а все пионеры мечтали стать лётчиками.

Для проектирования отечественных цельнометаллических пассажирских самолётов создали Научно-исследовательский институт гражданского воздушного флота. Так появилось несколько модификаций самолёта: «Сталь», «Энерж-б», ДАР (дальний арктический разведчик). Уже к 1929 году «Добролёт» эксплуатировал девять всесоюзных линий общей протяжённостью 12 146 километров. Но далось это непросто.

Стабильной радиосвязи ещё не было, и для полётов в ночное время по всему маршруту самолёта устанавливались световые маяки. Позже, когда появились самолёты с автопилотом и связной радиостанцией, пилоты стали летать по радиомаякам без видимых с неба ориентиров. Вскоре появились и диспетчерские службы.

К середине 1930-х годов экономическое положение СССР заметно укрепилось. Частный капитал для развития гражданской авиации больше не требовался. В начале ноября 1930 года акционерное общество «Добролёт» прекратило своё существование. Вместо



Ю. Чудов. И мы будем лётчиками. 1951 г.

него было создано Всесоюзное общество гражданского воздушного флота при Совете Труда и Оборона, которое обязано было в течение двух лет вы-

платить частным лицам — держателям акционерного общества «Добролёт» — стоимость этих акций. Гражданский воздушный флот стал полностью государственной собственностью.

Герои гражданской авиации

В начале 1932 года в СССР было учреждено официальное наименование гражданской авиации страны — Аэрофлот. В 1934 году пароход «Челюскин» был раздавлен глыбами льда и затонул.

В стране поднялся невероятный ажиотаж. Строились и оборудовались аэродромы, проектировались новые самолёты, а все пионеры мечтали стать лётчиками.

104 пассажира успели эвакуироваться, но оказались одни на льду Чукотского моря. На помощь им пришли лётчики гражданской полярной авиации.

За 23 рейса в тяжелейших арктических условиях им удалось вывезти всех людей, оборудование и научные материалы экспедиции. Лётчики, участвовавшие в спасательной операции, стали первыми Героями Советского Союза.

В 1936 году сеть воздушных сообщений СССР достигла 116 тысяч километров, став самой протяжённой в мире. В это же время в команде лётного экипажа появляется ещё один человек — бортпроводник. Им могла быть только незамужняя женщина, с медобразованием, весом не более 52 килограммов и ростом до 162 сантиметров. Официальное название для новой профессии придумали не сразу. Первую бортпроводницу, двадцатилетнюю москвичку Эльзу Городецкую, оформили обычной кладовщицей, а на борту её называли буфетчицей.

С началом Великой Отечественной войны гражданская авиация оказалась в подчинении Наркомата обороны и стала работать на нужды фронта. В войну лётчики гражданской авиации перевозили боеприпасы и



П. Соколов-Скаля. 1934 г.

В 1936 году сеть воздушных сообщений СССР достигла 116 тысяч километров, став самой протяжённой в мире.

продовольствие, занимались эвакуацией людей, перегоняли из США в СССР военные и транспортные самолёты для фронта, а также продовольствие, оборудование и другие товары. За годы

войны гражданскими лётчиками в общей сложности было перевезло почти 2,5 млн человек и почти 300 тысяч тонн грузов. Более 12 тысяч сотрудников гражданской авиации получили



В. Воликов. 1961 г.

награды, а 15 человек стали Героями Советского Союза.

Новая техника

В 1943 году, когда наша боевая авиация уже имела значительное преимущество в воздухе, было решено начать производство транспортных и пассажирских самолётов. Нужен был транспорт, способный летать быстрее и дальше, чем Ли-2 — тогда основной пассажирский самолёт. В результате с 1947 года на гражданских авиалиниях СССР стали курсировать двухмоторные поршневые самолёты Ил-12. Этот самолёт стал первым полностью отечественным пассажирским самолётом для массовых перевозок. Для своего времени это была отличная машина, весьма экономичная и безопасная в полёте.

С марта 1948 года началась эксплуатация биплана Ан-2 — легендарного «кукурузника». Наряду с автоматом Калашникова этот самолёт стал одним из символов советской промышленности. Он не отличался комфортностью и скоростью полёта, зато был очень прост в эксплуатации, взлетал и приземлялся на неподготовленных грунтовых площадках, требовал малого разбега для взлёта, мог работать и в жарких условиях Средней Азии, и в лютые морозы Крайнего Севера. К началу 1960-х годов рейсы на Ан-2 связали более половины райцентров СССР, а к 1977 году эти самолёты обслуживали 3 254 населённых пункта, что являлось мировым рекордом!

Наверное, ни один самолёт не повлиял так на уклад жителей нашей страны, как этот «уазик с крыльями». Не случайно Ан-2 попал в Книгу рекордов Гиннеса как самый долго эксплуатируемый самолёт в мире.

После окончания войны было принято решение переделать под гражданские перевозки серийный бомбардировщик Ту-16 конструктора Туполева. Был построен новый фюзеляж, рассчитанный на комфортное разме-

Ни один самолёт не повлиял так на уклад жителей нашей страны, как этот «уазик с крыльями». Не случайно Ан-2 попал в Книгу рекордов Гиннеса как самый долго эксплуатируемый самолёт в мире.



щение ста пассажиров. Так из бомбардировщика возник первый реактивный лайнер СССР. На протяжении нескольких лет, начиная с 1956 года, Ту-104 стал основной машиной на магистральных авиалиниях страны. Крейсерская скорость его превышала 800 км/ч, а дальность полёта составляла 3 100 километров.

Через короткий срок на аэродромах появились и другие новые самолёты, в том числе самый большой в мире авиалайнер Ту-114, рассчитанный на 170 пассажиров. Дальность полёта без посадки у него была больше, чем у любого другого пассажирского самолёта. Расстояние от Москвы до Нью-Йорка он покрывал всего за 11–12 часов.

Эпоха авиапутешествий

В 1980 году Москва должна была принять XXII Олимпийские игры. Для того чтобы обеспечить перелёт всех

спортсменов и гостей столицы со всего мира, специально был построен новый международный терминал аэропорта Шереметьево-2, способный одновременно обслужить 31 самолёт любого типа. В этом же году гражданская авиация, осуществляя пассажирские перевозки на все континенты, перевезла свыше 120 млн пассажиров. Это достижение занесено в Книгу рекордов Гиннеса и до сих пор не побито ни одной авиакомпанией в мире. Во второй половине XX века мир вошёл в эпоху авиапутешествий, и советский человек был одним из первых, кто шагнул в эту эпоху. Гражданский флот связал огромную страну в единое пространство. Сеть малой авиации и региональные перевозки стали обыденностью. Билеты в любой конец страны стоили относительно недорого, поэтому летали часто и много.

Современная гражданская авиация

После распада Советского Союза в отечественной гражданской авиации начался серьёзный кризис. Возник разрыв промышленных связей между бывшими союзными республиками, что привело к прекращению отечественного гражданского авиастроения.

Однако постепенно ситуация в гражданской авиации стала улучшаться. Закупалась иностранная техника, рос спрос на авиаперевозки, увеличивался лётный состав, строились новые аэродромы, как, например, международный аэропорт Ростова-на-Дону Платов, построенный в 2017 году. Это один из базовых аэропортов авиакомпании «Азимут». Процессы ещё больше ускорились с начала 2022 года, когда Boeing и Airbus прекратили сотрудничество с нашими перевозчиками. Проходит успешные испытания российский среднемагистральный лайнер нового поколения МС-21, способный перевозить до

211 пассажиров. Первые четыре самолёта уже налетали больше 400 часов. В течение этого года МС-21 пройдёт ещё ряд испытаний, после этого лайнер можно будет запускать в массовое производство и коммерческую эксплуатацию.

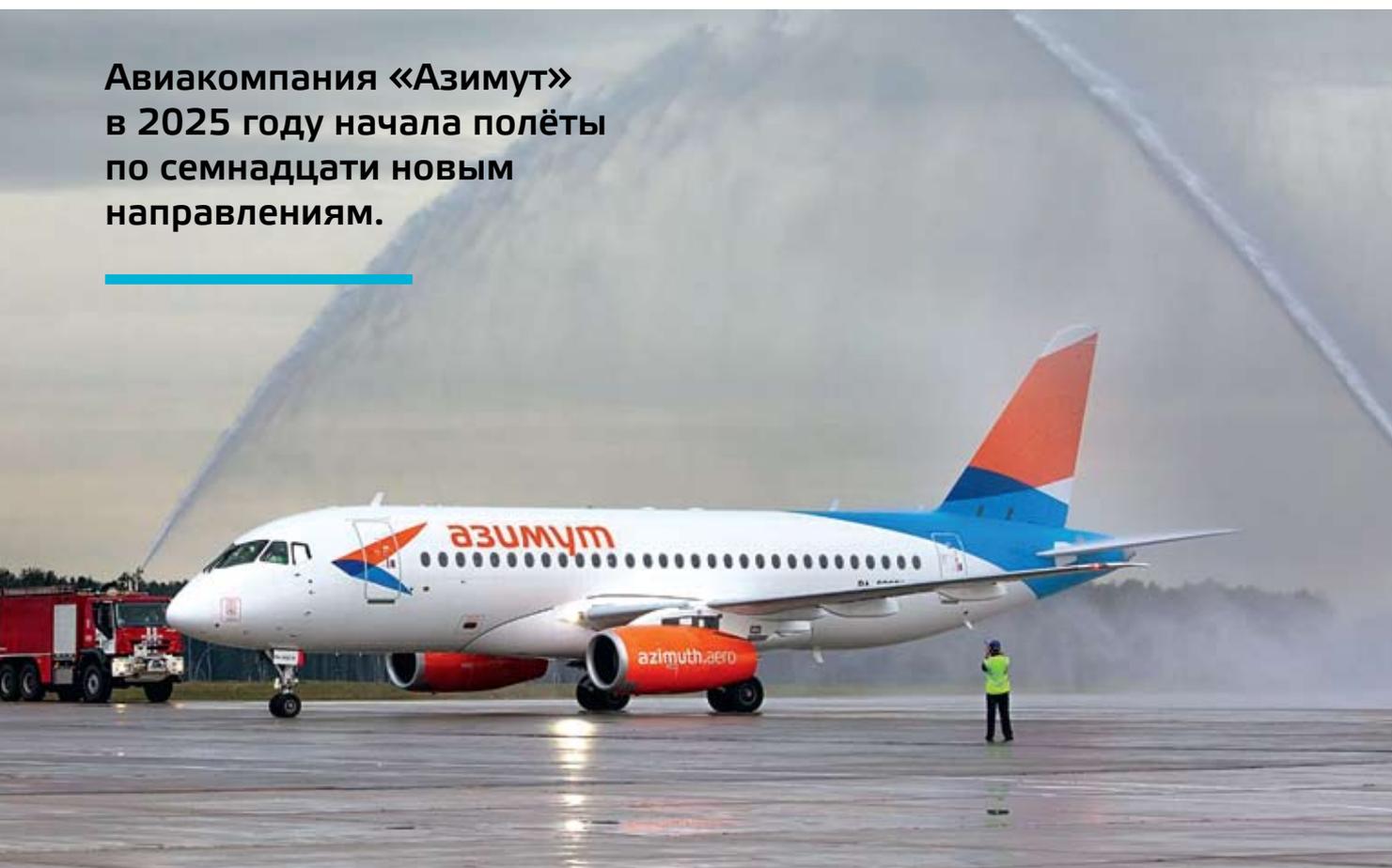
Подходит к финальной стадии цикл испытаний российского двигателя ПД-8. После их завершения ближнемагистральный пассажирский самолёт Superjet-100 станет практически полностью отечественным.

В 2026 году завершится сертификация и пассажирского самолёта Ил-114-300. По словам министра промышленности и торговли Антона Андреевича Алиханова, по плану в августе этого года начнётся передача эксплуатантам уже серийных бортов. Не так давно начались лётные испытания российского двигателя ВК-800 на самолёте ЛМС-901 «Байкал». Это лёгкий однодвигательный самолёт для региональных перевозок.

На конец 2025 года в России было зарегистрировано 118 авиакомпаний. Среди них важное место занимает авиакомпания «Азимут», которая активно развивает прямое воздушное сообщение между регионами России, сохраняет традиционные исторические маршруты, обеспечивая доступность авиаперевозок для населения. Авиаперевозчик юга России в 2025 году начал полёты по 17 новым направлениям и в дальнейшем планирует расширять внутрироссийскую и международную маршрутную сеть, увеличивать парк воздушных судов.

Если же говорить о ситуации с гражданской авиацией в целом, то её полёт, продолжающийся уже 103 года, проходит в штатном режиме. Строятся новые современные аэропорты, создаётся инфраструктура, открываются лётные школы, восстанавливается самолётостроение. А значит, впереди нас ждёт много интересного! ✈

Авиакомпания «Азимут» в 2025 году начала полёты по семнадцати новым направлениям.



Текст и фото: Светлана Ломакина

Кошачья столица России

Город кошек, родина Буратино и жемчужина Балтики – всё это про древний немецкий город Кранц, а ныне Зеленоградск. При том что население этого курорта едва превышает 17 тысяч человек, в 2025 году здесь побывало больше четырёх миллионов туристов. Расскажем о том, что манит сюда гостей Балтики.

От крестоносцев до Красной Шапочки

Зеленоградск часто сравнивают с городками Баварии или Австрии – и вполне заслуженно. Город маленький, словно игрушечный, и сумевший за века сохранить своё архитектурное очарование. Его не коснулись войны, природные катаклизмы, и даже время, кажется, обходит этот уголок стороной. А если и не обходит, то примиряет одну

эпоху с другой и гармонично вписывает в общий городской ландшафт то памятник Ленину, то янтарную скульптуру кошки.

Свою историю это восточнопрусское поселение начинает с крестоносцев – именно они в XIII веке поставили здесь крепость, призванную защитить их от литовцев. Удачное месторасположение, чистый воздух и Балтийское море с годами превратили городок в бальнеоло-

гический курорт – сюда стала ездить немецкая знать. А одна из красивейших женщин Пруссии, легендарная супруга Фридриха Вильгельма III королева Луиза даже прожила тут несколько дней, когда в январе 1807 года бежала с детьми от войск Наполеона.

Впрочем, каждый исторический дом на центральных улицах Зеленоградска может похвастаться необычной историей: здесь снимали и снимают кино, делают марципан, лепят литовские пирожки и сочиняют сказки. Пейзажи Зеленоградска 1970-х можно увидеть в советском фильме «Про Красную Шапочку»: к примеру, сцену с попыткой похищения главной героини снимали во внутреннем двореке

Историческое название Зеленоградска Кранц переводится как «крутой берег моря».



старинного здания почты. А лес, где гуляла Шапочка, – это соседний с городом заповедник Куршская коса. Но вот фильм «Золотой ключик» в Зеленоградске не снимали, хотя пейзажи в картине были так похожи на балтийские, что в конце 1990-х народный артист Геннадий Полищук предложил назначить Зеленоградск родиной Буратино. Власти идею поддержали, и в городском парке даже появился Тортилин пруд, большая часть водной глади которого покрыта кувшинками.

Как кошки Кранц спасли

Впрочем, черпают в Зеленоградске вдохновение не только кинематографисты, сюда едут художники, поэты, писатели, блогеры и авторы тревел-каналов. Потому что в любое время года Зеленоградск хорош собой и дарит приятные впечатления. В городе не только берегут историю, но и создают её. В 1945 году, когда Кранц стал советским и вскоре был переименован в Зеленоградск, эта история была связана с лечением,

Скульптура **Янтарный кот** создана с использованием большого количества янтра компанией Amber Riv.
Высота 240 см
Оценочная стоимость 10 млн рублей



лучшими врачами и модными ресторанами. А в новом времени – с туризмом и... котиками.

Да-да, десять лет назад Зеленоградск стал именоваться городом кошек. К этому званию ревностно относятся многие российские города: Казань, Гурзуф, Тюмень, Воронеж и даже Санкт-Петербург ассоциируют себя с пушистыми любимцами. Но у зеленоградцев есть козырь – историческая легенда. О том, как в XIX веке благополучный курортный Кранц стал страдать от нашествия грызунов.

Крысы пришли в порт вместе с корабельными грузами и вскоре заполнили весь город. Продукты портились, а люди начали болеть. И тогда местные купцы решили завезти в город кошек – их доставляли и по морю из других городов, и приносили из соседних деревень. Вскоре проблема с крысами была решена, но кошки в городе остались – к ним относились с уважением, и в каждом доме, магазине, при любой



гостинице можно было увидеть пар тройку усатых-полосатых. Традиция продолжается не один век, но визитной карточкой Зеленоградска котика стали уже в начале нашего века, когда местный художник Николай Роголёв предложил украсить улицы изображениями и

скульптурами хвостатых. Потом кошки перешли на магнитики, колокольчики, майки и календари. И сегодня в городе только на стенах 13 «официальных» изображений котов, больше десятка скульптур, а уж туристических «кошачьих» мест и вовсе не счесть.



ТРУДОВЫЕ ПОДВИГИ КОТА СЕРЁГИ

Попадают зеленоградские хвостатые и в новостные ленты. К примеру, новая легенда Зеленоградска – кот Сергей. В 2022 году он прибил к продуктовому магазину – отъелся, отоспался и остался. Руководство даже устроило кота на шуточную работу – в задачу Сергея входило спать, быть красивым и ласковым. Кот прекрасно справился, сработался

с коллективом и даже получил звание лучшего сотрудника года, как вдруг в январе 2024-го года, на магазин, в котором держали кота, в Роспотребнадзор поступила анонимная жалоба. Животное пришлось «уволить» – но жители города встали на его защиту, составили петицию с требованием вернуть любимца покупателей «на работу».

Сергей снова приступил к своим нехитрым обязанностям, но к нему началось такое паломничество, что коту не оставалось времени даже поспать. Измученного лаской котика решили отправить на пенсию. Теперь он живёт в доме одной из своих «человеческих» коллег, лежит на подоконнике и в ус не дует. Как пишут местные паблики, жизнь у Серёги удалась.



Самое интересное из них – кошачий квартал. Это ряд домиков, сделанных под размер кошки и стилизованных под квартал старого европейского городка. Главная площадь перед домами – с подогревом, вода в поилках всегда свежая, а кормление и медос-

мотр хвостатых жителей проводится ежедневно. Здесь же, недалеко от кошачьего городка, в исторической водонапорной башне 1905 года постройки расположен музей «Мурариум». Он продвигает бренд усатых-полосатых и дарит

➤ В котограде Зеленоградске родилась даже специальная профессия – котошефа. С 2018 года эту должность в городе занимает местная жительница Светлана Логунова. Она присматривает за вольными хвостатыми и учит горожан и туристов правильному обращению с котиками.





Зеленоградску всё новых и новых нарисованных, вылепленных и собранных из разных материалов котов.

Пляжные будки и живая вода

Но Зеленоградск город не только котов, но и курортной моды. Недавно здесь открыли единственный в России тематический музей. Его хозяин – историк моды Александр Васильев. В экспозицию вошли и предметы из коллекции самого искусствоведа, и исторические костюмы, и уникальные предметы и приспособления, которые помогали дамам высшего света в курортной жизни.

Вот, к примеру, самое громкое пляжное изобретение конца XIX века – шtrandкорб (strandkorb). Это пляжная корзина – плетёное кресло, которое закрывает отдыхающих от солнца и ветра. Придумала его весной 1882 года пожилая, страдающая ревматизмом состоятельная дама – Эльфрида фон Мальцан. Она пришла к мастеру по плетению корзин Вильгельму Бартельманну с идеей о кресле, которое бы закрыло её от сквозняков и солнца и в котором можно было бы немножко поспать. Так и родилась пляжная «будка» для знати – с козырьком и выдвигаемыми вставками для ног. Буквально за один

сезон кресло шtrandкорб разошлось по берегу Балтики, а потом шагнуло на пляжи мира. Самое удивительное, что такие же шtrandкорбы можно купить и сегодня. Делают их в городке Херингсдорф по той же технологии, что и полтора века назад.

Но вернёмся к моде. По правилам Кранца состоятельные дамы на отдыхе должны были за день выгулять три наряда. Показывали их на центральной улице и, конечно, на променаде. Променада Зеленоградска – это почти три километра благоустроенной набережной, которая тянется вдоль моря и переходит в Куршскую косу. Здесь отели и рестораны, колесо обозрения «Глаз Балтики» и зоны для отдыха и спорта на свежем и очень полезном для здоровья воздухе. Он насыщен йодом, солями брома и магния, а также фитонцидами и эфирными маслами, которые распространяются из хвойных лесов, что окружают Кранц. А усиливает курортное лечение местная минеральная вода. Она так и называется – «Зеленоградская». И рекомендована при заболеваниях ЖКТ, болезнях обмена веществ, ожирении и многом другом. Воду можно совершенно бесплатно набрать в бювете «Королева Луиза». Он находится в прогулочной зоне, неподалёку от Центрального пляжа. А в зимнее



время, когда источник закрыт, эту же минералку отдыхающие покупают в местных магазинах.

Сказка о золотой камбале

Ну а теперь о том, что можно попробовать в Зеленоградске. Близость литовской границы сказывается на кухне курорта. В ней три топовых блюда: литовский холодный борщ на кефире, цепелины – картофельные клёцки с начинкой из мясного фарша и блины из картофельного теста «Жемайчу». Вообще, картошка в районе Куршской косы особенная – её тут много, и по содержанию крахмала и вкусовым качествам она превосходит картофель тех же сортов из других регионов России и даже Германии. Местные считают, что зеленоградская картошка может состояться только с белорусской, и придумали из неё столько блюд, что и жизни не хватит, чтобы все их попробовать. То же касается и местной рыбы. Поэтому остановимся на основной – камбале.

А вы знали, что прообразом пушкинской золотой рыбки была именно камбала? Поэт написал эту сказку, переработав произведение братьев Гримм «О рыбаке и его жене». Там желания старухи исполняет волшебная камбала. И заканчивается всё тем, что жена рыбака становится папой римским. На желании стать Богом волшебная рыба возвращает всё на свои места. Александр Сергеевич изменил сюжет под наши реалии – в частности, камбала превратилась в карпа, а старуха закончила свой карьерный путь на требовании стать «владычицей морской».

Много веков она была главной на столе, поэтому перекочевала даже на герб Кранца, а потом и Зеленоградска. Её варили, жарили, сушили, коптили. А сегодня в ресторанах подают фирменную камбалу – копчённую на сосновых шишках. Ну а на десерт вам предложат местный

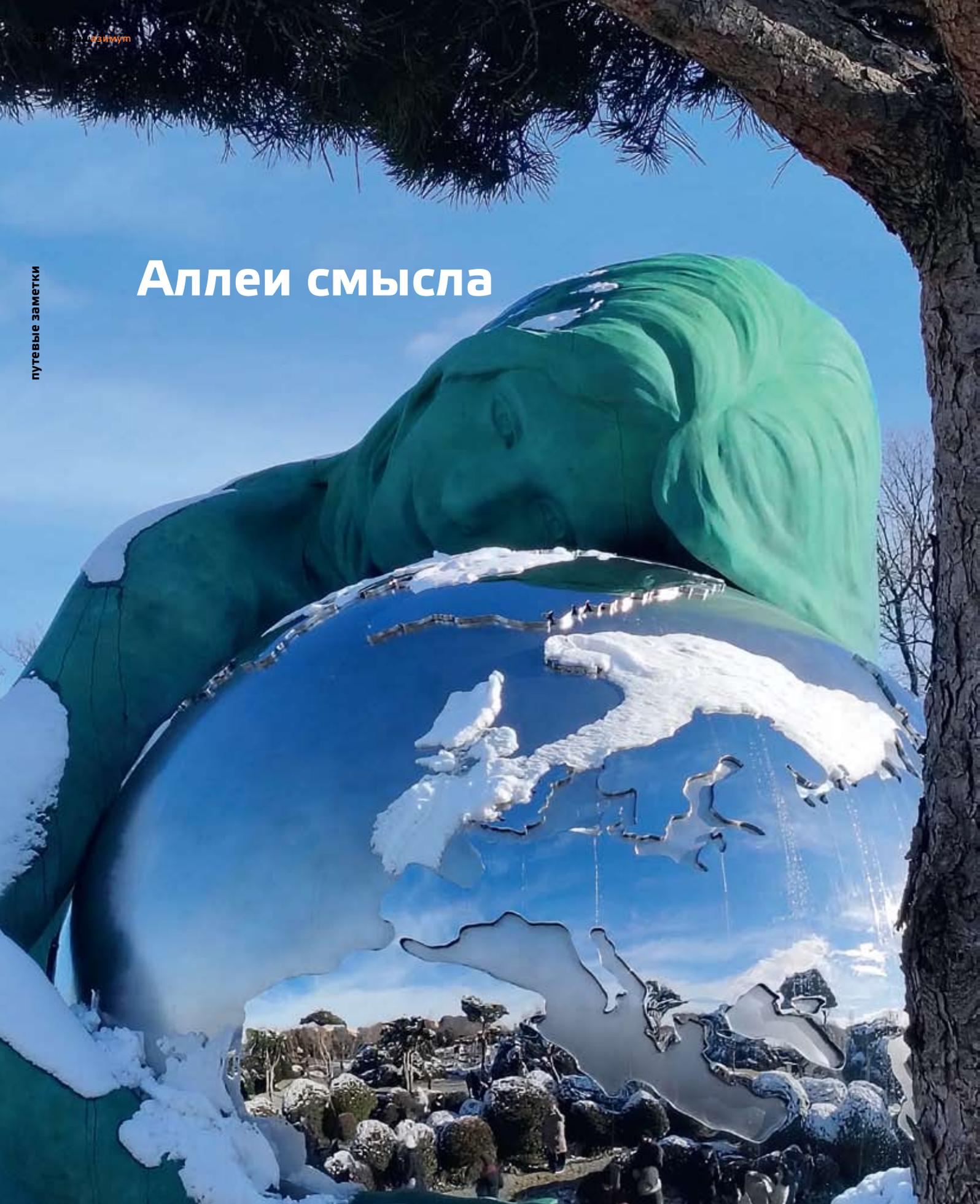
глинтвейн и марципан. В Зеленоградске считается, что марципан, сделанный здесь, не только десерт, но и лекарство. Потому что миндальное тесто с сахаром не просто заряжает энергией, но дарит хорошее настроение. А хорошее настроение, как известно, лечит всё.



Что посмотреть в Зеленоградске за один день?

Город очень компактный, поэтому транспорт здесь не нужен. В Кранце работают четыре музея. Принимает посетителей бывшая кирха Святого Адальберта, а ныне Спасо-Преображенский собор. Есть несколько живописных улиц, парк и два пляжа. А в полчаса езды от города начинается природный заповедник Куршская коса. ➤

Аллеи смысла



Ещё десять лет назад на этом месте были окраины города: ларьки цветочного рынка, троллейбусное кольцо, поросшие бурьяном пустыри. А сегодня здесь находится одно из самых выразительных общественных пространств современной России. Парк «Краснодар», который все называют парк Галицкого в честь своего создателя, – это наглядный пример того, каким может быть городское пространство, если в него вложить не только деньги, но и своё видение, а также профессионализм и любовь к родному городу.

Парк был открыт в сентябре 2017 года по инициативе российско-го предпринимателя и владельца футбольного клуба «Краснодар» Сергея Николаевича Галицкого. Проект финансировался в основном его собственными средствами. За несколько лет парк стал лицом города, его визитной карточкой и точкой притяжения: сюда приходят урбанисты – разбирать по слоям, туристы – фотографировать свет и форму, жители – чтобы отдыхать, удивляться и просто жить. Природа, архитектура и искусство здесь находятся в гармонии и каждому посетителю предлагают что-то своё.

Когда городской парк вдруг становится темой разговоров далеко за пределами региона, это не случайность, а результат большой и хорошо продуманной работы. В таких случаях удача не гуляет сама по себе – её проектируют. Архитектурную логику парка Галицкого доверили немецкому бюро GMP International, работа шла под руководством архитектора Игоря Маркова. В результате появился проект с чёткими формами – круглыми, спиральными и полукруглыми, которые создают неповторимый ландшафт, сочетающий бетон, стекло и живую природу. Наглядное воплощение того, как современная архитектурная мысль умеет дисциплинировать природу, не подавляя её. Более тридцати тематических пространств складываются в маршрут без начала и конца, плавно перетекая одно в другое.



Более тридцати тематических пространств складываются в маршрут без начала и конца, плавно перетекая одно в другое.



Здесь есть японский сад – пространство тишины, умиротворения и гармонии, в котором вода говорит вполголоса, а камни и растения действуют почти как лекарство для глаз. Есть лабиринты и тоннели – музыкальные, водные, зеркальные, мультимедийные. Они не столько про поиск выхода, сколько про удовольствие заблудиться, на минуту забыв, куда и зачем ты шёл. Есть амфитеатр, где летом крутят кино под открытым небом. Есть световые поля, арт-объекты и инсталляции, а также кафе, террасы и пикниковые поляны. И всё это среди более чем двух с половиной тысяч растений, привезённых со всего света, – от строгих дубов до тюльпанных деревьев и декоративных слив. Здесь можно гулять весь день, и каждый раз находится что-то новое. А с наступлением сумерек зажгутся огни, и тогда уже знакомые места предстанут в совершенно новом, удивительном свете.





Природа, архитектура и искусство
здесь находятся в гармонии и каждому
посетителю предлагают что-то своё.



путевые заметки



Парк буквально граничит со стадионом – базой футбольного клуба «Краснодар» – ещё одним крупным и знаковым проектом Сергея Галицкого. Вместе они формируют образ Краснодара нового типа – города, где спорт тесно связан с культурой, природа с архитектурой, а общественное пространство с новаторством. Краснодарский парк запоминается не отдельными местами, арт-объектами или точками на карте. Он остаётся в памяти как непрерывное пространство между ними, которое как пазл складывается в комфортный для жизни и развития социальный пейзаж. Его сила и красота – не столько в том, что увидено глазами, сколько в том, что прожито внутри. В желании стать немного лучше, мягче, добрее. В стремлении тоже сделать в этой жизни что-то хорошее. ✈



В этом парке нет ощущения торгового центра под открытым небом. Он не подталкивает к покупке и не требует внимания. Здесь всё создано ради человека, вернее, ради ребёнка, который живёт в каждом из нас.

Digest

новости науки и техники,
которые изменят нашу жизнь завтра

Водительский контроль

Российский электромобиль «Атом» получит систему мониторинга состояния водителя уже в базовой версии. Эта система будет анализировать мимику и направление взгляда с помощью инфракрасной камеры. При явных признаках сильной усталости или ухудшения самочувствия автомобиль способен автоматически остановиться.

Заявленные характеристики модели: двигатель 204 л. с., батарея 77 кВт·ч, запас хода около 500 км, максимальная скорость 170 км/ч.

Продажи планируются в 2026 году, ориентировочная цена – около 4 млн рублей, гарантия – 5 лет или 150 000 км.

Защита личности

Актёр Мэтью МакКонахи оформил восемь товарных знаков через Ведомство по патентам и товарным знакам США, чтобы защитить свою личность, голос и визуальные образы от несанкционированного использования ИИ, в том числе глубоких фейков и генеративных подделок. Среди зарегистрированных – знаменитая фраза «Alright, alright, alright», несколько коротких видео- и аудиоклипов с его участием. Цель – получить юридические рычаги для судебных исков в случае использования его образа без согласия, даже если это не связано с прямыми коммерческими продажами.



Домашний резерв

Компания Anker представила гибридную ИИ-ориентированную систему резервного питания для домовладельцев, которая сочетает инвертор, аккумуляторы, солнечные панели и генератор, который может работать на пропане, газе или бензине. При отключении центральной сети переключение занимает около 20 миллисекунд, что делает переход незаметным для техники. По оценкам производителя, она позволит обеспечить питание всего частного дома до 15 суток при экономном использовании. Все компоненты защищены металлическими корпусами и подходят для температур от -20°C до $+55^{\circ}\text{C}$.

Парящая энергия

В Китае успешно испытали экспериментальную воздушную ветровую электростанцию SAWES S2000, подняв её на высоту примерно 2 000 м над провинцией Сычуань и подав 385 кВт·ч электроэнергии в сеть. Это первый в мире мегаватт-классный летающий ветровой генератор, подключённый к электросети. Система представляет собой гелиевый аэростат длиной около 60 м с двенадцатью встроенными турбинами. Платформа улавливает стабильные высокоатмосферные ветры и передаёт энергию на землю через трос-кабель. Заявленная максимальная мощность сопоставима с обычной наземной турбиной. ✈



Digest

новости науки и техники,
которые изменят нашу жизнь завтра

Жидкие шестерни

Учёные Нью-Йоркского университета предложили альтернативу классическим зубчатым передачам — «жидкие шестерни». Между вращающимися элементами нет прямого контакта: движение передаётся через смесь воды и глицерина, в которой формируются вихревые потоки, придающие движение шестерням. Отсутствие прямого контакта между шестернями снижает их износ, такая система защищена от заклинивания. А ещё она не нуждается в смазке. Меняя состав жидкости и дистанцию, можно гибко регулировать передаточное число.



Поезд без машиниста

В московском метро начались испытания первого беспилотного поезда. Тесты проходят на Большой кольцевой линии. На начальном этапе состав движется без пассажиров, но с машинистом в кабине, отвечающим за безопасность. Программное обеспечение разработано Центром исследований беспилотного транспорта Москвы. Оно отвечает за разгон, торможение, остановки, обнаружение препятствий, а также связь с диспетчерами в реальном времени. По плану первые беспилотные поезда с пассажирами появятся к 2027 году, а полностью автономная линия — к 2030-му.

Бумажные батарейки

Сингапурский стартап Flint представил серийные батарейки AA и AAA на основе целлюлозы. Технология уже запущена в производство. Вместо тяжёлых металлов используются цинк и марганец, а электролит выполнен на водной основе, батарейки совместимы с существующей техникой. Кроме того, технология предполагает использование в качестве источника сырья сорняки. После использования батарейки биоразлагаются и могут применяться как добавка в почву. Свободные продажи ожидаются к концу 2026 года. ✈



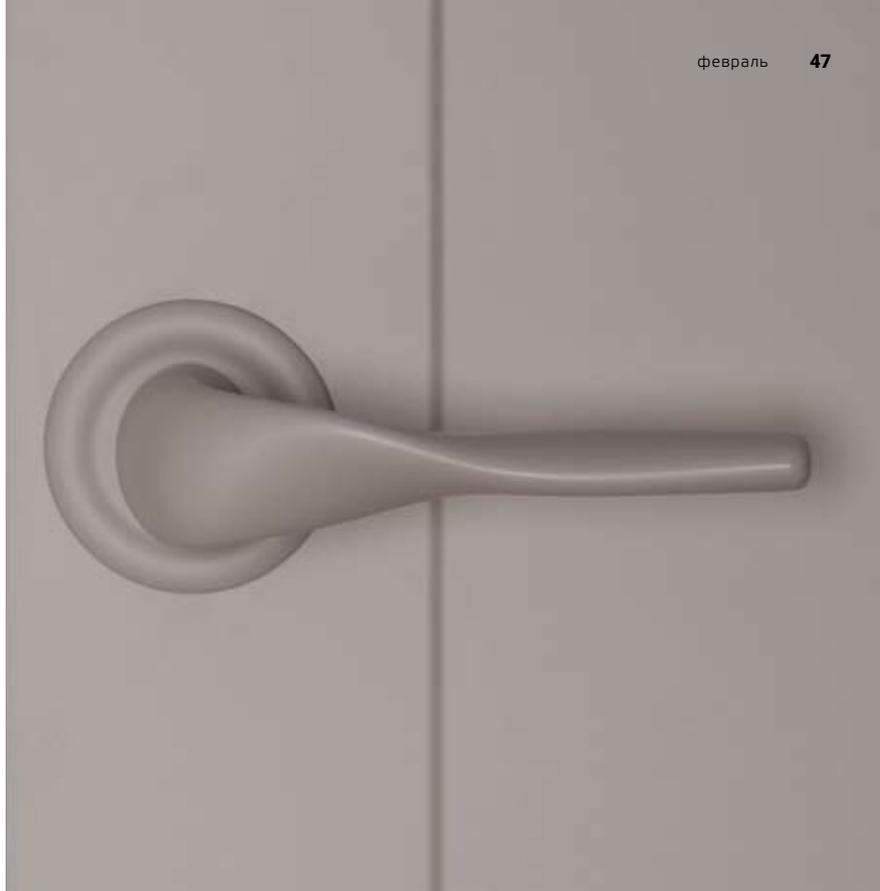
Видеомусор

Алгоритмы всё активнее заполняют цифровое пространство низкокачественным контентом. Анализ компании Karwing, занимающейся редактированием видео, показал, что в ленте YouTube Shorts для нового аккаунта 21 % роликов относятся к так называемому ИИ-слопу — низкокачественному контенту, массово генерируемому ИИ-приложениями. Эксперимент строился на анализе пятисот первых рекомендаций, из которых 104 видео были признаны преимущественно ИИ-сгенерированными. По суммарным просмотрам таких каналов лидирует Южная Корея (8,45 млрд), по числу подписчиков впереди Испания (20,22 млн) и Египет (17,9 млн).



Высокая архитектура для интерьера

Здание Louis Vuitton в токийском районе Гиндза похоже на столб воды, нарушающий законы гравитации. Архитектор Дзюн Аоки использовал изогнутые стеклянные панели без металлических креплений, чтобы достичь эффекта водяной ряби. Дверная ручка LVB, созданная Димой Логиновым в сотрудничестве с брендом Morelli, переводит уникальную архитектурную идею на язык малых форм и утилитарности.



Холодный расчёт

Арне Якобсена

дизайн

В жизни Арне Якобсена почти не было эффектных жестов. Он не писал программных текстов, не создавал шокирующую мебель и не объяснял миру, что такое «настоящий дизайн». Он просто делал вещи. И делал их так, что рядом с ними становилось легче жить. Этот датчанин научил форму вести себя скромно. И именно поэтому изменил дизайн навсегда.



Строитель своей судьбы

Арне Эмиль Якобсен появился на свет в Копенгагене в 1902 году. Родители смотрели на будущего сына практически: сначала научись ремеслу, которое тебя прокормит, а там посмотрим. Так Арне выучился на каменщика. В отличие от большинства своих коллег, которые просто укладывали ровные ряды кирпичей в стены, Якобсен хотел понять, что стоит у истоков этого процесса, и начал интересоваться архитектурой. Примерно в 20 лет юный датчанин знакомится с работами школы «Баухаус», проектами Людвиг Миса ван

дер Роэ и Ле Корбюзье. Это производит на него такое сильное впечатление, что он принимает окончательное решение: отныне другие будут класть кирпичи по его проектам.

В 1924 году Якобсен выигрывает грант и поступает в датскую Королевскую академию изящных искусств на архитектурный факультет. Здесь учили строить серьёзно, основательно, на века. Якобсен впитывает это на всю жизнь и выходит оттуда архитектором, который мыслит пространствами, ритмами и логикой целого.

Спустя всего год, в 1925-м, Якобсен оказывается в Париже, на Всемирной

выставке декоративно-прикладного искусства. Здесь он показывает проект своего стула и сразу получает серебряную медаль. Важно понимать, что этот стул не был попыткой «войти в дизайн». Понятия «дизайн» тогда ещё просто не существовало. Это был побочный эффект его архитектурного мышления. Он создавал оптимальную функциональную форму, и не так уж важно, что это была за форма – стула, здания или столовой ложки. Задачи могут быть разными, а подход неизменным.

В изгнании

К финалу учёбы в академии, в 1927 году, Якобсен успел сделать важную для себя вещь – съездить в Германию и воочию увидеть, как работает школа «Баухаус». Он изучает работы Людвиг Миса ван дер Роэ и ходит на лекции Вальтера Гропиуса – людей, которые относились к архитектуре без сантиментов, но с почти математической строгостью. Их влияние легко читается в ранних проектах Якобсена и особенно в его дипломной работе, за которую он получает золотую медаль.

В 1930 году учёба заканчивается, и Арне делает следующий логичный шаг: открывает собственное архитектурное бюро. Он работает не покладая рук и даже не замечает, как над Европой постепенно сгущаются свинцовые тучи. В 1940 году нацистская Германия за несколько часов оккупирует Данию. Война входит в жизнь Якобсена резко, как будто кто-то невидимый одним движением выключил свет. Арне имел еврейские корни. Немцы, которые когда-то вдохновили датчанина заниматься архитектурой, теперь запрещают ему работать. Бюро приходится закрыть. Строить теперь невозможно – ни здания, ни будущее. А потом и вовсе начинает маячить перспектива отправки в концлагерь. По счастью, Дания оказалась одной из немногих европейских стран, которая

оказала массовое сопротивление при попытке депортации евреев. Сопротивление это было тихим. Под покровом ночи, без огней и лишнего шума датские рыбаки, любители морских прогулок и яхтсмены тайно переправляли еврейское население через узкий пролив в нейтральную Швецию. В числе 7200 такого рода беженцев был и Арне Якобсен.

Кризис как новые возможности

В Швеции архитектор оказался в сложном положении. Без лицензии этой страны он не мог заниматься архитектурой, и помощи ждать было неоткуда. Но Арне умел адаптироваться. Ещё в детстве он много гулял по окрестностям, а потом рисовал цветы и растения неброской северной природы. Позже он создал даже собственный ботанический сад при доме.

Детское увлечение неожиданно пригодилось на чужбине. Ещё до бегства Якобсен был знаком с Йонной Мёллер, мастером печати по текстилю, – в одном его архитектурном проекте она отвечала за производство тканей для оформления интерьеров. В Швеции Арне и Йонна объединились сначала в творческий союз – переработанные ботанические зарисовки архитектора прекрасно трансформировались



Арне и Йонна. Фото: Арне Якобсен Дизайн.
<https://arnejacobsen.com>

в орнамент на ткани, – а затем и в семейный. В 1943 году они представили серию набивных тканей с цветочными паттернами – яркими, точными и удивительно жизнерадостными для военного времени. Ещё через год серия их принтов вошла в коллекцию текстиля и обоев компании Nordiska



Kompaniet. Для Якобсена это была не просто работа на выживание. Это был способ не потерять руку, глаз и чувство гармонии в мире, который погряз в хаосе и кровопролитии.

К архитектуре он смог вернуться только в 1945 году после окончания войны и возвращения в Данию. Но текстиль не исчез из его жизни. К паттернам Якобсен будет возвращаться и позже. Некоторые из них до сих пор выпускает шведская компания Boras Tapeter.

Трёхногий «Муравей»

В 1952 году Арне создал прототип оригинального стула, с которым пришёл к потенциальному производителю, но тот лишь покачал головой. Стул казался слишком странным, слишком смелым и очень минималистским. Всего три тонкие ножки и деревянное фанерное сиденье, плавно переходящая в спинку, из которой тоже словно убрали всё лишнее. Производитель хмурился, считал риски и предлагал увеличить

количество ножек до четырёх, как у всех «нормальных стульев». Но Якобсен настоял на своём. В результате появился предмет, который не просто выжил, а ушёл в массовый тираж и стал первым по-настоящему успешным промышленным стулом Дании. Благодаря оригинальной форме спинки он получил и запоминающееся название – «Муравей» (от англ. Ant). Но успех был обеспечен не только этим.

В начале 1950-х мир стремительно менялся. Города росли вверх и вширь, квартиры в типовых домах уменьшались, кухни срастались со столовыми, места становилось всё меньше. Якобсен экспериментировал с прессованной фанерой и думал не о красоте ради красоты, а о конкретной задаче: нужен компактный, лёгкий, недорогой, удобный в транспортировке и сборке стул для обычной жизни. Не для дизайнерских выставок, а для завтраков, обедов и ужинов.

К 1952 году Якобсену удалось сделать стул из цельного листа гнутой фанеры: спинка без швов плавно перетекала в сиденье. Лёгкий, стройный, без претензий, он легко штабелировался, но при этом был достаточно элегантным и притягивающим взгляд. Все сомнения по поводу трёх ножек дизайнер парировал просто: если трёх точек достаточно для устойчивости – зачем четвёртая? Сомневаетесь? Тогда просто присядьте. А ещё это меньше материала, меньше веса и меньше денег на изготовление. Арне оказался абсолютно прав, в очередной раз доказав, что революционные вещи обгоняют эпоху не потому,

«Муравей» с четырьмя ножками как компромисс для тех, кому спокойнее, когда всё «как у людей».



что куда-то спешат, а потому, что не тормозят себя сомнениями. Забавно, что позднее всё-таки появилась версия с четырьмя ножками, но в продажу её запустят уже после смерти Якобсена. Как компромисс для тех, кому спокойнее, когда всё «как у людей».

Дизайнерский отель

В конце 1950-х Якобсен берётся за проект, который окончательно расставит всё по местам. С 1958-го по 1960 год он строит в Копенгагене Королевский отель SAS – здание, после которого его перестают воспринимать просто как талантливого архитектора и начинают считать фигурой национального масштаба.

Это был первый небоскрёб Дании. И первый в мире отель, придуманный как единый организм, а не набор этажей и мебели. Якобсен работал с этим проектом так, будто собирал сложный часовой механизм: медленно и скрупулёзно отшлифовывая каждую деталь. Стулья, диваны, столы, светильники, даже столовые приборы, дверные ручки и пепельницы – всё было подчинено единому замыслу. Если гость брал ложку – эта ложка была частью



Стул казался слишком странным, слишком смелым и очень минималистским. Но в результате появился предмет, который не просто выжил, а ушёл в массовый тираж и стал первым по-настоящему успешным промышленным стулом Дании.

Диваны, столы, светильники, даже столовые приборы и дверные ручки – всё было подчинено единому замыслу.

архитектурной идеи. Если закрывал дверь – рука ложилась на ручку, заранее вписанную в общий ритм пространства.

Отель SAS стал воплощением главного принципа Якобсена – комплексность. Он не делил мир на «большое» и «второстепенное». Оконный проём и чайная ложка были равны в правах. Всё должно было работать на одну концепцию, на одно ощущение – ясное, спокойное, собранное. Никаких случайных жестов. Такой тотальный дизайн рождался не из желания всё контролировать, а из чувства ответственности. Если человек живёт внутри твоей архитектуры, ты отвечаешь за каждый его шаг, каждое движение, каждое прикосновение.

Ирония в том, что этот проект породил десятки культовых предметов, которые быстро вышли за



пределы отеля и разошлись по интерьерам всего мира или даже вошли в экспозицию музеев. О некоторых из них стоит рассказать отдельно.

Кресла будущего

Кресла «Яйцо» (Egg) и «Лебедь» (Swan) были придуманы для лобби и номеров отеля SAS. Якобсену нужно было, чтобы даже посреди оживлённого общественного пространства человек чувствовал себя защищённым и немного изолированным от мира. Работа начиналась с чертежей и... лепки. Дизайнер снова и снова лепил из белой глины кресла в натуральную величину, проверяя пропорции и эргономику. Его задача была амбициозной: объединить спинку, сиденье и подлокотники в одну непрерывную форму, без резких переходов, углов и визуального шума. Для кресла, напоминающего форму яйца, особенно важно было сохранить характерные «уши»: они поддерживали голову и одновременно



Презентация мебели для отеля SAS Royal на выставке *Formes Scandinaves* в Париже 1958 года. Фото: Арне Якобсен. <https://arnejacobsen.com>

создавали эффект «обнимающего» кокона. В лобби отеля это давало редкое ощущение приватности: ты вроде бы на виду, но в то же время ускользаешь от посторонних глаз. Когда форма наконец стала идеальной, возник следующий вопрос: из чего де-

лать реальный предмет. Арне перепробовал разные варианты. В итоге каркас изготовили из цельного литого пластика, армированного стекловолокном. Для мебели подобную технологию применили впервые. Поверх каркаса – пенополиуретан, тогда очень передовой материал, позволявший добиться мягкости без утяжеления. Добавили и механизм регулировки наклона. Кресло подстраивалось под человека, а не наоборот. Результат оказался неожиданно лёгким: при внушительных размерах кресло весило около восьми килограммов. Его можно было без труда передвигать, а для отеля это имело принципиальное значение, ведь интерьеры в лобби и номерах постоянно менялись. Обивка из кожи или плотно натянутого текстиля легко чистилась, что делало предмет не только эффектным, но и практичным.

«Яйцо» и «Лебедь» были новаторскими сразу во всём. Формой, технологией, отношением к человеку. Их охотно брали сниматься в кино для создания атмосферы технологического будущего. «Яйцо», например, можно увидеть в фильме «Help!» с участием The Beatles или в «Космической одиссее» Стэнли Кубрика, а также во многих других фильмах и сериалах. Это закрепило за ним статус самого кинематографического кресла XX века.

«Яйцо» и «Лебедь» охотно брали сниматься в кино для создания атмосферы технологического будущего.



Великое в малом

Ещё один побочный эффект проекта отеля SAS – столовые приборы AJ. Работая над ними, Арне понимал, что они должны быть функциональными, эргономичными, стильными. И при этом как можно дольше не устаревать. Они задумывались как альтернатива классическому столовому серебру: без исторического налёта, аристократической позы и лишних витиеватостей. Современная жизнь требовала современных жестов. И Якобсен дал ей их даже в таком простом виде, как столовые приборы.

Набор состоял из пяти предметов: обеденной и закусочной вилок, ножа, десертной и чайной ложек. Материал – нержавеющая сталь. Но главное было в форме. Вытянутые силуэты, мягко скруглённые линии, укороченные зубцы вилок. Всё выглядело непривычно, почти инопланетно.

Как и многое у Якобсена, эти ножи, ложки и вилки производили эффект



предметов из завтрашнего дня. настолько убедительный, что их использовали в декорациях нескольких фантастических фильмов.

Наследие

Якобсен не ограничивался несколькими удачными хитами. Помимо «Яйца», «Лебедя» и «Муравья», он создаёт кресло «Капля» (анг. Drop) – свой личный фаворит для интерьеров SAS Royal

Hotel. Компактное, собранное, с изогнутой спинкой в форме капли воды. Появляются строгие, почти графические диван и кресло «Серия 3300», модернистский по духу диван «Мэр» (анг. Mayor), у которого даже силуэт говорит спокойным, уверенным голосом.

Всего за свою жизнь Якобсен создал около 350 дизайнерских объектов. Архитектура, мебель, интерьеры, текстиль, стекло, металл, аксессуары. Он не делил дизайн на «высокий» и «прикладной». Для него это был единый язык, просто с разными интонациями. Его архитектурный жест мог быть размером с кресло, а идея умещалась в ладонь, которая бралась за дверную ручку.

Второй его радикальный шаг – массовое производство без потери достоинства. Якобсен ввёл дизайн в повседневную жизнь, не поддаваясь на компромиссы. Его вещи делались серийно, но не ощущались обезличенными. Это редкое умение – быть доступным и при этом стильным. В то же время предмет у Якобсена не старается понравиться. Он не отвлекает, не позирует, не требует внимания, а просто делает свою работу. И делает её хорошо. Арне часто повторял, что качественный предмет должен служить здесь и сейчас, а не превращаться в фетиш. Ирония в том, что именно поэтому его вещи вошли в историю. Он проектировал для жизни. А жизнь, как известно, самый строгий и самый честный критик. ✈

Как и многое у Якобсена, эти ножи, ложки и вилки производили эффект предметов из завтрашнего дня.





Текст: Дмитрий Шарапов

<https://ru.freepik.com>

Самый важный в гардеробе

Одежда влияет на нас сильнее, чем порой кажется. Мы думаем, что управляем гардеробом, а на самом деле и гардероб тихо управляет нами. Кроссовки заставляют сделать походку более спортивной и напоминают об обещании начать бегать. Кеды делают нас более расслабленными и легкомысленными. Шерстяной кардиган наделяет взгляд мудростью и спокойствием. Шуба словно нашептывает: «Сегодня ты можешь всё». А вот пиджак действует без лишнего шума. Он заставляет держать спину прямо, смотреть собеседнику в глаза и отвечать за свои слова. В нём, может быть, меньше свободы. Зато больше уверенности. Это одежда, которая не только украшает, но и дисциплинирует. Возможно, именно поэтому уже двести лет пиджак остаётся одной из самых влиятельных вещей в мужском гардеробе. И не только в мужском.

Как денди лондонский

В XVIII веке дворяне скорее наряжались, чем одевались. Многослойный костюм, завязки, застёжки, оборки, кружева, парик... Галантный век – ничего не попишешь, надо соответствовать. На то, чтобы выйти на улицу, требовалось до часа времени и помощь слуг. В начале XIX века ситуация начала заметно меняться. Города росли. Экономика и промышленность развивались. Жизнь ускорялась. Внезапно выяснилось, что одежда, требующая так много внимания и усилий, мешают. И тут на сцену вышел человек, который сделал для мужского стиля больше, чем целые династии портных. Звали его Джордж «Бо» Браммелл. Будущий родоначальник мужского делового стиля родился в семье мелкого буржуа в конце XVIII века. Это было время, когда Британия бурлила от революционных идей и социальных потрясений, а аристократия переживала упадок. Однако мужская мода по-прежнему оставалась барочной и экстравагантной. Подражая французской королевской роскоши, английская знать выбирала атлас и бархат радужных оттенков, кружевные галстуки и манжеты, бриджи до колен и чулки, высокие напудренные парики и макияж. И вот всему этому чопорному великолепию Браммелл подписал модный приговор. После окончания Итонского колледжа Джордж вступил в ряды элитного

Альберт Грегориус.

Портрет графа Карла А. Шассета.
1813 г. [wikimedia.org](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Charles_Alexandre_de_Schassette.jpg)

Десятого Королевского полка, которым командовал принц Уэльский, позже ставший королём Георгом IV. Их знакомство и дружба стали судьбоносными. Браммелл не был дизайнером, он не шил одежду, но обладал отменным вкусом и чутьём. Его финансовые возможности были достаточно ограниченными. Простолудин, принятый в королевский круг, не мог позволить себе жить по-королевски. Понимая, что соревноваться с великосветскими модниками в богатстве и сложности костюмов у него не получится, друг короля решил изменить сами правила игры. Он сформулировал новый постулат: мужчина элегантен не потому, что на нём много всего, а потому, что на нём нет ничего лишнего. Минимальная показная вычурность, но при этом максимальная роскошь, заключённая в трёх вещах: идеальный крой, безупречная чистота, строгая форма. Фактически Браммелл перепрошил мужскую идентичность: одежда джентльмена перестала кричать, но начала говорить вполголоса. И великосветский мир неожиданно согласился слушать. Идею подхватили представители аристократической молодёжи и сам король. Джо Браммелла стали называть просто Бо (от французского Beau, «Красавчик»). Именно он создал эталон сдержанного и элегантного базового гардероба для мужчин: идеально сидящее пальто из тёмно-синей шерсти, длинные коричневые брюки, льняная рубашка, белоснежный шейный платок, жилет и тёмные сапоги для верховой езды. Так родился прообраз современного делового стиля.



Став первой по-настоящему светской знаменитостью, Браммелл понимал, что «образ» – это не только стиль, но и образ жизни и манеры. Во времена, когда купание означало лишь мытьё лица и рук, а дамы носили блохоловки, Браммелл принимал ванну по нескольку раз в день и протирал тело щёткой из конского волоса. Он отказался от пудренных париков, введя моду на натуральные «римские» стрижки (как у древнеримских статуй) с коками и бакенбардами. Походка, осанка, позы, которые он принимал во время беседы, были тщательно продуманы. Сдержанная речь, утончённое остроумие и томное безразличие были обязательной частью образа. Помните у Пушкина? «Вот мой Онегин на свободе. Острижен по последней моде, как денди лондонский одет. И наконец увидел свет». «Денди лондонский» – это как раз он, Джордж Браммелл, человек, благодаря которому сегодня миллионы



Джордж Браммелл сформулировал новый постулат: мужчина элегантен не потому, что на нём много всего, а потому, что на нём нет ничего лишнего.

мужчин надевают белую рубашку, пиджак и повязывают галстук.

Заразительное удобство

Каким бы революционером ни был Джордж Браммелл, его наряд лишь отдалённо напоминал деловой костюм. Впереди был многолетний путь эволюции. Как это ни парадоксально, но современный пиджак родился не в кабинетах и конторах, а на свежем воздухе. Его предшественниками были короткие куртки (спенсеры), сюртуки и одежда моряков, ценившаяся за практичность и крой, дающий свободу движений.

В викторианскую эпоху сформировалась настоящая культура спорта. Люд попроще с азартом играл в футбол, регби и крикет, устраивал боксёрские поединки. Джентльмены предпочитали верховую езду, охоту на лис и яхтенный спорт. Активный образ жизни требовал и подходящей одежды, поэтому простолюдины и высшее сословие на природе стали одеваться почти одинаково. В 1840-е графиня Кэтрин Данмор поручила сшить удобные твидовые куртки для своих егерей. Подобные уже давно носили обычные шотландские рыбаки. Новый материал и фасон быстро распространились среди любителей яхтенного спорта и охоты. Такая одежда позволяла не мокнуть на ветру, легко двигаться и при этом выглядеть достойно. Сквайры отказались от длинных камзолов в пользу более комфортных твидовых курток, удлинённых сзади и с вырезами спереди, чтобы излишки ткани не прикрывали колени и седло. А возможность расстегнуть верхнюю пуговицу и отогнуть ворот куртки в дальнейшем привела к



Перед конной прогулкой. 1895 год.
Frick Art Museum

появлению лацканов. Кстати, именно тогда возникла традиция не застёгивать нижнюю пуговицу пиджака: так можно было в любой момент запрыгнуть в седло, не рискуя вырвать застёжку с мясом. Удобство оказалось заразительным. Очень быстро выяснилось, что в такой куртке удобно не только «лечь на галс» или скакать на зов охотничьих рожков, но и жить. В ней можно гулять, сидеть, танцевать, договариваться, не поправляя с каждым шагом манжеты и не ощущая себя как в смиренной рубашке. К концу XIX – началу XX века пиджак приобрёл привычный прямой силуэт. Теперь его носили не только на природе, но и в городе. И носили все – лавочники, адвокаты, банкиры, служащие и чиновники. Словом, люди, у которых не было времени на маскарад, но была потребность выглядеть стильно и собранно. Пиджак давал им такую возможность.

Ведь он держал идеальную форму даже тогда, когда день шёл наперекосяк.

Дресс-код XX века

Когда грянула Первая мировая война, мир стал жёстким, циничным и крайне практичным. Пиджак снова выжил, потому что сумел адаптироваться. Он стал строже, проще, короче, лаконичнее. В «ревушие двадцатые» доминировали узкие силуэты, а в 1930-е под влиянием Великой депрессии и Голливуда стиль сменился на более строгий V-образный силуэт с широкими плечами. После окончания Второй мировой войны пиджак вернулся с идеей стабильности. Серые и тёмно-синие костюмы заполнили офисы. Пиджак стал символом «нормальной спокойной жизни», работы с девяти до шести и уверенности, что мир можно разложить по полочкам в конторском шкафу. Это была повседневная одежда среднего класса – людей, которые верили в ипотеку, контроль и завтрашний день. А потом грянули 1960-е – хиппи, битломания, битники, джаз, стилиаги. Молодёжь бунтовала и рушила правила, но не отказывалась от пиджака. Он стал уже, смелее, иногда ярче. Его носили рок-музыканты, интеллектуалы, студенты и даже панки. И уже не как знак подчинения системе, а как элемент собственного стиля. В 1970–1980-е пиджак снова стал визуальным эквивалентом слова «успех».

Пиджак стали носить люди, у которых не было времени на маскарад, но была потребность выглядеть стильно и собранно. Пиджак давал им такую возможность. Ведь он держал идеальную форму даже тогда, когда день шёл наперекосяк.

После окончания Второй мировой войны пиджак стал символом «нормальной спокойной жизни» и уверенности, что мир можно разложить по полочкам в шкафу.

К этому времени он прочно обосновался не только в мужском, но и в женском гардеробе.

Женский подход

В начале XX века женщина в пиджаке выглядела почти провокацией. И у этой провокации было имя – Марлен Дитрих. Эта певица и актриса одной из первых публично примерила мужской костюм и сделала его частью своего образа. Она наглядно показала, что пиджак не отнимает женственность, он меняет её тональность. С мягкой – на властную, с декоративной – на интеллектуальную. Если Дитрих бросала вызов, то Коко



Шанель совершала пиджачный переворот исподволь.

Её жакеты были мягкими, удобными и дружелюбными. Шанель первой поняла, что настоящая роскошь для женщины – это не сложный декор, а свобода тела. Именно она превратила женский пиджак из символа протеста в норму. Опасную для старых канонов, но невероятно привлекательную. Таким образом, пиджак прочно прописался в женском гардеробе, создавая новый образ женственности – рациональной, уверенной, амбициозной. Причём прекрасная половина человечества зачастую использовала его с большим умением, чем мужчины. Например, принцесса Диана сделала с пиджаком то, что удавалось немногим: лишила его доминирования. Она носила пиджаки с джинсами, с простыми рубашками, иногда чуть великоватыми. Как будто для того, чтобы сказать: «Я такая же живая, как вы». Этот образ обладал особой человечностью и вызывал чувство доверия. В общем, последняя четверть XX века изобилует примерами умелого использования женщинами пиджака в своём гардеробе, поэтому можно уверенно сказать, что с этого времени он перестал быть гендерным. Его взяли на вооружение оба пола.

Без лишнего пафоса

Сейчас пиджак можно носить как угодно: пафосно – как Дон Корлеоне, смертоносно – как Джон Уик, расслабленно – как Винсент Вега, роскошно – как Джей Гэтсби или сексуально – как героиня Мишель Пфайффер в «Лице со шрамом».

Марлен Дитрих в брючном костюме



<https://ru.freepik.com>

Оверсайз, неожиданные сочетания, смешение стилей. Пиджак перестал командовать и начал сотрудничать. Он больше не обязан дружить только с рубашкой и галстуком. Теперь он легко сходит с любой пролетарской майкой – белой, красной, с ироничной надписью. Контраст работает безотказно: строгая линия плеч и намеренная небрежность под ней. Низ тоже больше не требует церемоний. Потёртые джинсы, яркие кеды или кроссовки, даже шорты. В этих сочетаниях пиджак нужен уже не для того, чтобы произвести впечатление статусом. Вернее, наоборот – показать свободу от него. Он больше не про карьеру, а, скорее, про идентичность. Про умение играть с кодами, смешивать высокое и простое, иронизировать над формальностью и выглядеть уверенно без всякого официоза. Одним словом, быть самим собой. Как говорил Джорджио Армани: «Главное, чтобы на тебе был хороший пиджак, а всё остальное приложится». ✈



Пища странствий

I. E. C. Rasmussen, 1875

В приключенческих романах о путешественниках обычно пишут о кораблях, компасах, картах и отваге. О еде – почти никогда. Между тем именно она чаще всего определяла, доплывёт ли экспедиция до цели, или вояж закончится братской могилой посреди океана. Корабль может идти даже с порванным парусом и пробоиной, а вот человек без нормального питания долго не работает. Без калорий и витаминов он неизбежно превращается в балласт.

До появления технологичного консервирования путешествие означало автономность: неделями и месяцами люди не могли рассчитывать ни на пополнение запасов, ни на помощь извне. Провианта должно было хватить на дорогу к конечной цели и обратно. Поэтому история географических от-

крытий – это в значительной степени история изобретения и тщательного подбора походной еды. Не самой вкусной, не самой красивой, но надёжной, калорийной и способной пережить жару, мороз и трюмы без вентиляции. За каждым шагом в освоении планеты человечеством стоит какая-нибудь гастрономическая инновация. Вяление и ферментация позволили выйти далеко в море, не опасаясь потерять берег из виду. Соление и галеты – пересечь океаны. Консервы – сделать экспедиции массовыми и регулярными. Ошибки в организации походного питания стоили дорого: цинга, истощение и от-

равления уносили больше жизней, чем бури и сражения.

И если посмотреть на историю путешествий под гастрономическим углом, окажется, что мир был открыт не только благодаря смелости и науке, но и благодаря сухарям, рыбе, квашеной капусте и солёному мясу. И иногда – исключительно благодаря им.

Секрет викингов

Представьте себе: IX век, суровые норвежские фьорды, и группа бородатых мужчин загружает в драккар не золото и медвежьи шкуры, не топоры и секиры, а... рыбу. Да, именно стокфиск – пресно-



сушёная треска – стал тем секретным оружием, которое позволило викингам терроризировать половину Европы и первыми добраться до Америки. Один килограмм стокфиска содержал столько же белка, сколько пять килограммов свежей рыбы, но весил в разы меньше и не портился даже в тропиках. К тому же вязанки сухой рыбы отлично экономили место в тесных трюмах драккаров. Перед употреблением этот рыбный сухарь нужно было хорошенько отбить обухом топора, а затем размочить в воде. В итоге получалось невзрачное, но очень питательное блюдо, которое восстанавливало силы после долгих переходов под вёслами и парусом. Настоящая протеиновая бомба, да ещё с комплексом минералов и микроэлементов. Такую треску можно было есть и в сыром виде – обмакивая кусочки в растопленный китовый жир или масло, и использовать как ингредиент для супов и овощных рагу. Технология заготовки стокфиска

была гениально простой: зимой, когда температура держалась около нуля, норвежцы развешивали выпотрошенную треску на деревянных стойках прямо под открытым небом. Холодный арктический ветер за два-три месяца превращал рыбу в твёрдые дощечки, которые могли храниться годами без всякой соли. Отсюда и название: «stock» (палка) + «fisk» (рыба). Конечно, стокфиск был не единственным «топливом» викингов. В их походную кладовую входили плотные сухари из ржаного, ячменного или овсяного хлеба, солёная сельдь, скир (кислое

молоко, аналог йогурта), твёрдый сыр из овечьего молока, ягоды и орехи. Особое место занимало сушёное мясо – предшественник современных джерков, которое викинги нарезали тонкими полосками и вялили на ветру. Помимо воды в трюмы обязательно загружали бочки со слабым пивом и медовухой: с таким питьём и дорога веселей, да и хранились они гораздо дольше. Благодаря этой «сухой диете» драккары могли месяцами не заходить в порты, что давало викингам колоссальное стратегическое преимущество. Пока их противники были привязаны к бе-

Один килограмм стокфиска содержал столько же белка, сколько пять килограммов свежей рыбы, но весил в разы меньше и не портился даже в тропиках.

реговым складам и рынкам, северные мореплаватели появлялись там, где их совсем не ждали – от берегов Гренландии до Средиземного моря.

Долгоносики, мёртвый француз и немецкая капуста

XV–XVI века стали временем, когда европейцы решили, что мир слишком мал для их амбиций. Но прежде чем покорять океаны, им пришлось решить более прозаическую задачу: что есть в плавании, которое может длиться месяцами, а то и годами?

Главными героями морской кухни эпохи Магеллана и Колумба были галеты – корабельные сухари, твёрдые, как асфальт, и примерно такие же на вкус. И не важно, что за флаг развевался на мачте – Юнион Джек или Весёлый Роджер. Каждый капитан знал, что углеводы – это база. Галеты представляли собой хлебцы в мелкую дырочку, которые готовили из муки

и воды с небольшим добавлением соли. Причём запекались они не менее двух раз, чтобы убрать малейший намёк на влагу внутри. Такие сухари не плесневели, и даже крысы обходили их стороной, чтобы ненароком не сломать себе зубы. Хотя уже через пару

недель после отплытия галеты переставали быть необитаемыми – в них появлялись долгоносики, которые жили там свою счастливую жизнь, рождались, умирали, плодили потомство.

Моряки относились к такому соседству спокойно, они просто стучали хлебцем по палубе, чтобы вытряхнуть живность. Менее брезгливые воспринимали долгоносиков как дополнительный источник белка. Всухомятку такой хлеб был неугрызаем, поэтому его дробили на более мелкие куски и замачивали в пиве, вине или воде.

Вторым столпом морского рациона стала солонина: свинина и говядина в бочках. Мясо рубили большими кусками и засаливали так основательно, что оно становилось похожим на задубевшую резину. Перед употреблением её вымачивали часами, чтобы убрать излишнюю соль, и варили в большом котле с фасолью или горохом. Иногда для густоты и нажористости добавляли в варево дроблёные галеты. Типичный дневной рацион моряка выглядел так: галеты, варёная солонина или солёная рыба, гороховая или крупяная похлёбка и алкоголь вместо воды. Случалось, что некачественно засоленное мясо портилось. Но никто даже не думал его выбрасывать за борт. Просто в суп с тухлятиной добавляли всё, что было на камбузе: рыбу, галеты, бобы. А если



С лимонами дело решилось просто – их клали в порцию бренди или грога, которые полагались каждому моряку.

кок расщедрится, то и немного овощей. Такое варево называли «мёртвый француз». Кажется, в этом месте стоит вынырнуть из пучины романтических представлений о быте моряков прошлого и принять простую истину: еда в плавании – это не про гастрономические удовольствия, это про выживание. Но самым опасным для здоровья мореплавателей был не голод, а цинга, которая развивалась от недостатка в организме витамина С. Она начиналась с усталости и болей в суставах, переходила в кровоточивость дёсен и выпадение зубов, а в тяжёлых случаях заканчивалась смертью. Во многих экспедициях именно цинга уносила больше

жизней, чем кровавые битвы. Для борьбы с этим недугом в рацион матросов стали добавлять лимоны (свежие и солёные) и квашеную капусту. Многие отказывались от такого угощения, предпочитая выплюнуть последние зубы, но не есть эту кислятину. С лимонами дело решилось просто – их клали в порцию бренди или грога, которые полагались каждому моряку. Действительно, не отказываться же от выпивки из-за дольки цитруса. А вот приучить матросов к «немецкой» капусте получилось не сразу. Например, капитан Джеймс Кук применил психологический трюк: сначала её подавали только офицерам за капитанским столом. Матросы, видя, что «господа» едят какое-то лакомство, начали требовать свою долю.

Русские мореплаватели не только взяли на вооружение обширный европейский опыт, но и добавили кое-что от себя. Так, во время первой русской кругосветной экспедиции Ивана Крузенштерна никто из команды не умер от цинги – редкий и почти невероятный для начала XIX века случай. Секрет оказался прост: ассортимент противцинготных средств был не только шире, но и заметно вкуснее. В ход шли солёные свёкла и щавель, мочёные клюква и брусника, а также настои из хвои и берёзовых почек. Такой набор



Такие сухари не плесневели, и даже крысы обходили их стороной, чтобы ненароком не сломать себе зубы.

работал лучше любых лекций о пользе витаминов – его хотя бы не приходилось запихивать в себя через силу. А в экспедиции Фаддея Беллинсгаузена, отправившейся к берегам Антарктиды, морская кухня сделала ещё один шаг вперёд. На корабле взяли суповой концентрат, тогда его называли «дощатый бульон». Его готовили просто: мясной бульон долго уваривали до густоты, затем разливали на доски тонким слоем и высушивали, получая плотные пластины, которые можно было ломать на куски и бросать в котёл.

Капитан Джеймс Кук применил такой трюк: сначала «немецкую» капусту подавали только офицерам за капитанским столом. Матросы, видя, что «господа» едят какое-то лакомство, начали требовать свою долю.



<https://img.atlasobscura.com>
Соленая говядина. Грейс Цей

Полкилограмма пеммикана заменяли два килограмма свежего мяса и хранились годами даже в тропиках.

Злаки, кровь и пеммикан

Если у мореплавателей был шанс поймать себе на обед рыбу или черепаху, пешие исследователи земель решали куда более прямолинейную задачу: как не умереть с голоду там, где еды просто нет – в жарких песках, высоких горах и ледяных пустынях.

Базой рациона большинства сухопутных завоевателей были злаки. Римские легионеры налегали на пшеницу – ежедневно им полагался килограмм зерна, что составляло примерно 3000 калорий. К зерну добавляли оливковое масло, вино и гарум – ферментированный рыбный соус, который римляне лили на всё подряд, как мы сейчас кетчуп. А вот основой солдатского пайка шотландцев являлась добрая порция овсяной каши. В обычное время её готовили на воде, а перед сражением или долгим переходом – на крепком говяжьем бульоне. Монголы времён Чингисхана превратили свою армию в гигантскую кочующую ферму. Каждый всадник вёл несколько

лошадей – одновременно транспорт, источник кумыса и неприкосновенный запас мяса. В перемётных сумках обязательно лежал льняной мешочек с борцем – хлопьями высушенного до хруста мяса говядины или баранины. Он хранился годами и восстанавливался в горячей воде. В критических ситуациях монголы даже пили кровь лошадей – делали небольшой надрез на шее и выпивали примерно 200 мл. Но делать это можно было раз в три-четыре дня, именно столько требовалось животному для восстановления.

Полярные исследования стоят особняком в истории походной гастрономии. В условиях, где организм сжигал до 6000 калорий в сутки, ошибка в расчёте довольствия становилась фатальной.

Индейцы Северной Америки изобрели пеммикан – мясной энергетический батончик. Сушёное мясо бизона измельчали в порошок, смешивали с растопленным жиром и толчёными ягодами. Полкилограмма пеммикана заменяли два килограмма свежего мяса и хранились годами даже в тропиках. Полярные исследования стоят особняком в истории походной гастрономии. В условиях, где организм сжигал до 6000 калорий в сутки, ошибка в расчёте довольствия становилась фатальной. Иллюстрацией этому стали две антарктические экспедиции. Команда Роберта Скотта (1910–1912) шла к Южному полюсу с рационом около 4500 калорий в день. В него входили пеммикан, галеты, сухое молоко, шоколад, консервы и чай. Но увы, этого оказалось недостаточно. Люди стремительно теряли вес и не могли ни о чём думать, кроме еды. Когда 17 января 1912 года измученная британская команда всё-таки добралась до Южного полюса, их ждало жестокое разочарование – там уже развеялся норвежский флаг. Амундсен опередил их на 34 дня. На обратном пути команда Скотта погибла от истощения и холода, не дойдя до резервного склада с продовольствием 11 миль. Руаль Амундсен подошёл к вопросу питания как истинный викинг – практически, без сантиментов. Его рацион был калорийнее – до 5500 калорий в день – и содержал значительно больше жиров. Команда питалась пеммиканом собственного приготовления (говядина + свиной жир + овсяные хлопья), сухим молоком, шоколадом и свежим мясом. Откуда в ледяной пустыне свежее мясо?

Всё просто – часть ездовых собак была заранее включена в план питания. И этот пункт плана был съеден.

Новое – хорошо упакованное старое

Современный путешественник, открывая рюкзак, может почувствовать себя куда увереннее Колумба или Амундсена. У него есть газовая горелка, мембранная куртка и, конечно, еда – сытная, полезная и вкусная. Но если присмотреться внимательнее, окажется, что почти все современные походные продукты – это лишь эволюция старых идей. Еда стала легче, безопаснее и разнообразнее, но решает ту же задачу, что и тысячу лет назад: дать человеку силы идти дальше. Да и требования к ней остались прежними: малый вес, высокая калорийность, долгий срок хранения.

Например, тушёнка – символ туристических походов XX века. А ведь это не что иное, как реинкарнация солонины в бочках. Это всё то же мясо, но без ведра соли и многочасового вымачивания. Сегодня тушёнка всё чаще живёт не в жестяных банках, а в мягких реторт-пакетах. Это многослойная термостойкая упаковка, в которой продукт стерилизуется уже после запайки. Весит такой пакет заметно меньше, не тянет рюкзак к земле и не требует консервного ножа. Греют его просто – опуская в горячую воду или ставя рядом с котелком. Современные производители упаковывают в реторт-пакеты не только мясо, но и готовые блюда: борщ, харчо, пасту болоньезе, котлеты с гречкой, творожные запеканки, кексы. Практически ресторанное меню, только без чаевых официанту.

А сублимированные продукты – пюре, лапша, каши? Ведь это прямые наследники старинных галет и сушёного мяса. Сходство очевидное: и тогда, и сейчас из еды удаляют воду, потому что именно она сокращает срок хранения. Разница лишь в методе. Если раньше галеты запекали по нескольку раз, доводя их до состояния кулинарного камня,

то теперь еду сначала замораживают, а затем в вакууме удаляют влагу. В результате – лёгкий пакет, который при добавлении кипятка снова превращается в гречку, суп или рагу.

Рядом с ними стоят энергетические батончики и гели – съедобный пауэрбанк туриста. Когда нет времени доставать горелку, один батончик может заменить полноценный приём пищи. Фактически, это уже знакомый нам принцип пеммикана – объединение в одном продукте жиров, белков и углеводов, но только в цивилизованной упаковке.

А вот алкоголь, верный спутник пирата, из рациона осознанных туристов почти

исчез – по крайней мере, в утилитарном смысле. Ни грога, ни обязательной нормы. Максимум – глоток коньяка перед сном, чтобы примириться с погодой, усталостью и соседями по палатке. А вовсе не для йохохо.

Тренды развития этой сферы очевидны: походная еда движется в сторону ещё большей лёгкости, компактности и персонализации. Минимум упаковки, максимум питательной ценности, быстрая регидратация и всё более точный расчёт под конкретные условия – холод, высоту, длительность маршрута. И чуть больше вкуса, ведь мы, современные путешественники, можем себе это позволить. ✈



Походная еда движется в сторону ещё большей лёгкости, компактности и персонализации. Минимум упаковки, максимум питательной ценности, быстрая регидратация и всё более точный расчёт под конкретные условия.

Исторический вопрос

Курорт и крепость

исторический вопрос

Город Сочи известен всем как один из самых популярных в России курортных и туристических центров. Но всегда ли так было?

На самом деле в начале своего рождения город был крепостью. Его история началась в 1838 году, когда на черноморском берегу у устья реки Соча был построен небольшой форт, ставший частью укрепленной береговой линии. Крепость возводилась под руководством генерал-майора Андрея Симборского, который так докладывал командующему Отдельным Кавказским корпусом генерал-адъютанту Головину: «Представляя Вашему Превосходительству план возводимого при устье реки Соча-Пста укрепления, имею честь почтительнейше просить о исходатайствовании Высочайшего соизволения назвать его фортом Александрия, по случаю того, что заложено оно в Высокопоздравительный день рождения Её Императорского Величества Государыни Императрицы». Прошение Симборского было удовлетворено. Сегодня в память о тех событиях на Эллинском спуске в Сочи расположен историко-этнографический сквер «Форт». Этот музей под открытым небом демонстрирует различные исторические эпохи, связанные с городом.



Загадка «Большого шлема»

Победу в четырёх главных теннисных турнирах в течение одного сезона называют «Большим шлемом». Это наивысшая цель для любого теннисиста. Круче только «Золотой шлем» — то есть «Большой шлем» и золото Олимпийских игр. Но откуда в теннисе взялись некие шлемы? Как они связаны?



Как это ни странно, но термин «Большой шлем» позаимствован из карточной игры бридж, где означает «взять в ходе одного розыгрыша все тринадцать взяток, не отдав соперникам ни одной».

А история его появления в теннисной терминологии такова. В 1933 году австралиец Джек Кроуфорд был близок к цели выиграть все четыре главных теннисных турнира. Он уже победил в трёх турнирах в течение года и вышел в финал Открытого чемпионата США в Нью-Йорке.

Спортивный комментатор Джон Киран, который работал в газете «Нью-Йорк Таймс» и был заядлым карточным игроком, написал в своей колонке о предстоящем финале: «Если Кроуфорд выиграет сегодня у Перри, это будет всё равно что выиграть «Большой шлем» на корте».

Кроуфорд в итоге проиграл, но брошенная фраза закрепилась, стала широко использоваться и сейчас уже известна даже тем, кто никогда в жизни не брал в руки ни теннисной ракетки, ни карт.

Монетка на счастье

Побывав в классном месте, мы часто стремимся бросить монетку в водоём или фонтан, чтобы иметь возможность вернуться туда снова. А откуда пошла эта традиция?

Она основана ещё на древних языческих обрядах, которые существовали не одну тысячу лет назад. Изначально это было жертвоприношением водным духам и божествам. Отправляясь в дальний военный поход или в торговый путь по воде, путешественники делали подношение духам водной стихии в виде хлеба или цветов, чтобы те помогли им вернуться домой. Постепенно сакральный смысл таких подношений канул в Лету, но традиция осталась. Только теперь «духи воды» берут подношения не в виде хлебных лепёшек, а в виде мелких монет.

В XIX веке в Риме была популярна легенда о том, что если кинуть монету левой рукой через левое плечо в римский фонтан Треви, то это обещало возвращение в Вечный город. Тезис сомнительный, зато он гарантировал римским нищим кусок хлеба. К тому же считалось, что медь обладает антибактериальными свойствами, и поэтому медные монеты в фонтане очищают воду. Легенда получила ещё большее распространение после выхода фильма «Три монеты в фонтане» 1954 года. Появилась даже своеобразная такса: одна монета – возвращение в Рим, две – новая любовь, три – свадьба. Согласно современной статистике, ежедневно туристы оставляют в воде фонтана Треви до 4000 долларов, что составляет около 1,5 миллиона долларов в год. Каждый день под присмотром полиции монеты извлекаются со дна, пересчитываются и передаются в фонд помощи нуждающимся, включая столовые и приюты.



Как в Лету канул

«Кануть в Лету» значит пропасть, предаться забвению. Но что это за Лета и почему она пишется с большой буквы?

Вопреки расхожей ошибке, речь здесь идёт не о лете как времени года, а о реке из древнегреческой мифологии. Лета – река забвения в подземном царстве Аида, окунувшись в воды которой, душа забывала свою земную жизнь. Интересно, что этот образ объединился с русским выражением «как в воду канул», образовав устойчивое сочетание, где «кануть» означает «исчезнуть».



Бобби и архаровцы

В разговорной речи британцы часто называют лондонских полицейских «бобби». Откуда взялось это странное прозвище?

Оно связано с сэром Робертом Пилем – премьер-министром Великобритании, который одно время был и министром внутренних дел. Будучи на этом посту, Пиль провёл ряд серьёзных реформ – уголовного законодательства, условий содержания заключённых, процесса судопроизводства, и т. д. В 1829 году он основал в Лондоне муниципальную полицию и ввёл уличное полицейское патрулирование. Кроме этого Роберт Пиль утвердил их форму, которая включала высокий цилиндр и дубинку. В результате на улицах британской столицы стало поспокойнее, и обрадованные жители в честь Пили стали называть всех полицейских «бобби» – уменьшительное от его имени Роберт. Интересно, что подобная история была и у нас. В конце XVIII века московских полицейских часто называли «архаровцами» в честь обер-полицмейстера Москвы Николая Петровича Архарова. Этот полицейский отличался хорошими организационными способностями и энергией. Кроме того, он прославился в истории как лучший криминалист Европы. Фамилия талантливого обер-полицмейстера Архарова и дала прозвище его подчинённым. ✂

Февраль

ЯРКИЕ СОБЫТИЯ,
ВОШЕДШИЕ В ИСТОРИЮ

хронолог

3 февраля 1966 года

советская станция «Луна-9» впервые в мире осуществила посадку на Луну. В самом начале XX века Циолковский сказал: «Человечество не останется вечно на Земле, но, в погоне за светом и пространством, сначала робко проникнет за пределы атмосферы, а затем завоюет себе всё околоземное пространство». К середине века его слова нашли уже практическое воплощение. 3 февраля впервые в мире была совершена посадка станции «Луна-9» на поверхность Луны. После мягкой посадки станция работала в течение 75 часов, дала семь сеансов связи и передала на Землю телевизионную панораму местности.



9 февраля 1923 года

Совет Труда и Оборона принял постановление «Об организации Совета по гражданской авиации» и «О возложении технического надзора за воздушными линиями на Главное управление воздушного флота». Этот день считается днём рождения гражданской авиации России, который отмечают пилоты, бортпроводники, технические работники и другие специалисты, связавшие свою профессию с небом.



4 февраля 1717 года

в Санкт-Петербурге публикуется книга о правилах поведения молодых людей – «Юности честное зерцало, или Показание к житейскому обхождению». Основная часть наставлений в книге была взята из зарубежных аналогов, но что-то Пётр I правил и дописывал самолучно. Некоторые из правил хорошего тона устарели, но есть и такие, которые вполне актуальны. Например, такое: «Всегда время пробавай в делах благочестных, а празdney и без дела отнюдь не бывай, ибо от того случается, что некоторые живут лениво, не бодро, а разум их займется и иступится, потом из того добра никакого ожидать можно, кроме дряхлого тела и червотчины, которое с лениости тучно бывает».

8 февраля 1837 года

на Чёрной речке состоялась злосчастная дуэль между русским поэтом Александром Пушкиным и французским офицером-кавалергардом Жоржем Дантесом. В результате дуэли Пушкин был смертельно ранен в живот, Дантес легко ранен в правую руку. Солнце русской поэзии закатилось, а его погубитель был выдворен из России.

А.Наумов. Дуэль Пушкина с Дантесом. 1884 г.



Л. Бонштедт. Невский проспект у Анничкова моста. 1847 г.

5 февраля 1744 года

русская императрица Елизавета Петровна распоряжается издать указ о том, что при езде следует держаться правой стороны улицы. До автомобилей было ещё далеко, но конное движение на улицах стало уже достаточно оживлённым и нужно было его как-то урегулировать. В новом указе извозчикам предписывалось выполнять определённые правила: «При езде по городу держаться всегда правой стороны улиц, не отпускать лошадь вскачь и не обгонять один другого, и вообще, езда должна быть умеренно скорая». Это было первое правило дорожно-транспортного движения в России.



7 февраля 1795 года

турецкая крепость Хаджибей была переименована в Одессу. Эту крепость турки построили в начале 1760-х годов. Спустя почти тридцать лет во время Русско-турецкой войны крепость-порт была взята русским отрядом под командованием генерала Осипа Дерибаса. Возле крепости был заложен город, который стал быстро разрастаться и превратился в крупнейший внешнеторговый центр России. Российской императрице предложили назвать город в честь древнегреческой колонии Одессос, которая когда-то находилась на этом месте. Императрица согласилась, однако пожелала заменить мужской род женским.

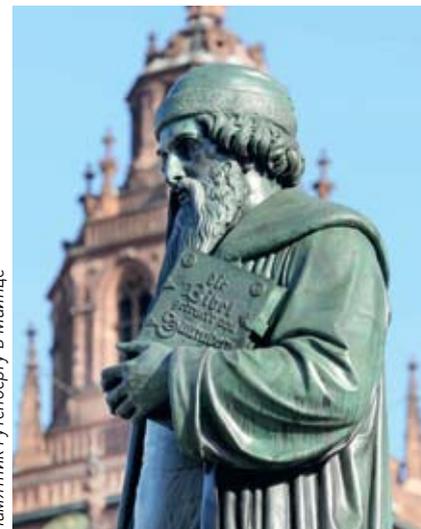


2 февраля 1709 года

шотландский моряк Александр Селкирк был обнаружен на необитаемом острове в 640 километрах от побережья Чили.

За несколько лет до этого он был нанят боцманом на судно «Сэнк пор», но подрался с лейтенантом и был высажен на необитаемом острове. На острове Селкирк провёл долгих четыре года и четыре месяца, но не одичал и даже завёл небольшое хозяйство. Обнаружили его моряки корабля экспедиции английского капитана и капера Вудса Роджерса. Вернувшись домой, Александр Селкирк с увлечением рассказывал о своих приключениях за кружкой эля в пабах. Согласно легенде, как раз в одной из таких пивных с занятым боцманом познакомился Даниэль Дефо. Так появилась знаменитая на весь мир история Робинзона Крузо.

Памятник Гутенбергу в Майнце



23 февраля 1455 года

случилось поистине эпохальное событие. Иоганн Гутенберг, используя изобретённые им подвижные литеры, изготовил первую печатную книгу. Это была настоящая информационная революция, сравнимая с появлением Интернета в наши дни. Если до Гутенберга книги переписывались от руки, а их чтение было уделом немногих аристократов и учёных монахов, то после запуска его печатного станка книги стали гораздо доступнее. Это привело к быстрому развитию практически всех наук и литературы, появлению общественных библиотек, увеличению количества образованных людей.

4 февраля 1935 года

был пущен первый испытательный поезд Московского метрополитена, состоящий из двух вагонов: моторного и прицепного. Он проехал по всей ветке от станции «Сокольники» до станции «Парк культуры». А уже через два дня первыми пассажирами столичной подземки стали делегаты VII Всесоюзного съезда Советов. ✕



Нескучайка

Найди 10 отличий!



нескучайка



ОТВЕТЫ: Вертолёт, дома, скамейка, пожарный шланг, проблесковый маячок на полицейской машине, собака в фургоне, надпись 03 на машине скорой помощи, красный крест на машине скорой помощи, кот, футболка мальчика

В электричке один из близнецов сбежал от мамы. Найди его!



У какого летательного аппарата нет пары?



Помоги яхтсмену справиться с ветром – пройди лабиринт!



Найди на картинке!



САМОЛЁТ

В страны дальние стремится
Самолёт — стальная птица.
Смело он летит вперёд,
А ведёт его пилот.



ВОЗДУШНЫЙ ШАР

В облаках парит послушно
Разноцветный шар воздушный.
У пилота нет кабины —
Есть горелка и корзина.



РАКЕТА

С космодрома ввысь ракета
Покорять летит планеты.
Космонавт без лишних слов
К невесомости готов.



Сапсан — самая быстрая птица в мире!

Пройди лабиринт, чтобы узнать
его скорость!



«ГеоДом» — медиагруппа по созданию уникального цифрового контента и полиграфической продукции для всей семьи; издательство с 20-летним стажем в области картографии, производитель настольных игр и обучающих пособий; официальный партнёр Яндекса, лицензиат Кинопоиска, «Союзмультфильма» и СТС.

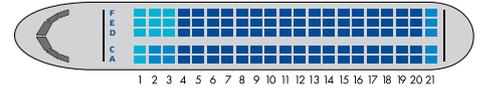




Полёты по России

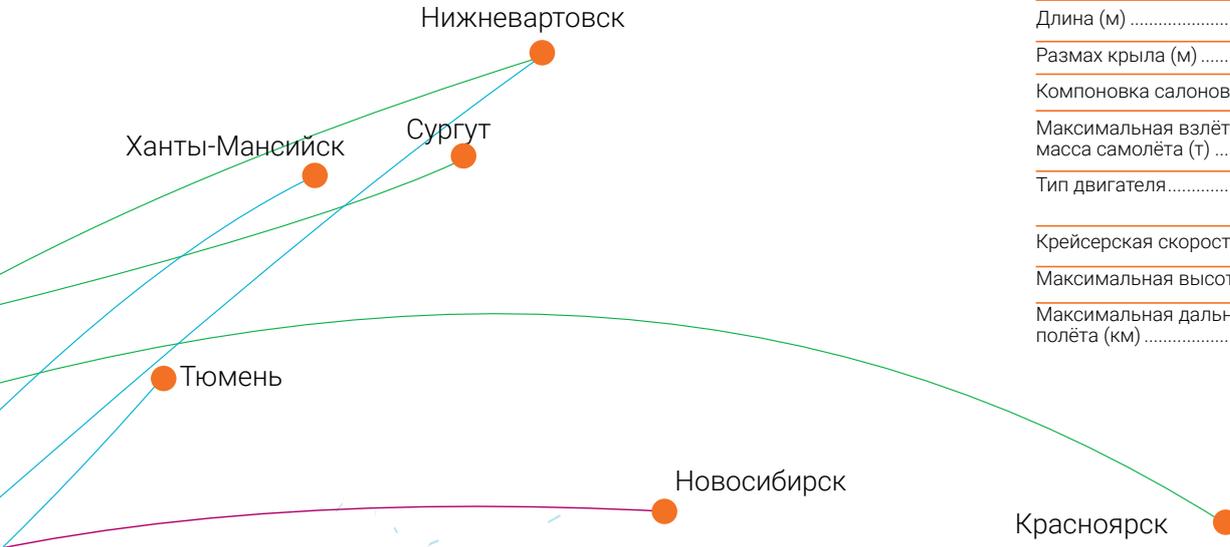
* Карта маршрутов рекламная, возможны изменения

- полёты из Краснодара
- полёты из Минеральных Вод
- полёты из других городов
- ... город находится за пределами страницы
- код-шеринговые рейсы, выполняемые совместно с авиакомпанией S7



СУХОЙ СУПЕРДЖЕТ 100 SUKHOI SUPERJET 100

Тип самолёта	ближнемагистральный пассажирский самолёт
Длина (м)	29,9
Размах крыла (м)	27,8
Компоновка салонов	100/103 кресла
Максимальная взлётная масса самолёта (т)	49,45
Тип двигателя	два турбореактивных двигателя SaM-146
Крейсерская скорость (км/ч)	840
Максимальная высота полёта (км)	12,2
Максимальная дальность В100/LR полёта (км)	3000/4200



Международные полёты

* Карта маршрутов рекламная, возможны изменения



Контакты уполномоченных агентств по продаже авиабилетов

РОСТОВ-НА-ДОНУ

АО «ВИПСЕРВИС» («ДОН КИХОТ»)

Аэропорт Платов,
тел.: +7 (863) 322-95-22;
+7 (928) 270-54-56.
Режим работы: круглосуточно

КРАСНОДАР

ООО «АВС»

Аэропорт, касса № 3 (зал прилёта),
тел. +7 (861) 200-14-34.
Режим работы: круглосуточно

МИНЕРАЛЬНЫЕ ВОДЫ

ООО «АВС»

Аэропорт, 2-й этаж, офис 207,
тел. +7 (879) 222-76-00;
avsm-cassa@yandex.ru
Режим работы: круглосуточно

АКТОБЕ

ТОО «Трансавиа»

Аэропорт, касса (2-й этаж),
вывеска АВИАКАССА,
круглосуточно,
тел. +7 7717 01 33 65

АЛМАТЫ

ТОО «Трансавиа»

Майлина, 1, аэропорт Алматы,
касса № 10 (1-й этаж),
тел. +7 (727) 270-33-01.
Режим работы: круглосуточно

АСТАНА

ТОО «Трансавиа»

Аэропорт, терминал 2, 2-й этаж, касса 4,
тел. +7 (7172) 55-49-90.
Аэропорт, терминал 1, 1-й этаж, касса 2,
тел. +7 (7172) 55-92-98.
Режим работы: круглосуточно

АСТРАХАНЬ

ООО «Авиапром»

Аэропорт, 1-й этаж, кассы №2 и №3,
тел. +7 (8512) 39-32-52.
Режим работы: 04:00 – 24:00

БАТУМИ

Handling Fly Line LLC

Международный аэропорт
г. Батуми им. Александра Картвели,
ежедневно с 10:00 до 19:00,
тел.: +995 (511) 548 148

БИШКЕК

ОсОО «Разлет.КГ»

Аэропорт, касса,
тел.: +996 709 63 33 33;
+996 559 63 33 33

ВЛАДИКАВКАЗ

ООО «ПрайдЛид»

Аэропорт, 1-й этаж, касса №2,
ежедневно с 09:30 до 21:00,
тел. +7(988) 818-28-88.

ВОЛГОГРАД

ООО «ТК “Мэверик”»

Аэропорт, касса №4,
тел. + 7 (961) 080-32-32.
Режим работы: 10:00–20:00

ВОРОНЕЖ

ООО «ЦАВС»

Аэропорт, касса (1-й этаж),
тел. +7 (4732) 330-742.
Режим работы: круглосуточно

ГОРНО-АЛТАЙСК

ООО «БРН-АЭРО»

Аэропорт, касса (2-й этаж),
с 09:00 до 15:00,
тел. +7 (993) 332-35-09

ЕКАТЕРИНБУРГ

АО «ВИПСЕРВИС»

Аэропорт «Кольцово»,
1-й этаж, авиакасса,
тел.: +7 (343) 226-86-24.
Режим работы: круглосуточно

ЕРЕВАН

ООО «АРАТ-АВИА»

Аэропорт, касса (2-й этаж),
тел.: (37491) 321-181, (37491) 412-376

ИВАНОВО

ООО «Центр Авиа»

Аэропорт, 1-й этаж,
зал прилёта и выдачи багажа,
тел. +7 (4932) 93-22-33

КАЗАНЬ

ООО «ТАВС»

Аэропорт, терминал 1А,
тел. +7 (843) 267-87-22.
Режим работы: круглосуточно

КАЛИНИНГРАД

ООО «Авиартнёр»

Аэропорт,
тел.: +7 (4012) 702-076;
+7 (9520) 55-10-10

КАЛУГА

ИП «Дорохов С.В.»

Аэропорт, с 08:00 до 20:00,
тел. +7 (903) 026-04-40

КЕМЕРОВО

ООО «Топ Авиа Стандарт»

Аэропорт, 2-й этаж,
офис «Топ Авиа Стандарт»
тел.: +7 (904) 372-43-12;
+7 (953) 065-12-37

КИРОВ

ООО «Топ Авиа Стандарт»

Аэропорт, 1-й этаж, вторая стойка
регистрации,
тел.: +7 (922) 967-91-90;
+7 (963) 000-50-40

КРАСНОЯРСК

ООО «Разлет. РУ»

Аэропорт, стр. 100, новый терминал,
1-й этаж, касса 1, круглосуточно,
тел.: +7 (391) 288 88 37,
+7 (391) 222-32-22

МАГАС

ООО «ПрайдЛид»

Аэропорт, 1-й этаж, кассы №1 и №2
ежедневно с 08:00 до 18:00,
тел.: +7 (988) 822-04-44,
+7 (928) 731-10-60

МАХАЧКАЛА

ООО «Аэропатруль»

Аэропорт, терминал «А», 1-й этаж,
касса, круглосуточно,
тел. +7 (988) 279-50-60

МИНСК

ООО «ТРАНСКОНД»

Национальный аэропорт Минск,
кассовый зал, касса №5,
тел.: +375 17 547 68 40;
+375 44 585 10 10

МОСКВА

АО «ВИПСЕРВИС»

Аэропорт Внуково, терминал А,
кассы № 218; 219; 222 (2-й этаж),
тел.: +7 (999) 557-15-48,
тел. нач. смены: +7 (495) 436-77-37.
Режим работы: круглосуточно

МУРМАНСК

ООО «Группа компаний ДА»

Аэропорт,
зал регистрации пассажиров,
касса (1-й этаж),
круглосуточно,
тел. +7 (911) 960-15-00

НАЛЬЧИК

ООО «ПрайдЛид»

Аэропорт, касса №1.
Режим работы:
ежедневно с 08:00 до 18:00.
Тел.: +7(988) 120-78-88

НИЖНЕВАРТОВСК

«Восточный экспресс»

Аэропорт, терминал 1, 2-й этаж,
представительство авиакомпании
«Восточный экспресс», касса,
тел. +7 (3466) 406-446.
Режим работы: пн-пт 08:00 – 19:00,
сб-вс 08:00 – 18:00

НИЖНЕКАМСК

АО «Аэропорт “Бегишево”»

Аэропорт Бегишево, касса,
тел. +7 (855) 279-67-06.
Режим работы: круглосуточно

НИЖНИЙ НОВГОРОД**АО «ВИПСЕРВИС»**

Аэропорт Стригино, 1-й этаж, авиа-кассы, тел. +7 (831) 211-30-21.

Режим работы: круглосуточно

НОВОСИБИРСК**ООО «Тариф мастер»**

Аэропорт Толмачёво, терминал А, 1-й этаж, касса в зоне прилёта, тел. +7 (383) 216-94-42.

Режим работы: круглосуточно

НОВЫЙ УРЕНГОЙ**АО «Випсервис» («ДОН КИХОТ»)**

Аэропорт, 1-й этаж, зал вылета, кассы №1, 2, 3, 4, 6 (1-й этаж), тел. +7(922) 249-00-10.

Режим работы: 06:00–17:30

ОМСК**ООО «ЦАВС»**

Аэропорт, терминал В, 1-й этаж, касса №8, тел. +7 (381) 229 70 10.

Режим работы: пн–пт с 09:00

до 18:00, выходной: сб–вс

ОРЕНБУРГ**ООО «ЦАВС»**

Аэропорт, касса (1-й этаж), круглосуточно.

Тел.: + 7 (3532) 67-65-44

ПЕНЗА**«Пензенское агентство воздушных сообщений»**

Аэропорт, касса (1-й этаж), тел. +7 (8 412) 45-92-93.

Режим работы: с 09:00 до 21:00

ПЕТРОЗАВОДСК**ООО «Топ Ави Стандарт»**

Аэропорт, 1-й этаж, стойка напротив окна кассы.

Тел.: 8-911-403-39-90

ПСКОВ**ООО «Псковский международный аэропорт “Княгиня Ольга”»**

Аэропорт, касса.

Режим работы: с 08:00 до 22:00.

Тел. +7(8112) 33-13-09

ПЕРМЬ**ООО «ЦАВС»**

Аэропорт Большое Савино, тел. + 7 (3422) 53-64-66.

Режим работы: круглосуточно

САМАРА**АО «ВИПСЕРВИС»**

Аэропорт «Курумоч», 1-й этаж, тел. +7 (937) 651-22-42.

Режим работы: круглосуточно

САМАРКАНД**ООО «Safar Time»**

Международный аэропорт Самарканд, терминал вылета, касса, тел. +998 99 130 09 09.

Режим работы: круглосуточно

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ**ООО «Группа компаний ДА»**

Аэропорт, общий зал, 2-й этаж, касса №4, круглосуточно,

тел. +7 911 961 03 63

САРАНСК**ООО «ЭС-КА-ИКС ЭЙР ГРУПП»**

Аэропорт, терминал ВВЛ; касса, тел. +7 (8342) 54-61-69.

Режим работы: пн–пт – 08:30–17:00,

сб–вс – 10:00–17:00

САРАТОВ**ООО «Авиасервис»**

Аэропорт, офис №2.572 (2-й этаж), тел. +7 (903) 328-06-80

Режим работы: 09:00 – 21:00.

СИМФЕРОПОЛЬ**ООО «Пилот»**

Аэропорт, стойка «D» 1.3.12, +7 (978) 838-35-35.

Режим работы: 09:00 – 21:00

СОЧИ**ООО «Приоритет-Авиа»**

Аэропорт, сектор А, стойка б, тел. +7 (988) 411-46-46.

Режим работы: круглосуточно

СТАВРОПОЛЬ**ООО «Ант Лайн»**

Аэропорт, тел. +7 (962) 447-85-83

ТАШКЕНТ**ООО «Safar Time»**

Международный аэропорт Ташкент им. Ислама Каримова, терминал вылета, касса, тел. +998 99 130 09 09.

Режим работы: круглосуточно

ТБИЛИСИ**Handling Fly Line LLC**

Международный аэропорт г. Тбилиси им. Шота Руставели.

Тел.: +995 (511) 499 499.

Режим работы: 10:00–19:00

(ежедневно)

ТЮМЕНЬ**ООО «ЦАВС»**

Аэропорт Рошино, корпус 3, касса № 6,

тел. +7 (3452) 56-52-82.

Режим работы: круглосуточно

УЛЬЯНОВСК**ООО «Авиауслуги»**

Аэропорт, касса (1-й этаж), круглосуточно,

тел.: +7 (8422) 58-01-43,

моб. +7 937 275-85-71

УРГЕНЧ**ООО «Safar Time»**

Международный аэропорт Ургенч, терминал вылета, касса, тел. +998-99 130 09 09.

Режим работы: круглосуточно

УФА**ООО «ЦАВС»**

Аэропорт,

тел. +7 (928) 007-85-32

ХАНТЫ-МАНСКИЙ**ООО «Западно-Сибирское**

Агентство Воздушных Сообщений», «ЗСАВС»

Аэропорт, касса, тел.: 8 (3467) 32-12-12; 33-33-78.

Режим работы:

пн–пт – 10:00–14:00 и 15:00–19:00,

сб – 10:00–12:30 и 13:30–16:00,

вс – 06:00–10:00 и 15:30–18:00.

ХИБИНЫ**ООО «Вэртас – Мурманск»**

Аэропорт, касса (зона регистрации и контроля), тел. : +7 (911) 800-14-05

ЧЕБОКСАРЫ**ООО «Международный Аэропорт Чебоксары»**

Аэропорт, касса, режим работы с 05:00 до 21:30 ежедневно,

тел. +7 9170789480;

+ 7(8352) 22-94-80.

ЧЕЛЯБИНСК**ООО «ЦАВС»**

Аэропорт, зал российских вылетов, стойка № 2, касса, тел. +7 (3512) 400-600.

Режим работы: круглосуточно

ЯРОСЛАВЛЬ**ООО «Международный аэропорт Ярославля “Золотое кольцо”»**

Аэропорт, касса (1-й этаж), тел. +7 (4852) 43-18-09.

Режим работы: 08:00 – 18:00

Правила поведения пассажиров*



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

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

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

- не оставлять без последствий ни одно нарушение с применением соответствующих санкций;
 - предоставлять лётному и наземному персоналу авиакомпании полномочия, необходимые как для предотвращения нарушений, так и для их пресечения;
 - оказывать всевозможное содействие правоохранительным органам в привлечении нарушителей порядка к ответственности и применении к ним соответствующих санкций.
- портить принадлежащее авиакомпании имущество и/или выносить его с борта воздушного судна;
 - использовать аварийно-спасательное оборудование без соответствующих указаний экипажа;
 - пользоваться электронными приборами и средствами связи во время руления, взлёта и посадки самолёта;
 - вскрывать до окончания полёта опломбированные пакеты магазинов беспошлинной торговли;
 - перемещать в зону транспортной безопасности транспортного средства запрещённые для этих целей предметы и вещества;
 - находиться на транспортном средстве в случае отсутствия правовых оснований для нахождения в зоне транспортной безопасности транспортного средства;
 - занимать в салоне воздушного судна места кроме указанных в посадочном талоне.

Пассажиры обязаны:

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

Пассажиры имеют право:

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

Пассажирам запрещается:

- создавать ситуации, угрожающие безопасности полёта, жизни, здоровью и личному достоинству других пассажиров, а также авиаперсонала и допускать по отношению к ним любое оскорбление, словесное или физическое;
- во время полёта употреблять алкогольные напитки, кроме тех, которые были предложены на борту воздушного судна;
- курить (в т. ч. электронные сигареты) на борту самолёта в течение всего полёта;
- создавать условия, некомфортные для остальных пассажиров и препятствующие работе членов экипажа;

Санкции к нарушителям Правил

Невыполнение лицами, находящимися на борту воздушного судна, законных распоряжений командира воздушного судна является основанием для привлечения к административной ответственности по ч. 6 ст. 11.17 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (введена в действие Федеральным законом Российской Федерации от 21.12.2009 № 336-ФЗ), предусматривающей наказание в виде административного штрафа в размере от двух тысяч до пяти тысяч рублей или административный арест на срок до пятнадцати суток.

В соответствии со ст. 213 Уголовного кодекса Российской Федерации грубое нарушение общественного порядка, выражающее явное неуважение к обществу, совершённое на воздушном транспорте, наказывается штрафом в размере от трёхсот тысяч до пятисот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осуждённого за период от двух до трёх лет, либо обязательными работами на срок до четырёхсот восьмидесяти часов, либо исправительными работами на срок от одного года до двух лет, либо принудительными работами на срок до пяти лет, либо лишением свободы на тот же срок.

Возмещение пассажиром-нарушителем материального ущерба, причинённого им авиакомпании вследствие порчи принадлежащего ей имущества.

Удаление пассажира-нарушителя с борта воздушного судна в ближайшем пункте его посадки, а в случае совершения самолётом вынужденной посадки – возмещение пассажиром дополнительных расходов, понесённых авиакомпанией в результате его недопустимого поведения.

Руководство по авиационной
и производственной безопасности
АО «Авиакомпания АЗИМУТ»



Правила провоза багажа

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

Норма бесплатного провоза багажа и ручной клади

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

Группы тарифов	Коды бронирования	Багаж	Ручная кладь
Лёгкий (LT)	U, T, X, V, Q, O, N, M, L, K, H, G, E, B	Без багажа	1 место, 5 кг
Гибкий (FL)	Q, O, N, M, L, K, H, G, E, B	1 место 23 кг	1 место, 5 кг
Нормальный	Y	1 место 23 кг	1 место, 10 кг
Базовый (BS)	S	2 места по 23 кг	1 место, 10 кг
Свободный (FR)	W	2 места по 23 кг	1 место, 10 кг

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

Норма ручной клади

Детям до 12 лет предоставляется такая же норма провоза багажа, как и для взрослых пассажиров. Бесплатная норма провоза багажа для младенцев (без предоставления отдельного места) составляет одно место весом не более 10 кг и суммой измерения не более 115 см независимо от класса обслуживания. Дополнительно ознакомьтесь с условиями перевозки **сверхнормативного багажа** и **перевозки животных**.

Ограничения по перевозке багажа/ручной клади

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

В соответствии с Приказом Минтранса РФ от 4 февраля 2025 г. № 34 «Об установлении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра, наблюдения и (или) собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности»

пассажирам запрещено провозить на борту ВС

Запрещено провозить на борту ВС в зарегистрированном багаже и в вещах, находящихся при пассажирах: взрывчатые вещества, фейерверки, сигнальные ракеты; находящиеся под давлением ёмкости и аэрозоли; ёмкости, содержащие огнеопасные жидкости; легковоспламеняющиеся жидкости и твёрдые материалы, бензин для зажигалок и печей, краску и все виды спичек; вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при контакте с водой; окислители, например, отбеливающие порошки, перекиси; ядовитые (токсичные) вещества, такие как ртуть, а также контейнеры с бактериальными или вирусными культурами; радиоактивные материалы и предметы; коррозионно-активные вещества (кислоты, щелочи, аккумуляторы на жидкостных элементах); материалы, обладающие сильными магнитными свойствами; любое оборудование и инструменты, содержащие даже минимальные количества топлива; электрошоковое оружие. Запрещена перевозка в качестве зарегистрированного багажа и ручной клади малогабаритных средств для личного передвижения (моноколёса, сегвеи/мини-сегвеи, 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: чехол с одной парой лыж и одной парой палок + одно место багажа с одной парой ботинок;
- чехол с одним сноубордом + одно место багажа с одной парой ботинок;
- чехол с одной парой водных лыж;
- велосипед, подготовленный к транспортировке;
- оборудование для гольфа, упакованное в один контейнер (чехол);
- оборудование для хоккея, состоящее из одного места багажа (баула) с экипировкой и одного места багажа (чехла) с двумя клюшками;
- рыболовное оборудование, упакованное в один контейнер (чехол): две удочки или один комплект снастей.

Дополнительная оплата 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 в салоне и в багажно-грузовых отсеках воздушного судна. Запрещены перевозка животных без контейнера (клетки) и размещение контейнера (клетки) на пассажирском кресле. Перевозимое животное должно находиться в контейнере (клетке) в продолжение всего полёта.

Тарифы



Авиабилеты на рейсы оформляются в соответствии с правилами брендовых тарифов. В комфорт-классе пассажирам доступны авиабилеты по брендовым тарифам Свободный и Базовый, в эконом-классе – по брендовым тарифам Гибкий и Лёгкий.

Тарифы класса Экономический

- **Лёгкий** (в коде тарифа LT). В стоимость включены бесплатный провоз ручной клади до 5 кг. Тариф невозвратный. Изменения в билете возможны до времени окончания регистрации со сборами. Услуга выбора места при регистрации на рейс является платной.
- **Гибкий** (в коде тарифа FL). В стоимость включены бесплатный провоз ручной клади до 5 кг и 1 место багажа весом до 23 кг. Тариф возвратный с удержаниями. Тариф позволяет вносить изменения в билет до времени окончания регистрации со сборами. Услуга выбора места при регистрации на рейс является платной.

Тарифы класса Бизнес (с ограничениями) – Комфорт

- **Базовый** (в коде тарифа BS). Тариф позволяет бесплатно провезти ручную кладь до 10 кг и 2 места багажа весом до 23 кг каждое. Тариф возвратный с удержаниями, внесение изменений возможно до времени окончания регистрации со сбором. Выбор места при регистрации на рейс бесплатный.
- **Свободный** (в коде тарифа FR). Тариф возвратный без удержаний. Внесение изменений в билет возможно без сборов до времени окончания регистрации. Пассажир может бесплатно провезти ручную кладь до 10 кг и 2 места багажа весом до 23 кг каждое. Выбор места при регистрации на рейс бесплатный. На отдельных направлениях возможно применение специальных тарифов вне брендов в соответствии с действующими Программами субсидирования. Теперь есть возможность приобрести авиабилет с учётом индивидуальных потребностей. В случае оформления авиабилета на рейс с пересадкой есть возможность комбинировать разные тарифы в пределах одного бренда, что делает перелёт более удобным и выгодным.

Скидки на билеты для детей

Дети до 2 лет на руках у родителей:

- По России бесплатно.
- За границу со скидкой 90 %.

Дети в возрасте 2–12 лет и дети до 2 лет на отдельном кресле:

- По России со скидкой 50 % за исключением перевозок по субсидированным тарифам и на субсидируемых рейсах.
- По России на субсидируемых и международных рейсах скидка 25 %.

Приобретите авиабилет с учётом индивидуальных потребностей

УСЛУГИ	БИЗНЕС – КОМФОРТ		ЭКОНОМИЧЕСКИЙ	
	Свободный (FR)	Базовый (BS)	Гибкий (FL)	Лёгкий (LT)
	W	S	U, T, X, V, Q, O, N, M, L, K, H, G, E, B, Y	U, T, X, V, Q, O, N, M, L, K, H, G, E, B
РУЧНАЯ КЛАДЬ (1 МЕСТО) И БАГАЖ				
– 5 кг (норма)	–	–	Бесплатно	Бесплатно
– дополнительно 5 кг (не более 10 кг, габариты 55x40x20)	–	–	от 865 ₽ (при покупке на сайте azimuth.ru) от 990 ₽ (при покупке у агентов авиакомпании)	
– дополнительно 5 кг (не более 10 кг, габариты 55x40x20) – 10 кг (норма)	Бесплатно	Бесплатно	–	–
Багаж (1 место: до 23 кг, не более 203 см в сумме трёх измерений)	Бесплатно (2 места)	Бесплатно (2 места)	Бесплатно (1 место)	Платно, от 4199 ₽
ВЫБОР МЕСТА В САЛОНЕ	Бесплатно	Бесплатно	Платно, от 230 ₽	Платно, от 230 ₽
ВОЗВРАТ (ВОЗВРАТ ПРОВОЗНОЙ ПЛАТЫ) *				
При уведомлении об отказе от перевозки до времени окончания регистрации на рейс по полностью и частично неиспользованному авиабилету	Без сборов	от 5000 ₽	от 5000 ₽	Не разрешен
При уведомлении об отказе от перевозки по полностью и частично неиспользованному авиабилету после времени окончания регистрации на рейс	Не разрешён	Не разрешён	Не разрешён	Не разрешён
ОБМЕН (ВНЕСЕНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ В ОФОРМЛЕННУЮ ПЕРЕВОЗКУ) *				
Изменения до времени окончания регистрации на рейс по полностью и частично неиспользованному авиабилету	Без сборов	от 5000 ₽	от 5000 ₽	от 5000 ₽
Изменения после времени окончания регистрации на рейс по полностью и частично неиспользованному авиабилету	Не разрешено	Не разрешено	Не разрешено	Не разрешено

* С 19.11.2025 года внедрены изменения в методику применения сборов за добровольное изменение и за добровольный отказ от перевозки на рейсах АО «Авиакомпания АЗИМУТ» (А4). Для авиабилетов, оформленных до 19.11.2025 года, действуют прежние правила применения сборов.