

№170 2023
ЛЕТО

0+

ISSN 2675-4874

ЛИНИЯ

ПОЛЕТА **FLIGHT LINE MAGAZINE**
журнал для авиапассажиров

КРАСАВИА

Бортовой журнал

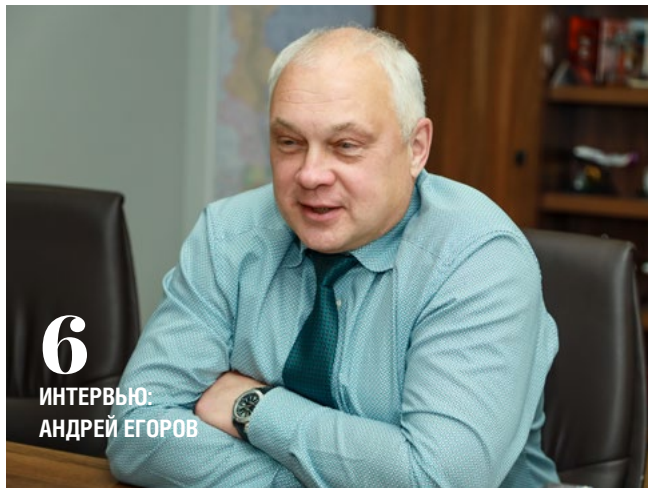


«ЛИНИЯ ПОЛЕТА»

о путешествиях, авиации, бизнесе и культуре



Полет начинается с журнала



Авиа

- 4** — Красавиа
- 10** — Интервью: Андрей Егоров
- 14** — Новости Красавиа

По всему свету

Направление

- 16** — Армения

ЛИНИЯ ПОЛЕТА

FLIGHT LINE MAGAZINE
журнал для авиапассажиров

ФОТОГРАФИЯ НА ОБЛОЖКЕ | COVER PHOTO:

HAWK HASSAAN, UNSPLASH

Журнал «Линия полета», лето 2023, № 170 Рекламно-информационный журнал для авиапассажиров
Издается с мая 2004 г.

Международный идентификационный номер издания ISSN 2075-4884.
Распространяется бесплатно в самолетах, вертолетах, аэропортах и по рассылке.
Информацию о распространении журнала см. на www.spblp.ru

Учредитель и издатель: **ООО «Шорекс»**,

Генеральный директор **Антон Титов**

Главный редактор **Антон Геннадьевич Титов** editor@spblp.ru

Шеф-дизайнер **Анастасия Балушкина**

Обозреватели

Марк Бельский, Игорь Гирдин, Татьяна Макагонова, Юрий Соколов

Корректор **Александра Ковалева**

Фото: **Марк Бельский, Антон Титов, pixabay.com, unsplash.com**

Отдел рекламы

Игорь Акинин

Тел./факс: **+7 (911) 116-25-26**

Адреса электронной почты:

editor@spblp.ru – редакция;

reklama_lp@spblp.ru – рекламный отдел

Адрес: 195427, Санкт-Петербург, Светлановский пр., 79-337

Интернет-сайт: **www.spblp.ru**

Российское свидетельство о регистрации СМИ ПИ № ФС 77-82516 от 30.12.2021 г. выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).
Предыдущее свидетельство: ПИ № 2-7189 от 16.04.2004 г.

Тираж 64 тыс. экз. Отпечатано в типографии «Премиум Пресс»: 197374, Россия, Санкт-Петербург, ул. Оптиков, д. 4. Дата выхода: 15.07.2023.
Мнение редакции не обязательно совпадает с точкой зрения авторов.

Письма и иные материалы, переданные в журнал, могут быть опубликованы.
При цитировании ссылка на издание и авторов обязательна.
По вопросу использования публикаций «Линии полета» в любой форме обращайтесь в редакцию.

За содержание рекламы издатель ответственности не несет.

«Линия полета» – зарегистрированный торговый знак, принадлежащий ООО «Шорекс».

© «Линия полета», 2023

Flight Line Magazine, Summer 2023, No. 170

Advertising and information magazine for air passengers

Since May 2004.

ISSN 2075-4884.

Distributed free in airplanes, helicopters, airports and by direct mail.

Distribution – see www.spblp.ru.

Established and published by **Shorex Ltd**

Director General **Anton Titov**

Editor-In-Chief **Anton Titov**, editor@spblp.ru

Chief Designer **Anastasia Balushkina**

Regular contributors

Mark Belsky, Igor Girdin, Tatiana Makogonova, Yury Sokolov

Proofreader **Alexandra Kovaleva**

Photo: **Mark Belsky, Anton Titov; pixabay.com, unsplash.com**

Advertising Managers

Igor Akinin

Phone/fax: **+7 (911) 116-25-26**

E-mail:

editor@spblp.ru – editorial office;

reklama_lp@spblp.ru – advertising department

Address: Svetlanovsky pr., 79-337, St. Petersburg, 195427

Web-site: **www.spblp.ru**

Russian mass media registration certificate ПИ № ФС 77-82516 dated 30.12.2021 issued by Federal Service for Monitoring Communications, Information Technology and Mass Communications (Roskomnadzor).
Previous certificate: ПИ № 2-7189 dated 16.04.2004.

Circulation – 64.000. Printed by “Premium Press”: 4, Optikov St., St. Petersburg, Russia, 197374. Date of issue 15.07.2023.
Editorial opinion may not coincide with the author’s.

Letters and other materials sent to the editorial may be published.

All rights reserved.

Flight Line Magazine publications use

is subject to editorial consent.

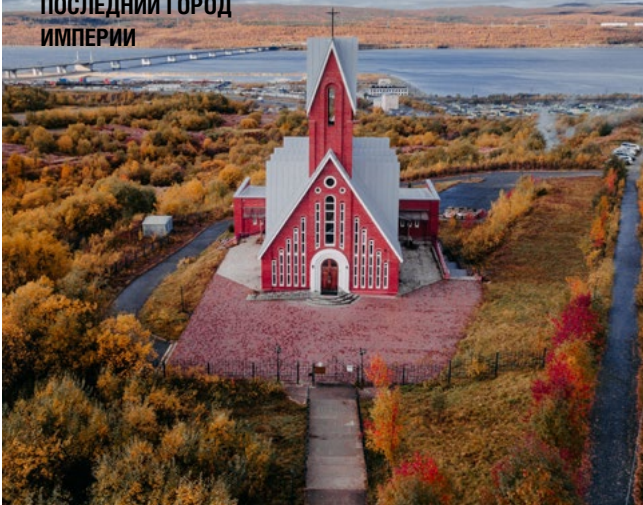
Editorial is not responsible for advertisements contents.

Flight Line Magazine is the registered trade mark of Shorex Ltd.

© Flight Line Magazine, 2023.

18

ПОСЛЕДНИЙ ГОРОД
ИМПЕРИИ



34

ИГРА ПЛЯЖНЫХ
РЫЦАРЕЙ



40

МОДА НА ВЫСОТЕ



По всему свету

Моя Россия

18 — Последний город империи

26 — За мечтами и за запахом Тайги

Мозаика

Обзор

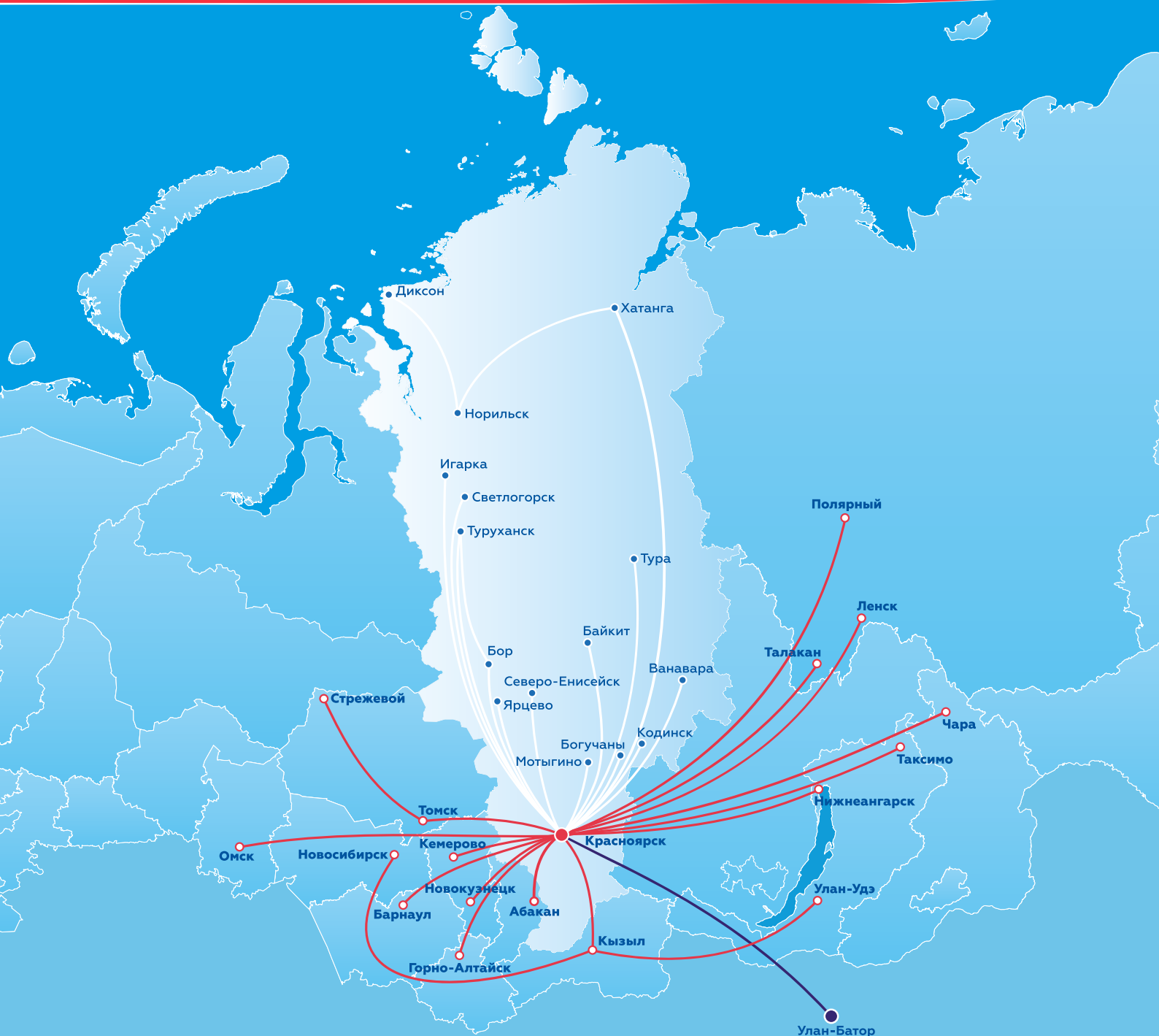
34 — Игра пляжных рыцарей

Мода

40 — Мода на высоте

КАРТА ПОЛЕТОВ

Самолетные направления • 2023 год



РАСШИРЕНИЕ МАРШРУТНОЙ СЕТИ

Регионы становятся ближе с прямыми рейсами авиакомпания «КрасАвиа»

Продолжаем изучать летний Алтай – летим в Горно-Алтайск: посещаем знаменитый поселок Манжерок, сплавливаемся по речкам, любимся озерами, ходим в горы.

А еще рекомендуем отправиться в путешествие в столицу Тувы – Кызыл. Здесь современная цивилизация прекрасно сочетается с самобытностью кочевников. Совсем недалеко расположен этнический юртовый комплекс Алдын-Булак, где можно в настоящей хаанской юрте отдохнуть с необычным комфортом.

Направление	Дни выполнения рейсов	Время вылета (местное)	Время в пути	Стоимость билета
Красноярск - Горно-Алтайск <i>рейс KV-107</i>	..3.5.7	10:10	1ч 30 мин	от 5500 руб.
Горно-Алтайск - Красноярск <i>рейс KV-108</i>	..3.5.7	12:55	1ч 40 мин	от 5500 руб.
Красноярск - Барнаул <i>рейс KV-103</i>	.234567	в соответствии с расписанием	1ч 20 мин	от 4400 руб.
Барнаул- Красноярск <i>рейс KV-104</i>	.234567	в соответствии с расписанием	1ч 30 мин	от 4400 руб.

В связи с повышенным спросом для полетов в Горно-Алтайск на летний период предусмотрены самолеты Як-42, которые могут взять на борт до 120 пассажиров. Рейсы также могут выполняться на лайнерах ATR-72-500.

Для комфортного перелета пассажир может заранее пройти онлайн-регистрацию на сайте авиакомпании, выбрав удобное место в салоне. Также на сайте или

в любой авиакомпании можно заказать дополнительное питание из меню, воспользоваться услугами страхования, забронировать перевозку сверхнормативного багажа или особые виды перевозки, например, несопровождаемых детей, животных, спортивного инвентаря или музыкальных инструментов.

Билеты на сайте: krasavia.ru.
Телефон контактного центра: +7 (391) 291-81-80

*Время в пути указано при условии выполнения рейса на Як-42.



100  ЛЕТ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ
ГРАЖДАНСКОЙ
АВИАЦИИ

The number "100" is rendered in a large, bold, white font. The two zeros are connected by a diagonal line that is white on top and red on the bottom. A white silhouette of an airplane is positioned above the top zero, appearing to fly towards the right.

ВСЁ ТОЛЬКО НАЧИНАЕТСЯ!



KRASAVIA.RU



ТРЕБОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

ТРЕБОВАНИЯ ПО СОБЛЮДЕНИЮ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ ФИЗИЧЕСКИХ ЛИЦ, СЛЕДУЮЩИХ, ЛИБО НАХОДЯЩИХСЯ НА ОБЪЕКТАХ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ИЛИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА.

1. Физические лица, следующие либо находящиеся на объекте транспортной инфраструктуры или транспортном средстве, обязаны:

- а) осуществлять проход (проезд) в зону транспортной безопасности в соответствии с правилами проведения досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности, включающими перечень необходимых документов, устанавливаемыми Министерством транспорта Российской Федерации по согласованию с Министерством внутренних дел Российской Федерации и Федеральной службой безопасности Российской Федерации;
- б) выполнять требования сил обеспечения транспортной безопасности, направленные на обеспечение транспортной безопасности, а также не предпринимать действий, препятствующих выполнению ими служебных обязанностей;
- в) информировать силы обеспечения транспортной безопасности о событиях или действиях, создающих угрозу транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства.

2. Физическим лицам, следующим либо находящимся на объекте транспортной инфраструктуры или транспортном средстве, запрещается:

- а) проносить (провозить) в зону транспортной безопасности предметы и вещества, запрещенные или ограниченные для перемещения на объекте транспортной инфраструктуры и (или) транспортном средстве;
- б) препятствовать функционированию технических средств обеспечения транспортной безопасности, расположенных в зоне транспортной безопасности;
- в) принимать материальные объекты для их перевозки на транспортном средстве без уведомления сил обеспечения транспортной безопасности и прохождения процедуры досмотра в случаях, предусмотренных требованиями по обеспечению транспортной

безопасности, установленными в соответствии со статьей 8 Федерального закона «О транспортной безопасности»;

- г) совершать действия, создающие препятствия (в том числе с использованием транспортных и других технических средств) функционированию транспортного средства или ограничивающие функционирование объектов транспортной инфраструктуры, включая распространение заведомо ложных сообщений о событиях или действиях, создающих угрозу транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства, а также действия, направленные на повреждение (хищение) элементов объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства, которые могут привести их в негодное для эксплуатации состояние либо состояние, угрожающее жизни или здоровью персонала субъекта транспортной инфраструктуры или подразделения транспортной безопасности, пассажиров и других лиц;
- д) передавать документы сторонним лицам, предоставляющие право прохождения процедуры досмотра в особом порядке, для прохода (проезда) в зону транспортной безопасности;
- е) осуществлять проход (проезд) в зону транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства вне (в обход) установленных субъектом транспортной инфраструктуры или перевозчиком проходов (проездов);
- ж) предпринимать действия, имитирующие подготовку к совершению либо совершению актов незаконного вмешательства в деятельность объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства;
- з) использовать пиротехнические изделия без разрешения лица, ответственного за обеспечение транспортной безопасности на объекте транспортной инфраструктуры или транспортном средстве.

За нарушение требований в области транспортной безопасности предусмотрена административная и уголовная ответственность в соответствии с действующим законодательством!

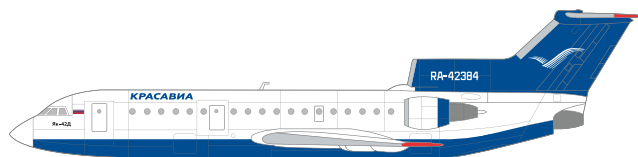
ПАРК ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Авиакомпания «КрасАвиа» является региональным авиаперевозчиком, базируется в Красноярском крае. Авиапарк составляет 50 воздушных судов.

В маршрутной сети авиакомпании более 30 направлений, как внутри Красноярского края, так и между соседними регионами. Технический персонал тщательно следит за состоянием парка, что позволяет поддерживать высокую регулярность полетов и выполнять рейсы даже в сложных условиях Крайнего Севера.

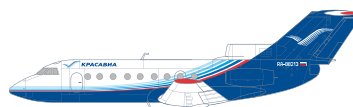
САМОЛЁТ ЯК-42

Крейсерская скорость.....	600 км/ч
Максимальная высота полета.....	9100 м
Дальность полета.....	3900 км
Максимальная взлетная масса.....	57 500 кг
Размах крыла.....	34,8 м
Длина самолета.....	36,2 м
Количество пассажиров.....	120
Количество в авиапарке.....	7



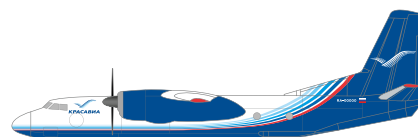
САМОЛЁТ ЯК-40

Крейсерская скорость.....	510 км/ч
Максимальная высота полета.....	6000 м
Дальность полета.....	820 км
Максимальная взлетная масса.....	17 200 кг
Размах крыла.....	25 м
Длина самолета.....	20,3 м
Количество пассажиров.....	12
Количество в авиапарке.....	1



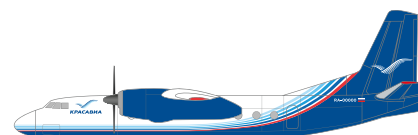
САМОЛЁТ АН-26

Крейсерская скорость.....	430 км/ч
Максимальная высота полета.....	6000 м
Дальность полета.....	1250 км
Максимальная взлетная масса.....	25 000 кг
Размах крыла.....	29,2 м
Длина самолета.....	23,8 м
Количество пассажиров.....	43
Количество в авиапарке.....	4



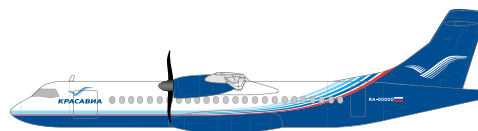
САМОЛЁТ АН-24

Крейсерская скорость.....	450 км/ч
Максимальная высота полета.....	7700 м
Дальность полета.....	1250 км
Максимальная взлетная масса.....	22 500 кг
Размах крыла.....	29,2 м
Длина самолета.....	23,5 м
Количество пассажиров.....	48
Количество в авиапарке.....	3

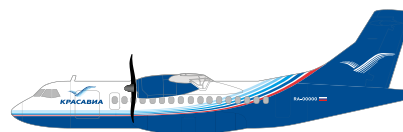


САМОЛЁТ ATR - 72

Крейсерская скорость.....	500 км/ч
Максимальная высота полета.....	7620 м
Дальность полета.....	1320 км
Максимальная взлетная масса.....	22 800 кг
Размах крыла.....	27 м
Длина самолета.....	27,2 м
Количество пассажиров.....	72
Количество в авиапарке.....	2

**САМОЛЁТ ATR - 42**

Крейсерская скорость.....	540 км/ч
Максимальная высота полета.....	5485 м
Дальность полета.....	1280 км
Максимальная взлетная масса.....	18 600 кг
Размах крыла.....	24,6 м
Длина самолета.....	22,7 м
Количество пассажиров.....	до 48
Количество в авиапарке.....	5

**САМОЛЁТ L-410**

Крейсерская скорость.....	300 км/ч
Максимальная высота полета.....	4250 м
Дальность полета.....	500 км
Максимальная взлетная масса.....	6600 кг
Размах крыла.....	19,4 м
Длина самолета.....	14,5 м
Количество пассажиров.....	19
Количество в авиапарке.....	4

**ВЕРТОЛЁТ МИ-8Т**

Максимальная скорость.....	250 км/ч
Максимальная высота полета.....	6000 м
Дальность полета.....	600 км
Максимальный взлетный вес.....	12 000 кг
Вес груза на внешней подвеске.....	3000 кг
Диаметр несущего винта.....	21,3 м
Количество пассажиров.....	22
Количество в авиапарке.....	18

**ВЕРТОЛЁТ МИ-8МТВ**

с внешними дополнительными топливными баками

Максимальная скорость.....	250 км/ч
Максимальная высота полета.....	6000 м
Дальность полета.....	800 км
Максимальный взлетный вес.....	13 000 кг
Вес груза на внешней подвеске.....	3000 кг
Диаметр несущего винта.....	21,3 м
Количество пассажиров.....	22
Количество в авиапарке.....	6





АНДРЕЙ ЕГОРОВ:

**ОЧЕНЬ НЕМНОГИЕ РЕГИОНЫ
СЕГОДНЯ МОГУТ ПОЗВОЛИТЬ
СЕБЕ ИМЕТЬ СОБСТВЕННЫЕ,
А ТЕМ БОЛЕЕ, БЛАГОПОЛУЧНЫЕ
АВИАКОМПАНИИ**

ЛЮДИ, ДАЛЁКИЕ ОТ АВИАЦИИ, СЧИТАЮТ, ЧТО ЭТО СПЛОШНАЯ РОМАНТИКА, НА САМОМ ДЕЛЕ – СОВСЕМ НЕ ТАК. ОДИН ЗНАМЕНИТЫЙ АВИАТОР СКАЗАЛ: «УЧАСТЬ ЛЕТАТЬ НА САМОЛЁТЕ, Я НАУЧИЛСЯ ПРАВИЛЬНОМУ И ЭФФЕКТИВНОМУ МЫШЛЕНИЮ, ВЕРНОМУ ПОДХОДУ К РЕШЕНИЮ ЛЮБОЙ ПРОБЛЕМЫ. ПИЛОТЫ ОЧЕНЬ МЕТОДИЧНЫ И ДОТОШНЫ...» А УЖ РУКОВОДИТЕЛИ АВИАОТРАСЛИ, ТЕМ БОЛЕЕ. НАШ СЕГОДНЯШНИЙ СОБЕСЕДНИК – ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР «КРАСАВИА» АНДРЕЙ ЮРЬЕВИЧ ЕГОРОВ.

Беседовала: Татьяна Макогнова

– Андрей Юрьевич, ваша биография тесно связана с авиацией Красноярского края. После окончания Киевского института инженеров гражданской авиации, с 1989 года вы трудились в различных авиапредприятиях нашего региона?

– Всё верно. Занимал серьёзные должности в компаниях «КрасЭйр», «ЭйрЮнион», «Турухан», а 20 апреля 2018 года назначен генеральным директором акционерного общества «КрасАвиа».

– Чему научил вас этот опыт?

– Не испытывать никаких иллюзий. Гражданская авиация – это отрасль, которая всегда требует повышенного внимания. Стоит государству ослабить внимание к ней, как сразу начнутся проблемы.

– Ваша нынешняя компания уверено стоит на крыле?

– Мы уверенно движемся вперёд. По итогам прошлого года количество перевезённых пассажиров составило 413 тысяч человек (+35 процентов к 2021 году), в том числе на регулярных линиях – 300 тысяч человек (+55 процентов). Маршрутная сеть насчитывает 35 направлений.

– А доходы?

– Имеются: 9,8 миллиарда рублей. Налёт часов превысил 25 000 (+9 процентов). Производительность труда возросла на 32 процента.

– Сколько человек трудится в коллективе?

– 720 специалистов (+16 процентов к 2021 году). Обеспечено сдерживание тарифов: за пять лет их увеличение составило только 14 процентов на фоне 30-процентной инфляции. По краевой программе реновации вертолётного парка в 2022 году получено три верто-

лёта Ми-8 МТВ-1, таким образом, в «КрасАвиа» уже пять новых машин данного типа, а до 2027 года предусмотрена поставка 10 таких вертолётов. В обособленном подразделении «Хатанга» сдано в эксплуатацию новое здание инженерно-авиационной службы (модульное, двухэтажное, 660 квадратных метров), завершён первый этап реконструкции склада ГСМ.

– Какое место занимает «КрасАвиа» сегодня в федеральном масштабе?

– Я бы сказал, не последнее. В общем рейтинге авиаперевозчиков РФ по количеству перевезённых пассажиров авиакомпания «КрасАвиа» занимает 20-ю позицию. И хоть мы небольшая, по федеральным меркам, компания, роль «КрасАвиа» здесь, на своей базовой территории, ключевая. Мы специфическая компания, задачи и проблемы у нас специфические. И проблем этих очень много. На Севере, как обыч-

но, в июне наступает «билетный кризис»: сначала северяне все сразу вылететь в отпуск на материк не могут, а потом в августе к школе вернуться. Сколько не ставь в такие периоды самолётов, все загрузятся, но только в одну сторону. И всегда найдутся недовольные, кому в желаемый день не достался билет... Это явление известно.

– Какова миссия компании в нашем регионе?

– Это сугубо региональная авиакомпания и главная её миссия – обеспечение всего комплекса потребностей региона в авиационных услугах и перевозках. В первую очередь это социально значимая задача – транспортная доступность: взять наши полёты из Красноярска в северные посёлки, не имеющие альтернативной связи. Компания выполняет пассажирские, а также грузовые, почтовые транспортные перевозки, транспортировку вахтовых рабочих (в том числе на север края). Регулярная пассажирская перевозка – услуга, непосредственно оказываемая людям, а всё остальное – заказчиком.

Далее – сообщения внутри районов. Есть Эвенкия, посёлков много, но они малонаселённые. На севере Таймыра связь с большой землёй обеспечиваем только мы, сейчас это вертолёт, впоследствии, думаю, вернутся на Север и лёгкие самолёты. Пока выработавшим свой ресурс АН-2 замены нет, но обещают сделать, ждём. По существу, мы осуществляем полный цикл жизнеобеспечения северян – регулярное сообщение (почтово-пассажирские рейсы), продуктивное снабжение, аварийно-спасательные функции (когда надо кого-то разыскивать, оказывать помощь), санавиация. В зоне нашей ответственности одни только Эвенкия и северный Таймыр занимают свыше миллиона квадратных километров!

У нас есть и бизнес-задачи (перевозка вахтовых рабочих, вертолётные услуги). Конечно, для макроэкономики региона добыча угля, нефти – это важно, потому

что это доходы в бюджет края, занятость людей. Всё, что ни возьми, имеет социальный оттенок, но транспортная доступность бездорожных территорий – это наша главная миссия, и ее компания будет стремиться выполнить в любом состоянии и в любые, самые сложные времена в первую очередь.

– А что с туризмом?

– Чартерный туризм в региональных перевозках теоретически возможен, но в реалиях пока не живёт. Иногда на вертолётах летают сильно богатые люди на водопады плато Путорана, на арктическое побережье, но это единичные перевозки. Более массовый туризм – это развитие регулярных перевозок из Красноярска в соседние регионы, например, в Горно-Алтайск, Барнаул, Новокузнецк, Нижнеангарск и так далее. Здесь наряду с туризмом присутствует и деловая составляющая. За последние полтора–два года мы резко выросли в этом сегменте, и пассажиры это заметили. Благодарят! Сейчас, когда мы в России наконец-то встряхнулись и занялись возрождением собственной экономики и производства, надёжная транспортная связь территорий очень важна, потому что помогает производственной интеграции. Люди едут отдыхать на Байкал и Алтай, тратят деньги, помогая развитию местного бизнеса. Иные люди находят работу в соседних регионах, но за счет авиалиний не теряют связи с домом. Все это очень правильно, очень на пользу нашей стране. Авиация – инструмент, возбуждающий транспортные потоки. Вся инфраструктура выстраивается вокруг неё (пассажир приехал в аэропорт, поставил машину, купил кофе, поел в самолёте, по прилёту взял такси, поселился в гостинице и так далее). Это нормальный бизнес – когда вы пользуетесь услугами, которые сопровождают полёт. И так во всём мире. Конечно, авиакомпания тоже не имеет права в убыток работать. Но пока большинство из наших рейсов не окупаются только пассажирской выручкой (не та платёжеспособность у населения).

– Выручают субсидии?

– Уже лет восемь работает федеральная программа субсидирования межрегиональных воздушных перевозок. В Росавиацию подаётся заявление, оно рассматривается, и если субъекты, между которыми осуществляется сообщение, готовы софинансировать перевозки, то значительную часть средств выделяет и федеральный бюджет. Наша компания в этом сегменте работает очень активно. Перевозки внутри края и районов, субсидирует край. Это позволяет удерживать тарифы для граждан, порою прямо-таки на символических уровнях. У КрасАвиа сегодня доля перевозок внутри края и в соседние регионы – это почти одинаковые объёмы, имеющие в равной мере и социальную и экономическую значимость. Оба направления развиваются, внося свой вклад в общую экономику региона. Сегодня в Красноярске есть уникальные инфраструктурные вещи (спорт, медицина, образование). Эти услуги надо активно предлагать, в том числе нашим соседям по СФО. И организуя соответствующую транспортную схему, мы усиливаем лидерские позиции Красноярья в Сибири!

– А самая «вкусная» коммерческая составляющая вашей компании – это туристы?

– Я бы так не сказал. В первую очередь мы ориентируемся на бизнесменов и чиновников, просто рабочих и «спецов», которые чаще других летают по делам в те же Барнаул, Томск и по другим направлениям, которых много. Причём это взаимный интерес регионов. Уверен, что будущее за развитием межрегиональной интеграции, как это и было в советское время. Прежде всего в рамках Сибирского федерального округа. Мы, конечно, касаемся части и Дальневосточного округа, и Уральского, но сфера наших интересов очерчена радиусом дальности турбовинтовых самолётов – порядка полутора тысяч километров от Красноярска.

Как я уже говорил, задачи наши специфические, но в своей нише – мы стремимся быть лучшими. И когда у нас появится новый отечественный флот (а он через какое-то время появится), то сначала мы будем «растоптывать» дороги Сибири и, может быть, ещё чуть дальше, расширяя маршрутную сеть уже через соседние регионы. Использовать более дальние самолёты пока не планируем. Это моё принципиальное, профессиональное убеждение. Во-первых, потому что это уже не настолько социально значимо, а во-вторых, на данном рынке сегодня есть более крупные магистральные перевозчики и между ними жёсткая конкуренция. Вход на тот рынок стоит немалых денег, а успех нам там отнюдь не гарантирован. Не благополучная пока в том сегменте конъюнктура.

– Из Красноярска есть все направления полётов?

– Далеко не все, например, из Новосибирска их гораздо больше.

– Почему?

– Вспоминаю «КрасЭйр». Он внедрял схему, которая успешно начиналась, но потом, к сожалению, ушла вместе с компанией. Мы развивали транспортный узел, когда летали запад-восток, стыкуя рейсы в Красноярске. Сейчас «S7» делает великолепно то же самое в Новосибирске. В этом уже участвуют многие компании. И мы в своём региональном радиусе немножечко тоже. В Новосибирск потянулась вся «быстрая логистика», и одним из доказательств является то, что из Красноярска перевозки в Новосибирск по объёму вышли на второе место после Москвы. Многие наши пассажиры пользуются удобным продолжением полётов через Новосибирск как раз из хаба S7. Из Красноярска в Новосибирск по пять рейсов в день (!). Через полтора-два-три-четыре часа ты имеешь широкий выбор маршрутов в западном направлении, в том числе международных. Да, в плане развитости маршрутной сети Новосибирск сейчас на порядок круче Красноярска.

– Но Красноярск географически расположен даже лучше Новосибирска. Почему тогда так произошло?

– Первый, главный фактор – наличие базовой авиакомпании, которая хочет и может строить узловую маршрутную сеть. У них она есть – S7, а у нас долгое время её не было, после того как канул в лету «КрасЭйр». «КрасАвиа» тогда была еще в зачаточном состоянии, базируясь в Эвенкии. Сейчас она конечно выросла: 25 самолётов, 26 вертолётов, но компания сугубо региональная – не тот масштаб бизнеса (в сравнении с S7), не те возможности по флоту, чтобы строить здесь конкурирующий хаб. Это хотел делать «Аэрофлот», но пока есть только планы и единично состыкованные рейсы. Время сейчас неподходящее для запуска столь масштабных проектов.

– Ладно, с хабом понятно, а для региональных полётов, ваших текущих возможностей достаточно?

– Сегодня наши возможности и то, что мы делаем, сбалансировано. Наверное, могли бы летать и больше, но есть один важный момент – экономика воздушного транспорта, особенно региональная – она не живёт без субсидий, по крайней мере, в нашей стране. А то, что наша преимущественная география Север – это актуально ещё более. Хотя и в европейской части России региональная авиация тоже нуждается в субсидиях, потому что там сказывается фактор конкуренции с наземным транспортом. На нашем Севере наземного транспорта нет, поэтому у людей нет выбора. А себестоимость авиационной деятельности не сильно отличается здесь и там. У нас дороже, потому что приходится топливо сезонно завозить на Север, зима – 9 месяцев, ночь – три. Тепло, свет, это все дорого. А вот поддержание годности техники (запчасти, ремонты) обходится примерно одинаково, что для наших вертолётов, которые работают на севере, что для тех, кто на юге. Они проходят капитальный ремонт на одних и тех же заводах (их несколько – в Омске, Тюмени, Екатеринбурге, Новосибирске), стоимость почти одинаковая (дорого). В средней полосе России ко всему и покупательская способность населения ниже, и в совокупности перевозки там нуждаются в субсидиях не меньше, чем перевозки здесь.

Разница в том, что при наличии альтернативного транспорта воздушная перевозка там является желательной, но не обязательной опцией территории, у нас же она обязательная – и без этой воздушной связанности северные территории не были бы российскими. Поэтому любые федеральные программы, связанные с поддержанием авиационной деятельности, в первую очередь должны ориентироваться на бездорожные Севера: Сибирь, Дальний Восток, ну и Арктическую зону, само собой разумеется.

– Конституция гарантирует всем жителям нашей страны одинаковую транспортную доступность.

– Правильно, а вот как это сделать – большой вопрос. Есть направления, куда самолёты летают только раз в неделю, экономическая составляющая чаще не позволяет.

– Вы работаете безубыточно?

– Последние четыре года безубыточно, в прошлом году даже весьма рентабельно сработали. Потому что антисанкционная помощь государства была значительной. Это дало возможность поддержать исправность парка и расширить перевозки. Далеко не всё ещё решили, но надежда есть.

К слову, своей региональной авиации помогает не только наша страна. Даже в Швеции, небольшой, но богатейшей по уровню жизни стране, имеются субсидируемые авиалинии, потому что там тоже есть удалённые пункты с малочисленным населением. Что уж говорить про Аляску, Канаду, Австралию, где 90 процентов площади пустыни, а сообщение надо поддерживать.

– Как бы вы охарактеризовали самолётный парк компании?

– Он очень разношёрстный. Это минус, потому что поддерживать приходится много совершенно разных, очень сложных конструкций. Разные запчасти, разные регламенты, разные компетенции ИТС.

Как наследие прошлого есть самолёты АН-24, АН-26, вертолёты Ми-8Т. Некоторым машинам лет за 50, и они ещё летают и будут летать. Есть Л-410,



самолеты не старые, но очень затратные, а летают они туда, где более крупный самолет просто не сядет. Есть самолёты ATR (производства Франции-Италии), которые появились ещё до санкций (спасибо краевой власти!) – сейчас это наш самый главный перевозочный актив. Появляются совсем новые вертолеты (и опять же, спасибо нашему акционеру!).

– Когда меняются руководители региона, поддержка компании как-то меняется?

– Полагаю, что да. С Александром Викторовичем Уссом мы тесно взаимодействовали, он живо интересовался нашими делами и, по всему судя, в этом хорошо понимал. Отношение В.А. Толоконского к авиации я наблюдал со стороны: оно было другим. Возможно оттого, что менталитет Виктора Александровича сформировался в компактной Новосибирской области, где актуальность воздушного сообщения не была острой. Усс же был просто проникнут значимостью авиации, сам много летал на Севера, продвигал наши инициативы, инвестировал в региональную авиацию. Дай Бог, чтобы и Михаил Михайлович Котюков к местной авиации относился так же, потому что развитие компании, конечно зависит от отношения к ней акционера.

– Пассажиропоток за последние три года сильно изменился?

– Очень большая динамика. Конечно, 2020-й был не показательным – пандемия, мы перевезли всего 175 тысяч пассажиров. Но уже в 2021-м – 305 тысяч пассажиров, в 2022-м – 413 тысяч. В этом году мы тоже намерены подрасти по перевозкам. Хотя в условиях санкций поддерживать на крыле наши иномарки непросто.

– Новые направления появятся?

– Почти всё, куда можно и нужно летать от Красноярска в радиусе нашей дальности охвачено. В основном нами, но не только. В этом году впервые в истории «КрасАвиа» появится маршрут в Улан-Батор. Это не просто 35-е по счёту направление в географии компании, но и первое международное регулярное! Почти год занимались оформлением разрешений, статусов, аккредитаций и прочего... Такой статус дорогого стоит. Радиус доступа за границу для наших самолетов небольшой: мы можем достигать Монголии, Северного Китая, Казахстана, дальше без посадки не долетаем.

– Теперь расскажите немного о себе. Как случился ваш роман с авиацией?

– Авиация... у меня это наследственное. Я окончил Киевский институт и приехал в Красноярский край, по-

пал, куда и просился, в Эвенкию. Всегда хотелось на Север, где лес, рыбалка и охота. Отец у меня иркутянин, там родился, жил и работал, закончил карьеру начальником авиационно-технической базы. Он – из военных лётчиков, потом переквалифицировался в инженеры и всю жизнь отработал в гражданской авиации. У меня с детства романтика авиации, отец иногда вместо детского садика брал меня на работу.

– Почему именно в Киеве поступили в институт?

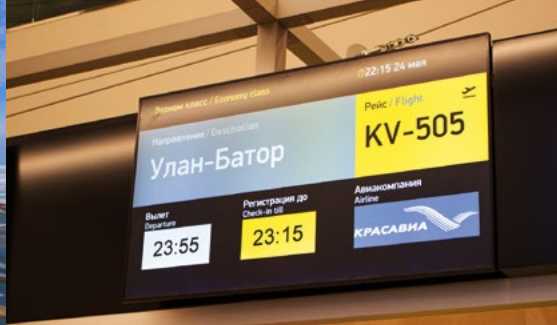
– Киевский и Рижский институты были самыми престижными, основанные ещё в 30-х годах, они задавали тон тогда во всем СССР.

– Вы не пожалели, что пошли в авиацию?

– Поздно уже о чем-то жалеть...

– А ведь с вашей способностью взрываться в дело можно было бы в любую отрасль пойти.

– Согласен. Ракетостроение, например, горнорудное дело – тоже интересные направления для мужчины. Можно было бы ещё в строители пойти, если бы... Если бы меня с детского сада не водили за ручку в аэропорт.



САНИТАРНЫЙ РЕЙС НА ЛЕДОКОЛ

Вертолёт авиакомпании «КрасАвиа» произвёл посадку на палубу атомного ледокола «Арктика» для срочной эвакуации заболевшего члена экипажа.

Тревожный сигнал поступил в Сибирский авиационный поисково-спасательный центр (г. Новосибирск) от капитана арктического судна. Сотрудники центра оперативно связались с красноярскими медиками и отделением санитарной авиации Красноярского края. Врачи поставили предварительный диагноз «аппендицит». Было принято совместное решение о немедленной эвакуации больного с борта ледокола.

К моменту эвакуации пациента ледокол находился в 70-х километрах от мыса Челюскин. Вертолёт Ми-8 благополучно произвёл посадку прямо на палубу ледокола, больного погрузили на борт и доставили в Таймырскую районную больницу посёлка Хатанга, где его успешно прооперировали местные хирурги. Сейчас состояние пациента удовлетворительное, угрозы жизни нет.

Это уже далеко не первый случай, когда сотрудники красноярской санитарной авиации совместно с авиакомпаниями «КрасАвиа» оказывают экстренную помощь людям в зоне прохождения Северного морского пути.

В МОНГОЛИЮ ПРЯМЫМ РЕЙСОМ ИЗ КРАСНОЯРСКА

Авиакомпания «КрасАвиа» открыла прямой регулярный рейс по маршруту Красноярск – Улан-Батор. Полеты выполняются на самолете ATR-42 еженедельно, время в пути 3 часа 30 минут, стоимость билета от 13 500 рублей.

При формировании расписания, с учетом исторической связи между республикой Тува и Монголией, обеспечивается удобная **двухсторонняя стыковка рейсов между Улан-Батором и Кызылом** через Красноярск. Из аэропорта Улан-Батора предусмотрены стыковки на рейсы в Сеул, Токио, Пекин, Гонконг и другие международные направления.

Возможность открытия данного авиасообщения возникла после визита делегации Красноярского края в Монгольскую Народную республику летом прошлого года, в ходе которого стороны обсудили перспективы сотрудничества между Монголией и Красноярским краем. Активное развитие партнерских отношений в са-

мых разных сферах, таких как сельское хозяйство, медицина, геологоразведка, лесная отрасль, туризм, культура и других, вызвало востребованность прямого авиасообщения.

Генеральный директор АО «КрасАвиа» отметил: «Регулярные рейсы в столицу Монголии были долгожданными и в прямом, и в переносном смысле: пассажиры ожидали открытия сообщения, а нам почти целый год потребовался для согласования всех формальностей по запуску нового направления. Теперь полетная программа начала действовать, и мы с удовольствием приглашаем пассажиров на наши рейсы в Улан-Батор».

Уточнить расписание и приобрести билеты без сборов можно на сайте krasavia.ru, а также с помощью других онлайн-сервисов или в любой удобной билетной авиакомпании.

ОТКРЫТА ПОЛЕТНАЯ ПРОГРАММА В АБАКАН

С 6 июня возобновилось регулярное воздушное сообщение между Красноярском и Абаканом. Полеты выполняются три раза в неделю – во вторник, четверг и воскресенье – на самолетах L-410, а с июля на ATR-42. Вылеты будут вечерними – из Красноярска в Абакан в 20:30, в обратном направлении в 22:50. Стоимость билетов от 2 500 рублей. Время в пути составляет: L-410 – 1 час 30 минут.; на ATR-42 – 65 минут.

Возобновление воздушного сообщения с Хакасией и юж-

ными районами Красноярского вызвано большим количеством обращений пассажиров, которым рейс интересен как для частных целей, так и для оперативного взаимодействия в сфере деловых и культурных связей в рамках проекта Енисейская Сибирь.

Уточнить расписание и приобрести билеты без сборов можно на сайте krasavia.ru, а также с помощью других онлайн-сервисов или в любой удобной билетной авиакомпании.

Станьте автором своего путешествия



**Багаж
сверх нормы**

Оформите заявку
на дополнительное место
багажа



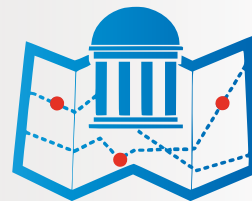
**Питание
на борту**

Соберите рацион на свой вкус
из нашего обновлённого меню



Выбор места

Бронируйте место
у иллюминатора или с большим
пространством для ног

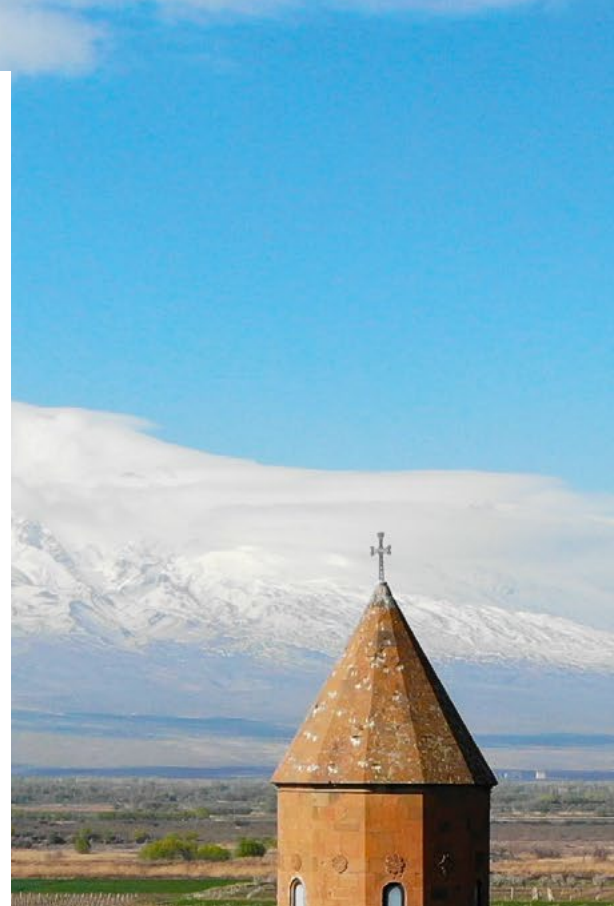


Экскурсии

Исследуйте новые места вместе
с опытными экскурсоводами

Выбирайте дополнительные услуги на сайте krasavia.ru,
которые сделают ваш полёт намного комфортнее





**ПОСТРОЕННЫЙ ДО НАШЕЙ
ЭРЫ ХРАМ ГАРНИ -
ЕДИНСТВЕННЫЙ
СОХРАНИВШИЙСЯ
НА ТЕРРИТОРИИ АРМЕНИИ
ПАМЯТНИК, ОТНОСЯЩИЙСЯ
К ЭПОХЕ ЯЗЫЧЕСТВА
И ЭЛЛИНИЗМА.**



**ДОЛГО
БУДЕТ**

АРМЕНИЯ

СНИТЬСЯ

**РАСПОЛОЖЕННЫЙ
У ПОДНОЖИЯ БИБЛЕЙСКОЙ
ГОРЫ АРАРАТ ДРЕВНИЙ
МОНАСТЫРЬ ХОР ВИРАП –
ОДИН ИЗ СИМВОЛОВ
АРМЕНИИ.**

**МУРМАНСК, КРУПНЕЙШИЙ
В МИРЕ ГОРОД, НАХОДЯЩИЙСЯ
ЗА ПОЛЯРНЫМ КРУГОМ, —
НАСЛЕДИЕ НИКОЛАЯ II.
ИМПЕРАТОР ОСНОВАЛ РОМАНОВ-
НА-МУРМАНЕ В МЕСТЕ ВЫХОДА
МУРМАНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ
К КОЛЬСКОМУ ЗАЛИВУ В ОКТЯБРЕ
1916 ГОДА, ЗА НЕСКОЛЬКО
МЕСЯЦЕВ ДО ФЕВРАЛЬСКОЙ
РЕВОЛЮЦИИ.**

Текст: Марк Бельский





ПОСЛЕДНИЙ ГОРОД ИМПЕРИИ



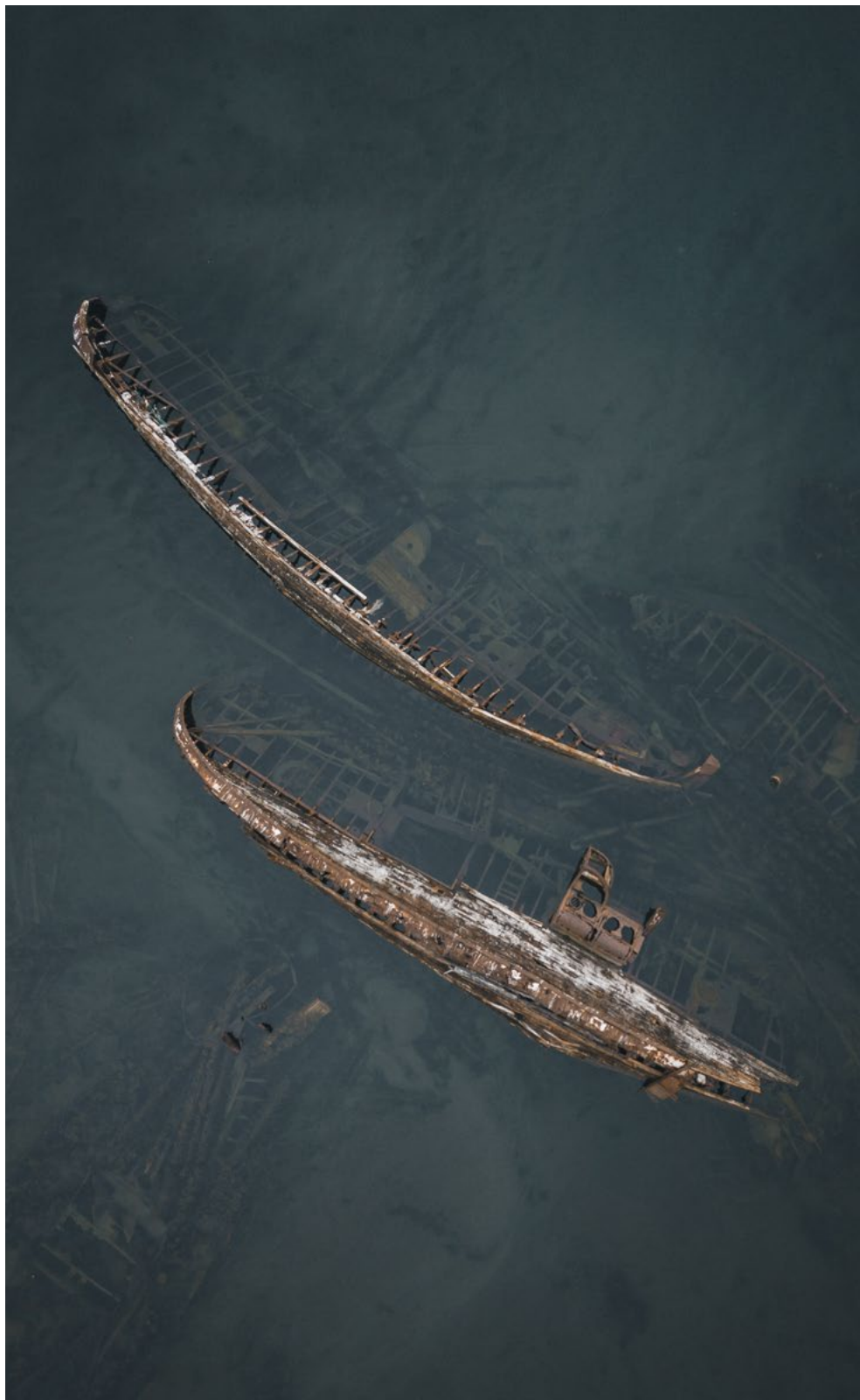
Сегодняшний Мурманск – крупный портовый город. Сюда прибывают торговые суда со всего мира, краны порта видны практически из любой его точки. Морская тематика присутствует в названиях улиц, памятниках и оформлении зданий.

Дает о себе знать и географическое положение – даже летом в Мурманске дуют холодные ветра, город противопоставлен северной природе – он ярк, дома и в центре, и на окраинах выкрашены в радующие глаз цвета.

Мурманск непохож на другие города. Он стоит на сопках, и с любой смотровой площадки внешне напоминает амфитеатр. Это современный город, поэтому любителей старины он, скорее всего, разочарует. Впрочем, говорить об отсутствии архитектурных достопримечательностей вообще – нельзя, в центре немало красивых зданий сталинской эпохи.

Знакомство с городом стоит начать с самого центра – площади «Пяти углов». Для мурманчан это культовое место. Назначая встречи, они могут сказать: «Встретимся на площади», и все поймут, где именно. А если вы, вдруг, не в курсе и переспросите, на какой именно площади, вам с улыбкой ответят: «Ну да, это у вас в Москве площадей больше, чем одна».

Площадь очень удобно расположена. Через нее проходит большинство маршрутов городского транспорта, а большинство достопримечательностей находится в пределах пешей прогулки.







Одна из достопримечательностей – построенная в советском стиле и закрытая на кажущуюся вечной реконструкцию гостиница «Арктика», самая высокая в Заполярье. Выйдя из сквера, прогуляйтесь по главной улице Мурманска, на которой сконцентрировано большинство магазинов, ресторанов и кафешек. Как и подобные ей улицы в большинстве российских городов, она гордо носит имя Ленина.

Погуляв по центру, отправляйтесь на сопку «Зеленый мыс», где находятся несколько городских достопримечательностей.

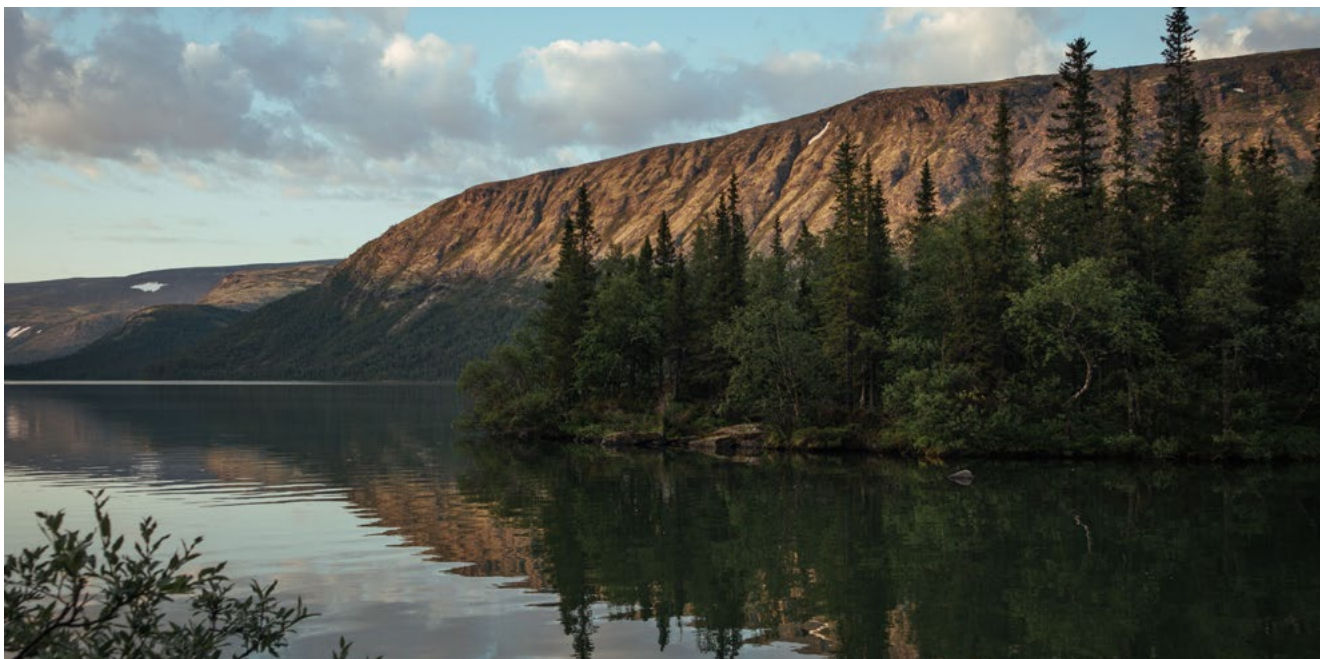
Главная – мурманский «Алеша», памятник защитникам Советского Заполярья в годы Великой Отечественной войны. «Алеша», воин в плащ-палатке с автоматом за плечом, возвышается на семиметровом постаменте. Памятник поражает своей монолитностью. Сходство с настоящим «Алешей» очевидно. Место выбрано не случайно – во время войны на этой сопке находились зенитки, прикрывающие город с воздуха. Пара зениток стоит здесь и сегодня – на смотровой площадке, с сопки открывается интересный вид на город и залив.

Сфотографировав «Алешу», можно заглянуть в парк у Семеновского озера. Это любимое место отдыха мурманчан. Здесь оборудована специальная зона отдыха с аттракционами, лодочной станцией и кафе. Маяк-стела – памятник, посвященный морякам, погибшим в мирное время, рядом с ним расположен морской православный храм Спаса-на-водах с еще одной смотровой площадкой. Храм был построен всего несколько лет назад, но его архитектура поразительно напоминает церковь Покрова-на-Нерли. Чуть дальше, на проспекте Геро-





Полярный день в Мурманске начинается 23 мая и заканчивается 21 июля. В этот период солнце не заходит за горизонт. С 1 декабря по 13 января солнце постоянно находится за горизонтом, в городе полярная ночь. Зато в ночном небе можно увидеть северное сияние.



ев-Североморцев, находится самый северный в мире океанариум.

Я почти уверен, что, вдоволь нагулявшись по Мурманску, вы слегка замерзнете – даже летом здесь не жарко. Согреться, а заодно и насытиться пищей духовной, можно в музеях. Какими бы ни были ваши предпочтения, рекомендую начать с краеведческого.

В отличие от многих своих российских собратьев, мурманский музей достоин посещения. Здесь вы сможете не только познакомиться с историей города, но и узнать о быте небольшой северной народности – саамов и даже стать свидетелем северного сияния.

Экспозиция небольшого, но очень информативного музея Мурманского морского пароходства рассказы-

вает о трудностях освоения Северного морского пути и о героизме моряков. Это один из немногих действительно интересных корпоративных музеев.

Разнородная экспозиция включает в себя самые различные экспонаты от портретов полярных капитанов до судовых колоколов, от чучел пингвинов до модели ядерного реактора. Особый интерес представляет коллекция моделей пароходов.

Нагуляв аппетит, можно заглянуть на Морской вокзал. Здесь в крошечной забегаловке можно отведать свежельвовленных морских ежей и гребешков, причем подача превращается в самое настоящее кулинарное шоу. В последнее время город превращается в самую настоящую мекку гастрономического туризма. Столики в культовых

«Тундре» и «Царской охоте» надо бронировать заранее, но оно того стоит: здесь вы сможете насладиться северной кухней. Побывать в Мурманске и не попробовать северную оленину, похлебку с семгой, печенью и икрой трески или запеченные в раковине гребешки – преступление. ✂



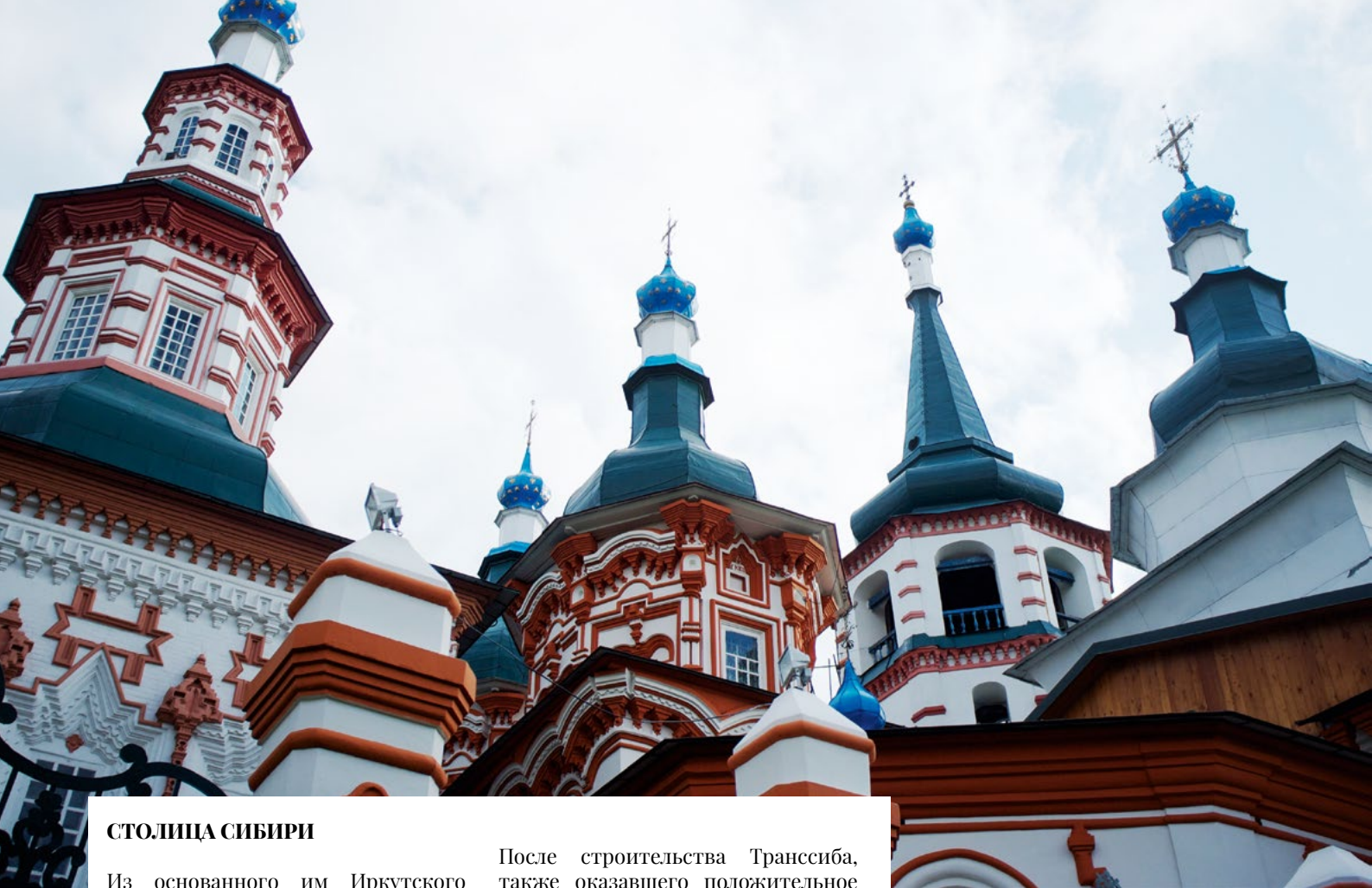


ЗА МЕЧТАМИ И ЗА ЗАПАХОМ ТАЙГИ

**ОН БЫЛ ОСНОВАН ЗАДОЛГО ДО ВЕЛИКИХ КОМСОМОЛЬСКИХ СТРОЕК, НО, СОГЛАСИТЕСЬ,
ЗА ЧЕМ, КАК НЕ ЗА МЕЧТАМИ И ЗАПАХОМ ТАЙГИ, ОТПРАВИЛСЯ В 1652 ГОДУ К АНГАРЕ
ОСНОВАТЕЛЬ ИРКУТСКА ЯКОВ ПОХАБОВ?**

Текст: Игорь Гирдин





СТОЛИЦА СИБИРИ

Из основанного им Иркутского острога на месте, где река Иркут впадает в красавицу Ангару, за несколько лет вырос город. Благодаря выгодному географическому положению торгового города, расположенного на пути, по которому китайские и монгольские товары везли в Европу, Иркутск быстро расцвел, став столицей Сибирского царства.

Когда в Сибири нашли золото, город стал центром золотодобычи, причем золотая лихорадка положительно отразилась на облике города – здесь появились каменные здания, церкви и храмы, стали строиться заводы и фабрики. Благодаря усилиям местных кушцов из торгового и административного города Иркутск превратился в культурный центр с училищами, библиотеками, музеями и театрами.

После строительства Транссиба, также оказавшего положительное влияние на экономику города, Иркутск с его величественными объектами, монументальными памятниками и уникальными образцами деревянного зодчества заслуженно стали считать самым красивым городом Сибири. Справедливости ради, стоит сказать, что таким он остался до наших дней.

Первый поезд пришел в Иркутск в 1898 году, он ознаменовал новый поворот в жизни города. С железной дорогой связан очередной экономический подъем Иркутска. Именно отсюда начинается знаменитая Кругобайкалка, ставшая одним из самых значимых инженерных сооружений XX века. Проходящая через скалы и отвесные берега «железка» недешево обошлась стране, обогатив иркутских подрядчиков.

ДУХОВНЫЙ ЦЕНТР

Удаленность от европейской части России сыграла свою роль – Иркутск всегда был свободным, самобытным. В сугубо сибирские дела официальные власти старались, по возможности, не вмешиваться. Как и другие сибирские города, Иркутск интересовал их как превосходное место для ссылки. Именно сюда жены декабристов отправились вслед за своими мужьями. Сказать, что декабристам в Сибири жилось плохо, нельзя. Трубецкой и Волконский, например, жили в собственных усадьбах, которые, сохранившись по сей день, считаются настоящими памятниками архитектуры.

Иркутяне никогда не жалели денег на благотворительность, щедро жертвуя на строительство храмов и церквей. И если статус столицы Сибирского царства Иркутск безвозвратно потерял, то негласный статус духовного центра Сибири остается за ним поныне. Здесь можно встретить синагогу, татарскую мечеть и польский костел, где был установлен первый в Сибири орган. Но в основном, церкви здесь, конечно, православные.

Самой старинной и самой величественной религиозной постройкой города является Спасская церковь, построенная в стиле иркутского барокко. Рядом со ней стоит Богоявленский собор, украшенный разноцветными изразцами. Лучшим образцом иркутского барокко считается Крестовоздвиженская церковь, архитектура которой сочетает древнерусские мотивы и восточные орнаменты.





ГОРОД БАБРА

На печатях Иркутского острога, начиная с конца 17 века, упоминается бабр, несущий в зубах соболя. Бабр – это животное, похожее на тигра, олицетворяющее собой Сибирь. Но изготовители печатей в центральной части России приняли незнакомое им слово за слово «бобер». Так и возник образ мифического зверя с кошачьей головой, перепончатыми лапами и пышным хвостом, напоминающего огромного бобра. Этот бабр-бобер и сегодня присутствует на гербе Иркутска, а его скульптурное изображение украшает модный 130-й квартал – историческую зону, переносящую в атмосферу старого сибирского города.

На территории Иркутской слободы, где сейчас расположен 130-й квартал, деревянные дома начали строить ещё в начале XVIII века. Пришедший в упадок, квартал пережил перерождение, превратившись в самое тусовочное место города. Здесь огромное количество ресторанов, баров, магазинчиков, мини-отелей, расположенных в нарядных деревянных домиках. Несколько старинных домов настоящие, спасенные от разрушения, остальные же стилизованы под старину. 130-й квартал не только туристическая достопримечательность, но и центр культурной жизни. Здесь проводятся концерты, фестивали и ярмарки.





ЗАСТЫВШИЕ В ДЕРЕВЕ

Если вы ценитель деревянного зодчества, и стилизации под старину вам недостаточно, отправляйтесь в поселок Тальцы, расположенный в 50 километрах от города. Здесь на территории в 67 гектар под открытым небом собраны 78 памятников деревянного зодчества XVII-XX веков. Основу музея составляют деревянные постройки малых городов и сёл Иркутской области, попавших в зону затопления при постройке каскада ГЭС на Ангаре. Среди них особое место занимают Казанская церковь XVII века и древняя Спасская башня Илимского острога. Среди деревянных построек можно встретить этнические жилища коренных сибирских народов - бурят, эвенков и тофалар.

Обычай украшать свой дом резьбой пришел из языческих времен. Считалось, что узоры, как и орнамент, являются оберегами, охраняющими дом от злых сил. По этой самой настоящей деревне, воссоздающей быт разных народов и разных эпох, можно гулять целый день, заходя внутрь каждого из домов, наблюдая за гончарами или мастерами резьбы по дереву. ✂



ИГРА ПЛЯЖНЫХ



ПОЯВЛЕНИЮ ЭТОЙ ИГРЫ МЫ ОБЯЗАНЫ ПОВАЛЬНОМУ УВЛЕЧЕНИЮ ИНОПЛАНЕТЯНАМИ И НЕОПОЗНАННЫМИ ЛЕТАЮЩИМИ ОБЪЕКТАМИ. ПОТОМСТВЕННЫЙ ИЗОБРЕТАТЕЛЬ УОЛТЕР МОРРИСОН ИЗОБРЕЛ В СЕРЕДИНЕ XX ВЕКА ЛЕТАЮЩУЮ ТАРЕЛКУ, ПОРАЗИТЕЛЬНО НАПОМИНАЮЩУЮ ПОДСТАВКУ ДЛЯ ПЕЧЕНЬЯ ФИРМЫ «ФРИСБИ». АМЕРИКАНСКИЕ СТУДЕНТЫ, ПЕРВЫМИ ЗАМЕТИВШИМИ ЭТО СХОДСТВО, УВЕКОВЕЧИЛИ ФИРМУ В НАЗВАНИИ НОВОГО ВИДА СПОРТА.

Текст: Юрий Соколов

РЫЦАРИ НА ПЛЯЖЕ

Фрисби сразу же завоевал славу на калифорнийских пляжах, став одним из самых популярных и демократичных способов времяпрепровождения. О каких строгих правилах и судьях можно говорить, перекидываясь на пляже или в сквере тарелочкой, нарушающей все существующие законы физики.

Сегодня существует несколько десятков разновидностей игр с тарелочками от простого перекидывания друг другу до появившегося недавно «собачьего фрисби», однако наиболее популярна разновидность классического «ultimate frisbee», изобретенная все теми же американскими студентами.

В знак протеста событиям во Вьетнаме они придумали пацифистскую игру, где запрещено даже легкое касание соперника рукой. Философия игры, которую можно выразить фразой «уважение к сопернику первостепенно», не предусматривает серьезных наказаний за умышленное нарушение правил.

Судьи в игре также не предусмотрены, а нарушения фиксируются либо самим пострадавшим, либо нарушившим правила игроком. В этом случае игра возвращается на шаг назад, но с поля никого не выгоняют. Такой подход создает особую атмосферу пляжного рыцарства с элементом обязательной взаимопомощи. Никто никого не обманывает - даже в финалах серьезных соревнований участники чистосердечно признаются в нарушениях.

РЫЦАРЕЙ

НАРУШАЯ ЗАКОНЫ ФИЗИКИ

Несмотря на демократичность, правила, пусть и условные, конечно же, существуют. Они регламентируют все, вплоть до веса тарелок и размера поля для игры на стадионах, однако любители пляжного фрисби часто обходятся без них. Главное – наличие ограниченной площадки приличного размера.

В фрисби играют командами по 7 человек. Розыгрыш каждого очка начинается с построения на линиях зон, которые предстоит защищать. Пойманная на своей зоне тарелка приносит команде одно очко. Поймав диск, игрок должен остановиться, сделав при этом не более трех шагов, после чего фрисби нужно вернуть на другую сторону поля – иначе будет засчитано штрафное очко. За вылет тарелки из зоны штрафуют на 2 очка.

Фрисби передается партнеру по воздуху в любом направлении. Как и в теннисе, во фрисби есть два основных броска – «форхэнд» и «бэкхэнд». Для «бэкхэнда» характерен выпад вперед и по диагонали к направлению, в котором запускается фрисби. Фактически бросок делается рукой. Сила «форхэнда», наоборот, зависит от резкого движения запястьем и переноса веса тела, рука при броске перемещается лишь на короткое расстояние.

Игрок, у которого находится диск, – «раскидывающий», должен избавиться от него за 10 секунд. Защитник, прикрывающий его – «блокирующий» – считает от 1 до 10. Если «раскидывающий» замешкался, фрисби переходит к другой команде. Один из игроков прикрывает «раскидывающего», остальные должны находиться на расстоянии не меньше 3 метров. Если во время паса летающую тарелку перехватил или сбил на землю игрок из другой команды, тарелка также переходит к нему.



В классической версии игры тайминг отсутствует напрочь – игра должна продолжаться до тех пор, пока одна из команд не наберет 21 очко, впрочем, на практике на достижение такого результата может уйти несколько часов. В этом случае можно наперекор всем правилам ввести ограничение по времени.

ГОЛЬФ ПО ТАРЕЛОЧКАМ

Другие игры, связанные с летающими тарелками, появлялись путем объединения фрисби с другими видами спорта. Так появились дискгольф, фрисби-бейсбол, фрисби-фристайл. Принцип таких игр достаточно прост – дискгольф, например, тот же гольф, только вместо мячиков используется диск, а вместо лунок – корзины. Задача играющего – пройти поле за минимальное количество бросков, попадая летающей тарелкой в специальные корзины. В зависимости от уровня игроков используются фрисби разного веса. Фрисби-фристайл напоминает танцы реперов в бедных районах Нью-Йорка – главная задача играющих – произвести впечатление на судей, не уронив заветную летающую тарелку. При этом сложность и чистота исполнения трюков оцениваются по трехбалльной системе.

Фрисби-бейсбол играется летающей тарелкой на бейсбольном поле по бейсбольным правилам. Отдельно теоретики фрисби выделяют пляжный фрисби с картинными падениями и снежный фрисби – русскую разновидность пляжного.

Настоящие мастера фрисби не прочь посоревноваться в умении ловить две тарелки одновременно. Такая разновидность игры называется double disc court. Игра очень похожа на теннис – поле расчерчено на два больших квадрата, по два игрока в каждом, каждая команда защищает свой квадрат. Нужно не только следить за обоими фрисби, но и стараться играть так, чтобы избежать «задублирования», то есть момента, когда оба фрисби одновременно находятся на одной половине поля. Постоянные попытки «задублировать» оппонентов и способы ухода от них вносят в игру элемент динамизма.

Особняком стоит собачий фрисби, где человеку отведена роль тренера



и наблюдателя. Собаки соревнуются в дальности и точности ловли фрисби, оценивается также техника и трюки в стиле фристайл.

Главное достоинство фрисби в максимальной простоте и гибкости

правил. Можно не только выбрать любую разновидность фрисби, но и с легкостью корректировать правила в зависимости от настроения и погоды. Ну если игра надоест, всегда можно поупражняться в стрельбе по тарелочкам. ✕



Гостиница «Сибирь» Siberia Hotel ★★★★★



сибирь
международный
выставочно-деловой центр

имени Карена Мурадяна



Бизнес-отель «Сибирь», расположенный в деловом центре города Красноярск — это более 170 просторных номеров.

К услугам гостей:

- ресторан «Сибирь»;
- оздоровительный комплекс;
- большая парковка.

Для бизнес-мероприятий любого масштаба:

- конференц-залы;
- выставочные площади;
- конгресс-центр «Гранд-Холл».



Гостиница «Сибирь»
Siberia Hotel ★★★★★



СИБИРСКОЕ ГОСТЕПРИИМСТВО

Номера категории Комфорт, Бизнес, Люкс и Апартаменты оборудованы всем необходимым для комфортного проживания, работы и отдыха.

📍 г. Красноярск, ул. Авиаторов, 19



+7 (391) 200-44-04



МОДА НА ВЫСОТЕ





КРИСТИАН ДИОР, ПЬЕР БАЛЬМЕН, ЭМИЛИО ПУЧЧИ, ВАЛЕНТИН ЮДАШКИН. СПИСОК МОДЕЛЬЕРОВ, ПРИЛОЖИВШИХ РУКУ К НЕБУ, ОДЕВШИХ СТЮАРДЕСС МОЖНО ПРОДОЛЖАТЬ БЕСКОНЕЧНО. НЕ ЗНАЮ, КАК ВАМ, А МНЕ ПРОХОД МЕЖДУ КРЕСЛАМИ САМОЛЕТА ВСЕГДА НАПОМИНАЛ ПОДИУМ. ПОДИУМ, НА КОТОРОМ РАЗГОРАЮТСЯ НЕШУТОЧНАЯ БОРЬБА МЕЖДУ ВЕДУЩИМИ ДИЗАЙНЕРАМИ.

Текст: Антон Титов



ПОЛЕТ В СТИЛЕ МИЛИТАРИ

Впрочем, так было далеко не всегда. Так как перелеты представлялись делом рискованным, в пассажиров первых авиалиний форма должна была вселять уверенность в безопасности и надежности. Профессия бортпроводника была мужской, и форма стюардов ничем не отличалась от формы пилотов.

Первой в истории гражданской авиации бортпроводницей стала бывшая медсестра Элен Черч, нанятая в 1930 году американской компанией Boeing Air Transport. Фасон своего

костюма она придумала сама, сменив строгую форму на легкомысленное платье в горошек.

Стюардесс становилось все больше, и авиакомпании стали задумываться о том, как они должны были быть одеты. Несмотря на то, что высказывались предложения нарядить бортпроводниц в костюмы горничных, медсестер и даже... танцовщиц кабаре, эталоном продолжал оставаться строгий костюм из жакета и юбки.

После Второй мировой полувоенную форму стюардесс решили сделать более сексуальной. Первым дизайнерскую



униформу создал маэстро Кристиан Диор, выполнивший форму для стюардесс «Скандинавских авиалиний».

По совершенно иному пути пошли Сингапурские авиалинии. В случае с Сингапурскими авиалиниями знакомство со страной начинается с самолета. Парижский кутюрье Пьер Бальмен придумал форму «Саронг-Кебайя» в национальном стиле, выполненную в традиционной азиатской технике батик, которую авиакомпания использует по сей день.

Отличительной особенностью формы бортпроводниц Austrian Airlines стали красные чулки. Долгие годы вокруг них ведутся противоречивые споры как внутри компании, так и за ее пределами. Одни ненавидят их, другие любят. Но именно благодаря красным чулкам Austrian Airlines узнают по всему миру. Каждый год авиакомпания заказывает около 16 тысяч пар чулок для своих сотрудниц. Существуют непрозрачная и тонкая летняя версии.



МИНИМУМ ОДЕЖДЫ

В шестидесятых американская авиакомпания Braniff заказала флорентийскому дизайнеру Эмилио Пуччи проект новой униформы. Сам Пуччи говорил, что «до этого дня большинство стюардесс были одеты так, как будто они приехали на автобусе из 1925 года». Для костюмов стюардесс Пуччи будет использовать модную в то время тему космоса. Новая форма Braniff станет самой настоящей революцией в воздухе. Короткие платья и комбинезоны ярких цветов, колготки с принтами, плащи, а главное – напоминающий скафандр прозрачный пластиковый шлем в форме пузыря – столь же футуристичный, сколь и непрактичный.

Еще один удачный пример необычной запоминающейся формы – разработанная американским художником Марио Зампарелли форма авиакомпании Airwest. Запоминающимся нарядом Airwest стало трикотажное платье Sundance Yellow princess-line, которое имело соответствующий жакет на молнии. При выходе на улицу стюардессы могли надеть накидку с капюшоном или пальто.

Основатель компании Pacific Southwest Airlines Кеннет Фридкин в случае с формой действовал по принципу «Секс продается лучше всего»: стюардесс нарядили в высокие сапоги go-go, кричащие мини-юбки и даже шортики. В резуль-





tate Southwest не просто только пережить кризис, но и вошла в историю как компания с самыми сексуальными стюардессами: по эффективности новая форма переплюнула систему скидок и рекламных акций.

Вьетнамский лоукостер VietJet пошел еще дальше, в рамках рекламной кампании нарядив стюардесс в фирменные красно-желтые бикини с целью развлечения пассажиров на борту специальной танцевальной программой в проходе.

Бикини вызвали возмущение вьетнамской публики и неодобрение

властей. Несмотря на то, что власти выписывали авиакомпании штрафы, слухи о полуголых борпроводницах полетели по свету, сделав VietJet первой вьетнамской частной авиакомпанией, вышедшей на зарубежный рынок.

Осенью прошлого года произошел мощный сдвиг в пассажирской авиации: ряд авиакомпаний смягчили требования к форме борпроводников в угоду практичности. SkyUp презентовала форму с кроссовками, а S7 и AirBaltic форма разрешила стюардессам обувь на плоской подошве – балетки или лоферы.

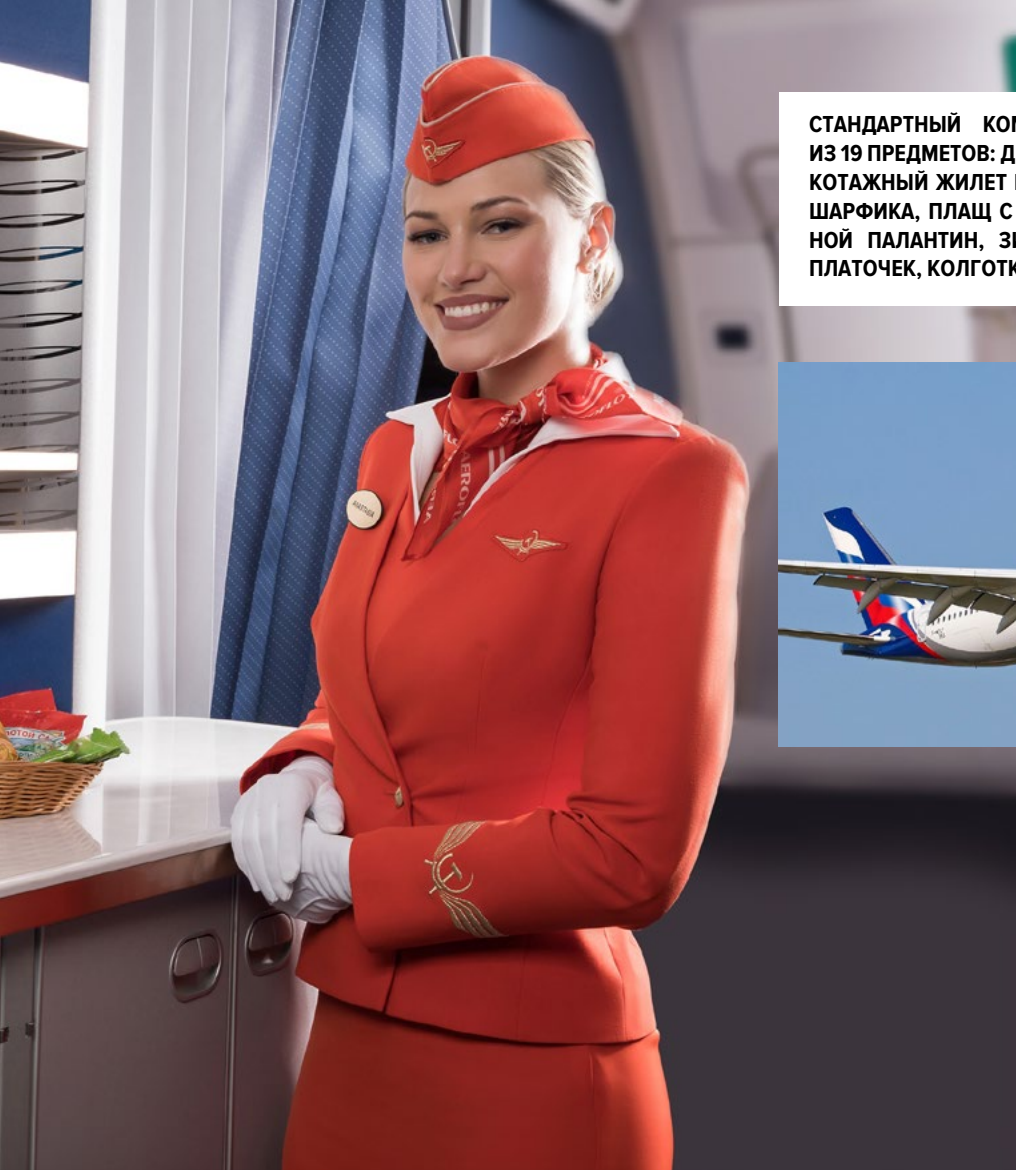
А КАК У НАС?

В «Аэрофлоте» форма появилась одновременно с названием - в 1932 году. 12 категорий личного состава представляли собой гражданские аналоги воинских званий, а униформа с отличительными знаками основывалась на образцах, принятых в ВВС.

После Великой Отечественной появилась общесоюзная униформа: темные шерстяные юбка и жакет, шелковая блуза и берет. Учитывая климатические особенности, в стандартный набор включались меховая куртка, шапка-ушанка и валенки.

Одновременно с появлением реактивной техники Общесоюзный дом моделей разработал форму стюардесс для международных рейсов. Строгие темно-синие костюмы из шерстяного материала «бостон», считавшегося в то время лучшим, были дополнены изящной фетровой шляпкой, туфельками и перчатками.





СТАНДАРТНЫЙ КОМПЛЕКТ ФОРМЫ СТЮАРДЕССЫ СОСТОИТ ИЗ 19 ПРЕДМЕТОВ: ДВЕ ЮБКИ СРЕДНЕЙ ДЛИНЫ, ТРИ БЛУЗКИ, ТРИКОТАЖНЫЙ ЖИЛЕТ И ЖАКЕТ, БРЮКИ, ПИДЖАК, ДВА ШЕЛКОВЫХ ШАРФИКА, ПЛАЩ С КАПЮШОНОМ, ПАЛЬТО, ШИРОКИЙ ШЕРСТЯНОЙ ПАЛАНТИН, ЗИМНЯЯ ШАПКА-БОЯРКА, ФАРТУК, ШЕЙНЫЙ ПЛАТОЧЕК, КОЛГОТКИ И КОЖАНЫЕ ПЕРЧАТКИ.



В семидесятые стюардессы «Аэрофлота» облачились в элегантные малиновые костюмы с золотыми пуговицами. Форменную блузу стилизовали косовороткой, а для работы в салоне выбрали фартуки с отделкой в русском стиле.

В середине девяностых над формой «Аэрофлота» работал Валентин

Юдашкин, предложивший черный костюм с красным жилетом. Сегодня авиакомпания использует форму работы дизайнерского бюро Юлии Бунаковой и Евгения Хохлова; это летний костюм цвета «красный мандарин» и зимний темно-синий. На рукавах жакетов – вышита золотом эмблема «Аэрофлота», а голову стюардесс украшают шляпки-пилотки. ✈



SERGINNETTI

РОССИЙСКИЙ БРЕНД SERGINNETTI ПРЕДСТАВЛЯЕТ НОВУЮ КОЛЛЕКЦИЮ ЛЕТО'23.

Лукбук этого сезона был вдохновлен настроением солнечного лета, где каждый день есть желание выглядеть особенно привлекательно. Муза **SERGINNETTI** полна энтузиазма и решимости, женственности и провокации, а также, легкости и игривости. Сохраняя ценности марки - элегантность и комфорт - дизайнеры бренда создали полный капсульный гардероб на лето.

Преимущество одежды **SERGINNETTI** в том, что вещи легко сочетать между собой, добавлять в свой гардероб новизну или разбавлять имеющуюся базу. Коллекция произведена по последним тенденциям моды, но не выходит за грани удобства и не является коротким сезонным трендом, что позволяет носить ее, также благодаря высокому качеству изделий, ни один сезон.

Главным хитом **SERGINNETTI** по прежнему остаются костюмы: брючные, двойки, с юбкой или с шортами. Модельный ряд весьма разнообразен, это могут быть брючные костюмы расслабленного силуэта из вискозы с принтом, которые прекрасно подойдут для путешествий или однотонные комплекты из льна с классической юбкой и жилетом для похода в офис в жаркие летние дни.

Классические жакеты оверсайз из смесового льна представлены в оливковом, пастельно-коралловым, лаймовом, меланжевом цветах, а также в классическом черном. Такая модель универсальна для завершения любого наряда, будь это легкое платье- сарафан либо топ с классическими брюками или шортами.

Экстравагантность коллекции Лето'23 придают ультрамодные джемперы и топы в сетку разных пастельных оттенков. Полностью сетчатые модели будут идеальны в создании многослойных образов, а фантазийный микс фактур гладкого и сетчатого трикотажа добавит образу изюминки. Также хитом коллекции **SERGINNETTI** становятся модели и комплекты из натуральных тканей с различными яркими принтами. Сарафаны и платья с флоральными мотивами разбавят однотонный гардероб и придадут образу свежести, а модели шорт и рубашек с анималистичным принтом – экстравагантности.

И конечно, в этом сезоне не обойтись без брюк карго с накладными карманами. Модель представлена в четырех цветах и 2 вариантах – с регулируемой шириной щиколотки и на резинке. Такие брюки универсальны и легко сочетаются с кроссовками и лодочками, жакетами и куртками – в коллекции есть несколько вариантов курток из хлопка на кулисе и укороченная бежевая косуха.

Завершает коллекцию базовые модели с богатым колоритом. Топы, брюки, футболки, рубашки различных цветов дополнят любой гардероб и сделают его универсальным, расширяя возможность миксовать вещи между собой, благодаря качественной базе.

С БРЕНДОМ **SERGINNETTI** ЛЕГКО ПРОИЗВОДИТЬ ВПЕЧАТЛЕНИЕ И ПРИ ЭТОМ ОСТАВАТЬСЯ СОБОЙ.



serginnetti.ru
[@serginnetti](https://www.instagram.com/serginnetti)

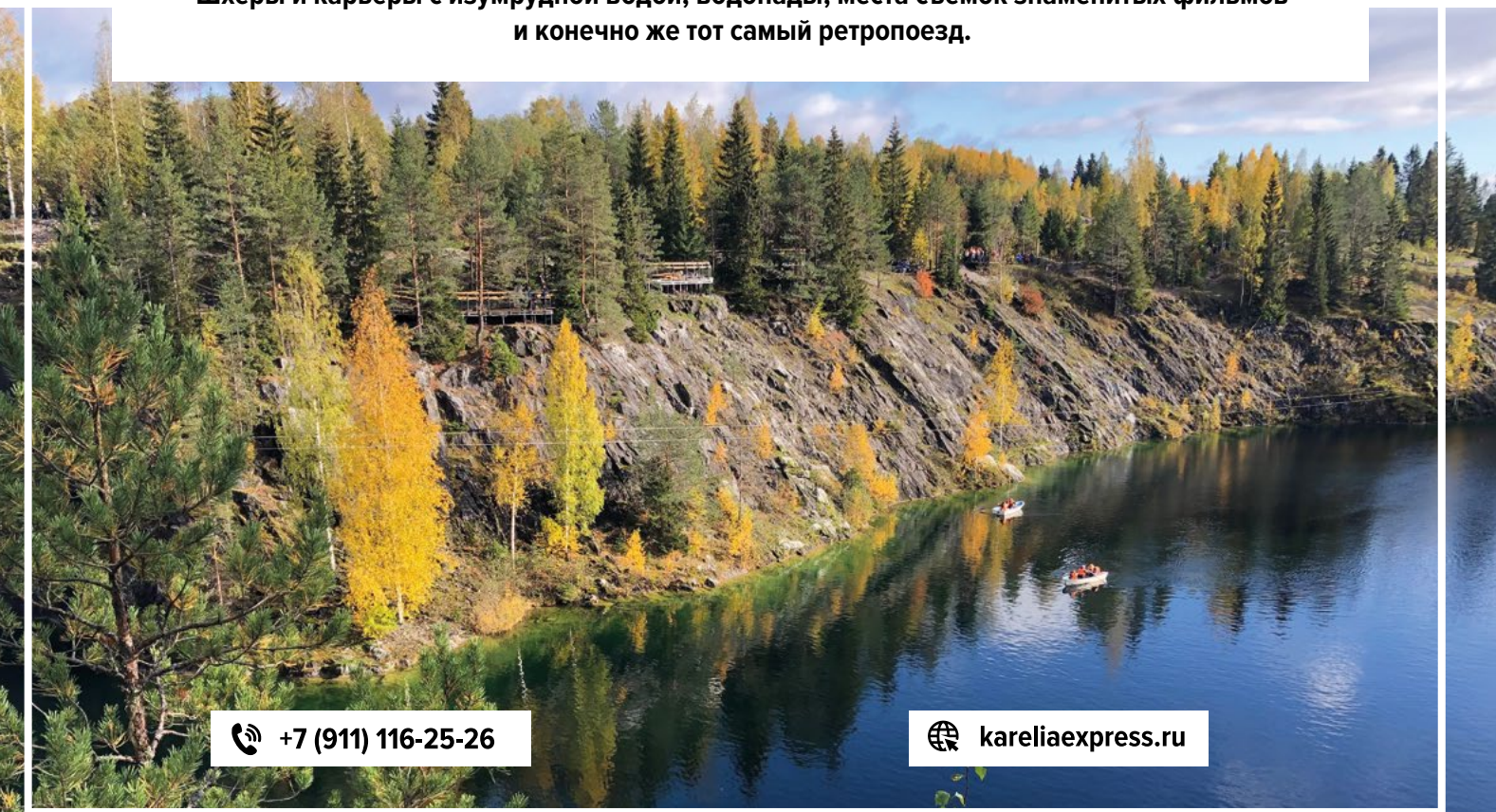


г. Москва, ТРЦ МЕГА Белая Дача
г. Москва, ТРЦ Афимолл Сити
г. Санкт-Петербург, ТРЦ МЕГА Дыбенко



КАРЕЛЬСКИЙ ЭКСПРЕСС

Однодневные туры в мини-группах из Санкт-Петербурга в горный парк Рускеала.
Шхеры и карьеры с изумрудной водой, водопады, места съемок знаменитых фильмов
и конечно же тот самый ретропоезд.



+7 (911) 116-25-26

 kareliaexpress.ru