

№171 2023
ОСЕНЬ

0+

ISSN 2075-4884

ЛИНИЯ ПОЛЕТА

FLIGHT LINE MAGAZINE
журнал для авиапассажиров

КРАСАВИА
Бортвой журнал



LEGENDA

АЭРО ОТЕЛЬ

Отель в аэропорту Красноярска

Для тех, кто ценит своё время

Реклама

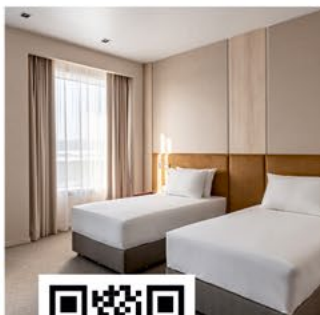
«LEGENDA Аэро Отель» в международном аэропорту города Красноярск приглашает всех, кто ожидает свой рейс, хочет отдохнуть или организовать бизнес-встречу прямо в аэропорту.

Современный бизнес отель располагается в здании терминала 2 и соединён крытой пешеходной галереей с основным терминалом.

К услугам гостей 40 номеров от класса люкс до экономичного стандарта, комфортное пространство коворкинга, уютный лаунж, станция самообслуживания кофе-пойнт, теплая атмосфера и высочайший сервис 24\7.

Для проведения переговоров или онлайн-совещаний в зоне ресепшен можно воспользоваться рабочим пространством, а для более масштабных мероприятий - комнатой для переговоров или конференц-залом.

Гостям, путешествующим на автомобиле, предоставляется бесплатная парковка.



8 800 333 52 26
legenda-aero.ru

Красноярский край, Емельяновский район
аэропорт Красноярск имени Д.А. Хворостовского, 1/1





6

«МНЕ НАДО - ГДЕ МЕТЕЛИ И ТУМАН,
ГДЕ ЗАВТРА ОЖИДАЮТ СНЕГОПАДА!»



14

НОВОСТИ КРАСАВИЯ



16

СЛАВНОЕ МОРЕ

Авиа

- 4 — КрасАвиа
- 10 — «Мне надо - где метели и туман, где завтра ожидают снегопада!»
- 14 — Новости КрасАвиа
- 16 — Славное море

ЛИНИЯ ПОЛЕТА

FLIGHT LINE MAGAZINE
журнал для авиапассажиров

ФОТОГРАФИЯ НА ОБЛОЖКЕ | COVER PHOTO:

SARA GUERRA, FREEPIK.COM

Журнал «Линия полета», осень 2023, № 171

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, Дмитрий Лукьянчук, 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: 01.10.2023.

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, Autumn 2023, No. 171

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, Dmitry Lukyanchuk, 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 01.10.2023.
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.

20

ГОРОД У СИНЕГО
МОРЯ



28

ПЛАНЕТА ЯКУТИЯ

40

ЗАМЕТКИ ИЗ ЭФИОПИИ



По всему свету

Моя Россия

20 — Город у синего моря

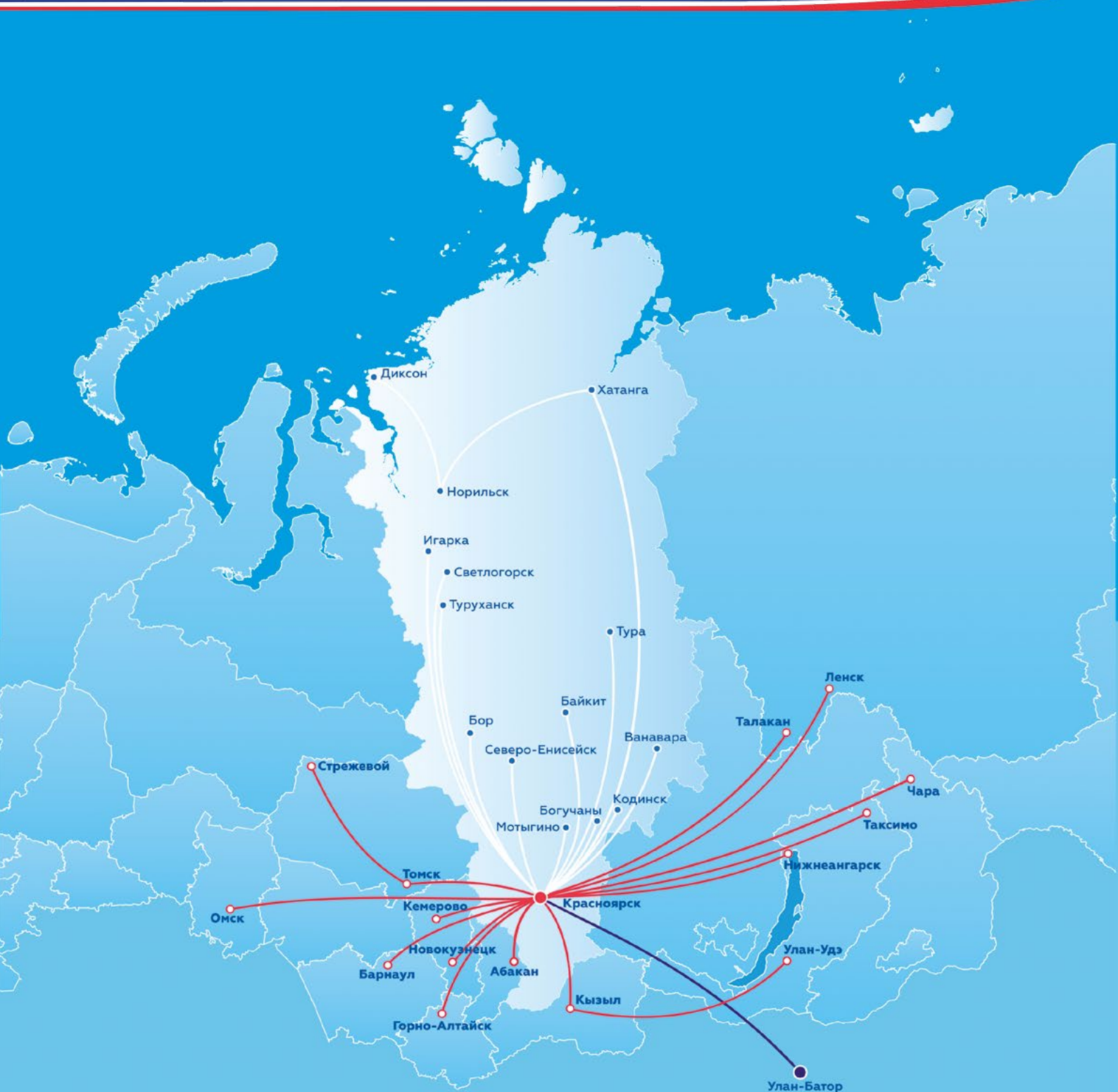
28 — Планета Якутия

Направление

40 — Заметки из Эфиопии

КАРТА ПОЛЕТОВ

Самолетные направления • 2023 год



РАСШИРЕНИЕ МАРШРУТНОЙ СЕТИ

Регионы становятся ближе с прямыми рейсами авиакомпания «КрасАвиа»

Из Красноярска в Абакан всего за 65 минут! Регулярный рейс возобновился еще летом и уверенно «ушел» в зимнее расписание – потому что удобно! Тем более, что вылет вечерний, и можно отправиться прямо после работы в столицу Хакасии.

И конечно, Томск! Самый ученый город Сибири – красивый, современный, гостеприимный! Кстати, из четырех рейсов в неделю по маршруту Красноярск-Томск, три продолжены до Стрежевого.

Направление	Дни выполнения рейсов	Время вылета (местное)	Время в пути	Стоимость билета
Красноярск - Абакан <i>рейс KV-101</i>	.2.4..7	20:30	1ч 05 мин	от 2500 руб.
Абакан - Красноярск <i>рейс KV-102</i>	.2.4..7	22:25	1ч 05 мин	от 2500 руб.
Красноярск - Томск <i>рейс KV-329</i>	.2..567	в соответствии с расписанием	1ч 30 мин	от 3225 руб.
Томск-Красноярск <i>рейс KV-330</i>	.2..567	в соответствии с расписанием	1ч 30 мин	от 3225 руб.

Рейсы выполняются на современных лайнерах ATR-72-500 и ATR-42-500. Для комфортного перелета пассажир может заранее пройти онлайн-регистрацию на сайте авиакомпании, выбрав удобное место в салоне. Также на сайте или в любой авиакассе можно заказать дополнительное питание из меню, воспользоваться услугами страхования, забронировать перевозку сверхнормативного багажа или особые виды перевозки, например, несопровождаемых детей, животных, спортивный инвентарь или музыкальные инструменты.



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

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 кресло
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





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!

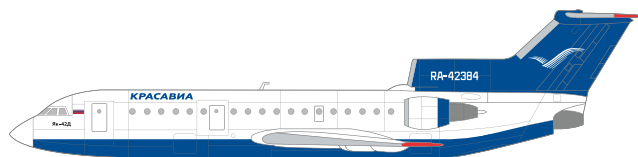
ПАРК ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

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.

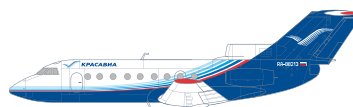
САМОЛЁТ ЯК-42

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



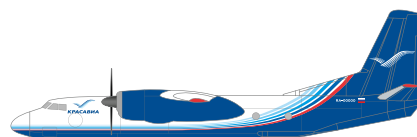
САМОЛЁТ ЯК-40

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



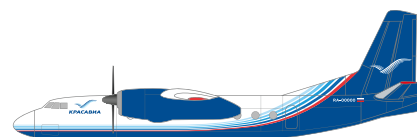
САМОЛЁТ АН-26

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

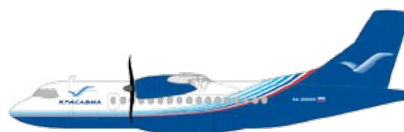


САМОЛЁТ ATR - 72

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





«МНЕ НАДО — ГДЕ МЕТЕЛИ И ТУМАН, ГДЕ ЗАВТРА ОЖИДАЮТ СНЕГОПАДА!»

Алексей Федорев

– Вниманию пассажиров рейса № KV155 Красноярск – Тура, – раздаётся слегка роботизированный электронный голос диктора над залом аэропорта Емельяново.

– Ваш вылет задерживается из-за неблагоприятных метеорологических условий в аэропорту назначения. Приносим извинения за доставленные неудобства.

– Да что мне ваши извинения! – недовольно ворчит едва виднеющийся из-за груды баулов пожилой мужчина. – Как цены на билет поднимать, это у них быстро, а как людей домой везти, так ждите, пока рак на горе свистнет.

Я вылетаю в Екатеринбург, но пока стою неподалеку, и слышу, как к сварливому северянину присоединяется разнобойный хор таких же возмущенных и пока несостоявшихся пассажиров компании «КрасАвиа». До меня доносятся обрывки фраз: «... издеваются над нами...», «... себе бы зарплату понизили...», «... еще, поди, и в АН посадят...». Люди выглядят уставшими, у них воспаленные глаза, и в целом не очень счастливый вид. Понять их можно: рейс в Туру откладывается уже в третий раз – никак не успокоится метель, накрывшая Крайний Север Красноярского края. Однако меня так и подмывает спросить: вы предпочитаете прибыть домой живыми, но чуть позже? Впрочем, язык вове-

ря прикусываю: северянам, и правда, не позавидуешь. Если вдруг из расписания пропадет мой рейс в Екатеринбург, всегда можно сесть на поезд. Дольше и не так, чтобы дешевле, но альтернатива есть, а вот в Туру, как и в десятки других сел, поселков и городов Крайнего Севера – только воздухом, без вариантов.

«ДРУГОЙ АЛЬТЕРНАТИВЫ НЕТ»

Конечно, в Туру вот-вот должен открыться зимник, но его сложно назвать альтернативой для пассажиров. Через суровые морозы и ветра по большей части возят только грузы, на специально оборудованных фурах, где пассажирских мест не предусмотрено. Попадают изредка бесстрашные водители, способные преодолеть тысячи километров снежной пустыни на джипах, но я, например, вряд ли согласился бы ехать с ними пассажиром. Во-первых, заглохни на середине дороги двигатель, и вас откапают в лучшем случае весной, а во-вторых, неделя сверхэкстремальной поездки в тесном салоне или пусть 20–30 часов ожидания в современном аэропорту? По-моему, выбор очевиден. В таких условиях тем более понятны «билетные» настроения северян, которые и от ценников на продукты в своих магазинах в восторг не приходят.

Я решил в качестве журналиста поспособствовать людям и узнать, кто и зачем делает деньги на отсутствии у них выбора. Как знать, может получится сделать прозрачный намек и подтолкнуть авиакомпанию пересмотреть свою политику. Вернувшись из своей командировки, я на целую неделю погрузился в историю и экономику компании «КрасАвиа», случай с которой меня и привлек.

ТИШЕ ЛЕТИШЬ, ДАЛЬШЕ БУДЕШЬ

Первое, что я узнал – за всю историю не только «КрасАвиа», но и северной авиации в целом, не было случая, чтобы пассажиры вообще не могли попасть домой или на Большую Землю. Многочасовые задержки, конечно, случаются, но вряд ли непогоду можно ставить в вину авиаторам. Еще иногда бывает, что меняют борт с современного французского ATR на устаревший АН. Однако опять же – всегда и все пассажиры прибывают в пункт назначения целыми и невредимыми.

– Везти пассажиров вместо молодого «француза» на старом самолете – это совершенно и не в наших интересах, – говорит мне генеральный директор «КрасАвиа» Андрей Егоров. – Мы много сил и средств потратили на то, чтобы обновить авиапарк, и это было сделано

не только для комфорта пассажиров. Современные иномарки элементарно потребляют гораздо меньше топлива*. Мы снижаем издержки, и получаем возможность сдерживать тариф. Соответственно, когда по техническим причинам мы вынуждены ставить на рейс старый борт, деньги на дополнительный керосин нам приходится брать из уже запланированного дохода. Больше просто неоткуда.

– Но если вы обновляли авиапарк с этой целью, то откуда берется сегодня рост цен на билеты? – спрашиваю я. В ответ директор «КрасАвиа» молча подает мне график, на котором изображена динамика авиацион компании и динамика традиционных экономических показателей: инфляции, зарплаты, МРОТ (рис. 1).

«А В БУТЕРБРОДАХ Я ГОРАЗДО ДЕШЕВЛЕ»

График, безусловно, впечатляет: если призадуматься, выходит, что услуги «КрасАвиа», по крайней мере, с 2018 года в относительных измерениях дешевеют. Для северян, которые вынуждены пользоваться безальтернативным авиатранспортом, это наверняка звучит диковато, но является, как говорится, медицинским фактом. Я, естественно, не мог не принять во внимание, что любой бизнес давно научился вертеть статистикой в свою пользу, и бросился проверять данные, предоставленные мне перевозчиком. Сегодня стоимость билета на тот же рейс Красноярск-Тура – 13 960 рублей. Отматываю поиск на пять лет назад и нахожу цифру 12 189 рублей – столько стоил билет на самолет в Туру в июле 2018 года. Действительно – получается, что дорожал он примерно на 3% ежегодно, а официальная инфляция за те же годы в среднем была 6,5% – данные легко найти на сайте «Росстата». Рост средней зарплаты за то же время и вовсе составил почти 15%. Если же брать не абстрактные цифры, а пресловутый биг-мак, в котором любят считать американцы, то в 2018 году вместо билета в Туру знаменитых бутербродов



можно было купить 85 штук (по 150 рублей), а сегодня только 65 (по 220 рублей). В общем, как ни крути, авиабилеты на Крайний Север в относительном выражении стали дешевле.

ЭТО НЕ БИЗНЕС

Странная картина, подумал я. Неужели так можно вести бизнес? Тем более, что себестоимость северной авиации существенно выше, чем в европейской части России. Даже не задавая вопросов специалистам можно вспомнить, что в тундре полгода длится ночь, а это постоянное освещение аэропортов. Кроме того, это отопление помещений, куда более частая очистка взлетных полос от снега и льда и прочие крайнесеверные нюансы – дорогое, в общем, удовольствие. И сделать его дешевле сам по себе авиабизнес не сможет при всем желании: никаких денег ему не

хватит построить собственные ТЭЦ (где брать для них топливо?) и те же дороги для подвоза всех и всяческих материалов (только на своих же самолетах).

Зарплатный фонд, как в сердцах предлагают северяне, тоже не сильно-то сэкономим: вряд ли они сами одобряют, если за штурвалы самолетов сядут пилоты, готовые работать, скажем, вдвое дешевле, чем их коллеги по остальной России. Добром такая экономия заканчивается редко даже на городских маршрутках, а уж про небо и речи нет. – Потому нашу деятельность и бизнесом-то назвать сложно, – резюмирует Андрей Егоров. – Да о нем у нас, скажем прямо, никто особо и не помышляет. Любые расчеты, которые вы можете сделать совершенно самостоятельно, без нашей помощи, вам покажут: чтобы мы работали хотя бы в ноль, тарифы должны быть почти вдвое выше (рис.2).

Структура выручки по соц.маршрутам на тер.КК и северных территорий



ЗДРАВЫЙ СМЫСЛ, А НЕ ЛОГИКА

Вопреки обычной логике, несмотря на отстающие от инфляции тарифы, «КрасАвиа» с 2018 года снизила втрое свои долги, а выручку нарастила с 3,5 миллиардов до 10. Такие цифры я нашел на аналитических сайтах для бизнеса и уточнил у директора: верны ли данные, и как их объяснить?

– Совершенно верны. Такие же можете найти и у нас на сайте. А объяснение будет из трех частей. Первое – аэропортовая деятельность северных территорий края перешла под крыло государства. До 2018 года в составе «КрасАвиа» находились и северные аэропорты, обслуживание которых отнимало много сил и средств. Тогда, совместными усилиями, было найдено оптимальное решение – создано Федеральное казенное предприятие (ФКП) «Аэропорты Красноярья», в ведомство которого и перешли аэропорты Крайнего Севера. Это решение сняло с бюджета КрасАвиа колоссальную нагрузку по их содержанию, не говоря о расходах на развитие, которые компания не могла бы себе позволить ни при каких условиях. Второе, благодаря краевой программе реновации парка воздушных судов мы получили 14 новых самолетов и вертолетов, а это большая экономия на топливе и техническом обслуживании (в расчете на одного пассажира). Наконец, третье и главное – очень серьезную поддержку в виде субсидий оказывает наш единственный акционер – Красноярский край. Ну и в доверок около 5% выручки составляет помощь всех видов из федерального бюджета (рис. 2) плюс прибыль чисто от коммерческих перевозок: грузы для бизнеса или вахтовики, например.

– А зачем это краю и государству? – спрашиваю я. – Другим видам бизнеса такой помощи не оказывается. Значит ли это, что вам предоставляют внеконкурентное преимущество?

– Так мы и не конкурируем с торговыми сетями. Строго говоря, мы вообще ни с кем не конкурируем. Повторюсь: бизнесом это назвать нельзя. Северная авиация, в том числе и мы – это социальная функция. Вы же говорите, сами попробовали найти альтернативные

маршруты на Крайний Север? И как, успешно? – улыбаясь, спрашивает меня в свою очередь директор «КрасАвиа».

ВИДИМАЯ РУКА РЫНКА

Ответить директору мне нечем. Сегодня на Крайнем Севере Красноярского края по грубой прикидке проживает около 300 тысяч человек. Если государство поступит строго по рыночному и предоставит их судьбу холодному и расчетливому бизнесу, то «материк», как называют центральные районы края северяне, большинству из них не увидит уже никогда. Северные зарплаты в отличие от советских времен почти сравнялись со среднероссийскими, оплачивать безумно высокие расходы на содержание авиации им просто не по карману. Да и крайне низкая плотность населения попросту не позволит бизнесу опереться на масштаб пассажиропотока. Короче говоря, куда ни кинь, всюду клин. А уж если к этому прибавить необходимость развития, то проще, как в известном анекдоте, повесить в северных аэропортах таблички «Кто будет улетать последним, выключите свет». Впрочем, исходя из уже сказанного, на таких табличках надо будет написать не «улетать», а «уходить».

Естественно в таких условиях руководство края не может пустить дело на самотек. Да и если бы речь шла только о судьбе северян – речь об экономике края в целом. Не будет транспортной связности территорий – не будет обмена товарами, остановится обмен услугами, некому будет работать на ресурсодобывающих предприятиях Крайнего Севера. Так что условные плановые убытки бюджета в виде субсидий и дотаций для авиаторов – это не совсем убытки: это инвестиции, изъятые из доходов остальных сфер экономики и направленные на поддержание и развитие транспортной сети.

ВСЁ ИДЕТ ПО ПЛАНУ

Кстати говоря, ровно по такой же схеме работала и советская плановая система, разве что крен в сторону дотаций был еще большим. Однако и то, что делается сегодня государством в рыночных условиях – огромное достижение:

советская модель позволяла сосредотачивать в руках органов управления вообще все доходы экономики, а рыночная – лишь то, что поступает в виде налогов. Поэтому – то одним из главных инструментов для правительства края остается административный контроль того самого тарифа. Благо, что край владеет 100% акций «КрасАвиа» и может указывать, на какой процент имеет право поднять тариф компания.

Понятное дело, каждый год правительство исходит из возможностей бюджета, но раз динамика цен на треть медленнее инфляции, то эти возможности руководство находит. Лично у меня сложилось впечатление, что причина – в общем развитии краевого хозяйства. Оно растет опережающими инфляцию темпами, и часть этого дохода край выделяет на авиацию.

Казалось бы, молодец в данной ситуации правительство, а компании «КрасАвиа» остается только просить побольше и держать карман шире. Но нет, такой ответ тоже будет несправедливым. Если взять ту же точку отсчета – 2018 год, не заметить изменений в работе авиакомпании невозможно.

СОЦИАЛЬНЫЙ ПОЧТИ НЕ-БИЗНЕС

За последние два года «КрасАвиа» резко нарастила количество регулярных рейсов в соседние регионы: Алтайский край и республику Алтай, в Кемеровскую область и Бурятию, а в мае 2023 года вылетел первый регулярный международный рейс – в Монголию. Межрегиональные тарифы, к слову, при этом вообще не индексировались с 2016 года, а это значит, что «КрасАвиа» на своем уровне поступает также, как и государство: есть более прибыльные, пусть благодаря дотациям, сектора бюджета, значит можно направить условный избыток на расходы по другим направлениям. И тем самым повысить общую прибыль в перспективе: укрепление межрегиональных транспортных связей – рост бизнес-оборотов по всей экономике – повышение платежеспособности людей – увеличение выручки. Которую, в конечном итоге, можно не сомневаться, компания направит опять же на северян: они были и



остаются главным бенефициаром работы «КрасАвиа».

– Наши планы на ближайшие восемь лет – это закупка современных отечественных самолетов для северных направлений, – рассказывает Андрей Егоров. Компания заключила договоры с производителями самолетов «Байкал» (поставки пойдут с 2025 года) и самолетов «Ладога» (чуть позже). И тех, и других мы закупим по 10 штук. Да, пока они дороже иномарок, но в текущих условиях у нас, как и у пассажиров, пропала альтернатива: всю экономию на топливе для самолетов АTR «съели» санкции.

Поэтому нам предстоит умудриться и тарифы держать по-прежнему ниже инфляции, и находить средства для покупки самолетов. Кстати, субсидии тоже не сказать, что расслабляют: если вы посмотрите на их динамику отдельно, то увидите, что, несмотря на всплеск бюджетных поступлений в 2022 году, цифра господомощи в расчете на одного пассажира неуклонно снижается. Государство – тоже не бездонный карман, тем более сегодня, когда у него хватает других забот.

БЕЗ ВАС НЕ УЛЕТИМ

То, что сегодня расходов у государства хватает, сомневаться не приходится. Однако лично я увидел, что даже сейчас оставлять северян на произвол рынка оно не собирается. А с другой стороны, вполне убедился, что и скудеющую государственную помощь компания «КрасАвиа» способна встроить в структуру своего бюджета так, чтобы не бить по кошельку жителей Крайнего Севера. Как бы ни вынуждали к этому интересы авиабизнеса, которому приходится сотрудничать с коммерческими организациями, совершенно не озабоченными чьими бы то ни было социальными интересами. Это, прежде всего, конечно, о ценах на топливо. Они, не напрягаясь, опережают хоть тарифы, хоть инфляцию, хоть зарплаты.

Под занавес приведу пример, который я увидел, что называется, онлайн: во время нашей беседы с генеральным директором «КрасАвиа» ему на стол принесли письмо от руководства аэропорта Емельяново. В нем со всеми любезностями сообщалось, что «достигнутые между нами договоренности о льготах на аэропортовые сборы, отменяются».

Мол, акционеры Емельяново недовольны падением прибыли. Между тем, билеты для жителей Севера «КрасАвиа» продает по давно утвержденной цене на все даты до конца лета. Из чего немудрено сделать вывод, что дополнительные 100 миллионов рублей (такова была величина договорных льгот) теперь взять негде. Нужно либо резать по живому статьи расходов, либо брать дополнительный кредит.

Понимаю, что вся добытая мной информация вряд ли компенсирует моральный негатив среднего северянина, живущего в вынужденной оторванности от «материка». Однако смею надеяться, что мое небольшое расследование хотя бы побудит его самостоятельно поискать ответ на вопрос, способна ли авиация «жировать» на его кошельке.

**Рост стоимости запасных частей на АТР в 2,8 раза (после санкций)
По маршруту Красноярск–Тура–Красноярск расход топлива на АТР-42 и Ан-24/26 составляет примерно 4,3 тонны или 345 тыс. руб. (На Ан 24/26 – 5,5 тонны на кругорейс, АТР-42 – 3 тонны на кругорейс)*



ОСОБЕННОСТИ ОСЕННЕ-ЗИМНЕГО РАСПИСАНИЯ ПОЛЕТОВ 2023/2024

С 29 октября авиакомпания «КрасАвиа» начнет выполнять рейсы по зимнему расписанию, которое продлится по 30 марта 2024 года. Продажа авиабилетов уже открыта на всю глубину полетов.

В зимнем периоде сохранены все направления летней полетной программы текущего года, но с незначительной корректировкой по частоте выполнения рейсов, связанной с особенностями спроса в зимний период. По сравнению с прошлой зимой в межрегиональную программу добавились направления Красноярск-Абакан с частотой три раза в неделю и еженедельные рейсы в столицу Монголии Улан-Батор. Из Красноярска в Томск можно будет улететь четыре раза в неделю, из которых три рейса будут продолжены по маршруту Томск-Стрежевой, все полеты по данному направлению на АТР 42/72. Дважды в неделю воздушное сообщение соединит Кызыл и Улан-Удэ.

Внутри Красноярского края открыт еженедельный регулярный рейс из Красноярска в Хатангу, а в Кодинск теперь вместо небольшого L-410 будут летать АТР-42 и Ан-24/26, что позволит не только увеличить провозную емкость, но и существенно сократить время в пути.

Для любителей горнолыжного туризма уже традиционно предусмотрен приятный бонус: на вылеты в период с 1 ноября бесплатно принимаются к перевозке комплекты лыжного и сноубордического снаряжения при условии заблаговременной заявки. Правило распространяется на перелеты в прямом и обратном направлении из Красноярска в Абакан, Барнаул, Горно-Алтайск, Нижнеангарск и Новокузнецк. Поклонников активного отдыха становится все больше, так что стоит поторопиться с заявкой, чтобы успеть сэкономить на перевозке экипировки.

КРАСАВИА ОТКРЫЛА РЕГУЛЯРНЫЙ РЕЙС В ХАТАНГУ

с 14 сентября открыт регулярный рейс из Красноярска в Хатангу авиакомпании «КрасАвиа». Полеты будут выполняться по четвергам на самолете АТР-42, стоимость билета составит 19 тысяч рублей, норма бесплатного провоза багажа 23 кг плюс ручная кладь 5 кг.

Стабильное регулярное воздушное сообщение с материком особенно актуально для северян в осенний период, когда многие возвращаются из отпусков, а альтернативных видов транспорта на север Таймырского полуострова, где расположено сельское поселение, просто нет. Это касается и социально значимых грузов, которые после окончания речной навигации можно доставить на север только по воздуху.

«Обеспечить транспортную доступность для всех жителей Красноярского края – наша прямая обязанность, – подчеркнул генеральный директор АО «КрасАвиа» Андрей Егоров, – Особенно это касается северных территорий, где проживание и так намного сложнее. Являясь краевой авиакомпанией мы обязаны гарантировать нашим гражданам возможность перемещения из любого, даже самого отдаленного, поселка».

Из заполярной Хатанги КрасАвиа также осуществляет вертолетные рейсы в небольшие населенные пункты Хета, Новая, Катырык, Сындасско, Попигаи, Новорыбную. Вертолеты перевозят как пассажиров, так и жизненно необходимые грузы – продовольствие, лекарства, почту.



Я – юный авиатор!

1 место



Шендрик Мария, г. Уфа

С 31 июля по 16 августа, в честь 100-летия отечественной гражданской авиации России, проходил конкурс детского рисунка «Я – юный авиатор», в котором юные художники должны были отразить свои мечты об авиации.

Мы получили множество прекрасных работ от детей из разных уголков страны!

Поздравляем победителей и участников конкурса!

2 место



Белякова Анна, Воронежская область


3 место




Маликова Василина, г. Красноярск



**СЛАВНОЕ
МОРЕ**



**ОЛЬХОН - САМЫЙ БОЛЬШОЙ
И САМЫЙ ИЗВЕСТНЫЙ
ОСТРОВ НА БАЙКАЛЕ. ЗДЕСЬ
МОЖНО ПОЛЮБОВАТЬСЯ
ПОИСТИНЕ КОСМИЧЕСКИМИ
ПЕЙЗАЖАМИ, ЗАРЯДИТЬСЯ
БАЙКАЛЬСКОЙ ЭНЕРГИЕЙ И
ВСТРЕТИТЬСЯ С ШАМАНАМИ.**



**СКАЛА ШАМАНКА –
ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА
И САМЫЙ УЗНАВАЕМЫЙ
ПЕЙЗАЖ БАЙКАЛА.
В ДРЕВНИЕ ВРЕМЕНА
ПРИБЛИЖАТЬСЯ
К ЗАПОВЕДНОМУ МЕСТУ
НЕ МОГ НИКТО, КРОМЕ
ШАМАНА. ЖЕНЩИНАМ
ПОЛАГАЛОСЬ ОБХОДИТЬ
СКАЛУ ЗА ВЕРСТУ.**





ГОРОД У СИНЕГО МОРЯ



**ПЯТЬ ИДЕЙ, КУДА ОТПРАВИТЬСЯ
ВО ВЛАДИВОСТОКЕ, ЕСЛИ У ВАС
В РАСПОРЯЖЕНИИ ВСЕГО ЛИШЬ
ОДИН ДЕНЬ**

Текст: Марк Бельский

Хотите вы этого или нет, знакомство с Владивостоком начнется с живописнейшей бухты Золотой Рог, на берегах которой и раскинулся город. Полтора столетия назад здесь началась история приморской столицы. В скрытой от ветров бухты расположились рыбный и торговый порты Владивостока, военные части Тихоокеанского флота. Набережные вдоль бухты – лучшее место для неспешных прогулок и любования кораблями. Украшением бухты стал Золотой мост, перекинутый прямо через бухту.

БУХТА ЗОЛОТОЙ РОГ





Главный мост Владивостока – мост на остров Русский. Долгие годы попасть на остров было практически невозможно. Благодаря появлению моста через пролив Босфор Восточный дорога к песчаным пляжам утопающего в зелени острова стала занимать всего 15 минут. Русский – обладатель самого большого в мире пролета среди вантовых мостов.

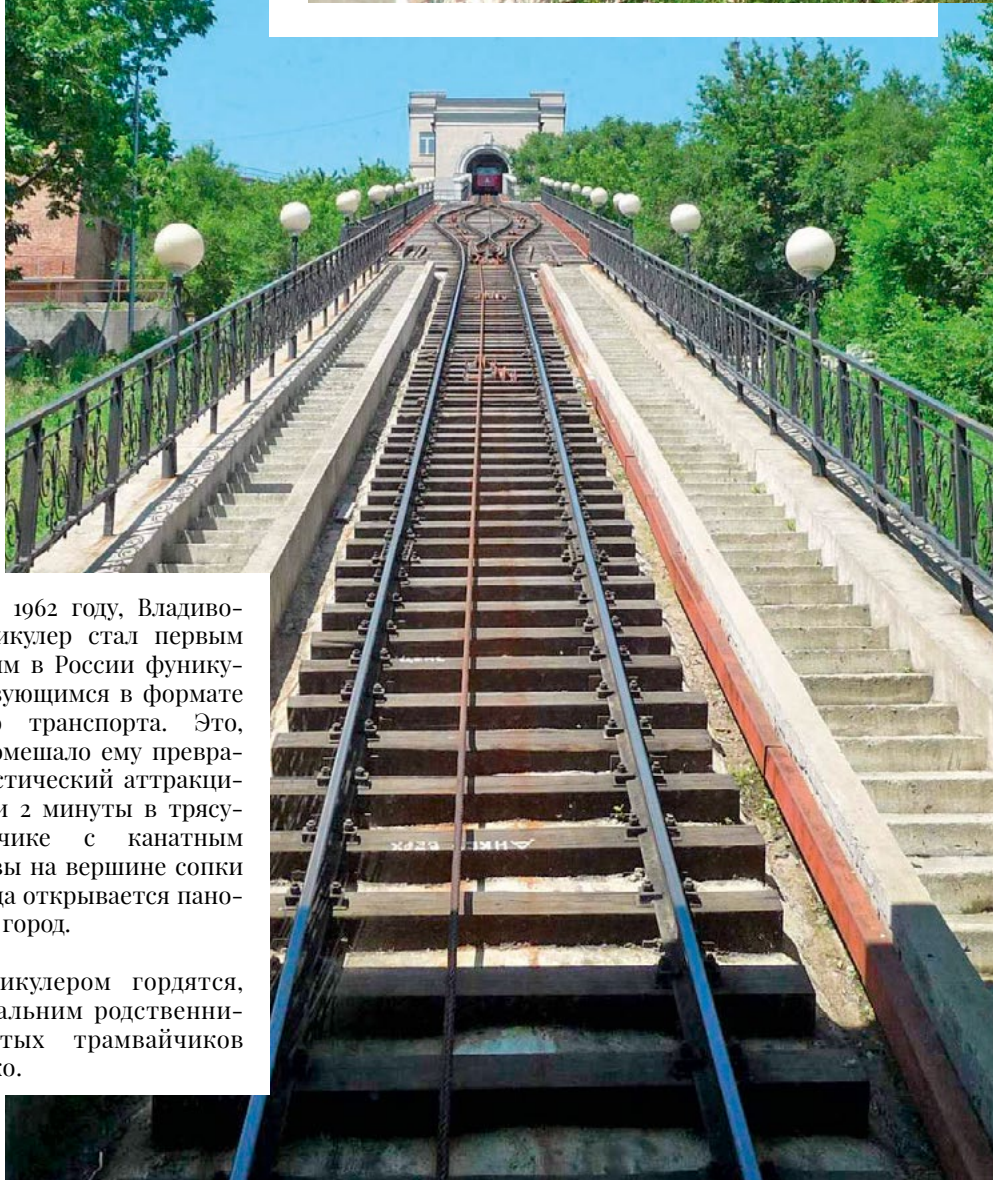
Именно этот мост изображен на двухтысячной банкноте. Задав себе цель, можно отправиться на смотровую площадку, с которой рисовали ее эскиз. Впрочем, гораздо приятнее полюбоваться знаменитым мостом с теплохода во время морской прогулки.

РУССКИЙ МОСТ

МАЯК ТОКАРЕВСКОГО



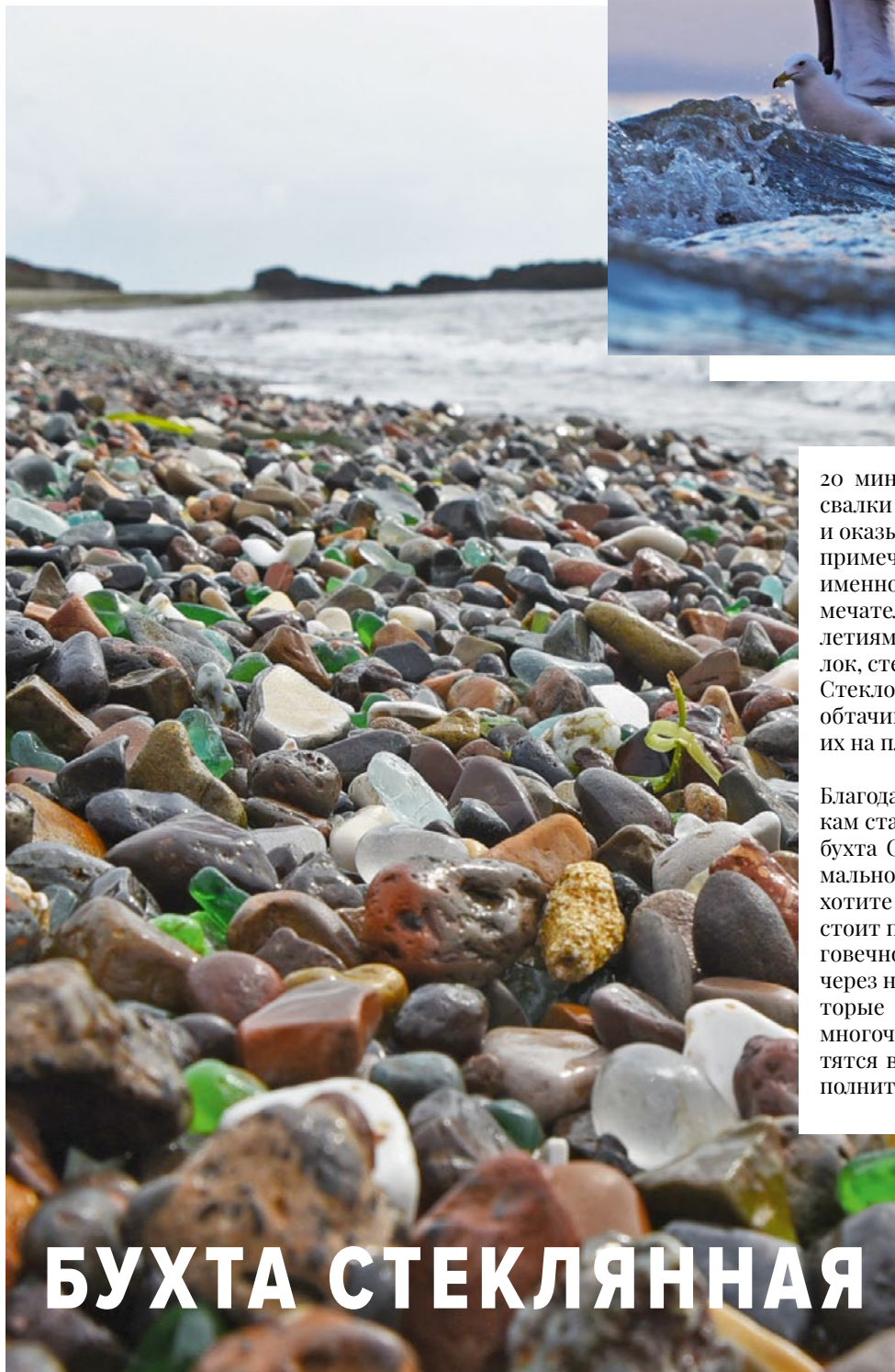
Маяк Токаревского - визитная карточка города. Океанские суда ориентируются на маяк Токаревского при проходе из Амурского залива в пролив Босфор Восточный, а из него - в бухту Золотой Рог. Туристы считают своим долгом дойти до «места, где начинается Тихий океан», по кошке - песчаной отмели, высыхающей во время отлива.



ФУНИКУЛЕР

Запущенный в 1962 году, Владивостокский фуникулер стал первым и единственным в России фуникулером, использующимся в формате общественного транспорта. Это, впрочем, не помешало ему превратиться в туристический аттракцион. 25 рублей и 2 минуты в трясущемся вагончике с канатным приводом - и вы на вершине сопки Орлиной, откуда открывается панорамный вид на город.

Местные фуникулером гордятся, называя его дальним родственником знаменитых трамвайчиков Сан-Франциско.



20 минут вдоль бывшей городской свалки близ Уссурийского залива, и оказываешься у необычной достопримечательности. Иронично, что именно благодаря свалке достопримечательность и возникла: десятилетиями сюда свозили тонны бутылок, стеклянной посуды и керамики. Стекло попадало в море, которое обтачивало осколки, и выбрасывало их на пляж.

Благодаря разноцветным стеклышкам ставшая местом паломничества бухта Стеклоянная выглядит максимально необычно. Впрочем, если вы хотите увидеть ее своими глазами, стоит поторопиться – стекло недолговечно, и по мнению ученых, уже через несколько лет стеклышки, которые не растащат на сувениры многочисленные туристы, превратятся в обычный песок, а бухта заполнится гравием и галькой.

БУХТА СТЕКЛЯННАЯ



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

ПЛАНЕТА

ЯКУТИЯ



**НА ПЛОЩАДИ БОЛЕЕ 3 МИЛЛИОНОВ КВАДРАТНЫХ
КИЛОМЕТРОВ, НА КОТОРОЙ СМОГЛИ БЫ РАЗМЕСТИТЬСЯ
ПЯТЬ ФРАНЦИЙ, НАХОДИТСЯ САМЫЙ БОЛЬШОЙ
И САМЫЙ ХОЛОДНЫЙ РЕГИОН РОССИИ, А ЕЩЕ ОДИН
ИЗ САМЫХ ТРУДНОДОСТУПНЫХ.**

Текст: Антон Титов





ГОРОД ВЕЧНОЙ МЕРЗЛОТЫ

Знакомство с Якутией начинается со столицы – крупнейшего в мире города на вечной мерзлоте, которую с лихвой компенсирует теплое гостеприимство местных жителей. Основанный казаками в 1632 году, Якутск издревле был центром и сердцем огромной территории. И пусть в облике города от той древности ничего не осталось, да и бережно воссозданный в двухтысячные деревянные исторический центр выглядит чересчур бутафорским, город заслуживает прогулки. Гуляя по центральным улочкам, обязательно загляните в Сокровищницу Якутии. Если честно, меня, как и остальных посетителей, слегка смутили показавшиеся излишними меры безопасности. Металлодетекторы, охрана, камера хранения, где приходится оставлять телефоны. Вопросы отпадают, когда попадаешь внутрь. Здесь переливаются всеми цветами радуги россыпи бриллиантов, сияют рубины, сапфиры и изумруды. В экспозиции представлены крупные золотые самородки, природные алмазы и россыпи сверкающих бриллиантов, камнецветы, а также эксклюзивные произведения якутских мастеров. Даже если вы в целом спокойно относитесь к драгоценностям, сокровищница все равно приведет вас в восторг.

Обязателен к посещению комплекс «Царство вечной мерзлоты», где температура никогда не поднимается выше минус четырех. Комплекс находится в леднике, в котором в советское время располагались продуктовые склады. Теперь же здесь – тронный зал властелина холода Чысхаана, созданные местными мастерами ледяные скульптуры и даже ледяной бар, где угощают тем самым салатом индигирка, а роль бармена выполняет ледяной йети.





**ЛУЧШЕ ВСЕГО ПОПАДАТЬ НА СТОЛБЫ В РАМКАХ КОРОТКОГО КРУИЗА
ПО ЛЕНЕ. НОЧЬ ТУДА, НОЧЬ ОБРАТНО, ЦЕЛЫЙ ДЕНЬ НА ТЕРРИТОРИИ
НАЦПАРКА И КИЛОМЕТРЫ ПЕЙЗАЖЕЙ ЛЕНСКОГО КАМЕННОГО ЛЕСА
В ОКОШКО КАЮТЫ – ЧТО МОЖЕТ БЫТЬ ПРИЯТНЕЕ!**



БОЛЬШАЯ РЕКА

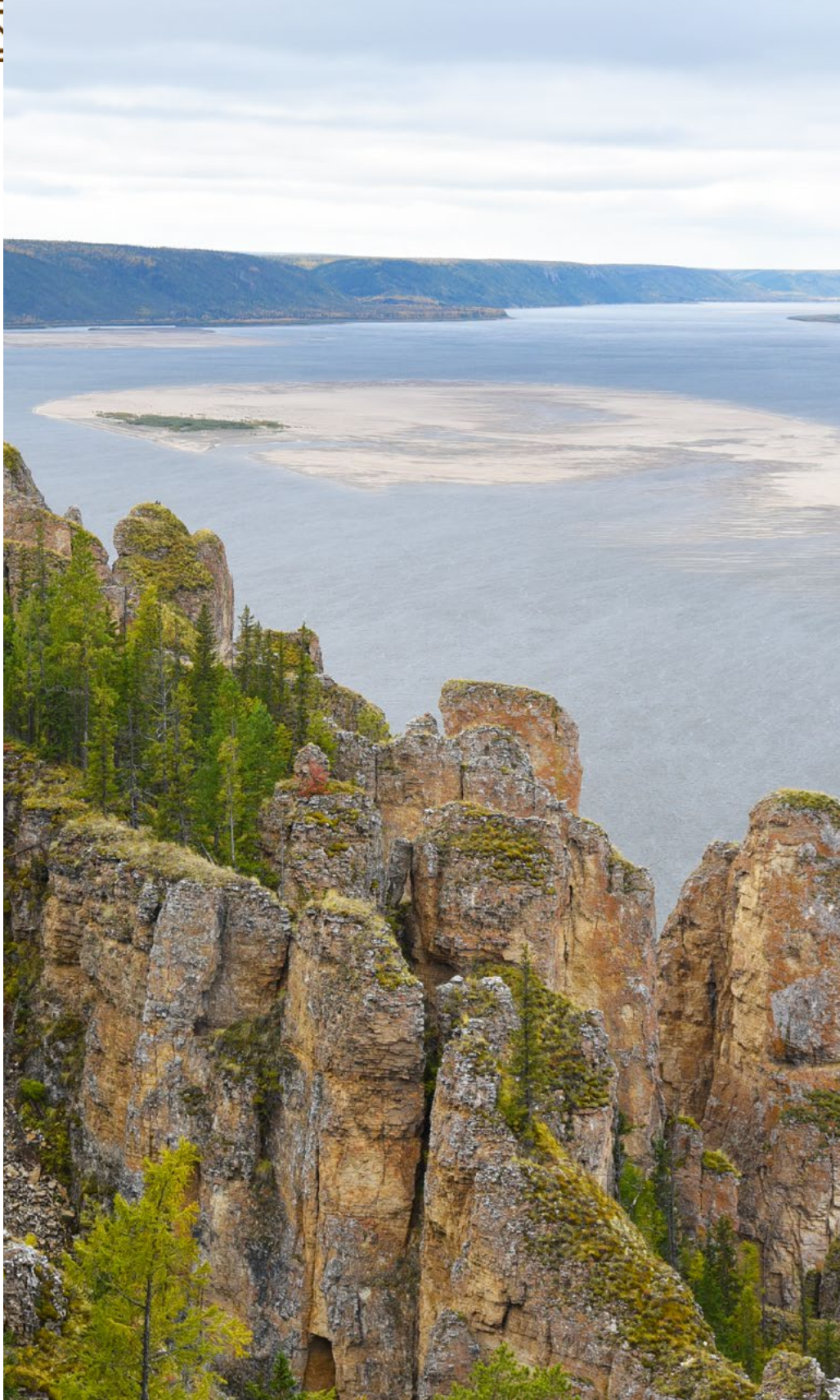
Несмотря на то, что Якутска есть, чем удивить, городские достопримечательности меркнут перед природными. Главная природная достопримечательность – это Лена. Меня, как и многих, мучил вопрос, почему Лена называется Леной. Любопытно, что современное название реки происходит от старинного эвенкийского «Елю-Енэ», что значит «Большая река». Река и правда большая: тут не поспоришь.

Первая же ассоциация, которая приходит в голову, когда слышишь слово Лена, – Ленские столбы. Каменный лес из высоких отвесных скал, возвышающихся вдоль берега на десятки километров, завораживает туристов. Столбы формировались тысячелетиями: эрозии, ветер, перепады температур разрушали известняковое плато, образуя разломы и шлифуя каменные глыбы.

Лучше всего попадать на столбы в рамках короткого круиза по Лене. Ночь туда, ночь обратно, целый день на территории нацпарка и километры пейзажей ленского каменного леса в окошко каюты – что может быть приятнее!

Обдуваемый сильнейшим ветром, «Демьян Бедный» аккуратно ползет вдоль столбов – в какой-то момент я даже начинаю переживать, что пришвартоваться мы не сможем, впрочем, напрасно. Местные божества оказываются благосклонны к путешественникам – ветер стихает, и наш корабль аккуратно швартуется. Духи здесь не пустое слово – на языке местных столбы называются Туруук Хайалара, что переводится как «Горы восставших богов», а сразу после спуска на берег нас ждет алгыс – традиционный обряд-обращение к божествам.

Прямо от места стоянки к вершине одной из скал уходит экотропа. Пологая тропа сменяется доста-



точно крутым подъемом, одолеть который не каждому под силу. Впрочем, затраченная на подъем энергия с лихвой компенсируется невероятным видом на столбы и разлившуюся Лену.

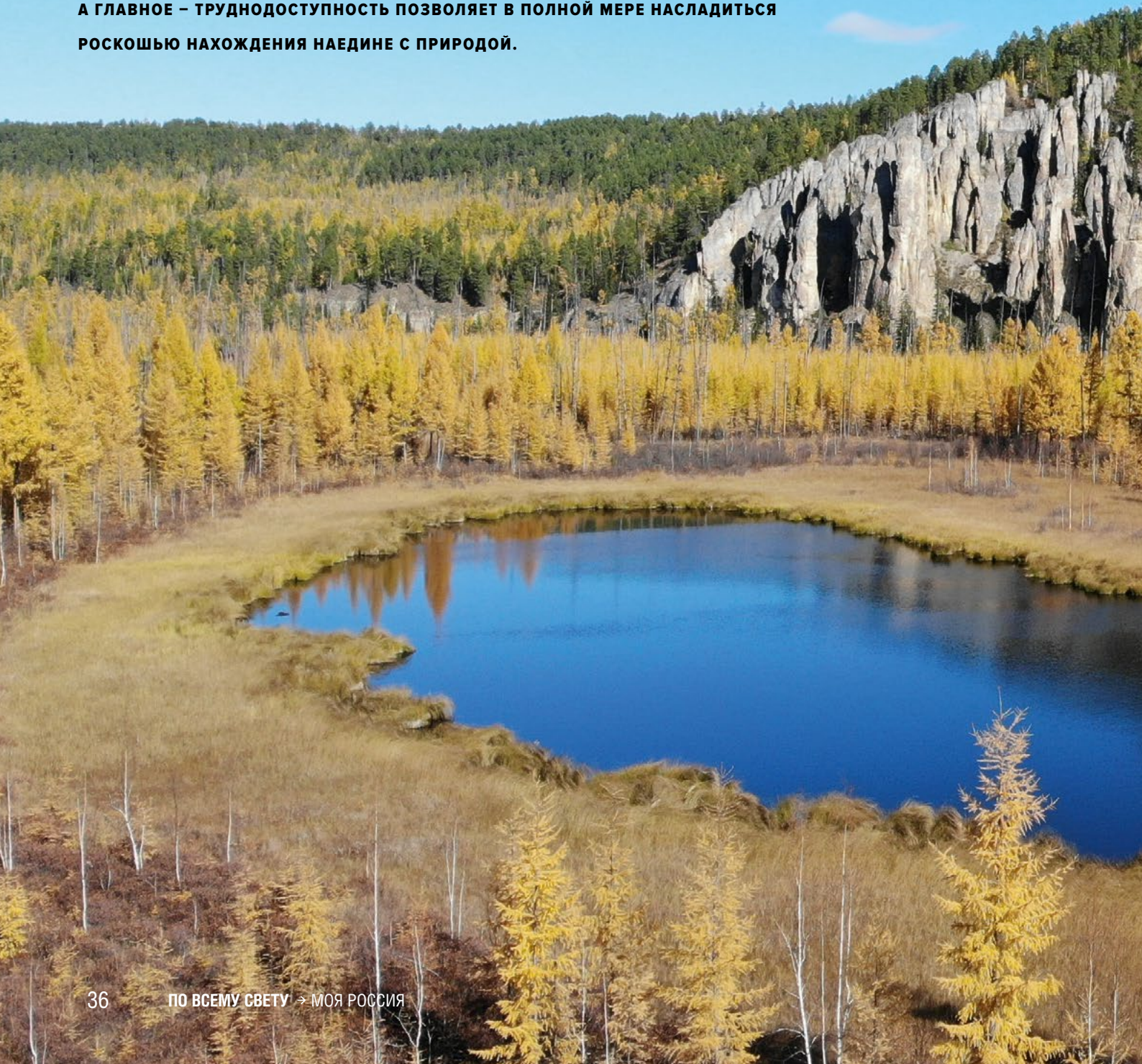
ЗОЛОТЫЕ СТОЛБЫ

Кажется, что соревноваться с красотой и самобытностью Ленских столбов невозможно, но это не так. В нескольких десятках километров от Ленских находятся еще одни столбы, Синские, меньшие по высоте, но гораздо более фотогеничные. Есть, правда, один нюанс – дорог в привычном понимании здесь нет, добраться до Синска придется на старой буханке прямо по каменистому берегу Лены. Если вода высокая, сделать это невозможно, и тогда придется использовать исключительно водный транспорт. Без водного транспорта, впрочем, не обойтись при всем желании: последние несколько километров по руслу мелкой и порожистой Сииней, которая на самом деле никакая не Сииня, а Сиинэя преодолеваю на водомете, предназначенном для небольших глубин.

Синские столбы не столь известны, как Ленские, этим и привлекательны. За игру света с известняковой породой местные называют их «золотыми». Если Ленские столбы напомнили мне каменный лес, то Синские – это выдуманный гениальным архитектором каменный дворец с арками, башенками и причудливыми шпилями. А главное – труднодоступность позволяет в полной мере насладиться роскошью нахождения наедине с природой.



СИНСКИЕ СТОЛБЫ НЕ СТОЛЬ ИЗВЕСТНЫ, КАК ЛЕНСКИЕ, ЭТИМ И ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЫ. ЗА ИГРУ СВЕТА С ИЗВЕСТНЯКОВОЙ ПОРОДОЙ МЕСТНЫЕ НАЗЫВАЮТ ИХ «ЗО-ЛОТЫМИ». ЕСЛИ ЛЕНСКИЕ СТОЛБЫ НАПОМНИЛИ МНЕ КАМЕННЫЙ ЛЕС, ТО СИНСКИЕ – ЭТО ВЫДУМАННЫЙ ГЕНИАЛЬНЫМ АРХИТЕКТОРОМ КАМЕННЫЙ ДВОРЕЦ С АРКАМИ, БАШЕНКАМИ И ПРИЧУДЛИВЫМИ ШПИЛЯМИ. А ГЛАВНОЕ – ТРУДНОДОСТУПНОСТЬ ПОЗВОЛЯЕТ В ПОЛНОЙ МЕРЕ НАСЛАДИТЬСЯ РОСКОШЬЮ НАХОЖДЕНИЯ НАЕДИНЕ С ПРИРОДОЙ.





**НЕТ БОЛЕЕ ПРОСТОГО И БЫСТРОГО
СПОСОБА ОЖИВИТЬ ИНТЕРЬЕР,
ЧЕМ НОВЫЙ ТЕКСТИЛЬ!**

**МЫ ПОМОЖЕМ СДЕЛАТЬ ЛЮБОЕ
ПОМЕЩЕНИЕ СОВЕРШЕННЫМ
И ДОБАВИМ ИЗЮМИНКУ В ВАШ ИНТЕРЬЕР**

Салон штор **ELITEview** предлагает большой спектр услуг:

- оформление квартир, домов, ресторанов, гостиниц, беседок текстилем
- выезд дизайнера
- пошив штор любой модели и сложности
- пошив покрывал и подушек
- римские шторы
- жалюзи, рулонные шторы
- blackout
- навеска штор, стирка
- установка карнизов
- чехлы на мебель...
- и другие текстильные изделия по индивидуальным заказам.

Работаем с любыми нестандартными окнами и пространствами.

На рынке более 20 лет!

**ВАЖНОЕ ВНИМАНИЕ В РАБОТЕ УДЕЛЯЕТСЯ
РЕГУЛЯРНОМУ ОБНОВЛЕНИЮ КОЛЛЕКЦИЙ ТКАНЕЙ.
НАМ ДОВЕРЯЕТ ОГРОМНОЕ КОЛИЧЕСТВО ЛЮДЕЙ
БЛАГОДАРЯ КАЧЕСТВУ.**

Наши опытные дизайнеры способны учесть все особенности помещений и ваши пожелания, и создать дизайн-проект штор, которые потом будут радовать вас не один год.

Если хочется что-то изменить в интерьере без дорогостоящего ремонта, стоит посетить наш салон!

☎ +7 (922) 625-66-73 (салон) +7 (922) 625-67-63 (руководитель)

VK elite.design77

Instagram _elite.design_

Telegram elite_design77

elite-design77.ru

**📍 Оренбург, пр. Автоматики 28 А, 2 этаж
Москва, ул. Мосфильмовская 98, к 2.**







ЗАМЕТКИ ИЗ ЭФИОПИИ

ДМИТРИЙ ЛУКЬЯНЧУК, ЭКСПЕРТ В СФЕРЕ НЕОБЫЧНЫХ ПУТЕШЕСТВИЙ, ПОСЕТИВШИЙ БОЛЕЕ 150 СТРАН, ДЕЛИТСЯ С «ЛИНИЕЙ ПОЛЕТА» ЭМОЦИЯМИ ОТ ПОСЕЩЕНИЯ ЭФИОПСКИХ ПЛЕМЕН.

Текст: Дмитрий Лукьянчук

Африка стала седьмым, последним из посещенных мной континентов, а Эфиопия — первой африканской страной. Однажды я увидел необычную фотографию — стройная черная женщина стояла на фоне небольшой крытой соломой хижины. Голова ее была украшена рогами какого-то животного, а в нижней губе красовалась огромная черная тарелка. Подпись гласила: «Женщина племени мурси, Эфиопия, долина реки Омо». В тот самый момент я понял, что просто обязан увидеть это воочию.

МАГИЧЕСКИЕ ЭРБОРЕ

На Земле осталось не так много мест, где сталкиваются цивилизации, столь непохожие друг на друга, и Омо из них, пожалуй, самое доступное. Для нас племена, насе-ляющие долину, — шанс заглянуть в свое далекое прошлое, мы для них — деньги, реальность дня сегодняшнего. Мы приезжаем за эмоциями и оставляем им средства к существованию. Долина расположена на юге Эфиопии и по большей части представляет собой выжжен-

ную солнцем пыльную полупустыню с башнями-термитниками, колючими кустарниками и редкими деревьями.

В основном племена проживают недалеко от реки Омо, и именно от нее зависит их жизнь. Они занимаются земледелием, разводят коров и коз. Богатство каждого племени определяется количеством принадлежащего им скота. Время от времени племена долины Омо конфликтуют между собой. Предметом споров обычно становятся



Здесь это минимальная цена», — говорит мне гид. Слово вождя в Африке никто никогда не оспаривает.

ИЗГОИ

Одно из самых известных племен долины реки Омо — Дасанеш — называют племенем изгоев. Их предки за различные прегрешения были изгнаны из других племен и объединились в общину, чтобы выжить. Чтобы попасть к дасанеш, нужно переправиться через реку на управляемой шестом плоскодонке, сделанной из цельного древесного ствола. Когда-то неподалеку был мост, но он рухнул. Строить новый никто не стал.

Садимся в плоскодонку. Сначала я недоумеваю, как такое утлое суденышко вообще может плавать. С виду оно должно перевернуться и сразу же потонуть, но нет, пару раз зачерпнув бортом воды, мы успешно переправляемся на другой берег и оказываемся в абсолютно апокалиптической деревне, где все построено из какого-то мусора — картонок, веток, ржавых металлических листов. За оградой до самого горизонта простирается пыльная сухая полупустыня. Вокруг нет ни души, но проходит всего пара минут, и откуда ни возмись появляются люди. Их становится все больше. Нас окружает толпа полуголых женщин всех возрастов, они кричат, хватают меня руками и что-то требуют. Голые по пояс девчонки в причудливых ожерельях и шапочках из пивных пробок улыбаются и игриво строят глазки, женщины с детьми на руках поспешно водружают себе на головы огромные сосуды для воды, чтобы выглядеть колоритнее.

В долине Омо требуют деньги за каждый кадр. Для этого местные внимательно следят, сколько раз щелкнул затвор. Сделать три снимка, пусть даже одинаковых, а заплатить за один, не получится. Денег будут требовать все, кто попал

пастбища и водные ресурсы. Порой доходит до небольших войн, но случается это не так часто, и правительство Эфиопии старается в межплеменные конфликты не вмешиваться.

Самым первым племенем, которое я посещаю в долине Омо, становятся эрборе. Они называют себя приверженцами ислама, что не мешает их женщинам ходить с голой грудью. Мальчики-эрборе разукрашивают лицо узорами из белых и рыжих пятен, незамужние девушки носят яркие ожерелья из бисера, бреют голову налысо и укрываются от солнца черными платками.

Мы прибываем в деревню эрборе в самую жару — вскоре после полудня. Нас моментально окружает шумная, пестрая толпа. Гид просит подождать пару минут в машине и куда-то исчезает. Люди снаружи прижимаются к стеклам. Девушки

с гирляндами бус галдят, размахивают руками и всячески стараются привлечь мое внимание. Я не ожидал ничего подобного и пребываю в легком шоке. Гид возвращается минут через десять и кивает — «можно». Я беру камеру и деньги, вылезая из прохладного автомобиля на улицу и будто оказываюсь в доменной печи. Неподвижный горячий воздух сжимает голову, как в тисках.

Надо с чего-то начать, я киваю самой крикливой из девушек, отвожу ее в сторону, делаю кадр и протягиваю два быра. Моя модель начинает требовать больше, но тут на помощь приходит гид и что-то строго ей говорит. Девушка недовольно отходит, и на меня тут же налетают ее подружки. Меня! Меня! Меня!

«Я договорился с вождем этой деревни, что каждое фото стоит два быра. Больше никому не плати.

в кадр. Если вы навели камеру на двоих, а в момент, когда сработал затвор, к ним подбежали еще четверо, платить придется шестерым. Поэтому приходится постоянно следить, чтобы в рамку не залез кто-то ненужный.

ГВОЗДЬ В ГУБЕ И АВТОМАТ В РУКАХ

Деревня племени Каро расположена на высоком крутом берегу у излучины реки. Вид с обрыва захватывает дух, поэтому посещение этого места обязательно входит в программу каждого, кто путешествует по долине Омо. В прошлом кочевники и скотоводы, каро были вынуждены стать земледельцами после того, как болезни уничтожили их стада. Племя насчитывает не более двух тысяч человек и является одним из самых небольших в регионе. Несмотря на малочисленность, у каро есть своя культура, язык и традиции. Они верят в духов и чтят своих предков. Чтобы не лишиться их защиты, некоторые даже хоронят близких родственников прямо внутри дома — закапывают тела в землю и покрывают сверху шкурой. Случись что, дух быстрее придет на помощь.

В деревне каро нет такой суматохи, как у дасанеш или эрборе. Жители выходят ко мне без воплей и лишней суеты. Я спокойно договариваюсь о цене за снимок и спокойно фотографирую. Потом прогуливаюсь по деревне, общаюсь с людьми, немного играю с детишками в футбол и заглядываю в одну из хижин. Внутри ничего нового — полумрак, запах дыма и нехитрый скарб.

Каро славятся тем, что раскрашивают лица и тела мелом и красками, которые получают из руды и минералов. Они весьма изобретательны, когда дело касается украшений. Все, что можно для этого использовать, непременно используют. Взять хотя бы простой гвоздь. Местные девушки делают им отверстие в нижней



губе. Дешево и сердито. Теперь, если нужно по-быстрому прихорошиться, достаточно просто вставить гвоздь в дырку, и все — красавица. Ну прямо как наши женщины — серьги в уши. Можно и не гвоздь, а, скажем, перышко или веревочку с бисером.

Особой популярностью пользуются металлические ремешки от часов — их умело встраивают в бусы и ожерелья, а из крышек от консервных банок делают головные уборы. Все, что мы без сожаления выкидываем в мусор, в руках местных умельцев превращается в диковинные украшения. Воистину безгранична фантазия человека!

Мужчины предпочитают другие украшения — огнестрельные. Люди с ружьями или автоматами встречаются здесь чуть ли не чаще, чем без оных. А вот боеприпасы достать сложно, да и стоят они дорого, поэтому из оружия никто не стреляет. Мне рассказали, что часто в автомате есть только один патрон, и тот на случай, если какой-нибудь дикий зверь нападет.

ТАРЕЛОЧКИ

На следующее утро у нас по плану мурси — одно из самых известных племен не только долины Омо, но и всего Африканского континента. Именно их фотографии побудили меня приехать в Африку.

Этот необычный народ живет в удаленной труднодоступной местности, между реками Маго и Омо. В возрасте четырнадцати-пятнадцати лет девушки-мурси прорезают себе нижнюю губу и вставляют в нее деревянную пробку. По прошествии некоторого времени пробку меняют на маленькую глиняную тарелочку, еще немного погодя — на тарелку побольше и так далее, пока губа не растянется до требуемого размера. Вопреки бытующему мнению, никто

не принуждает девочку идти под нож. Чтобы глиняный край не терся о зубы, мурси их выбивают. Четыре нижних. Ничего не поделаешь — красота требует жертв. Замужние женщины не носят тарелку постоянно, а делают это по особым случаям, например, подавая любимому мужу еду.

Деревня, в которую мы приехали, небольшая, поэтому особой суматохи нет. Я спокойно, без спешки выбираю модель и отвожу ее в сторону

для съемки. Остальные терпеливо ждут своей очереди.

«Сфотографируй и меня. Я местный чемпион донги», — то ли просит, то ли требует один из мужчин-мурси с длинной палкой в руке.

Донга — традиционные бои на двухметровых палках — одно из главных событий в жизни племени. Проводятся они осенью, после сбора урожая. Участники — молодые мужчи-





ны. Бой не забава, здесь все серьезно. Победитель турнира может выбрать себе в жены любую девушку, тогда как проигравшие будут еще целый год пасти скот, лишь мечтая о семейном счастье. Все логично — если ты победил, значит, смел, силен и сможешь защитить свою семью.

Бойцы упорно тренируются и сражаются друг с другом в полную силу. Поединок продолжается, пока кто-то не упадет на землю. Несмотря на то что локти, колени и головы участников защищены щитками из кожи, глубокие раны и переломы на донге — обычное дело. Следы от них почетны. За поединками внимательно следят старейшины. Они вправе остановить бой, если уровень жестокости соперников превышает допустимые пределы. Смерть на донге жестоко карается. Случай-

но убивший своего визави лишается имущества и изгоняется из деревни, поэтому бойцы не стремятся нанести друг другу тяжелые увечья. Но трагические случаи все же бывают. Конфликты между деревнями и споры соплеменников также разрешают при помощи боев на палках. Хороших бойцов донги боятся и уважают. Никто не позарится на их скот и не тронет их родственников.

БЫКИ И ПОРКА

Базарный день в Турми в самом разгаре. Рыночная площадь гудит ульем. Прямо на земле покупателей ждут бусы и браслеты, домашняя утварь, вязанки дров, мешки с картошкой, специи, краска для волос, пустые пластиковые бутылки, шлепанцы из автомобильных покрышек, калebasы из тыкв и многое дру-





гое. Чуть в стороне продают скот. Хамер считаются самым контактным племенем долины Омо. Их визитная карточка — обряд инициации, который называется «укуле булла». Это самый важный день в жизни юношей племени и большой праздник для всей общины, на который приглашаются гости со всех окрестных селений. Чтобы доказать, что он стал мужчиной, испытуемый должен в чем мать родила трижды пробежать по спинам выстроенных в ряд быков и при этом ни разу не упасть. Ну ладно, не совсем в чем мать родила. Один атрибут одежды все-таки есть — это две полосы из коры особого дерева, повязанные крест-накрест на груди. Полосы служат для юноши своего рода духовной защитой.

Чтобы быки не разбежались, мужчины держат каждого за хвост и нижнюю челюсть. Спины животных специально обмазывают свежим навозом, чтобы бежать было сложнее. Получилось — можешь считать себя мужчиной. Принимай в дар от отца свою первую корову и начинай искать жену. Оступился, упал — значит еще не готов к взрослой жизни, расти, тренируйся, через год попробуешь снова.

Хамер практикуют многоженство — выкуп за невесту составляет двадцать – тридцать коров, и, если ты богат, можешь взять в жены сколько угодно девушек. Количество ничем не ограничивается, но первая всегда главная. Она носит на шее особый знак отличия — кожаный обруч и может командовать остальными.

В обязанности женщин входит ведение хозяйства, воспитание детей, приготовление пищи и сельскохозяйственные работы. Также они должны приносить в дом дрова и воду из источника, который нередко находится очень далеко от деревни. Работы много, поэтому первые жены даже настаивают, чтобы их муж женился на ком-то еще. Вместе куда проще вести хозяйство.



Хамер разводят коров и коз, а также выращивают маис и сорго. Коровы — главная ценность и платежное средство. С их помощью урегулируют споры и покупают невест. Мясо хамеры практически не едят, но зато пьют кровь. Так они восполняют недостаток необходимых для жизни белков и аминокислот.

Женщины племени хамер очень красивы, наверное, самые красивые в долине Омо. Их традиционная одежда — расшитые бисером кожаные фартуки. Незамужние украшают себя разноцветными бусами. Те, что замужем, надевают на шею металлические и кожаные обручи, а также бусы из ракушек каури. При помощи жира и глины на головах сооружаются причудливые прически из красных дредов-косичек. Выглядит очень необычно.

Близится вечер. Мы душевно прощаемся с гостеприимным племенем. Как это ни печально, пора брать курс на Аддис-Абебу. ✈



Российский бренд женской одежды SERGINNETTI
представляет новую осеннюю коллекцию



SERGINNETTI

В лукбуке представлены многие текущие тренды, дизайнерские новинки и вечная классика - визитная карточка бренда. Тренд на женственность взамен маскулинных образов еще больше раскрывается в новом сезоне Осень'23.

Героиня марки создает образ современной женщины с сильным характером и утонченным вкусом, деловая и легкая на подъем, она знает себе цену и всегда готова рискнуть.

Новая коллекция **SERGINNETTI** это полный спектр моделей, помогающий сформировать цельный гардероб. Три цветовых капсулы, включающие в себя изделия от базы до вечерних платьев, представляют образы на все случаи жизни в большом городе, полном событий.

Первая капсула посвящена белому, черному, контрастному красному и фиолетовому цветам, а также клетке. Вторая представляет пудрово-серую цветовую гамму с яркими акцентами в цвете горчицы и фисташки. И завершает коллекцию третья капсула, которая является продолжением предыдущей, включая в себя также оттенки зеленого, а теплые пудровые тона переходят в глубокие насыщенные ноты бордового – марсала.

Для осеннего сезона марка предлагает широкий выбор верхней одежды. Пальто длинны макси - очередной тренд нового сезона - прямого кроя, со спущенной линией плеча подойдет идеально к любым образам. Когда температура на улице только начнет уменьшаться можно будет надеть легкие шифоновые брюки или струящуюся юбку макси из новой коллекции и завершить образ длинным пальто, что позволит выглядеть максимально модно и чувствовать себя комфортно.

Также хитом сезона являются жилеты, которые выполнены как из костюмной ткани, так и из пальтовой – такую модель в переходный период погоды удобно носить с джемперами или свитером, которые также представлены в коллекции бренда **SERGINNETTI** в качестве основной базы.

Новое видение дизайнеры бренда придали жакету из твида и плащевой ткани. Это комбинированное изделие можно сочетать с образами sport-chic и, конечно, casual.

Укороченные теплые жакеты в коллекции позволяют выглядеть безупречно за счет их идеально выверенной длины – платья, брюки, юбки легко интегрируются в образ с этой моделью жакета.

Качество, актуальность и женственность - три неизменных постулата бренда **SERGINNETTI**. Поэтому именно женскому силуэту изделий здесь уделяется особое внимание. В этом сезоне линейка юбок пополнилась еще больше – это и мини, и классические юбки-карандаш, трендовая длина миди, ультрамодные макси, и даже юбка шорты с запахом спереди. Выбор цвета весьма разнообразен, от базовых оттенков до акцентных тонов. Платья также идут особняком в коллекциях **SERGINNETTI**. Выверенный крой каждого изделия позволяет добиться идеальной посадки, к тому же размерный ряд от 40-го до 50-го размера гарантирует идеально сидящий образ для любого типа фигуры.

Еще один практичный тренд лукбука **SERGINNETTI** Осень' 23 - изделия из экокожи. Универсальность ткани в том, что она легко миксуется с трикотажем или хлопком, тем более что модели из экокожи представлены в светлых и приглушенных оттенках, что без труда позволит составить новый образ.

И конечно, новая коллекция не обошлась без костюмной группы - еще один вневременной хит бренда. Тенденция на женственность также проникла в деловые образы. В этот раз акцент сделан на костюмах тройках с жилетом в стиле 80-х. Классические цвета и акцентная база - оливковые, горчичные, красные оттенки представлены в широком ассортименте моделей нового сезона, а также целые образы выполнены в единой цветовой гамме. Посадка пиджака оверсайз также еще остается актуальной у бренда. Зауженные и прямые брюки, юбки различных форм позволят выглядеть модно и элегантно в любом месте.

С брендом **SERGINNETTI** легко производить впечатление и при этом оставаться собой.



Адрес магазина в Москве:
ТРЦ «Мега Белая дача»



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



БЫТЬ СВОБОДНЫМ



LIVAN X3PRO от 1 699 900р:

Первое ТО В ПОДАРОК по промокоду «С LIVAN ваш первый год без забот!»

*Стоимость для автомобиля LIVAN X3PRO 2023г.в. в кузове белого цвета. С учетом выгод по программе Старт - 100 000р., TradeIn или Finance - 80 000р. Выгоды применяются к цене автомобиля, предоставляется Дилером покупателю от розничной цены автомобиля. Программа действует с 01.08.2023г. по 30.09.2023г. ООО «Ливэн Моторс Рус» вправе изменить сроки и условия Программы. Подробные условия уточняйте у менеджеров отдела продаж ООО «Гранада-Элит» по т. +7 391 219 9950. Не является публичной офертой.
**Специальное предложение для пассажиров авиакомпании «КрасАвиа». Распространяется на автомобили марки LIVAN, приобретенные у официального дилера ООО «Гранада-Элит» в период с 1.10.23 по 31.12.23. Первое ТО - 12 месяце в с момента покупки или 10 000км пробега, в зависимости от того, что наступит ранее.



Гранада-Элит

Официальный дилер LIVAN
в Красноярском крае

+7 (391) 219-99-50

livan-granadaelite.ru
Красноярск, ул.Маерчака 109Л