

АЛРОСА

АВИАКОМПАНИЯ

Грани истории

В блеске мастерства:
как сталь превратить
в алмаз

Спецпроект

Бортпроводник:
многогранная
профессия

Персона

Взлетная полоса
Антонова

Большое путешествие

НОВОСИБИРСК:

на двух берегах широкой Оби

ALROSA DIAMONDS

РЕКЛАМА. ООО «АЛРОСА», 254031, г. СМОЛЕНСК, ул. ШКАДОВА, д. 2. ОГРН 502670420613



МОСКВА, УЛ. ПЕТРОВКА, 28/2, СТР. 1 | МОСКВА, СТОЛЕШНИКОВ ПЕР., 14, СТР. 1
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, УЛ. БОЛЬШАЯ МОРСКАЯ, 39

ALROSADIAMOND.RU



Уважаемые пассажиры! Дорогие друзья!

Приветствую вас на борту нашего лайнера и благодарю за то, что вы выбрали нашу Авиакомпанию! Уходящий год стал для нас временем устойчивого роста, признания и благодарности.

Мы не просто летаем – мы обеспечиваем связь между людьми, городами и поколениями. В 2025 году мы вместе отметили 100-летие гражданской авиации Якутии, и на юбилейных мероприятиях коллектив Авиакомпании АЛРОСА получил благодарность от Главы и Правительства Республики Саха (Якутия) – за надежность, профессионализм и вклад в развитие региона.

Мы с уважением вспоминаем наши корни: в 2026 году исполняется 55 лет Мирнинскому авиапредприятию, из которого выросла наша компания. Именно благодаря традициям, заложенным тогда, и людям, которые в них верили, сегодня мы – сильная, независимая авиакомпания, которой доверяют.

Одним из важных для нас событий стало открытие учебного центра Авиакомпании АЛРОСА в городе Мирном. Мы получили лицензию на осуществление образовательной деятельности и уже обучаем специалистов по нескольким программам.

Мы усилили нашу летную службу. К работе приступили новые капитаны воздушных судов, вторые пилоты и бортмеханики. Конечно, это позитивно сказалось на деятельности Авиакомпании.

Одним из наших приоритетов остается забота о комфорте пассажиров. В частности, в 2025 году мы ввели новую услугу «Увеличенная ручная кладь», добавили функцию «Зарегистрироваться без выбора места» при онлайн-регистрации.

В 2026 году мы продолжим обновлять технику, развивать инфраструктуру и, что самое важное, заботиться о каждом из вас. Потому что наша главная сила – это люди.

Желаю вам в новом году крепкого здоровья, ясного неба над головой и теплых встреч на земле. Пусть дом всегда будет местом, куда хочется возвращаться!

Счастья и здоровья в новом году вам и вашим близким!

С уважением,
генеральный директор
АО «Авиакомпания АЛРОСА»
Игорь Хороших

СОДЕРЖАНИЕ

ТРЕНДЫ
Ювелирные украшения,
стиль, аксессуары
4

НОВОСТИ
10

ЧТО ПОСМОТРЕТЬ
Новые старые сказки
и истории о настоящей
доброте
12

БОЛЬШОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ
Открыть Сибирь по-новому
Новосибирская область
предлагает экстрим и релакс
14

О КОМПАНИИ
Вопросы и ответы
Правила поведения на борту
22

ГРАНИ ИСТОРИИ
В блеске мастерства
Как сталь превратить в алмаз
24



4



28

ПЕРСОНА
Взлетная полоса Антонова
120 лет со дня рождения
гениального авиаконструктора
28

НАШ АВИАПАРК
34

СПЕЦПРОЕКТ
Бортпроводник:
многогранная профессия
Кто заботится о пассажирах
во время полета
36

14





ЗДОРОВЬЕ
Глубоко-глубоко во сне
Как проснуться бодрым
и отдохнувшим
50

ЕДА
Горшочек, вари!
Три способа сделать вкусное
фондю
52

**ПРАВИЛА
БЕЗОПАСНОСТИ
НА БОРТУ**
54

МОЯ СТРАНА
Владивосток:
город для флота
Своими рождением, ростом
и процветанием он обязан
кораблям
40

КАРТА ПОЛЕТОВ
44

ВЕЩИ
Хрупкое счастье
Как менялись елочные
игрушки
46



РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ
+7 (495) 640-08-38/39

+7 (916) 106-97-21
e_bryleva@mlgr.ru

+7 (962) 924-38-21
a_perevezentseva@mlgr.ru

АВИАКОМПАНИЯ АЛРОСА

АО «Авиакомпания АЛРОСА»:
678174, Российская Федерация,
Республика Саха (Якутия),
м. р-н Мирнинский,
г. п. город Мирный,
г. Мирный, ш. Алмазников,
зд. 5/1, эт. 2



12+

ЖУРНАЛ АВИАПУТЕШЕСТВЕННИКА зима 2025

Издание зарегистрировано
в Федеральной службе по надзору
в сфере связи, информационных
технологий и массовых коммуни-
каций (Роскомнадзор)
Свидетельство о регистрации СМИ
ПИ № ФС77-69058 от 13.03.2017

Учредитель –
ООО «Апдейт Медиа»
Адрес учредителя и редакции:
117303, г. Москва, ул. Каховка,
д. 13, к. 9, кв. 845

Главный редактор:
Константин Михайлович Юшин

Фото на обложке:
river34 / shutterstock.com /
FOTODOM

Распространяется бесплатно

Электронная версия на сайте
Авиакомпаний: www.alrosa.aero

Подготовлено при участии
ООО «Фабрика прессы»
Адрес издателя:
105082, г. Москва, Рубцовская наб.,
д. 3, стр. 1, оф. 903
www.mlgr.ru

коммуникационная группа
MEDIALINE

Отпечатано в ИП Борзунов С. В.
Адрес типографии: 105066, г. Москва,
ул. Доброслободская, д. 14/2
Подписано в печать: 18.11.2025
Дата выхода в свет: 05.12.2025
Тираж: 10 000 экз.

©000 «Апдейт Медиа»

— ТРЕНДЫ —

*Украшения
ALROSA Diamonds
рассказывают
исключительную
историю настоящих
бриллиантов.
Какой путь проходит
драгоценный камень,
прежде чем попасть
в витрину бутика?*

Путь к совершенству

— ТРЕНДЫ —

Алмазы старше человечества. Прежде чем появиться перед нами воплощением неземного света, каждый камень сформировался в раскаленной мантии Земли под титаническим давлением – и произошло это сотни миллионов лет назад.

А у АЛРОСА – крупнейшей в мире алмазодобывающей компании – своя история, столь же блестящая, как ее бриллианты. Началась она не в кабинетах московских министерств, а в якутской тайге. В 1954 году геологи нашли здесь первую кимберлитовую трубку, которую с надеждой называли «Зарница». За ней последовало месторождение «Мир» – алмазное сердце Сибири, благодаря которому наша страна стала новым лидером в этой сфере.

Когда говорят об АЛРОСА, первым делом вспоминают про 30 % мировой добычи. Но не менее важна и уникальная бизнес-модель полного цикла: от геолога, читающего сигналы земли, до огранщика, превращающего древний кристалл в безупречный сверкающий бриллиант, и ювелира, создающего из него украшения ALROSA Diamonds.

Каждый бриллиант в украшениях ALROSA Diamonds – уникален. В мире вообще не существует ни одного природного алмаза, который был бы в точности похож на другой. И каждый прошел очень длинный путь. Возраст самого древнего из обнаруженных в России алмазов оценивается в 3,6 миллиарда лет. И природа больше не создает алмазов, а значит, все действующие месторождения могут быть исчерпаны уже через несколько десятков лет.

Не меньше поражает и масштаб усилий, требующихся для добычи этих сокровищ: чтобы получить всего один карат (0,2 грамма), нужно переработать не менее тонны алмазоносной руды. А алмазы Крайнего Севера еще и прячутся в условиях вечной мерзлоты и многовекового холода. Из-за своей редкости бриллианты стали символом больших чувств, индивидуальности, искренности и статуса, а из-за многовековой истории и прочности – символом вечности и незыблемости.

Но чтобы превратиться в совершенство, драгоценному камню нужна форма. Благодаря огранщикам АЛРОСА, наследникам сильной советской школы, алмаз может стать не просто бриллиантом, а эталоном красоты. Главный принцип легендарной русской огранки – не максимальный вес изделия, а безупречность исполнения, и благодаря этому камни кажутся еще более светлыми, чистыми и графичными. Грани, расположенные под математически выверенными углами, позволяют свету не «утекать», а полностью возвращаться к наблюдателю, что создает эффект ослепительной искристости.



— КСТАТИ —

На каждом этапе своего пути алмаз проходит контроль – и ценность природного драгоценного камня с ясной и прослеживаемой «биографией» только растет.



Магия природного бриллианта обретает законченные очертания в чистых и лаконичных украшениях от ALROSA Diamonds. Бренд ищет вдохновение в первозданной природе, часто северной – в графичных линиях льдин, чистоте арктического неба, – а также в архитектуре и современном искусстве.

Сложные художественные идеи превращают природные бриллианты в законченные произведения искусства. Так, создавая колье из коллекции Balance, геммологи и ювелиры бренда несколько месяцев собирали 84 абсолютно идентичных по цвету и размеру бриллиантов четырех разных огранок: «ашеров», «маркизов», «груш» и «кругов».

Одна из новинок бренда – серьги с 88 бриллиантами огранок «груша» и «круглый» по 0,03 карата. И огранка фантазийных форм небольшой каратности, и создание украшений с такими бриллиантами требуют особого мастерства.

Невероятные временные масштабы соединяются с человеческим мастерством – и производство становится высоким искусством. Человеку здесь помогают алгоритмы и 3D-модели, но решают все природа и художник.

— ТРЕНДЫ —

Оттенки с историей

Российский бренд Time to Cashmere раскрывает секреты трикотажа, в производстве которого традиции сочетаются с высокими технологиями. В результате получаются удивительные изделия: мягкие, тонкие, невесомые, невероятно нежные и теплые. Как говорят создатели бренда, если вы хоть раз носили натуральный кашемир, вы будете возвращаться к нему снова и снова.

Time to Cashmere – всегда актуальный дизайн в рамках традиционной элегантности с неожиданными деталями. Изюминкой может стать не только крой одежды, но и ее оттенок. Кашемир цвета селадона – это звучит уже волшебно, согласитесь? А за этими словами скрывается целая история. Селадон – бледно-зеленый оттенок с серыми

или голубоватыми вкраплениями – получил свое название из-за глазури керамики, которую производили в Китае, Корее и Японии.



Это не только ТЕПЛО

Элегантная классика в стиле ретро-фильмов, неожиданный оттенок глазированной керамики или дизайнерский гардероб от искусственного интеллекта? Нынешняя зима найдет чем удивить.

Зимняя классика

Après Chic, новая коллекция Blugirl, – это приглашение в мир, где зимний воздух наполнен ароматом хвои, с теплым кашемиром и легким налетом ностальгии. Культовый итальянский бренд женской одежды открывает для нас Кортина-д'Ампеццо – горнолыжный курорт, ставший символом горного гламура. Здесь рождается эстетика послекусия: активный день на лыжах сменяется тихим вечером у камина, а стиль становится отражением характера.



Après Chic от Blugirl – это еще и воспоминание. Воспоминание о тех, кто вдохновлял и продолжает вдохновлять: леди Ди в идеальном полувере, Брижит Бардо с растрепанными волосами и кардиганом из меха, Одри Хепберн в свитере цвета неба перед снегом. Их образы – словно драгоценные фотографии из прошлого.

Коллекция держится на деталях. Здесь нет случайных тонов – каждый цвет будто подсмотрен в самой природе, на рассвете в горах или в тишине после заката. Хит Après Chic – трикотаж, но это не просто «уют ради уюта», а настоящее произведение искусства. Свитеры с норвежскими мотивами, мягкий жаккард, воротники из экомеха, вышивка, напоминающая винтажные броши, – это одежда, в которой можно жить легко, красиво и чуть-чуть по-киношному.



Многослойный авангард

Музыка, искусство, новые медиа: каждая форма творчества позволяет нам выражать себя нестандартными способами. Так родилась кампания Urban Poetics, проект Pinko, созданный с использованием искусственного интеллекта. Urban Poetics – это совершенно новый вид эксперимента. Мастерство AI-художников Йована Стевановича и Маверика Толлона под креативным руководством Лоренцо Посокко воплотили в жизнь историю противоположностей в идеальном равновесии.

Героиня Pinko проживает свои образы во всех измерениях

городской атмосферы. Повседневные наряды с неформальными деталями раскрываются благодаря искусной игре слоев, позволяющей носить даже самые женственные вещи в непринужденной интерпретации. Urban Poetics знаменует собой переломный момент в креативном видении Pinko, объединяя цифровой авангард и эстетическое повествование в мощный имиджевый проект, способный воплотить то, что ранее казалось невообразимым.



В ДОПОЛНЕНИЕ К ОБРАЗУ

Iris Chronograph от бренда Bernhard H. Mayer – это часы, в которых романтика встречается с швейцарской точностью. Корпус из нержавеющей стали со покрытием из розового золота и сапфировое стекло формируют утонченный образ, а мягкий блеск металла добавляет модели поэтичности. Швейцарский кварцевый механизм, водозащита до пяти атмосфер и кожаный ремешок, подчеркивающий практичность и надежность, – идеальное сочетание, которое превращает часы в аксессуар со своим характером.



— ТРЕНДЫ —



Pal Zileri



Pal Zileri

Всегда ЕСТЬ ПОВОД для подарка



Pal Zileri



Time to
Cashmere



Time to
Cashmere



Вы уже выбрали подарки на Новый год? А на Рождество? А на 23 Февраля и 8 Марта? А возможно, у кого-то из ваших близких скоро день рождения? Нет повода не открыть каталог и не начать выбирать подарки – второй половине, родным, друзьям... Ну а между делом почему бы не подарить что-то и себе?

— ТРЕНДЫ —

Time to
Cashmere

Prodan

Blugirl

Blugirl

Cuoieria
Fiorentina

Pinko

Pinko

Prodan

Pinko



Движение против тромбоза

5 ПРОСТЫХ ШАГОВ ДЛЯ ПЕРЕЛЕТНОЙ ПТИЧКИ, ИЛИ ЛЕТАЙТЕ НА ЗДОРОВЬЕ!



№ 1

Выбирайте для перелетов свободные и комфортные одежду и обувь.

№ 2

Выпивайте не менее одного стакана воды каждый час полета.



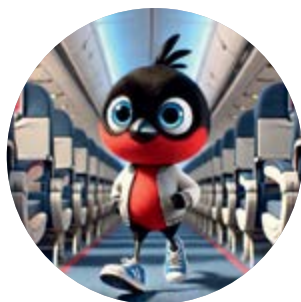
№ 3

Откажитесь от приема алкоголя за сутки до полета и во время путешествия.



№ 4

Делайте легкие физические упражнения и передвигайтесь по проходу во время полета.



№ 5

Используйте компрессионный трикотаж при перелетах длительностью больше четырех часов, а также в тех случаях, когда вам это рекомендует врач.



— НОВОСТИ —

Еще больше комфорта в полете

У пассажиров Авиакомпании АЛРОСА в конце текущего года появились новые возможности.

Увеличили допустимые габариты ручной клади – теперь пассажиры могут брать на борт сумку или чемодан размером 55x40x25 сантиметров и весом до 10 килограмм.

Впрочем, если вес ручной клади немного превышает допустимый, ее не придется сдавать в багаж. Дополнительная услуга «Увеличенная ручная кладь» позволит взять с собой в салон чемодан или сумку с небольшим перевесом – до 13 килограмм; главное, чтобы ее габариты вписывались

в стандартные 55x40x25 сантиметров. Приобрести услугу можно на стойке регистрации в аэропорту вылета. Исключение – рейсы, выполняемые воздушными судами Ан-24 и Ан-38: на них эта услуга недоступна.

Другая новая опция поможет сэкономить время. Теперь при онлайн-регистрации можно воспользоваться функцией «Зарегистрироваться без выбора места». Если выбор места тарифом не предусмотрен, место автоматически назначит система. Это особенно удобно для пассажиров, которые путешествуют только с ручной кладью.



Школьники узнали секреты небесных профессий

11 ноября старшеклассники города Мирного пришли в Авиакомпанию АЛРОСА. Это уже вторая такая экскурсия – первые гости побывали здесь в апреле. Начало оказалось удачным: и ребята, и их педагоги получили много новых впечатлений и полезной информации.

Ученики девятого – десятого классов познакомились с профессией «бортпроводник»: узнали, какие требования предъявляются к ее представителям, где можно пройти обучение, как в дальнейшем трудоустроиться в Авиакомпанию.

Важно, что школьники своими глазами увидели закулисы настоящей работы: побывали на предполетном брифинге,

наблюдали прием и загрузку на борт пассажирского питания, рассмотрели оборудование в самолете (например, поняли, как разогревают обеды для пассажиров, где расположены кипятильники и т. д.). Кроме того, старшеклассникам рассказали об особенностях взаимодействия летного и cabinного экипажей. В частности, этот «язык» общения предполагает использование специальных звуковых сигналов в самолете – и у каждого есть свое значение.

Два часа экскурсии пролетели незаметно. В Авиакомпании рассчитывают, что профориентационное мероприятие поможет будущим выпускникам с выбором специальности.



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Мирный, Россия



РОССИЙСКИЙ
АВИАЛИНЕЙНЫЙ
ФОРУМ



Управление делами
Президента
Российской Федерации



Авиационный учебный центр АЛРОСА увеличивает число программ подготовки

Собственный учебный центр у Авиакомпании появился 1 января 2025 года – именно тогда было создано структурное подразделение. 31 января АУЦ получил лицензию, которая дает право осуществлять в городе Мирном обучение по программам дополнительного профессионального образования, а 1 апреля – сертификат, позволяющий проводить подготовку авиационного персонала.

На момент получения сертификата Росавиацией было утверждено несколько программ, подразумевающих обучение специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов (ТО ВС). В частности, Авиационный учебный центр АЛРОСА предложил слушателям такие курсы, как «Система управления безопасностью полетов», «Авиационное законодательство применительно

к ТО ВС и компонентов», «Человеческий фактор. Возможности человека применительно к ТО ВС» и другие.

Первый опыт оказался успешным, и АУЦ приступил к разработке программы подготовки специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов Ми-8Т. Она уже утверждена Росавиацией, и первая группа приступила к обучению.

Сейчас Авиационный учебный центр АЛРОСА разрабатывает программы подготовки специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов Ми-8МТВ-1, Ми-171 и Ан-38. В дальнейшем планируется охватить все типы судов, которые эксплуатирует и обслуживает Авиакомпания.

Всю информацию об АУЦ можно найти в соответствующем разделе на сайте Авиакомпании АЛРОСА.



МЫ

В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ.
ДАВАЙТЕ ДРУЖИТЬ!



РЕКЛАМА

Новые старые сказки

Таких экранизаций мы еще не видели — но скоро увидим. Известные сюжеты придется переосмыслить, с героями — познакомиться заново, а финалов историй будем ждать так, словно мы ничего о них не знаем.



«Буратино»

Повесть Алексея Толстого о золотом ключике заиграет новыми красками благодаря невероятному подбору актеров. Здесь — максимальная концентрация звезд российского кино всех возрастов. Поколение классиков представляют Светлана Немоляева (Тортилла), Федор Бондарчук (Карабас-Барабас) и Александр Яценко (папа Карло). На равных с ними выступают Марк Эйдельштейн (Артемон), Анастасия Талызина (Мальвина), Рузиль Миникаев (Арлекин) и Лев Зулькарнаев (Дуремар). Где-то между старшими и младшими — Александр Петров (кот Базилио) и Виктория Исакова (лиса Алиса). А главного героя — Буратино — сыграет совсем юная Виталия Корниенко. В общем, уже список актеров намекает, что нас ждет настоящая феерия. А как еще может быть в кукольном театре в Тарабарском королевстве?

В прокате с 1 января 2026 года

«Простоквашино»

Для съемок нового фильма по мотивам повести-сказки Эдуарда Успенского в Подмоскovie построили деревню — с домом дяди Федора и почтой. Сюжет разворачивается в советское время. Не по годам смелый мальчик живет с родителями в обычной городской многоэтажке и мечтает о четвероногом друге, но мама и папа, конечно, против. А дальше будут и знакомство с деловитым котом Матроскиным, и побег в Простоквашино, и встреча с легкомысленным псом Шариком, и конфликты с ворчливым почтальоном Печкиным — все как мы любим. На экране исполненные актерами персонажи будут соседствовать с анимационными. Кстати, Матроскина озвучивает Антон Табаков (сын Олега Табакова, подарившего свой голос коту из советского мультфильма), а Шарика — Павел Деревянко. В главных ролях: Роман Панков, Иван Охлобыстин, Лиза Моряк.

В прокате с 1 января 2026 года



Истории о настоящей доброте

«Красавица»



Фильм снят на основе реальной истории о том, как во время блокады Ленинграда сотрудники зоопарка спасали животных. Несколько десятков питомцев удалось эвакуировать, но сотни зверей остались в своих вольерах — в том числе и бегемотиха по имени Красавица. Все 872 дня блокады сотрудники зоопарка как могли заботились о подопечных: пытались накормить, обогреть, укрыть от вражеских обстрелов. К сожалению, выжили далеко не все. А у Красавицы возникла особая проблема: чтобы у бегемота не трескалась кожа, ему нужно около 400 литров воды в сутки. И каждый день Евдокия Дашина, сама ослабевшая от голода и холода, носила воду из Кронверкского канала, а потом обтирала животное камфорным маслом. Благодаря такой заботе Красавица дождалась мирного времени. В главных ролях: Слава Копейкин, Юлия Пересильд, Виктор Сухоруков, Стася Милославская.

В прокате с 19 февраля 2026 года



«Левша»

От повести Николая Лескова в фильме остались, пожалуй, только главный герой Левша и место действия – царская Россия. А вот время уже другое – эпоха Александра III. Во дворце императора и начинается история: случайно найденные старинные механические блохи оказываются... «жучками». Изделия для прослушки когда-то привезли в Петербург британские шпионы. Чтобы изловить и обезвредить всех механических насекомых, нужен настоящий мастер. Дворянин Петр Огарев разыскивает умельца Левшу – бедного, но одаренного и смекалистого. Вместе им предстоит вернуть покой в столицу. А зрителей ждет настоящий шпионский триллер: с драками, погонями и трюками.

В главных ролях: Юрий Колокольников, Федор Федотов, Леонела Мантурова.

В прокате с 22 января 2026 года

«Сказка о царе Салтане»

Технологии современного кинематографа сделают экранизацию классической сказки Александра Пушкина действительно волшебной. Кое-что о волшебстве скажут цифры: 200 млн рублей потратили только на декорации, еще 100 млн – на костюмы персонажей. Съемки проводили на берегах Байкала, Каспийского и Черного морей. Но все же главное здесь – сюжет. «Это не просто волшебное приключение, а многослойная глубокая история. Это наша «Одиссея». Это история о взаимоотношениях отцов и детей, а также о том, что какие бы чудеса ни преподнесла вам жизнь – на первом месте должна оставаться семья», – поделился режиссер фильма Сарик Андреасян.

В главных ролях: Павел Прилучный, Алексей Онежен, Лиза Моряк, Алиса Кот.

В прокате с 12 февраля 2026 года



«Жемчуг»



Легко ли сделать счастливым чужого ребенка? Ответить на этот вопрос предстоит москвичу Роману Мухину, сотруднику крупной металлургической компании. Компания поддерживает детский дом в Ханты-Мансийске, и однажды руководство рекомендует Роману взять на попечение ребенка. Его жена Елена соглашается, надеясь, что это поможет ей и мужу пережить сложности в отношениях. Из всех воспитанников детдома супруги выбирают 11-летнюю Марту, девочку со сложным характером. В итоге конфликты в семье только обостряются. Чтобы найти путь к счастью, Мухины решают отправиться в Индию – здесь давно мечтает побывать Марта. «Мне хочется привлечь внимание к проблеме опекуинства и родительства, применив нестандартный взгляд, добиться того, чтобы зритель наблюдал за непростой жизнью героев, замерев у экранов, – именно так смотрят индийское кино», – рассказала режиссер фильма Тина Баркалая.

В главных ролях: Светлана Ходченкова, Евгений Цыганов, Дарья Полунеева.

В прокате с 12 марта 2026 года

Новосибирская область на туристической карте России стоит особняком. Сюда не собирают авторские туры, не продают горящие путевки. И зря! Здесь можно покататься на собачьих упряжках, освоить зимний виндсерфинг, понежиться на термальном курорте — и в целом приятно и интересно провести время.



Два берега Оби соединяет самый длинный в мире мостомет

«Это оригинальный город, выросший в двухсоттысячную столицу и неуверенно мчащийся вперед», — так писал о Новосибирске народный комиссар Анатолий Луначарский в 1928 году. И город действительно развивался стремительно. Сравнительно недавно по историческим меркам, лишь в 1893 году, на берегах Оби был основан поселок для строителей Транссибирской магистрали. А всего через 69 лет Новосибирск превратился в город-миллионник. Для сравнения: Москве для такого роста потребовалось 700 лет.

Новосибирск — настоящий рекордсмен. И это зафиксировано официально. Во-первых, город разделяется на две части Обью — самой широкой рекой России. Во-вторых, через эту самую широкую реку России

проложен самый длинный в мире — двухкилометровый — метромост.

В-третьих, центральная магистраль Новосибирска, Красный проспект, считается одной из самых длинных прямых улиц на планете — 6,7 километра. А в-четвертых, на этой улице можно полюбоваться самым большим театральным зданием России.

Отсюда мы и начнем свое знакомство с Новосибирской областью.

Новосибирск: идите по красной линии

Итак, театр оперы и балета НОВАТ — самое большое театральное здание России. Впечатляет оно не только своими размерами, но и четко выверенными формами. Построенный в лучших традициях сталинского ампира, еще на стадии проекта театр получил золотую медаль на Всемирной выставке в Париже. Находившийся в 1959 году в Новосибирске с деловым визитом Ричард

Открыть СИБИРЬ по-новому



Здание театра НОВАТ отмечено медалью Всемирной выставки

Никсон (на тот момент – вице-президент США) был впечатлен величием строения и назвал оперный театр «сибирским Колизеем».

Здание прекрасно как снаружи, так и внутри. Идеальный способ убедиться в этом – приобрести билет на одну из постановок театра. Совет: выбирайте балет «Щелкунчик» в постановке Юрия Григорovichа – не прогадаете (этот балет идет в последние дни декабря 2025-го и в начале января 2026-го). Впрочем, можно просто заказать экскурсию – они проводятся в дневное время и длятся примерно час. И еще один совет: восхитившись монументальной мощью театра, обойдите его и найдите смотровую площадку. Отсюда открываются удивительные виды города.

После театра оперы и балета можно продолжить свой путь по Красному проспекту. Здесь находится еще множество зданий,



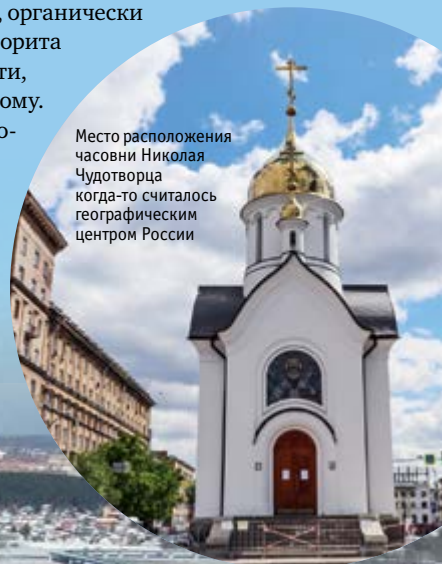
— КСТАТИ —

Талисманом Новосибирска считается необычное животное – лигир. Лигир по имени Киара появился в местном зоопарке в 2012 году, став первым таким животным в мире. Отец Киары – африканский лев Самсон, мать – лигр Зита. Лигр – тоже гибрид, детеныш льва и тигрицы. В дикой природе такие союзы обычно невозможны, но в Новосибирске сначала появился лигр (редкость, но не единственный случай), а потом и уникальный лигир.

достойных внимания. Например, так называемый стоквартирный дом авторства архитектора Андрея Крячкова, где когда-то жила вся партийная элита и в котором на самом деле 111 квартир. В 1937 году это здание получило диплом первой степени, золотую медаль и Гран-при все на той же Всемирной выставке в Париже. Сегодня перед домом стоит памятник Крячкову.

Сам архитектор, к слову, довольно критично оценивал общий облик Новосибирска. «Не приходится возражать, что немало в молодой архитектуре города дискуссионного, неувязного, несовершенного. В некоторых зданиях видны недостатки архитектурной культуры и провинциальная примитивность», – писал он. И в то же время подчеркивал то, чего порой не видели другие: «Но при всем этом на фоне пестрой архитектуры Новосибирска нельзя не видеть общего, органически присущего ей колорита свежести, бодрости, стремления к новому.

Архитектура Новосибирска ближе к новаторству и простоте, чем к декоративности и изысканности. Ее простота импонирует ясным



Место расположения часовни Николая Чудотворца когда-то считалось географическим центром России





горизонтам, открывающимся в пролетах улиц заречья, разливам огромной Оби, деловому характеру всей жизни города».

Андрей Крячков создал еще одно из самых узнаваемых зданий города – Краеведческий музей, который часто изображают на открытках. Здесь уже мы имеем дело с модерном. В сам музей тоже стоит зайти. Хотя бы ради того, чтобы посмотреть на скелет мамонтихи Матильды, когда-то жившей на территории нынешней Новосибирской области. Кроме того, в экспозиции – скала диковин с окаменелостями древнейших животных, фрагмент самой крупной в регионе пещеры – Барсуковской, коллекция шаманских бубнов и многое другое.

Чтобы ознакомиться со всеми значимыми местами в центре Новосибирска, обратите внимание на красную линию, нанесенную на асфальт. «Красная линия Новосибирска» – это авторский пешеходный маршрут по центральной части города. Ключевые точки обозначены стендами с описанием архитектурных объектов. Зимой, когда красную линию может скрыть снег, стоит воспользоваться онлайн-картой. Так вы ничего не упустите.



Для здания Краеведческого музея выбрали стиль модерн

Академгородок: город в городе

В 30 километрах от центра Новосибирска находится Академгородок, буквально утопающий в сосновых лесах. Это настоящий «город в городе», культовое место среди ученых и романтиков.

Основанный в 1957 году, Академгородок собрал в одном месте десятки научно-исследовательских институтов, в том числе Новосибирский государственный университет, входящий в число лучших в мире университетов. Большинство из них расположены на проспекте Академика Лаврентьева, который из-за этого называют «самой умной улицей на планете».

Благодаря Академгородку о Новосибирске в свое время знал весь Советский Союз. Сюда приезжали Галич и Окуджава, в галерее Дома ученых проходили выставки Шемякина и Шагала. Из зарубежных гостей Академгородок принимал Шарля де Голля, Жоржа



Академгородок украшает памятник лабораторной мыши





Помпиду, Франсуа Миттерана, Хиллари Клинтон и многих других.

Здесь будет интересно бродить не только взрослым, но и детям. Многих порадуют забавный памятник лабораторной мыши, вяжущей нить ДНК, и трехметровая скамейка-шпаргалка (сюда студенты приходят перед экзаменами «посидеть на удачу»). На территории частной школы «Юнион» живут одомашненные лисы, а в центре «МРТ Технологии» – кролики и павлины.



— НЕ ПРОПУСТИТЕ —

Каждую зиму в Новосибирске проводится Международный фестиваль снежной скульптуры. Все началось еще в нулевые.

Тогда команда российских скульпторов заняла третье место на подобном фестивале в японском Саппоро. На волне успеха было решено устроить такое же соревнование и в Новосибирске – городе-побратиме Саппоро. Сказано – сделано: Международный фестиваль снежной скульптуры проводится в Новосибирске вот уже четверть века. Обычно соревнование проходит в двух категориях: среди профессиональных скульпторов и художников и среди детских творческих команд. А выигрывают от этого все: парк, где работают участники фестиваля, становится местом притяжения и для жителей города, и для туристов.



Обское море: можно вплавь, а можно по снегу

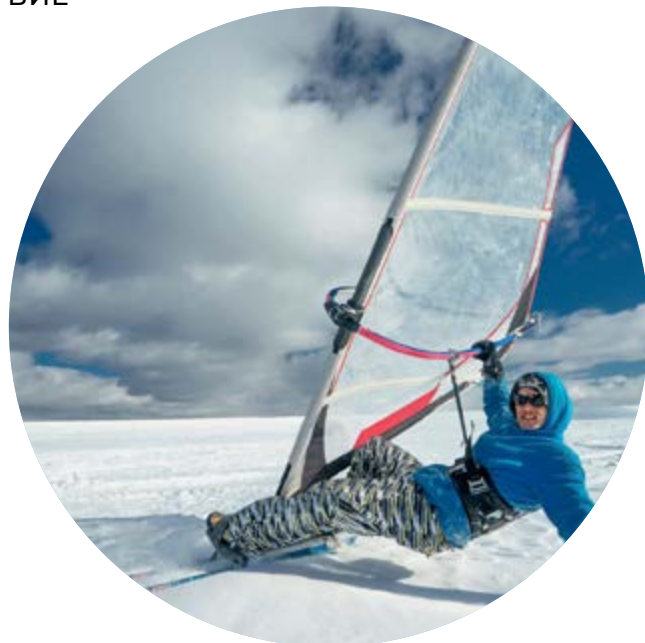
Обское море – уникальная достопримечательность Новосибирской области. Появилось оно в конце 1950-х годов, после строительства плотины для Новосибирской ГЭС. Конечно, на самом деле это не море, а искусственное водохранилище – 200 километров в длину, от 2 до 22 километров в ширину, а его площадь достигает 1070 квадратных километров. Максимальная глубина – 25 километров. Из-за своих



Новосибирское водохранилище привлекает поклонников экстремального спорта

— КСТАТИ —

Первым упоминанием о Новосибирске считается доклад агента одной из российских торговых фирм Юлия Шмидта на общем собрании Русского географического общества. «Расположенный при впадении маленькой речки Каменки в Обь, город, по-видимому, должен иметь солидное будущее как крупный торговый центр», – сообщил тогда Шмидт присутствующим.



внушительных размеров Новосибирское водохранилище стали называть морем. А еще – местным Байкалом.

Летом новосибирцы едут на пляжи своего моря. Зимой, конечно, о заплывах приходится забыть, однако здесь много других развлечений. Рыбалка, катание на собачьих повозках или снегоходах – это все Обское море. С недавних пор активно стали развивать зимний виндсерфинг: все то же самое, что и летний, только не по воде, а по снегу. В 2023 году Обское море впервые приняло чемпионат и первенство России по этому виду спорта. И сегодня в Новосибирской области уже действует несколько школ, где обучают гонять по снежной равнине под парусом.

На берегу Новосибирского водохранилища стоит на день-другой задержаться в центре казачьей культуры «Казачий острог», где воссоздан быт казаков прошлых веков. Туристы любят покататься на сани, отправиться в конный поход или попариться в настоящей русской бане – с обязательным погружением в купель. Тут же можно заночевать, причем, если есть желание, выбрать себе место на печи.



НЕОБЫЧНЫЕ ПОСЕЛЕНИЯ НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ



СЕЛО СУЗУН

Сузун – небольшой заводской поселок с богатой историей. Долгие годы здесь чеканилась особая валюта – сибирская монета, а потом и общероссийские деньги. В селе сохранился монетный двор, а неподалеку можно увидеть руины медеплавильного завода. А уже в наше время в Сузуне установили памятник в виде сибирской монеты номиналом 10 копеек. Сегодня в местном музее можно увидеть коллекцию монет – 1780 экземпляров. А также хранятся 63 уникальные иконы – в XVIII–XIX веках здесь работала иконописная мастерская, – которые положили начало сузунской школе письма.



ПОСЕЛОК КОЛЫВАНЬ

Когда-то Колывань была купеческим городом. Основанная в XVIII веке как Чаусский острог, она быстро стала одним из ключевых пунктов на Сибирском тракте. Спустя столетие здесь кипела жизнь, процветали торговля и промыслы. Однако строительство Транссиба резко изменило судьбу поселения. Железнодорожную магистраль построили на 50 километров южнее – и торговые пути пошли в обход Колывани.

Город – а сейчас поселок – как будто замер в начале XX века. Тогда это вряд ли радовало местных жителей. Зато сейчас благодаря этому туристы могут увидеть почти не изменившиеся за сто с лишним лет улицы и жилые дома с деревянной резьбой.



СЕЛО ЧИНГИС

Чингис считается одним из первых русских поселений на территории региона. Официально его история отсчитывается с 1630 года. Село находится на Новосибирском водохранилище и состоит из двух частей: береговой и островной. Когда строилась ГЭС, многие дома и целые улицы села ушли под воду.

Главная достопримечательность Чингиса – храм Петра и Павла, построенный в начале XIX века. Церковь уникальна тем, что ее стены расписаны не красками, а местной цветной глиной 16 оттенков. К слову, такая глина выходит на поверхность в нескольких сотнях метров от села. Благодаря этому когда-то здесь была собственная школа глиняной росписи.





Коньки и лыжи, термы и источник

Вообще, зимние развлечения в Новосибирской области представлены достойно. Все то же Обское море, пока не начались обильные снегопады, превращается в гигантский каток. Главное – быть уверенным, что лед крепко схватился, и не выходить в одиночку.

На горных лыжах можно покататься прямо в черте областного центра. Горнолыжный комплекс «Корел-Иня» в самой высокой точке Новосибирска (200 метров над уровнем моря) – это три трассы общей протяженностью 1,5 километра, два бугельных подъемника, беби-лифт, кафе, бани и гостиница. Сноуборд-парк «Горский» рядом с метромостом на левом берегу Оби – четыре трассы. Горнолыжный комплекс «Ключи» недалеко от Академгородка – уже девять трасс общей протяженностью 3,5 километра и даже отдельный склон для сноутюбинга со своим подъемником.

Также есть трассы в поселке Кольцово, что в 25 километрах от центра Новосибирска, и чуть подальше – на Салаирском кряже в предгорье горного Алтая, в горнолыжном комплексе «Юрманка». Словом, любителям активного отдыха есть чем заняться.

Ну а расслабиться после покатушек можно на одном из термальных курортов. Прежде всего, это «Термы Хвоя», новый спа-комплекс посреди леса. Именно здесь находится самый большой горячий бассейн в России – его общая площадь составляет 1,5 тысячи квадратных метров. Также местные любят проводить время в комплексах «Мира Термы. Сосновый бор» и Green Wood. А еще горячие бассейны есть в санатории «Рассвет» в городе Бердске и в комплексе «SPA Контраст» в Краснообске.

Недалеко от станции Ложок в Искитимском районе (это в 30 километрах от Новосибирска) находится святой источник, ради которого сюда едут паломники со всей России. История этого места удивительна и трагична. С 1929 по 1956 год здесь находился лагерь особого режима. Заключенные работали



в известняковом карьере. Условия были тяжелейшие: пыль разъедала легкие, на дне карьера температура опускалась чуть ли не до минус 50 градусов. Выживали сильнейшие.

Среди заключенных были и священники, которые не отказались от своей веры даже в самые тяжелые времена. Рассказывают, что однажды они не смогли выйти на работу, и их всех расстреляли. А спустя годы на этом месте появился источник. Считается, что он обладает невероятной целебной силой. Кристально чистую воду можно набрать с собой, а можно окунуться в купели.

После развлечений на морозе можно понежиться в са-пространстве

Источник хранит память о погибших священниках



КАК ДОБИРАТЬСЯ

Воздушные ворота Новосибирской области – аэропорт Толмачево. Пару лет назад воздушная гавань получила новый терминал со стеклянным потолком и суперсовременным дизайном. А еще Новосибирск – станция Транссибирской магистрали, самого длинного железнодорожного маршрута на Земле. Приехав поездом, вы попадете на крупнейший в России вокзал, который также считается архитектурной достопримечательностью города.



ГДЕ ЖИТЬ

Вся жизнь Новосибирска кипит-бурлит преимущественно на правом берегу Оби. Когда жители левой части города собираются на правую, они иногда даже говорят: «Едем в город». Чтобы все достопримечательности были в пешей доступности, стоит селиться именно на правом берегу. Вариантов размещения – множество, от хостелов до пятизвездочных отелей, от гостевых домов до апарт-отелей.



ЧТО ПОПРОБОВАТЬ

В 2025 году Новосибирск стал обладателем всероссийской премии «Город гастрономического туризма». Приготовьтесь к бесконечным кулинарным дегустациям. Обязательно попробуйте замороженную рыбу – муксуна или нельму – в тертом виде на воздушной подушке, уникальный местный хлеб из квашеной капусты без дрожжей, засоленные по старинному рецепту грузди.



ЧТО ПРИВЕЗТИ

Из Новосибирска можно везти изделия из бересты. Это сейчас в тренде – добавлять в типично городской интерьер немного «деревенской экзотики». За вдохновением можно сходить в музей «Сибирская береста», а уже потом отправиться на центральный рынок, где в большом количестве продаются шкатулки, корзины, хлебницы из бересты. Среди съедобных сувениров выделяются кедровые орешки. Ну а сами новосибирцы очень гордятся шоколадными конфетами, которые выпускает местная фабрика. В ассортименте есть как любимый многими «Мишка косолапый», так и типично региональный продукт – «Сибирский сувенир».



Вопросы и ответы

Наиболее часто задаваемые вопросы об онлайн-регистрации на рейсы Авиакомпании АЛРОСА

На какие направления доступна онлайн-регистрация?

Пройти онлайн-регистрацию можно на все регулярные рейсы, выполняемые непосредственно АО «Авиакомпания АЛРОСА» из аэропортов РФ.

Можно ли пройти онлайн-регистрацию на рейс, если я лечу с ребенком до двух лет (без предоставления отдельного места)?

Да, онлайн-регистрация возможна при условии, что билеты пассажиров были оформлены в одном бронировании. Ребенку автоматически присваивается место, идентичное месту взрослого пассажира.

Нужно распечатывать посадочный талон?

Посадочный талон после прохождения онлайн-регистрации рекомендуем распечатать. Если вы зарегистрировались на рейс онлайн, но не распечатали посадочный талон, то получить его можно на стойке регистрации в аэропорту вылета. В некоторых аэропортах реализована возможность использования электронного посадочного талона.

Не получается пройти онлайн-регистрацию. Что делать?

Проверьте, пожалуйста, следующие моменты:

- вылет вашего самолета осуществляется из аэропорта РФ;

- до вылета осталось от 3 до 24 часов. При наличии технической возможности онлайн-регистрация может открываться за 36 часов до вылета;
- фамилия пассажира указана так же, как в билете;
- номер билета содержит 13 цифр и начинается с 67A (A – в латинской раскладке);
- рейс выполняет непосредственно Авиакомпания АЛРОСА (регистрация на рейс по соглашению код-шер выполняется по правилам фактического перевозчика).

Вы не можете зарегистрироваться на рейс онлайн, если вы:

- оформили билет на рейс код-шер, где Авиакомпания АЛРОСА не является фактическим перевозчиком, то есть рейс выполняет авиакомпания-партнер;
- несопровождаемый ребенок;
- приобрели авиабилет по субсидированному тарифу на сайте Авиакомпании;
- пассажир с ограничениями жизнедеятельности;
- пассажир, перевозящий домашних животных или птиц в салоне воздушного судна на отдельном кресле;
- носилочный больной или лицо, его сопровождающее.

В вышеперечисленных случаях регистрация возможна только в аэропорту вылета.

Не получается выбрать место в салоне – все места уже заняты.

Возможно, вашим тарифом не предусмотрен бесплатный выбор мест при онлайн-регистрации либо бесплатные места, доступные для онлайн-регистрации, ранее были заняты другими пассажирами. Возможность выбрать место будет доступна в аэропорту вылета.

Как указать номер участника программы «Алмазная миля»?

До вылета:

- на сайте, в разделе «Проверка бронирования»;
- обратитесь в контактный центр Авиакомпании по телефону: 8 (800) 500-50-95;
- обратитесь в контактный центр Авиакомпании, заполнив форму обратной связи на сайте;
- обратитесь в сервисный центр программы «Алмазная миля» через форму заявки на сайте.

Если вы не оформляли свой билет лично (например, следуете в командировку и оформление билета проводилось через организацию), то вам необходимо внести номер участника самостоятельно любым из перечисленных выше способов.

Для получения привилегий статусным участникам программы необходимо наличие номера карты участника в билете. При отсутствии персонального номера в бронировании предоставление привилегий обладателям элитного статуса не гарантируется.



АЛРОСА
АВИАКОМПАНИЯ

АО «Авиакомпания АЛРОСА» – российская авиакомпания, осуществляющая регулярные и чартерные перевозки по России, чартерные международные перевозки в страны СНГ, Азии и Европы, грузовые перевозки и специальные авиационные работы.

Базируется в аэропортах Мирный и Внуково.

Авиакомпания образована на базе Мирнинского авиапредприятия (МАП), являвшегося структурным подразделением АЛРОСА. С 1 января 2013 года Авиакомпания АЛРОСА существует как самостоятельное юридическое лицо.

**МЕСТО
НАХОЖДЕНИЯ
И ПОЧТОВЫЙ
АДРЕС**

**Адрес: 678174,
Российская Федерация,
Республика Саха (Якутия),
м. р-н Мирнинский,
г. п. город Мирный,
г. Мирный, ш. Алмазников,
зд. 5/1, этаж 2**

Правила поведения пассажиров на борту

ПАССАЖИРЫ ИМЕЮТ ПРАВО:

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

ПАССАЖИРЫ ОБЯЗАНЫ:

- безоговорочно выполнять требования командира воздушного судна и рекомендации других членов экипажа;
- соблюдать дисциплину и порядок;
- выключать или переключать в автономный режим работы (авиа-режим) электронные устройства по требованию членов экипажа на любом этапе полета;
- размещать ручную кладь и личные вещи в специально отведенных для этого местах.

ПАССАЖИРАМ ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

- создавать ситуации, угрожающие безопасности полета или жизни, здоровью и личному достоинству других пассажиров, а также авиаперсонала, допускать по отношению к ним любое оскорбление – словесное или физическое;
- употреблять алкогольные напитки, кроме тех, что были предложены на борту воздушного судна;
- курить (в том числе электронные сигареты) на борту самолета в течение всего полета;
- создавать условия, некомфортные для остальных пассажиров и препятствующие работе членов экипажа;
- портить принадлежащее авиапредприятию имущество и/или выносить его с борта самолета;
- использовать аварийно-спасательное оборудование без соответствующих указаний экипажа;
- покидать свое место при рулении самолета, на этапах взлета, набора высоты, снижения и посадки при включенном табло «Пристегните ремни»;
- выходить из самолета без разрешения командира воздушного судна (членов экипажа);
- производить фото-, видеосъемку членов экипажа воздушного судна и пассажиров без их согласия. В соответствии со статьей 152.1 Гражданского кодекса Российской Федерации использование изображения гражданина (в том числе его фотографии, а также видеозаписи) допускается только с согласия этого гражданина.

В блеске мастерства

*Если что-то выглядит, как бриллиант, сверкает, как бриллиант,
и стоит, как бриллиант, – возможно, это бриллиант. А возможно –
деталь украшения из граненой стали.*



Неискушенный человек легко может спутать драгоценный камень и искусно выполненную имитацию из металла. Такое недоразумение произошло с двумя молодыми людьми, которые в 1963 году обокрали Государственный исторический музей (ГИМ) в Москве. В числе прочего воры вынесли эфес шпаги, усыпанный блестящими «алмазами», – но ни один из «камней», к большому разочарованию злоумышленников, не был настоящим.

Как ни парадоксально, это преступление пошло на благо исторической науке. Благодаря ему удалось восстановить уникальную технологию, утраченную еще в середине XIX века.

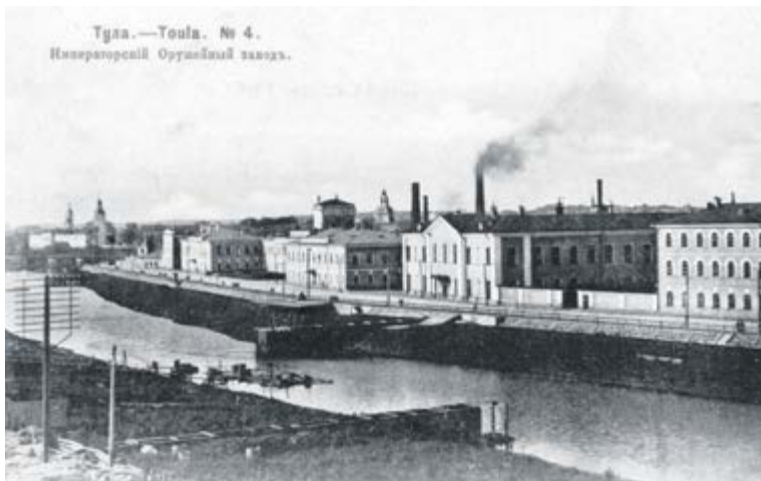
Расскажем историю с самого начала.

Сталь на вес золота

А началась история в XVIII веке. В английском городе Вудстоке, что недалеко от Оксфорда, придумали новую технологию: пряжки, пуговицы, броши начали украшать стальными бусинами – ограненными и тщательно отполированными. И они действительно сверкали подобно бриллиантам! Изделия были в двух вариантах: подороже – на винтах, подешевле – на заклепках. Как свидетельствуют источники, над пряжкой на винтах мастер мог трудиться до недели. Позже производство поставили на поток и ввели разделение труда: кто-то занимался огранкой, кто-то делал резьбу, кто-то собирал готовый предмет.

Необычные аксессуары быстро стали популярными – и отнюдь не из-за низкой стоимости. На пике моды изделия со стальными «алмазами» продавались по цене золотых украшений с настоящими бриллиантами. Особенно дорого платили покупатели за рубежом: граненую сталь активно экспортировали. Самым крупным рынком стала Франция. Исследователи связывают этот феномен с законами о роскоши: многие французы не имели права носить украшения из драгоценных металлов и камней, даже если могли их себе позволить. А вот на граненую сталь эти ограничения не распространялись.

Впрочем, ее полюбили и знатные особы. В частности, выполненную в такой технике тиару носила Гортензия де Богарне, падчерица Наполеона I (ее мать была знаменитая Жозефина) и мать Наполеона III. Сегодня это украшение хранится в королевской семье Швеции. Представительницы династии, включая королеву Сильвию, нередко надевают тиару на торжественные мероприятия.



На Тульском оружейном заводе когда-то умели делать стальные «алмазы»

Ограненная металлическая бусина может сверкать подобно бриллианту



Блеснули – и пропали

Интерес к английским «алмазам» очень быстро дошел и до России. Но экспортом украшений наши соотечественники, конечно, не ограничились. Заморскую технологию освоили тульские оружейники. В итоге их мастерство достигло необычайной высоты. Граф де Сегюр, посол Франции, писал, что в искусстве создания стальных украшений русские умельцы могут соперничать с англичанами. Не скромничали и сами оружейники. «Казенные и общественные изделия не уступают самым прославившимся иностранным художникам», – говорится в документе «Официальное описание Тульского оружейного завода», вышедшем в 1780 году.

К середине XVIII века 80% изделий тульских оружейников составляло вовсе не оружие, а бытовые художественные изделия, в том числе выполненные в технике граненой стали. Металлическими «камушками» украшали не только бижутерию, но и шкапулки, светильники, мебель. Но и про оружие не забыли: парадные шпаги нередко сверкали изысканно украшенными эфесами. Как минимум один такой эфес купила Екатерина II. В камер-фурьерском журнале за 1787 год есть запись о посещении Тульской оружейной фабрики: «Ее Императорское Величество изволила как из ружей и эфесов, так и из других вещей, что было угодно Ее Величеству, купить». Считается, что именно этот эфес хранится в ГИМ.

Одним словом, промысел процветал... Но недолго. Готовясь к войне с французами, Александр I запретил оружейникам тратить время на «безделушки», и в начале XIX века это занятие сошло на нет, а потом и вовсе оказалось забыто. Свою роль сыграли и традиции мастеров, которые не любили делиться секретами с другими. «Сведения их, а иногда и самые важные, со смертью изобретателей пресекались или в преемстве упадали», – отмечается все в том же «Описании Тульского оружейного завода».

Стальная тиара стала реликвией шведской королевской семьи, особенно ее любит кронпринцесса Виктория





Бахромой из стальных «алмазов» нередко украшали кошельки

Разобрали по «камушку»

К 1930-м годам изделия из граненой стали перестали производить и в Европе. Этому способствовали попытки уменьшить себестоимость: мастера использовали все более дешевые материалы, и качество неизбежно снижалось. В итоге граненая сталь уже мало кого впечатляла.

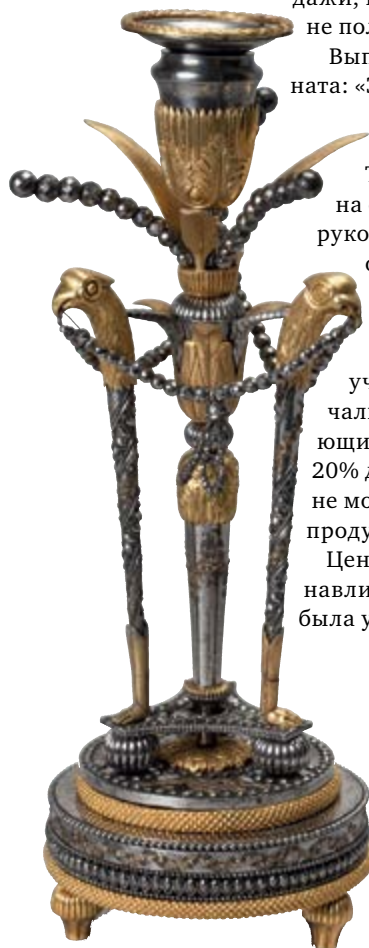
Однако созданные веками ранее предметы продолжали сверкать – главным образом, в качестве экспонатов в исторических залах музеев. Сверкал и тот самый эфес, приобретенный Екатериной II в Туле, – и его блеск привлек двух нечистых на руку студентов МИФИ. Сегодня мы знаем их фамилии: Сафонов и Сурмач. В ночь на 5 октября 1963 года подельники

Камея из яшмового фарфора хорошо смотрится в обрамлении граненой стали



— КСТАТИ —

В ходе реставрации эфеса, украденного из ГИМ в 1963 году, выяснилось, что над изделием трудились не менее 20 разных мастеров – и у каждого был свой почерк.



В подсвечнике XVIII века из коллекции ГИМ сочетаются сталь, бронза и медь

проникли в музей и похитили несколько реликвий: кремневые пистолеты атамана Матвея Платова, личные вещи генерал-фельдмаршала Михаила Кутузова и эфес со стальными «алмазами».

Преступников искали год – и нашли. Нашли и похищенные экспонаты. К сожалению, эфес оказался в плачевном состоянии. Судя по всему, парни пытались вынуть «алмазы» для дальнейшей продажи, но из этой затеи ожидаемо ничего не получилось.

Выписка из акта состояния экспоната: «Эфес представлял собой груду разобранных и покрытых толстым слоем коррозии деталей. Темляк распущен (разобран) на отдельные детали. Чашка гарды, рукоять, верхушка рукояти и дужка отделены друг от друга очагами сильной коррозии. Полировка утрачена почти повсеместно за исключением небольших участков, сохранивших первоначальный вид. Количество отсутствующих деталей не выяснено. Примерно 20% деталей отреставрировано быть не может ввиду полного разрушения продуктами коррозии».

Ценный экспонат нужно было восстанавливать – но как? Ведь технология была утрачена больше столетия назад.



Художник-реставратор Евгений Буторов возродил забытую технологию



Так изделие из граненой стали выглядит с обратной стороны



Заколку со стальными «алмазами» могла позволить себе не каждая красавица

Искусство из небытия

За дело взялся Евгений Буторов, художник-реставратор по металлу, работавший в ГИМ и музее «Останкино». Фактически ему предстояло с нуля создать произведение искусства, причем сделать это так, чтобы экспонат не производил впечатление «новодела», а остался исторической реликвией.

Изначально эфес покрывали более 11 тысяч стальных «алмазов» разных размеров и разной формы: круглых, овальных, грушевидных, огранки «маркиз». Разным было и число граней: от 16 на самых простых деталях до 86 на самых сложных. Тульские мастера не поленились выполнить огранку и на внутренней стороне «каменей», и до полировки эфес сверкал, как настоящая драгоценность. Таким он должен был стать и после реставрации.

Евгений Буторов просмотрел огромное количество литературы, изучил множество музейных экспонатов, побывал на Тульском оружейном заводе, объехал несколько ювелирных фабрик... Но технологию стальной огранки так и не отыскал. «После неудачных попыток найти утерянный секрет пришлось бриллиантовую грань изобретать заново, провести различные методы обработки на специально изготовленных деталях», — рассказал сам Евгений Васильевич в журнале «Вокруг света» за июль 1977 года.

— КСТАТИ —

Изделия со стальными «алмазами» представлены на выставке «Магия блеска» в Государственном историческом музее. В числе экспонатов — шпага с эфесом, который Евгений Буторов восстановил, сумев отыскать давно утраченную технологию. Выставка будет открыта до 12 января 2026 года.

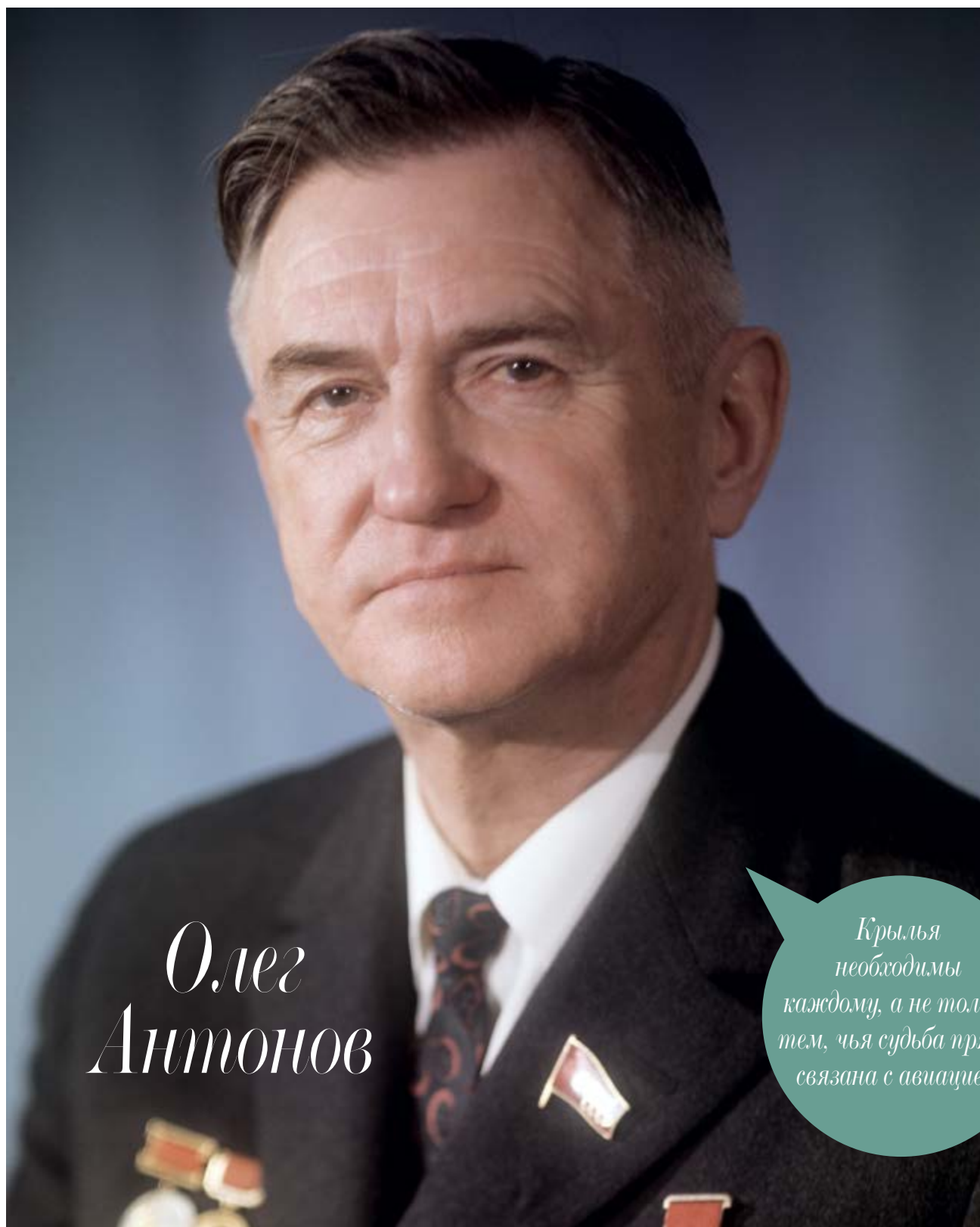
Для экспериментов Буторову выделили всего три «камушка», и по ним он смог разгадать форму инструментов, которые использовали тульские мастера. И целых полгода ушло на поиск «ключа» разборки изделия — иначе расплести стальное кружево было невозможно. Бусины оказались нанизаны на тончайшие штифты и закреплены замками. А дальше встал вопрос: как очистить детали от ржавчины? Химические средства могли разъесть сталь, и реставратор решил удалять налет вручную, механическим способом. Восстановить надо было 8173 детали, пострадавшие от коррозии. Можете представить, сколько времени это заняло! Кроме того, более 2 тысяч «алмазов» пришлось изготовить заново.

Вся работа заняла почти 10 лет. К эфесу подобрали подходящий клинок, и в 1977 году шпага заняла свое место в музее.

А Евгений Буторов продолжил создавать стальные драгоценности. С помощью найденной им технологии он изготавливал ожерелья, серьги, оправы для брошей. А значит — действительно вернул к жизни утраченное когда-то искусство.

Самыми распространенными аксессуарами из граненой стали были пуговицы





*Олег
Антонов*

*Крылья
необходимы
каждому, а не только
тем, чья судьба прямо
связана с авиацией.*

ВЗЛЕТНАЯ ПОЛОСА АНТОНОВА

*От легчайших планеров
до сверхтяжелого «Руслана»:
на счету Олега Антонова –
74 типа летательных аппаратов.
Гениальный конструктор,
отец советской транспортной
авиации родился 120 лет назад,
а его самолеты все еще можно
увидеть в небе.*

Судьбу авиаконструктора определили, как он сам считал, два события из раннего детства. Центром притяжения в семье Антоновых была бабушка по отцу, Анна Александровна. Летом к ней в загородный дом съезжались все родственники. «Мне шел четвертый год, когда из Москвы приехал мой двоюродный брат и стал рассказывать о фантастическом перелете Луи Блерио через Ла-Манш. На меня это произвело очень сильное впечатление. 64 года прошло, а я помню тот вечер и рассказ брата поныне! Решил, что буду летать, как Блерио», – рассказывал Олег Константинович.

На начало XX столетия пришлось зоря авиации. Достижения в самолетостроении и авиационные рекорды были в центре всеобщего внимания. Правда, родители без восторга отнеслись к мечтам мальчика: отец прочил сыну будущее электротехника, а мать и вовсе считала, что человеку просто нечего делать в небе. И только бабушка поддержала детский энтузиазм, подарив трехлетнему внуку редчайшую в то время модель аэроплана с резиномотором.

Рассказ кузена и подарок бабушки – этого оказалось достаточно, чтобы направить в нужное русло энергию человека, который впоследствии спроектировал 52 типа планеров и 22 типа самолетов. В их числе – самые тяжелые и грузоподъемные в мире.

История
Луи Блерио
вдохновила
юного Олега
Антонова



На счету
авиаконструктора –
74 типа летательных
аппаратов



Самолеты начались на страницах

Олег Антонов родился в 1906 году в деревне Троице Подольского уезда Московской губернии в дворянской семье. Но, кроме родословной, у Антоновых была и своя промышленная история.

Прадед Дмитрий Сергеевич управлял казенными металлургическими заводами на Урале (кстати, несмотря на высокий статус, он считался человеком свободомыслящим: переписывался с декабристом Кондратием Рылевым, дружил с вольтерьянцем Платоном Волковым). И дед Константин Дмитриевич, и отец Константин Константинович трудились инженерами-строителями. Кстати, некоторые их сооружения можно увидеть и сегодня. «Как-то во время туристского похода по Псковской области я встретил мосты из обтесанных ледниковых валунов, возведенные дедом в начале века. Пожалуй, они простоят еще одну тысячу лет и ничего им не сделается. Нас с вами не будет, а они так и останутся висеть над речушками», – вспоминал Роллан Антонов, сын авиаконструктора.

В 1912 году семья переехала в Саратов. Там Олег Антонов вместе с друзьями создал Клуб любителей авиации и начал выпускать одноименный рукописный журнал. Где мальчишки брали материалы для своего издания? Покупали у старьевщиков и спекулянтов журналы и книги, учебные пособия по аэродинамике и сопромату, изучали их, вырезали картинки с самолетами, чертежи, схемы... Впоследствии Антонов вспоминал, что тот журнал сослужил ему огромную службу, приучив рассматривать летательные аппараты под разными углами зрения.

А потом подростковые игры закончились. В 1921 году пришлось пережить страшный голод, который охватил тогда регионы Поволжья. Не взяли в летнюю школу. А в 1924 году расформировали путейский факультет Саратовского университета, куда юноша только поступил. Будущее казалось беспросветным.



Как конструктор помог партизанам

Наконец удача улыбнулась. В том же 1924 году Олегу Антонову и его товарищам выделили помещение при Саратовском индустриальном техникуме, где появилось первое детище авиаконструктора – учебный планер «Голубь», или ОКА-1 (по первым буквам имени создателя). Молодой человек погрузил конструкцию на открытую железнодорожную платформу, накрыл брезентом и 13 дней ехал до Коктебеля – на Всесоюзные планерные испытания. И... планер не взлетел. А вот для самого Антонова «полет» начался: именно там он познакомился с Александром Яковлевым и Сергеем Ильюшиным – будущими создателями самолетов Як и Ил.

Уже на следующий год Антонова рекомендовали для поступления в Ленинградский политехнический институт. Студент отделения гидроавиации корабельного факультета создал несколько учебных планеров серий ОКА и «Стандарт», а также рекордный планер «Город Ленина» – лучший на то время с точки зрения аэродинамических свойств.

Окончив институт, строил планерный завод в Тушине, затем начал работать его главным конструктором... Планеры Антонова серии «Рот Фронт» пбили все

Многоместный планер А7 доставлял грузы жителям блокадного Ленинграда и белорусским партизанам



Медаль «Партизану Отечественной войны» – награда за разработку планера А7

*Планеры
будут строить
и летать на них
до тех пор, пока будут
восходящие потоки и будут
люди, стремящиеся
летать. А они будут
всегда.*

мыслимые рекорды дальности. А потом началась Великая Отечественная война.

Авиаконструктор получил от правительства задание организовать массовый выпуск многоместного десантно-транспортного планера А-7. Уже через два месяца Антонов дал фронту уникальные бесшумные аппараты, которые доставляли в блокадный Ленинград продукты, а партизанам Белоруссии – патроны и медикаменты. Машины садились ночью, их разгружали при свете костров, на которых потом и сжигали. Сегодня невозможно в полной мере представить, какую неоценимую помощь оказали эти летательные аппараты партизанскому движению. Не зря Антонов – единственный советский авиаконструктор, награжденный медалью «Партизану Отечественной войны». Кстати, немцы ни разу не перехватили ни один его планер, хотя очень пытались!



Шляпа Хрущева и «Аннушка»

После войны Олегу Антонову поручили разработать легкий сельскохозяйственный самолет СХ-1, который известен сегодня как Ан-2, а еще его называли «Аннушка» и «кукурузник». Этот самолет не мог похвастаться ни скоростью, ни высотой полета, но благодаря большой маневренности, неприхотливости, простоте в эксплуатации, возможности использовать для взлета и посадки грунтовые площадки и малому разбегу он стал одним из самых популярных транспортных самолетов.

Во время своего первого полета в Жульях Ан-2 произвел неизгладимое впечатление на Никиту Хрущева. Увидев, что самолет смог взлететь и сесть поперек взлетно-посадочной полосы, Никита Сергеевич восторженно воскликнул: «Да эта стрекоза сможет сесть и на поля моей шляпы!» Кстати, свидетели отмечали,



Неприхотливая «Аннушка» стала одним из самых популярных транспортных самолетов



ОКБ под руководством Олега Антонова стало крупнейшим в СССР авиационным предприятием

что Хрущев, известный беспардонным характером, в обществе Антонова становился тихим и сдержанным: тот на дух не переносил начальственного хамства. К подчиненным авиаконструктор был требователен (ленивые и безынициативные работники у него долго не задерживались), но при этом никогда не повышал голос и ко всем обращался на «вы». В истории остался единственный эпизод, когда он, не сдержавшись в споре, бросил в своего оппонента чернильницу. Правда, промахнулся.

А с Хрущевым авиаконструктору приходилось общаться часто: будущий генсек предложил ему возглавить созданное с нуля конструкторское бюро, выросшее затем в крупнейший в стране авиационный комплекс. Именно там были разработаны и построены транспортные самолеты Ан-8, Ан-12, Ан-22 «Антей», Ан-26 и Ан-32, реактивные транспортные самолеты Ан-72 и Ан-124 «Руслан», пассажирские самолеты Ан-10, Ан-14 «Пчелка» и Ан-24, многоцелевые самолеты Ан-3 и Ан-28.



Сам, в одиночку, я не смог бы разработать не то что самолет, но даже стиральную машину. Если бы все люди, причастные к изготовлению самолета, пожелали расписаться на обшивке «Антея», то им бы места точно не хватило. Так что генеральные конструкторы пусть не очень гордятся собой.

О красоте, изяществе и функциональности

Запоминающейся оказалась презентация «Антея» на авиасалоне в Ле-Бурже в 1965 году. Тяжелый турбовинтовой транспортный самолет Ан-22 был первым в мире широкофюзеляжным, а на тот момент еще и самым большим. Он мог перевозить практически любые виды техники, в том числе танки и тактические ракетные комплексы. Грузоподъемность машины достигала 80 тонн, а взлетный вес – около 225 тонн. Самолет-богатырь своими размерами и мощностью вызывал шквал восхищений со стороны зрителей и прессы. Журналисты называли его «летающий танкер», «летающий собор», «поезд в воздухе».

Непосредственно в грузовом отсеке «Антея» провели пресс-конференцию. Французский журналист попытался уколоть конструктора: мол, самолет недостаточно красив и изящен. Антонов не задумываясь ответил: «Красиво то, что функционально. Почему красивой считается женщина с пышной грудью и широкими бедрами? Потому, что она может родить и выкормить здорового ребенка!» Присутствующие взорвались аплодисментами.

В целом же журналисты его обожали. «Представьте себе весьма элегантного авиаконструктора с манерами настоящего артиста, обладающего рафинированным умом и склонностью к анализу, превосходно разговаривающего на французском и английском», – так иностранные газеты писали об Антонове. Он вообще был превосходным оратором, любил эффектные фразы, образные сравнения. «Почему у ваших самолетов крылья сверху?» – «А где вы видели птицу с крыльями снизу?»

Умение рисовать авиаконструктор считал обязательным для своей профессии



Теннисист, художник, писатель

Олег Антонов считал, что человек обязан относиться к своему телу с такой же любовью, с какой хороший механик относится к своему механизму. Спортсменом он занимался с детства, в зрелые годы влюбился в большой теннис. В своем конструкторском бюро построил теннисный комплекс «Антей», создал школу юных теннисистов. Когда в Советском Союзе стали проводить международные теннисные турниры, Антонов учредил приз «Джентльмен корта».

Сын конструктора Андрей вспоминал, как в 1980 году он вместе с отцом приехал в Каунас на завод, где строились планеры. Олег Константинович, которому тогда уже было 74 года, самостоятельно забрался в кабину машины и полетел!

Активности Антонова многие могли бы позавидовать. Он боролся за экологическое спасение озера Байкал, поддерживал всесоюзное значение города Коктебеля как центра сверхлегкой авиации и планеризма, занимался реабилитацией имени авиаконструктора Игоря Сикорского, участвовал в московских пробегах самодельных автомашин, проводимых журналом «Техника – молодежи», устраивал художественные выставки «Ученые рисуют».

Сам Олег Константинович прекрасно владел карандашом, писал картины маслом. В юности ходил на курсы во ВХУТЕМАС и учился живописи у внука Айвазовского – летчика и художника Константина Арцеулова. За свою жизнь написал 64 картины – в основном пейзажи и натюрморты. Говорил, что уметь рисовать – обязательное условие для инженера.

Много писал. Из-под пера Антонова вышли четыре книги об отечественной авиации и 200 научных статей. И – совершенно неожиданно! – авиаконструктор подготовил популярное филологическое исследование «Обиженная буква», посвященное букве «Ё». А для своих детей сочинял увлекательные рассказы и сказки.

Олег Антонов был трижды женат, но со всеми супругами сохранил дружеские отношения. Со второй женой Елизаветой Шахатуни проработал вместе более 40 лет! Более того: все его четверо детей дружили между собой, а жены периодически общались. Как Антонову удавалось сохранять столь непростой баланс взаимоотношений, остается тайной...

Но лучше всего о характере авиаконструктора свидетельствует такой факт: когда он узнал, что ему собираются во второй раз присвоить звание Героя Социалистического Труда, он отказался в пользу своего заместителя.

«Антей» представили мировой общественности на авиасалоне в Ле-Бурже в 1965 году





Ребенок буквально с первых шагов жаждет творить. Он ведь творит и тогда, когда ломает, — он исследует. Эту жажду надо поддерживать, разжигать. Недопустимо заточать ребенка в тиски наших взрослых «Можно!», «Нельзя!», «Сиди смирно!» Чего бы достигло человечество, если бы состояло лишь из людей, утрированно благоразумных?



Тяжелый «Руслан» стал последним самолетом, разработанным под непосредственным руководством Олега Антонова

Последний, рекордный

Последним самолетом, созданным под непосредственным руководством Олега Константиновича, стал тяжелый транспортный «Руслан» – Ан-124. Машина не имела аналогов по габаритам грузовой кабины и грузоподъемности: самолет поднимал в воздух грузы массой около 120 тонн при крейсерской скорости 800–850 километров в час и дальности полета 4800 километров. Самолет был сконструирован для армии, космических программ и промышленности и стал колоссальным достижением советского авиапрома. На нем удалось установить 30 рекордов. Всего же на счету ОКБ Антонова более 500 различных мировых достижений.

После смерти авиаконструктора его замыслы воплощали в жизнь последователи. Кто-то из его учеников сказал, что «Олег Константинович не был создан для старости». Он ушел из жизни в 78 лет из-за инсульта: сгорел, как жил, — стремительно.

— КСТАТИ —

Легкий многоцелевой самолет Ан-2 оказался столь удачным, что его производство продолжалось более 60 лет — достижение, зафиксированное в Книге рекордов Гиннесса. За это время было выпущено более 18 тысяч самолетов Ан-2, не менее 500 из них до сих пор летают. К слову, Ан-2 экспортировали в 26 стран мира, включая Великобританию, Францию, Голландию, Южную Корею, Турцию.





Фото Ивана Агафонов

Добро пожаловать на борт!

Ежегодно АО «Авиакомпания АЛРОСА» подтверждает статус одного из крупнейших перевозчиков не только Сибирского федерального округа, но и России в целом.

Наши постоянные пассажиры ценят нас за современную технологичную инфраструктуру, постоянное совершенствование услуг и привлекательные цены.

Мы ежедневно работаем над тем, чтобы оправдать ваши ожидания, поднимая качество обслуживания на еще более высокий уровень, чтобы формировать искренние и положительные эмоции на борту самолета.

BOEING 737-800

Всего мест: 4 бизнес + 174 эконом
Крейсерская скорость: 852 км/ч
Дальность полета: 5765 км
Высота полета: до 12 500 м



BOEING 737-700



Всего мест: 2 бизнес + 136 эконом*
Крейсерская скорость: 852 км/ч
Дальность полета: 6230 км
Высота полета: до 12 500 м

* Указанная информация актуальна на момент сдачи номера в печать. Возможно внесение изменений в компоновку воздушного судна.

АН-24РВ

Количество пассажиров: 48 эконом
Крейсерская скорость: 440 км/ч
Дальность полета: 2000 км
Высота полета: до 7000 м



АН-38-100



Количество пассажиров: 26 эконом
Крейсерская скорость: 380 км/ч
Дальность полета: 1450 км
Высота полета: до 4200 м

МИ-8Т / 8МТВ-1 / 171

	Ми-8Т	Ми-8МТВ-1	Ми-171
Количество пассажиров:	22–25	22–25	22–25
Крейсерская скорость:	230 км/ч	230 км/ч	230 км/ч
Дальность полета:	480 км	590 км	590 км
Высота полета:	до 6000 м	до 5000 м	до 5000 м



МИ-26Т

Грузоподъемность: 20 т
Крейсерская скорость: 255 км/ч
Дальность полета: 475 км
Высота полета: до 4600 м



В песнях и фильмах их обычно называют стюардессами. В официальных документах значится сухое и строгое слово «бортпроводник». И разница между романтическим образом и буднями профессии не меньше, чем между этими двумя словами.

Бортпроводник: многогранная профессия

АЛРОСА
АВИАКОМПАНИЯ

Небо для избранных

Как становятся бортпроводниками? Пассажирам отбор в эту профессию зачастую представляется чем-то наподобие конкурса красоты. На самом деле все куда строже, подготовка весьма жесткая, а основные требования к бортпроводнику – любовь к своей профессии, психологическая устойчивость, коммуникабельность.

Анна Тукайнова работает на самолетах АЛРОСА уже почти 20 лет, а до этого на той же должности 40 лет трудилась ее мама.

– Я очень люблю небо и самолеты, всегда восхищалась экипажами, когда они все вместе – и пилоты, и бортпроводники – шли по аэропорту: красивые, нарядные, выделяющиеся среди других людей, – рассказывает Анна. – И в 2006 году, окончив техникум, решила попробовать. Почему бы и нет? Как раз был отбор, я на него пошла – и прошла. Меня взяли – и все, небо затянуло, с тех пор работаю в нашей компании, ни разу об этом не пожалела и никуда не хотела бы уйти.

«Я очень люблю небо и самолеты, всегда восхищалась экипажами, когда они все вместе – и пилоты, и бортпроводники – шли по аэропорту: красивые, нарядные, выделяющиеся среди других людей».

А вот Наталья Лишефай в детстве не любила самолеты и не мечтала о профессии бортпроводника.

– Но в 15 лет я уехала из Мирного на учебу в Иркутск, постоянно приходилось летать туда и обратно на самолетах АЛРОСА – и я изменила свое мнение, – признается она. – Насмотрелась на красивых девушек в форме, всегда изящных, на каблуках, – и захотелось стать такой же. А работать – только в АЛРОСА! В 18 лет прошла отбор, а затем подготовку – ездила на три месяца в Москву, в школу бортпроводников. Вернулась в Мирный – и с тех пор, с 2019 года, летаю.

Как отбирают в бортпроводники? Красивой внешности и умения общаться с множеством незнакомых людей недостаточно – в первую очередь нужно очень крепкое здоровье. Медицинская комиссия почти такая же строгая, как у пилотов, – и точно так же бортпроводники проходят осмотр у врача перед каждым вылетом, ведь они тоже экипаж самолета, только не летный, а кабинный – отвечающий за все, что происходит в пассажирском салоне. И готовы они должны быть буквально ко всему.

Подготовка для супергероев

Глядя на изящную девушку в форме авиакомпании, пассажиры иногда даже не задумываются, что она умеет не только правильно наносить макияж перед вылетом, красиво дефилировать по салону и говорить минимум на двух языках. Кстати, всему этому бортпроводников обучают. А еще – оказанию первой медицинской помощи в разных ситуациях: на плохое самочувствие пассажиры жалуются если не на каждом рейсе, то на каждом

*«Шестой год уже
летаю, а как только
подъезжаем к своему
самолету по летному полю,
я на него смотрю так,
словно опять в первый раз
влюбилась!»*



В День Победы
пассажиров встречают
бортпроводники в военной
форме 1940-х годов

«В 18 лет прошла отбор, а затем подготовку – ездила на три месяца в Москву, в школу бортпроводников. Вернулась в Мирный – и с тех пор, с 2019 года, летаю».

втором – точно. Аварийно-спасательная подготовка может и вовсе никогда не потребоваться, но все бортпроводники должны уметь использовать соответствующее оборудование,

плавать в спасательном

жилете, применять кислородные баллоны и огнетушители. Обучают их и правилам сервиса, и тонкостям общения с самыми разными людьми: от маленьких детей, которые бывают практически в каждом рейсе, до правонарушителей, с которыми, к счастью, в АЛРОСА сталкиваются редко. В любом случае уметь нужно все!

– Вообще, наша профессия очень многогранная, – говорит *Наталья Лишефай*. – Нам нужно быть психологами, знать конструкцию воздушного судна и множество руководящих документов, уметь заполнять полетную документацию, ежедневно хорошо делать свою работу – и при этом не расслабляться, быть всегда готовыми к любым неожиданностям.

Каждый год бортпроводники проходят переподготовку «на суше» с аварийно-спасательным оборудованием, а раз в два года ездят в Москву, чтобы пройти полный курс, включая тренировку в бассейне, – для отработки аварийной посадки на воду.

– Без прохождения курсов и сдачи экзаменов нам просто не продлят сертификат и не допустят к работе, – поясняет *Анна Тукайнова*. – Плюс каждый год медкомиссия, хотя и не такая жесткая, как при первом отборе.

Такие строгости вполне оправданы: нагрузки, приходящиеся на кабинный экипаж, даже после отбора и подготовки выдерживает далеко не каждый. Длительные перелеты, постоянная смена часовых поясов... Некоторые уже через три-четыре месяца понимают, что работа в небе – не для них, и уходят. Через год остаются только самые стойкие, сильные и влюбленные в небо.

Жизнь в полете

Для пассажира полет начинается с бортпроводника, встречающего на входе в салон. А у них самих подготовка стартует за полтора часа до вылета. Предстартовый медицинский осмотр, получение аптек, брифинг для экипажа – и летного, и кабинного. Дальше, уже на борту, самолет принимается по чек-листу: у каждого бортпроводника – своя зона ответственности, за каждым закреплено свое оборудование. Прием питания, загрузка



багажа и почты, посадка пассажиров, работа с ними на протяжении всего полета, а потом, после приземления, надо проводить пассажиров, проверить наличие аварийно-спасательного оборудования и убедиться в отсутствии забытых вещей, сдать багаж и почту, проконтролировать уборку салона, оформить документы, провести послеполетный брифинг... И только тогда можно идти домой – если «борт» сел на родном аэродроме. Если в чужом городе – в гостиницу. Если рейс «разворотный» – туда и сразу обратно, то тут же проводят заново всю предполетную подготовку. Так же тщательно, не расслабляясь.

Работы много, но у опытного экипажа она практически всегда проходит штатно. Особое внимание в полете – пассажирам. Конечно, приходится терпеливо повторять просьбы и отвечать на вопросы.

– Летим, набираем высоту, в салоне темно, горит табло – пристегните ремни, не вставайте... К сожалению, порой пассажиры игнорируют эти сообщения. А ведь все наши требования – прежде всего для безопасности! – делится Наталья Лишефай. – Иногда просят открыть окно (из-за боязни замкнутого пространства возникает чувство духоты), и мы в очередной раз рассказываем о том, что иллюминаторы вообще не открываются. В редких случаях идем на хитрости: например, говорим, что мы у себя впереди уже открыли, сейчас будет свежий воздух, – и пассажир тут же успокаивается. Тем более что воздух на самом-то деле действительно свежий!

Кстати, один из частых вопросов: почему при взлете и посадке нужно держать шторку иллюминатора открытой? Бортпроводники не устают объяснять пассажирам: именно эти этапы полета считаются наиболее опасными, а с открытыми шторками люди смогут видеть обстановку за бортом и быстро оценивать ситуацию.

А еще пассажиры по-настоящему радуют сотрудников Авиакомпаний, делают каждый рейс действительно уникальным. Бортпроводникам читают стихи и поют песни, благодарят за хороший полет и дарят подарки. Особенно умиляют дети: в самолетах есть целые папки с рисунками «тете на память», ни один не выбрасывают. В авиационные профессиональные праздники обязательно найдется кто-нибудь, кто вспомнит эту

дату и поздравит экипаж. А уж пассажиры из Мирного встречают каждый экипаж АЛРОСА как родных: самолет-то «свой» – значит, все будет хорошо!

Дом – все же на земле

У бортпроводников всегда напряженный график работы, особенно летом, в сезон отпусков, – иногда приходится по три-четыре дня подряд не бывать в родном аэропорту. Конечно, сутки в чужом городе – это еще и возможность повидать всю страну, и экипажи эту возможность не упускают, но все равно главное ждет дома.

– На самом деле очень тяжело совместить семейную жизнь и работу бортпроводником. Мы прилетаем – у нас разбор чемоданов, стирка-глажка, поспали – и обратно улети, – рассказывает Анна Тукайнова. – А ведь накапливаются домашние дела, надо всем уделить время – себе, ребенку, мужу, животным, которые скучают по хозяйке... Но как бы сложно ни было, у нас большинство все равно сохраняют свой брак, растят детей и находят время для личной жизни.

И не только для личной: Анна сейчас участвует в корпоративном конкурсе «А ну-ка, девушки!», уже прошла два этапа и попала в финал с хорошими шансами на победу.

Как удается совмещать так много дел? Откуда берется энергия?

– Наверное, от любви к самолетам! – смеется Наталья Лишефай. – Шестой год уже летаю, а как только подъезжаем к своему самолету по летному полю, я на него смотрю так, словно опять в первый раз влюбилась! Но у меня и муж пилот, хоть и работает в другой компании, так что мы друг друга полностью понимаем. У нас летающая семья.

– Даже когда где-то в отпуске видим пролетающий самолет – провожаем его взглядом. – добавляет Анна. – И в аэропортах обязательно находим время посмотреть, как другие взлетают. У нас дом на земле, но мы уже не можем без неба!

*«Когда где-то
в отпуске видим
пролетающий самолет –
провожаем его взглядом.
У нас дом на земле, но мы
уже не можем
без неба!»*



Владивосток: город для флота

Своими рождением, ростом и процветанием он обязан кораблям — военным и торговым. Владивосток на протяжении уже 165 лет остается главным городом России на побережье Тихого океана. И здесь по-прежнему живут корабли.

На берегах Золотого Рога

Сначала было море, а в море была бухта. Удобная, глубоководная, хорошо укрытая от ветров — ровно такая, какая требовалась в середине XIX века набравшей силы Сибирской военной флотилии, будущему Тихоокеанскому флоту России. Империя давно пыталась найти на карте точку, которая стала бы опорным пунктом на Дальнем Востоке, но безуспешно. В разные годы столицей региона считались то Охотск, то Петропавловск-Камчатский, то Николаевск-на-Амуре. Однако все они не отвечали главному требованию: наличие гавани, причем рядом с торговыми путями.

В 1859 году генерал-губернатор Восточной Сибири Николай Муравьев-Амурский изучал залив Петра Великого и, проходя по проливу между материком

и островом Русским, обратил внимание на бухту изогнутой формы, которая показалась ему похожей на бухту Золотой Рог в Стамбуле. Не думая долго, генерал-губернатор дал бухте это же имя, а пролив получил название Босфор Восточный. На берегу же гавани Муравьев-Амурский распорядился основать военный пост — будущий Владивосток.

Спустя год, в июне 1860-го, транспорт «Манджур» доставил сюда 20 солдат 3-й роты 4-го Восточно-Сибирского линейного батальона во главе с прапорщиком Николаем Комаровым. За четыре месяца солдаты построили казарму, офицерский дом, кухню, баню и мастерскую. А еще через год, в октябре 1861-го, на берега Золотого Рога прибыли первые гражданские поселенцы — купец первой гильдии Яков Семенов с женой и сыном.





Фонтан на центральной площади Владивостока открыли в 2021 году

Владивосток стал не только военным постом, но и населенным пунктом. А в 1880 году – рекордно быстро! – получил и статус города.

Гордый «Варяг» в строю

С момента основания и до сих пор история Владивостока неразрывно связано с флотом. Уже в 1871 году сюда из Николаевска-на-Амуре перевели главную морскую базу Сибирской военной флотилии и другие морские ведомства. Флотилия росла и развивалась, строились и спускались на воду новые корабли. Гавань, обнаруженная Муравьевым-Амурским, никогда не пустовала.

Однако на берегу тоже шли работы. В конце XIX века началось строительство Владивостокской крепости – одной из самых мощных в мире приморских крепостей. В начале XX века оно все еще продолжалось, но уже с учетом опыта Русско-японской войны, в частности обороны Порт-Артура. В итоге получилось уникальное в своем роде сооружение, способное выдерживать нападение с моря и надежно защищенное со стороны суши. К началу Второй мировой войны крепость не потеряла своего значения. Более 50 артиллерийских батарей, свыше 150 тяжелых морских орудий и отлично спроектированные укрепления стали весомым аргументом для Японии в пользу решения не нападать на Советский Союз – несмотря на союз с гитлеровской Германией.

В итоге Владивосток никогда за всю историю не был атакован вражеским флотом – это ли не лучшее доказательство удачного расположения и продуманного развития восточного форпоста?

Ну а Тихоокеанский флот России сегодня переживает фактически второе рождение. После распада СССР, в 1990-е, он оказался в плачевной ситуации. Многие военные корабли были выведены из боевого состава, вспомогательные – танкеры и буксиры – отданы в аренду коммерческим фирмам. Однако в конце 2000-х годов верфи вновь активно принялись за дело.

И сегодня в составе Тихоокеанского флота – 56 надводных кораблей и 27 подводных лодок, включая шесть атомных. А флагман флота – ракетный крейсер «Варяг», тезка того самого, легендарного – гордого, который не сдается.

От порто-франко до саммита АТЭС

За 165 лет Владивосток переживал разные времена. Первый взлет пришелся на конец XIX века. В молодой город тянулись переселенцы разных национальностей: кроме русских, на берега Золотого Рога стремились европейцы, азиаты, американцы. Крестьянские семьи переезжали за счет государства (кажется, программа «Дальневосточный гектар» имеет глубокие корни). А тут еще и завершилось строительство Уссурийской ветки Транссиба – в результате за десять лет население Владивостока с 29 тысяч жителей выросло до 90 тысяч.

В бухте Федорова отдыхают яхты и катера



Режим порто-франко с беспошлинным ввозом и вывозом товаров превратил город в один из главных экономических центров Азиатско-Тихоокеанского региона. А кроме торговли развивались культура и образование: в конце XIX столетия появились театр, видоскоп (предшественник кинотеатров), институт, библиотека, общество изящных искусств... В общем, жизнь кипела.

А затем стало сложно. Вместе со всей страной Владивосток пережил Октябрьскую революцию, Первую и Вторую мировые войны, распад СССР и постсоветский хаос. Наконец в начале XXI века город вновь начал расцветать.

Ключевым событием стал саммит АТЭС, который прошел на острове Русском в сентябре 2012 года и собрал представителей более чем 20 стран Азиатско-Тихоокеанского региона. К саммиту здесь построили два грандиозных моста, кампус Дальневосточного федерального университета, океанариум, сцену Мариинского театра, несколько отелей, а также реконструировали множество объектов инфраструктуры. Все это служит жителям города и туристам и сегодня.

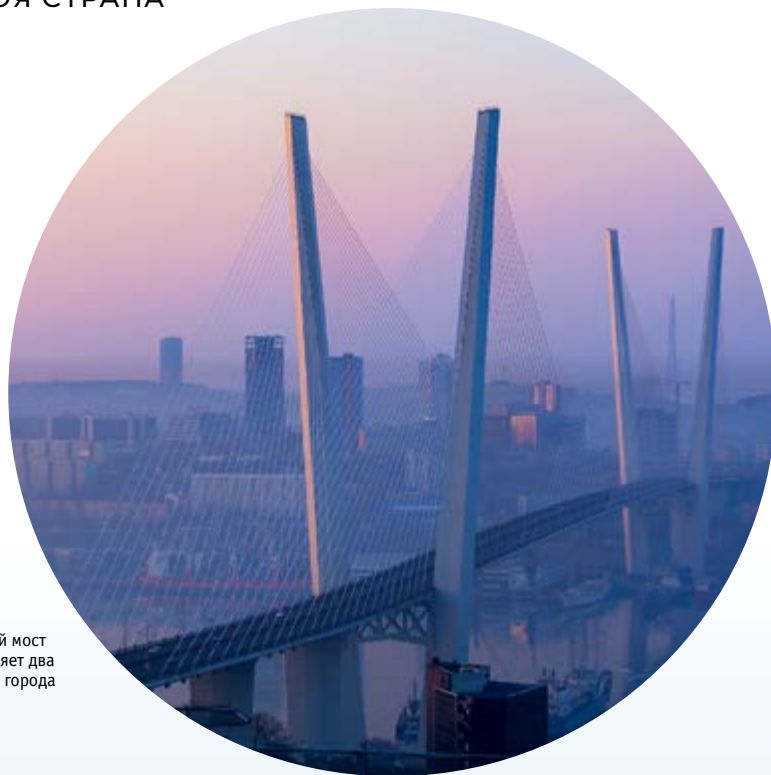
Только большие объекты

Что обязательно нужно увидеть во Владивостоке? Честно говоря, таким вопросом можно не задаваться, потому что мимо достопримечательностей вы точно не пройдете. Главные объекты туристического интереса здесь не просто большие – они огромные. Но и рассказать о них тоже есть что.

МОСТЫ

Если кто-нибудь решит составить топ-10 самых известных мостов России, то в него непременно войдут два вантовых моста во Владивостоке – Русский и Золотой. Первый перекинут через Босфор Восточный, второй – через бухту Золотой Рог. Кстати, мосты строили в одно и то же время – с 2008 по 2012 год, к саммиту АТЭС, – а открыли с разницей 10 дней.

Длина основного пролета Русского моста достигает 1104 метров (и это мировой рекорд среди вантовых мостов), а высота пилонов –



Золотой мост соединяет два района города

— КСТАТИ —

Русский мост можно увидеть на 2000-рублевой купюре. Изображение выбрали в ходе народного голосования в 2016 году.

324 метров. Не сильно уступает своему «брату» и Золотой мост: длина его основного пролета – 737 метров, высота пилонов – 226 метров. Ну а какой из мостов более красив, об этом спорят и туристы, и местные жители.

МАЯК

Действующий маяк Токаревского стоит на одноименной кошке (кошка – это не животное, так называется длинная узкая отмель из мелких камушков). Судам он обеспечивает безопасный проход по проливу Босфор Восточный, а туристам – живописные фотографии: сооружение с белыми стенами и красной крышей выглядит очень красиво.

Маяк не так уж и велик – всего около 12 метров. Но с кошки Токаревского можно увидеть две более внушительные конструкции – опоры линии электропередачи с полуострова Шкота на остров Елены. Высота каждой – 152 метра. Рассмотреть и опоры, и маяк можно также с моря, во время экскурсии на катере.

Русский мост стал символом Владивостока



Оборонительные
сооружения
Владивостока стали
музеем



Дойти до маяка
Токаревского
можно по узкой
галечной косе



КРЕПОСТЬ

Владивостокская крепость сегодня существует на правах музея. В нее входит более 100 объектов, которые когда-то обеспечивали 150 километров линий обороны города. Некоторые из них можно осмотреть самостоятельно. В частности, открыты для свободного доступа территории форта № 1, форта Поспелова, Новосильцевской батареи, XIII береговой батареи.

А вот спуститься в подземные галереи – их в крепости около десяти километров – разрешается только с экскурсоводом. Сотрудники музея могут провести

и в форт № 7, который расположен на горе Торопова: отсюда открывается отличный вид на город и Амурский залив. Здесь также можно увидеть туннельные казармы.

РЫБЫ

Главный корпус Приморского океанариума на острове Русском имеет форму раковины двустворчатого моллюска. Площадь строения составляет 37 тысяч квадратных метров, а главный бассейн, подводный тоннель для посетителей, 135 дополнительных аквариумов и дельфинарий содержат почти 25 тысяч кубометров воды.

Но главное здесь, конечно, не здание, а его обитатели. Под створкой гигантской раковины живут моллюски, рыбы, медузы, земноводные и морские млекопитающие более 500 видов – всего 15 тысяч особей. В дельфинарии выступают белухи, афалины и моржи. Кроме того, биологи-водолазы разработали уникальную программу «Танцы со скатами», в которой участвуют и акулы.

ФЛОТ

Приехать во Владивосток и не увидеть Тихоокеанский флот невозможно. Но чтобы увидеть его во всей красе, стоит приехать в город в конце июля. В День ВМФ десятки военных кораблей выстраиваются в парадный строй в бухте Золотой Рог, а командующий флотом обходит их на катере, поздравляя экипажи с праздником. Это действительно впечатляющее зрелище.

А познакомиться со славным прошлым Тихоокеанского флота можно в Военно-историческом музее. Кстати, музей – это не только здание с экспозиционными залами. В его состав входят также корабли-музеи: сторожевой корабль «Красный выпел» и субмарина С-56. Оба они расположены на Корабельной набережной.

Главный праздник
здесь – День ВМФ

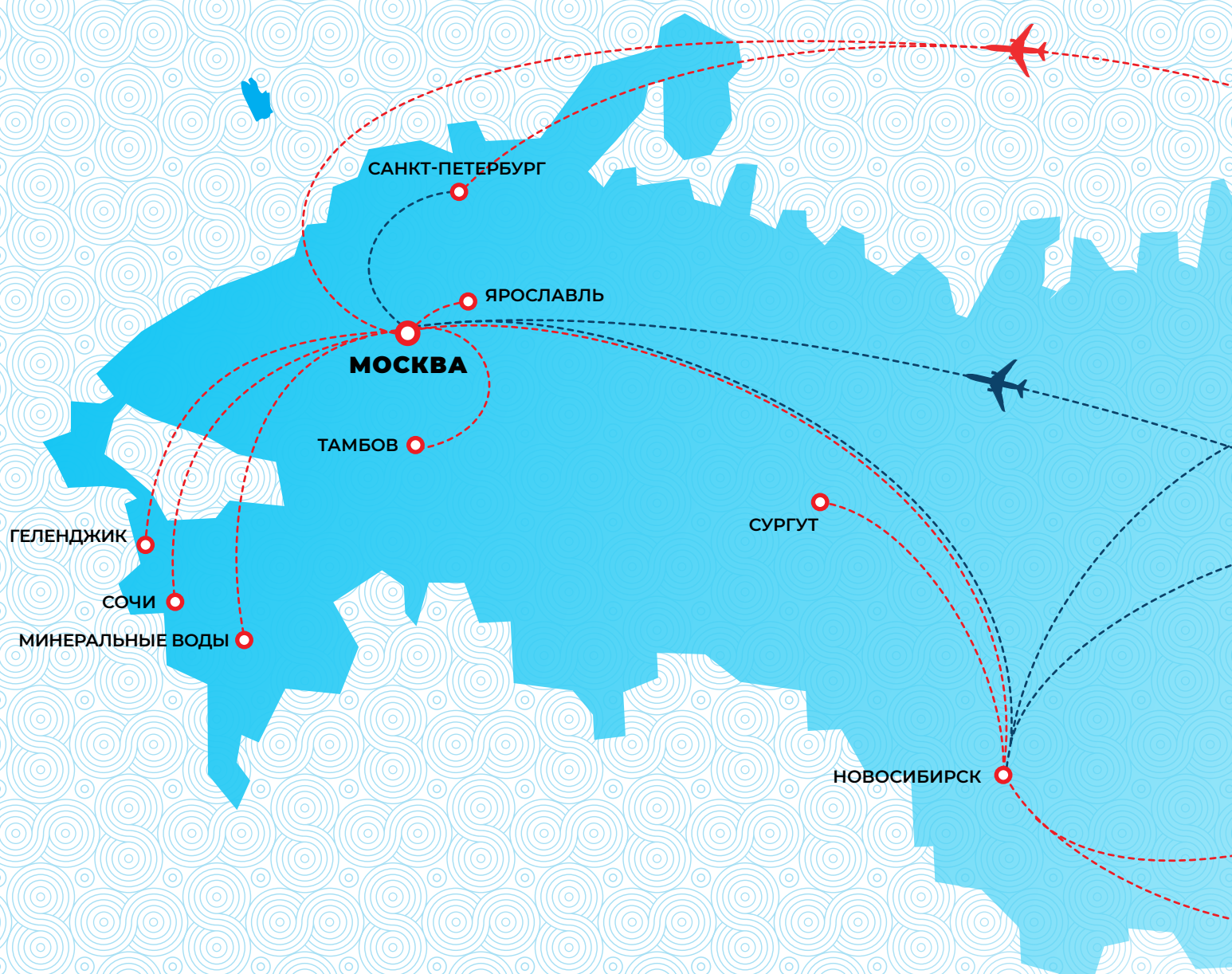


Самый большой
в России
океанариум
работает на острове
Русском

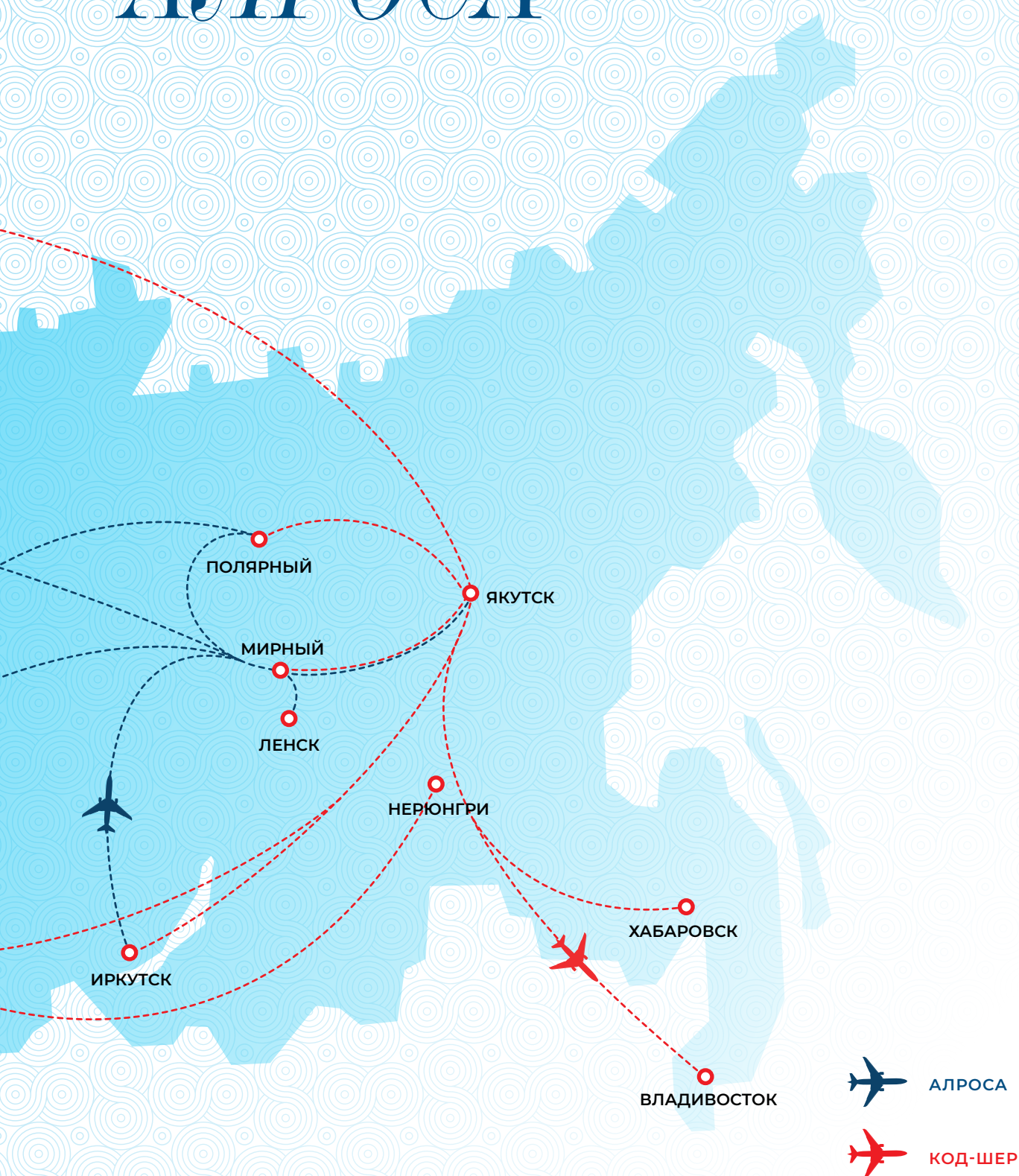


КАРТА ПОЛЕТОВ

ЗИМА 2025–2026



Авиакомпания АЛРОСА



Хрушкое счастье

Помните подготовку к Новому году в детстве? В комнате уже стоит пушистая елка, под ней разместились Дед Мороз и Снегурочка, а на окно мама разрешила повесить собственноручно вырезанные из салфеток снежинки. Но главное – папа достает с антресолей большую коробку, а там... Огромные шары, разноцветные шишки, диковинные звери – и все такое блестящее и красивое! Но всегда ли елочные игрушки были такими? Давайте узнаем.

Первые упоминания о рождественских праздниках относятся к Средневековью. Тогда жители Европы начали приносить домой ветки сосен и елей – их считали символами счастья и добра. Одновременно возник обычай украшать деревья яблоками и орехами – как обещание изобилия и плодородия в наступающем году. Но в XVIII веке европейцы заменили съедобные украшения на поделки – бумажные цветы, позолоченные шишки, расписанную яичную скорлупу.



Неурожай как двигатель прогресса

По легенде, первые шары на елку повесили из-за неурожая яблок. Это случилось в 1848 году в маленьком немецком городке Лауше.

Местный стеклодув вспомнил, что наступает Рождество. А значит, в доме будет елка, которую нужно как-то украсить. Но как? Яблоки не уродились, конфеты и орехи ему не по карману... Чем порадовать детей? И он сделал то, что умел, – стеклянный шар. Соседи заметили необычно украшенное дерево и пришли в восторг, а сарафанное радио разнесло информацию сначала по городу, а потом и по всей стране.

В то время шары выдували из толстого стекла. Снаружи изделия покрывали блестками, а внутри наносили слой свинца, чтобы придать блеск. Украшения были тяжелыми и не слишком-то изящными, зато необычными.

Примерно через 20 лет в той же Лауше открыли газовый завод, и стеклодувы стали выпускать тонкостенные шары разных размеров. Их больше не покрывали вредным свинцом – его заменил нитрат серебра. А позже в ассортименте игрушек появились птицы и звери, ягоды и фрукты, посуда и другие предметы.

Долгое время маленький город Лауша оставался крупнейшим в мире производителем елочных игрушек, пока в начале XX века его не потеснили производители из Польши, Японии и США. Впрочем, немецкий городок и сегодня славится стеклянными шарами.

А у нас будут бусы

В Россию обычай наряжать елку пришел благодаря Петру I. В Германии император увидел хвойное дерево, на котором висели яблоки и сладости, был приятно удивлен и тут же издал указ: праздновать Новый год как европейцы. В документ внесли и разъяснения о том, что знатные люди должны перед воротами своих домов «учинить некоторые украшения от древ и ветвей сосновых и можжевельных». Впрочем, тогда нововведение не прижилось.

В следующий раз наряженные елки в российских городах появились уже во времена Николая I. И все благодаря его супруге: Александра Федоровна была немкой по происхождению и привезла с собой традицию украшать рождественскую елку.

Сначала праздничные деревья наряжали чем-нибудь съедобным, завернутым в блестящую фольгу, а также раскрашивали шишки, вырезали деревянные фигурки животных и лепили из глины человечков. Люди побогаче прятали на ветках конфеты в сюрпризницах – специальных красивых коробочках. Популярными были и картонки – раскрашенные фигурки из выпуклого прессованного картона.



Что касается стеклянных елочных игрушек, то большинству людей они были недоступны: привозные немецкие украшения стоили немалых денег. Зато имели успех дутые стеклянные бусы отечественного производства, которыми обвивали елочки. Такие гирлянды появились в 1887 году, когда два предприимчивых крестьянина, живших недалеко от города Клина, освоили технику их изготовления и быстро масштабировали свое дело. Стеклянные бусы стали продаваться повсюду.

А еще на елку крепили обыкновенные свечи. Иногда это приводило к пожарам. Чтобы избежать беды, около елки всегда ставили кадушку с водой.

— КСТАТИ —

Самая старая елочная игрушка, сохранившаяся до наших дней, была изготовлена в начале XIX века и хранится в музее города Лауши в Германии.





Можно ли повесить Ленина?

Наступил 1917 год. Первые годы после Октябрьской революции рабочим было не до елок, а кустарное производство бус и вовсе оказалось под запретом. В 1919-м Владимир Ленин настоял на проведении правительственной елки в Сокольниках для детей рабочих, но после смерти вождя начались настоящие гонения на новогодние традиции. Их сочли идеологической угрозой, «буржуазный» обычай стали высмеивать в советских газетах.

Запрет был фактически снят после публикации в газете «Правда» от 28 декабря 1935 года. Статья называлась «Давайте организуем к Новому году детям хорошую елку». Но украшать эту самую елку было нечем! Кто-то использовал конфеты и орехи, кто-то – бумажные снежинки. Помните, как решали проблему Чук и Гек из рассказа Гайдара? Из лоскутков и ваты мальчики сделали зверей и кукол, из папиросной бумаги – пышные цветы, еловые шишки обернули бумагой от упаковки чая. Сторож принес серебряную бумагу и большой кусок воска, оставшийся от сапожного дела, – сделали свечи.

Впрочем, уже через год начали открываться фабрики елочных игрушек – в том же Клину, Москве, Ленинграде, Нижнем Новгороде. Начал работать Научно-экспериментальный институт игрушки, вышел в свет журнал «Советская игрушка», который уделял много внимания елочным украшениям.

Первые советские новогодние игрушки изготавливали из ваты, папье-маше, картона и бумаги. На многих предприятиях появились подсобные цеха, где игрушки делали из отходов производства, – например, на заводе «Москабель» из остатков проволоки мастера делали кораблики, снежинки, звездочки.

Стеклодувы выдували тяжелые шары с символикой Красной армии, с гербами и флагами республик. Однажды выпустили шары с портретами Ленина, Сталина, Кирова и других членов политбюро, но довольно быстро они исчезли из продажи. Согласитесь, вешать на елку политических деятелей – занятие, мягко говоря, неоднозначное... Зато сейчас коллекционеры охотятся за этими редчайшими игрушками.



— КСТАТИ —

Самой дорогой елочной игрушкой в мире считается изделие ювелирного дома Hallmark Jewellers стоимостью 82 000 евро. Это шар из белого золота, усыпанный 1500 бриллиантами и 188 рубинами. Шар хранится в Британском замке графства Гэмпшир. Дизайнер Марк Хасси создавал это изделие вручную на протяжении 130 часов.



В конце 1930-х появились украшения в виде фигурок пионеров, моряков, милиционеров, красноармейцев, летчиков, рабочих и спортсменов.

Чего только не было на елке!

Великая Отечественная война изменила все, и подход к украшению елки тоже. Новый год продолжали праздновать, но о красках, вате или цветной фольге для поделок никто не мечтал. Игрушки делали из проволоки, газет, обрезков ткани и соленого теста. Военная тематика превалировала – и это понятно.

С окончанием войны появились более веселые украшения: фигурки мишек, зайцев, доктора Айболита, Красной Шапочки, Кота в сапогах, Чиполлино, Буратино, Колобка, Конька-горбунка, Ивана-царевича, жар-птицы. Их делали из стекла, с ножкой-прищепкой, которую цепляли к еловой ветке. А в 1949 году, к 150-летию со дня рождения Пушкина, выпустили наборы по мотивам его сказок.

В канун 1957 года советским зрителям показали фильм «Карнавальная ночь». После этого стала популярной игрушка в виде часов, на циферблате которых стрелки показывали без пяти минут двенадцать, а в 1962-м на всех елках страны ожидаемо появились спутники, ракеты и космонавты. Не обошли вниманием и любимицу Никиты Хрущева – кукурузу. Правда, царица полей продержалась на пике моды совсем недолго.

Вообще, 1960-е озаменовались модой на минимализм. Это отразилось и на елочных украшениях: они стали более объемными, а роспись – простой. Появились и сосульки – по красивой версии, как олицетворение оттепели. Стали использовать новые материалы – пластик, поролон. Очень популярными стали шары-аквариумы, внутри которых «плавали» поролоновые рыбки или «порхали» пластмассовые бабочки.

В 1970–1980-е годы советские люди больше всего любили игрушки в виде шишек, колокольчиков и домиков. Однако главным событием этого периода стала Олимпиада, так что на елках у счастливых, отстоявших длинную очередь в отделе украшений, красовались олимпийские мишки и факелы.





— КСТАТИ —

Чем украшают елки в разных странах:

- Германия – банты красного и золотого цвета, свечи и пряничные человечки.
- Австрия – свинки из стекла или фарфора.
- Швеция – деревянные фигурки животных и гирлянды из маленьких флагов страны.
- Финляндия – украшения из соломы в форме геометрических фигур.
- Исландия – фигурки троллей и гномов.
- Австралия – игрушки в виде ракушек, морских звезд и кенгуру.
- США – красно-зеленые украшения, фигурки ангелов, леденцы в виде буквы J и спирали.

1990-е принесли нам новое направление – китайский гороскоп, поэтому в продаже появились драконы, змеи, петухи, собаки и прочие символы того или иного года. Особым шиком стало собрать коллекцию из 12 однотипных фигурок.

С начала 2000-х в моду вошли цветные елки, не требующие ярких украшений, и игрушки ручной работы. Начали «расцветать» мягкие блестящие цветы: чем больше, тем лучше.

Чиполлино за полмиллиона

И сегодня есть люди, которые предпочитают украсить елку «как раньше». Любители винтажных игрушек с азартом отлавливают их на блошиных рынках. К сожалению, до наших дней их «дожило» немного. Редкие игрушки иногда спасали со свалок, куда их выбрасывали родственники умерших дедушек и бабушек. Как говорят коллекционеры, больше всего старинных игрушек сохранилось в Санкт-Петербурге: исторический центр не так сильно пострадал от современной застройки, как другие города.

Однако уникальные игрушки часто находятся не в России – хранятся у потомков эмигрантов. А одними из самых редких считаются елочные украшения, сделанные во времена «гонений на елки»: это был не массовый выпуск, а штучная ручная работа. Достать их – большая удача для коллекционеров.

Большой ценностью обладают тематические наборы, которые выпускались в СССР в середине XX века. Например, самый известный набор «Чиполлино» из 23 фигурок от ленинградской артели «Культигрушка» сейчас стоит более полу-миллиона рублей.

Современные производители не отстают. В России появляется все больше компаний, которые специализируются на производстве уникальных стеклянных игрушек любой тематики, а коллекционеры не устают пополнять свои запасы. К слову, некоторые игрушки нельзя даже купить в магазине – на них нужно оформлять предзаказ.

Впрочем, совершенно неважно, какие игрушки мы любим. Ведь в Новый год главное – создать праздничное настроение себе и близким. И загадать желание под красиво украшенной елкой.



Глубоко-глубоко ВО СНЕ

Темные зимние месяцы – идеальное время, чтобы хорошенько выспаться. А заодно можно протестировать несколько полезных вещей, которые помогут «настроить» здоровый сон и в другие сезоны.

Тяжело лежать, легко вставать

Накрыться одеялом, которое придавит вас своей массой к кровати, – звучит сомнительно? Отнюдь. Утяжеленные одеяла в последнее время становятся все более популярными. Их владельцы отмечают, что засыпать они стали быстрее, спать – крепче, а просыпаться – бодрыми и хорошо отдохнувшими. И все это – без какой-либо химии.

Такой результат дает глубокое сенсорное давление. Тяжелое – до 12 килограммов – одеяло воздействует на все тело человека, словно обертывание или крепкие объятия. В итоге уровень кортизола («гормона стресса») снижается, а серотонина и дофамина («гормонов счастья») – повышается. Серотонин же, в свою очередь, стимулирует

выработку мелатонина, который как раз и регулирует глубину и качество сна.

Исследования показали, что уже через четыре недели сна под утяжеленным одеялом от бессонницы избавляются 50% людей, а спустя год эта цифра доходит почти до 80%. Кроме того, более 60% отмечают снижение тревожности.

Прежде чем выбрать одеяло, нужно... взвеситься. Масса одеяла должна приближаться к 10% вашей массы. И обязательно сравните модели с точки зрения материалов. Лучший вариант: снаружи – «дышащие» натуральные ткани (хлопок или бамбуковое волокно), внутри – мелкие стеклянные гранулы, которые обеспечивают правильное распределение массы. Важно и количество слоев и ячеек, в которых содержатся гранулы, – чем их больше, тем лучше.



Наденьте на ночь валенки

Если вы когда-нибудь засыпали в носках (а вы наверняка засыпали), то замечали, что спалось вам в них комфортно. Эти наблюдения подтвердили и ученые: в Швейцарии провели эксперимент, половина участников которого спала в носках, а вторая – с голыми ногами. Выяснилось, что первая группа засыпала в среднем на 15 минут быстрее.

Носки поддерживают тепло, это способствует расширению сосудов (а в наших стопах их множество), кровообращение улучшается, организм переходит в состояние покоя, и мелатонин вырабатывается более активно. Кроме того, спать с холодными ногами – просто-напросто неприятно. А сохранить их в тепле особенно важно, если вы перед сном проветриваете комнату и вообще поддерживаете в ней не слишком высокую температуру (и правильно делаете – это еще один фактор качественного сна).

Однако носки все-таки не предназначены для сна. Ноги в них могут вспотеть, резинка может натереть кожу... Всех этих минусов лишены ночные угли, или ночные валенки. Больше всего они похожи на просторные сапоги, сшитые будто бы из стеганого одеяла. Как правило, они изготавливаются из воздухопроницаемых материалов, не имеют резинок и свободно сидят на ногах. И вы получаете всю пользу носков без их недостатков.

С тщательно закрытыми глазами

Для глубокого сна нам нужна полная темнота: свет блокирует выработку мелатонина. Но где взять полную темноту в современном городе? За окном горят фонари и проезжают автомобили с включенными фарами, в комнате мерцают светодиодами поставленные на зарядку гаджеты. Отчасти проблему решают плотные портьеры и шторы блэкаут, но у них есть существенный минус: вставать с кровати утром также придется в полной темноте, а значит, пробуждение будет не очень радостным.

Самый простой способ погрузиться в темноту – маска для сна. Кстати, она отлично подойдет и тем, кто любит вздремнуть в полете.

Распространенная модель – маска-повязка. Фактически это несколько слоев ткани на эластичной резинке. Вполне доступная (и весьма полезная) роскошь – маска из натурального шелка. Этот материал не только не вызывает аллергии, но и – в отличие от хлопковой ткани – бережет нежную кожу вокруг глаз от трения.

Кроме того, существуют 3D-маски, которые более плотно прилегают к лицу, маски с наполнителем из высушенных растений с эффектом ароматерапии и даже маски с гиалуроновой кислотой, которые превратят сон в косметическую процедуру.

Ну а новинка – «умная» маска для сна. Электронное устройство не только блокирует свет, но и воспроизводит успокаивающие мелодии, считывает сигналы мозговой активности, отслеживая фазы сна, и в конце концов будит человека – и, в отличие от будильника, делает это не резко, а постепенно и деликатно.



— КСТАТИ —

Что еще придумали для сна?

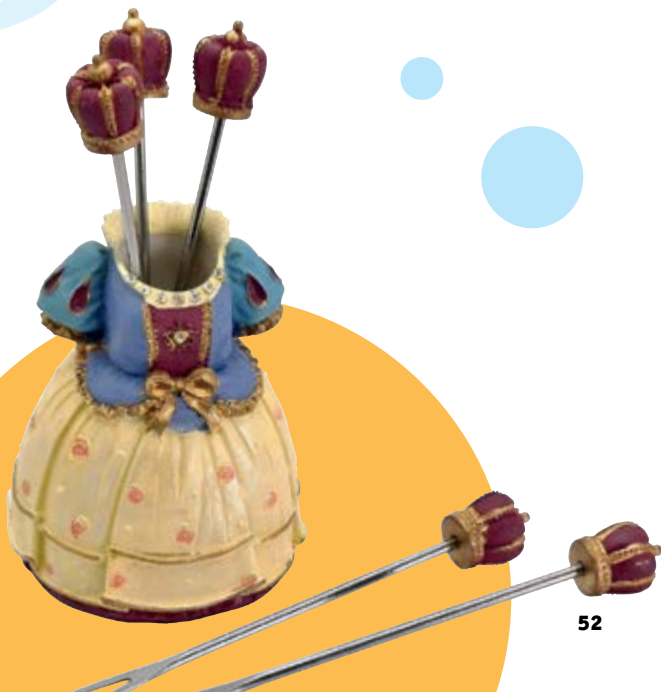
- Охлаждающая подушка. Интеллектуальная регулировка температуры помогает бороться с ночной потливостью.
- «Умный» матрас. Специальные датчики считывают биометрические показатели человека и позволяют настроить жесткость, наклон и температуру матраса.
- «Звуковое одеяло». Небольшая акустическая система издает звук, маскирующий шумы с улицы или изнутри квартиры.



Горшочек, вари!

Как превратить зимний обед или ужин в интересное действо? Предложить гостям самим его приготовить! Можно вместе налепить пельменей или накрутить роллов, но лучше всего устроить вечеринку с фондю. Такое гастрономическое развлечение потребует минимума усилий, но порадует и взрослых, и детей.

В первую очередь нужно позаботиться об инвентаре. Главным предметом на столе будет какелон (от французского saquelon), он же горшочек для фондю, он же – в просторечии – фондюшница. Это небольшая кастрюлька из керамики, фарфора или эмалированного чугуна с толстыми дном и стенками. В наборе с какелоном обычно идут подставка с горелкой и несколько длинных вилок. А вот выбор ингредиентов зависит от ваших вкуса и фантазии.



Сырная классика

Собственно, именно с сырного фондю началась история этого блюда. Согласно легенде, в XVII веке швейцарские пастухи придумали использовать оставшиеся от завтрака кусочки сыра и хлеба для приготовления горячего и сытного обеда. И уже в 1699 году этот рецепт упомянули в изданной в Цюрихе кулинарной книге.

Неудивительно, что классический вариант фондю подразумевает использование именно швейцарского сыра, а именно эмментала и грюйера. Впрочем, подойдут любые твердые и полутвердые сорта, а также хорошо плавящиеся сулугуни, моцарелла и камамбер. Более того, многие любители фондю считают, что чем больше разных сыров встретится в какелоне, тем более оригинальным будет вкус блюда. Так что экспериментируйте смело, благо это вовсе не сложно.

Натрите стенки какелона изнутри чесноком и влейте в него белое сухое вино (можно взять безалкогольное), бульон или сливки – из расчета примерно 100 миллилитров на 200 граммов сыра. Поставьте горшочек на медленный огонь, а когда жидкость нагреется, постепенно добавляйте натертый или нарезанный на мелкие кусочки сыр, не забывая перемешивать содержимое. Если захочется придать густоты, можно добавить столовую ложку муки или крахмала.

Вот и все! Дальше осталось только выставить на столе блюдца с кусочками подсушенного хлеба, вареного картофеля, болгарского перца, оливками – и вообще с чем угодно, главное, чтобы это можно было наколоть на вилку и обмакнуть в горячий сыр. А дальше каждый из гостей сам решит, какие ингредиенты ему по вкусу.



Экзотика из Бургундии

Соседи швейцарцев, французы, придумали необычную вариацию блюда – бургундское фондю. Вместо вина и сыра они взяли растительное масло (в диетических целях его можно заменить и на бульон), а вместо кусочков хлеба – кусочки мяса. Мясо нужно выбирать плотное, нежирное и без прожилок. Годятся говядина, телятина, курица, индейка, а также субпродукты: куриные сердечки или говяжья печень.

Как вы догадываетесь, в бургундском фондю не нужно ничего плавить, зато нужно довести жидкость до кипения, что в классическом варианте противопоказано. И сделать это лучше не в какелоне, а в металлической кастрюльке. В остальном принцип тот же: накальваете кусочек мяса на вилку, обмакиваете в кипящее масло или бульон – готово. В зависимости от содержания жира в кастрюльке мясо получится либо жареное, либо вареное.

Есть и еще одно отличие: если в случае с сырным фондю важно разнообразие закусок, то для бургундского вполне можно обойтись одним-двумя видами мяса, зато обязательно нужно предложить гостям несколько видов соусов. Горчица, кетчуп, тартар, кисло-сладкий, карри, чесночный – чем больше их будет на столе, тем более интересной получится трапеза.



Слово «фондю» заимствовано из французского языка, где fondue означает «растопленный», «расплавленный», «тянущийся»

Фондю

по-китайски

Хого, или китайский самовар, – восточный аналог бургундского фондю, только намного более древний. В котелке со встроенной печкой кипит бульон, а собравшиеся за столом опускают в него ингредиенты по своему вкусу: мясо, рыбу, морепродукты, овощи, лапшу и прочее. Время приготовления каждый регулирует самостоятельно. К хого часто подают различные соусы, а оставшийся после обеда бульон позже употребляют как самостоятельное блюдо.



Все в шоколаде

«Если в какилоне можно растопить сыр, то почему нельзя растопить шоколад?» – подумал швейцарский ресторатор Конрад Эгли и изобрел оригинальный десерт. В его основе – сливки и шоколад, а способ приготовления совсем не отличается от классического. Маленький нюанс: чтобы расплавленная масса получалась пластичной и однородной, стоит выбирать шоколад с большим содержанием какао-масла. В качестве экстравагантной изюминки можно добавить специи: корицу, кардамон, мускатный орех или ваниль.

Обмакивать в горячий шоколад можно практически любые фрукты и ягоды. Отлично подойдут клубника, банан, ананас, виноград, очищенные от кожицы кусочки яблока и груши. Самые большие сладкоежки могут выбрать сухофрукты, любители неожиданных ощущений – дольки лимона. А ломтики бисквита, мягкое печенье и даже кусочки того же хлеба превратятся в шоколадные пирожные.



Внимание! Транспортная безопасность! Важная информация

Уважаемые пассажиры! Вы находитесь в зоне транспортной безопасности!



Требования по соблюдению транспортной безопасности для физических лиц, следующих либо находящихся на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах (Постановление Правительства Российской Федерации от 22 сентября 2023 г. № 1550)

Все физические лица, следующие либо находящиеся на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, обязаны:

- а) выполнять требования сил обеспечения транспортной безопасности, направленные на обеспечение транспортной безопасности, а также не предпринимать действий, препятствующих выполнению ими служебных обязанностей;
 - б) информировать силы обеспечения транспортной безопасности о событиях или действиях, создающих угрозу транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства;
 - в) осуществлять проход (проезд) в зону транспортной безопасности в соответствии с правилами проведения досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности, устанавливаемыми в соответствии с ч. 13 ст. 12.2 Федерального закона «О транспортной безопасности».
- Физическим лицам, следующим либо находящимся на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, запрещается:**
- а) проносить (провозить) в зону транспортной безопасности оружие, взрывчатые вещества или другие устройства, предметы и вещества, в отношении которых в соответствии с правилами проведения досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности, устанавливаемыми в соответствии с ч. 13 ст. 12.2 Федерального закона «О транспортной безопасности», предусмотрены запрет или ограничение на перемещение в зону транспортной безопасности или ее часть;
 - б) препятствовать функционированию технических средств обеспечения транспортной безопасности, расположенных в зоне транспортной безопасности;
 - в) принимать материальные объекты для их перевозки на транспортном средстве без прохождения процедуры досмотра в целях обеспечения 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 сторонним лицам документы, предоставляющие право прохода (проезда) в зону транспортной безопасности;
 - е) осуществлять проход (проезд) в зону транспортной безопасности вне (в обход) установленных субъектом транспортной инфраструктуры или перевозчиком проходов (проездов);
 - ж) предпринимать действия, имитирующие подготовку к совершению либо совершение актов незаконного вмешательства в отношении объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства;
 - з) использовать пиротехнические изделия.



Перечень опасных веществ и предметов, взрывчатых веществ, оружия, боеприпасов, запрещенных (разрешенных с соблюдением требуемых условий) к перевозке на борту воздушного судна пассажирами в зарегистрированном багаже и вещах, находящихся при пассажирах (Приложение № 7 к Правилам проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра, наблюдения и (или) собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности, утвержденным приказом Минтранса России от 04.02.2025 № 34)

1. Опасные вещества и предметы, взрывчатые вещества, оружие, боеприпасы, запрещенные к перевозке на борту воздушного судна членами экипажа и пассажирами в зарегистрированном багаже и вещах, находящихся при пассажирах

- 1. Взрывчатые вещества, средства взрывания и предметы, ими начиненные, включая:** порох; патроны боевые (в том числе малокалиберные); патроны к газовому оружию; капсюли (пистоны) охотничьи; пиротехнические средства (сигнальные и осветительные ракеты, патроны сигнальные, посадочные шашки, дымовые патроны (шашки), спички подрывника, бенгальские огни, петарды железно-дорожные); тротил, динамит, тол, аммонал; капсюли-детонаторы,

электродетонаторы, электровоспламенители, детонирующий и огнепроводный шнур.

- 2. Сжатые и сжиженные газы:** газы для бытового пользования, включая бутан-пропан; газовые баллончики с наполнением нервно-паралитического и слезоточивого воздействия.
- 3. Легковоспламеняющиеся жидкости:** ацетон; бензин; пробы легковоспламеняющихся нефтепродуктов; метанол; метилацетат (метилловый эфир); сероуглерод; эфиры; этилцеллозола.
- 4. Жидкости в контейнерах емкостью более 100 мл, в том числе заполненные частично, при их перевозке пассажирами в зарегистрированном багаже и вещах, находящихся при пассажирах.**



5. Воспламеняющиеся твердые вещества: подверженные самопроизвольному возгоранию; выделяющие легковоспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой (калий, натрий, кальций металлический и их сплавы, кальций фосфористый; относящиеся к категории воспламеняющихся твердых веществ, в том числе фосфор белый, желтый и красный).

6. Окисляющие вещества и органические перекиси: нитроцеллюлозу коллоидную (в гранулах или хлопьях, сухую или влажную, содержащую менее 25% воды или растворителя); нитроцеллюлозу коллоидную (в кусках, влажную, содержащую менее 25% спирта); нитроцеллюлозу сухую или влажную, содержащую менее 30% растворителя или 20% воды.

7. Токсичные вещества.

8. Радиоактивные материалы.

9. Едкие и коррозирующие вещества: сильные неорганические кислоты, в том числе соляная, серная, азотная; сильные кислоты, в том числе фтористоводородная (плавиковая) кислота и коррозирующие вещества.

10. Ядовитые и отравляющие вещества: ядовитые сильнодействующие и отравляющие вещества в жидком или твердом состоянии, упакованные в любую тару; бруцин; никотин; стрихнин; тетрагидрофурановый спирт; антифриз; тормозную жидкость; этиленгликоль; ртуть (за исключением случаев, указанных в п. 11, 12, 13 настоящего приложения); соли синильной кислоты и цианистые препараты; циклон, цианплав, мышьяковистый ангидрид.

II. Опасные вещества и предметы, взрывчатые вещества, оружие, боеприпасы, разрешенные с соблюдением требуемых условий к перевозке на борту воздушного судна пассажирами в зарегистрированном багаже и вещах, находящихся при пассажирах

11. При перевозке в зарегистрированном багаже в грузовых, багажных отсеках воздушного судна с изолированным доступом пассажиров к багажу во время полета: гражданское, служебное, а также боевое ручное стрелковое и холодное оружие в соответствии с Федеральным законом от 13 декабря 1996 г. № 150-ФЗ «Об оружии» в порядке, установленном законодательством Российской Федерации; арбалеты, ружья для подводной охоты, шашки, сабли, тесаки, ятаганы, палаши, мечи, шпаги, штыки, кинжалы, ножи (охотничьи, ножи с выбрасывающимися клинками, с запирающими замками, имитаторы любого вида оружия); хозяйственно-бытовые ножи (ножницы) с длиной клинка (лезвия) свыше 60 мм; алкогольные напитки с содержанием более 24%, но не более 70% алкоголя по объему в емкостях вместимостью не более 5 л, в таре, предназначенной для розничной торговли, — не более 5 л на одного пассажира; жидкости и алкогольные напитки с содержанием алкоголя по объему не более 24%, упакованные в потребительскую тару, на которую нанесены федеральные специальные марки алкогольной продукции; аэрозоли, предназначенные для использования в спортивных или бытовых целях, выпускные клапаны баллончиков которых защищены колпачками от самопроизвольного выпуска содержимого, в емкостях вместимостью не более 0,5 кг или 500 мл — не более 2 кг или 2 л на одного пассажира; термометр медицинский, содержащий ртуть, в стандартном футляре — один на пассажира.

12. При перевозке в вещах, находящихся при пассажирах: ртутный термометр медицинский, ртутный барометр или термометр, упакованные в прочный внешний упаковочный комплект, содержащий уплотненный внутренний вкладыш или мешок из прочного непроницаемого или проколостойкого материала, не пропускающего ртуть, который предотвращает утечку ртути из грузового места независимо от его позиции; сухой лед для охлаждения скоропортящихся продуктов — не более 2,5 кг на пассажира; 3% перекись водорода — не более 100 мл на пассажира; жидкости, гели и аэрозоли, относящиеся к неопасным, в емкостях вместимостью не более 100 мл (или эквивалентной емкостью в других единицах измерения объема), упакованные в закрывающийся прозрачный пластиковый пакет объемом не более 1 л, — один пакет на пассажира, в том числе (лекарственные препараты, специальные диетические продукты, детское питание, в том числе материнское молоко, в количестве, необходимом на время полета); лекарственные препараты, содержащие наркотические средства, психотропные вещества и их прекурсоры, при наличии документов, предусмотренных международными договорами Российской Федерации, в том числе актами, составляющими право Евразийского экономического союза, и (или) законодательством Российской Федерации, подтверждающих назначение пассажиру указанных лекарственных препаратов с указанием их наименования и количества, в количестве, необходимом на время полета; биологические материалы при наличии у пассажира документов, предусмотренных международными договорами Российской Федерации, в том числе актами, составляющими право Евразийского экономического союза, и (или) законодательством Российской Федерации, устанавливающими порядок перевозки биологических материалов; жидкости, приобретенные в магазинах беспошлинной торговли на объекте транспортной инфраструктуры воздушного транспорта или на борту воздушного судна и упакованные в запечатанный (опломбированный) пластиковый пакет, обеспечивающий идентификацию доступа к содержимому пакета в течение полета, на котором имеется подтверждение того, что эта покупка произведена в магазинах беспошлинной торговли объекта транспортной инфраструктуры воздушного транспорта или на борту воздушного судна в день (дни) поездки.

13. При отсутствии запрета, установленного субъектом транспортной инфраструктуры, эксплуатантом в случае принятия решения о введении дополнительных мер по обеспечению транспортной безопасности на рейсах с повышенной опасностью: шпатель; иглы для подкожных инъекций (если не будет представлено медицинское обоснование); вязальные спицы; ножницы с длиной лезвия менее 60 мм; складные (без фиксатора) дорожные, перочинные ножи с длиной лезвия менее 60 мм; термометры медицинские, содержащие ртуть; барометры и термометры ртутные.

Основаниями для пересечения объектами досмотра — физическими лицами границ перевозочного сектора транспортных средств является наличие у таких лиц документов, удостоверяющих личность, и перевозочных (проездных) документов, посадочных талонов, оформленных в установленном порядке (в том числе в электронном виде), действующих на момент проведения досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра; отсутствие у таких лиц запрещенных или ограниченных для перемещения предметов и веществ.



Ответственность пассажиров за нарушение требований по соблюдению транспортной безопасности

За неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности предусмотрена административная и уголовная ответственность согласно ст. 11.15.1. Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях и ст. 263.1. Уголовного кодекса Российской Федерации.

– УСЛУГИ –

Сервисы

для наших пассажиров



УПАКОВКА
БАГАЖА



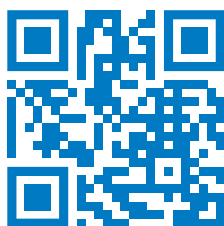
ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ
МЕСТО
ДЛЯ РУЧНОЙ КЛАДИ



ЗАБРОНИРОВАТЬ
ОТЕЛЬ



ПОСЕТИТЬ
БИЗНЕС-ЗАЛ



www.alrosa.aero



ПУТЕШЕСТВУЙТЕ
С ЖИВОТНЫМИ



ВЫБОР
МЕСТА



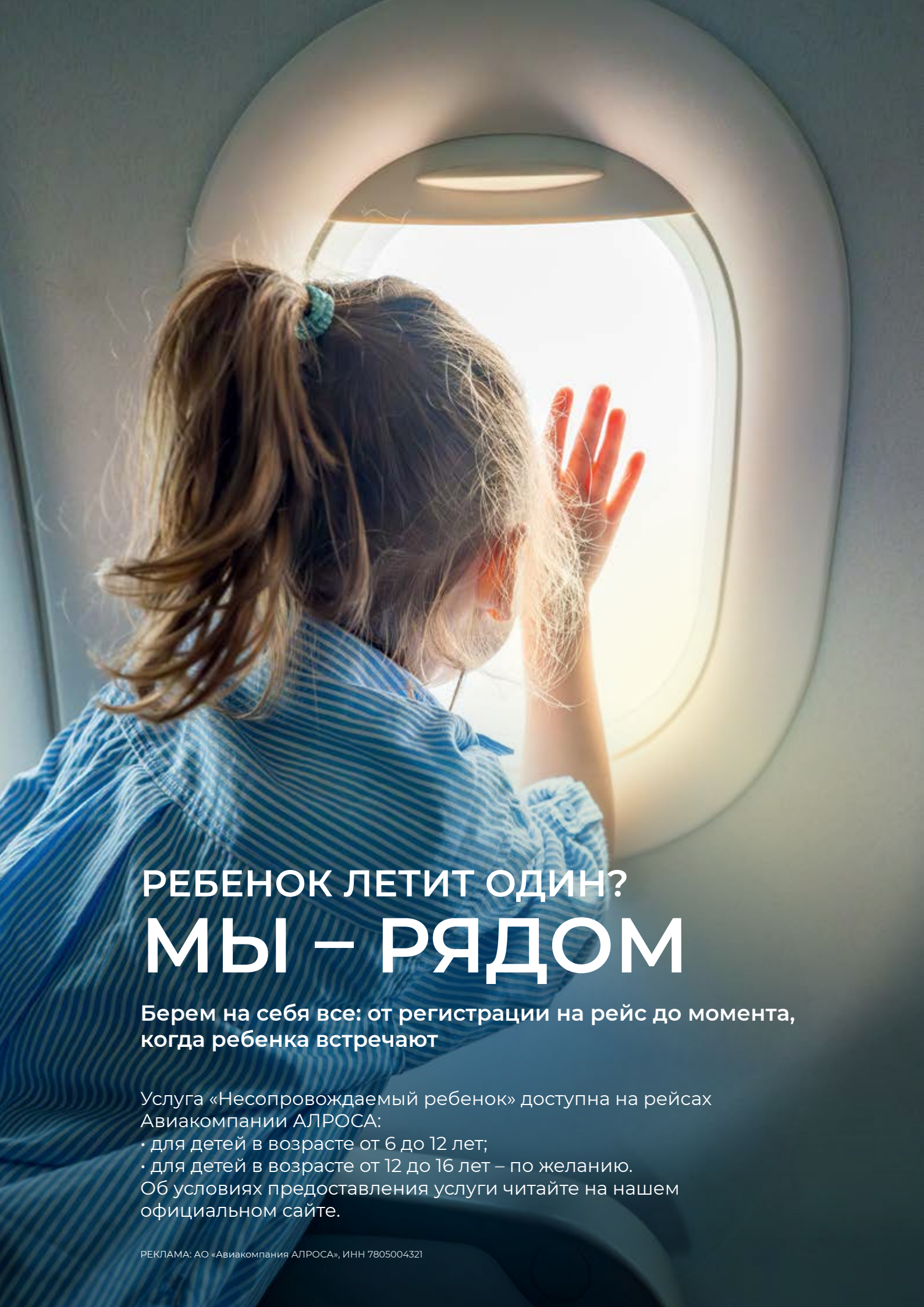
ЗАКАЗАТЬ
ЭКСКУРСИЮ



ВОЗДУШНАЯ
ПОЧТА



АЛРОСА
АВИАКОМПАНИЯ



РЕБЕНОК ЛЕТИТ ОДИН? МЫ – РЯДОМ

Берем на себя все: от регистрации на рейс до момента, когда ребенка встречают

Услуга «Несопровождаемый ребенок» доступна на рейсах Авиакомпании АЛРОСА:

- для детей в возрасте от 6 до 12 лет;
- для детей в возрасте от 12 до 16 лет – по желанию.

Об условиях предоставления услуги читайте на нашем официальном сайте.



С КЕМ НОВЫЙ ГОД
ВСТРЕТИМ, С ТЕМИ ЕГО
И ПРОВЕДЕМ

РАБОТАЕМ ВМЕСТЕ —
В АЛРОСА!



Все вакансии компании **АЛРОСА**