

Centrum

№7 | Winter 2025-2026

Travel magazine

Н А В О / В О З Д У Х



Пилот авиакомпании Centrum Air Сюзан Мамедова
Фото: Гю Кардава



Silk Road Samarkand Touristic Centre

Silk Road Samarkand

Откройте Silk Road Samarkand — современный туристический комплекс, который объединяет культуру, отдых и бизнес. На его территории расположены восемь отелей мирового уровня и уединённые эко-виллы, окружённые зелёными парками и зонами для прогулок. Международный Конгресс-центр и Экспо-центр делают комплекс важнейшей площадкой для MICE-мероприятий. Здесь можно не только отдыхать, но и открывать новые возможности для сотрудничества. А чтобы впечатления были ярче, в Silk Road Samarkand создана насыщенная гастрономическая карта — от авторских ресторанов до заведений с особой атмосферой.

Ресто-бар «ХмельновЪ»

Одним из таких мест является ресто-бар «ХмельновЪ» — сердце гастрономических открытий. Здесь вас ждёт собственная пивоварня с уникальными сортами крафтового пива и блюда европейской кухни: сочная рулька, фирменные колбаски, сытные закуски и домашние десерты. По субботам звучит живая музыка, наполняя зал энергией и превращая ужин в атмосферный вечер. После гастрономического путешествия самое время отправиться в историческое — в «Вечный город».

Вечный Город

Вечный город — это 17 гектаров истории, где архитектура древнего Востока оживает на глазах. Узкие улочки ведут к мастерским художников и ремесленников, а каждая лавка хранит дух старинных традиций. Прототипами зданий стали дома и площади, описанные в древних рукописях. Бирюзовые купола, мозаики дворцов и высокие минареты создают ощущение, будто вы перенеслись в прошлое. А завершить этот день, наполненный яркими впечатлениями, лучше всего в полной тишине и уединении — в Эко-Виллах комплекса.

Eco Village

Комплекс из 14 эко-вилл, построенных из сибирской сосны, создан для тех, кто ценит покой и комфорт. В каждой вилле — кухня, просторная гостиная, обеденная зона и терраса для завтраков на свежем воздухе. В центре комплекса — открытый бассейн и парковка для удобства гостей. Здесь можно расслабиться, восстановить силы и насладиться отдыхом вдали от городской суеты, оставаясь в гармонии с собой и природой.

Следите за нами в наших
социальных сетях
silkroad-samarkand.com
+998 (55) 705-55-55





Hilton



Hilton Tashkent City

Warmth and style
you'll want to return to.

Comfort, service and atmosphere created for those who appreciate the details.

At Hilton Tashkent City, every detail is carefully considered: the light from the panoramic windows, the high-quality cuisine and service, where everything is designed for your comfort. Here you can experience the harmony of cosiness and modern style — whether it's a holiday, a business meeting or a special event.

Hilton Tashkent City offers not just accommodation, but memories that you will want to return to again and again.

🌐 hilton.com/tashkentcity

☎ +998712108888

✉ reservations@hilton-tashkent.com

Hilton
TASHKENT CITY

HILL

DISCOVER CENTRAL ASIA WITH HILL
HILL BILAN MARKAZIY OSIYONI KASHF ETING



РЕКЛАМА

Ваш гид по стилю, путешествиям и культуре
Центральной Азии

*Markaziy Osiyoda uslub, sayohat va
madaniyat bo'yicha sizning yo'l boshchingiz*



Путешествуйте, вдохновляйтесь, открывайте лучшие
отели, рестораны и события вместе с нами:

*Sayohat qiling, ilhom oling va biz bilan eng yaxshi
mehmonxonalar, restoranlar hamda tadbirlarni kashf eting:*





ЕВРОПЕЙСКИЙ МЕДИЦИНСКИЙ ЦЕНТР — ЦЕНТР ИННОВАЦИОННОЙ МЕДИЦИНЫ И ЭКСПЕРТИЗЫ МИРОВОГО УРОВНЯ

ВЫСОКОПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ КОМАНДА ВРАЧЕЙ

Более 600 специалистов из США, Европы, Израиля и России работают по международным протоколам

ТЕХНОЛОГИЧНОСТЬ

Передовые методики диагностики и лечения, инновационные операционные и оборудование

ИННОВАЦИОННОСТЬ

Уникальные операции и международные стандарты

Нидаль Салим

Доктор медицинских наук,
директор Института онкологии EMC,
международный эксперт по клинической
онкологии, лучевой терапии
и радиохирургии.

Проконсультируйтесь
и запишитесь на приём:

+7 (495) 165 69 53

emcmos.ru

@emcmos

ФОРМУЛА КАЧЕСТВА ЖИЗНИ

РЕКЛАМА. ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ. ПРОКОНСУЛЬТИРУЙТЕСЬ СО СПЕЦИАЛИСТОМ.



ФЛАГМАН РОССИЙСКОЙ МЕДИЦИНЫ

Основанный в 1989 году, сегодня EMC представляет собой масштабный медицинский холдинг с пятью многопрофильными клиниками, реабилитационным центром и клиникой женского и детского здоровья.

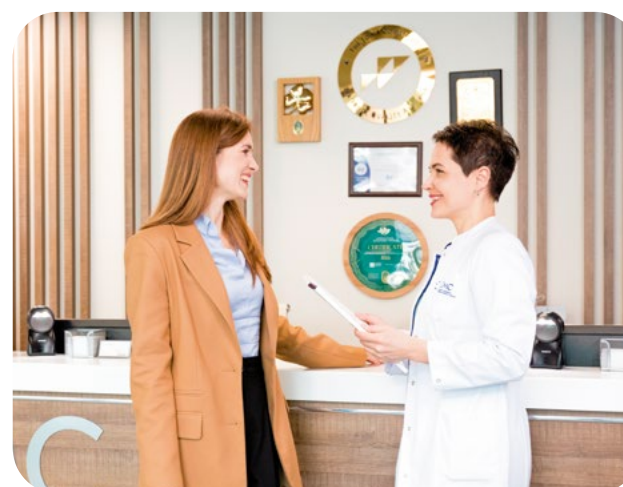
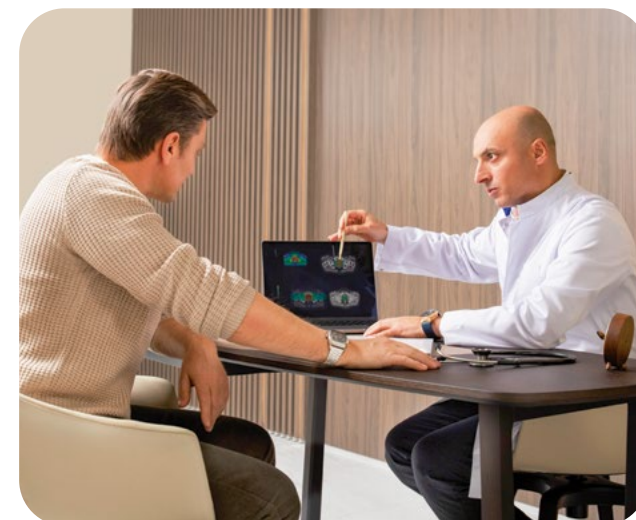
Международная команда из более чем 600 врачей из России, Европы, Израиля обеспечивает экспертизу в 57 медицинских направлениях.

«Иностранные пациенты часто удивляются, обнаруживая, что в Москве они могут получить лечение по международным протоколам с меньшими затратами», — отмечает директор Института онкологии EMC Нидаль Салим.

ИННОВАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

EMC первым в России внедрил систему EDGE Varian для лучевой терапии и радиохирургии, позволяющую проводить высокоточное лечение онкозаболеваний, в том числе удаление множественных метастазов в головном мозге с помощью технологии HyperArc. В 2025 году открылось первое в России отделение тераностики — передовое направление для лечения рака простаты и нейроэндокринных опухолей.

Хирургическая клиника стала центром притяжения для сложных случаев. С 2012 года накоплен колоссальный опыт в роботической хирургии с уникальными для России операциями.



КОМФОРТ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПАЦИЕНТОВ

Для гостей из-за рубежа созданы все условия: экспресс-программы обследований позволяют за 1–2 дня пройти до 40 исследований у 15 специалистов. Клиника обеспечивает услуги перевода, трансфера, помощь с размещением и оформлением визовых документов.

Сочетание культурной программы с инновационным лечением делает Москву уникальным направлением медицинского туризма.

ФОРМУЛА КАЧЕСТВА ЖИЗНИ

18



Havo / Воздух

MUNDARIJA

СОДЕРЖАНИЕ

18

O'z ko'zingiz bilan: e'tiborga loyiq voqealar
Своими глазами: события, достойные внимания

32

Nafas olishni istagan shahar
Город, который хочет дышать

42

Musaffo havo va yorqin taassurotlar:
qish mavsumi uchun 7 ta sayohat yo'nalishi
Чистый воздух и яркие впечатления: 7 направлений этой зимы

50

Aeroportlar ekologik yo'nalishda: aviatsiya tabiat
bilan qanday muvozanat izlamogda
Аэропорты на пути к экологии: как авиация
ищет баланс с природой

60

Asboblal jim qolganda...
О чём молчат приборы

82

Havodagi arxitektura:
ko'priklar, minoralar va osmondagi yo'llar
Архитектура воздуха: мосты, башни и дороги в небесах

92

Xavf chegarasida
На грани стихий

108

Uchar-gilam: avlodlarni birlashtiruvchi san'at
Ковёр-самолёт: искусство, связывающее поколения

114

Muvozanat va aniqlik simfoniyasi
Симфония баланса и точности

128

Birinchilar osmonda
Первые в воздухе

134

Osmonga oshno qilgan kasb
Профессия – небо

128



42



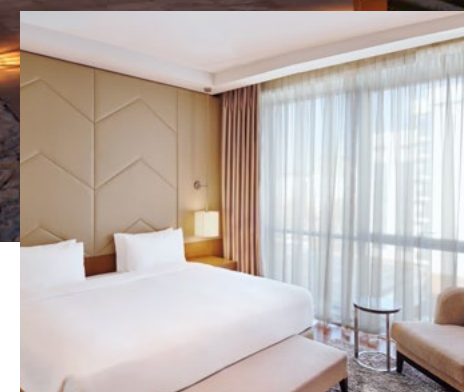
60



92



134



Luxury Tashkent Hotel for Business and Leisure

Hyatt Regency Tashkent offers the quintessential location for both business and leisure travelers. Make yourself at home in your spacious guestroom, dine in one of our two restaurants, lounge or bar. Hold a board meeting or an exclusive event and do not forget to relax in our pool and spa area. Here, you will find that productivity and relaxation are constants during your time in Tashkent.



Директор по маркетингу:
АНДРЕЙ ОСИНЦЕВ

Бренд-менеджер:
СОФЬЯ ЗАВЕРШИНСКАЯ

Главный редактор:
ЕЛИЗАВЕТА АЛМАЗОВА

Арт-директор:
ЭМИЛЬ ЗУБАИРОВ

Директор по спецпроектам:
ГИО КАРДАВА

Авторы:
ИСЛАМ РАХМАНОВ
АЛИНА ВОЗНЮК
ЭЛЬДАР ЮЛДАШЕВ
ХУРШИД ТАШКЕНТ

Редактор и корректор, узбекский язык:
НИЛУФАР МАВЛАНОВА

Редактор и корректор, русский язык:
МАРИНА ИСАЙЧЕВА

Дизайн и верстка:
ЭМИЛЬ ЗУБАИРОВ
АФЗАЛ ХАМИДОВ

Обложка:
ГИО КАРДАВА

Менеджер по продажам:
ЭЛЬЁР УСМАНОВ

Фото:
ГИО КАРДАВА
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ
РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН
ПО РАЗВИТИЮ ТУРИЗМА
НУРБЕК НИШАНБАЕВ
НУРИДДИН СУЛТАНБАЕВ

Адрес редакции:
Г. ТАШКЕНТ, МИРАБАДСКИЙ РАЙОН,
УЛ. ОЙБЕКА, 38Б.

Отдел рекламы
+998 77 028 18 10

Marketing bo'yicha direktor:
ANDREY OSINTSEV

Brend-menejeri:
SOFYA ZAVERSHINSKAYA

Bosh muharrir:
YELIZAVETA ALMAZOVA

Art-direktor:
EMIL ZUBAIROV

Maxsus loyihalar bo'yicha direktor:
GIO KARDAVA

Mualliflar:
ISLAM RAXMANOV
ALINA VOZNYUK
ELDAR YO'LDOSHEV
XURSHID TOSHKENT

Muharrir va musahhih, o'zbek tili:
NILUFAR MAVLANOVA

Muharrir va musahhih, rus tili:
MARINA ISAYCHEVA

Dizayn va sahifalash:
EMIL ZUBAIROV
AFZAL XAMIDOV

Muqova:
GIO KARDAVA

Savdo menejeri:
ELYOR USMONOV

Foto:
GIO KARDAVA
O'ZBEKISTON RESPUBLIKASI
TURIZMNI RIVOJLANTIRISH
DAVLAT QO'MITASI
NURBEK NISHANBOYEV
NURIDDIN SULTONBOYEV

Tahririyatning yuridik manzili:
TOSHKENT SHAHRI, MIROBOD
TUMANI, OYBEK KO'CH., 38B.

Reklama bo'limi
+998 77 028 18 10

Лицензия №854711
Распространяется бесплатно.

Редакция не несёт ответственности
за содержание рекламных материалов.
Использование материалов или
их фрагментов в любой форме
допускается исключительно
с письменного разрешения редакции.

Отпечатано в типографии Print
House Gerona: Республика Казахстан,
г. Алматы, ул. Сатпаева, 30а/3,
офис 124. Формат 210×297 мм.
Печать офсетная.
Тираж 15 000 экземпляров.

Litsenziya №854711
Bepul tarqatiladi.

Tahririyat reklama materiallarining
mazmuni uchun javobgar emas.
Materiallar yoki ularning qismlaridan
har qanday shaklda foydalanishga faqat
tahririyatning yozma ruxsati
bilan yo'l qo'yiladi.

Print House Gerona tipografiyasida
chop etilgan: Qozog'iston Respublikasi,
Olmaota shahri, Satpaev ko'chasi, 30a/3,
124-ofis. Format 210×297 mm.
Ofset bosma. Nashr 15 000 nusxa.



РЕКЛАМА

YuliyaKutovaya jewelry
Ювелирный отдел TeploStore. Ул. Нукус 31/2

Скидка 5%
по промокоду
Centrum



AZIZ DO‘STLAR!

Havo – bizning stixiyamiz. U bizga yanada balandroqqa ko‘tarilish, shaharlar va odamlarni birlashtirish, dunyoni yangi balandlikdan ko‘rish imkonini beradi. Yo‘lovchi uchun bu – illyuminatordan ko‘ri-nadigan ajoyib manzaralar va kenglik, biz uchun esa – mas’uliyat ma-koni. Axir havo turlicha bo‘ladi: toza va tiniq, yorug‘lik va umidga to‘la yoki tashvishli, zaif hamda g‘amxo‘rlikka muhtoj.

Har bir parvozimiz shunchaki A nuqtadan B nuqtagacha bo‘lgan yo‘l emas. Bu insoniyatning kelajak sari tashlagan katta qadaminig bir qismi. Biz shuni bilamizki, osmon bizni bejiz qabul qilmaydi. Agar unda qandaydir iz qoldirishimizga to‘g‘ri kelsa, bu ongli qarorlar va g‘amxo‘rlikning izi bo‘lishi kerak. Shu sababli biz parvozlarni yanada ekologik toza qilish, texnologiyalarni aqlliroq yaratish va atrof-muhit-ga ta’sirimizni iloji boricha kamaytirish haqida o‘ylamoqdamiz. Havo – bu faqat biz nafas olayotgan muhit emas, balki hammamizni birlashtirib turuvchi unsur.

Ushbu sonda biz havo haqida – uni stixiya, ilhom manbai va si-nov deb, so‘z yuritamiz. Uchuvchilar balandlikda nimalarni his qilishi, insonning osmon bilan yaqinlik izlashi – hayratga soluvchi kuzatuv maydonchalaridan tortib, haqiqiy erkinlik tuyg‘usini baxsh etuvchi ekstremal sarguzashtlar, shuningdek, osmon uchun mas’uliyat nega har birimizdan boshlanishi haqida suhbatlashamiz.

**Hurmat bilan,
Centrum Holding bosh direktori
Abdulaziz Abdurahmonov**

ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ!

Воздух – наша стихия. Он даёт нам возможность поднимать-ся выше, соединять города и людей, видеть мир с новой высоты. Для пассажира это лёгкость и простор за иллюминатором, а для нас – пространство ответственности. Ведь воздух бывает разным: чистым и прозрачным, наполненным светом и надеждой, или тре-вожным, уязвимым, нуждающимся в заботе.

Каждый наш рейс – это не просто путь из точки А в точку Б. Это часть большого движения человечества навстречу будущему. Мы знаем: небо принимает нас не просто так. Если и оставлять в нём след, то пусть это будет след осознанных решений и заботы. Поэтому мы думаем о том, как сделать наши полёты экологичнее, технологии – умнее, а влияние на окружающую среду – минималь-ным. Воздух – не только то, чем мы дышим, но и то, что объединяет нас всех.

В этом номере мы говорим о воздухе как о стихии, вдохнове-нии и вызове. О том, что чувствуют пилоты на высоте, как человек ищет соприкосновения с небом – от смотровых площадок, где захватывает дух, до экстремальных приключений, дарящих вкус настоящей свободы, и о том, почему ответственность за небо начинается с каждого из нас.

**С уважением,
генеральный директор Centrum Holding
Абдулазиз Абдурахманов**



CENTRUM HOLDING – AVIATSIYA, LOGISTIKA, YUK TASHISH VA TURIZM SOHALARIDAGI KOMPANIYALARNI BIRLASHTIRGAN BRENDLAR OILASI. BIZ SAYOHATNI ARZON, LOGISTIKANI SAMARALI VA BIZNESNI KENGAYTIRADIGAN EKOTIZIM YARATMOQDAMIZ.

CENTRUM HOLDING – СЕМЬЯ БРЕНДОВ, ОБЪЕДИНЯЮЩАЯ КОМПАНИИ В СФЕРАХ АВИАЦИИ, ЛОГИСТИКИ, ГРУЗОПЕРЕВОЗОК И ТУРИЗМА. МЫ СОЗДАЁМ ЭКОСИСТЕМУ, КОТОРАЯ ДЕЛАЕТ ПУТЕШЕСТВИЯ ДОСТУПНЫМИ, ЛОГИСТИКУ – ЭФФЕКТИВНОЙ, А БИЗНЕС – МАСШТАБИРУЕМЫМ.



Авиакомпания Centrum Air предлагает доступные и удобные перелёты на современных самолётах. Мы постоянно работаем над расширением географии полётов и улучшением сервиса, планируя увеличить флот до 14 самолётов и добавить 15 новых направлений в этом году.

Centrum Air aviakompaniyasi zamonaviy samolyotlarda arzon va qulay parvozlarni taklif etadi. Biz parvozlarni geografiasini kengaytirish va xizmat ko'rsatishni yaxshilash ustida doimiy ish olib bormoqdamiz, bu yil parvozlarni sonini 14 taga yetkazish va 15 ta yangi yo'nalishni qo'shishni rejalashtirmoqdamiz.



Centrum Holidays, с конца 2024 года официально получивший статус национального туроператора, занимаемся комплексной организацией въездного и выездного туризма. Мы разработали 13 туристических направлений по самым живописным местам, заключили 500 прямых контрактов с отелями, привлекли 350 гидов, наладили сотрудничество с 2300 турагентами. С Centrum Holidays мы открываем Узбекистан для мира и мир — для вас.

Centrum Holidays — 2024-yil oxiridan rasman milliy turoperator maqomini olgan bo'lib, kirish va chiqish turizmini kompleks tashkil etish bilan shug'ullanadi. Biz eng chiroyli joylar bo'ylab 13 ta sayyohlik yo'nalishini ishlab chiqdik, mehmonxonalar bilan 500 ta to'g'ridan-to'g'ri shartnoma tuzdik, 350 ta gidni jalb qildik, 2300 ta turagent bilan hamkorlikni yo'lga qo'ydik. Centrum Holidays bilan biz O'zbekistonni dunyoga, dunyoni esa sizga ochamiz.

MY FREIGHTER

My Freightler — ведущая грузовая авиакомпания в Центрально-Азиатском регионе, специализирующаяся на транспортировке коммерческих грузов, обеспечивая свыше 60 процентов грузоперевозок Узбекистана. Наша основная задача — предлагать партнерам надёжные поставки, поддерживая бизнес и торговые связи по всему миру. В этом году мы планируем увеличить флот до 13 самолётов, чтобы доставлять грузы ещё быстрее и эффективнее.

My Freightler — Markaziy Osiyo mintaqasidagi tijorat yuklarini tashishga ixtisoslashgan yetakchi yuk aviakompaniyasi bo'lib, O'zbekiston yuk tashishlarining 60 foizdan ortig'ini ta'minlaydi. Bizning asosiy vazifamiz — butun dunyo bo'ylab biznes va savdo aloqalarini qo'llab-quvvatlagan holda hamkorlarga ishonchli yetkazib berishni taklif etish. Joriy yilda yuklarni yanada tez va samarali yetkazib berish uchun samolyotlar sonini 13 taga yetkazishni rejalashtirganmiz.



Centrum Logistics Group — ведущий мультимодальный оператор, предлагающий инновационные логистические решения. Мы перевозим тысячи тонн грузов в 7 000 контейнерах, на 350 автоприцепах и 500 ж/д платформах, обеспечивая их своевременную доставку по всему миру.

Centrum Logistics Group - innovatsion logistika yechimlarini taklif qiluvchi yetakchi multimodal operator. Biz minglab tonna yuklarni 7000 ta konteyner, 350 ta avtopritsep va 500 ta temir yo'l platformalarida tashiyamiz va ularning butun dunyo bo'ylab o'z vaqtida yetkazilishini ta'minlaymiz.



UzLogistic — компания, предоставляющая комплексные логистические услуги, включая складирование, транспортировку и мультимодальные перевозки, обеспечивая надёжное хранение и быструю обработку грузов на современных логистических комплексах, стратегически расположенных в ключевых точках Узбекистана.

UzLogistic — O'zbekistonning muhim nuqtalarida strategik joylashgan zamonaviy logistika majmualarida yuklarni ishonchli saqlash va tezkor qayta ishlashni ta'minlaydigan omborxona, transport va multimodal tashishni o'z ichiga olgan kompleks logistika xizmatlarini ko'rsatuvchi kompaniya.





Крупнейшая частная авиакомпания Узбекистана с самым современным парком воздушных судов

Наш флот:

2025 — 15 самолётов



В настоящее время:
5 × Airbus A320-200
2 × Airbus A320neo
3 × Airbus A321neo
3 × Airbus A330-300

Предстоящие:
1 × Airbus A330-300
1 × Airbus A321neo

2026 — 25 самолётов



7 × Airbus A320-200
3 × Airbus A321-200
1 × Airbus A330-300

Перевезли за 2025 г.

1 500 000+
пассажиров



Динамично развивающийся 3PL-оператор, перевозящий грузы по всему миру

7000+

40-футовых
контейнеров

350+

автоприцепов
и контейнеровозов

500+

железнодорожных
платформ

MY FREIGHTER

Ведущая грузовая авиакомпания в регионе, основанная в Узбекистане

Наш флот

2025 — 11 самолётов



10 × Boeing B767-300F
1 × Boeing B757F

60%

грузов Узбекистана в 2024 году было
перевезено нашими рейсами

2026 — 19 самолётов



3 × Boeing B767-300F
1 × Boeing B757F
4 × Airbus A330-300F

В 2025 году выполнено

8000+
рейсов

Проведено в полёте

12 800+
часов



Часть группы компаний Centrum Holding, которая специализируется на комплексной и технологичной логистике, управлении цепочками поставок

Закрытый склад
в Ташкенте
площадью

6600 м²

Контейнерный
терминал в Ангрене
площадью

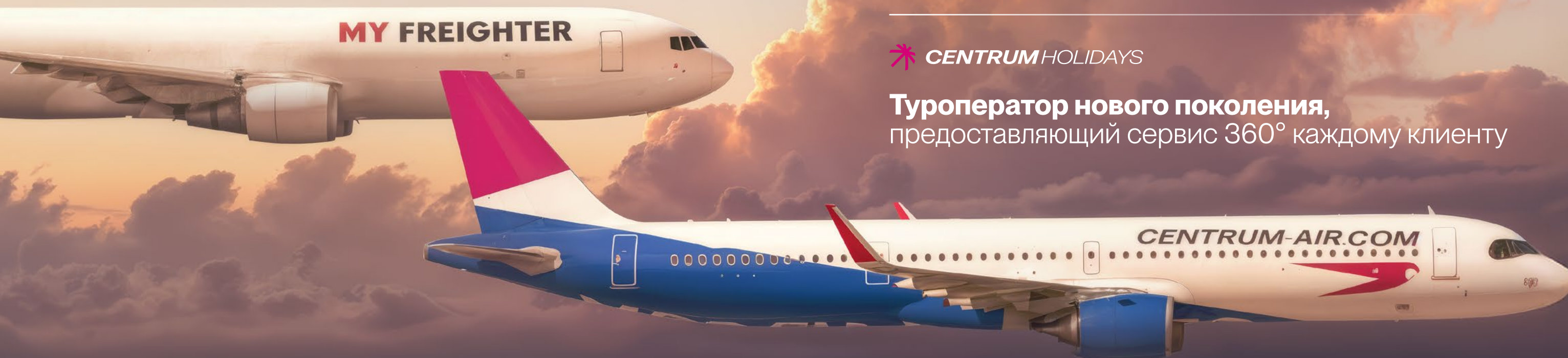
18,4 га

Склад в Ахтачи
площадью

11 га



Туроператор нового поколения, предоставляющий сервис 360° каждому клиенту



О‘З КО‘ЗИГИЗ BILAN: Е‘ТИБОРГА LOYIQ VOQEALAR

СВОИМИ ГЛАЗАМИ: СОБЫТИЯ,
ДОСТОЙНЫЕ ВНИМАНИЯ



РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ ОТ 1,8 млн сумов

ТАШКЕНТ → 4 ч. → ДУБАЙ

КОНЦЕРТ ТОМАСА АНДЕРСА

3 января 2026 года

Дубай, ОАЭ

На сцене Dubai Opera выступит Томас Андерс, экс-вокалист группы Modern Talking, с большим сольным концертом. Этот вечер перенесёт зрителей в атмосферу 80-х: в программе прозвучат все главные хиты Modern Talking – You're My Heart, You're My Soul, Cheri, Cheri Lady, Brother Louie и другие, а также лучшие песни из сольного репертуара Андерса. После более чем 40 лет на сцене Томас Андерс по-прежнему пленяет публику своим голосом и харизмой. Концерт в ультрасовременной Dubai Opera станет элегантным ретровечером: поклонники евродиско получают редкую возможность услышать любимые мелодии вживую в исполнении одной из самых узнаваемых звёзд европейской поп-музыки.

THOMAS ANDERS KONSERTI

3-yanvar 2026-yil

Dubay, BAA

Dubai Opera sahnasida «Modern Talking» guruhining sobiq vokalchisi Thomas Anders katta yakkaxon konsert bilan chiqish qiladi. Bu kecha tomoshabinlarni 80-yillar muhitiga yetaklaydi: dasturda «Modern Talking»ning eng mashhur xitlari – «You're My Heart, You're My Soul», «Cheri, Cheri Lady», «Brother Louie» va boshqalar, shuningdek, Andersning yakkaxon ijodidagi eng yaxshi qo'shiqlari yangraydi. Tomas Anders 40 yildan ortiq sahnada faoliyat yuritganiga qaramay, hanuzgacha o'zining ovozi va xarizmasi bilan tomoshabinlarni maftun etib kelmoqda. Zamonaviy Dubai Opera binosidagi konsert ajoyib retro kechaga aylanadi: yevrodisko muxlislari Yevropa pop-musiqasining eng taniqli yulduzlaridan biri ijrosida sevimli qo'shiqlarini jonli ovozda tinglab, noyob imkoniyatga ega bo'ladilar.

КОНЦЕРТ АНСАМБЛЯ «ПЕСНЯРЫ»

5 января

Санкт-Петербург, Россия

В самом сердце зимнего Петербурга, на сцене легендарного Дома офицеров, прозвучат песни, с которых начиналась целая эпоха. Белорусский государственный ансамбль «Песняры» отпразднует 55-летие большим праздничным концертом. Их репертуар – это золотой фонд советской и постсоветской эстрады: «Беловежская пуща», «Вологда», «Алесья» и, конечно, культовая «Белоруссия». Эти мелодии знают наизусть три поколения, а их живое звучание – редкая удача в эпоху цифрового шума. «Песняры» – это когда каждая строчка проникает в душу, а каждое выступление превращается в музыкальное путешествие в прошлое, полное тепла и ностальгии.

«PESNYARY» ANSAMBLI KONSERTI

5-yanvar

Sankt-Peterburg, Rossiya

Qishki Peterburgning qoq markazida, afsonaviy ofitserlar uyi sahnasida butun bir davrni boshlab bergan qo'shiqlar yangraydi. «Pesnyary» Belarus davlat ansambli o'zining 55 yilligini katta bayram konserti bilan nishonlaydi. Ularning repertuari – sovet va postsovet estrada san'atining oltin fondi hisoblanadi: «Belovejskaya pushcha», «Vologda», «Alesya» va albatta, afsonaviy «Belorussiya». Bu kuylarni uch avlod yoddan biladi, ularning jonli ijrosi esa raqamli shovqin davrida kamdan-kam uchraydigan baxt. «Pesnyary» – bu har bir satri qalbga kirib boradigan, har bir chiqish esa ilqlik va sog'inch to'la o'tmishga, musiqiy sayohatga aylanadigan hodisa.



РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ ОТ 1,6 млн сумов

ТАШКЕНТ → 5 ч. 30 мин. → САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

ШЕДЕВРЫ QUEEN НА ВИОЛОНЧЕЛЯХ

6 января
Москва, Россия

Представьте: Bohemian Rhapsody не из колонок, а в живом исполнении виолончелей – густо, глубоко, с драматизмом симфонического звучания. В московском Фольклорном центре развернётся настоящий музыкальный спектакль: Magic Cellos Band сыграют Queen в совершенно новой аранжировке. Virtuозы классической школы берут рок-легенду и делают её театром эмоций – We Are the Champions, Don't Stop Me Now, Somebody to Love – всё прозвучит свежо, красиво и с размахом. Это вечер, где сцена станет камерной ареной страсти, где Queen обретут новую, почти кинематографичную форму, и вы захотите переслушать их заново – с закрытыми глазами и широко открытым сердцем.

«QUEEN» ASARLARI VIOLONCHELLARDA

6-yanvar
Moskva, Rossiya

Tasavvur qiling: «Bohemian Rhapsody» kolonkalardan emas, chuqur, jiddiy va simfonik ohangning dramatzmi bilan violonchellarning jonli ijrosida yangraydi. Moskvaning Folklor markazida haqiqiy musiqiy spektakl bo'lib o'tadi: «Magic Cellos Band» «Queen» asarlarini mutlaqo yangi aranjirovkada ijro etadi. Klassik maktab virtuozlari rok afsonasini olib, uni hissiyotlar teatriga aylantiradilar – «We Are the Champions», «Don't Stop Me Now», «Somebody to Love» – barchasi yangicha, go'zal va keng ko'lamda yangraydi. Bu kechada sahna ehtirosar to'la maydonchaga o'xshaydi, «Queen» yangi, deyarli kinolardagidek shaklga o'tadi. Siz ularni yana qayta tinglashni xohlab qoladigan, ko'zingizni yumib, yuragingizni keng ochadigan kecha bo'ladi.



РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ

от 1 млн сумов

ТАШКЕНТ

→ 4 ч. 40 мин. →

МОСКВА

КОНЦЕРТ ÇAĞRI SINCI

10 января
Стамбул, Турция

Локальный хип-хоп в Стамбуле звучит по-особенному, и Çağrı Sinci – один из тех артистов, кто задаёт ему тон. Его выступление в клубе Blind станет манифестом андерграунда: честные тексты, экспериментальные биты и социальный нерв. Турецкий рэп получил своё лицо, и это лицо с татуировками, прямым взглядом и микрофоном, которым можно поджечь улицы. Этот концерт – не просто музыка, это голоса переулков, бетонных крыш и ночных электричек Стамбула. Для тех, кто любит хип-хоп с характером и уличным хребтом.

ÇAĞRI SINCI KONSERTI

10-yanvar
Istanbul, Turkiya

Istanbuldagi mahalliy hip-hop o'ziga xos ohangda yangramoqda, Çağrı Sinci unga yo'nalish berayotgan san'atkorlardan biridir. Uning Blind klubidagi chiqishi haqiqiy andergaund manifestiga aylanadi: samimiy matnlar, eksperimental bitlar va ijtimoiy hayajon. Turk repi o'z qiyofasini topdi, bu qiyofa tatuirovkali, to'g'ri nigohli va ko'chalarni larzaga solishga qodir mikrofon tutgan yuzdir. Bu konsert – shunchaki musiqa emas, bu Istanbulning tor ko'chalari, beton tomlari va tungi elektr poyezdlarining ovozi. Tadbir fe'l-atvorli va ko'cha ruhiga ega hip-hopni sevuvchilar uchun mo'ljallangan.

РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ

от 1,8 млн сумов

ТАШКЕНТ

→ 5 ч. 30 мин. →

СТАМБУЛ



ÇAĞRI SINCI

10 Ocak 2026 Cumartesi
21:30

Blind İstanbul, İstanbul



РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ

от 3,5 млн сумов

ТАШКЕНТ

→ 5 ч. 40 мин. →

ДЖИДДА

СУПЕРКУБОК ИСПАНИИ ПО ФУТБОЛУ

7–11 января
Джидда, Саудовская Аравия

Саудовская Аравия вновь примет розыгрыш Суперкубка Испании. Матчи мини-турнира пройдут с 7 по 11 января в Джидде на берегу Красного моря. В третий раз в истории испанский суперкубок состоится на стадионе King Abdullah Sports City, где 7 и 8 января пройдут полуфиналы, а финал намечен на 11 января (21:00 по местному времени). За трофей поборются четыре топ-клуба Испании – жеребьёвка уже свела в полуфиналах «Барселону» с «Атлетиком» и «Реал Мадрид» с обладателем Кубка. Болельщиков ждёт жаркое противостояние испанских грандов под саудовским солнцем, а сам турнир станет ярким спортивным началом 2026 года.

FUTBOL BO'YICHA ISPANIYA SUPERKUBOGI

7-11 yanvar
Jidda, Saudiya Arabistoni

Saudiya Arabistoni yana bir bor Ispaniya Superkubogi musobaqasiga mezbonlik qiladi. Mini-turnir o'yinlari 7-11 yanvar kunlari Qizil dengiz bo'yida joylashgan Jidda shahridagi «King Abdullah Sports City» stadionida o'tkaziladi. Bu stadion tarixda uchinchi marta Ispaniya Superkubogiga mezbonlik qiladi: 7- va 8-yanvar kunlari yarim final uchrashuvlari, 11-yanvar kuni esa final (mahalliy vaqt bilan soat 21:00 da) bo'lib o'tadi. Kubok uchun Ispaniyaning to'rtta top-klubi kurash olib boradi – qur'a allaqachon yarim finalda «Barselona» ni «Atletik» va «Real Madrid»ni kubok sohibi bilan to'qnashtirgan. Muxlislarni Saudiya quyoshi ostida ispan grandlarining qizg'in bahslari kutmoqda. Musobaqa 2026-yilning eng yorqin sport voqeasi bo'ladi.

ХРАМОВАЯ ЯРМАРКА В ГУАНЧЖОУ

15–21 января
Гуанчжоу, Китай

Если вы ищете настоящий восточный праздник, где традиции и атмосфера сливаются в единое полотно – храмовая ярмарка в Гуанчжоу откроет двери в прошлое и настоящее Поднебесной. Здесь уличные танцы драконов соседствуют с буддийскими ритуалами, китайская опера звучит с уличных сцен, а рядом продают пряные лепёшки и жареные каштаны. В этот февральский период древние кварталы города преобразуются: фонари, шелест шёлка, дым благовоний и ощущение, что время остановилось. Это больше, чем ярмарка – это коллективная медитация на тему весны, обновления и культурной памяти.

GUANCHJOU IBODATXONA YARMARKASI

15-21 yanvar
Guanchjou, Xitoy

Agar siz an'analar va muhit yaxlit bir manzaraga aylanadigan haqiqiy sharqona bayramni izlayotgan bo'lsangiz, Guanchjoudagi ibodatxona yarmarkasi Osmon osti mamlakatining o'tmishi va buguniga eshik ochadi. Bu yerda ajdarho raqslari budda marosimlari bilan yonma-yon, ko'cha sahnalarida Xitoy operasi yangraydi, yaqin atrofda esa xushta'm nonlar va qovurilgan kashtan yong'oqlar sotiladi. Fevral oyining bu davrida shaharning qadimiy mahallalari o'zgarib ketadi: chiroqlar, ipak matolarning shitirlashi, xushbo'y tutunlar, vaqt go'yo to'xtab qolgandek tuyuladi. Bu oddiy yarmarka emas – bu bahor, yangilanish va madaniy xotira haqida birgalikdagi meditatsiya.



РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ

от 2,7 млн сумов

ТАШКЕНТ

→ 6 ч. 55 мин. →

ГУАНЧЖОУ



КОНЦЕРТ ДУЭТА SELOFAN

📅 24 января

📍 Тбилиси, Грузия

Впервые в тбилисском клубе Junkyard выступит греческий дарк-вейв дуэт Selofan. Музыканты известны фирменным звучанием на стыке cold wave и minimal synth: их мрачная ки-нематографичная атмосфера создаётся гипнотичными синтезаторами, глубоким вокалом и меланхоличным саксофоном. Группа покорила поклонников готической сцены на фестивалях Wave Gotik Treffen и Grauzone, а теперь привозит своё завораживающее шоу в Тбилиси. Концерт станет настоящим подарком для любителей пост-панка и дарк-электро: окунуться в мрачную романтику Selofan смогут все желающие.

«SELOFAN» DUETINING KONSERTI

📅 24-yanvar

📍 Tbilisi, Gruziya

Tbilisining «Junkyard» klubida ilk bor yunon dark-wave dueti «Selofan» sahnaga chiqadi. Musiqachilar cold wave va minimal synth uslublarini birlashtirgan oʻziga xos ohang bilan tanilgan: ularning qorongʻi kinematografik muhiti gipnotik sintezatorlar, chuqur ovoz va gʻamgin saksofon yordamida yaratiladi. Guruh «Wave Gotik Treffen» va «Grauzone» festivallarida gotik sahna muxlislarini oʻziga rom etdi, endi esa oʻzining sehrlı tomoshasini Tbilisiga olib kelmoqda. Konsert post-pank va dark-elektro ishqibozlari uchun haqiqiy sovgʻa boʻladi: barcha istaganlar «Selofan»ning qaygʻuli romantikasiga shoʻngʻishlari mumkin.

WWE ROYAL RUMBLE 2026

📅 31 января

📍 Эр-Рияд, Саудовская Аравия

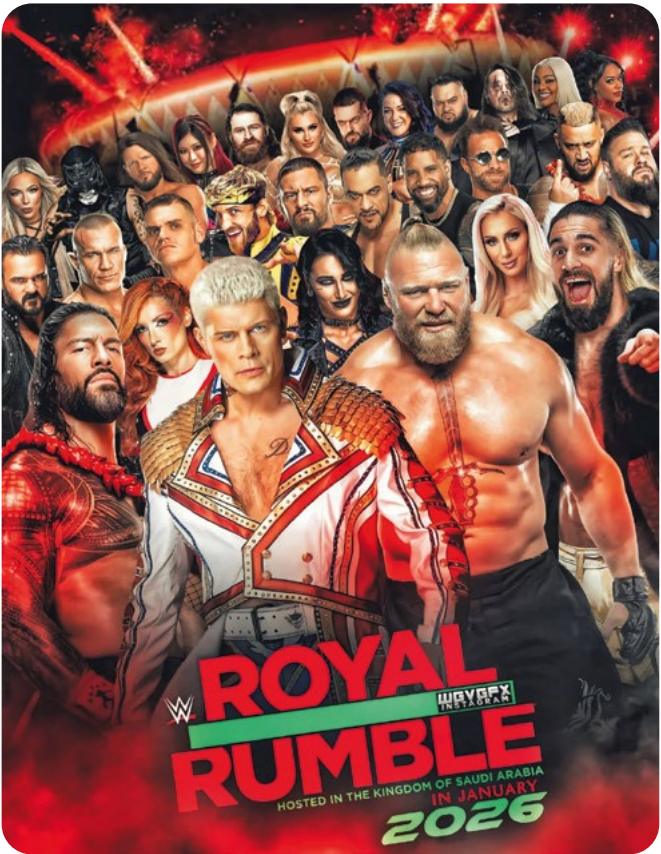
Впервые в истории шоу WWE Royal Rumble пройдет за пределами Северной Америки – столицей легендарного рестлинг-ивента станет Эр-Рияд, который примет Royal Rumble 39-го ежегодного выпуска. Шоу назначено на субботу, 31 января 2026 года и войдет в программу фестиваля Riyadh Season. На арене в саудовской столице развернется грандиозное действо: традиционные «Королевские битвы» – по 30 рестлеров в мужском и женском матчах – определяют претендентов на титульные бои Рестлмании. Для ближневосточных фанатов WWE это уникальный шанс увидеть живьем таких суперзвезд, как Джон Сина, Роман Рейнс, Бьянка Белэр и др. Royal Rumble 2026 обещает стать одним из самых масштабных спортивно-развлекательных событий года и привлечет в Саудовскую Аравию тысячи поклонников рестлинга со всего мира.

WWE ROYAL RUMBLE 2026

📅 31-yanvar

📍 Ar-Riyod, Saudiya Arabistoni

Tarixda ilk bor WWE Royal Rumble shousi Shimoliy Amerikadan tashqarida oʻtkaziladi – afsonaviy restling tadbirining poytaxti Ar-Riyod boʻladi, u Royal Rumblesining 39-yillik nashrini qabul qiladi. Shou 2026-yilning 31-yanvar shanba kuniga belgilangan boʻlib, Riyadh Season festivali dasturiga kiritiladi. Saudiya poytaxtidagi arenada haqiqiy tomosha – anʼanaviy «Qirollik janglari» – erkaklar va ayollar bellashuvlarida 30 tadan kurashchi ishtirok etib, Restlmaniya unvon janglariga daʼvogarlarni aniqlab beradi. WWEʼning Yaqin Sharqdagi muxlislari uchun bu Jon Sina, Roman Reynolds, Byanka Beler kabi superyulduzlarni jonli koʻrish uchun noyob imkoniyatdir. Royal Rumble 2026-yilning eng yirik sport va koʻngilochar voqealaridan biri boʻlishi va butun dunyodan minglab restling ishqibozlarini Saudiya Arabistoniga jalb etishi kutilmoqda.



РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ

ОТ 3,5 млн сумов

ТАШКЕНТ → 5 ч. 40 мин. → ДЖИДДА

КОНЦЕРТ ГРУППЫ «ОКЕАН ЕЛЬЗИ»

📅 8 февраля

📍 Баку, Азербайджан

Украинская рок-группа «Океан Ельзи» выступит с большим сольным концертом на сцене Дворца имени Гейдара Алиева. Это возвращение «Океан Ельзи» в Азербайджан после многолетнего перерыва, и концерт обещает стать одним из самых ярких музыкальных событий зимы. Святослав Вакарчук и его группа исполнят любимые миллионами песни – «Обійми», «Без бою», «Вставай» и другие душевные рок-баллады и гимны, которые уже два десятилетия вдохновляют слушателей по всему миру. Не пропустите этот вечер искренней музыки: «Океан Ельзи» славятся мощной энергетикой живых выступлений и обязательно подарят бакинской публике незабываемые эмоции.

«OKEAN ELZY» GURUHI KONSERTI

📅 8-fevral

📍 Boku, Ozarbayjon

Ukrainaning «Okean Elzy» rok guruhi Heydar Aliyev nomidagi saroy sahnasida katta yakkaxon konsert bilan chiqish qiladi. Bu – uzoq tanaffusdan soʻng guruhning Ozarbayjonga qaytishi boʻlib, konsert qishning eng yorqin musiqiy tadbirlaridan biriga aylanishi kutilmoqda. Svyatoslav Vakarchuk va uning guruhi millionlab muxlislarning sevimli qoʻshiqlari – «Obiyimi», «Bez boyu», «Vstavay» va yigirma yildan beri butun dunyo boʻylab tinglovchilarni ilhomlantirib kelayotgan boshqa yoqimli rok-balladalar va madhiyalarni ijro etadi. Samimiy musiqa oqshomini oʻtkazib yubormang: «Okean Yelzi» jonli ijrolarning kuchli energiyasi bilan mashhur va Boku tomoshabinlariga unutilmas his-tuygʻularni taqdim etishi shubhasiz.



РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ

ОТ 1,4 млн сумов

ТАШКЕНТ → 3 ч. 5 мин. → БАКУ

ХРАМОВЫЙ ФЕСТИВАЛЬ БОЛУО

📅 11–13 февраля

📍 Гуанчжоу, Китай

Три дня в Гуанчжоу будут отданы празднику, который объединяет религию, культуру и театр. Фестиваль у храма бога Южного моря – это цветные шествия, ритуалы с флагами, ночные танцы, выступления циркачей и целые драмы на временных сценах. В небе фейерверки, в воздухе аромат сандала, а на лицах – улыбки. Это древнее торжество, в котором живёт дух Старого Китая: всё подлинно, всё звучит на языке предков, всё дышит историей. Если вы хотите увидеть Китай без туристических декораций, – вам сюда.

BOLUO IBODATXONA FESTIVALI

📅 11-13 fevral

📍 Guanchjou, Xitoy

Uch kun davomida Guanchjouda din, madaniyat va teatrni birlashtirgan bayram boʻlib oʻtadi. Janubiy dengiz xudosi ibodatxonası yaqinidagi festival – bu rang-barang yurishlar, bayroqlar bilan oʻtkaziladigan marosimlar, tungi raqslar, sirkchilarning chiqishlari va vaqtinchalik sahnalarda namoyish etiladigan haqiqiy dramatik chiqishlar. Osmonda – mushaklar, havoda – santal ifori, yuzlarda esa – tabassum. Bu qadimiy bayramda Qadimgi Xitoy ruhi yashaydi: barchasi asl, barchasi ajdodlar tilida jaranglaydi, barchasi tarix nafasini olib turadi. Agar siz Xitoyni sayyohlik bezaklarsiz koʻrishni istasangiz, aynan shu yerga tashrif buyuring.

РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ

ОТ 2,7 млн сумов

ТАШКЕНТ → 6 ч. 55 мин. → ГУАНЧЖОУ

КОНЦЕРТ ГРУППЫ WAVVES

12 февраля
Стамбул, Турция

Blind İstanbul не выдержит – он просто треснет от перегруза гитарных волн и панк-хоров. Wavves едут в Стамбул, и это значит, сёрф-рок вернётся туда, где его не ждали. Американцы везут концерт, на котором не будет компромиссов – только шум, драйв и энергия с ног до головы. Хиты, орущие басы, вокал, как будто записанный в гараже, и сотни фанатов, прыгающих в такт. Никакой позы, только настоящая музыкальная лихорадка. Если вы скучали по эпохе MySpace и грязному калифорнийскому року, Wavves вам это вернёт.

«WAVVES» GURUHI KONSERTI

12-fevral
Istanbul, Turkiya

Blind İstanbul buni ko'tara olmaydi – u shunchaki gitara to'lqinlari va pank xorlarining bosimidan junbishga keladi. Wavves Istanbul-ga kelmoqda, bu degani: syorf-rok kutilmaganda qaytadi. Amerikaliklar murosasizlikka to'la konsert olib kelishadi – faqat shovqin, hayajon va boshdan-oyoq energiya. Xitlar, shovqin-suronli baslar, xuddi garajda yozib olingandek vokal va bir maromda sakrayotgan yuzlab muxlislar. Hech qanday yasama holat yo'q, faqat haqiqiy musiqiy jo'shqinlik. Agar siz MySpace davrini va g'aliz Kaliforniya rokini sog'ingan bo'lsangiz, Wavves bularni sizga taqdim etadi.



КОНЦЕРТ ДУЭТА SAINT STACY

14 февраля
Стамбул, Турция

На сцене клуба Blind İstanbul выступит проект Saint Stacy. Это молодой альтернативный электронный дуэт, который быстро набирает популярность в Европе. Музыка Saint Stacy сочетает атмосферный синти-поп с трэп-битами и элементами соула, создавая загадочное и притягательное звучание. Концерт Saint Stacy в День всех влюблённых обещает погрузить зрителей в мир чувственной электроники – идеальный выбор для тех, кто хочет провести этот вечер под качественную живую музыку неформатного жанра.

SAINT STACY GURUHI KONSERTI

14-fevral
Istanbul, Turkiya

Blind İstanbul klubining sahnasida Saint Stacy loyihasi chiqish qiladi. Bu – Yevropada tez ommalashayotgan yosh alternativ elektron duet. Saint Stacy musiqasi atmosferali sinti-popni trap-bitlar va soul elementlari bilan uyg'unlashtirib, sirli va jozibali ohang yaratadi. Sevishganlar kunidagi Saint Stacy konserti tomoshabinlarni his-tuyg'ularga boy elektronika olamiga olib kirishni va'da qiladi – bu kechani sifatli, tirik va noodatiy janrdagi musiqa ostida o'tkazmoqchi bo'lganlar uchun ideal tanlov.

EARTH, WIND & FIRE EXPERIENCE BY AL MCKAY

21 февраля
Алматы, Казахстан

Впервые в Казахстане пройдёт концерт проекта Earth, Wind & Fire Experience под руководством гитариста Эл Маккея – оригинального участника EWF. На арене имени Балуана Шолака в Алматы прозвучат бессмертные хиты Earth, Wind & Fire – ожидается живое исполнение культовых композиций 70-х с фирменным зажигательным фанковым грувом. Поклонники смогут окунуться в атмосферу золотой эры диско и соула: вечер обещает стать настоящим праздником музыки и ностальгии по эпохе Earth, Wind & Fire.

EARTH, WIND & FIRE EXPERIENCE BY AL MCKAY

21-fevral
Olmaota, Qozog'iston

Qozog'istonda ilk bor Earth, Wind & Fire guruhining asosiy ishtirokchisi, gitarachi El Makkey boshchiligidagi Earth, Wind & Fire Experience loyihasining konserti bo'lib o'tadi. Olmaotadagi Baluan Sholak nomidagi arenada Earth, Wind & Fire guruhining o'lmas xitlari yangraydigan bo'ldi – 70-yillarning mashhur qo'shiqlari o'ziga xos jo'shqin fank uslubida jonli ijro etilishi kutilmoqda. Muxlislar disko va soul musiqasining oltin davri ruhiga sho'ng'ishlari mumkin: bu kecha Earth, Wind & Fire davri ni yodga solib, haqiqiy musiqa bayramiga aylanishi kutilmoqda.

РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ

от 710 тыс. сумов

ТАШКЕНТ → 1 ч. 30 мин. → АЛМАТЫ



АЛЕССАНДРО САФИНА

2 марта
Санкт-Петербург, Россия

Оперный романтик Алессандро Сафина возвращается в БКЗ «Октябрьский» с новой программой, где классика и поп-музыка обретают единое дыхание. Его голос – бархатный и пронзительный – наполнит зал эмоциональной глубиной, а живое сопровождение симфонического оркестра добавит масштабности и шарма. Это вечер страсти, музыки и итальянского обаяния, в котором каждый номер звучит как исповедь, а публика становится соучастником романтической истории.

ALESSANDRO SAFINA

2-mart
Sankt-Peterburg, Rossiya

Opera romantigi Alessandro Safina «Oktyabrskiy» BKZga yangi dasturi bilan qaytmoqda. Bu dasturda klassika va pop-musiqa uyg'unlashadi. Uning mayin baxmalday, shu bilan birga o'tkir ovozi zalni chuqur his-tuyg'ularga to'ldiradi, simfonik orkestrning jonli jo'rligi esa tomoshaga ulug'vorlik va joziba baxsh etadi. Bu kecha ehtiros, musiqa va italyancha maftunkorlik bilan yo'g'rilgan bo'lib, unda har bir ijro yurakdan chiqqan e'tirof kabi jaranglaydi, tomoshabinlar esa romantik hikoyaning bevosita ishtirokchisiga aylanishadi.

РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ

от 1,6 млн сумов

ТАШКЕНТ → 5 ч. 30 мин. → САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

КАРНАВАЛ ШАВАНЬ

3 марта
Гуанчжоу, Китай

Улицы южного пригорода Гуанчжоу превратятся в пульсирующую сцену: танцоры, акробаты, уличные оркестры и яркие шествия превратят день в бесконечный праздник. Весенний карнавал Шавань – это фейерверк эмоций, смеха и национального колорита. Под ритмы барабанов и звон бубнов зрители погружаются в древние традиции и современные празднования, в которых бьётся сердце народной радости.

SHAVAN KARNAVALI

3-mart
Guanchjou, Xitoy

Guanchjouning janubiy chekkasidagi ko'chalar jo'shqin sahnaga aylanadi: raqqoslar, akrobatlar, ko'cha orkestrlari va rang-barang yorqin namoyishlar kunni uzluksiz bayramga aylantiradi. Shavan bahor karnavali – his-tuyg'ular, kulgi va milliy o'ziga xoslikning namoyon bo'lishi. Nog'oralar va childirmalarning sadosi ostida tomoshabinlar qadimiy an'analar hamda zamonaviy bayramlarga kirib boradilar, bu yerda xalq quvonchini to'la his etadilar.



РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ

от 2,7 млн сумов

ТАШКЕНТ → 6 ч. 55 мин. → ГУАНЧЖОУ

BLIND

07/03/26

CUMARTESI

A.A. WILLIAMS

КАПИ АЧІЛІШ : 20.30
LIVE

КОНЦЕРТ А.А. WILLIAMS

7 марта
Стамбул, Турция

Британская певица и композитор А.А. Williams, чья музыка описывается как смесь фолк-рока, пост-рока и готической лирики, выступит в клубе Blind Istanbul. Её голос – глубокий, туманный, пронизывающий – ведёт зрителей сквозь мрак и свет личных переживаний. Шоу обещает быть камерным и мощным одновременно – редкое сочетание интимности и музыкального величия. Это вечер для тех, кто ищет музыку, затрагивающую самые тонкие струны души.

A.A. WILLIAMS KONSERTI

7-mart
Istanbul, Turkiya

Ijodi folk-rok, post-rok va gotik lirikaning uyg'unligi sifatida ta'riflanadigan britaniyalik qo'shiqchi va bastakor A.A.Williams Blind Istanbul klubida sahnaga chiqadi. Uning yo'g'on, mahzun, o'tkir ovozi tomoshabinlarni shaxsiy kechinmalar zulmati va nuri orasidan olib o'tadi. Konsert bir vaqtning o'zida ham samimiy, ham qudratli bo'lishni va'da qilmoqda – bu yaqinlik va musiqiy ulug'vorlikning noyob uyg'unligidir. Bu kecha qalbning eng nozik torlariga ta'sir etuvchi musiqani izlayotganlar uchun mo'ljallangan.

РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ

от 1,8 млн сумов

ТАШКЕНТ → 5 ч. 30 мин. → СТАМБУЛ

МИХАИЛ ШУФУТИНСКИЙ

13 марта
Алматы, Казахстан

Король русского шансона Михаил Шуфутинский даст большой концерт в Алматы на сцене Дворца Республики. Изначально выступление планировалось на 2025 год, но было перенесено, так что в этот вечер поклонники наконец услышат вживую все любимые хиты маэстро – от лиричного «Третьего сентября» до зажигательных одесских куплетов. Голос Шуфутинского в сопровождении эстрадно-джазового ансамбля создаст душевную атмосферу, а сам концерт обещает стать одним из самых тёплых и ностальгических событий весны.

MIHAIL SHUFUTINSKIY KONSERTI

13-mart
Olmaota, Qozog'iston

Rus shansoni qiroli Mihail Shufutinskiy Olmaotadagi Respublika saroyi sahnasida katta konsert beradi. Dastlab, chiqish 2025-yilga rejalashtirilgan edi, biroq u keyinga surildi. Nihoyat, bu oqshom muxlislar ustozning barcha sevimli qo'shiqlarini – lirik «Uchinchi sentyabr» dan tortib, quvnoq Odessa kupletigacha jonli ijroda tinglash imkoniyatiga ega bo'ladilar. Shufutinskiyning ovozi estrada-jaz ansambli j'rligida samimiy kayfiyat yaratadi, konsertning o'zi esa bahorning eng iliq va uzoq kutilgan tadbirlaridan biriga aylanishi aytilmoqda.

РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ

от 710 тыс. сумов

ТАШКЕНТ → 1 ч. 30 мин. → АЛМАТЫ

МИХАИЛ ШУФУТИНСКИЙ

МАРТ 13

АЛМАТЫ ДВОРЕЦ РЕСПУБЛИКИ 20:00

ЗОЛОТЫЕ ХИТЫ

ТЕАТР Рыбникова

АВТОРСКАЯ ВЕРСИЯ

14 МАРТА

Дворец дружбы народов

АЛЕКСЕЙ РЫБНИКОВ

ЮНОНА "АВОСЬ"

РОК-ОПЕРА

MS MASTERSHOW

РОК-ОПЕРА «ЮНОНА И АВОСЬ»

14 марта
Ташкент, Узбекистан

Ташкент увидит легендарную российскую рок-оперу «Юнона и Авось» – показ состоится на сцене Дворца «Дружбы народов». Зрителей ждёт незабываемое музыкальное шоу в авторской версии композитора Алексея Рыбникова и поэта Андрея Вознесенского. На сцену выйдут московские артисты – среди них финалисты проекта «Голос», братья Поздняковы и другие звёздные исполнители.

«YUNONA VA AVOS'» ROK-OPERASI

14-mart
Toshkent, O'zbekiston

Toshkentda Rossiyaning afsonaviy «Yunona va Avos» rok-operasi namoyish etiladi – spektakl «Xalqlar do'stligi» saroyi sahnasida bo'lib o'tadi. Tomoshabinlarni bastakor Aleksey Ribnikov va shoir Andrey Voznesenskiyning mualliflik talqinidagi unutilmas musiqiy shou kutmoqda. Sahnaga Moskva san'atkorlari chiqadi – ular orasida «Golos» loyihasining finalchilari, aka-uka Pozdnyakovlar hamda boshqa yulduz ijrochilar bor.

РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ

от 531 тыс. сумов

НУКУС → 1 ч. 30 мин. → ТАШКЕНТ

СТЕНДАП-КОНЦЕРТ ИВАНА АБРАМОВА

17 апреля

Новосибирск, Россия

Известный комик Иван Абрамов привезёт свою новую программу «Новое и лучшее» в Новосибирск, где выступит на сцене концертного комплекса имени В. В. Маяковского. Зрителей ждёт фирменный «абрамовский юмор» – интеллектуальный и музыкальный стендап, подкупающий искренностью и харизмой исполнителя. Отмечают, что Иван умеет быть одновременно остроумным и удивительно близким каждому зрителю, так что его свежие шутки обещают вечер безудержного смеха и узнаваемых жизненных ситуаций.

IVAN ABRAMOV STANDAP-KONSERTI

17-aprel

Novosibirsk, Rossiya

Mashhur komik Ivan Abramov o'zining yangi – «Yangi va eng yaxshi» dasturini Novosibirskka olib keladi va V. V. Mayakovskiy nomidagi konsert majmuasi sahnasida chiqish qiladi. Tomoshabinlarni o'ziga xos «abramov yumor» – ijrochining samimiyligi va jozibadorligi bilan jalb qiladigan intellektual va musiqiy standap kutmoqda. Ta'kidlanishicha, Ivan bir vaqtning o'zida ham ziyrak, ham har bir tomoshabinga yaqin bo'lishni biladi, shuning uchun uning yangi hazillari tomoshabinlarga cheksiz kulgi va hayotiy vaziyatlarni tanib olish quvonchini taqdim etadi.



РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ

от 974 тыс. сумов

ТАШКЕНТ → 3 ч. 15 мин. → НОВОСИБИРСК



РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ

от 3,5 млн сумов

ТАШКЕНТ → 5 ч. 40 мин. → ДЖИДДА

ГРАН-ПРИ САУДОВСКОЙ АРАВИИ – F1 STC 2026

17–18 апреля

Джидда, Саудовская Аравия

Гран-при Формулы-1 в Джидде – одно из самых ожидаемых событий в календаре автоспорта. Трасса длиной 6,174 км, пролегающая вдоль живописной набережной Корниш, является одной из самых скоростных городских трасс в мире. Гонка пройдёт в вечернее время, что позволит зрителям насладиться заездами под огнями города. После заездов гостей ждёт грандиозная развлекательная программа: на сцене выступят USHER, TUL8TE и Marwan Pablo, а хедлайнером вечера станет сама Дженнифер Лопес.

SAUDIYA ARABISTONI GRAN-PRISI – F1 STC 2026

17-18 aprel

Jidda, Saudiya Arabistoni

Jiddadagi Formula-1 Gran-prisi avtosport taqvimidagi eng kutilgan tadbirlardan biri hisoblanadi. Manzarali Kornish sohili bo'ylab o'tgan 6,174 kilometr uzunlikdagi yo'nalish dunyodagi eng tezkor shahar trassalari qatoriga kiradi. Musobaqa kechki paytda o'tkaziladi, bu esa tomoshabinlarga shahar chiroqlari ostida poygalardan zavqlanish imkonini yaratadi. Poygadan so'ng mehmonlar uchun ulkan ko'ngilochar dastur tayyorlangan: sahnada USHER, TUL8TE va Marwan Pablo chiqish qiladi, kechaning asosiy yulduzi esa – Jennifer Lopes bo'ladi.

РЕКЛАМА



СВЕЖИЙ СТАРТ ДЛЯ НОВЫХ МАРШРУТОВ

NEW
маракуйя



NEW
зелёное яблоко

ОСВЕЖАЮЩИЕ МЯТНЫЕ ДРАЖЕ

 **halal**

 **без сахара**

 **длительное
свежее дыхание**

 impactmintsuz



СВЕЖИЙ СТАРТ ДЛЯ НОВЫХ МАРШРУТОВ



ОСВЕЖАЮЩИЕ МЯТНЫЕ ДРАЖЕ



без сахара



без глютена



без красителей



безопасно для
зубной эмали



длительное
свежее дыхание



предотвращает
сухость во рту

ПРИБРЕТАЙТЕ НА БОРТУ АВИАЛИНИЙ:



@ impactmintsuz

НИМА? QAYERDA? QACHON?



РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ **от 976 тыс. сумов**

ТАШКЕНТ → 1 ч. 10 мин. → БИШКЕК

PROMOTORS SHOW SAMARKAND 2026

29-31 мая

Самарканд, Узбекистан

Комплекс SOF EXPO Samarkand на три дня превратится в Мекку автолюбителей: на Promotors Show Samarkand 2026 представят новинки автомобильной индустрии – от электрокаров до ретромоделей, мотоциклы, тюнинг-проекты, автозвук и многое другое. В программе – зрелищные шоу суперкаров, дрифт-баттлы, соревнования по автозвуку и даже гонки самодельных безмоторных машин: настоящий праздник скорости и технологий для всех фанатов авто.

PROMOTORS SHOW SAMARKAND 2026

29-31 мая

Самарканд, O'zbekiston

«SOF EXPO Samarkand» majmuasi uch kun avtomobil ishqibozlari uchun haqiqiy Makkaga aylanadi: Promotors Show Samarkand 2026 ko'rgazmasida avtomobilsozlik sanoatining eng so'nggi yangiliklari – elektromobillardan tortib retro modellargacha, mototsikllar, tyuning loyihalari, avtoovoz tizimlari va boshqa ko'plab yangiliklar namoyish etiladi. Dasturdan superkarlarning ajoyib tomoshalari, drift-bellashuvlar, avtoovoz musobaqalari va hatto qo'lbola motorsiz mashinalar poygalari o'rin olgan. Bu barcha avtomobil muxlislari uchun haqiqiy tezlik va texnologiyalar bayramidir.

РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ **от 1,7 млн сумов**

СОЧИ → 3 ч. 30 мин. → САМАРКАНД

MY OWN PRIVATE ALASKA

26 апреля

Бишкек, Кыргызстан

Впервые в Бишкеке выступит французская пост-хардкор группа My Own Private Alaska. Концерт пройдет в клубе Pepper Pub и станет частью центральноазиатского тура коллектива. MOPA известны нестандартным составом – пианино, ударные и экстремальный вокал, без гитар – и эмоциональной мощью своей музыки. Их выступление обещает разрушить стереотипы о пост-хардкоре: звучание группы сочетает нежную неоклассику и арт-рок со взрывной агрессией, превращая каждую песню в драматическую историю боли и красоты. Настоящий катарсис для ценителей альтернативной музыки!

MY OWN PRIVATE ALASKA

26 aprel

Bishkek, Qirg'iziston

Fransiyaning post-hardkor janridagi My Own Private Alaska guruhi ilk bor Bishkekda chiqish qiladi. Kontsert Pepper Pub klubida bo'lib o'tadi va guruhning Markaziy Osiyo bo'ylab turining bir qismi bo'ladi. MOPA o'zining noodatiy tarkibi – pianino, baraban va ekstremal vokal (gitara ishlatilmaydi) – hamda musiqasining hissiy kuchi bilan mashhur. Ularning ijrosi post-hardkor haqidagi stereotiplarni butunlay buzadi: guruhning ovozi nozik neoklassika va art-rokni portlovchi agressiya bilan uyg'unlashtiradi, har bir qo'shiqni og'riq va go'zallik haqidagi dramatik hikoyaga aylantiradi. Bu kontsert – muqobil musiqa ixlosmandlari uchun chinakam katarzis bo'ladi!



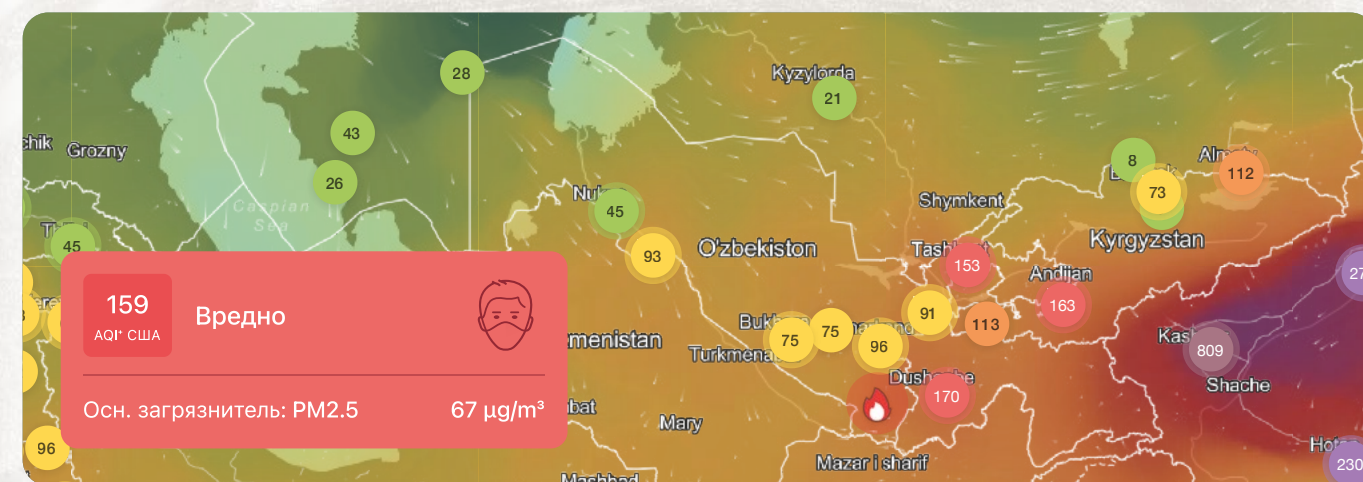
NAFAS OLISHNI ISTAGAN SHAHAR

ГОРОД, КОТОРЫЙ ХОЧЕТ ДЫШАТЬ



So'nggi yillarda toshkentliklar havo yetishmayotganini his qilmoqdalar: son-sanoqsiz qurilishlar va yo'qolib borayotgan daraxtlar tufayli nafas olish tobora qiyinlashmoqda. Ammo shaharning o'z himoyachilari bor. Biz muammoni gapirish bilan cheklanib qolmay, balki daraxt ekishdan tortib havoni tozalaydigan san'at obyektlarini yaratish kabi haqiqiy ishlarni amalga oshirayotgan insonlarning hikoyalarini jamladik.

В последние годы ташкентцам кажется, что воздух заканчивается: дышать становится труднее из-за бесконечныхстроек и исчезающих деревьев. Но у города есть защитники. Мы собрали истории тех, кто не только говорит о проблеме, но и делает реальные шаги – от посадки деревьев до арт-объектов, очищающих воздух.

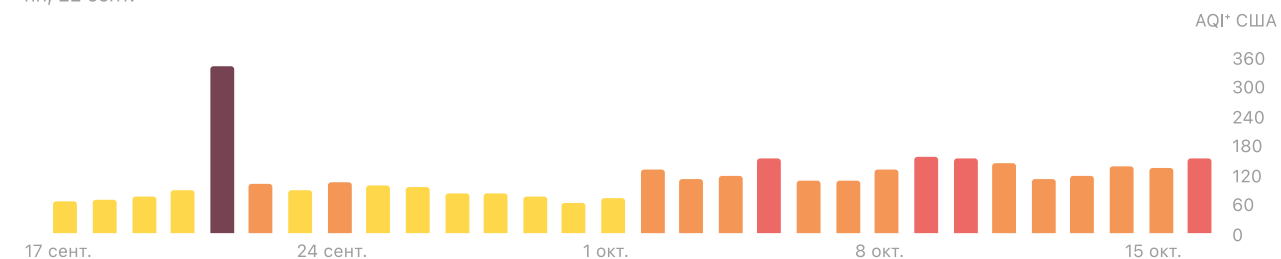


История

Хронологический график качества воздуха в Ташкент

ежечасно | ежедневно AQI* США

● 340 AQI* США Опасно
пн, 22 сент.



❗ Концентрация PM2.5 в **13.4 раз(а)** выше рекомендуемого ВОЗ среднегодового значения нормы PM2.5.

КОГДА ВОЗДУХ СТАНОВИТСЯ ЦИФРОЙ

На момент подготовки материала индекс качества воздуха в Ташкенте составлял 67. Это означает, что концентрация вредных частиц PM2.5 в три раза превысила норму, установленную ВОЗ. Похожие показатели фиксировались и в других городах страны – Самарканде, Газалкенте и Саларе, где в первой половине дня индекс доходил до 150. Получение таких данных стало возможным после установки в Узбекистане метеостанций IQAir, оснащённых системой автоматического мониторинга воздуха.

Следить за ситуацией можно в режиме реального времени. Например, при нынешнем уровне загрязнения в Ташкенте жителям рекомендуют реже открывать окна, использовать дома очистители воздуха, а людям с повышенной чувствительностью – носить защитные маски на улице и ограничивать физическую активность на открытом воздухе.

Столица нередко оказывается в мировых антирейтингах: в сентябре этого года Ташкент занял первое место среди городов с самым загрязнённым воздухом.

По данным Министерства экологии, охраны окружающей среды и изменения климата Республики Узбекистан, главные причины низкого качества воздуха – массовая вырубка деревьев, несмотря на мораторий, введённый ещё в 2019 году, и хаотичное строительство в обход генплана. Существенный вклад вносят также автомобильные выбросы и использование угля и мазута в энергетике.

HAVO SIFATI RAQAMLARDA

Material tayyorlangan paytda Toshkentda havo sifati indeksi 67 ni tashkil etdi. Bu PM2.5 zarrachalarining miqdori JSST belgilagan me'yordan uch baravar yuqoriligini anglatadi. O'xshash ko'rsatkichlar mamlakatning boshqa shaharlarida ham qayd etilgan – Samarqand, G'azalkent va Salar hududlarida kunning birinchi yarmida indeks ko'rsatkichi 150 gacha yetgan. O'zbekistonda havoni avtomatik nazorat qilish tizimi bilan jihozlangan IQAir ob-havo stansiyalari o'rnatilgandan so'ng, bunday ma'lumotlarni olish imkoniyati paydo bo'ldi.

Vaziyatni real vaqt rejimida kuzatib borish mumkin. Masalan, Toshkentdagi hozirgi ifloslanish darajasida shahar aholisiga derazalarni kamroq ochish, uyda havo tozalagichlardan foydalanish, sezuvchanligi yuqori bo'lgan odamlarga esa, ko'chada himoya niqoblarini taqish va ochiq havoda jismoniy faollikni cheklash tavsiya etiladi.

Poytaxt ko'pincha jahon antireytinglarida o'rin egallaydi: joriy yilning sentyabr oyida Toshkent havosi eng ifloslangan shaharlar orasida birinchi o'rinni egalladi.

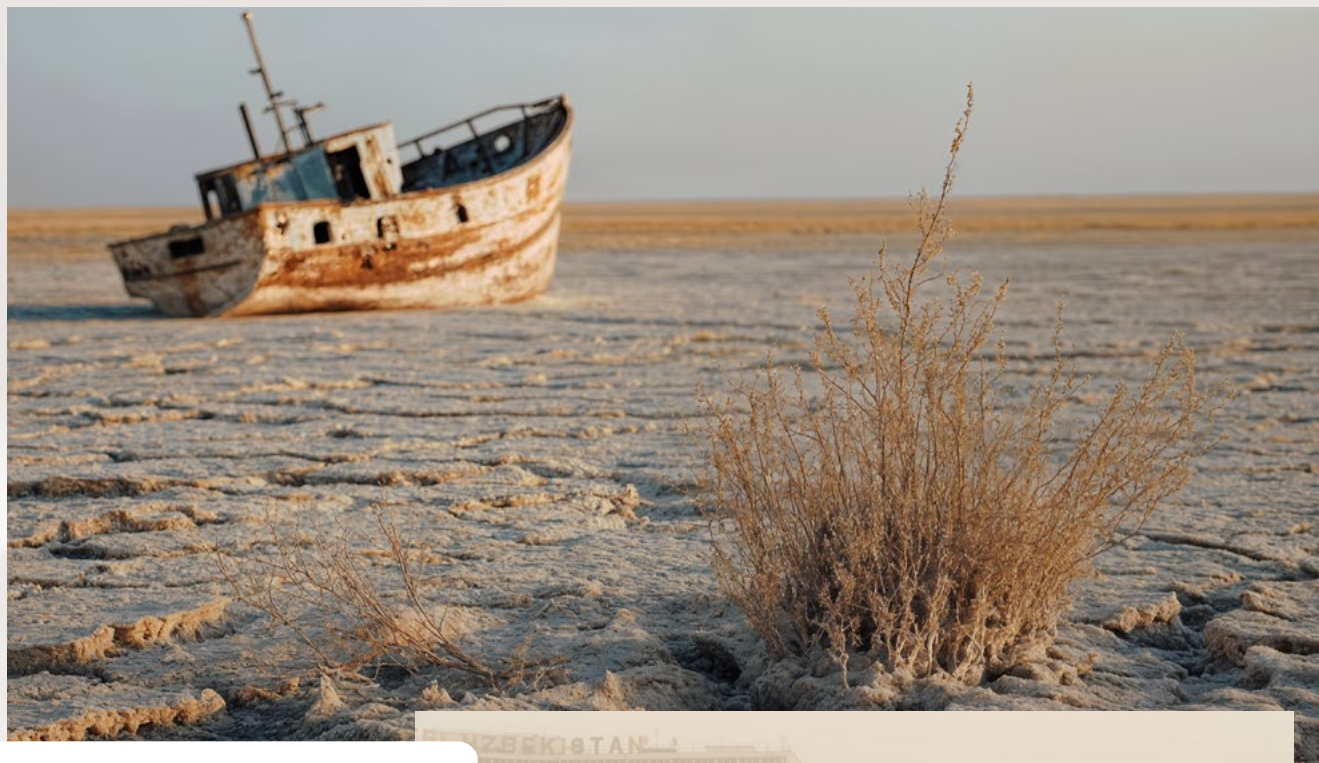
O'zbekiston Respublikasi Ekologiya, atrof-muhitni muhofaza qilish va iqlim o'zgarishi vazirligi ma'lumotlariga ko'ra, havo sifati pastligining asosiy sabablari – 2019-yilda joriy etilgan moratoriya qaramay, daraxtlarning ommaviy kesilishi hamda bosh rejani chetlab o'tib, tartibsiz qurilishlar olib borilishidir. Bundan tashqari, avtotransport vositalari chiqaradigan gazlar, energetika sohasida ko'mir va mazutdan foydalanish ham vaziyatga sezilarli darajada salbiy ta'sir ko'rsatmoqda.

ВОЗДУХ В РЕГИОНАХ: КОНТРАСТЫ УЗБЕКИСТАНА

По последним данным, самое низкое качество воздуха фиксируется в Термезе, Ташкенте и Джизаке. На противоположном полюсе – Ургенч, где воздух признан самым чистым. Город и его окрестности находятся вдали от промышленных центров, что отражается и на показателях: концентрация PM2.5 здесь составляет всего 11,6 мкг/м³. Схожая ситуация и в Нукусе: индекс качества воздуха – 37, в Ургенче – 39, что значительно ниже столичных значений.

Однако даже такую идиллию иногда нарушает природный фактор – пыльная мгла. Ветер поднимает частицы пыли и соли со дна пересохшего Аральского моря, и концентрация мелкодисперсных веществ в атмосфере резко вырастает до опасных отметок.

За предотвращение подобных явлений борются активисты и международные организации. Вопрос Аральского моря регулярно поднимается на конференциях, в том числе в рамках ООН. Тема звучит и в культурной среде: например, на фестивале «Стихия», куда приглашают специалистов в области экологии и охраны окружающей среды.



Рейтинг самых загрязнённых городов в Узбекистане

#	Города	AQI° C
1	Salor	165
2	Ташкент	159
3	Самарканд	120
4	Бухара	94
5	Газалкент	88

2024 самый загрязненный город в Узбекистане

Fergana, Fergana	138
------------------	-----



HUDUDLARDAGI HAVO: O'ZBEKISTON KONTRASTLARI

So'nggi ma'lumotlarga ko'ra, havo sifatining eng past ko'rsatkichlari Termiz, Toshkent va Jizzax shaharlarida aniqlangan. Aksincha, eng toza havo Urganchda qayd etilgan. Shahar va uning atrofi sanoat markazlaridan uzoqda joylashgani ko'rsatkichlarda ham aks etgan: bu yerda PM2.5 konsentratsiyasi atigi 11,6 mkg/m³ ni tashkil etadi. Xuddi shunday vaziyat Nukusda ham kuzatiladi: havo sifati indeksi 37 ga, Urganchda esa 39 ga teng. Bu ko'rsatkichlar poytaxt ko'rsatkichlaridan ancha past.

Biroq bunday idilliyani ham tabiiy omillar buzib turadi – changli tuman. Shamol qurigan Orol dengizi tubidan chang va tuz zarrachalarini ko'tarib, yaqin shaharlar tomon olib ketadi, natijada atmosferadagi mayda zarrachalar miqdori xavfli darajagacha oshadi.

Ushbu holatlarning oldini olish uchun faollar va xalqaro tashkilotlar kurashmoqda. Orol dengizi muammosi muntazam ravishda konferensiyalarda, jumladan, BMT doirasida ham ko'tariladi. Bu mavzu madaniy maydonda: masalan, ekologiya va atrof-muhitni muhofaza qilish mutaxassislari taklif etiladigan «Stixiya» festivalida ham aks-sado bermoqda.



ОБЩИЙ ФРОНТ: ЛЮДИ, БИЗНЕС И ГОСУДАРСТВО

Чистый воздух – это результат коллективных усилий: личных, общественных и государственных. Начать можно с простого: реже пользоваться личным транспортом и такси, отдавая предпочтение общественному транспорту или пешим прогулкам.

В масштабах страны действует программа «Яшил макон». Любой желающий может присоединиться к озеленению: Агентство лесного хозяйства бесплатно доставляет по 200 саженцев в более чем 9300 махаллей. Посадки проходят осенью – до заморозков, чтобы деревья успели прижиться и попасть в сезон дождей. Но сажать можно и самостоятельно – во дворе, возле дома, без ожидания специальных акций.

На государственном уровне предпринимается всё больше шагов. Так, Экологическая партия добила моратория на вырубку: по её данным, это позволило сохранить почти 500 тысяч деревьев, из них около 90 тысяч – ценные породы. Депутат Жавлон Абдуллаев подчёркивает: деревья не только очищают воздух от пыли, но и снижают шум, регулируют температуру и защищают почву от эрозии.

Важны и технологические решения. На фоне отчёта Всемирного банка о потерях для экономики из-за экопроблем в Ташкенте на Eco Expo Central Asia представили стартап Stop Dust – средство, подавляющее пыль и соли в воздухе. Кроме того, незаконные поджоги теперь отслеживаются из космоса, а угольные электростанции постепенно переводятся на газ.

Тем не менее главная мера остаётся прежней – посадка и сохранение деревьев. Но важно понимать: посадить мало. Без ухода деревья погибают. Например, при обрезке городские службы нередко удаляют до 30 процентов ветвей, а это делает растения уязвимыми для болезней и вредителей.

Деревья выполняют ключевую функцию: задерживают пыль на листьях и коре, а также поглощают химические соединения вроде оксидов азота и диоксида серы.

Однако экология не ограничивается одной-двумя мерами. Чтобы в Узбекистане было чем дышать, необходимо сохранять биоразнообразие, восстанавливать природный баланс, предотвращать деградацию почв и разумно использовать ресурсы.

УМУМИЙ JABHA: O'DAMLAR, BIZNES VA DAVLAT

Toza havo – bu shaxsiy, jamoaviy va davlat darajasidagi sa'y-harakatlarning natijasi. Ishni oddiy narsadan: shaxsiy avtomobil va taksidan kamroq foydalanib, jamoat transporti yoki piyoda yurishni afzal ko'rishdan boshlash mumkin.

Mamlakat miqyosida «Yashil makon» dasturi amalga oshirilmoqda. Istalgan fuqaro ko'kalamzorlashtirish ishlariga qo'shilishi mumkin: O'rmon xo'jaligi agentligi 9300 dan ortiq mahallaga bepul tarzda 200 tadan ko'chat yetkazib beradi. Ekish ishlari kuzda – sovuq tushishidan oldin, daraxtlar ildiz otib, yomg'irlar mavsumiga to'g'ri kelishi uchun o'tkaziladi. Ammo daraxt ekish uchun maxsus aksiyani kutish shart emas – buni har kim o'z hovlisida yoki mahallasida amalga oshirishi mumkin.

Davlat darajasida ham tobora ko'proq choralar ko'rilmogda. Masalan, Ekopartiya daraxtlarni kesishga moratoriyini joriy etishga erishdi: ularning ma'lumotlariga ko'ra, bu qaror natijasida qariyb 500 mingta daraxt saqlanib qolgan, shundan 90 mingga yaqini daraxtning qimmatbaho turlari hisoblanadi. Deputat Javlon Abdullayev ta'kidlaganidek, daraxtlar nafaqat havoni changdan tozalaydi, balki shovqinni kamaytiradi, haroratni muvozanatlaydi va tuproq eroziyasining oldini oladi.

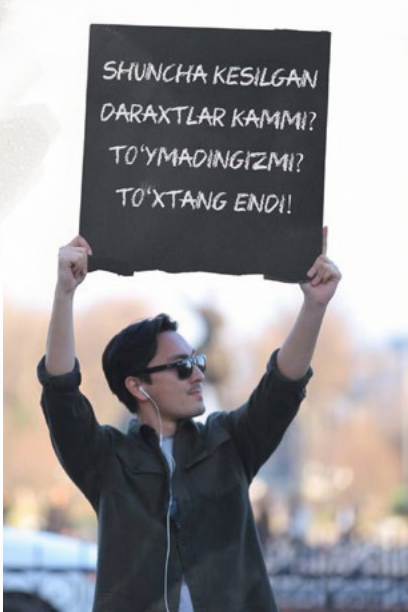
Texnologik yechimlar ham muhim o'rin tutadi. Jahon bankining ekologik muammolar tufayli iqtisodiyot ko'rayotgan zararlari haqidagi hisobotlari fonida Toshkentda bo'lib o'tgan Eco Expo Central Asia ko'rgazmasida Stop Dust nomli startap taqdim etildi – bu vosita havodagi chang va tuz zarrachalarini bostiradi. Bundan tashqari, noqonuniy yoqish ishlari endilikda sun'iy yo'ldoshlar orqali nazorat qilinmoqda, ko'mir yoqadigan elektr stansiyalar esa bosqichma-bosqich gazga o'tkazilmoqda.

Shunga qaramay, asosiy choralar o'zgarmaydi – bu daraxt ekish va ularni saqlab qolish. Ammo, faqat daraxt ekishning o'zi kifoya qilmaydi. Parvarish qilinmagan daraxtlar nobud bo'ladi. Masalan, shahar xizmatlari daraxtlarni kesish jarayonida ba'zan shoxlarning 30 foizigacha bo'lgan qismini olib tashlaydi, buning oqibatida o'simliklar kasallik va zararkunandalarga nisbatan himoyasiz bo'lib qoladi.

Daraxtlar eng muhim ekologik vazifani bajaradi: barglari va po'stlog'ida changni ushlab qoladi, shuningdek, azot oksidi va oltingugurt dioksidi kabi kimyoviy birikmalarni yutadi.

Ammo ekologiya uchun bir-ikkita choraning o'zi etarli emas. O'zbekistonda sof havo bo'lishi uchun biologik xilma-xillikni asrash, tabiiy muvozanatni tiklash, tuproqning degradatsiyasiga yo'l qo'ymaslik va tabiiy resurslardan oqilona foydalanish zarur.





КОГДА СЛОВА ПРЕВРАЩАЮТСЯ В ДЕЙСТВИЯ

В январе прошлого года в Ташкенте прошёл флешмоб с призывом к правительству разработать долгосрочный план по улучшению качества воздуха. В акции участвовали музыканты, блогеры и экоактивистка **Мутабар Хушвактова**, более известная как Urikguli. В своём блоге она регулярно поднимает тему экологии, включая проблему загрязнённого воздуха.

Поводом для флешмоба стал отчёт Министерства экологии, охраны окружающей среды и изменения климата о причинах ухудшения состояния атмосферы. Участники акции выступили против предложенных властями краткосрочных мер: в их числе запрет определённых видов топлива, ограничение движения транспорта «по часам», организация «свободных от автобусов» дорог и временный мораторий на строительство.

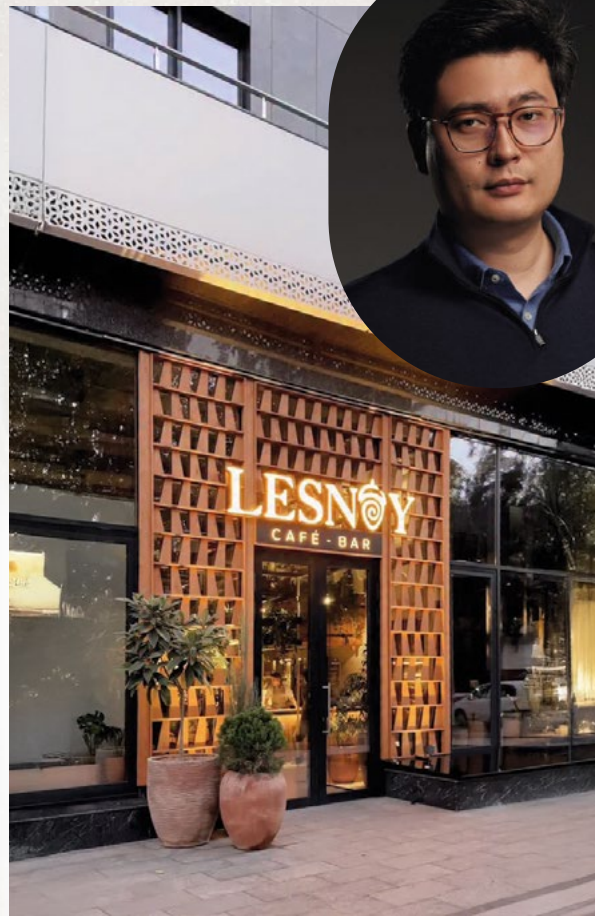
Мутабар подчёркивает: важнее не временные запреты, а системный контроль. В первую очередь – за предприятиями, которые игнорируют требования и не устанавливают фильтры, а также за хаотичной застройкой. Именно из-за неё город потерял целые парки, водоёмы и другие природные объекты. К этому добавляется огромный объём пыли, который поднимается на стройках и усугубляет ситуацию.

SO'ZLAR AMALIY HARAKATLARGA AYLANGANIDA

O'tgan yilning yanvar oyida Toshkentda hukumatni havo sifatini yaxshilash bo'yicha uzoq muddatli reja ishlab chiqishga chaqirgan fleshmob o'tkazildi. Aksiya musiqachilar, bloggerlar va ko'proq Urikguli taxallusi bilan tanilgan ekofaol **Mo'tabar Xushvaqtova** ishtirok etdi. U o'z blogida muntazam ravishda ekologiya mavzusini, shu jumladan, havo ifloslanishi muammosini ko'tarib keltmoqda.

Ekologiya vazirligining atmosfera holatining yomonlashish sabablari haqidagi hisoboti fleshmoob o'tkazilishiga sabab bo'ldi. Ishtirokchilar hukumat tomonidan taklif etilgan qisqa muddatli choralarga qarshi chiqishdi: ular orasida ayrim turdagi yoqilg'ilarni taqiqlash, transport harakatini «soat bo'yicha» cheklash, «avtobuslarsiz yo'llar» tashkil etish va vaqtinchalik qurilish moratoriysini joriy qilish choralari mavjud edi.

Mutabarning ta'kidlashicha, muhimi vaqtinchalik taqiqlar emas, balki tizimli nazoratdir. Eng avvalo – me'yorlarga rioya etmay, filtr o'rnatmaydigan korxonalar ustidan, shuningdek, tartibsiz qurilishlar ustidan nazoratni kuchaytirish zarur. Aynan ana shu holat tufayli shahar butun bog'lar, suv havzalari va boshqa tabiiy obyektlardan ayrilgan. Bunga qo'shimcha ravishda, qurilish maydonlarida ko'tarilayotgan chang hajmi ulkan bo'lib, vaziyatni yanada og'irlashtirmoqda.



«LESNOY»: NAFAS OLISH OSON BO'LGAN JOY

Toza havo haqida faqat deputatlar va faollar emas, balki biznes vakillari ham o'ylashadi. Toshkentda «yashil» kafe-bar «Lesnoy» faoliyat yuritadi, uning ichida 2000 dan ortiq tirik o'simliklar mavjud. Tushumning bir qismi daraxt ekish jam'ar-masiga yo'naltiriladi. Kafe asoschisi **Ruslan Chagay** loyiha konsepsiyasi va missiyasi haqida so'zlab berdi.

– «Lesnoy» g'oyasi qanday paydo bo'ldi?

R.Ch.: Shaharda havo va tabiiy muhit nihoyatda yetishmaydi. Odamlar nafasini rostdab, o'zlarini «jonli» muhitda his qiladigan joy yaratishni xohlagandim. Shunday qilib, «Lesnoy» vujudga keldi – u shunchaki qahvaxona emas, balki Toshkent markazida-gi haqiqiy yashil vohaga aylandi.

– Qahvaxonani shuncha ko'p o'simliklar bilan to'ldirish nima uchun muhim?

R.Ch.: O'simliklar har qanday interyerdan ko'ra teranroq atmosferani yaratadigan tirik mavjudotlardir. Ular tarovat va hayot nafasini olib kiradi. 2500 dan ortiq o'simliklarni parvarish qilish uchun jamoa zarur: kuniga kamida 4-5 nafar florist ularga qaraydi - sug'oradi, ko'chirib o'tkazadi, kasalliklardan himoyalaydi, yorug'lik bilan ta'minlaydi. Bu mehnat talab qiladi, ammo ayni paytda mehmonlarimizga juda yoqib qolgan tirik olamga g'amxo'rlik qilishdir.

– Loyihangiz havo sifatini yaxshilashga qanday hissa qo'shadi?

R.Ch.: Men uchun toza havo – bu bugungi O'zbekistonda ayniqsa yetishmayotgan narsa. Biz o'z hissamizni faqat interyer bilan cheklamaslikka qaror qildik. Shunday qilib, «Daraxt ek – hayot baxsh et!» aksiyasini boshladik. Menyuda eman yong'og'i belgisi bilan ajratilgan taomlar bor: ularni buyurtma qilgan har bir mehmon daraxt ekish ishlariga hissa qo'shadi. Hozircha «Yangi O'zbekiston» parkida 100 ta ko'chat ekildi – bu faqat boshlanishi. Aksiya yiliga ikki marta o'tkaziladi. Bu kelajak avlodning atrofida ko'proq kislorod va hayot bo'lishi uchun qo'shgan hissamizdir.

«ЛЕСНОЙ»: ТАМ, ГДЕ ДЫШИТСЯ ЛЕГЧЕ

О чистом воздухе думают не только депутаты и активисты, но и бизнес. В Ташкенте работает «зелёный» кафе-бар «Лесной», внутри которого более 2000 живых растений. Часть выручки идёт на фонд по высадке деревьев. О концепции и миссии рассказал основатель заведения **Руслан Чагай**.

– Как появилась идея «Лесного»?

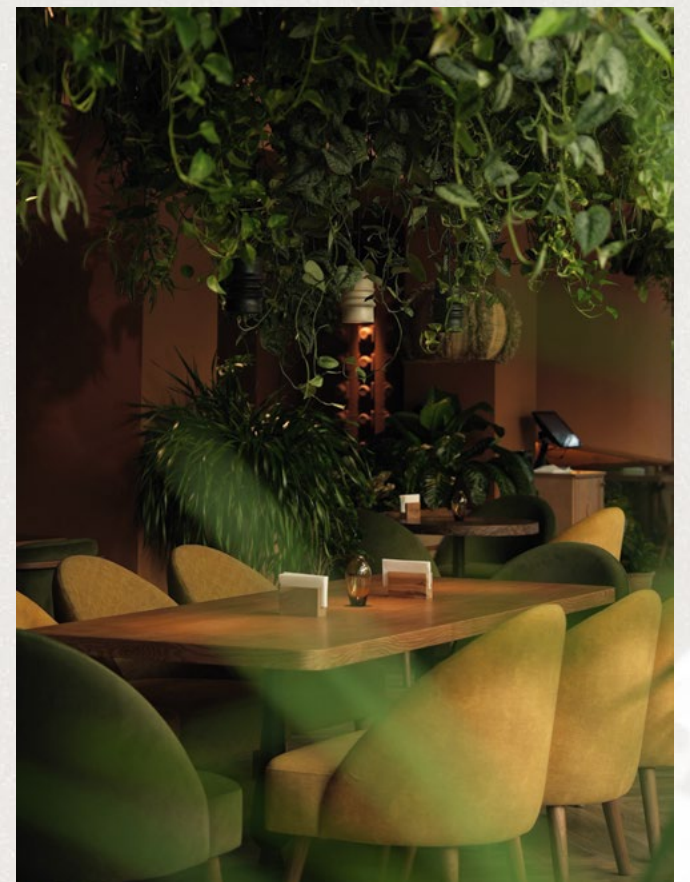
Р. Ч.: В городе катастрофически не хватает воздуха и природы. Я хотел создать место, где люди могут выдохнуть и почувствовать себя в «живом» пространстве. Так появился «Лесной» – не просто кафе, а настоящий оазис в центре Ташкента.

– Почему для вас было важно наполнить пространство таким количеством растений?

Р.Ч.: Растения – это живые существа, которые создают атмосферу глубже любого интерьера. Они привносят свежесть и ощущение жизни. Чтобы поддерживать более 2500 растений, нужна команда: минимум 4–5 флористов ежедневно ухаживают за ними – полив, пересадки, защита от болезней, свет. Это труд, но это и забота о живом мире, который так полюбилися нашим гостям.

– Как ваш проект помогает улучшать качество воздуха?

Р.Ч.: Для меня чистый воздух – это то, чего в Узбекистане сегодня особенно не хватает. Мы решили, что наш вклад не должен ограничиваться интерьером. Так появилась акция «Посади дерево – подари жизнь!». В меню есть позиции, отмеченные жёлудем: заказав их, гость помогает высадке деревьев. Уже появилось 100 саженцев в парке «Янги Узбекистон», и это только начало. Акция проходит дважды в год. Это наш вклад в то, чтобы у будущего поколения было больше кислорода и больше жизни вокруг.



Мы хотим вдохновлять и других: владельцев кафе, бизнесменов, горожан. Когда люди видят, что идея работает, они принимают: сделать город зеленее проще, чем кажется.

– **Какие отзывы чаще всего оставляют гости? Замечают ли они разницу в атмосфере по сравнению с другими местами?**

Р.Ч.: Чаще всего мы слышим: «Здесь дышится легче!». Растения подобраны с учётом выделения кислорода, и эффект действительно чувствуется. Чтобы оказаться в лесу, необязательно выезжать за пределы города.

– **Видите ли вы в своём кафе не только гастрономическое, но и образовательное пространство, где люди задумываются о важности зелени и воздуха?**

Р.Ч.: Да, мы хотим, чтобы люди задумывались о природе, её ценности. Осознанность начинается с простого – посадить дерево или поставить дома цветок. Дальше мы планируем развивать экологическую миссию: расширять программу посадок, привлекать партнёров и давать возможность нашим гостям самим участвовать в посадках.



МУРАЛ ВМЕСТО ЛЕСА

В Сергелийском районе Ташкента появился экомурал, который не только украшает район, но и очищает воздух. Его автор – художник **Надежда Риксиева**, работавшая над проектом совместно с TBC Bank.

– **Как вы пришли к этому проекту?**

Н. Р.: Мне предложили расписать фасад краской, которая очищает воздух. Я сразу согласилась: идея показалась важной и современной. В последние годы стало особенно заметно, как много пыли вокруг. Машины и улицы покрываются толстым слоем всего за два дня. Страшно представить, чем мы дышим.

– **Расскажите о том, как работает мурал.**

Н.Р.: Краска, с которой я работала, называется Airlite. Под воздействием солнца она нейтрализует вредные вещества, превращая оксиды азота в безвредные соединения. Это похоже на фотосинтез растений или эффект очищения воздуха после грозы.

Biz boshqalarni ham ilhomlantirmoqchimiz – kafe egalarini, tadbirkorlarni, shahar aholisini. Odamlar g'oya ishlayotganini ko'rganlarida tushunishadi: shaharni yashillikka burkash aslida qiyin ish emas.

– **Mehmonlar ko'pincha qanday fikrlar bildiradi? Ular bu yerdagi muhitning boshqa joylardan farqini sezishadimi?**

R.Ch.: «Bu yerda nafas olish osonroq!» – degan gapni ko'p eshitamiz. O'simliklar kislorod ajratish xususiyatiga ko'ra tanlangan va buni haqiqatan ham his qilish mumkin. Endi o'zini o'rmonda his etish uchun shahar tashqarisiga chiqish shart emas.

– **Qahvaxonangizni nafaqat gastronomik, balki odamlar yashillik va havoning ahamiyati haqida o'ylab ko'radigan ma'rifiy makon sifatida ham ko'ryapsizmi?**

R.Ch.: Ha, biz odamlar tabiat haqida, uning qadriyati haqida o'ylashini istaymiz. Onglilik oddiy narsadan – daraxt ekish yoki uyda gul o'stirishdan boshlanadi. Keyingi bosqichda biz ekologik missiyamizni kengaytirmoqchimiz: daraxt ekish dasturini rivojlantirish, hamkorlarni jalb qilish va mehmonlarimizga ham ko'chat ekishda ishtirok etish imkonini berish niyatidamiz.

O'RMON O'RNIGA MURAL

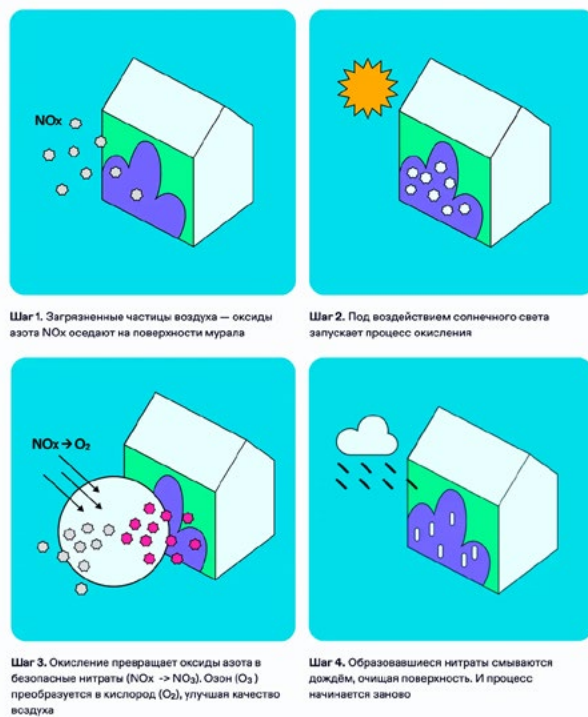
Toshkentning Sergeli tumanida nafaqat ko'rkam, balki havoni tozalaydigan eko-mural paydo bo'ldi. Loyiha muallifi – rassom **Nadejda Riksiyeva**, u ushbu ishni TBC Bank bilan hamkorlikda amalga oshirdi.

– **Sizni bu ishga nima undadi?**

N.R.: Menga havoni tozalovchi bo'yoq bilan bino fasadini bezash taklif qilindi. Men darhol rozi bo'ldim – bu g'oya juda muhim va zamonaviy tuyuldi. So'nggi yillarda atrofimizdagi changning ko'pligi ayniqsa sezilarli bo'lib qoldi. Mashinalar va ko'chalar atigi ikki kun ichida qalin chang qatlami bilan qoplanmoqda. Biz nafas olayotgan havoning tarkibini tasavvur qilish esa dahshatli.

– **Ekologik mural qanday ishlaydi?**

N.R.: Men ishlatgan bo'yoq Airlite deb ataladi. Quyosh nuri ta'sirida u zararli moddalarni neytrallashtiradi, azot oksidlarini zararsiz birikmalarga aylantiradi. Bu jarayon o'simliklardagi fotosintezga yoki momaqaldiroqdan keyin havoni tozalash ta'siri o'xshaydi.



– **На ваш взгляд, что может сделать каждый из нас для сохранения чистоты воздуха?**

Н.Р.: Самое важное – это огласка. Все мы работаем в разных сферах, с разным образом жизни, и часто просто не успеваем задуматься об общих проблемах. Поэтому важно сделать экологию частью повседневности, начиная с простого: экономии ресурсов, осознанного потребления, бытовых привычек. Это и есть ответ на вопрос, что может сделать каждый – начать с себя.



Идея создания экомурала в Сергели принадлежит TBC Bank. Целью проекта было не только привлечь внимание к проблеме загрязнения воздуха, но и предложить реальное решение. О замысле рассказывает директор по маркетингу TBC Uzbekistan **Нодира Султанходжаева**.

– **Что подтолкнуло вас к идее мурала, очищающего воздух?**

Н. С.: Мы искали способ привлечь внимание горожан к теме загрязнения. Мурал делает проблему видимой и эмоциональной, а использование краски Airlite, которая реально очищает воздух, стало идеальным инструментом.

Эта краска прошла испытания в разных странах и показала заметный эффект по снижению содержания оксидов азота. Источники их образования хорошо известны – это выхлопы автомобилей, продукты сгорания на электростанциях, отходы металлургии. В Риме ещё в 2007 году Airlite нанесли в тоннеле Умберто I, одном из самых загрязнённых мест города. Через месяц уровень вредных веществ снизился на 50 процентов, и тоннель снова стал безопасным для пешеходов. В январе 2024 года власти Рима официально включили эту технологию в программу муниципальных работ.

– **Sizningcha, har birimiz havoning tozaligini saqlash uchun nima qila olamiz?**

N.R.: Eng muhimi – bu muammoni ochiq muhokama qilish. Biz hammamiz turli sohalarida ishlaymiz, turli hayot tarziga egamiz va ko'pincha umumiy muammolar haqida o'ylashga vaqt topolmaymiz. Shu sababli ekologiyani kundalik hayotimizning bir qismiga aylantirish juda muhim – resurslarni tejash, ongli iste'mol qilish, oddiy maishiy odatlarni o'zgartirishdan boshlash kerak. Har bir inson nima qila oladi, degan savolga javob ham aynan shu – o'zidan boshlashi kerak.

TBC Bank Sergelida ekologik mural yaratish g'oyasi bilan chiqdi. Loyiha maqsadi – nafaqat havoning ifloslanish muammosiga e'tibor qaratish, balki amaliy yechimni taklif etish edi. G'oya haqida TBC Uzbekistan marketing bo'yicha direktori **Nodira Sul-tonxodjayeva** so'zlab beradi.

– **Havoni tozalaydigan mural g'oyasi sizni nimaga undadi?**

N.S.: Biz shaharliklarning diqqatini ifloslanish muammosiga qaratish yo'lini izladik. Mural muammoni ko'zga tashlanadigan va hissiy ko'rsatadi, havoni tozalaydigan Airlite bo'yoq esa eng maqbul vosita bo'ldi. Bu bo'yoq turli mamlakatlarda sinovdan o'tgan va azot oksidlarini kamaytirishda sezilarli natija bergan. Ularning manbalari yaxshi ma'lum – avtomobil chiqindilari, elektr stansiyalaridagi yonish mahsulotlari va metallurgiya chiqindilari. 2007-yilda Rimda Airlite Umberto I tunnelida – shahardagi eng iflos joylardan birida – qo'llanilgan. Bir oydan so'ng zararli moddalar darajasi 50% ga kamayib, tunnel yana piyodalar uchun xavfsiz bo'lgan. 2024-yil yanvarda Rim hokimiyati texnologiyani kommunal ishlar dasturiga kiritgan.

– **Nega aynan Sergeli tumani tanlandi?**

N.S.: Sergeli – Toshkentning eng tez rivojlanayotgan tumanlaridan biri. Bu yerda aholining zichligi yuqori, loyiha natijasi ham shu hududda eng yaqqol seziladi. Muralning maydoni 250 m², bo'yoq ishlab chiqaruvchisining hisob-kitoblariga ko'ra, bu shu o'chamdagi o'rmon maydoniga teng. Bunda qoplama maxsus parvarish talab qilmaydi – yomg'ir uning yuzasini tabiiy ravishda tozalaydi.

– **Nega ekologiya va san'atni birlashtirish muhim deb o'ylaysiz?**

N.S.: Estetika – bu «jalb vositasi». Odamlar to'xtaydi, suratga oladi, muhokama qiladi va shu paytda haqiqatan ishlaydigan texnologiya haqida bilib olishadi. Shu tarzda «ekologiya» mavhum tushuncha bo'lishdan to'xtab, shahar hayotining bir qismiga aylanadi. Mural ayniqsa yoshlar orasida katta qiziqish uyg'otadi: ular uchun vizual til yaqin va tushunarli.

– **Nega aynan Nadejda Riksiyeva tanlandi?**

N.S.: Nadejda – taniqli toshkentlik rassom, u fasadlar bilan ishlashda katta tajribaga ega. Uning eskizi «erkin nafas» g'oyasini juda aniq ifoda etdi va darhol loyihaning asosiga aylandi. Biz yagona jamoa sifatida ishladik: u badiiy konsepsiya uchun javobgar bo'ldi, biz esa materiallar va tashkilotchilik jarayonlarini ta'minladik.

– **Ushbu loyiha sizning CSR-strategiyangizga qanday mos tushadi?**

N.S.: Biz haqiqiy ta'sir ko'rsatadigan tashabbuslarni tanlaymiz. Yo'nalishlarimiz moliyaviy savodxonlik, madaniyat va san'at, texnologiyalar hamda barqaror rivojlanishdan iborat. Ekologik loyihalarni biz uchta mezon asosida baholaymiz: shahar aholisi uchun foydasi, kengaytirish imkoniyati va ma'rifiy salohiyati. Mural ushbu uch mezonga ham to'liq javob beradi. Hozirda biz loyihani kengaytirishni – shaharning turli tumanlarida yangi ekomurallar yaratishni rejalashtirmoqdamiz. Bu borada hokimiyat va developerlar bilan muzokaralar olib boryapmiz.

– **Loyihaning samaradorligini qanday baholamoqchisizlar?**

N.S.: Albatta, biz pirovardida shaharliklar hayoti ekologik jihatdan toza bo'lishini va ularning iste'moli ongliroq bo'lishini xohlaymiz. Aniq natijalar nuqtai nazaridan esa biz O'zbekiston aholisi orasida ekologik tashabbuslarimiz haqida xabardorlik darajasini kuzatib boramiz. Chunki qancha ko'p odam bu loyihalar haqida bilsa, biz shuncha tez maqsadimizga yetamiz.

– Почему именно Сергелийский район?

Н.С.: Сергели – один из самых быстрорастущих районов Ташкента. Здесь высокая плотность населения, и именно здесь эффект заметен максимально. Площадь мурала – 250 м², и по расчётам производителя краски это эквивалент площади леса такой же величины. При этом покрытие не требует особого ухода – дождь сам очищает поверхность.

– Зачем объединять экологию и искусство?

Н.С.: Эстетика – это «ускоритель внимания». Люди останавливаются, фотографируют, обсуждают, и именно в этот момент они узнают о технологии, которая действительно работает. Так «экология» перестаёт быть абстрактным словом и становится частью городской жизни. Мы заметили, что особенно хорошо на мурал реагирует молодёжь: визуальный язык для неё близок и понятен.

– Почему вы выбрали Надежду Риксиеву?

Н.С.: Надежда – известная ташкентская художница, у неё большой опыт работы с фасадами. Её эскиз точно передал идею «свободного дыхания» и сразу лёг в основу проекта. Мы работали как единая команда: она отвечала за художественную концепцию, мы – за материалы и организацию.

– Каким образом этот проект вписывается в вашу CSR-стратегию?

Н.С.: Мы выбираем инициативы с реальным импактом. Наши направления – финансовая грамотность, культура и искусство, технологии и устойчивое развитие. Экологические проекты мы оцениваем по трём критериям: польза для горожан, масштабируемость и просветительский потенциал. Мурал отвечает всем трём. Сейчас мы рассматриваем масштабирование – создание новых экомуралов в разных районах города. Уже ведём переговоры с властями и девелоперами.

– Как вы планируете оценивать эффект?

Н.С.: Конечно, мы хотим, чтобы в конечном итоге жизнь горожан стала экологичнее, а потребление – осознаннее. Если говорить о конкретных результатах, то мы следим за осведомлённостью жителей Узбекистана о наших экологических инициативах, ведь чем больше людей знает об экопроектах, тем быстрее мы придём к своей цели.

ОДИН ПОДПИСЧИК – ОДНО ДЕРЕВО

Чтобы озеленять город, необязательно владеть бизнесом – достаточно желания. Блогер **Абдурахим Абдулазизов** (@ekdim.k) запустил акцию «Один подписчик – одно дерево»: за каждого нового фолловера он высаживает растение.

«Дышать воздухом, который у нас есть сейчас, становится действительно тяжело. Я понял: вырубается слишком много деревьев, и это часть проблемы. Тогда решил, что даже простая подписка может приносить пользу. Каждый новый подписчик – плюс одно новое дерево, – рассказывает Абдурахим. – Сначала это казалось маленькой инициативой, но постепенно люди стали интересоваться, вдохновляться и сами выходить на посадки. Пока я делаю это самостоятельно, но в будущем хочу привлечь ребят из разных регионов и превратить акцию в большое движение. Для меня важно не только спасти природу, но и формировать у людей экологическое сознание».

Сегодня в блоге Абдурахима уже 38 тысяч подписчиков, и это число продолжает расти вместе с количеством деревьев.

Истории героев этого материала показывают: бороться за воздух можно по-разному. Одни создают экопроекты, другие сажают деревья, третьи вдохновляют тысячи людей своими инициативами. Но все они объединены одной мыслью – экологические перемены начинаются с простого шага. Его может сделать каждый, и именно так складывается будущее, в котором у нас будет чем дышать. ➡



BITTA OBUNACHI – BITTA DARAXT

Shaharni ko'kalamzorlashtirish uchun biznes egasi bo'lish shart emas – faqat istak bo'lsa kifoya. Bloger **Abdurahim Abdulazizov** (@ekdim.k) «Bitta obunachi – bitta daraxt» aksiyasini boshlab berdi: har bir yangi obunachi uchun u bittadan ko'chat ekadi.

«Hozirgi havodan nafas olish chindan ham qiyinlashib bormoqda. Men, haddan tashqari ko'p daraxtlar kesilayotgani muammoing bir qismi ekanligini tushundim. Shunda hatto oddiy obuna ham foydali bo'lishi mumkinligini angladim. Har bir yangi obunachi – bitta yangi daraxt ekish degani, – deb tushuntiradi Abdurahim. – Dastlab bu kichik tashabbus bo'lib tuyulgan edi, ammo asta-sekin odamlar qiziqib, ilhomlanib, o'zlari daraxt ekishga chiqadigan bo'lishdi. Hozircha buni o'zim amalga oshiryapman, lekin kelajakda turli hududlardan yoshlarni jalb etib, bu tashabbusni katta harakatga aylantirmoqchiman. Men uchun nafaqat tabiatni asrash, balki odamlarda ekologik ongni shakllantirish ham muhim ahamiyatga ega».

Bugungi kunda Abdurahimning blogida 38 mingdan ortiq obunachi bor, bu raqam xuddi ekilayotgan daraxtlar soni kabi o'sishda davom etmoqda.

Bu maqoladagi qahramonlarning hikoyalari bir narsani ko'rsatadi: toza havo uchun kurashning yo'li ko'p. Kimdir eko-loyihalar yaratadi, kimdir daraxt ekadi, boshqalar esa o'z tashabbuslari bilan minglab insonlarni ilhomlantiradi. Ammo ularning barchasini yagona fikr birlashtiradi – ekologik o'zgarishlar oddiy qadamlardan boshlanadi. Buni har bir kishi amalga oshirishi mumkin va aynan shu tarzda biz nafas olishga arzigulik kelajak shakllanadi. ➡



MUSAFFO HAVO VA YORQIN TAASSUROTTLAR: QISH MAVSUMI UCHUN 7 TA SAYOHAT YO'NALISHI

ЧИСТЫЙ ВОЗДУХ И ЯРКИЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ:
7 НАПРАВЛЕНИЙ ЭТОЙ ЗИМЫ

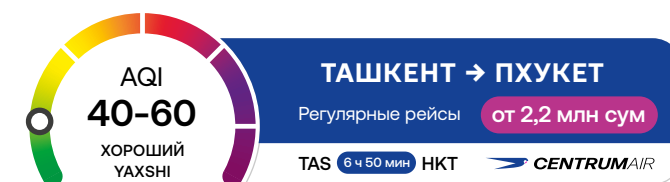


Qish – kundalik zerikarli hayotdan qochib, chinakamiga toza havoda nafas olishni juda-juda istab qoladigan fasl. Shaharlarda tuman, tutun va uzoq davom etadigan sovuqlar hukm surayotgan bir paytda, ko'plab kurortlar o'zining musaffo havosi, mayin iqlimi va boy tabiati bilan odamlarga quvonch ulashadi. Biz xalqaro havo sifatini kuzatish xizmatlarining qish oylari davomidagi ma'lumotlarini (AQI, PM_{2.5} va boshqa ko'rsatkichlar) tahlil qilib, ularni iqlim sharoitlari hamda sayyohlik jozibadorligi bilan qiyoslab chiqdik. Shunday qilib, biz havosi manzaralari va taassurotlari kabi yoqimli bo'lgan yo'nalishlarni tanladik.

Зима – время, когда особенно хочется вырваться из серых будней и вдохнуть по-настоящему чистый воздух. Пока в городах туман, смог и затяжные морозы, многие курорты радуют свежестью, мягким климатом и богатой природой. Мы проанализировали данные международных сервисов мониторинга воздуха (AQI, PM_{2.5} и другие показатели) за зимние месяцы и сопоставили их с климатическими условиями и туристической привлекательностью. Так мы выбрали направления, где качество воздуха в холодное время года радует не меньше, чем пейзажи и впечатления.



Пхукет, Таиланд P Phuket, Tailand



С ноября по март Пхукет переживает самый благоприятный сезон: тёплое солнце, спокойное море и почти полное отсутствие дождей. Днём температура держится около +28...+30 °C, влажность снижается по сравнению с летом, а мягкий морской бриз делает климат комфортным даже в жаркие часы. Вода прозрачная, волны умеренные, а небо чистое и голубое – идеальные условия для пляжного отдыха. Любители уединения могут отправиться на соседние острова, где белый песок и пальмовые рощи создают атмосферу рая с открытки.

Помимо пляжей Пхукет радует гастрономией: от уличных рынков с пад-тай и свежими фруктами до ресторанов с видом на море. Вечером жизнь перемещается на ярмарки с экзотической кухней и сувенирами. Активные путешественники оценят дайвинг и снорклинг у коралловых рифов, прогулки по джунглям и экскурсии к буддийским храмам. А если хочется полного релакса – массажи и спа-ритуалы в многочисленных салонах сделают отдых по-настоящему безмятежным.

Noyabrdan martgacha P Phuket eng qulay mavsumni boshidan kechiradi: iliq quyosh charaqlab turadi, dengiz tinch bo'ladi va yomg'ir deyarli yog'maydi. Kunduzi harorat +28...+30 °C atrofida saqlanib turadi, namlik yozga qaraganda pasayadi, dengizning mayin shabadasi esa hatto issiq paytda ham iqlimni qulay qiladi. Tiniq suv, sokin to'lqinlar, musaffo va moviy osmon – plyajda dam olish uchun ayni muddao. Yolg'izlikni yoqtiradiganlar qo'shni orollarga borishlari mumkin, u yerda oq qum va palma o'rmonlari suratlardagi jannatni eslatuvchi muhitni yaratadi.

P Phuket plyajlaridan tashqari o'z gastronomiyasi bilan ham zavqlantiradi: ko'cha bozorlaridagi pad-tay va yangi mevalardan tortib, dengiz manzarasiga ega restoranlargacha. Kechqurun hayot ekzotik taomlar va esdalik sovg'alari bilan to'la yarmarkalar-ga ko'chadi. Faol sayohatchilar marjon riflari yonida dayving va ssnorklingni, o'rmon bo'ylab sayr qilishni hamda budda ibodat-xonalarga ekskursiya qilishni qadrlashadi. To'liq hordiqni istaganlar uchun esa ko'plab salonlardagi massaj va spa marosimlari ta'tilni chinakam osoyishta o'tkazishni ta'minlaydi.

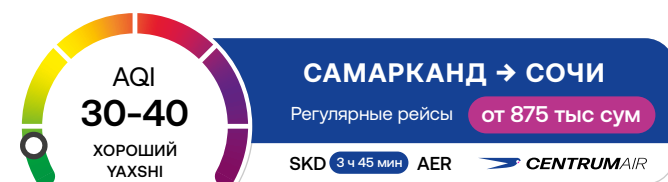


Сочи, Россия

Sochi, Rossiya

На черноморском побережье даже в разгар января Сочи встречает жителей и гостей зелёными пальмами, тисовником и цветущими кустами – кажется, что город переживает раннюю весну. Горы над Сочи надёжно защищают побережье от студёных ветров, и минусовых температур почти не бывает. Зима здесь мягкая: средняя температура держится около +5–6 °C, но при этом осадки и морской ветер делают воздух очень приятным – даже когда с моря дует влажный бриз, прогулки по набережной дарят необычное ощущение свежести. Можно неспешно исследовать город, наслаждаться кофе с видом на море, проводить время в парках без толпы и суеты.

А ещё Сочи предлагает редкое зимнее сочетание: подъёмы в горы на Красную Поляну, лыжи или сноуборд, виды заснеженных вершин, но при этом территориально близки и живописные водопады, и дендрарии, и изумрудные леса, где пальмы удивительно гармонируют с зимним пейзажем.



Qora dengiz sohilida hatto yanvar oyining qizg'in kunlarida ham Sochi mehmonlarni yashil xurmo daraxtlari, tiss va gullagan butalar bilan qarshi oladi – go'yo shahar erta bahorni kutib olayotganga o'xshaydi. Shahar ustidagi tog'lar sohilni sovuq shamollardan ishonchli himoya qiladi, shuning uchun havo harorati deyarli 0°C dan past bo'lmaydi. Bu yerda qish iliq: o'rtacha +5–6 °C atrofi-da, dengiz shamoli va yog'ingarchilik havoni yanada yoqimli qiladi – hatto dengizdan nam shabada esganda ham, sohil bo'ylab sayr qilish o'zgacha tetiklik beradi. Shaharni shoshilmasdan o'rganish, dengiz manzarasini tomosha qilib qahva ichishdan lazzatlanish, tinch va gavjum bo'lmagan bog'larda vaqt o'tkazish mumkin.

Shuningdek, Sochi noyob qishki uyg'unlikni taklif etadi: Krasnaya Polyana tog'lariga chiqib, chang'i yoki snoubord uchish, qorli cho'qqilarni tomosha qilish, bir vaqtning o'zida yaqin atrof-dagi jozibali sharshalar, dendrariylar va yam-yashil o'rmonlarda sayr qilish mumkin. Bu yerda hatto palma daraxtlari ham qishki manzara bilan ajablanarli darajada uyg'unlashib ketadi.



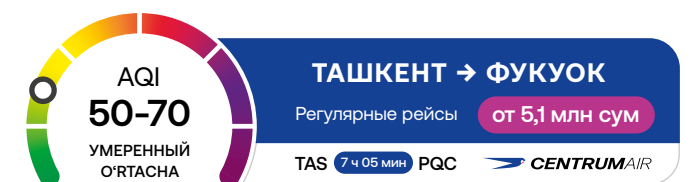
Фукуок, Вьетнам

Fukuok, Vyetnam

Зимой Фукуок встречает путешественников мягким солнцем, прозрачным морем и яркой зеленью джунглей. В это время здесь стоит сухой сезон: осадки почти не тревожат, море спокойное и тёплое, а лёгкий океанский ветерок снимает ощущение влажности. Средняя температура держится около +27 °C, поэтому даже в январе остров дышит тропическим летом.

Зимние месяцы особенно комфортны для отдыха: нет сильной жары. Утром можно отправиться в рыбачьи деревушки за свежими морепродуктами, днём – исследовать национальные парки с каскадами водопадов и тропическими тропами, а вечером – ужинать на побережье, любясь закатом, за который Фукуок называют «островом закатов».

Фукуок предлагает и удивительное сочетание уединения и активности: тихие бухты и кокосовые рощи соседствуют с дайвинг-центрами, оживлёнными рынками и прогулками на лодках среди маленьких островов архипелага. Здесь легко поймать ту самую «остановку времени», когда дни текут неспешно, а каждый момент наполнен гармонией.



Qishda Fukuok sayohatchilarni quyoshning mayin nurlari, tiniq dengiz va yam-yashil o'rmonlar bilan qarshi oladi. Bu paytda orolda quruq mavsum hukm suradi: deyarli yog'in-sochin bo'lmaydi, dengiz tinch va iliq, okeanning yengil shabadasi esa namlik hissini yo'qotdi. O'rtacha harorat +27 °C atrofi-da bo'lib, hatto yanvar oyida ham orol tropik yozga o'xshab yashnaydi.

Qish oylari dam olish uchun ayniqsa qulay: jazirama issiq bo'lmaydi. Ertalab sayyohlar baliqchilar qishloqlariga borib yangi dengiz mahsulotlarini tatib ko'rishlari mumkin, kunduzlari – milliy bog'larda sharshalar va tropik yo'llarni o'rganishadi, kechqurun esa dengiz bo'yida kechki ovqat qilib, mashhur «quyosh botayotgan orol» manzarasidan zavqlanadilar.

Fukuok yolg'izlik va faollikning ajoyib uyg'unligini ham taklif etadi: sokin ko'rfazlar va kokoszorlar shog'ng'ish markazlari, gavjum bozorlar va arxipelagdagi kichik orollar bo'ylab qayiq sayrlari bilan yonma-yon joylashgan. Bu yerda o'sha «vaqt to'xtab qolgan-dek» kayfiyatni topish oson: kunlar sokin oqadi, har bir lahza esa uyg'unlik bilan to'ladi.



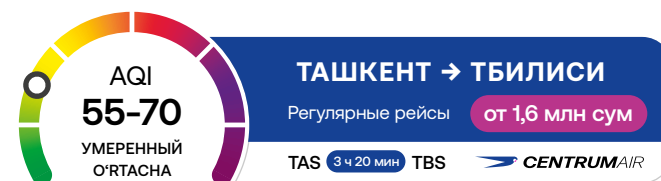
Тбилиси, Грузия

Tbilisi, Gruziya

Зимой Тбилиси кажется особенно душевным. В старом городе выются узкие улочки, в просветах между крышами виднеется горная даль, а в кафе всегда пахнет свежим хлебом и пряными специями. Несмотря на то, что столица расположена в долине, климат здесь мягкий: средняя температура держится около +5 °C, и морозы бывают редко.

Зима делает город спокойнее и камернее: туристов становится меньше, прогулки по набережной Куры и старым кварталам превращаются в неспешное удовольствие. При этом всего в часе езды – горные курорты Гудаури и Бакуриани, где ждут лыжные трассы и настоящий хрустальный воздух.

Такое сочетание городской атмосферы, богатой культуры и близости природы делает Тбилиси идеальным направлением для тех, кто хочет совместить уют мегаполиса с зимними приключениями в горах.



Qishda Tbilisi ayniqsa yoqimli tuyuladi. Eski shahardagi tor ko'chalar chirmashib ketgan, tomlar orasidagi tirqishlardan tog'ning olis manzaralari ko'rinadi, qahvaxonadan esa yangi non va xushbo'y ziravorlarning hidi doimo ufurib turadi. Poytaxt vodiya joylashgan bo'lsa-da, bu yerning iqlimi mo'tadil: o'rtacha harorat +5 °C atrofida saqlanib turadi, sovuq kamdan-kam bo'ladi.

Qishda shahar tinch va osoyishta: sayyohlar kamayadi, Kura daryosi bo'yida va qadimiy mahallalarda sayr qilish, huzurbaxsh mashg'ulotga aylanadi. Bor-yo'g'i bir soatlik yo'l masofasida joylashgan Gudauri va Bakuriani tog'-chang'i kurortlari haqiqiy musaffo havo va qorli yonbag'irlari bilan kutib oladi. Shahar muhiti, boy madaniyat va tabiatga yaqinlikning bu uyg'unligi Tbilisini megapolis qulayligini tog'dagi qishki sarguzashtlar bilan birlashtirmoqchi bo'lganlar uchun ideal manzilga aylantiradi.

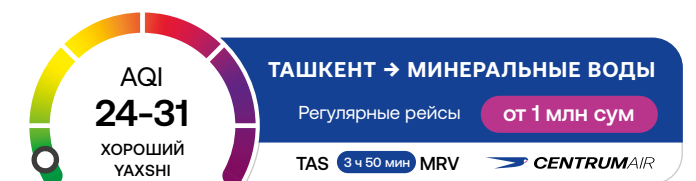


Минеральные Воды, Россия

Mineralnye Vodi, Rossiya

Кавказские курорты – синоним оздоровления, и Минеральные Воды здесь не исключение. Зимой горный рельеф и чистый морозный воздух создают особую атмосферу, в которой даже простая прогулка по парку превращается в маленький оздоровительный ритуал. Небольшая плотность застройки и окружение горами делают воздух особенно чистым, а панорама заснеженных вершин добавляет каждому дню ощущение свежести.

Минеральные источники, лечебные процедуры и санаторные практики становятся ещё ценнее в холодное время года, когда так хочется восстановить силы и набраться энергии. Тишина, неспешный ритм и природное окружение превращают отдых в настоящий ретрит, где можно отвлечься от суеты и почувствовать гармонию с собой.



Кавказ курортлари sog'lomlashtirish timsoli hisoblanadi, Mineralnye Vody ham bundan mustasno emas. Qishda tog' relyefi va musaffo, sovuq havo alohida muhit yaratadi – hattoki oddiygina bog' bo'ylab sayr qilishning o'zi ham kichik bir sog'lomlashtirish marosimiga aylanadi. Qurilishlarning kamligi va atrof tog'lar bilan o'ralganligi sababli havo yanada toza, qorli cho'qqilarning manzarasi esa har kuni hayotga tetiklik bag'ishlaydi.

Mineral suvlar, davolash muolajalari va sanatoriya amaliyotlari yilning sovuq faslida yanada qadrli bo'ladi, chunki aynan shu davrda odam o'z kuchini tiklashni va quvvat to'plashni juda xohlaydi. Sukunat, sokin ritm va tabiiy muhit dam olishni haqiqiy retritga aylantiradi, bu yerda siz shovqin-surondan qutulishingiz va o'zingiz bilan uyg'unlikni his qilishingiz mumkin.



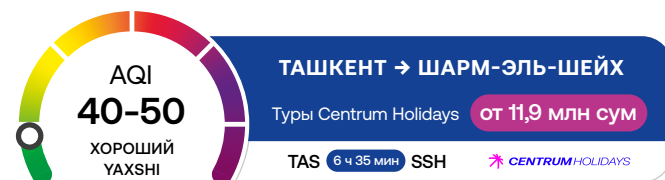
Шарм-эль-Шейх, Египет

Sharm-el-Sheyx, Misr

Шарм-эль-Шейх зимой встречает мягким климатом: днём температура держится в пределах +22...+26 °C, воздух сухой и лёгкий и нет изнуряющей жары. Прогулки по побережью дарят ощущение простора и тепла, а купание в Красном море приносит бодрость и удовольствие.

В этот сезон курорт особенно приятен – туристов меньше, чем в пиковые месяцы, и появляется возможность в полной мере насладиться спокойной атмосферой. Восточная кухня и колоритные рынки добавляют аутентичности и делают отдых насыщенным даже без активных поездок.

А ещё Шарм предлагает одно из лучших в мире направлений для дайвинга и снорклинга: коралловые рифы и богатый подводный мир находятся буквально в шаге от берега. Тем, кто ищет активности, доступны прогулки на яхтах, сафари в пустыне и экскурсии по Синайским горам. Так курорт соединяет лёгкость пляжного отдыха и яркие приключения, создавая баланс расслабления и новых впечатлений.



Qishda Sharm-el-Sheyx mehmonlarni mo'tadil iqlim bilan kutib oladi: kunduzlari harorat +22...+26 °C atrofida saqlanadi, havo quruq va yengil, jazirama issiq esa bo'lmaydi. Sohil bo'ylab sayr qilish kenglik va ilqlik tuyg'usini uyg'otadi, Qizil dengizda cho'milish esa tetiklik va rohat baxsh etadi.

Bu mavsumda kurort ayniqsa yoqimli – sayyohlar soni eng gavjum oylardagiga qaraganda kamroq bo'ladi, bu esa xotirjam muhitdan to'liq bahramand bo'lish imkonini beradi. Sharqona taomlar va rang-barang bozorlar dam olishga o'ziga xoslik baxsh etadi va safarni yanada mazmunli qiladi.

Bundan tashqari, Sharm dayving va snorkling uchun dunyodagi eng yaxshi yo'nalishlardan birini taklif etadi: marjon qoyalari va boy suv osti dunyosi qirg'oqdan bir qadam narida joylashgan. Faol sayohatchilar uchun yaxtada sayohatlar, sahodagi safari va Sinay tog'lariga ekskursiyalar taklif etiladi. Kurort plyajdagi yengil hordiq va yorqin sarguzashtlarni uyg'unlashtirib, dam olish va yangi taassurotlar o'rtasida mukammal muvozanat yaratadi.



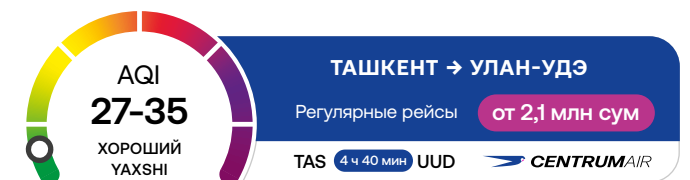
Байкал, Россия

Baykal, Rossiya

Если и существует новогоднее чудо, то определённо здесь – на Байкале. Озеро спит под прозрачным льдом, сквозь который видно его бездонную чистоту. Воздух здесь настолько прозрачен, что кажется, будто можно дотронуться до горизонта. Средняя температура зимой держится около -15 °C, но сухой климат и полное отсутствие смога делают холод бодрящим, а дыхание – лёгким.

Здесь особенная тишина: только треск льда и шорох ветра между скалами. По зеркальной поверхности озера можно скользить на коньках, останавливаясь, чтобы запечатлеть прозрачный лёд, где в глубине замёрзли белые пузырьки – словно сам воздух застыл во времени. Потом отправиться на Ольхон – самый крупный остров Байкала, чтобы прокатиться на собачьей упряжке по бескрайним просторам и услышать, как гулко откликается под ногами снежная гладь.

На Байкале не нужно искать чудо, оно уже вокруг – в каждом вдохе, отблеске льда и в осознании, что это место действительно существует. ➡



Агар Yangi yil mo'jizasi degan narsa mavjud bo'lsa, u albatta shu yerda – Baykalda. Ko'l tiniq muz ostida uxlab yotadi, va shu muz orqali uning tubsiz tozaligini ko'rish mumkin. Havosi shu qadar tiniqki, go'yo ufqqa qo'l tekkizsa bo'ladigandek. Qishda o'rtaacha harorat -15 °C atrofida bo'ladi, biroq quruq iqlim va tutunning yo'qligi sovuqni tetiklantiruvchi, nafasni esa yengil qiladi.

Bu yerda o'ziga xos sukunat hukm suradi: faqat muzning qar-sillashi va qoyalar orasida esayotgan shamol shivirlari eshitiladi. Ko'lning silliq yuzasida konkida sirg'anish, to'xtab, muz ostida muzlab qolgan oppoq havo pufakchalarini suratga olish mumkin – xuddi vaqtning o'zi muzlagandek. So'ng Olxon oroliga – Baykalning eng yirik oroliga yo'l olib, itlar aravachasida cheksiz kengliklar bo'ylab sayr qilish va oyoq ostida qor sadosi qanday jaranglashini eshitish mumkin.

Baykalda mo'jizani izlashning hojati yo'q – u allaqachon atrofda: har bir nafasda, muzning jilvasida va shu joy haqiqatan ham borligiga ishonchda. ➡

AEROPORTLAR EKOLOGIK YO'NALISHDA: AVIATSIYA TABIAT BILAN QANDAY MUVOZANAT IZLAMOQDA

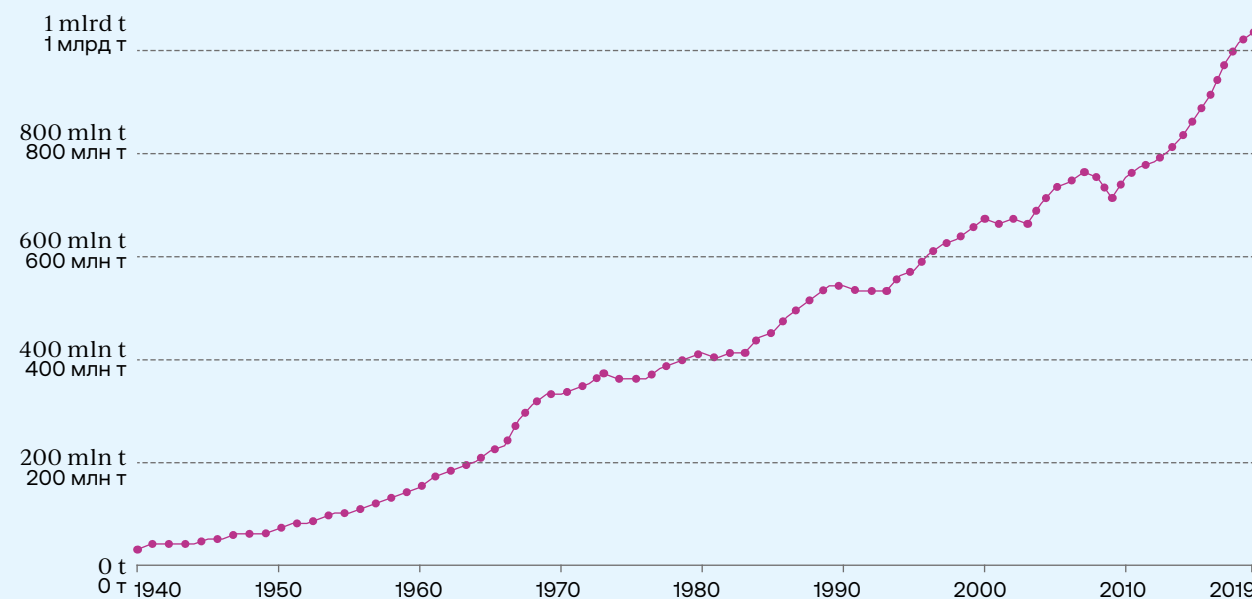
АЭРОПОРТЫ НА ПУТИ К ЭКОЛОГИИ:
КАК АВИАЦИЯ ИЩЕТ БАЛАНС С ПРИРОДОЙ



Parvozlar hayotimizning odatiy qismiga aylanib ulgurgan va ko'pincha xaritada kerakli nuqtaga tez yetib borishning yagona usuli bo'lib qolgan. Ammo aynan aviatsiya bugun eng noekologik transport turlaridan biriga aylangan: atmosferaga chiqarilayotgan chiqindilar, chiqindi uyumlari, yoqilg'i – bularning barchasi sayyoraga jiddiy ta'sir ko'rsatmoqda. Biz aeroportlar qanday qilib «yashillashishga» urinayotganini va yaqin yillarda qanday yechimlar hal qiluvchi ahamiyatga ega bo'lishi mumkinligini tahlil qildik.

Перелёты давно стали для нас привычной частью жизни и часто единственным способом быстро добраться до нужной точки на карте. Но именно авиация сегодня остаётся одним из самых неэкологических видов транспорта: выбросы в атмосферу, горы отходов, топливо – всё это серьёзно нагружает планету. Мы разобрались, как аэропорты пытаются «позеленеть», и какие решения могут стать ключевыми в ближайшие годы.

AVIATSIYAGA OID GLOBAL CO₂ CHIQINDILARI, 1940–2019 YILLAR
ГЛОБАЛЬНЫЕ ВЫБРОСЫ CO₂ ОТ АВИАЦИИ, 1940–2019 ГОДЫ



Ma'lumot manbasi: 1990-yilgacha bo'lgan ma'lumotlar – Lee va boshq. (2021); 1990-yildan keyin – Berghero va boshq. (2023)
Izoh: CO₂ bo'lmagan omillar va balandlikdagi qo'shimcha isish ta'siri hisobga olinmagan. OurWorldInData.org/transport

Источник данных: данные до 1990 года — Lee и др. (2021); с 1990 года — Berghero и др. (2023) Примечание: не включает не-CO₂ факторы и дополнительное потепление от выбросов на высоте. OurWorldInData.org/transport

ПОЧЕМУ ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ СТАНДАРТЫ – ЭТО ВАЖНО?

Сегодня авиация – один из главных источников углеродного следа. Каждый рейс на привычном лайнере выбрасывает в атмосферу столько CO₂, сколько один автомобиль за целый год. Главный виновник – авиационный керосин, топливо, без которого пока невозможно представить полёты.

CO₂ относится к парниковым газам: он задерживает тепло в атмосфере и ускоряет глобальное изменение климата. Мы уже ощущаем это в повседневности: жара становится аномальной, воды – всё меньше, природные катаклизмы случаются чаще, воздух становится тяжелее и вреднее.

Однако дело не ограничивается выбросами. Аэропорты сами по себе – огромные потребители ресурсов. Чтобы обслужить только один крупный авиаузел, требуется столько же энергии и воды, сколько потребляют десятки тысяч домохозяйств. К этому добавляются шумовые нагрузки, нарушение миграции птиц и животных, загрязнения самых разных типов.

NIMA UCHUN EKOLOGIK STANDARTLAR MUHIM?

Будучи авиацией – углерод изини асосий манбалиридан бири. Oddiy havo laynerining har bir reysi atmosferaga shuncha CO₂ chiqaradiki, bu miqdor bitta avtomobilning butun yil davomida chiqaradigan hajmiga teng. Bunga asosiy sabab – aviatsiya kerosini, hozircha parvozlarni bu yoqilg'isiz tasavvur qilish mumkin bo'lmagan yonilg'idir.

CO₂ issiqxona gazlari qatoriga kiradi: u atmosferada issiqlikni ushlab qoladi va global iqlim o'zgarishini tezlashtiradi. Biz buni allaqachon kundalik hayotda his qilmoqdamiz: jazirama tobora g'ayritabiiy bo'lib bormoqda, suv zaxiralari kamaymoqda, tabiiy ofatlar tez-tez yuz bermoqda, havo esa og'ir va zararli bo'lib qolmoqda. Biroq, muammo faqat chiqindilar bilangina cheklanib qolmaydi. Aeroportlarning o'zi ham ulkan resurs iste'molchilari. Faqat bitta yirik aviauzelga xizmat ko'rsatish uchun o'n minglab xonadon iste'mol qiladigan darajada energiya va suv talab etiladi. Bunga qo'shimcha ravishda shovqin yuklamalari, qushlar va hayvonlarning migratsiyasini buzilishi, turli xil ifloslanishlar ham qo'shiladi.



Елена Смирнова
ведущий инженер по экологии
Международного аэропорта
«Ташкент» им. И. Каримова

Yelena Smirnova
I. Karimov nomidagi «Toshkent»
xalqaro aeroportining ekologiya
bo'yicha yetakchi muhandisi



Мы обратились к опыту Узбекистана и получили комментарий от **Елены Смирновой**, ведущего инженера по экологии Международного аэропорта «Ташкент» им. И. Каримова. Она отметила, что аэропорт строго следует требованиям природоохранного законодательства страны и последовательно снижает негативное воздействие на окружающую среду. Так, предприятие выполняет обязательства по компенсации вредных выбросов в атмосферу, перечисляя в бюджет средства, которые направляются на реализацию экологических проектов.

Особое внимание уделяется водным ресурсам. Здесь не только контролируют объёмы потребляемой питьевой воды, но и строго следят за её рациональным использованием: она не применяется для полива зелёных насаждений, мытья техники и транспорта или в других целях, не предусмотренных нормативами.

Сохранять и приумножать зелёные зоны – ещё один приоритет. Аэропорт старается обеспечить уход за имеющимися зелёными насаждениями и создать новые. Это включает в себя регулярную обработку растений от болезней и насекомых, осмотр и полив, засаживание в обязательном порядке при реконструкции объектов аэропорта не менее 25 процентов территории. Так, в международном терминале был разбит зелёный парк.

Серьёзные изменения произошли и в сфере переработки отходов: ртутьсодержащие лампы заменены на экологичные светодиодные. Постепенно обновляется автопарк: устаревший транспорт выводится из эксплуатации и заменяется электро-мобилями, что позволяет сократить объём выбросов.

Важная часть работы – сотрудничество с авиакомпаниями. Благодаря графику прилётов и вылетов снижается уровень шумовой нагрузки, а новое топливо, разработанное по международным стандартам, выделяет меньше вредных веществ при взлётах и посадках, что также способствует снижению негативного экологического воздействия.

«В целом мы рассматриваем экологию как стратегический приоритет, – подчёркивает Елена. – От повседневного контроля использования ресурсов до внедрения современных технологий и создания новых зелёных зон».

Biz O'zbekiston tajribasini o'rganib, I. Karimov nomidagi «Toshkent» xalqaro aeroportining ekologiya bo'yicha yetakchi muhandisi **Yelena Smirnovadan** izoh oldik. U aeroport mam-lakatning tabiatni muhofaza qilish qonunchiligiga qat'iy amal qilishini va atrof-muhitga salbiy ta'sirni izchil ravishda kamaytirib borayotganini ta'kidladi. Xususan, korxona atmosferaga chiqariladigan zararli chiqindilarni qoplash bo'yicha majburiyatlarni bajarmoqda, byudjetga mablag' o'tkazilmoqda. O'tkazilgan mablag'lar ekologik loyihalarni amalga oshirishga yo'naltirilmoqda.

Suv resurslariga alohida e'tibor qaratilmoqda. Bu yerda nafaqat ichimlik suvi iste'moli hajmi nazorat qilinadi, balki undan oqilona foydalanishga ham qat'iy rioya qilinadi: suv yashil hududlar-ni sug'orishga, texnika va transportni yuvish yoki me'yorlarda ko'zda tutilmagan boshqa maqsadlarga ishlatilmaydi.

Yashil hududlarni saqlash va ko'paytirish – yana bir ustuvor yo'nalish. Aeroport mavjud ko'kalamzorlarni parvarish qilish va yangi daraxt ekishga harakat qilmoqda. Bu o'simliklarga kasallik va hasharotlarga qarshi muntazam ishlov berish, ularni tekshirish va sug'orishni, shuningdek, aeroport inshootlarini qayta qurish chog'ida hududning kamida 25 foiziga majburiy tarzda ko'chat o'tqazishni o'z ichiga oladi. Shu tariqa, xalqaro terminal-da yashil bog' barpo etildi.

Chiqindilarni qayta ishlash sohasida ham jiddiy o'zgarishlar amalga oshirildi: simob tarkibli chiroqlar ekologik xavfsiz LED chiroqlarga almashtirildi. Avtopark bosqichma-bosqich yangilanmoqda: eskirgan transport vositalari ekspluatatsiyadan chiqarilib, ularning o'rniga elektromobillar keltirilmoqda. Bu esa chiqindi gazlar hajmini sezilarli darajada kamaytirish imkonini beradi. Muhim yo'nalishlardan biri – aviakompaniyalar bilan hamkorlik. Reyklar jadvali hisobiga shovqin yuklamasi kamaytirilmoqda, xalqaro standartlarga muvofiq ishlab chiqilgan yangi turdagi yoqilg'ilar esa uchish va qo'nish paytida kamroq zararli modda chiqaradi, bu esa ekologik yuklamani pasaytirishga xizmat qiladi.

«Umuman olganda, biz ekologiyani strategik ustuvorlik sifatida ko'rib chiqamiz, – deb ta'kidlaydi Yelena. Resurslardan foydalanishni kundalik nazorat qilishdan tortib, zamonaviy texnologiyalarni joriy etish va yangi yashil hududlar barpo etishga cha bo'lgan barcha chora-tadbirlarimiz shunga qaratilgan».

КТО ЗАДАЁТ ПРАВИЛА?

Экологические стандарты охватывают всё: от уровня шума и траекторий полётов до конструкции самолётов и качества топлива. Международная организация гражданской авиации (ИКАО), учреждённая при ООН ещё в 1944 году, разрабатывает эти стандарты и следит за их выполнением. С 1992 года в числе её участников и Узбекистан.

В 2016 году ИКАО приняла новые требования к реактивным дозвуковым и турбовинтовым самолётам: меньше вредных веществ при тех же полётах. Особое внимание уделяется и топливу. На смену керосину приходит SAF (sustainable aviation fuel) – «устойчивое авиационное топливо». Его делают из возобновляемого сырья, например, переработанного кулинарного жира. Экономия выбросов впечатляет: до минус 80 процентов углерода по сравнению с керосином.

Другой международный инструмент – программа CORSIA. Она работает по принципу «экообмена»: если авиакомпания превысила лимит выбросов, она обязана купить «углеродные кредиты», деньги от которых идут на экологические проекты – от посадки лесов до поддержки зелёной энергетики.

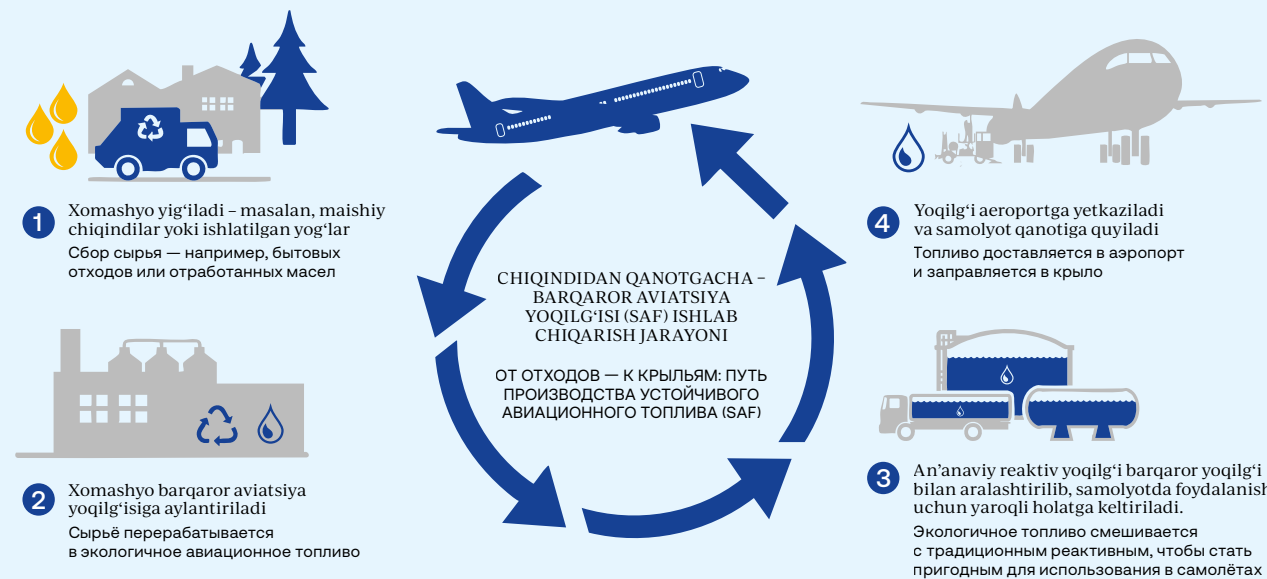
QOIDANI KIM BELGILAYDI?

Ekologik standartlar hamma narsani qamrab oladi: shovqin darajasi va parvoz yo'nalishlaridan tortib, samolyotlarning konstruksiyasi va yoqilg'i sifatigacha. 1944-yilda BMT huzurida tashkil etilgan Xalqaro fuqaro aviatsiyasi tashkiloti (IKAO) aynan shu standartlarni ishlab chiqadi va ularning bajarilishini nazorat qiladi. 1992-yildan boshlab O'zbekiston ham ushbu tashkilot a'zosi hisoblanadi.

2016-yilda IKAO reaktiv tovushdan past tezlikdagi va turbovintli samolyotlar uchun yangi talablarni qabul qildi: bir xil parvozlarda zararli moddalar miqdori kamaytirilishi kerak. Yoqilg'iga ham alohida e'tibor qaratilmoqda. Kerosin o'rnini SAF (sustainable aviation fuel) – «barqaror aviatsiya yoqilg'isi» egallamoqda. U qayta tiklanadigan xomashyodan, masalan, qayta ishlangan o'simlik yog'idan ishlab chiqariladi. Natija esa hayratlanarli: kerosinga nisbatan uglerod chiqindilari 80 foizgacha kamayadi.

Yana bir xalqaro mexanizm – CORSIA dasturi. U «eko-almashinuv» tamoyili asosida ishlaydi: agar aviakompaniya belgilangan chiqindi limitidan oshib ketsa, majburiy ravishda «uglerod kreditlari» sotib oladi. Bu mablag'lar esa – o'rmon barpo etishdan tortib, yashil energetikani qo'llab-quvvatlashgacha bo'lgan ekologik loyihalarga yo'naltiriladi.

BARQAROR AVIATSIYA YOQILG'ISI QANDAY TAYYORLANADI? КАК ПРОИЗВОДИТСЯ ЭКОЛОГИЧНОЕ АВИАЦИОННОЕ ТОПЛИВО?



SAF ishlatilishi an'anaviy reaktiv yoqilg'iga nisbatan hayotiy sikldagi karbonat chiqindilarini 80% gacha kamaytirishi mumkin.

Использование SAF позволяет сократить выбросы углерода на протяжении всего жизненного цикла до 80% по сравнению с традиционным реактивным топливом.

ЧТО ПРОИСХОДИТ НА ЗЕМЛЕ?

Внимание уделяется и самим аэропортам. Энергосберегающие установки позволяют тратить меньше газа и воды, светодиодное освещение вытесняет энергозатратные лампы, а автопарки всё чаще переходят на электротягу. Чтобы снизить шум, пересматриваются маршруты захода на посадку, используются звукопоглощающие материалы и новые конструкции шасси.

YER YUZIDA NIMALAR SODIR BO'LMOQDA?

Aeroportlarning o'ziga ham e'tibor qaratilmoqda. Energiya tejovchi qurilmalar gaz va suv sarfini kamaytirish imkonini beradi, yorug'lik diodli chiroqlar ko'p energiya sarflaydigan chiroqlarni siqib chiqarmoqda, avtoparklar esa tobora ko'proq elektr transportiga o'tmoqda. Shovqinni kamaytirish maqsadida qo'nish yo'nalishlari qayta ko'rib chiqilmoqda, tovush yutuvchi materiallardan foydalanilmoqda va shassining yangi konstruksiyalari joriy etilmoqda.

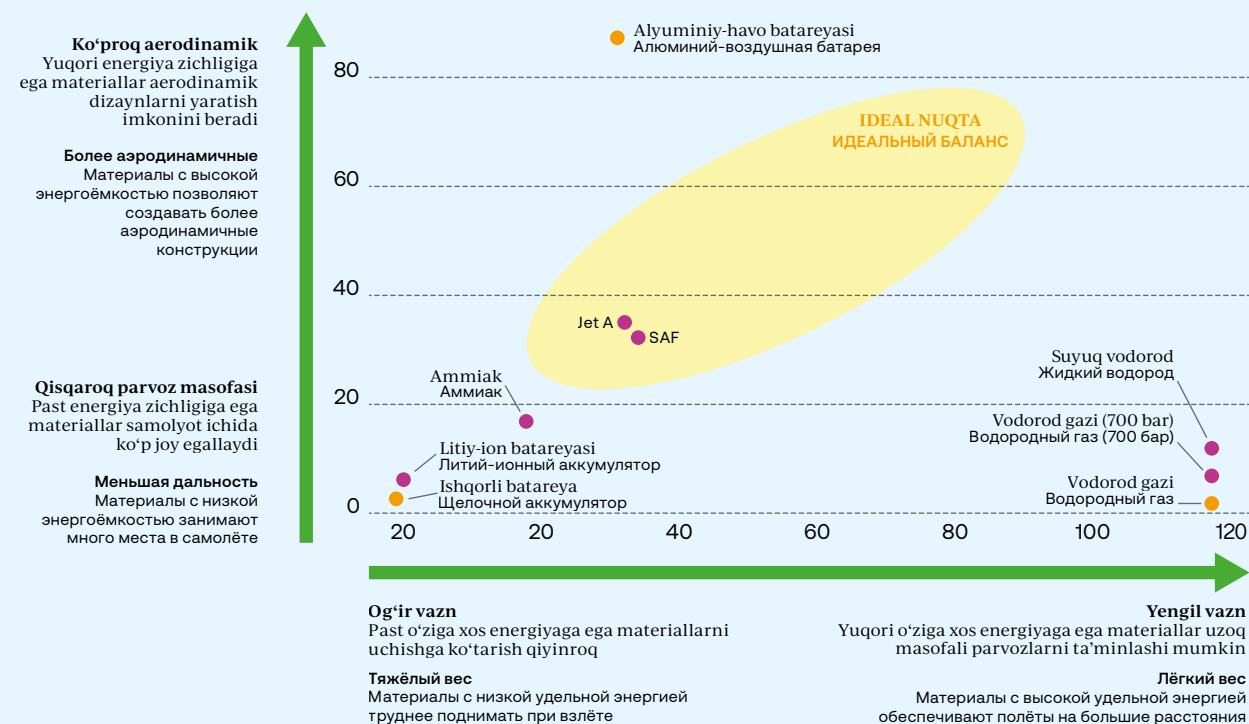
Но даже у самых «зелёных» инициатив немало противников. Программу CORSIA экологи и общественные организации критикуют за формальность: мол, компании не ограничивают керосин, а «откупаются» посадкой деревьев. SAF пока тоже подвергается критике: несмотря на перспективность, заменить им керосин в крупных масштабах пока невозможно, и по состоянию на 2025 год доля SAF в мировой практике составляет лишь 0,7 процента. Отмечается, что сектор требует значительных инвестиций и выверенной стратегии, иначе рискует остаться нишевым.

Одним из главных трендов называют электрификацию авиации – полный отказ от топлива в пользу энергии батарей. Звучит идеально, но реальность сурова: литий-ионные аккумуляторы в 50 раз менее энергоёмкие, чем керосин в том же объёме. Решение ищут в облегчении батарей и гибридных моделях – как в автомобильной индустрии.

Аmmo hatto eng «yashil» tashabbuslarning ham anchagina dushmanlari bor. CORSIA dasturini ekologlar va jamoat tashkilotlari rasmiyatchilikda ayblashadi: go'yoki kompaniyalar kerosin iste'molini kamaytirmayapti, balki daraxt ekish bilan «qutulib qolyapti». SAF ham tanqid ostida: istiqbolli bo'lishiga qaramay, kerosinni keng miqyosda almashtirish hozircha imkonsiz va 2025-yil holatiga ko'ra, dunyo amaliyotida SAF ulushi atigi 0,7 foizni tashkil etmoqda. Mutaxassislar bu soha katta sarmoya va aniq strategiyani talab qiladi, aks holda u tor doirada qolib ketishi mumkinligini ta'kidlashmoqda.

Asosiy trendlardan biri – aviatsiyani elektrlashtirish, ya'ni yoqilg'idan to'liq voz kechib, batareya energiyasidan foydalanish. Bu g'oya mukammal eshitilsa-da, aslida vaziyat ancha murakkab: litiy-ion batareyalar hajm jihatidan kerosindan 50 baravar kam quvvatga ega. Avtomobil sanoatidagi kabi, yechimni batareyalarni yengillashtirishda va gibrid modellarda izlashmoqda.

ENERGIYA MANBALARINING O'ZIGA XOS ENERGIYASI VA ENERGIYA ZICHLIGI УДЕЛЬНАЯ ЭНЕРГИЯ И ЭНЕРГОЁМКОСТЬ РАСПРОСТРАНЁННЫХ ИСТОЧНИКОВ ЭНЕРГИИ

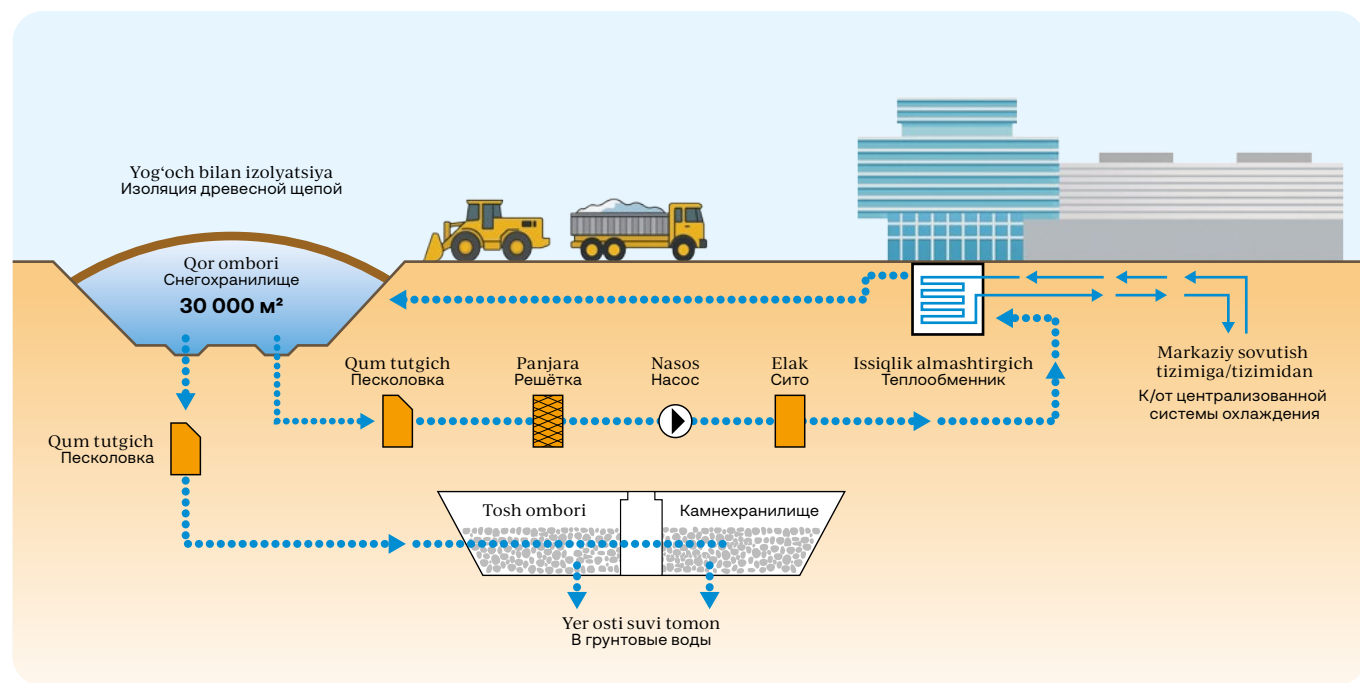


КТО УЖЕ ВПЕРЕДИ?

Тем не менее, прогресс очевиден. Сегодня более 640 аэропортов участвуют в программах снижения выбросов, а это уже 55 процентов мирового пассажиропотока. Часть из них достигла углеродной нейтральности – всего 14 аэропортов, 13 из которых находится в Европе и один – в Новой Зеландии. К углеродной нейтральности приближаются и другие аэропорты – в Далласе (США), на Галапагосских островах (Эквадор), в Кейптауне (ЮАР), Австралии, Омане и сразу четырех точках Индии, а скандинавские страны традиционно лидируют в экологических инновациях. Экологические стандарты в авиации – не модный тренд, а реальный ответ на вызовы, которые стоят перед всей планетой. Да, путь сложный, но именно аэропорты сегодня становятся лабораториями будущего, где проверяются технологии, от которых зависит, каким будет воздух, которым мы станем дышать завтра.

КИМ УЕТАКШИ?

Shunday bo'lsa-da, taraqqiyot ko'zga tashlanmoqda. Bugungi kunda 640 dan ortiq aeroport chiqindilarni kamaytirish dasturlarida qatnashmoqda, bu esa jahon yo'lovchilar oqimining 55 foizini tashkil etadi. Ularning bir qismi uglerod neytralligiga erishdi – atigi 14 ta aeroport, shundan 13 tasi Yevropada va bittasi Yangi Zelandiyada joylashgan. Boshqa aeroportlar ham uglerod neytralligiga yaqinlashmoqda – Dallas (AQSH), Galapagos orollari (Ekvador), Keyptaun (JAR), Avstraliya, Ummon va Hindistonning to'rtta nuqtasidagi aeroportlar bunga misol bo'la oladi. Skandinaviya mamlakatlari esa an'anaviy ravishda ekologik innovatsiyalarda peshqadamlilik qilmoqda. Aviatsiyadagi ekologik standartlar – bu shunchaki moda emas, balki butun sayyoramiz oldida turgan muammolarga haqiqiy yechimdir. Yo'l murakkab, biroq aynan aeroportlar bugun kelajak laboratoriyalariga aylanmoqda. Aynan shu yerda ertangi kun havosini belgilaydigan texnologiyalar sinovdan o'tkazilmoqda.



ОСЛО, НОРВЕГИЯ

Здание аэропорта возведено из переработанной стали, а бетон для строительства сделали экологически чистым – в формулу добавили вулканический пепел, что значительно снизило его углеродный след. Но самая впечатляющая инновация – система охлаждения на основе... обычного снега. Зимой его со взлетно-посадочных полос собирают специальные беспилотные машины и складывают в огромных хранилищах. Летом этот «природный кондиционер» используется для охлаждения помещений без лишних энергозатрат. Результат впечатляет: выбросы углекислого газа сократились на 31 тонну в год, а энергопотребление снизилось на 2 ГВтч.

ОСЛО, НОРВЕГИЯ

Аэропорт биноти qayta ishlangan po'latdan qurilgan bo'lib, qurilish uchun ishlatilgan beton ekologik toza tarzda tayyorlangan – formulaga vulqon kulini qo'shish natijasida uning uglerod izi sezilarli darajada kamaygan. Ammo eng hayratlanarli innovatsiya – oddiy qorga asoslangan sovutish tizimi. Qishda boshqaruvchisiz maxsus mashinalar uchish-qo'nish yo'laklaridan qorni yig'ib, ulkan omborlarga joylashtiradi. Yozda esa bu «tabiiy konditsioner» qo'shimcha energiya sarflamasdan binolarni sovutish uchun qo'llaniladi. Natija kutilganidan ham yaxshi: yiliga 31 tonnagacha karbonat angidrid chiqindilari kamaygan, energiya iste'moli esa 2 Gvt-soatga qisqargan.



СТОКГОЛЬМ, ШВЕЦИЯ

Стокгольмский аэропорт стал одним из первых в мире, кто получил статус углеродно нейтрального. На его взлётных полосах используется специальное покрытие из инновационного низкоуглеродного бетона, а воздух очищается благодаря особым фотокаталитическим мембранам. Даже транспорт здесь работает «по-зеленому»: автобусы и такси заправляются биогазом.

Инженеры нашли нестандартное решение и для климат-контроля: система основана на воде из подземных колодцев. Летом она охлаждает здания, а зимой – обогревает, причём на экологичном биотопливе.

STOKGOLM, SHVETSIYA

Stokgolm aeroporti dunyoda uglerod neytralligini qo'lga kiritgan ilk aeroportlardan biri bo'ldi. Uning uchish-qo'nish yo'laklarida innovatsion past uglerodli betondan tayyorlangan maxsus qoplamalar ishlatiladi, havo esa maxsus fotokatalitik membranalar yordamida tozalanadi. Bu yerda hatto transport vositalari ham «yashil» tarzda ishlaydi: avtobuslar va taksilarga biogaz quyiladi.

Muhandislar iqlim nazorati tizimiga ham g'ayrioddiy yechim topdilar: tizim yer osti quduqlaridan olingan suvga asoslangan. Yozda u binolarni sovitso, qishda esa ekologik toza bioyoqilg'i yordamida isitadi.

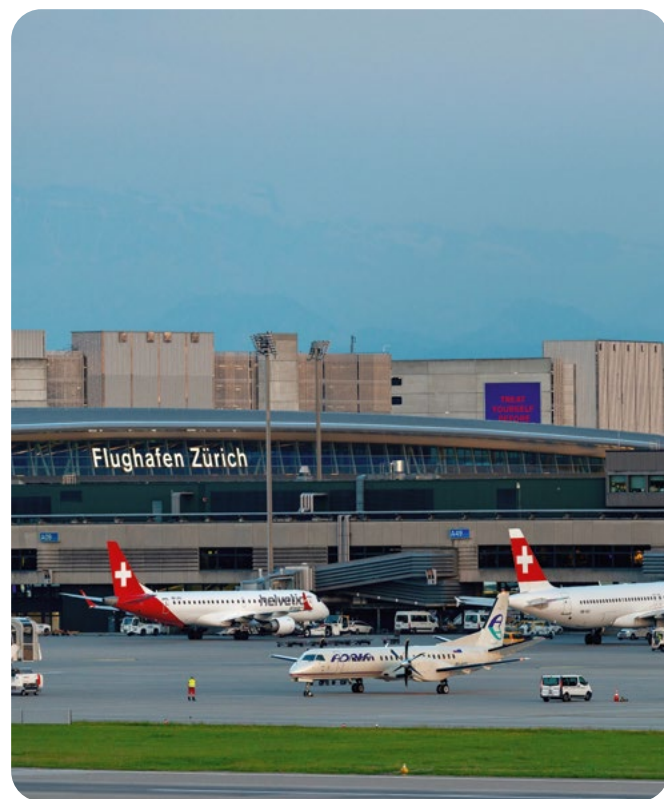
ЦЮРИХ, ШВЕЙЦАРИЯ

Цюрихский аэропорт сумел сократить вредные выбросы более чем наполовину, а к 2030 году после масштабной реконструкции терминалов эта цифра вырастет ещё больше.

Секрет – в комплексном подходе. На стыковочных станциях и парковках установлены фотоэлектрические системы, очищающие воздух, а водные ресурсы здесь превращены в настоящий возобновляемый капитал. Бытовые стоки отправляются на очистку, дождевая вода используется повторно, а жидкости после противообледенительных работ перерабатываются с помощью уникальной технологии: специальные микроорганизмы разрушают твёрдые остатки и возвращают воду в цикл.

SYURIX, SHVEYTSARIYA

Syurix aeroporti zararli chiqindilarni yarmidan ko'proqqa kamaytirish imkoniyatiga erishdi, 2030-yilgacha terminallarni keng ko'lamli qayta qurish natijasida bu ko'rsatkich yanada yuqori darajaga ko'tarilishi kutilmoqda. Buning siri – kompleks yondashuvda. Tutashtiruvchi bekatlar va avtoturargohlarida havoni tozalovchi fotoelektr tizimlar o'rnatilgan, bu yerdagi suv resurslari esa haqiqiy qayta tiklanuvchi kapitalga aylantirilgan. Maishiy oqava suvlar tozalanishga yuboriladi, yomg'ir suvlari qayta foydalaniladi, muzlashga qarshi ishlovlardan keyingi suyuqliklar esa noyob texnologiya yordamida qayta ishlanadi: maxsus mikroorganizmlar qattiq qoldiqlarni parchalab, suvni yana siklga qaytaradi.

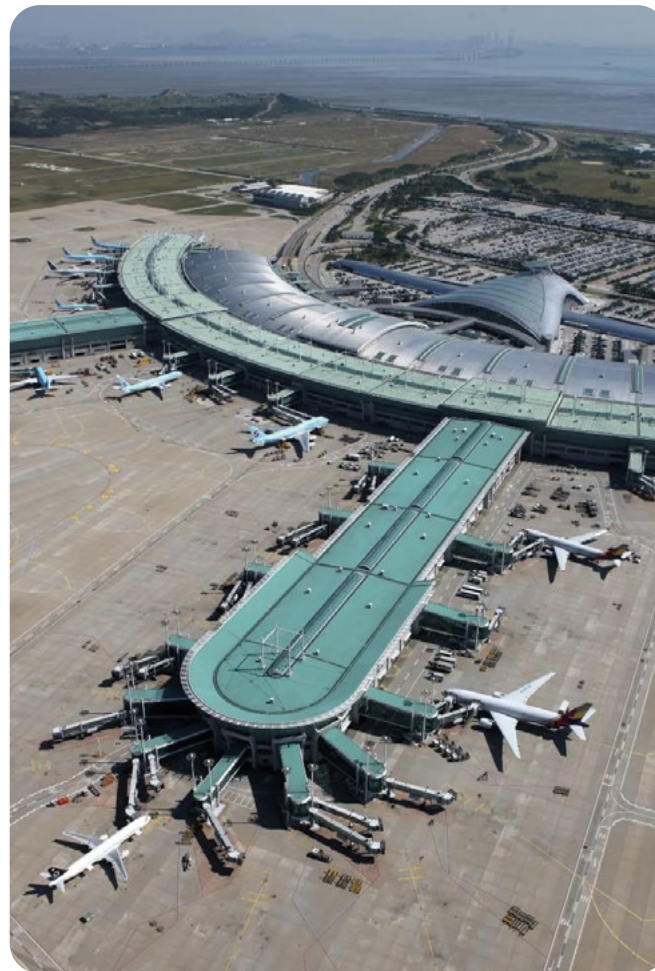


ЧАНГИ, СИНГАПУР

Чанги – один из самых зелёных аэропортов мира. Здесь сады и водопады не просто украшают пространство: они снижают температуру, очищают воздух и создают естественный микроклимат. Энергосбережение поддерживают солнечные панели и системы «умного» освещения, а вода собирается и используется повторно – от дождевых стоков до сложных процессов фильтрации. Для пассажиров «зелёный» подход ощущается буквально во всём: от тишины малошумных взлётов до прохлады терминалов, где вместо избыточной кондиционерной нагрузки работают экологичные системы вентиляции. Чанги планомерно движется к полной углеродной нейтральности и уже сегодня показывает, что аэропорт может быть не бетонным гигантом, а живым, дышащим организмом.

CHANGI, SINGAPUR

Changi – dunyodagi eng «yashil» aeroportlardan biri. Bu yerda bog'lar va sharsharalar faqatgina makonni bezatib qolmasdan, balki haroratni pasaytiradi, havoni tozalaydi va tabiiy mikroiklim yaratadi. Quyosh panellari va «aqlli» yoritish tizimlari energiya tejallishini ta'minlaydi, suv esa yomg'ir oqovalaridan tortib murakkab filtrlash jarayonlarigacha yig'ilib, qayta ishlatiladi. Yo'lovchilar uchun «yashil» yondashuv har qadamda seziladi: past shovqinli uchishlardan tortib terminal ichidagi salqinlikkacha, bu yerda ortiqcha konditsioner o'rniga ekologik ventilyatsiya ishlaydi. Changi izchil ravishda to'liq uglerod neytralligiga qarab harakat qilmoqda va bugunog aeroport beton gigant emas, balki tirik, nafas olayotgan organizm bo'lishi mumkinligini ko'rsatib turibdi.



ИНЧХОН, ЮЖНАЯ КОРЕЯ

Инчхон давно называют «умным» аэропортом – и не только за цифровые технологии. Здесь экологические решения также вплетены в саму архитектуру: терминалы обогреваются и охлаждаются при помощи геотермальной энергии, крыши усеяны солнечными панелями, а вокруг взлётных полос высажены зелёные пояса, снижающие уровень шума и очищающие воздух.

Особое внимание уделено транспорту: собственный парк автобусов и служебных машин работает на электричестве и водороде, а внутри терминалов расположены сады и парки – не декоративные, а функциональные, создающие дополнительный кислородный баланс. К 2040 году Инчхон планирует достичь нулевых выбросов, превращая крупнейший узел Восточной Азии в образец экологической инфраструктуры будущего. ➔

INCHXON, JANUBIY KOREYA

Inchxon anchadan beri «aqlli» aeroport deb ataladi va bu faqat raqamli texnologiyalar tufayli emas. Bu yerda ekologik yechimlar arxitekturaning o'ziga singdirilgan: terminallar geotermal energiya yordamida isitiladi va sovitiladi, tomlar quyosh panellari bilan qoplangan, uchish-qo'nish yo'laklari atrofida esa shovqinni kamaytirib, havoni tozalovchi yashil hududlar barpo etilgan.

Transportga alohida e'tibor berilgan: shaxsiy avtobuslar va xizmat mashinalarining parki elektr va vodorod yordamida ishlaydi, terminallarda esa dekorativ emas, balki qo'shimcha kislorod muvozanatini hosil qiluvchi bog'lar va istirohat bog'lari joylashgan. 2040-yilga kelib Inchxon nol chiqindiga erishishni rejalashtirmoqda, bu orqali Sharqiy Osiyoning eng yirik transport markazini kelajakning ekologik infratuzilmasi namunasiga aylantiradi. ➔

VIP-ЗАЛ

Традиции гостеприимства
Современный комфорт

VIP
ЗАЛ

50% скидка

на действующие тарифы
по ПРОМОКОДУ SKDVIP50

Отсканируйте QR-код и получите полную
информацию об услугах и тарифах VIP-зала.



ASBOBLAR JIM QOLGANDA...

О ЧЁМ МОЛЧАТ
ПРИБОРЫ



Yo'lovchi uchun havo – bu illyuminator ortidagi cheksiz kenglik. Uchuvchi uchun esa o'ziga xos tabiatga ega bo'lgan stixiya: u ochiq va do'stona bo'lishi mumkin, lekin bir zumda injiqlashib, momaqaldiroq va shamollarga to'lib qolishi ham hech gap emas. Biz ikki uchuvchi – Ilya Kostyunin va Boris Kochubey bilan uchrashdik. Ilya Centrum Air aviakompaniyasida yo'lovchi tashuvchi Airbus samolyotlarini boshqaradi, Boris esa My Freighter kompaniyasida yuk tashuvchi Boeinglarda uchadi. Ular samimiylik va kasbga bo'lgan chuqur muhabbat bilan momaqaldiroqni «ko'z bilan» oldindan payqash mumkinligi, yumshoq qo'nish har doim ham yaxshi emasligi, samolyotni tom ma'noda vujud bilan his qilish nimani anglatishi haqida so'zlab berishdi.

Воздух для пассажира – это бескрайний простор за иллюминатором. Для пилота – стихия со своим характером: она может быть ясной и дружелюбной, но тут же стать капризной, наполненной грозами и ветрами. Мы встретились с двумя пилотами – Ильёй Костюниным и Борисом Кочубеем.

Илья управляет пассажирскими «Эйрбасами» в компании Centrum Air, Борис – «Боингами» на грузовых рейсах My Freighter. Они искренне и с большой любовью к профессии рассказали, возможно ли предугадать грозу «на глаз», почему мягкая посадка – не всегда благо, и что значит чувствовать самолёт буквально телом.

С.: Нам видится, что воздух – это не просто стихия, но ещё и информационное поле, которое пилотам нужно постоянно «считывать». И вот здесь появляется понятие «ситуационная осознанность». Расскажите, что это такое?

Б.: Это скорее про умение прогнозировать. Например, увидел на погодной карте антициклон – понимаешь, что погода будет хорошая.

И.: Это вроде бы про физику, но на деле всё сложнее: здесь и опыт, и знания, и даже интуиция. Я знаю пилотов с налётом больше десяти тысяч часов: они «на глаз» определяют, в каком облаке будет трясти, а в каком – нет. Или, скажем, «замаскированные грозы». Мы летим, я предлагаю пройти одним маршрутом. Коллега говорит: «Нет, там будут засветки». На радаре – пусто, горы закрывают. Мы набираем высоту – и действительно, впереди фронт. Я спрашиваю: «Артур, как понял?». Он пожимает плечами: «Просто понял». Это и есть опыт.

Б.: Думаю, это знания, которые стали интуицией. Когда-то выученные вещи уходят так глубоко, что человек уже не может объяснить, а просто действует.

И.: Именно. Существуют четыре стадии профессионализма лётчика. Первая – неосознанная некомпетентность: человек даже не знает, что он чего-то не умеет. Вторая – осознанная некомпетентность: он понимает, что не умеет, осознаёт это. Третья – осознанная компетентность: когда уже умеет и понимает это. И четвёртый уровень – неосознанная компетентность: когда делаешь всё правильно автоматически, не задумываясь.

Но именно этот четвёртый этап может быть опасен: если пилот перестаёт работать над собой, он начинает терять навык, и постепенно может откатиться назад – в некомпетентность. И вот здесь надо пройти весь цикл становления заново.

В общем, всегда нужно быть на два шага вперед. Новичок часто даже не понимает, что прямо сейчас происходит с машиной. Особенно на Airbus – у него сложная логика переходов между режимами. Пока не увидишь сам, не поймёшь. В первый раз ситуационной осознанности – ноль. Во второй уже что-то понимаешь. Так накапливается багаж знаний, и со временем пилот готов к любым поворотам.

С.: Bizningcha, havo – bu shunchaki stixiya emas, balki uchuvchilar doimiy ravishda «o'qib turishi» kerak bo'lgan axborot maydoni. Aynan shu yerda «vaziyatni anglash» tushunchasi paydo bo'ladi. Ayting-chi, bu nimani anglatadi?

Б.: Bu, ko'proq oldindan bashorat qilish qobiliyati haqida. Masalan, ob-havo xaritasida antisiklonni ko'rganingizda, ob-havoning yaxshi bo'lishini tushunib olasiz.

И.: Go'yoki bu fizika masalasi, lekin aslida ancha murakkab: bu yerda tajriba ham, bilim ham, hattoki sezgi ham bor. Men o'n ming soatdan ortiq uchgan uchuvchilarni bilaman: ular «ko'z bilan» qaysi bulutda samolyot qaltirashini, qaysi bulutda qaltiramasligini aniqlay oladilar. Yoki, masalan, «yashirin momaqaldiroqlar». Uchyapmiz, men bir yo'nalishni taklif qilaman. Hamkasbim esa: «Yo'q, u tomonda chaqnashlar bo'ladi», – deydi. Radarda esa hech narsa yo'q – tog'lar to'sib turadi. Biz balandlikka ko'tarilamiz va haqiqatdan ham, oldimizda front paydo bo'ladi. Men: «Artur, qayerdan bilding?» – deb so'rayman: U yelka qisadi: «Shunchaki bildim». Mana bu – tajriba degani.

Б.: Bu bilimning intuitsiyaga aylanib ketgan holati deb o'ylayman. O'rganilgan narsalar shunchalik chuqur singib ketadiki, odam endi ularni tushuntira olmaydi, shunchaki, to'g'ri harakat qiladi.

И.: To'g'ri. Uchuvchi kasbiy mahoratining to'rt bosqichi bor. Birinchisi – anglanmagan noliyqlik: inson o'zi nimanidir bilmasligidan bexabar. Ikkinchisi – anglangan noliyqlik: u bilmasligini tushunadi, tan oladi. Uchinchisi – anglangan malaka: endi biladi, buni anglab yetadi. To'rtinchisi – anglanmagan malaka: o'ylamasdan, barchasini avtomatik tarzda to'g'ri bajaradi. Bu xavfli daraja: u o'z ustida ishlashdan to'xtasa, mahorati susayadi, oqibatda – noliyqlik bosqichiga qaytadi. Shunda, butun jarayonni qaytadan bosib o'tishiga to'g'ri keladi.

Umuman olganda, doimo ikki qadam oldinda yurish kerak. Yangi uchuvchi ko'pincha samolyotda aynan nima so'dir bo'layotganini tushunmaydi. Ayniqsa Airbusda – rejimlar o'rtasidagi o'tish logikasi murakkab. Ko'rmaguningcha, tushunmaysan. Birinchi safar – «vaziyatni anglash» nol. Ikkinchisida nimanidir ilg'aysan. Tajriba ortib, vaqt o'tgan sari uchuvchi har qanday holatga tayyor turadi.

ЕСЛИ ПИЛОТ ПЕРЕСТАЁТ РАБОТАТЬ НАД СОБОЙ,
ОН НАЧИНАЕТ ТЕРЯТЬ НАВЫК, И ПОСТЕПЕННО МОЖЕТ
ОТКАТИТЬСЯ НАЗАД – В НЕКОМПЕТЕНТНОСТЬ

AGAR UCHUVCHI O'Z USTIDA ISHLASHNI TO'XTATSA,
MAHORATI ASTA-SEKIN SUSAYADI VA OXIR-OQIBAT
ORQAGA – NOLOYIQLIK BOSQICHIGA QAYTADI



Например, есть одна штука со срабатыванием пожарной сигнализации. Грузовикам не понять.

Б.: Какая?

И.: Бывает, кто-нибудь решит в туалете покурить, и тут срабатывает датчик дыма, который издаёт такой же звуковой сигнал, как при пожаре двигателя. Самолёт начинает кричать: «дын-дын-дын!», и на экране загорается предупреждение.

Представьте: ночь, вы вдвоём в кабине, сосредоточены максимально – кофе по несколько чашек, вокруг только темнота. И вдруг – такая сигнализация. Если за рейс уже пятый раз кто-то закурил, то ты спокойно думаешь: «Ну вот, опять...». А у молодого пилота, если он впервые сталкивается с таким сценарием, в этот момент можно прочесть целую гамму эмоций на лице.

Прим. ред.: Уважаемые пассажиры! Не курите в туалетах. Для пилотов ваш дымок звучит как пожар – с сиренами и красными сигналами. Поберегите их нервы.

Masalan, yong'in signalizatsiyasining ishga tushishi bilan bog'liq bir holat bor. Yuk tashuvchi samolyot uchuvchilari bunga tushunishmaydi.

Б.: Qanday holat?

И.: Ba'zan kimdir hojatxonada chekmoqchi bo'ladi – shunda tun sensori ishga tushib, xuddi dvigatel yonayotgandagi kabi ovozli signal chiqaradi. Samolyot «ding-ding-ding!» deya qichqirib boshlaydi va ekranda ogohlantirish yozuvi paydo bo'ladi.

Tasavvur qiling: tun, ikkovingiz kabinada, butun e'tiboringiz parvozda – bir necha piyola qahva ichilgan, atrof esa qorong'ilik. Va to'satdan – shunday signalizatsiya! Agar parvoz davomida kimdir beshinchi marta chekkan bo'lsa, siz xotirjamlik bilan: «Yana shu holat...» deb o'ylaysiz. Yosh uchuvchi esa, agar u bunday vaziyatga birinchi marta duch kelgan bo'lsa, o'sha lahzada uning yuzida turli xil his-tuyg'ularni ko'rish mumkin.

Táhr. izohi: Hurmatli yo'lovchilar! Iltimos, hojatxonada chekmang. Sigaretangizning tutuni uchuvchilar uchun yong'in xavfini eslatadi – sirenalar chalinib, qizil ogohlantirish signallari yonadi. Ularning asablarini ayang.

С.: Когда самолёт снижается, со стороны это выглядит как плавное скольжение в небе, но ведь за этой красотой стоит точная геометрия. Объясните простыми словами, что такое глиссада?

Б.: Если просто, глиссада – это траектория захода на посадку, «коридор», по которому самолёт спускается к полосе. Стандартный угол сегодня – 3 градуса. В СССР было 2,6.

С.: А почему изменился?

И.: Во-первых, современные самолёты быстрее. Во-вторых, здания стали выше. Там, где раньше хватало угла 2,6, теперь нужны 3 градуса. Иногда на угол влияют особенности рельефа. В Трабзоне, например, заход с моря идёт под 3,5 градуса. Я слышал, что где-то в Европе есть даже 5 градусов. А это значит, что вертикальная скорость снижения будет около 1200 футов в минуту (прим. ред.: 6 метров в секунду), при обычной в 800 футов, – очень требовательно к пилотированию.

Б.: Да, в Австрии тоже встречаются похожие заходы.

С.: То есть чем круче угол, тем сложнее посадка?

И.: Именно. На 3,5 градусах приходится на выравнивании тянуть штурвал почти полностью на себя. На таких аэродромах главное – не мягкость касания, а точность. В Трабзоне некогда «красиво» выравнивать. Там задача другая: коснуться полосы там, где надо. Если начать выравнивать слишком долго, можно перелететь посадочную зону. Поэтому видишь «башмаки» – начинаешь садиться.

С.: Что такое «башмак»?

И.: Посадочные знаки, такие белые прямоугольные отметки на полосе – как разметка на дороге. Они показывают, где именно самолёт должен коснуться.

Если пилот слишком долго выравнивает ради мягкости, то «съест» часть полосы. Соответственно, останется меньше дистанции для торможения, что опасно. В Трабзоне полоса короткая, заканчивается обрывом в море, если остатка полосы не хватит, чтобы затормозить, то можно выкатиться. А выкатываться – только в море. Поэтому мягкая посадка – это хорошо, но в сложных условиях важнее точность и безопасность.

С.: А что для вас вообще сложнее – взлёт или посадка?

Б.: Конечно, посадка – самый сложный этап полёта. На неё, по статистике, приходится больше всего инцидентов. Если что-то идёт не так, нужно уходить на второй круг и снова заходить – пока не вернёшься на землю.

И.: Да, с точки зрения пилотирования посадка сложнее. Но иногда бывают взлёты с таким сильным боковым ветром, болтанкой или низкой видимостью, что дадут фору любой посадке.

С.: Если отвлечься от приборов – как меняется само восприятие воздуха за годы практики?

Б.: Со временем начинаешь замечать такие детали, которые раньше проходили мимо. Например, падение давления всегда сигнализирует о приближении плохой погоды. Повышение давления – к хорошей.

И.: Да, но мы это давление не чувствуем, а видим. Есть стандартное давление – 1013 гектопаскалей, и каждые полчаса мы слушаем сводку: давление 1012, потом 1011, 1010... Понимаем – давление падает, потянутся тучи, осадки и всякая прочая «красота». А если давление растёт, наоборот, ясная погода.

С.: Какие именно параметры вы учитываете до и во время полёта?

И.: Очень многие: облачность, видимость, ветер, давление, температура. Плотность воздуха мы напрямую не оцениваем, но её влияние понимаем. Зимой самолёт летает лучше – воздух плотнее, он «летучий», а летом бывают проблемы: воздух горячий, вязкость меньше.

Б.: Да. Плюс есть температурные ограничения. Например, в жару мы уменьшаем тягу двигателей при взлёте, чтобы экономить ресурс.

С.: Samolyot pastlayotganda, chetdan qaraganda, bu osmonda tekis sirpanishdek koʻrinadi, ammo bu goʻzallik ortida aniq geometriya yotadi. Glissadaning nima ekanligini oddiy soʻzlar bilan tushuntirib bera olasizmi?

Б.: Oddiy qilib aytganda, glissada – bu samolyotning qoʻnish paytidagi yoʻnalish trayektoriyasi, yaʼni u uchib tushadigan «koridor». Hozir standart burchak – 3 daraja. SSSR davrida esa 2,6 daraja edi.

С.: Nega oʻzgardi?

И.: Birinchidan, zamonaviy samolyotlar tezroq uchmoqda. Ikkinchidan, binolar balandroq. Oldin 2,6 darajali burchak yetarli boʻlsa, endi 3 daraja kerak. Baʼzan burchakka relyef xususiyatlari taʼsir qiladi. Masalan, Trabzonda dengiz tomondan kiradigan yoʻnalish 3,5 daraja burchak ostida. Eshitishimcha, Yevropaning ayrim joylarida hatto 5 darajali glissadalar bor. Bu vertikal tushish tezligi daqiqasiga 1200 fut atrofida degani (tahr. izohi: ≈6 m/s), oddiy holatda esa 800 fut boʻladi – boshqaruvda katta mahorat talab qilinadi.

Б.: Ha, Avstriyada ham shunday murakkab yoʻnalishlar bor.

С.: Demak, burchak qanchalik tik boʻlsa, qoʻnish shunchalik murakkab?

И.: Toʻgʻri. 3,5 darajalik glissadada uchuvchi tekislash paytida shturvalni deyarli toʻliq oʻziga tortadi. Bunday aerodromlarda asosiy narsa yumshoq qoʻnish emas, balki aniqlik. Trabzonda «chiroyli» tekislashga vaqt yoʻq. U yerda vazifa boshqacha: samolyotni kerakli joyda yerga tekkizish. Tekislash uzoq davom etsa, qoʻnish maydonidan oʻtib ketish ehtimoli bor. Shuning uchun «boshmoqlar» ni koʻrgan zahoti qoʻnishni boshlash shart.

С.: «Boshmoq» degani nima?

И.: Bu – qoʻnish belgilari, uchish-qoʻnish yoʻlagidagi oq toʻrtburchak shakldagi chiziqlar. Xuddi yoʻl chizigʻi kabi. Ular samolyot aynan qayerda yerga qoʻnishi kerakligini koʻrsatadi. Agar uchuvchi yumshoq qoʻnish uchun tekislashni juda choʻzib yuborsa, yoʻlakning bir qismini «yeb qoʻyadi». Natijada tormozlash masofasi qisqaradi, bu esa xavfli. Trabzonda yoʻlak qisqa, oxiri dengizga tutashgan jarlik. Agar masofa yetmasa, samolyot yoʻldan chiqib, toʻgʻri dengizga tushadi. Yumshoq qoʻnish yaxshi, lekin murakkab sharoitlarda aniqlik va xavfsizlik har doim ustun.

С.: Sizlar uchun, umuman olganda, nimasi qiyinroq – uchishmi yoki qoʻnish?

Б.: Albatta, qoʻnish. Bu parvoznig eng murakkab bosqichi. Statistika koʻra, aynan shu bosqichda eng koʻp hodisalar roʻy beradi. Agar biror narsa notoʻgʻri ketsa, biz qayta aylanib, qoʻnishga urinishimiz kerak – yerga qaytgunimizcha shunday davom etaveradi.

И.: Ha, boshqaruv nuqtayi nazaridan qoʻnish murakkabroq. Ammo baʼzida yon tomondan kuchli shamol, chayqalish yoki past koʻrinuvchanlik sharoitida uchishlar boʻladiki, ular har qanday qoʻnishdan ham murakkabroq boʻlishi mumkin.

С.: Asboblarni bir chetga surib qoʻysak, yillar oʻtgan sari havoni his qilish qobiliyati qanday oʻzgaradi?

Б.: Vaqt oʻtgan sari ilgari eʼtiboringizdan chetda qolgan mayda-chuyda narsalarni seza boshlaysiz. Masalan, havo bosimining pasayishi doimo yomon ob-havoning yaqinlashayotganidan darak beradi. Bosimning koʻtarilishi – yaxshi ob-havoga ishora.

И.: Toʻgʻri, lekin biz bu bosimni tanamiz bilan emas, asboblardan orqali «koʻramiz». Standart bosim – 1013 gektopaskal. Har yarim soatda eshittiriladigan xabarni tinglaymiz: bosim 1012, keyin 1011, 1010... Bilamizki, bosim pasaysa – bulutlar, yogʻingarchilik va boshqa «goʻzalliklar» paydo boʻladi. Bosim koʻtarilsa, havo ochiq boʻladi.

С.: Parvozdan oldin va parvoz paytida aynan qaysi koʻrsatkichlarni hisobga olasizlar?

И.: Juda koʻp koʻrsatkichlarni: havoning bulutligi, koʻrinishi, shamol, bosim, harorat. Havoning zichligini toʻgʻridan-toʻgʻri oʻlchamaymiz, lekin uning taʼsirini juda yaxshi bilamiz. Qishda samolyot yaxshi uchadi – havo zichroq, «koʻtaruvchan» boʻladi. Yozda esa aksincha – havo issiq, yopishqoqlik kamayadi, muammolar koʻpayadi.

Б.: Toʻgʻri. Bundan tashqari, haroratga bogʻliq cheklavlar ham bor.





СО ВРЕМЕНЕМ НАЧИНАЕШЬ ЗАМЕЧАТЬ ТАКИЕ ДЕТАЛИ, КОТОРЫЕ РАНЫШЕ ПРОХОДИЛИ МИМО. НАПРИМЕР, ПАДЕНИЕ ДАВЛЕНИЯ ВСЕГДА СИГНАЛИЗИРУЕТ О ПРИБЛИЖЕНИИ ПЛОХОЙ ПОГОДЫ

VAQT O'RGAN SARI ILGARI E'TIBORINGIZDAN CHETDA QOLGAN MAYDA-CHUYDA NARSALARNI SEZA BOSHLAISIZ. MASALAN, HAVO BOSIMINING PASAYISHI DOIMO YOMON OB-HAVONING YAQINLASHAT O'RGANIDAN DARAK BERADI



И.: Есть ещё момент с перегревом тормозов. На «Эйрбасе» в южных странах, где нет специальных вентиляторов на колесах – брейкфанов, нужно очень внимательно следить, чтобы тормоза не перегрелись до взлёта. Есть ограничение в 300 градусов.

Б.: У нас после взлёта шасси сразу не убирают, если температура высокая.

И.: А у нас самолёт сам выдаёт предупреждение и в случае перегрева «предлагает» выпустить шасси обратно. Это сделано потому, что если при температуре выше 300 градусов случится утечка гидравлической жидкости, она может воспламениться. Поэтому система контролирует перегрев.

С.: За счёт чего нагреваются тормоза?

Б.: Ещё до взлёта самолёт должен дорунуть до полосы. В процессе приходится притормаживать, и тормоза начинают греться.

И.: Борь, какая у вас максимальная масса самолёта?

Б.: 185 тонн.

Masalan, jazirama issiqda uchib chiqish paytida biz dvigatel quvvatini biroz kamaytiramiz – bu uning xizmat muddatini tejaydi.

И.: Yana tormozlarning qizib ketish masalasi bor. Airbus samolyotlarida, ayniqsa janubiy mamlakatlarda, g'ildiraklarda maxsus sovituvchi ventilyatorlar – brake fanlar bo'lmasa, uchishdan oldin tormozlarning ortiqcha qizib ketmasligini juda diqqat bilan kuzatish kerak. 300 daraja cheklov bor.

Б.: Bizda agar harorat yuqori bo'lsa, uchishdan keyin shassini darhol yig'ib qo'ymaymiz.

И.: Bizning samolyotimiz esa o'zi ogohlantirish beradi va agar tormozlar qizib ketsa, shassini yana tushirishni «taklif qiladi». Buning sababi shuki, 300 darajadan yuqori haroratda, agar gidravlik suyuqlik sizib chiqsa, u yonib ketishi mumkin. Shu bois tizim avtomatik tarzda qizish darajasini nazorat qiladi.

С.: Tormozlar nimadan qiziydi o'zi?

Б.: Samolyot uchish yo'lagigacha yo'nalib boradi – rul yo'lagida tez-tez sekinlatish kerak bo'ladi, shu paytda tormozlar qiziy boshlaydi.

И.: А вот у «Эйрбаса» А330 – 230 тонн. Представляете, какое нужно усилие? Тормоза устроены так же, как в автомобиле: нажимаешь педаль – колодки прижимаются к диску. Но здесь всё карбоновое, и трение просто колоссальное. После посадки температура тормозов может достигать 500–600 градусов. А ещё на них стоят предохранители: если нагрев доходит до 925 градусов, срабатывает система сброса давления в колёсах. Это сделано для того, чтобы покрывка не взорвалась. Давление в ней огромное, и если её разорвёт – последствия будут смертельные.

С.: А систем охлаждения нет?

Б.: Есть, но не везде. На А330, например, брейкфаны – опция.

И.: На некоторых 320-х тоже есть, а на 321-м – нет. В одной из компаний, где я летал, ни на одном самолёте их не было – просто не требовались, а вот с нашими Саудовской Аравией и Дубаем эта функция просто необходима!

С.: Как влияет боковой ветер при разбеге?

И.: Объясню на примере. Самолёт начинает разбегаться, ветер дует справа. Из-за флюгерного эффекта нос начинает разворачиваться на ветер. Чтобы самолёт шёл строго по полосе, мы создаём противодействующую силу – отклоняем руль направления. Даем левую педаль – руль направления поворачивает самолёт обратно, и он бежит посередине полосы.

С.: А какие показания приборов для вас ключевые?

И.: В первую очередь – приборная скорость (*Indicated Airspeed*), потом высота и вертикальная скорость. Всё это мы видим на основном пилотажном дисплее – главном экране, расположенном перед пилотом, где собраны все важные параметры полёта.

Б.: А если назвать классически, то это так называемый «six pack» – шесть основных показателей. Сюда входят скорость, авиагоризонт (*он показывает положение самолёта в пространстве*), высотомер, указатель курса, индикатор поворота и вариометр, то есть прибор, показывающий, с какой скоростью мы набираем или теряем высоту.

С.: Насколько вы полагаетесь на навигационные системы? Можно ли полностью довериться автоматике при нулевой видимости?

И.: Да, современные системы позволяют это делать. Например, в третьей категории захода на посадку – её называют CAT III – самолёт может садиться даже при нулевой видимости. В этом режиме система инструментальной посадки (ILS) ведёт его по курсу и глиссаде до самой полосы. Это самый высокий уровень автоматизации.

Б.: Но важно понимать – каждую секунду мы контролируем параметры захода. Ответственность всегда на пилотах, и часто такие автоматические посадки даются гораздо сложнее, чем посадка самолёта вручную.

С.: Бывает, что интуиция подсказывает раньше приборов?

Б. (улыбается): Конечно. Это когда просадку (*прим. ред.: небольшое, но ощутимое падение высоты*) буквально, простите, пятой точкой чувствуешь. Ещё до того, как приборы реагируют, понимаешь, что самолёт начинает «проваливаться».

~~~~~  
ТОРМОЗА УСТРОЕНЫ ТАК ЖЕ, КАК В АВТОМОБИЛЕ: НАЖИМАЕШЬ ПЕДАЛЬ – КОЛОДКИ ПРИЖИМАЮТСЯ К ДИСКУ. НО ЗДЕСЬ ВСЁ КАРБОНОВОЕ, И ТРЕНИЕ ПРОСТО КОЛОССАЛЬНОЕ. ПОСЛЕ ПОСАДКИ ТЕМПЕРАТУРА ТОРМОЗОВ МОЖЕТ ДОСТИГАТЬ 500–600 ГРАДУСОВ

ТОРМОЗЛАР АВТОМОБИЛНИКИДЕК ИШЛАЙДИ: ПЕДАЛ БОСИЛАДИ – КОЛОДКАЛАР ДИСККА БОСИЛАДИ. ФАҚАТ БУ ЙЕРДА ХАММАСИ КАРБОНЛИ ВА ИШҚАЛАНИШ КАТТА. ҚО՛НГАНДАН СО՛НГ ТОРМОЗЛАР ХАРОРАТИ 500–600 ДАРАЈАГАЧА ЧИҚАДИ

**И.:** Boris, sizlarda samolyotning maksimal massasi qancha?

**Б.:** 185 tonna.

**И.:** Airbus A330da esa – 230 tonna. Tasavvur qiling, qanday kuch kerak! Tormozlar avtomobilnikidek ishlaydi: pedal bosiladi – kolodkalar diskka bosiladi. Faqat bu yerda hammasi karbonli va ishqalanish katta. Qo'ngandan so'ng tormozlar harorati 500–600 darajagacha chiqadi. Ularning ustida maxsus himoya elementlari bor: agar harorat 925 darajaga yetsa, bosimni avtomatik tarzda chiqarib yuboradigan tizim ishga tushadi. Bu shinalar portlab ketmasligi uchun kerak. Ularning ichidagi bosim juda yuqori, agar portlasa – oqibati halokatli bo'ladi.

**С.: Sovitish tizimlari yo'qmi?**

**Б.:** Bor, lekin hamma samolyotda emas. Masalan, A330da brake-fanlar – ya'ni tormoz sovitish ventilyatorlari qo'shimcha opsiya sifatida o'rnatiladi.

**И.:** Ayrim A320 larda ham bor, lekin A321da yo'q. Men ishlagan kompaniyalarning birida esa, hech bir samolyotda bunday tizim bo'lmagan – shunchaki zarurat bo'lmagan. Ammo biz hozir Saudiya Arabistoni va Dubay kabi issiq iqlimda uchayotganimiz uchun bu funktsiya juda zarur.

**С.: Yugurish paytida yon tomondan esgan shamol qanday ta'sir qiladi?**

**И.:** Misolda tushuntiraman. Samolyot uchish yo'lagida tezlik oladi, shamol o'ngdan esyapti. Flyuger effekti tufayli samolyotning burni shamol tomon burila boshlaydi. Samolyot yo'lakdan chiqmasligi uchun bunga qarshi kuch yaratamiz – yo'nalish rulini teskari tomonga buramiz. Chap pedalni bosganmiz – yo'naltirgich rul samolyotni orqaga buradi va u yo'lakning o'rtasidan yuguradi.

**С.: Sizlar uchun eng muhim asbob ko'rsatkichlari qaysilar?**

**И.:** Eng birinchi navbatda – ko'rsatilgan havo tezligi (*Indicated Airspeed*). Keyin balandlik va vertikal tezlik. Bularning hammasi asosiy parvoz displeyida, uchuvchining oldidagi bosh ekran – parvozning eng muhim ko'rsatkichlarini ko'rsatadi.

**Б.:** Klassik tilda aytilganda, bu «six pack» – ya'ni olti asosiy asbob majmuasi. Unga tezlik ko'rsatkichi, aviagorizont (*samolyotning fazodagi holatini ko'rsatadi*), balandlik o'lchagich, kurs ko'rsatkichi, burilish indikatori va variometr kiradi – u samolyotning qanday tezlikda balandlik olayotgani yoki yo'qotayotganini ko'rsatadi.

**С.: Navigatsiya tizimlariga qanchalik tayanasizlar? Ko'rinish nolga teng bo'lganda, avtomatikaga to'liq ishonish mumkinmi?**

**И.:** Ha, zamonaviy tizimlar bunga imkon beradi. Masalan, qo'nishga yaqinlashishning uchinchi toifasi – CAT III deb ataladigan toifa – samolyotning hatto ko'rinish nol bo'lganda ham qo'nishiga imkon beradi. Bu rejimda instrumental qo'nish tizimi (ILS) samolyotni yo'nalish va qo'nish yo'lagi bo'ylab to chiziqning o'zigacha boshqaradi. Bu avtomatlashtirishning eng yuqori darajasi hisoblanadi.

**Б.:** Lekin bir narsani tushunish muhim – biz har soniyada barcha parametrlarni nazorat qilamiz. Mas'uliyat baribir uchuvchilarda qoladi. Ko'p hollarda shunday avtomatik qo'nishlar samolyotni qo'l bilan qo'ndirishdan ham murakkabroq bo'ladi.

**С.: Ba'zan intuitsiya asboblardan oldinroq ishora beradimi?**

**Б. (kulib):** Albatta. Bu – samolyotning pasayishini (*tahr. izohi: kichik, ammo sezilarli pastga tushish holati*) tanang bilan, kechirasiz, so'zma-so'z aytganda, dumg'aza bilan his qilish holati. Asboblari hali reaksiya bermasidan, samolyot «cho'kayotganini» sezib qolasan.

**И.:** Shunda samolyotni yana glissadaga qaytarish uchun shturvalni biroz o'zingga tortasan. Buni trenajyorda mashq qilib bo'lmaydi: avval tanang bilan sezasan, keyin asboblari yordamida ko'rasan. Ammo samolyotning bunday «cho'kishini» kutilgan holat – uni baribir oldindan taxmin qila olasan. Kutilmagan holat esa – chaqmoq chaqishi. Menda bunday holatlar bo'lmagan, lekin hamkasblarim kuchli elektr faolligi zonalariga tushib qolishgan.











**И.:** Тогда слегка берёшь штурвал на себя, чтобы вернуть машину на глissаду. Это невозможно отработать на тренажёре: сначала чувствуешь телом, а потом уже видишь по приборам. Но даже с просадкой самолёта это ожидаемо – её всё равно можно предвидеть. А вот неожиданными, пожалуй, бывают удары молнии. У меня такого не случилось, но коллеги попадали в зоны сильной электрической активности.

**Б.:** Да, это красиво, но неожиданно. У меня в Китае при заходе прямо перед носом как-то вспыхнуло голубое свечение.

**И.:** А бывает, что на остеклении кабины плазма скапливается. Знаете, есть такая игрушка, в которой молнии появляются, когда палец подносишь – примерно так же выглядит. Но это скорее зрелище: вывести системы из строя не может.

**С.:** Что-то ещё необычное встречалось?

**И.:** Да, один раз – температурная инверсия в Астане. Обычно температура падает с высотой, а тут, наоборот, росла. У земли было минус 30, на глissаде – минус 15. Тогда я не знал, что так бывает. С тех пор всегда сверяю температуру: если вижу аномалию, готовлюсь к болтанке, потому что в тот раз очень сильно трясло.

**С.:** А с чего вообще начинается умение чувствовать невидимое?

**И.:** С опыта. Теория важна, но без практики не работает. Однажды почувствовав, моментально узнаешь это снова.

**Б.:** Да, попал в грозу один раз – второй раз туда не полезешь.

**И.:** Хороший пилот всегда «летит впереди самолёта». Мы прогнозируем на два шага вперёд.

**С.:** Какое место занимает взаимодействие с другим пилотом в процессе полёта? Бывают ли расхождения в восприятии?

**Б.:** Бывают. Например, иллюзия ложного крена. В последнее время я её часто ловлю.

**И.:** В этом случае кабинное стекло разделено под углом: одному кажется, что крен вправо, другому – влево, хотя самолёт летит прямо. Ещё иллюзией можно назвать мираж, который возникает из-за прогрева полосы, – горячий воздух, поднимающийся над землёй, создает зеркальный эффект, и ты не можешь понять, где находится конец полосы. Недавно такое видел в Душанбе. А вообще, знаете, сейчас авиационное сообщество подчёркивает: коммуникативные навыки критически важны. Нужно уметь «читать» напарника: если видишь, что с ним что-то не так, – не бояться спросить, узнать, всё ли в порядке, при необходимости – заменить. Открытость друг к другу в кабине очень важна.

В 2013 году произошёл трагический инцидент. Большого начальника попросили в субботу отправиться в рейс с молодым вторым пилотом. Он был явно недоволен и весь полёт критиковал его, жизни учил. Ко второму часу молодой пилот просто замкнулся. Дальше – им не дают посадку из-за плохой видимости, инструктор поругался с диспетчером и сильно перенервничал. Согласно результатам расследования, у него случился инсульт на высоте приблизительно 200 метров; он умер. Второй пилот был так им до этого запуган, что побоялся сообщить, действовать, а самолёт стал уходить за пределы допустимой траектории – в результате произошла катастрофа.

**Б.:** Да, техника сейчас очень надёжна, но человеческий фактор остаётся самым уязвимым.

ТЕОРИЯ ВАЖНА, НО БЕЗ ПРАКТИКИ НЕ РАБОТАЕТ. ОДНАЖДЫ ПОЧУВСТВОВАВ, МОМЕНТАЛЬНО УЗНАЕШЬ ЭТО СНОВА

NAZARIYA MUHIM, LEKIN AMALIYOTSIZ U ISHLAMAYDI. BIR MARTA HIS QILGAN NARSANGNI KEYINGI SAFAR DARHOL TANIYSAN

**Б.:** Ha, kutilmagan, lekin go'zal manzara. Xitoyda bo'lganimda, samolyot qo'nishidan oldin to'satdan burnining ro'parasida moviy nur chaqna ketgan.

**I.:** Ba'zan esa kabina oynalarida plazma to'planadi. Bilasizmi, barmog'ingizni yaqinlashtirsangiz ichida chaqmoqlar yuguradigan o'yinchoqlar bo'ladi-ku – xuddi shunday ko'rinadi. Ammo bu faqat manzara – tizimlarga zarar yetkazmaydi.

**C.:** Yana qanday noodatiy holatlarga duch kelgansiz?

**I.:** Ha, bir marta Ostona harorat inversiyasi kuzatilgan. Odatda, balandlikka ko'tarilgan sari harorat pasayadi, bu yerda esa, aksincha, ko'tariladi. Yerdan minus 30 bo'lgan, glissadada esa minus 15. O'sha paytda bunday bo'lishi mumkinligini bilmasdim. Shundan beri haroratni doim tekshiraman: agar noodatiylikni ko'rsam, tebranishga tayyorlanaman, chunki o'sha safar juda qattiq silkinish bo'lgan edi.

**C.:** Ko'rinmas narsalarni his qilish qobiliyati nimadan boshlanadi?

**I.:** Albatta, tajribadan. Nazariya muhim, lekin amaliyotsiz u ishlamaydi. Bir marta his qilgan narsangni keyingi safar darhol taniysan.

**Б.:** Ha, bir marta momaqaldiroqqa duch kelgan bo'lsang, ikkinchi marta u yerga bormaysan.

**I.:** Yaxshi uchuvchi har doim «samolyotdan ikki qadam oldinda uchadi». Biz doimo ikki qadam oldinni ko'zlab ish tutamiz.

**C.:** Parvoz davomida ikkinchi uchuvchi bilan o'zaro munosabat qanday o'rin tutadi? Vaziyatni idrok etishda farqlar yuzaga keladimi?

**Б.:** Bo'ladi, albatta. Masalan, soxta qiyalik illyuziyasi degan narsa bor – men uni oxirgi paytlarda tez-tez sezib qolyapman.

**I.:** Bu holatda, kabina oynasi burchak ostida joylashgan bo'lgani uchun, biriga samolyot o'ng tomonga og'gandek tuyuladi, ikkinchisiga esa chap tomonga, aslida esa samolyot to'g'ri uchayotgan bo'ladi. Yana bir illyuziya – miraj effekti: qo'nish yo'lagi qiziganda, havoning yuqoriga ko'tarilishi natijasida oynadek aks paydo bo'ladi, shunda yo'lakning oxiri qayerda ekanini aniqlash qiyinlashadi. Bunday manzarani yaqinda Dushanbeda ko'rdim. Umuman olganda, bilasizmi, hozirgi kunda aviatsiya hamjamiyati muloqot ko'nikmalarining o'ta muhimligini ta'kidlamogda. Hamkasbingni «o'qiy» olish kerak: agar unda biror muammo borligini sezsangiz, qo'rqmasdan so'rashingiz, ahvoli yaxshimi-yo'qmi bilishingiz va zarur bo'lsa, uni almashtirishingiz lozim. Kabinada bir-biriga nisbatan ochiqlik juda muhim ahamiyatga ega.

2013-yilda fojiali hodisa yuz bergan. Katta rahbardan shanba kuni yosh ikkinchi uchuvchi bilan parvozga chiqish so'ralgan. U norozilik bilan uchgan, butun parvoz davomida hamkasbini tanqid qilgan, hayotdan dars bergan. Ikkinchi soatga kelib yosh uchuvchi butunlay jim bo'lib qolgan. Keyin, ko'rinishning yomonligi tufayli ularga qo'nishga ruxsat berilmagan, instruktor dispatcher bilan janjallashgan, asablari taranglashgan. Tekshiruv natijalariga ko'ra, taxminan 200 metr balandlikda u insult bo'lib qolgan va vafot etgan. Ikkinchi uchuvchi undan shunchalik qo'rqib qolgan ediki, xabar berishga, harakat qilishga botinmagan va samolyot ruxsat etilgan yo'nalishdan chiqib keta boshlagan – natijada halokat yuz bergan.

**Б.:** Ha, texnika bugun juda ishonchli, lekin inson omili hanuz eng zaif nuqta bo'lib qolmogda.

**C.:** Keling, yo'lovchilarni eng ko'p qo'rqitadigan narsa – turbulentlik haqida gaplashaylik. Sizlar uni qanday turlarga ajratasizlar?

**I.:** Ularning bir nechitasi bor. Eng oddiysi – termik turbulentlik, u yer sathining qizishi tufayli hosil bo'ladi: issiq havo yuqoriga ko'tariladi, natijada samolyot tebrana boshlaydi. Yana oqimli turbulentlik bor – bu atmosferaning yuqori qatlamlarida, kuchli havo oqimlari to'qnashganda yuz beradi. Va, albatta, eng mashhuri – yomg'irli to'p-to'p bulutlar bilan bog'liq turbulentlik.





**С.:** Давайте поговорим о том, что так пугает пассажиров – о турбулентности. Какие её виды вы различаете?

**И.:** Их несколько. Самая простая – термическая, она возникает из-за прогрева поверхности земли: воздух поднимается вверх, и самолёт начинает потряхивать. Есть струйная турбулентность – в верхних слоях атмосферы, когда сталкиваются мощные воздушные потоки. Ну и самая известная – та, что связана с кучево-дождевыми облаками.

**Б.:** Да, именно такие облака – мы называем их Cb, от английского cumulonimbus – приносят самые серьёзные сюрпризы. Внутри них огромные массы воды движутся вертикально, создавая сильнейшие потоки и электрические разряды.

**И.:** Представьте: в облаке десятки тонн воды поднимаются и падают, энергия перераспределяется, накапливается заряд – и вот уже молнии. Заряду нужно куда-то деться, и он может ударить и в землю, и в самолёт. Поэтому такие облака мы всегда стараемся обходить стороной.

А бывает турбулентность чистого неба. Летишь спокойно на эшелоне 10 километров высоты, вокруг ни облачка. Я однажды обедал: на столике – греческий салат и чашка с оливковым маслом. Сначала лёгкая тряска, потом затишье. И вдруг чашка с маслом делает сальто в воздухе, масло летит на документы, автопилот отключается. Через несколько секунд снова тишина. Никто не понял, что это было.

**С.:** Борис, расскажите нам что-нибудь ещё.

**Б.:** У вас так хорошо получается.

**И. (обращаясь к интервьюеру):** Они там, в грузовиках, вообще дикие... Борис, вы хоть с человеком поговорите. Вам ведь даже поговорить не с кем...коробки возите.

**С.:** А воздух вообще воспринимается как живая среда?

**Б.:** Честно? Нет. Для нас это рабочая среда. Но красота в небе есть. Северное сияние, «тень Земли» – когда позади закат, облака фиолетовые, а впереди уже ночь. Грозы издалека – тоже завораживающее зрелище.

**С.:** У вас случались забавные случаи на рейсах?

**Б.:** Знаете, пассажиры регулярно путают дверь кабины с туалетом. Мы через камеру это видим – смешно каждый раз. Неужели они думают, что мы в маленькой комнате сбоку сидим?

**И.:** А я иногда встречал знаменитостей в очереди к туалету. Перекидывались парой слов, и это было неожиданно приятно.

**С.:** Известно, что в авиации своя особая культура – привычки, маленькие ритуалы, приметы. А у вас есть личные традиции перед полётом или после него?

**Б.:** У меня их нет, хотя коллеги часто суеверные.

**И.:** А у меня есть! Например, не летать в новой одежде, пока она не «слетала» с тобой ненадетой. Слово «последний» мы вообще не используем. И да, самолёт всегда поглажу до и после рейса.

**С.:** Если бы вы могли взять в кабину любого человека, кого бы пригласили?

**И.:** Мы не имеем права брать людей без допуска, поэтому даже не фантазирую.

**Б.:** А я бы родителей и невесту пригласил. Гипотетически.

**С.:** В завершение хочется спросить, что для вас дом после этих тысяч километров в воздухе?

**Б.:** Может и банально, но для меня – место, где любят и ждут.

**И.:** Дом – там, где можно спокойно уснуть. ➤

**Б.:** Ha, анын shunday bulutlar – biz ularni Cb deb ataymiz, bu inglizcha cumulonimbus so'zidan olingan – eng jiddiy «syurprizlarni» keltiradi. Ularning ichida ulkan suv massalari vertikal harakatlanadi, kuchli oqimlar ham elektr razryadlari hosil bo'ladi.

**И.:** Tasavvur qiling: bulut ichida o'nlab tonna suv ko'tariladi va tushadi, energiya almashadi, elektr zaryadi to'planadi va mana sizga chaqmoq. Zaryad o'ziga yo'l qidiradi: u yerga ham, samolyotga ham urilishi mumkin. Shuning uchun bunday bulutlarni biz har doim chetlab o'tamiz.

Ba'zan esa, «toza osmon turbulentligi» bo'ladi. 10 kilometr balandlikda, atrofda bir parcha ham bulut yo'q, samolyot tinchgina uchmoqda. Bir kuni tushlik qilayotgan edim: stolimda grekcha salat va zaytun moyi solingan piyola turardi. Avval yengil tebratish, so'ng osoyishtalik. Birdan moyli piyola havoda «salto» qiladi, moy hujjatlariga sachraydi, avtopilot o'chadi. Bir necha soniyadan so'ng yana jimjitlik. Hech kim nima bo'lganini tushunmadi.

**С.:** Boris, siz ham biror narsa aytin.

**Б.:** Siz buni juda yaxshi uddalayapsiz-u!

**И. (intervyuerga qarab, kulib):** Ular, yuk samolyotlarida uchadiganlar, umuman yovvoyi bo'lishadi... Boris, siz hech bo'lmasa biror kishi bilan gaplashib turing, u yerda – faqat qutilar, suhbatdoshingiz ham yo'q!

**С.:** Havo umuman tirik muhit sifatida qabul qilinadimi?

**Б.:** Rostini aytsam, yo'q. Biz uchun bu oddiy ish muhiti. Lekin osmonning o'z go'zalligi bor. Shimol yog'dusi, «Yer soyasi» – orqada quyosh botayotganda, bulutlar binafsha rangga kirganda, oldinda esa tun cho'kkan payt. Uzoqdan momaqaldiror va chaqmoqlar ham maftunkor manzara hisoblanadi.

**С.:** Parvoz paytida kulgili holatlar bo'lganmi?

**Б.:** Bilasizmi, yo'lovchilar doimiy ravishda kabina eshigini hojatxona bilan adashtirishadi. Biz buni kamera orqali ko'ramiz – har safar kulgili. Nahotki ular bizni yon tomondagi kichkina xonada o'tiribdi, deb o'ylashsa?

**И.:** Men esa ba'zan mashhur kishilarni hojatxona navbatida uchratib qolardim. Bir-birimiz bilan ikki og'iz so'zlashib olardik, bu kutilmaganda yoqimli tuyulardi.

**С.:** Ma'lumki, aviatsiyada o'ziga xos madaniyat – odatlar, kichik marosimlar, ishonch- e'tiqodlar mavjud. Sizning parvozdan oldin yoki keyin bajariladigan shaxsiy an'analaringiz bormi?

**Б.:** Menda yo'q, lekin ko'p hamkasblarim juda ishonuvchan.

**И.:** Menda esa bor! Masalan, yangi kiyimni kiymasdan avval uni «parvoz» qildirish, keyin kiyish. «Oxirgi» degan so'zni umuman ishlatmaymiz. Ha, samolyotni har doim parvozdan oldin va keyin silayman.

**С.:** Agar kabinaga xohlagan bir odamni olib kira olsangiz, kimni taklif qilgan bo'lardingiz?

**И.:** Biz ruxsatsiz odamni olib kira olmaymiz, shuning uchun bu haqida hatto orzu ham qilmayman.

**Б.:** Men esa, agar mumkin bo'lsa, ota-onamni va qallig'imni olib kirgan bo'lardim. Gipotetik tarzda, albatta.

**С.:** So'nggi savol: havoda minglab kilometr parvoz qilganingizdan so'ng, siz uchun uy nimani anglatadi?

**Б.:** Balki oddiy tuyular, lekin men uchun – bu sevgi va sog'inch bilan kutadigan makon.

**И.:** Uy – bu tinchgina uxlash mumkin bo'lgan joy. ➤



# SUN GROUP

restaurant company

АЛЕКСАНДР  
ОРЛОВ

Бизнесмен, учредитель международного  
ресторанного холдинга

РЕКЛАМА



## ПРОЕКТЫ SUN GROUP

можно посетить в таких городах:

ALMATY / Kazakhstan

YURTA

トンボ  
DRAGONFLY  
IZAKAYA

manana  
restaurant

Орловские бани

QUEEN  
PREMIUM RESORT

W22

QUEEN  
ALMATY

ASTANA / Kazakhstan

Орловские бани

РЫБА ПИЛА  
ресторан

BAKU / Azerbaijan

eva

More & More  
SEAFOOD • WINE

Синяя  
Вечность  
• KAZAKH BY MORE & MORE •

TASHKENT / Uzbekistan

CUCUCINA  
RISTORANTE

NIKA

SALAMA

manana  
restaurant

TRX  
грузинское шефство



Sun Group Asia — крупный ресторанный холдинг, основанный известным ресторатором Александром Орловым. Он включает в себя восемнадцать заведений и динамично развивается на территории Казахстана, Узбекистана и Azerbaijan, где уже заслужил признание гостей и уважение бизнес-партнеров. Каждый проект холдинга представляет собой оригинальное заведение премиум-класса с уникальной концепцией, высоким уровнем клиентоориентированности и неповторимой атмосферой.



# HAVODAGI ARXITEKTURA: KO'PRIKLAR, MINORALAR VA OSMONDAGI YO'LLAR

АРХИТЕКТУРА ВОЗДУХА: МОСТЫ, БАШНИ  
И ДОРОГИ В НЕБЕСАХ

Agar balandlikdan qo'rqadigan bo'lsangiz, ushbu materialni ehtiyotkorlik bilan o'qing: biz dunyoning turli burchaklaridagi eng hayratlanarli diqqatga sazovor joylar haqida hikoya qilamiz. Inson ko'priklarni qanday qilib milliy boylikka aylantirgani, vaqt o'tishi bilan arqonli yo'llar va attraksionlar qanday qilib yuksakroqqa ko'tarilganini tahlil qilamiz.

Читайте этот материал осторожнее, если боитесь высоты: мы собрали самые захватывающие достопримечательности из разных уголков мира. Разбираемся, как человек превратил мосты в национальное достояние, и как канатные дороги и аттракционы с течением времени забирались все выше и выше.

## «HAVODA» JOYLASHGAN DIQQATGA SAZOVOR JOYLAR: KO'PRIKLARDAN OSMONO'PAR BINOLARGACHA

«ВОЗДУШНЫЕ» ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТИ:  
ОТ МОСТОВ ДО НЕБОСКРЁБОВ



Первым в этом списке смело можно назвать сооружение, казалось бы, наименее замысловатое – мост. Изначально мосты были исключительно частью городской инфраструктуры: соединяли улицы, населённые пункты или служили стратегическими переправами во время военных действий.

Но с течением времени практическая функция перестала быть основной. Сегодня многие из них стали визитными карточками мировых туристических центров: достаточно вспомнить 1 **Тауэрский мост** в Лондоне, выполненный в готическом стиле и достигающий 240 метров в высоту.

В список самых узнаваемых также входят мост 2 **Золотые ворота** в Сан-Франциско и 3 **Бруклинский мост** в Нью-Йорке – настоящие кинозвёзды, не раз появлявшиеся в заставках и сценах популярных сериалов нулевых.

Подавляющее количество самых высоких современных мостов находится в Китае. Причина проста: рельеф. Для развития инфраструктуры инженеры вынуждены прокладывать мосты через горы и ущелья, и тут абсолютным рекордсменом стал 4 **подвесной мост Хуацзян-Каньон** через реку Бейпань в провинции Гуйчжоу. Его высота – впечатляющие 625 метров.

Bu ro'yxatga birinchi o'rinda eng oddiy ko'rinadigan inshoot sifatida ko'prikn bemaolol kiritish mumkin. Dastlab ko'priklar faqatgina shahar infratuzilmasining bir qismi bo'lgan: ko'chalar-ni, aholi manzilgohlarini bog'lagan yoki harbiy harakatlar vaqti-da strategik o'tish joyi sifatida xizmat qilgan.

Ammo vaqt o'tishi bilan amaliy vazifa o'zining asosiy ahamiyatini yo'qota boshladi. Bugun ularning ko'plari dunyo turizm markazlarining ramziga aylangan: buning uchun Londonning gotika uslubida qurilgan va 240 metr balandlikka yetadigan 1 **Tauer ko'prigini** eslashning o'zi kifoya.

Eng mashhur ko'priklar ro'yxatiga San-Fransiskodagi 2 **Oltin darvoza** ko'prigi va Nyu-Yorkdagi 3 **Bruklin ko'prigi** ham kiradi – ular haqiqiy kino yulduzlariga aylangan bo'lib, 2000-yillardagi mashhur seriallarning kirish lavhalari va sahnalarida bir necha bor namoyon bo'lgan.

Eng baland zamonaviy ko'priklarning mutlaq ko'pchiligi Xi-toyda joylashgan. Sabab oddiy: relyef. Infratuzilmani rivojlantirish uchun muhandislar tog'lar va daralardan ko'priklar o'tkazishga majbur bo'lishgan. Bu borada mutlaq rekordchi – Guychjou muzo-fotidagi Beypan daryosi ustidan o'tuvchi 4 **Xuatszyan-Kanyon osma ko'prigi** bo'ldi. Uning balandligi – hayratlanarli, 625 metr.





Не менее захватывающими становятся небоскрёбы со смотровыми площадками. Вроде бы все просто: чем выше здание, тем сильнее эмоции, однако и здесь много примеров необычной реализации. Так, на 103 этаже **1 Башни «Уиллис»** в Чикаго – самого высокого здания США – оборудованы четыре стеклянных балкона. Здесь туристы буквально «прячутся» на высоте 412 метров. К слову, этот небоскрёб – тот ещё любимчик кинематографистов: именно он появляется в фильмах «Брат-2» (2000) «Дивергент» (2014), «Восхождение Юпитер» (2015), а также в некоторых частях «Трансформеров».

В Сингапуре пошли ещё дальше. На крыше знаменитого **2 Небесного парка** разместили бассейн-бесконечность Infinity: его край совпадает с краем здания, и кажется, что вода уходит прямо в небо. Высота такой смотровой площадки – около 200 метров.

А для тех, кто ищет более «природный» вариант высотного туризма, есть **3 канатная дорога на курорте Гульмарг**. Здесь подъёмники поднимают туристов с отметки в 2000 метров почти до 4000 и открывают захватывающий дух вид на Гималаи.

Shuningdek, tomosha maydonchalariga ega osmono'par binolar ham tobora hayratga solmoqda. Hammasi oddiy: bino qanchalik baland bo'lsa, his-tuyg'ular shunchalik kuchli bo'ladi. Biroq bu yerda ham g'ayrioddiy yechimlarning ko'plab namunalari mavjud. Masalan, Chikagodagi AQSHning eng baland inshooti – **1 «Willis Tower»** minorasining 103-qavatida to'rtta shisha balkon jihozlangan. Bu yerda sayyohlar 412 metr balandlikda o'zlarini xuddi havoda muallaq turgandek his etadilar. Aytgancha, bu osmono'par bino kinorejissyorlar uchun sevimli bo'lib qolgan: u «Brat-2» (2000), «Divergent» (2014), «Jupiter Ascending» (2015) filmlarida va «Transformers»ning ayrim qismlarida ko'rinib turadi.

Singapur yanada ilgarilab ketgan. Mashhur **2 «SkyPark»** tomida cheksizlik hovuzi – «Infinity» joylashgan: uning qirralari binoning qirralariga bilan tutashadi, suv xuddi osmonga singib ketayotgandek taassurot uyg'otadi. Tomosha maydonchasining balandligi qariyb 200 metrni tashkil etadi.

Tabiatga yaqinroq balandlik turizmini istaganlar uchun esa **3 Gulmarg kurortida arqonli yo'l** mavjud. Ko'targichlarsayyohlarni 2000 metr balandlikdan deyarli 4000 metrgacha olib chiqadi va Himolay tog'larining hayratlanarli manzarasini ochib beradi.

## ENG HAYRATOMUZ DIQQATGA SAZOVOR JOYLARNING GEOGRAFIYASI ГЕОГРАФИЯ САМЫХ ГОЛОВОКРУЖИТЕЛЬНЫХ ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТЕЙ

### НЕБЕСНЫЙ МОСТ ЛАНГКАВИ, МАЛАЙЗИЯ

Подвесной мост на курорте Лангкави расположен на высоте 700 метров и держится всего на одной опорной башне. Благодаря изогнутой конструкции возникает ощущение, что буквально висишь над пропастью. С моста открывается потрясающая панорама на джунгли, горные хребты, океан и даже отдаленные острова, невидимые с земли. Добраться до достопримечательности можно тремя способами: по канатной дороге Langkawi, на наклонном подъемнике SkyGlide или пешком по горным тропам.

### LANGKAVI OSMON KO'PRIGI, MALAYZIYA

Langkavi kurortidagi osma ko'prik 700 metr balandlikda joylashgan bo'lib, atigi bitta tayanch minoraga tayanadi. Egilgan konstruksiya tufayli o'zingizni tubsiz jarlik ustida osilib turgandek his qilasiz. Ko'prikdan changalzorlar, tog' tizmalari, okean va hatto yerdan ko'rinmaydigan uzoq orollarga qadar ajoyib manzara ko'rinib turadi. Bu manzara kishini hayratga soladi. Ko'prikka uch xil yo'l bilan: Langkavi arqonli yo'li, SkyGlide qiya liftida yoki tog' so'qmoqlari bo'ylab piyoda yetib borish mumkin.



### ТЕЛЕБАШНЯ CANTON TOWER, ГУАНЧЖОУ, КИТАЙ

Canton Tower – символ города и одна из самых высоких башен планеты: её высота достигает 600 метров. Смотровые площадки начинаются на отметке 450 метров, а ещё выше расположен аттракцион Bubble Tram – 16 прозрачных кабинок, движущихся по кругу вокруг башни.

Здесь можно пройти по стеклянному полу или подняться на самую высокую открытую площадку в мире, расположенную на высоте 488 метров. Сама башня построена из стальных труб и канатов, образующих сетчатый фасад. Такая структура выглядит эффектно не только снаружи – внутри переплетение балок создаёт эффект вращения башни вокруг своей оси.

### CANTON TOWER TELEMNORASI, GUANCHJOU, XITOI

Canton Tower – shahar ramzi va dunyodagi eng baland inshootlardan biri: uning balandligi 600 metrni tashkil etadi. Tomosha maydonchalari 450 metr balandlikdan boshlanadi, undan ham yuqorida esa «Bubble Tram» nomli attraksion joylashgan – u minora atrofida aylana bo'ylab harakatlanadigan 16 ta shaffof kabinadan iborat.

Bu yerda shisha pol ustida yurish yoki 488 metr balandlikdagi, dunyodagi eng baland ochiq maydonchaga chiqish mumkin. Inshoot po'lat quvurlar va troslardan qurilgan bo'lib, ular to'rsimon fasadni hosil qiladi. Bunday tuzilma nafaqat tashqaridan ko'zni quvontiradi – ichkarida to'sinlarning chirmashib ketishi minora go'yo o'z o'qi atrofida aylanayotgandek taassurot uyg'otadi.





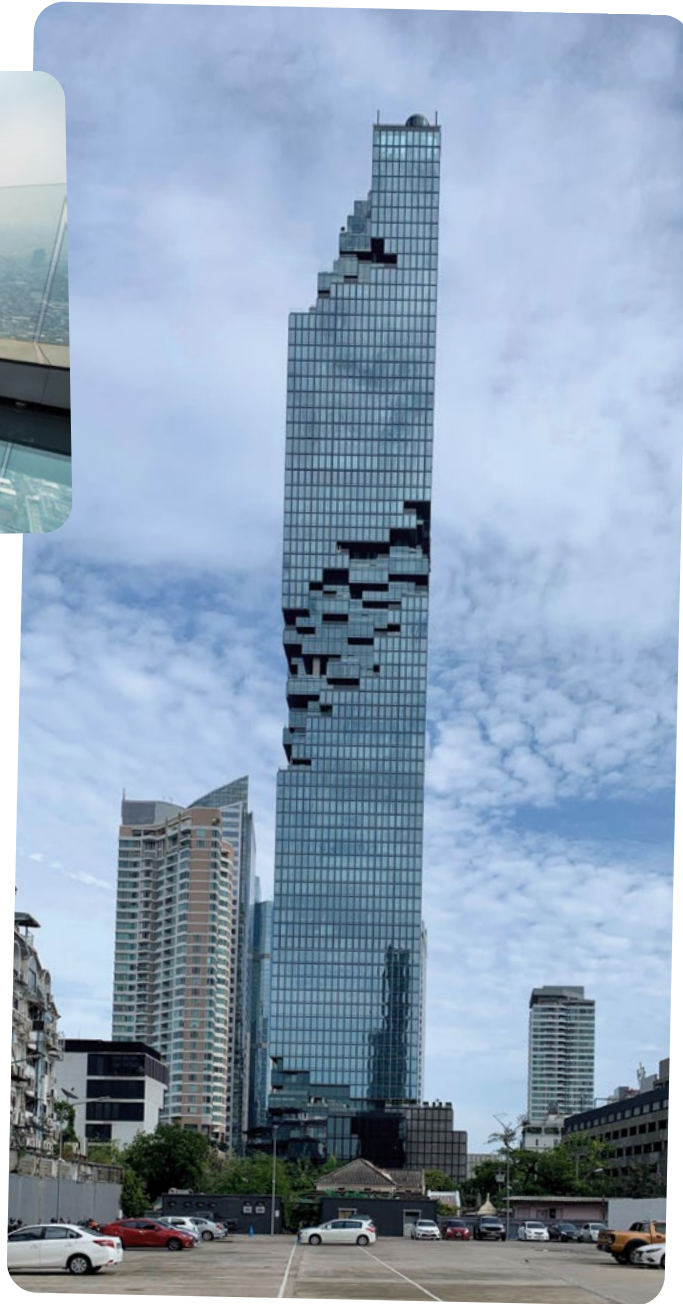


#### БАШНЯ МАХАНАКХОН, БАНГКОК, ТАИЛАНД

King Power Mahanakhon – второй по высоте небоскрёб Бангкока, также известный как «пиксельная башня»: внешне кажется, что ей не хватает блоков, как пикселей на непрогруженной картинке. На 78-м этаже расположена площадка Skywalk со стеклянным полом, а попасть туда можно на скоростном лифте, поднимающемся со скоростью 8 м/с. На верхних этажах гостей ждёт ещё одна достопримечательность – самый высокий рюфтоп-бар в Таиланде Sky Beach Bar.

#### МАХАНАКХОН МИНОРАСИ, BANGKOK, TAILAND

King Power Mahanakhon – Bangkokdagi ikkinchi eng baland osmono'par bino bo'lib, «piksel minorasi» nomi bilan mashhur: tashqi ko'rinishdan, unga yuklanmagan tasvirdagi piksellar kabi ba'zi bloklari yetishmayotgandek tuyuladi. 78-qavatda shisha pol bilan jihozlangan Skywalk maydonchasi joylashgan, u yerga tezligi soniyasiga 8 metr bo'lgan lift olib chiqadi. Yuqori qavatlarda esa yana bir diqqatga sazovor joy – Tailanddagi eng baland rüftop-bar Sky Beach Bar mehmonlarni kutib oladi.



#### КАНАТНАЯ ДОРОГА ГУДАУРИ, ГРУЗИЯ

На северных склонах Грузии расположена самая современная и протяжённая канатная дорога страны – Коба-Гудаури. Её длина составляет 7,5 км, а в закрытых кабинах (каждая вмещает до 10 человек) можно подняться от Крестового перевала (2100 метров) до конечной станции на высоте более 2900 метров. По пути открываются виды на величественные кавказские горы, которые лучше всего рассматривать именно с высоты полёта.

#### ГУДАУРИ АРҚОН YO'LI, GRUZIYA

Gruziyaning shimoliy yonbag'irlarida mamlakatdagi eng zamonaviy va eng uzun kanat yo'li – Koba-Gudauri joylashgan. Uning uzunligi 7,5 km bo'lib, yopiq kabinalar (har biriga 10 kishigacha sig'adi) orqali sayyohlar Krestoviy dovonidan (2100 m) yakuniy bekatga – 2900 metrdan yuqori balandlikkacha ko'tarilishlari mumkin. Yo'l davomida ulug'vor Kavkaz tog'lari-ning manzaralari ko'z oldingizda namoyon bo'ladi. Ularni aynan parvoz balandligidan kuzatish eng yaxshi usul hisoblanadi.



#### ВЫСОТНЫЕ АТТРАКЦИОНЫ ДУБАЯ, ОАЭ

Дубай – настоящая столица высотных рекордов. Здесь находится Burj Khalifa – высочайшее здание мира. На 124-125 этажах открыта площадка At The Top на высоте 555 метров, где можно не только полюбоваться городом, но и пройти интерактивную экскурсию, поужинать в ресторане или заглянуть в бар.

Ещё один «звёздный» аттракцион – Ain Dubai, самое высокое колесо обозрения в мире (210 метров). Кабины здесь просторные, с климат-контролем и экранами с информацией о городе. Их можно арендовать для частных вечеринок, причём даже с персональным дворцом.

#### ДУБАЙДАГИ БАЛАНДЛИК АТТРАКСИОНЛАРИ, БАА

Dubay – osmono'par binolar rekordlarining chinakam poytaxti. Bu yerda dunyodagi eng baland bino – Burj Xalifa joylashgan. 124-125-qavatlarida 555 metr balandlikda At The Top kuzatuv maydonchasi mavjud bo'lib, u yerda nafaqat shahar manzarasi-dan zavqlanish, balki interaktiv sayohatga chiqish, restoranda ovqatlanish yoki barga tashrif buyurish imkoniyati ham bor.

Yana bir «yulduzli» attraksion – dunyodagi eng baland charx-palak Ain Dubai (210 metr). Uning kabinolari keng, iqlim nazorati tizimi va shahar haqidagi ma'lumot ekrani bilan jihozlangan. Uni shaxsiy kechalarga ijaraga olish, hatto shaxsiy xizmatchi xizmatidan foydalanish ham mumkin.



## О'ЗBEKISTONNING HAVODAGI DIQQATGA SAZOVOR JOYLARI

### «ВОЗДУШНЫЕ» ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТИ УЗБЕКИСТАНА



#### СМОТРОВАЯ ПЛОЩАДКА ТАШКЕНТСКОЙ ТЕЛЕБАШНИ

Главная высотная достопримечательность столицы – Ташкентская телебашня, возвышающаяся на 375 метров. С её смотровой площадки на высоте 110 метров открывается захватывающая панорама города. Это грандиозное сооружение до сих пор сохраняет звание самого высокого в Центральной Азии.

Помимо завораживающего вида, гостей ждет экскурсия по вестибюлю башни – настоящему произведению искусства. Интерьер, созданный мастером Абдумаликом Бухарбаевым, оформлен во флорентийском и римском стилях, а три мозаичных панно делают пространство похожим на музей. Экскурсии проводятся ежедневно.

#### TOSHKENT TELEMNORASINING KUZATUV MAYDONCHASI

Poytaxtning eng baland diqqatga sazovor joyi – 375 metr balandlikdagi Toshkent teleminorasi hisoblanadi. Uning 110 metr balandlikdagi kuzatuv maydonchasidan shahar manzarasining butun go'zalligi ko'rinadi. Bu ulkan inshoot hanuzgacha Markaziy Osiyodagi eng baland bino maqomini saqlab kelmoqda.

Maftunkor manzaradan tashqari, mehmonlarni minoraning vestibuly – haqiqiy san'at asari bo'ylab ekskursiya kutmoqda. Usta Abdumalik Buxorboyev tomonidan yaratilgan ichki bezak Florensiya va Rim uslublarida bezatilgan bo'lib, uchta mozaika pannosi bu joyni xuddi muzeyga o'xshatib yuboradi. Ekskursiyalar har kuni o'tkaziladi.

#### ЧАРВАК И ЧИМГАН: ГОРНЫЕ СМОТРОВЫЕ ТОЧКИ

Множество смотровых площадок есть также в районе Чарвакского водохранилища. Здесь с высоты можно полюбоваться на горные цепи и водоемы, а для любителей пеших прогулок в Чимгане и Бельдерсае есть маршруты с головокружительными панорамами, где горные пики словно уходят в небо.

#### CHORVOQ VA CHIMYON: TOG'DAGI KUZATUV MAYDONCHALARI

Ko'plab kuzatuv maydonchalari Chorvoq suv ombori hududida joylashgan. Bu yerda, balandlikda turib tog' tizmalari va suv havzalarining go'zal manzarasidan zavqlanish mumkin. Chimyon va Bildirsoyda piyoda sayr qilish ishqibozlari uchun esa bosh aylantiradigan manzarali yo'nalishlar mavjud bo'lib, ularda tog' cho'qqilari go'yoki osmonga tutashib ketgandek tuyuladi.





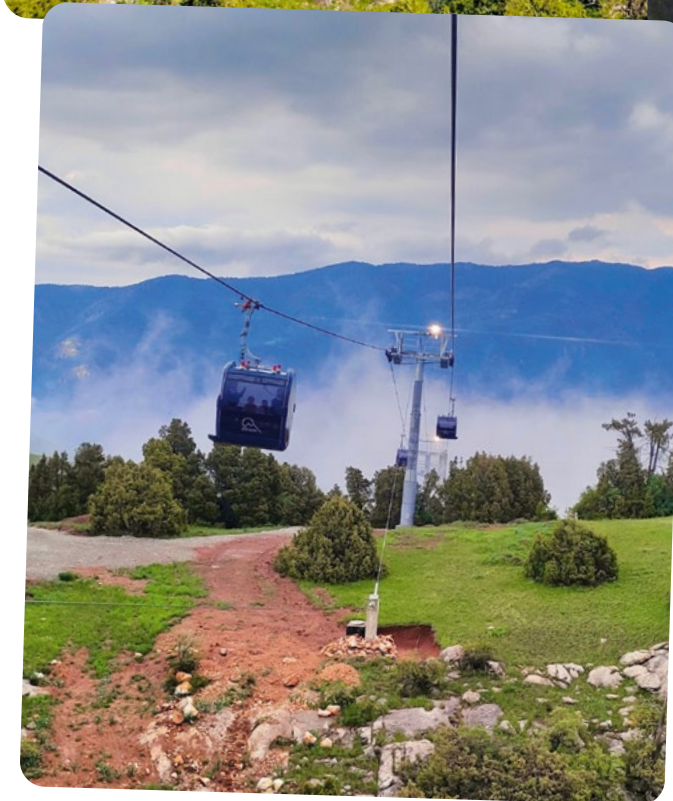


#### ЗААМИН: ПОДВЕСНОЙ МОСТ И КАНАТНАЯ ДОРОГА

В живописном Заамине (Джизакская область) находится подвесной мост высотой 150 метров и длиной 305 метров – рекордсмен по протяжённости во всей Центральной Азии. Здесь же проложена канатная дорога длиной 2,5 км, пролетающая над хвойными лесами. А для самых смелых туристов есть экстремальная площадка для прыжков с высоты 150 метров.

#### ZOMIN: OSMO KO'PRIK VA ARQON YO'LI

Go'zal Zomin (Jizzax viloyati)da Markaziy Osiyoda eng uzun osma ko'priki qurilgan: uning balandligi 150 metr, uzunligi esa 305 metrni tashkil qiladi. Bu yerda, shuningdek, uzunligi 2,5 km bo'lgan kanat yo'li ham mavjud bo'lib, u archa o'rmonlari ustidan o'tadi. Eng dovyurak sayyohlar uchun esa 150 metr balandlikdan sakrash imkonini beruvchi maxsus ekstremal maydoncha mavjud.



#### ЧОДАК: ЗЕРКАЛЬНЫЕ МОСТЫ

Ещё одна необычная достопримечательность – зеркальные мосты в Чодаке (Наманганская область). Две конструкции длиной 200 и 400 метров соединяют горные вершины на высоте около 700 метров над уровнем моря. Их поверхность прозрачная, поэтому шагать по мосту – всё равно что парить в воздухе. Для создания дополнительных эмоций предусмотрены участки с визуальным эффектом трещин на стекле. Отсюда открываются виды на горные реки, водопады и живописные ущелья. ➡

#### CHODAK: «OYNALI» KO'PRIKLAR

Yana bir noodatiy diqqatga sazovor joy Chodakdagi (Naman-gan viloyati) oynali ko'priklardir. Dengiz sathidan taxminan 700 metr balandlikda joylashgan tog' cho'qqilarini bog'lovchi 200 va 400 metr uzunlikdagi ikkita inshoot mavjud. Ularning yuzi shaffof bo'lgani bois, ko'prikdan yurish xuddi havoda muallaq qolgandek tuyuladi. Qo'shimcha his-tuyg'ularni uyg'otish maqsadida oynada darz ketgandek ko'rinadigan vizual effektli qismlar ham o'rnatilgan. Bu yerdan tog' daryolari, sharsharalar va go'zal daralarning manzarasi ko'zga tashlanadi. ➡



# XAVF CHEGARASIDA

НА ГРАНИ СТИХИЙ

U uy balandligidagi to'liqlar cho'qqisida turar, qulab tushar, qayta ko'tarilar va yana okeanga tomon intilar. Keyin esa havoga o'tilib chiqardi: qoyalardan sakraganda, oyoqlari ostida kilometr lab bo'shliqni his etardi. Andrey Karr - Rossiyaning ilk bigveyy-syorferlari va basejumperlaridan biri, harakat uning hayot tarzi, sti-xiya esa o'zligini anglash tili bo'lgan inson. Uning hayoti adrenalin, sukunat va o'ziga nisbatan samimiylilik muvozanatidan tashkil topgan. Biz u bilan ekstremal sportga qanday kirib kelgani, qo'rquv bilan vahima o'rtasidagi farq nimada ekanligi, nega Nazare - syorfingdagi Everest hisoblanishi va nima sababdan oila haqidagi orzu ba'zida okeandan ham muhimroq tuyulishi haqida suhbatlashdik.

Он стоял на вершине волн высотой с дом, падал, поднимался и снова шёл в океан. А потом взмывал в воз-дух: прыгал со скал, чувствуя под собой километры пустоты. Андрей Карр – один из первых российских бигвейв-сёрферов и бейсджамперов, человек, для которого движение – форма жизни, а стихии – язык са-мопознания. Его жизнь – баланс адреналина, тишины и честности к себе. Мы поговорили о том, как он при-шёл в экстремальный спорт, чем отличается страх от паники, почему Назаре – Эверест сёрфинга и почему мечта о семье порой кажется важнее океана.



– Как начиналось ваше знакомство со спортом? Была ли тяга к экстриму с детства?

– Вся моя семья – скалолазы-альпинисты. Они ходили в горы, катались на лыжах, летали на парaplанах. Всё это окружало меня с раннего детства и воспринималось как норма. Родите-ли не ставили цель приучить меня к спорту: это просто впиты-валось с молоком матери.

Не всё, конечно, было радужно. Альпинизм – так себе за-нятия, особенно для ребёнка. Никаких трагичных эпизодов не случилось, но уже тогда мне казалось, что это чересчур, и поэтому следующие двадцать лет я не хотел даже думать о скалолазании.

– Как вы открыли для себя бигвейв-сёрфинг и стали первым, кто занялся им в России?

– Если говорить начистоту, технически я – не первый бигвейв-сёрфер в России. Этим титулом, наверное, мож-но наградить Севу Шульгина, который покатался на волне Jaws на Гавайях, у северного побережья гавайского острова Мауи. Там тогда действительно было метров восемь-десять, и он даже кино про себя снял.

А вот если говорить про настоящий бигвейв – от деся-ти метров и выше, то да, Андрей Овчинников и я протоптали дорожку русскому сёрфингу. Впервые я добрался до Назаре в Португалии, где «водятся» самые большие волны на планете, в 2015 году. В то время там находилась небольшая группа сёр-феров во главе с Гарретом Макнамара, который обнаружил эту волну четырьмя годами ранее. У них можно было перенять опыт, и как раз-таки Гаррет учил меня водить гидроцикл в этих условиях.

На самом деле не существует чёткого определения «боль-шой волны». Бигвейв – это когда сегодня пятиметровые волны, а ты сидишь и ждёшь шестиметровую. Но на самом деле это не про метры, а скорее про внутреннее желание возвращать-ся в океан снова и снова, в любую погоду и любой шторм.

– Sport bilan tanishuvingiz qanday boshlandi? Bolaligingizdan ekstremalga qiziqish bo'lganmi?

– Butun oilam – tog' alpinistlari. Ular tog'larga borishardi, chang'ida uchishardi, paraplanda parvoz qilishardi. Barchasi menga bolaligimdan tanish bo'lib, menga mutlaqo odatiy hol-dek tuyulgan. Ota-onam meni sportga o'rgatishni maqsad qil-magan – bu narsa go'yo «sut bilan singib» ketgan edi.

Albatta, hammasi ham silliq kechmagan. Alpinizm – uncha-lik yoqimli mashg'ulot emas, ayniqsa bola uchun. Hech qanday fojiali voqealar yuz bermagan bo'lsa-da, o'shanda bu menga juda og'ir tuyulgan edi. Shu sababli, keyingi yigirma yil davomida qoyaga chiqish haqida o'ylashni ham istamaganman.

– Qanday qilib siz bigveyy syorfingni kashf qildingiz va Ros-siyada bu bilan shug'ullangan birinchi odam bo'ldingiz?

– Rostini aytganda, texnik jihatdan men Rossiyadagi birinchi bigveyy-syorfer emasman. Bu unvonga, ehtimol, Seva Shulgin loyiq bo'lsa kerak – u Gavayida, Mauining shimoliy qirg'og'ida joylashgan Jaws to'liqida uchgan. Haqiqatan ham u yerda to'liqlarning balandligi sakkiz-o'n metr edi, u hatto o'zi haqida film ham suratga olgan.

Haqiqiy bigveyyvga kelsak – o'n metr va undan balandroq to'liqlar haqida gap ketganda, shubhasiz, Andrey Ovchinnikov va men rus syorfingiga yo'l ochganmiz. Birinchi marta men 2015-yilda Portugaliyadagi Nazarega, sayyoradagi eng katta to'liqlar joylashgan manzilga bordim. O'sha paytda u yerda to'rt yil avval bu to'liqinni topgan Garret Maknamara boshchiligidagi kichik syorfingchilar guruhi bor edi. Ularning tajribasidan foy-dalanish imkoniyati mavjud edi va aynan Garret menga bunday sharoitlarda gidrotsikl boshqarishni o'rgatgan.

Aslida «katta to'liqin» degan qat'iy ta'rif yo'q. Bigveyy – bu, ma-salan, bugun to'liqlar besh metr, sen esa olti metrlik to'liqinni kutib o'tirasan. Ammo gap metrlar haqida emas – bu yana va yana okeanga qaytish istagi, har qanday ob-havo va har qanday bo'ronda ham suvga chiqish haqida.



**ВСЯ МОЯ СЕМЬЯ — СКАЛОЛАЗЫ И АЛЬПИНИСТЫ.  
СПОРТ ВПИТЫВАЛСЯ С МОЛОКОМ МАТЕРИ**

**BUTUN OILAM — ALPINISTLAR. SPORT MENGA  
ONAM SUTI BILAN SINGGAN**

Фото: Кирилл Умрихин  
kirillumrihkhin.com

– Помните момент, когда впервые решились на 20-метровую волну?

– В 2008 году, когда я только начал заниматься сёрфингом, изучая легендарные споты, впервые увидел Теахупу во Французской Полинезии и сразу понял: когда-нибудь я должен её проехать.

А в 2015 году мои норвежские друзья собрались в Португалию и позвали с ними. Меня тогда посетила мысль: либо сейчас, либо никогда, и я улетел – с билетом в один конец и 316 евро в кармане.

*Прим. ред.: Теахупу, или Чопу – легендарная волна. Она рождается из-за резкого перепада глубины и набирает такую мощь, что при обрушении словно вытягивает воду вниз, ниже уровня моря. Из-за особого рельефа дна вода собирается в один гигантский вал, оставляя под собой почти голый риф. Сёрферы называют Чопу самой тяжёлой и опасной волной на планете. В 2018 году Андрею Карру удалось её покорить.*

– Что вы чувствуете, находясь на вершине волны?

– На самом деле всё не сводится к тому, когда ты находишься именно на волне. Конечно, бывают моменты, когда за тобой гонится разъярённая водная лавина, и тут ты несколько на пределе. Всё начинается с выхода в океан. Мимо проходят волны размером с десятиэтажный дом, сюда не доберутся никакие спасатели, и сознание мгновенно переключается в режим «здесь и сейчас» – ты максимально сфокусирован. Ну а когда уже оседлал волну, всё остальное просто исчезает, остаётся только сам момент и то, что в нём происходит. Так тонко чувствуется любая рябь на воде, скольжение доски, вибрация фिनгов – маленьких плавников внизу доски, управляющих скоростью и манёвренностью. Иногда глаза не видят ничего, кроме точки перед собой: сзади поднимается гигантская тень, рушатся вниз тысячи тонн воды, и главное не поскользнуться, не зарыться носом доски, не вылететь из стрепов. Главное – не упасть.

Есть стереотип, что экстремалы живут ради адреналина, но это не так: ради него самого ничего не происходит, это лишь инструмент. Его выплеск активизирует весь человеческий потенциал: интеллект, тело, концентрацию. Адреналин – не цель, а топливо. Неотъемлемая часть, но далеко не суть.

– 20 метрлик то'лqingа биринчи марта чиқишга қарор қилган онни еслaysизми?

– 2008-йилда, мен endigina syorfing bilan shug'ullana boshlaganimda, afsonaviy syorf joylarini o'rganar ekanman, ilk bor Fransuz Polineziyasidagi Teahupoo to'lgini ko'rdim va bir kun kelib men uni bosib o'tishim kerakligini darhol tushundim.

2015-yilda esa norvegiyalik do'stlarim Portugaliyaga ketishga tayyorlanishdi va meni ham taklif qilishdi. O'sha paytda menda bir fikr paydo bo'ldi: «yo hozir, yo hech qachon», dedim va bir tomonga chipta olib, cho'ntagimda 316 yevro bilan uchib ketdim.

*Tahrir. izohi: Teahupoo (yoki Chopu) – afsonaviy to'lgin. U chuqurlikning keskin o'zgarishi tufayli paydo bo'ladi va shu qadar kuchli energiya to'playdiki, qulaganida suvni dengiz sathidan pastga tortib yuboradi. Tubi ning o'ziga xos relyefi sababli suv bitta ulkan to'lqinga yig'iladi, ostida esa deyarli yalang'och rif qoladi. Syorferlar Chopuni sayyoradagi eng og'ir va eng xavfli to'lgin, deb atashadi. 2018-yilda Andrey Karr uni zabt etishga muvaffaq bo'lgan.*

– To'lginning cho'qqisida turganingizda nimalarni his qilasiz?

– Aslida, hamma narsa faqat to'lginda bo'lishingga bog'liq emas. Albatta, shunday paytlar bo'ladiki, ortingdan quturgan suv ko'ch-kisi quvlab kelayotganda, sen o'zingni chegarada his qilasan. Bar-chasi okeanga chiqishdan boshlanadi. Yoningdan o'n qavatli uy balandligidagi to'lginlar o'tadi, bu yerga hech qanday qutqaruvchilar yeta olmaydi va ongingni darhol «shu yerda va hozir» holatiga o'tkazasan – diqqatingni maksimal jamlaysan. To'lginni egarlagan zahoting esa, qolgan hamma narsa yo'qoladi, faqat shu lahza va unda sodir bo'layotgan voqealar qoladi. Suvdagi har qanday mayda to'lgin, taxtaning sirg'alishi, taxta ostidagi kichik suzgichlar – tezlik va chaqqonlikni boshqaradigan finlarning tebranishi juda nozik his etiladi. Ba'zan ko'zlaring oldingdagi nuqtadan boshqa hech narsani ko'rmaydi: orqangda ulkan soya ko'tariladi, minglab tonna suv pastga qulaydi va eng muhimi, sirpanib ketmaslik, taxtaning tumshug'i bilan ko'milib qolmaslik, oyoq bog'lagichlardan chiqib ketmaslik kerak. Eng asosiysi – yiqilmaslik.

Ekstremallar faqat adrenalinning o'zi uchun yashaydi degan stereotip bor, bu mutlaqo noto'g'ri: adrenalinning o'zi uchun hech narsa qilinmaydi, u faqat vosita. Uning chiqishi insondagi barcha kuchni – aqlni, tanani, diqqatni faollashtiradi. Adrenalin – maqsad emas, yoqilg'i. U ajralmas qism, ammo mohiyat emas.



– Наш выпуск посвящён воздуху. Вы, кажется, знаете о нём больше других, ведь за плечами у вас бейсджампинг. Как ощущается момент, когда тело отрывается от земли и остаётся только воздух?

– Если честно, трудно вспомнить, как именно ощущался бейсджампинг – с парашютом я начал прыгать несколько раньше, в четырнадцать лет. Ещё до этого вдохновлялся проектами Валеры Розова, потом – Димы Киселёва и Дэна Линчевского (прим. ред.: пионеры российского бейсджампинга и различных экстремальных проектов, вдохновившие целое поколение спортсменов). Поэтому другой дороги я как-то не видел, кроме как прийти в бейс. В шестнадцать начал прыгать с ржавых антенн и домов в Москве, и через этот опыт, по сути, пришло всё остальное в жизни.

Норвегия всегда была меккой бейсджампинга – именно там люди учились по-настоящему летать. Там же зародился proximity flying – когда ты не улетаешь от скалы, а летишь вдоль ландшафта на скорости 200–300 километров в час. Каждый, кто начинает прыгать, надеется оказаться там, спрыгнуть со стены Троллей и прикоснуться к истории.

Впервые я попал в Норвегию в 2008 году – на World Base Race – первую в истории гонку в вингсьютах (прим. ред.: вингсют – специальный костюм с «крыльями» между руками и ногами, позволяющий человеку планировать в воздухе). С тех пор моя жизнь тесно связана с этой страной.

Чтобы решиться, на самом деле не нужно ничего особенного – достаточно одного эмоционально волнительного родителя, как результат – серьёзного дефицита любви к себе и как следствие – постоянную потребность во внешней валидации. Но это осознаёшь ближе к сорока, а в шестнадцать лет надо просто направить свою дурь в парашютное русло. Так и рождаются бейсджамперы.

Сейчас я думаю иначе: в этот спорт стоит приходиться лет в шестьдесят, когда многое уже позади – видано, пробовано, и мир ты уже сделал чуточку лучше. Потому что иначе – жизнь на ветер. Вероятность 50 на 50.

– Журналning bu soni havo mavzusiga bag'ishlangan. Siz, havo haqida boshqalardan ko'proq bilsangiz kerak, chunki basejumpingni boshdan kechirgansiz. Tana yerdan uzilganda va atrofda faqat havo qolganda, o'zingizni qanday his qilasiz?

– Rostini aytsam, basejumping qanday his qilinganini aniq eslash qiyin – men parashyut bilan sakrashni ancha avval, o'n to'rt yoshimda boshlaganman. Undan oldin Valera Rozovning loyihalaridan ilhom olganman, keyin esa Dima Kiselyov va Den Linchevskiyning ishlaridan ruhlanganman (tahrir. izohi: Rossiyada basejumping va boshqa ekstremal yo'nalishlarning kashshoflari, butun bir avlod sportchilariga ilhom bergan shaxslar). Shu bois, basega kelishdan boshqa yo'lni negadir ko'rmadim. O'n olti yoshimda Moskvadagi zanglagan antennalardan va binolardan sakrashni boshladim. Aslida, aynan shu tajriba orqali hayotimdagi hamma narsa shakllandi.

Norvegiya har doim basejumpingning «makka»si bo'lgan – odamlar aynan o'sha yerda, haqiqatan uchishni o'rganishgan. U yerda proximity flying – ya'ni qoyadan uzoqlashmay, relyef bo'ylab soatiga 200-300 kilometr tezlikda uchish paydo bo'lgan. Har bir yangi sakrovchi bir kun u yerga borishni, Troll devoridan sakrashni va tarixga daxldor bo'lishni orzu qiladi. Men 2008-yilda birinchi marta Norvegiyaga World Base Race musobaqasiga bordim – bu tarixdagi birinchi vingsuit poygasi edi (tahrir. izohi: vingsyut - qo'l va oyoqlar orasida «qanotlari» mavjud bo'lib, odamga havoda uchish imkonini beradigan maxsus kiyim). O'shandan beri hayotim bu mamakat bilan chambarchas bog'langan.

Aslida qaror qabul qilish uchun hech narsa kerak emas – hissiy jihatdan o'zgaruvchan ota-onaning o'zi yetarli, buning natijasida o'ziga bo'lgan muhabbatning jiddiy tanqisligi va natijada tashqi tasdiqlashga doimiy ehtiyoj paydo bo'ladi. Ammo buni qirq yoshga yaqin anglab yetasan, o'n olti yoshda esa o'z ahmoqligingni parashyut o'zaniga yo'naltirish kerak. Shunday qilib, basejumperlar tug'iladi. Hozir esa boshqacha fikrlayman: bu sportga oltmish yoshlarda kelgan ma'qul, ko'p narsalar ortda qolganida – ko'p narsalar ko'rilgan, sinovdan o'tkazilgan va siz dunyoni biroz yaxshiroq qilishga ulgurgan paytingizda. Aks holda, hayot shunchaki besamar ketadi. Ehtimol, 50 ga 50.

**В ШЕСТНАДЦАТЬ Я ПРЫГАЛ С РЖАВЫХ АНТЕНН В МОСКВЕ. ТАК И РОЖДАЮТСЯ БЕЙСДЖАМПЕРЫ**

**O'N OLTi YOSHIMDA MOSKVDAGI ZANGLAGAN ANTENNALARDAN SAKRARDIM. BEYSJAMPERLAR MANA SHUNDAY TUG'ILADI**



Фото: Марат Даминов  
@maratdaminov



**АДРЕНАЛИН — НЕ ЦЕЛЬ, А ТОПЛИВО**  
**ADRENALIN — MAQSAD EMAS, YOQILG'I**



Фото: Aidan Williams  
@aidanwilliamsphoto

– У вас был и опыт хайлайна – хождения по канату над морской расщелиной. Как вы на это решились?

– Идея пришла мне в голову там же, в Назаре. В какой-то момент меня просто пробило: почему бы не стать тем человеком, который делает это? Я поехал в «Декатлон», купил набор для слэклайна, натянул его в парке. Но это было невыносимо скучно. Вернулся в магазин, взял верёвку, обвязку, пару карабинов и пошёл на скалы. Я никогда раньше не занимался хайлайнингом, но вырос среди верёвок – для меня это была знакомая среда. Так появился мой первый хайлайн. Абсолютно безумный с точки зрения безопасности: всё было неправильно, но в верёвки я верил.

Один товарищ снял видео, мы выложили его, и понеслось: куча комментариев, хайлайнеры закидали меня и мой подход камнями. Я же натянул ещё пару хайлайнов на скалах, снимал сторис, выходил лайв. И тут написала португальская команда: предложили помочь правильно установить стропу на маяке, лишь бы я больше не тянул ничего сам. Так и родился тот проект.

– Sizda haylayning tajribasi ham bor – dengiz darasining ustidagi arqonda yurgansiz. Bunga qanday jur'at qildingiz?

– Bu g'oya menda aynan o'sha yerda, Nazareda paydo bo'ldi. Bir vaqt: «Nega aynan men buni qilmasligim kerak?», degan xayol o'tdi. Men «Dekatlon»ga bordim, slaklayn to'plamini sotib oldim va uni bog'da tortdim. Bu chidab bo'lmas darajada zerikarli edi. Keyin do'konga qaytib, arqon, xavfsizlik tizimi va bir nechta karabin oldim-da, qoyalari sari otlandim. Ilgari hech haylayn bilan shug'ullanmaganman, lekin arqonlar orasida katta bo'lganim uchun bu menga tanish edi. Shu tariqa, mening birinchi haylaynim paydo bo'ldi. Xavfsizlikka rioya qilinmagan: hammasi noto'g'ri bajarilgan, lekin men arqonlarga ishonardim..

Bir do'stim videoga oldi, biz uni joyladik va ishlar avj oldi: yuzlab izohlar, haylaynerlar meni va mening yondashuvimni tanqid qilishdi. Men esa qoyalarda yana bir-ikkita haydayn o'rnatdim, storislari suratga oldim, jonli efirga chiqdim. Shu payt portugal jamoasi menga yozib qoldi: mayoqqa arqonni to'g'ri o'rnatishga yordam berishni taklif qilishdi, faqat men boshqa hech narsani tortmasam bo'lgani. Shunday qilib, o'sha loyiha dunyoga keldi.



– Вы испытываете чувство страха?

– Я боюсь высоты, но с парашютом очень уверенно себя чувствую. А вот страх воды, и особенно глубины, меня прямо в оцепенение приводит. Я боюсь утонуть и боюсь неизвестности, что скрыта там, внизу, в толще воды. Когда постоянно тренируешься, уверенность в себе постепенно берёт страх под контроль. Забавно, но в гигантских волнах я чувствую себя гораздо спокойнее, чем, скажем, пlying через глубокое озеро, где просто знаю, что подо мной – бездна. При правильном подходе к тренировкам страх можно просто спрятать, и бояться уже потом, на берегу. Но важно разделять: есть страх, а есть паника. Страх – это хорошо, он мобилизует, а паника парализует. Подружиться со страхом – вот настоящая задача.

– Меняется ли восприятие жизни после этих экстремальных занятий?

– Безусловно. Происходит переоценка ценностей: начинаешь по-настоящему задумываться о том, что важно, а что – нет. Возможно, дело в том, что ты добровольно ставишь себя на грань и впервые не просто осознаёшь, а можешь буквально прочувствовать, насколько жизнь хрупка. В повседневности мы редко об этом думаем, но экстремальные виды спорта быстро возвращают к реальности – особенно когда рядом случается что-то трагичное.

## СТРАХ МОБИЛИЗУЕТ, ПАНИКА ПАРАЛИЗУЕТ. ПОДРУЖИТЬСЯ СО СТРАХОМ – ВОТ НАСТОЯЩАЯ ЗАДАЧА

## QO'RQUV - SAFARBAR QILADI, VAHIMA ESA FALAJLAYDI. QO'RQUV BILAN DO'STLASHISH - BU CHINAKAM VAZIFA

– Siz qo'rquvni his qilasizmi?

– Balandlikdan qo'rqsam-da, parashyut bilan o'zimni juda dadil his qilaman. Ammo suvdan, ayniqsa chuqurlikdan qo'rqish meni butunlay karaxtlik holatiga soladi. Men cho'kib ketishdan va suv qa'rida yashiringan noma'lum narsalardan vahimaga tushaman. Muntazam mashq qilganingda, o'zingga bo'lgan ishonch asta-sekin qo'rquvni jilovlay boshlaydi. Qiziq, ulkan to'liqlarda o'zimni, chuqur ko'lda suzayotganimga qaraganda ancha xotirjam his qilaman. Ko'l tubida cheksiz tubsizlik borligini bilgan holda suzish meni ko'proq vahimaga soladi. Mashg'ulotlarga to'g'ri yondashilsa, qo'rquvni shunchaki ichga yashirish va keyinroq, qirg'oqqa chiqqandan so'ng qo'rqish mumkin.

Ammo bu yerda muhim farq bor: qo'rquv bor, va vahima bor. Qo'rquv – bu yaxshi, u insonni safarbar qiladi, vahima esa falajlaydi. Qo'rquv bilan do'stlashish – bu haqiqiy mahorat.

– Bu ekstremal mashg'ulotlardan so'ng hayotga bo'lgan qarashingiz o'zgaradimi?

– Shubhasiz, qadriyatlarni qayta baholash jarayoni kechadi: chinakamiga nima muhim-u, nima ahamiyatsiz ekanligini o'ylay boshlaysan. Ehtimol, buning sababi o'zingni ixtiyoriy ravishda xavf chegarasiga qo'yib, hayotning naqadar mo'rtligini ilk bor nafaqat anglab, balki chin ma'noda his qilishdir. Kundalik hayotda bu haqda kamdan-kam o'ylaymiz, ammo ekstremal sport turlari bizni tezda haqiqat bilan yuzlashtiradi – ayniqsa, yaqin atrofda fojiali voqea sodir bo'lganda.



Фото: Кирилл Умрихин  
kirillumrikhin.com





Фото: Кирилл Умрихин  
kirillumrikhin.com

– А если сравнить высоту волны и высоту дома: стоять на крыше десятиэтажки и на гребне волны той же высоты – это одно и то же чувство?

– Совсем нет. Волна – как живая гора. Ты не оказываешься сразу на вершине и не боишься упасть вниз – гораздо страшнее попасть в неправильное место. Волна будет расти и может обрушиться на тебя, и это куда опаснее, чем просто падение в воду. Когда она тебя накрывает, ты превращаешься в куклу: тебя крутит, бьёт, тянет на дно. Ощущения – как в темноте без воздуха, и никогда не знаешь, сколько времени придётся провести под водой. В такие моменты невозможно бороться – можно только расслабиться и убедить себя, что ты справишься. Что как бы страшно ни было и как бы ни хотелось вдохнуть, рано или поздно тебя всё равно выбросит на поверхность.

– Есть ли тренировки, которые помогают подготовить себя к падению с большой волны?

– В таких занятиях важно уметь разделить навыки на несколько отдельных составляющих: если практиковать задержку дыхания, то развивать толерантность к углекислому газу. С доской тоже нельзя быть на «вы». Отдельно необходимо нарабатывать опыт управления гидроциклом, чтобы, если потребуется, спасти свою жизнь, спасти товарища. Некоторые спортсмены идут ещё дальше – они создают для себя условия, максимально похожие на те, что происходят после падения с волны.

Толерантность к отравлению CO<sub>2</sub> – ключевая вещь. Представь: ты активно работаешь руками и ногами, тратишь массу сил, в организме растёт уровень углекислого газа, а потом внезапно нужно задержать дыхание на две, а то и три минуты. Иногда всё это происходит на выдохе, что делает задачу куда сложнее. Ещё один тип подготовки – кардио и общая физическая база. Выносливость, сила, концентрация. Всё это мы отработываем по частям, а потом собираем воедино, как пазл.

– Agar to'liqin balandligini uy balandligi bilan taqqoslasak: o'n qavatli uyning tomida turish va shu balandlikdagi to'liqin cho'qqisi-da turish – bu bir xil tuyg'umi?

– Yo'q, mutlaqo boshqacha. To'liqin – bu tirik tog'ga o'xshaydi. Sen birdan cho'qqida paydo bo'lmaysan va «qulab tushaman» degan qo'rquv ham boshqacha – bu yerda eng qo'rqinchli narsa noto'g'ri joyda bo'lish. To'liqin kuchayib boradi va to'satdan sening ustingga yopirilib kelishi mumkin, bu esa oddiy suvga tushib ketishdan ko'ra ancha xavfliroqdir. To'liqin seni qoplaganida, sen go'yo qo'g'irchoqqa aylanasan: u seni aylantiradi, uradi, tubga tortadi. Bu – havosiz qorong'ilikdagi holat, suv ostida qancha vaqt qolishingizni hech qachon bilolmaysiz. Bunday paytda kurashishning foydasi yo'q – faqat bo'shashish va o'zingni ishontirishing mumkin: sen bunga bardosh berasan. Qanchalik qo'rqinchli bo'lmasin, nafas olish istagi qanchalik kuchli bo'lmasin, baribir bir mahal suv seni yuziga chiqaradi.

– Katta to'liqindan yiqilish uchun o'zingni tayyorlashga yordam beradigan mashqlar bormi?

– Bunday tayyorgarlikda eng muhimi – ko'nikmalarni bir necha alohida tarkibiy qismlarga ajrata bilish. Nafasni ushlab turish mashq qilinganda, karbonat angidridga chidamlilikni rivojlantirish kerak. Taxtani ham yaxshi his qilish lozim. Alohida suv mototsiklini boshqarish tajribasini oshirish zarur, toki zarur paytda o'z hayotini yoki do'stini qutqara olsin. Ba'zi sportchilar esa bundan ham bir qadam oldinga borishadi – ular yiqilishdan keyingi holatni imkon qadar haqiqiy sharoitlarda takrorlaydigan mashg'ulotlar o'tkazishadi.

CO<sub>2</sub> bilan zaharlanishga bardoshlilik – bu eng asosiy narsa. Tasavvur qil: qo'l va oyoqlaring faol ishlamoqda, ko'p kuch sarflayapsan, organizmda karbonat angidrid darajasi ko'tariladi, shu payt birdan nafasni ikki, hatto uch daqiqa ushlab turish kerak bo'ladi. Ba'zida bu hammasi nafas chiqarilgan holda ro'y beradi, bu esa vazifani yanada murakkablashtiradi. Yana bir tayyorgarlik turi – kardio va umumiy jismoniy tayyorgarlik: chidamlilik, kuch, diqqatni jamlash. Bularning barchasi alohida mashq qilinadi, so'ngra, go'yo har bir bo'lagi o'z joyiga tushadigan pazl singari bir butun tizimga yig'iladi.

– Каким был ваш самый тяжёлый опыт в сёрфинге?

– Самая тяжёлая часть сёрфинга для меня – это невозможность заниматься им на постоянной основе. Ресурсов всегда не хватало: на один сезон у нас был спонсор, а до и после приходилось всё оплачивать самому, а это десятки тысяч евро. Поэтому несколько лет я жил от одного кредитного лимита до другого.

Тяжело знать, что ты способен поймать следующий рекорд физически, морально, но не можешь продолжить – не из-за страха, а из-за денег. Особенно когда видишь вокруг людей, у которых есть возможности, поддержка, инфраструктура. В других странах это целая индустрия, а у нас – вопрос личных ресурсов и везения.

Прим. ред.: сёрфинг – один из самых дорогих видов спорта. Полный комплект экипировки может стоить от десяти тысяч евро: доска, жилеты безопасности, гидрокостюмы, спасательные аксессуары. Плюс гидроцикл с полным набором оборудования – ещё двадцать тысяч. Без напарника на гидроцикле бигвейв-сёрфер просто не сможет выйти на волну. Именно он поднимает вас наверх, встречает внизу и спасает, если что-то идёт не так. Топливо и инфраструктура – плюс ещё десятки тысяч.

– Syorfingdagi eng mashaqqatli tajribangiz qaysi edi?

– Men uchun syorfingning eng qiyin tomoni – u bilan doimiy ravishda shug'ullanish imkoniyatining yo'qligi. Resurslar doimo yetishmagan: bir mavsumda homiyimiz bor edi, ammo undan oldin va keyin barcha xarajatlarni o'zim to'lashimga to'g'ri kelgan, bu esa o'n minglab yevroni tashkil etgan. Shu sababli, bir necha yil davomida bir kredit chegarasidan boshqasiga o'tib kun kechirdim. Keyingi rekordni jismoniy va ma'naviy jihatdan egalashga qodir ekanligingni bilish, ammo qo'rquvdan emas, balki mablag' yetishmasligi sabab davom ettira olmaslik – og'ir. Ayniqsa, atrofda imkoniyatlari, qo'llab-quvvatlovchilari, infratuzilmasi bor odamlarni ko'rganingda bu yanada og'ir tuyuladi. Boshqa mam-lakatlarda bu butun boshli sanoat hisoblanadi, bizda esa shaxsiy resurslar va omadga bog'liq masala bo'lib qolmoqda.

Tahrir. izohi: syorfing – eng qimmat sport turlaridan biri. To'liq jihoz to'plami (taxta, xavfsizlik jiletleri, gidrokostyumlar, qutqaruv anjomlari) kamida o'n ming yevroga tushadi. Bundan tashqari, to'liq jihozlangan gidrotsikl – yana yigirma ming. Bigveyv syorfer gidrotsiklda sheriksiz to'liqiga chiqa olmaydi: u sizni yuqoriga olib chiqadi, pastda kutib oladi va biror narsa noto'g'ri ketsa – aynan u sizni qutqaradi. Yoqilg'i va infra-tuzilma esa – yana o'nlab ming yevro.



Фото: Марат Даминов  
@maratdaminov



– После всех этих испытаний – страха, нахождения на грани между жизнью и стихией – вас заметили и пригласили принять участие в фильме, который позже попал на Netflix. Как это случилось и что для вас значил данный опыт?

– На самом деле сам Netflix лишь приобрёл фильм. Изначально это был французский проект Nuit de la Glisse режиссёра Тьерри Донарда. Его поразило, что после 30 лет съёмок он нашёл бигвейв-сёрфера из России. Он приехал снимать самый мощный шторм года, а во время работы ему сказали, что там был один русский парень. Когда кто-то решает снять целый фильм о твоём деле, – это возможность поделиться огромной частью своей жизни, в первую очередь с близкими. Никакой особой миссии в этом я не видел. Я был на премьерах в Париже, Женеве и Цюрихе – не знаю, что чувствовали зрители, но надеюсь, что фильм их впечатлил. Или хотя бы вдохновил на что-то своё.

– Где вам, как сёрферу и путешественнику, комфортнее всего? Куда хочется вернуться?

– Если говорить о бигвейв-сёрфинге, это, безусловно, Португалия. Назаре – настоящий Эверест мира сёрфинга. Подобных волн не существует больше нигде на планете. Их рождение напрямую связано с уникальным подводным рельефом: под побережьем пролегает Большой Каньон Атлантики – самый глубокий каньон на планете. Когда начинаются штормы, волны там вырастают в несколько раз больше, чем где-либо ещё. В целом Назаре для меня место силы, но туда хочется возвращаться не просто так, а с конкретной целью: стать лучше, чем вчера.

Если же говорить о путешествиях, то тянет искать новое: покорять волны, которых ещё не видел, лезть на горы, на которых не бывал. Я посетил примерно сорок стран, но особенно важны для меня три точки на карте – Португалия, Индонезия и Норвегия. Каждая из них связана с частью моей жизни и отдельным опытом: в Португалии – бигвейв-сёрфинг, Норвегии – бейсджампинг, Индонезии – тоже сёрфинг, но уже помягче, на волнах метра три, максимум пять.



Фото: Марат Даминов  
@maratdaminov

– Bu barcha sinovlardan – qoʻrquv, hayot va stixiya oʻrtasidagi chegaralardan soʻng sizni payqab, keyinchalik Netflixʻga chiqqan filmda ishtirok etishga taklif qilishdi. Bu qanday yuz berdi va ushbu tajriba siz uchun nimani anglatdi?

– Aslida Netflix filmni faqat sotib olgan, loyiha esa dastlab fransuz rejissyori Tyeri Donardning Nuit de la Glisse nomli ishlanmasi edi. 30 yil suratga olishdan soʻng, rossiyalik bigveyv-syorforni topgani uni hayratda qoldirdi. U yilning eng kuchli boʻronini tasvirga olish uchun kelgan va ish jarayonida unga bu yerda bir rus yigiti borligini aytishgan. Kimdir sening faoliyating haqida butun boshli film suratga olishga qaror qilganda, bu hayotingning katta qismini, avvalo yaqinlaring bilan baham koʻrish imkoniyati hisoblanadi. Men bunda hech qanday alohida maʼno koʻrmagan edim. Men film premyeralarida Parijda, Jenevada va Tsyurixda qatnashdim – tomoshabinlar nimalarni his qilganini bilmayman, lekin umid qilamanki, film ularni hayratda qoldirgan yoki hech boʻlmaganda, oʻz orzulari sari ilhomlantirgan.

**СЕГОДНЯ МНЕ БЛИЖЕ СЛОВО “ЧЕЛОВЕК”.  
ВСЁ ОСТАЛЬНОЕ – ЛИШЬ ФОРМЫ ОПЫТА**

**BUGUN MENGA “INSON” SOʻZI YAQINROQ.  
QOLGAN HAMMASI – FAQAT TAJRIBANING  
TURLI SHAKLLARI**



Фото: Евгений Ивков  
@surfinglens



Португалия холодная и суровая. Индонезия – напротив, тёплая и мягкая. Там волны практически идеальные: гладкая поверхность, прозрачная вода и длинные «трубы», внутри которых сёрфер может ехать. Жизнь в Индонезии тоже проще и спокойнее. Там огромное количество мест, которых не найдёшь больше нигде на планете. Это идеальное пространство для путешествий, самопознания и внутренних открытий. Посетить, конечно, удалось меньше, чем хотелось бы – большую часть времени я провёл в воде, среди волн.

– **Какие уроки вы вынесли из стольких путешествий?**

– Путешествия заставляют переосмыслить весь накопленный опыт. В мире бесконечное множество народов, мест, культур и традиций, и они часто кардинально отличаются от того, на чём ты вырос. Это важно прочувствовать: только так можно увидеть жизнь шире, принять разные точки зрения и, в принципе, других людей. Чтобы действительно понимать, как устроен мир, нужно прожить как можно больше разнообразного опыта. Когда сталкиваешься с этим «разным», начинаешь по-другому смотреть на собственную жизнь. Наверное, именно это делает нас лучше.

– **Путешествуете ли вы ради спокойствия?**

– Не совсем. Природа и спорт всегда становятся первым толчком, именно они заставляют сорваться с места. А желания «поехать в ретрит» у меня никогда не было: я нахожу покой в движении.

– **Находясь в океане, замечаете ли вы изменения климата?**

– Да, климат меняется совершенно точно. Но насколько сильно и можно ли обратить этот процесс, пока сложно понять. Для сёрферов в этом, как ни странно, есть и положительная сторона: в Атлантике стало больше штормов, а значит, больше рекордных волн. Меняются и сезоны: иногда штормы приходят тогда, когда по идее должно быть всё спокойно. Но это – косвенные признаки. Куда очевиднее изменения в горах: в Альпах исчезают ледники, которые я лично помню из своего детства. Когда замечаешь такие вещи, понимаешь, что с планетой что-то не так.



## Я НАХОЖУ ПОКОЙ В ДВИЖЕНИИ

### MEN XOTIRJAMLIKNI HARAKATDA TOPAMAN

– **Syorfingchi va sayohatchi sifatida sizga eng qulay joy qayerda? Qayerga qaytgingiz keladi?**

– Agar bigveyv-syorfing haqida gapiradigan bo'lsak – bu, albatta, Portugaliya. Nazare – syorfing olamining haqiqiy Everesti. Bunday to'liqlar boshqa hech qayerda yo'q. Ularning paydo bo'lishi bevosita noyob suv osti relyefi bilan bog'liq: qirg'oq ostidan Atlantika Katta Kanyoni o'tadi – bu sayyoradagi eng chuqur kanyon. Bo'ronlar boshlanganda, aynan u yerda to'liqlar bir necha baravar katalashadi. Umuman olganda, Nazare men uchun kuchli joy, lekin u yerga shunchaki emas, balki aniq maqsad bilan: kechagidan yaxshiroq natija olish uchun qaytgim keladi.

Sayohatlar haqida aytadigan bo'lsam, kamdan-kam hollarda qaytishni istayman, aksincha, yangi narsalarni izlashni, hali ko'rmagan to'liqlarni zabt etishni, bormagan tog'larga chiqishni yoqtiraman. Men qirqqa yaqin mamlakatda bo'lganman, lekin xaritadaги uchta joy – Portugaliya, Indoneziya va Norvegiya men uchun alohida ahamiyatga ega. Ularning har biri hayotimning bir qismi va o'ziga xos tajriba bilan bog'liq: Portugaliyada – bigveyv-syorfing, Norvegiyada – basejumping, Indoneziyada esa – yana syorfing, lekin bu safar pastroq, uch metrlı, eng ko'pi bilan besh metrlı to'liqlarda.

Portugaliya sovuq va qattiq iqlimli. Indoneziyada esa buning aksi ilıq va yumshoq. U yerda to'liqlar deyarli mukammal: sillıq sirt, tiniq suv va syorfchilar ichida harakatlanishi mumkin bo'lgan uzun «quvurlar» mavjud. Indoneziyada ham hayot osonroq va oyoishtaror. U yerda sayyoramizning boshqa hech qayerida topib bo'lmaydigan joylar juda ko'p. Bu sayohat qilish, o'zini anglash va ichki kashfiyotlar uchun ideal makondir. Albatta, ko'proq joylarni ko'rishni xohlardim, lekin vaqtimning aksar qismini suvda, to'liqlar orasida o'tkazdim.

– **Shuncha sayohatdan qanday saboqlar oldingiz?**

– Sayohatlar barcha to'plangan tajribalarni qayta ko'rib chiqishga undaydi. Dunyoda behisob xalqlar, joylar, madaniyatlar va urf-odatlar mavjud bo'lib, ular ko'pincha sen ulg'aygan muhitdan tubdan farq qiladi. Buni his etish juda muhim: faqat shunday yo'l bilan hayotni kengroq idrok etish, turli nuqtayi nazarlarni va umuman olganda, boshqa odamlarni qabul qilish mumkin.

Dunyo qanday tuzilganligini haqiqatan ham anglash uchun iloji boricha ko'proq turli-tuman kechinmalarni boshdan o'tkazish kerak. Bu «turfa xil» holatlarga duch kelganda, o'z hayotingga boshqacha nigoh tashlay boshlaysan. Ehtimol, aynan shu narsa bizni yaxshiroq insonga aylantirib boradi.

– **Siz xotirjamlik uchun sayohat qilasizmi?**

– Unchalik emas. Tabiat va sport har doim birinchi turtki bo'ladi

– aynan ular meni joyimdan qo'zg'atadi. «Retritga borish» degan istak menda hech qachon bo'lmagan: men xotirjamlikni harakatning o'zida topaman.

– **Okeanda bo'lganingizda, iqlim o'zgarishini sezganmisiz?**

– Ha, iqlim aniq o'zgaryapti. Lekin bu o'zgarish qanchalik kuchli va uni orqaga qaytarish mumkinmi – buni hali tushunish qiyin.

Syorfingchilar uchun buning, qanchalik g'alati tuyulmasin, ijobiy tomoni ham mavjud: Atlantika okeanida bo'ronlar soni ko'paydi, natijada rekord darajadagi to'liqlar ham ko'paydi. Fasllar ham o'zgarmoqda: ba'zan bo'ronlar odatda hamma narsa tinch bo'lishi kerak bo'lgan paytlarda ham paydo bo'lmoqda.

Biroq bular bilvosita alomatlaridir. Tog'lardagi o'zgarishlar yanada aniqroq ko'zga tashlanadi: Alp tog'larida men shaxsan bolaligimdan bilgan muzliklar yo'qolib bormoqda. Bunday hodisalarni kuzatganingda, sayyoramizda nimadir noto'g'riligini aniq his qilasan.



– **Может ли бигвейв-сёрфинг привлечь внимание к этой проблеме?**

– Экстремальный спорт сам по себе достаточно эгоистичен, и размышления об экологии здесь притянуты за уши. Конечно, можно использовать личный контент, написать: «подумай о планете», но, если быть реалистом, вряд ли это кого-то по-настоящему тронет.

Двадцать лет назад подобные слова ещё резонировали в масштабах больших кинопроектов, но сегодня, в эпоху бесконечного контента и мимолётного внимания, такие послания теряются в шуме.

– **Чем вы живёте сейчас? Что вдохновляет, когда нет океана и волн?**

– Сейчас я просто работаю в офисе. Пытаюсь взять ипотеку, хожу на психотерапию, мечтаю о семье. Вроде бы банальные вещи, но на данный момент они кажутся куда важнее всех гор, океанов и головокружительных приключений. Хотя, конечно, без них я тоже не представляю своё будущее.

– **Каким вы хотели бы остаться в памяти людей?**

– Мне бы не хотелось, чтобы меня ассоциировали только с сёрфингом или экстримом. Когда-то я действительно определял себя через такую деятельность – сёрфинг, бейсджампинг, съёмки, путешествия... Но со временем понял: всё это – лишь формы опыта. Сейчас мне ближе слово «человек», и у меня такие же проблемы, как у всех, такие же желания, как у большинства. Да, мне удаётся делать какие-то нестандартные вещи, но не их я считаю определяющими. Гораздо важнее то, какие у тебя убеждения, и как ты относишься к людям и миру вокруг. ➤

– **Bigveyv-syorfing iqlim muammosiga e'tiborni jalb qila oladimi?**

– Ekstremal sportning o'zi ancha egoistik yo'nalish, shuning uchun ekologiya haqida bu kontekstdagi gaplar ko'pincha sun'iy eshitiladi. Albatta, shaxsiy kontent orqali «sayyorani o'yla» deb yozish mumkin, lekin realistik bo'lsak – bu haqiqatan kimnidir chuqur ta'sirlantirishi qiyin.

Yigirma yil avval bunday so'zlar katta kino loyihalarida kuchli aks-sado berardi, lekin bugun, cheksiz kontent va bir zumlik e'tibor davrida, bu xabarlar shunchaki shov-shuv ichida yo'qolib ketadi.

– **Hozir nimalar bilan yashayapsiz? Okean va to'liqlar bo'limganda sizni nima ilhomlantiradi?**

– Hozir men oddiy ofisda ishlayman. Ipoteka olishga harakat qilyapman, psixoterapiyaga qatnayman, oila haqida orzu qilaman. Go'yoki oddiy, hatto mayda narsalar, lekin hozir ular menga har qanday tog', okean yoki bosh aylantiruvchi sarguzashtlardan ham muhimroq tuyuladi. Lekin, albatta, ularning o'zi bo'lmasa – men kelajagimni ham tasavvur qila olmayman.

– **Siz odamlar xotirasida qanday qolishni istaysiz?**

– Odamlar meni faqat syorfing yoki ekstremal sport bilan bog'lashlarini istamayman. Bir vaqtlar men o'zimni aynan shu faoliyatlar orqali belgilardim – syorfing, basejumping, suratga olish, sayohatlar... Lekin vaqt o'tishi bilan tushundim: bularning barchasi – faqat tajriba shakllari, xolos. Hozir menga «inson» so'zi yaqinroq va menda ham boshqalardagi kabi muammolar, ko'pchilikning istaklariga o'xshash istaklar bor. To'g'ri, men ba'zi g'ayrioddiy ishlarni uddalay olaman, lekin bularni hal qiluvchi omil, deb hisoblamayman. Qanday e'tiqodga ega ekanliging, odamlarga va atrofdağı dunyoga qanday munosabatda bo'lishing ancha muhimroqdir. ➤

Фото: Марат Даминов  
@maratdaminov





# UCHAR GILAM: AVLODLARNI BIRLASHTIRUVCHI SAN'AT

КОВЁР-САМОЛЁТ: ИСКУССТВО, СВЯЗЫВАЮЩЕЕ ПОКОЛЕНИЯ

В традиционном узбекском доме ковёр всегда был не просто предметом быта, а словно живым символом. Его клали под ноги, вешали на стены, сворачивали в приданое, а в узорах читали судьбу семьи. В каждом завитке звучал шепот веков, и каждая нить будто соединяла мир живых с памятью предков. Для жителей Центральной Азии ковёр означал гармонию пространства: дом начинался не со стен, а с узора на полу, в котором скрывались солнце, земля, вода и молитва.

Археологи по сей день находят следы ковроткачества в долинах Заравшана и Ферганы, где уже две с половиной тысячи лет назад женщины ткали шерстяные полотна с орнаментами, похожими на солнечные знаки. В песках Хорезма и древней Бактрии найдено множество фрагментов тканей, окрашенных натуральными пигментами. Через века эти традиции питались кочевым опытом сакских и массагетских племён, где ковер служил и стеной, и постелью, и картой мира. С приходом Великого шёлкового пути узоры и краски обогатились: от китайских шелков до персидских мотивов, туркменских геометрий до индийских красителей – всё переплелось в одном полотне.

Ан'анавий о'zbek xonadonida gilam shunchaki maishiy buyum hisoblanmagan, balki u jonli ramz sifatida qadrlanib kelingan. Gilam oyoq ostiga to'shalgan, devorlarga osilgan, kelinlik sepiga qo'shilgan, uning naqshlarida esa butun oila taqdiri aks etgan. Har bir naqshda asrlar shiviri eshitiladi, har bir ip tiriklar dunyosini ajdodlar xotirasi bilan bog'layotgandek tuyulardi. Markaziy Osiyo xalqlari uchun gilam makon uyg'unligining timso-li edi: uy devorlardan emas, balki poldan quyosh, yer, suv va duo yashiringan naqshlardan boshlanardi.

Arxeologlar hozirgacha Zarafshon va Farg'ona vodiylarida gilamdo'zlik izlarini topmoqdalar. Bu yerlarda ikki yarim ming yil avval ayollar quyosh timsoliga o'xshash naqshli jun matolarni to'qishgan. Xorazm va qadimiy Baqtriya qumliklaridan tabiiy bo'yoqlar bilan rang berilgan mato parchalari topilgan. Asrlar davomida bu an'analar sak va massaget qabilalarining ko'chmanchilik tajribasi bilan boyib borgan. Bu qabilalarda gilam devor, to'shak va dunyo xaritasi vazifasini bajargan. Buyuk ipak yo'lining paydo bo'lishi bilan naqshlar va bo'yoqlar yanada boyidi: xitoy ipaklaridan fors naqshlarigacha, turkman geometrik shakllaridan hind bo'yoqlarigacha – barcha-barchasi bir matoda uyg'unlashib ketdi.

18–19 октября 2025 года в древней Хиве, на территории туристического комплекса «Арда Хива», прошла международная выставка-фестиваль «Блеск ковров», объединившая мастеров Узбекистана и других стран Центральной Азии. На фестивале были представлены традиционные школы ковроткачества, национальные узоры и современные авторские работы, отражающие богатое наследие и новые тенденции декоративно-прикладного искусства.

Каждый уголок Узбекистана выработал свой почерк. В Хиве и Хорезме преобладают строгие линии и бордовые тона, символизирующие силу земли. Здесь нередко встречаются узоры «курак» – солнечных ромбов, собранных из лоскутков, как напоминание о единстве жизни.

Бухара известна шёлковыми коврами, в которых персидская утончённость объединяется с тюркской энергией. Орнаменты «гуль» (цветок) и «сарма» (спираль) здесь означают плодородие и вечное движение времени.

В Самарканде любят плавные растительные мотивы – листья, виноградные лозы, воду, их ковры будто дышат садом.



2025-yil 18–19-oktyabr kunlari qadimiy Xiva shahrida, «Arda Xiva» sayyohlik majmuasi hududida «Gilamlar jilosi» nomli xalqaro ko'rgazma-festivali bo'lib o'tdi. Tadbir O'zbekiston va Markaziy Osiyoning boshqa mamlakatlaridan kelgan usta hunarmandlarni bir joyga jamladi. Festivalda gilamchilikning an'anaviy maktablari, milliy naqshlar hamda dekorativ-amaliy san'atning boy merosini va yangi yo'nalishlarini aks ettiruvchi zamonaviy mualliflik asarlari namoyish etildi.

O'zbekistonning har bir mintaqasi o'ziga xos uslub yaratgan. Xiva va Xorazmda yerning qudratini ifodalovchi qat'iy chiziqlar va to'q qizil ranglar ustunlik qiladi. Bu yerlarda hayotning yaxlitligini eslatuvchi, mayda laxtaklardan terilgan quyosh romblari – «quroq» naqshlari tez-tez uchraydi.

Buxoro o'zining ipak gilamlari bilan mashhur bo'lib, ularda fors nafasati turkiy qudrat bilan uyg'unlashgan. «Gul» (guldasta) va «sarma» (spiral) naqshlari bu yerda unumdorlik hamda vaqtning abadiy harakatini anglatadi.

Samarqandda silliq o'simliksimon naqshlar – barglar, tok novdalari, suv tasvirlarini ayniqsa yaxshi ko'rishadi. Bu gilamlar xuddi bog' havosidek «nafas oladi». Farg'ona vodiysi esa ranglar saltanati. Farg'ona ustalari hanuzgacha anor, indigo va marengo bo'yoqlaridan foydalanib, oltin, moviy va alanga-qizil tuslardan iborat jonli palitra yaratadilar.







А Ферганская долина – это царство цвета. Мастерницы Ферганы до сих пор используют гранатовые, индиговые и мареновые красители, создавая живую палитру из золотых, синих и огненно-красных тонов.

В Сурхандарье и Каракалпакстане преобладают грубые шерстяные нити и крупный орнамент – это наследие афганских и туркменских кочевников. Здесь ковёр выполняет роль оберега: каждый узор – амулет от злого глаза.

Создание ковра начиналось задолго до первого узора. Весной стригли овец, мыли и чесали шерсть, пряли её вручную на веретене. Красители брали у самой природы: шафран для жёлтого, кожура грецкого ореха для коричневого, луковая шелуха для медного, а из индиго – небесный синий. На деревянных станках «арга» женщины тянули основу, связывали нити узел за узлом, напевая древние песни. Этот процесс длился неделями, а то и месяцами. Каждый ковёр был неповторим, ведь в нём оставались энергия рук и дыхание дома.

**Орнамент ковра – это своего рода древнейшая письменность:**

- «Куш» – пара птиц – означает мир и согласие;
- «Ой ва куёш» (луна и солнце) – единство мужского и женского начала;
- «Эгам» – ступенчатый узор – символ пути человека к совершенству;
- «Сув белгиси» – знак воды – очищение и защита от зла;
- «Бузок изи» – след телёнка – пожелание изобилия и плодородия.



Surxondaryo va Qoraqalpog'istonda dag'al junli iplar va yirik naqshlar ustunlik qiladi – bu afg'on va turkman ko'chmanchilari-ning merosi. Bu joylarda gilam himoya vositasi vazifasini o'taydi – har bir naqsh yomon ko'zdan asrovchi tumor hisoblanadi.

Gilam to'qishga birinchi naqsh solishdan ancha oldin tayyorgarlik ko'rila boshlangan. Bahor kelishi bilan qo'ylarning juni qirqilardi, so'ng yuvilib taralardi va q'lda urchuqda yigirilardi. Bo'yoqlar tabiatning o'zidan olinardi: sariq rang uchun za'faron, jigarrang uchun yong'oq po'stlog'i, misrang uchun piyoz po'sti, samoviy ko'k uchun esa indigo ishlatilardi. Ayollar yog'ochdan yasalgan «arga» dastgohlarida asosni tortib, iplarni tugunma-tugun bog'lar ekanlar, qadimiy qo'shiqlarni xirgoyi qilishardi. Bu jarayon haftalab, ba'zan oylab davom etardi. Har bir gilam betakror bo'lardi, chunki unda to'quvchilar qo'lining quvvati va uy nafasi mujassam bo'lardi.

В узорах можно прочесть целую философию: мир воспринимался не как хаос, а как священный порядок, и каждая форма была частью космической симметрии.

Ткачество в Центральной Азии всегда считалось женским искусством. Девочек учили ткать с детства – это был не только навык, но и форма воспитания. Первый сотканный ковёр становился частью приданого, а иногда даже своеобразным дневником, где девушка «записывала» орнаментом свои чувства и мечты. В дни свадеб ковёр расстилали под ноги молодым, чтобы их путь был мягким и благословенным.

В Самарканде, Ургенче, Нурате и Чирчике недавно стали открываться арт-галереи и школы, где молодые девушки вновь учатся древнему искусству.



**Gilam naqshi – bu o'ziga xos qadimiy yozuv turlaridan biridir:**

- «Qush» – bir juft qush – tinchlik va totuvlik ramzi;
- «Oy va quyosh» – erkaklik va ayollik birligining timsoli;
- «Egam» – pog'onali naqsh – insonning kamolotga erishish yo'lining ramzi;
- «Suv belgisi» – suvning ramzi – yomonlikdan tozalanish va himoyalanih;
- «Buzoq izi» – baraka va hosildorlik istagini ifodalaydi.

Naqshlarida butun bir falsafani o'qish mumkin: olam tartibsizlik emas, balki muqaddas intizom sifatida qabul qilingan va har bir shakl kosmik muvozanatning bir bo'lagi bo'lgan.

Markaziy Osiyoda to'quvchilik azaldan ayollar san'ati sifatida qadrlanib kelingan. Qizlarni bolaligidanoq to'qishga o'rgatishgan – bu nafaqat mahorat, balki tarbiyaning bir shakli ham edi. Birinchi to'qilgan gilam sepning bir qismiga aylanar, ba'zida esa qiz o'z tuyg'ulari va orzularini naqshlar orqali «ifodalab» qo'yadigan o'ziga xos kundalik vazifasini o'tardi. To'y kunlarida gilam kuyov va kelinning yo'li yumshoq va barakali bo'lsin deb ularning oyoqlari ostiga to'shalgan.

So'nggi yillarda Samarqand, Urganch, Nurota va Chirchiq shaharlarida hunarmandlik artellari va maktablari ochila boshladi. Bu yerlarda yosh qizlar qadimiy san'atni qaytadan o'rganishmoqda. YUNESKO dasturlari o'zbek gilamdo'zligini nomoddiy madaniy merosning bir qismi sifatida tan olganligini alohida faxr bilan aytish mumkin. Bugungi kunda ustalar nafaqat maishiy, balki galereyalar uchun ham gilamlar yaratmoqdalar, qadimiy naqshlarga zamonaviy chiziqlar va ranglarni kiritmoqdalar.

Gilam – bu to'xtab qolgan harakat. Uning naqshlarida vaqt oqmaydi, balki aylanayotgandek tuyuladi. Har bir izmada ustaning nafasi, har bir ipda – uning duosi yashiringan. To'qilgan gilam o'nlab yillar yashaydi, avlodlardan avlodlarga o'tadi, bayramlar, vidolashuvlar, duolarning guvohi bo'ladi. U go'yo Markaziy Osiyoning to'qilgan xotira xaritasidek, Xorazm qumlaridan to Tyan-Shan qorlarigacha bo'lgan hududni birlashtiradi.

*Текст: Хуришд Ташикент*

*Фото: Нурбек Нишанбаев, Нуриддин Султанбаев, Государственный комитет Республики Узбекистан по развитию туризма*

*Matn: Xurshid Toshkent*

*Foto: Nurbek Nishanbayev, Nuriddin Sultanbayev, O'zbekiston Respublikasi Turizmni rivojlantirish davlat qo'mitasi*



# Почему золото так быстро заканчивается?

*Paynet – первый оператор продажи золота через собственный золотомат в Узбекистане – делится историей создания новых инвестиционных решений. И речь пойдёт не только о золоте.*

Современный Узбекистан – это страна, где традиции переплетаются с инновациями, а новые решения открывают людям больше свободы, выбора и возможностей. Сегодня каждый может жить удобнее, путешествовать комфортнее и инвестировать умнее благодаря современным сервисам.

Особое место в этой трансформации занимает Paynet – компания, которая за два десятилетия превратилась из удобного платёжного инструмента в полноценную финтех-экосистему. В 2025 году в рамках стратегии Paynet 2.0 компания представила сразу пять новых продуктов: оплату товаров и услуг в рассрочку, трансграничные переводы, вывод наличных с карты, криптокошелёк и инвестиции в золото.

Все эти решения появились неслучайно. Paynet ежедневно анализирует огромные объёмы данных из разных каналов, что позволяет быстро реагировать на запросы клиентов и быть ближе к каждому пользователю.

**Paynet Gold – инвестиции, проверенные временем**

В Узбекистане издавна существует красивая традиция дарить золото на свадьбах. Это не просто украшение, а символ достатка, стабильности и прочного семейного фундамента. Сегодня эта традиция оживает в цифровом формате: Paynet Gold позволяет покупать золотые слитки онлайн через приложение, хранить их на счёте и приумножать капитал. Пользователи могут выбрать слитки разных весовых категорий, а также указать ближайший филиал банка, где будет удобно их забрать. Золото остаётся вечным активом и одной из самых надёжных инвестиций для будущих поколений.

18 октября 2025 года в Узбекистане был презентован первый золотомат. На открытии руководство Paynet подтвердило приверженность стратегии внедрения новых сервисов, делающих инвестиции простыми и доступными для всех.

**Почему золото?**

Мир переживает новый виток политических потрясений, а глобальная экономика реагирует мгновенно, порождая главный вопрос: как сохранить и приумножить накопления?

Экономические эксперты сходятся во мнении: золото – это надёжный актив №1. Именно поэтому в разных странах у банков выстраиваются очереди, а в ряде случаев даже вводятся лимиты на выдачу слитков.

Узбекистан не стал исключением. Уже в первые дни открытия продаж золота в Tashkent City Mall образовалась очередь, а слитки раскупались быстрее, чем их успевали выставлять.



**Больше, чем золото**

Paynet предложил альтернативу: Tether Gold и Bitcoin. Так у пользователей появилась возможность инвестировать не только в классические, но и в современные активы, что делает стратегию компании ещё более гибкой и инновационной.

**Paynet Crypto – цифровые инвестиции нового времени**

Ещё недавно криптовалюты считались запретной и рискованной сферой. Но мир меняется: сегодня они стали неотъемлемой частью глобальной экономики. Paynet одним из первых в Узбекистане запустил легальный сервис Paynet Crypto, позволяющий безопасно и удобно делать первые шаги в этой сфере. Сервис доступен как в веб-версии, так и в мобильном приложении. Он поддерживает пять криптовалют, а все транзакции прозрачны и надёжны.

Главное удобство для пользователей – возможность проводить операции с национальных карт Uzcard и Humo на выгодных условиях. В перспективе планируется расширение функционала до прямых криптоплатежей.

Paynet Crypto предлагает не только инвестиции и хранение активов, но и переводы за рубеж. Если получатель не может принять криптовалюту, сервис решает задачу: средства можно отправить с любой карты в национальной валюте на карту Visa.

**Paynet Xalqaro pul o'tkazmalari – деньги без границ**

Жизнь часто требует быстрых решений: поддержать ребёнка-студента за границей, помочь родственникам, рассчитаться с партнёрами. Сервис Paynet Xalqaro pul o'tkazmalari позволяет мгновенно отправлять деньги на карты Visa в десятки стран. Это решение делает мир ближе, а помощь своевременной.

Paynet вновь доказывает: технологии – это не просто инструменты, а способ дать людям свободу выбора и уверенность в будущем. Компания создаёт решения, которые упрощают жизнь, делают финансы доступными каждому и помогают деньгам действительно работать – на людей, на комфорт, на будущее.



РЕКЛАМА

# Nega oltin shunchalik tez tugaydi?

*Paynet – O'zbekistonda o'zining oltinmat qurilmasi orqali oltin sotishni yo'lga qo'ygan birinchi operator – yangi investitsiya yechimlarini yaratish tarixini baham ko'radi. Va bu yerda so'z faqat oltin haqida emas.*

Zamonaviy O'zbekiston – bu an'analar innovatsiyalar bilan uyg'unlashgan, yangi yechimlar esa odamlarga ko'proq erkinlik, tanlov va imkoniyatlar beradigan mamlakatdir. Bugun har kim zamonaviy xizmatlar yordamida yanada qulayroq yashashi, bemaolol sayohat qilishi va o'ylab sarmoya kiritishi mumkin.

Bu o'zgarishlar markazida esa Paynet turadi – kompaniya, so'nggi yigirma yil ichida oddiy to'lov vositasidan to'laonli fintech-ekotizimga aylangan. 2025 yilda Paynet 2.0 strategiyasi doirasida kompaniya birdaniga beshta yangi mahsulotni taqdim etdi: tovar va xizmatlarni bo'lib to'lash orqali xarid qilish, transchegaraviy pul o'tkazmalari, kartadan naqd pul yechish, kriptohamyon va oltin investitsiyalari.

Bu yechimlarning barchasi bejiz paydo bo'lgani yo'q. Paynet har kuni turli kanallardan keladigan ulkan hajmdagi ma'lumotlarni tahlil qiladi, bu esa kompaniyaga mijozlar ehtiyojiga tez javob berish va har bir foydalanuvchiga yanada yaqin bo'lish imkonini beradi.

**Paynet Gold – vaqt sinovidan o'tgan investitsiya**

O'zbekistonda qadimdan to'y marosimlarida oltin sovg'a qilish chiroyli an'ana sifatida shakllangan. Bu shunchaki taqinchoq emas, balki farovonlik, barqarorlik va mustahkam oila poydevorining ramzidir. Bugun esa ushbu an'ana raqamli shaklda qayta jonlanmoqda: Paynet Gold ilovasi orqali foydalanuvchilar oltin quymalarni onlayn xarid qilib, ularni hisobda saqlash va o'z kapitalini ko'paytirish imkoniga ega. Foydalanuvchilar turli og'irlikdagi quymalarni tanlashi, shuningdek, o'zlariga eng yaqin bo'lgan bank filialini ko'rsatib, u yerdan quymalarni olishlari mumkin. Oltin esa har doim bo'lgani kabi, abadiy aktiv va kelajak avlodlar uchun eng ishonchli investitsiyalardan biri bo'lib qolmoqda.

2025-yil 18-oktabr kuni O'zbekistonda birinchi oltinmat taqdim etildi. Tantanali ochilish marosimida Paynet rahbariyati investitsiyalarni barchaga qulay va ochiq qilishga qaratilgan yangi xizmatlarni joriy etish strategiyasiga sodiqligini yana bir bor tasdiqladi.

**Nega aynan oltin?**

Dunyo hozir siyosiy beqarorlikning yangi davrini boshdan kechirmoqda, global iqtisodiyot esa bu o'zgarishlarga chaqqon javob bermoqda. Asosiy savol esa shunday yangraydi: jamg'armalarni qanday saqlab qolish va ko'paytirish mumkin?

Iqtisodiy ekspertlar bir fikrda: oltin – bu ishonchli aktiv №1. Shu sababli turli mamlakatlarda banklar oldida navbatlar hosil bo'lmoqda, ayrim hollarda esa quymalarni berishga limitlar joriy etilmoqda.

O'zbekiston ham bundan mustasno emas. Tashkent City Mall savdo markazida oltin savdosi boshlangan ilk kunlardayoq xaridorlar navbatga tizildi, quymalar esa ularni vitrinaga qo'yishga ulgurmasdan sotilib ketdi.

**Oltindan ham ko'proq**

Paynet muqobil yechimni taklif qildi: Tether Gold va Bitcoin. Endilikda foydalanuvchilar nafaqat klassik, balki zamonaviy aktivlarga ham sarmoya kiritish imkoniyatiga ega bo'ldilar, bu esa kompaniya strategiyasini yanada moslashuvchan va innovatsion qiladi.

**Paynet Crypto – raqamli davrning yangi investitsiyasi**

Yaqin vaqtgacha kriptovalyutalar xavfli va taqiqlangan soha sifatida qaralardi. Ammo dunyo o'zgardi: bugun ular global iqtisodiyotning ajralmas qismiga aylandi. Paynet esa O'zbekistonda birinchilardan bo'lib, qonuniy va xavfsiz xizmat – Paynet Crypto platformasini ishga tushirdi, u foydalanuvchilarga bu sohada ishonchli va qulay tarzda ilk qadamlarnig qo'yish imkonini beradi. Xizmat veb-versiyada ham, mobil ilovada ham mavjud. U beshta turdagi kriptovalyutani qo'llab-quvvatlaydi, barcha tranzaksiyalar esa shaffof va ishonchli tarzda amalga oshiriladi. Foydalanuvchilar uchun eng katta qulaylik – Uzcard va Humo milliy kartalaridan foydalangan holda operatsiyalarni foydali shartlarda amalga oshirish imkonidir. Yaqin kelajakda xizmat funk-



sionalligi kengaytiriladi va to'g'ridan-to'g'ri kriptoto'lovlar joriy etilishi rejalashtirilgan.

Paynet Crypto foydalanuvchilarga nafaqat aktivlarga sarmoya kiritish va ularni saqlash, balki xorijga pul o'tkazmalarini ham taklif etadi. Agar qabul qiluvchi kriptovalyutani olish imkoniga ega bo'lmasa, xizmat bu muammoni hal qiladi: mablag'ni milliy valyutadagi istalgan kartadan Visa kartasiga yuborish mumkin.

**Paynet Xalqaro pul o'tkazmalari – chegarasiz pul**

Hayot ko'pincha tezkor qarorlarni talab qiladi: chet elda o'qiyotgan farzandingizni qo'llab-quvvatlash, yaqinlaringizga yordam berish yoki hamkorlar bilan hisob-kitob qilish kerak bo'ladi. Paynet Xalqaro pul o'tkazmalari xizmati yordamida siz Visa kartalariga o'nlab mamlakatlarga bir zumda pul yuborishingiz mumkin. Bu yechim dunyoni yanada yaqinlashtiradi, yordamni esa – o'z vaqtida qiladi.

Paynet yana bir bor isbotlaydi: texnologiyalar – bu shunchaki vosita emas, balki odamlarga tanlov erkinligi va kelajakka ishonch berishning usulidir. Kompaniya hayotni soddalashtiruvchi, moliyani har kim uchun ochiq qiluvchi va pulni haqiqatan ham ishlovchi kuchga aylantiruvchi yechimlarni yaratmoqda – insonlar, qulaylik va kelajak uchun.

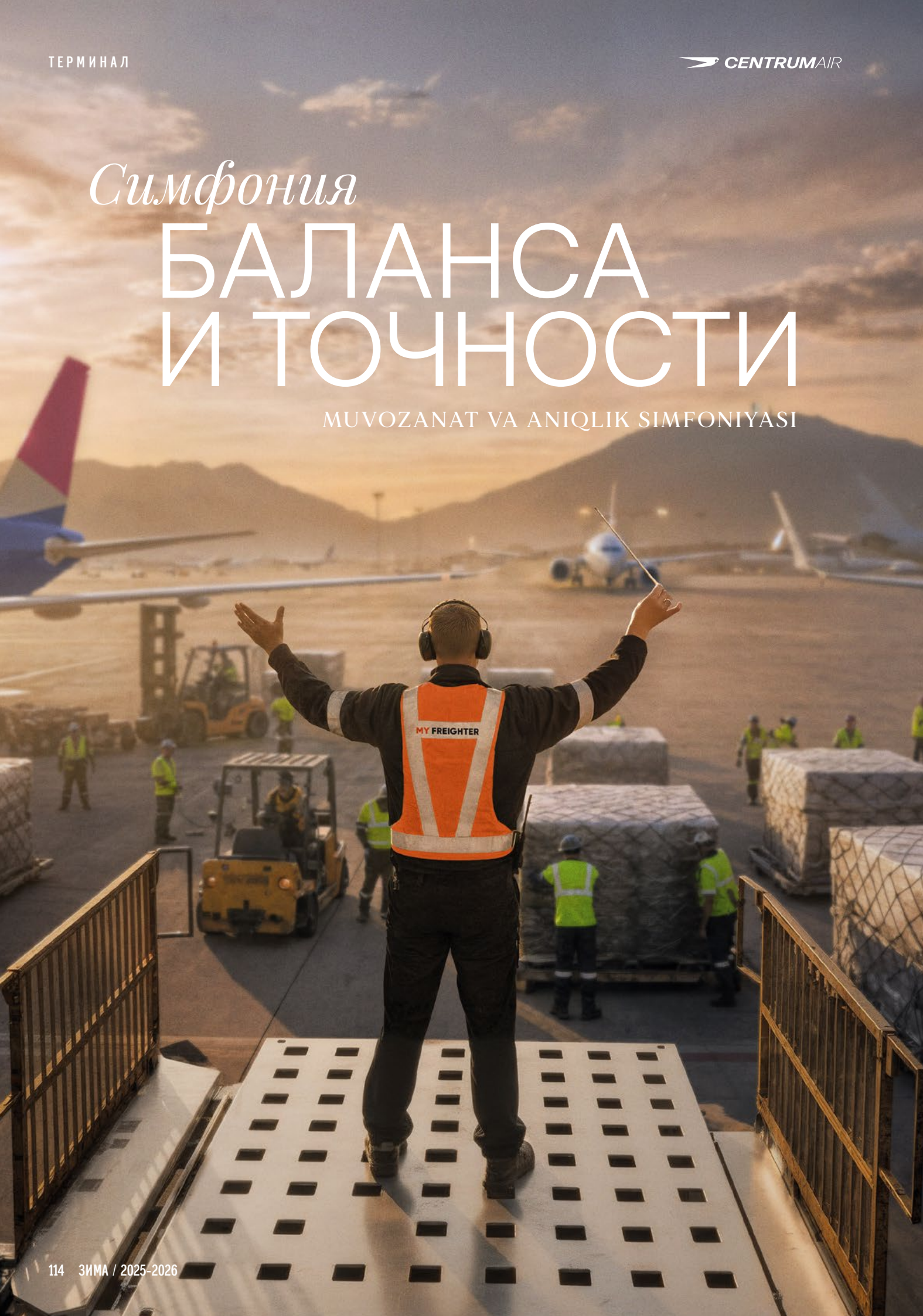




Симфония

БАЛАНСА  
И ТОЧНОСТИ

MUVOZANAT VA ANIQLIK SIMFONIYASI



В ы когда-нибудь задумывались, что происходит с самолётом до того, как он поднимется в небо? Мы часто видим, как его заправляют, загружают багаж, но за кулисами – куда больше незаметной работы. От множества точных и слаженных действий зависит, отправится ли борт по намеченному маршруту.

Ключевая роль здесь отводится наземному обслуживанию. Авиакомпания My Freighter, перевозящая грузы и выполняющая пассажирские перевозки под брендом Centrum Air, придаёт этому этапу особое значение. Правильное размещение и надёжная фиксация багажа – не просто формальность, а залог безопасности.

Главные герои этой сцены – лодмастеры. Эти люди знают всё о балансе, весе и креплении. Они следят за тем, чтобы каждый килограмм на борту оказался на своём месте и был надёжно закреплён. Иногда они остаются в аэропорту, но часто летят вместе с экипажем. За плечами каждого десятки стран, тысячи часов в небе и бесчисленные командировки. Их труд незаметен, но они – одни из тех, кто стоит за каждым спокойным взлётом и мягкой посадкой.



## АЛЬБЕРТ ГАТАУЛИН

– Вы мечтали о работе в авиации или так сложились обстоятельства?

– Как и у многих, кто увлечён авиацией, любовь к самолётам появилась рано. Меня интересовало всё, что движется – по земле, воде и особенно небу. Мечтал путешествовать, увидеть мир и совместить это с работой, и моя мечта сбылась. Хотя путь к профессии лодмастера оказался не вполне запланированным.

Когда я принял предложение присоединиться к новой на тот момент авиакомпании My Freighter, мало представлял себе, с чем именно придётся столкнуться и смогу ли реализоваться в этой сфере. Но любопытство и страсть к путешествиям взяли верх, и вот уже третий год я открываю для себя новые горизонты.

Samolyot osmonga ko'tarilishidan oldin u bilan nima bo'lishini hech o'ylab ko'rganmisiz? Biz ko'pincha samolyotga yoqilg'i quyilishini, yuklarning o'rtilishini ko'ramiz, lekin parda ortida bundan-da ko'proq sezilmaydigan ishlar amalga oshiriladi. Bortning belgilangan yo'nalish bo'yicha parvoz qilishi ko'plab aniq va muvofiqlashtirilgan harakatlarning natijasiga bog'liq bo'ladi.

Bunda asosiy rol yer usti xizmatiga beriladi. Centrum Air brendi ostida yuk va yo'lovchi tashishni amalga oshirayotgan My Freighter aviakompaniyasi ushbu bosqichga alohida e'tibor qaratmoqda. Bagajni to'g'ri joylashtirish va ishonchli mahkamlash shunchaki rasmiyatchilik emas, balki xavfsizlikning kafolatidir.

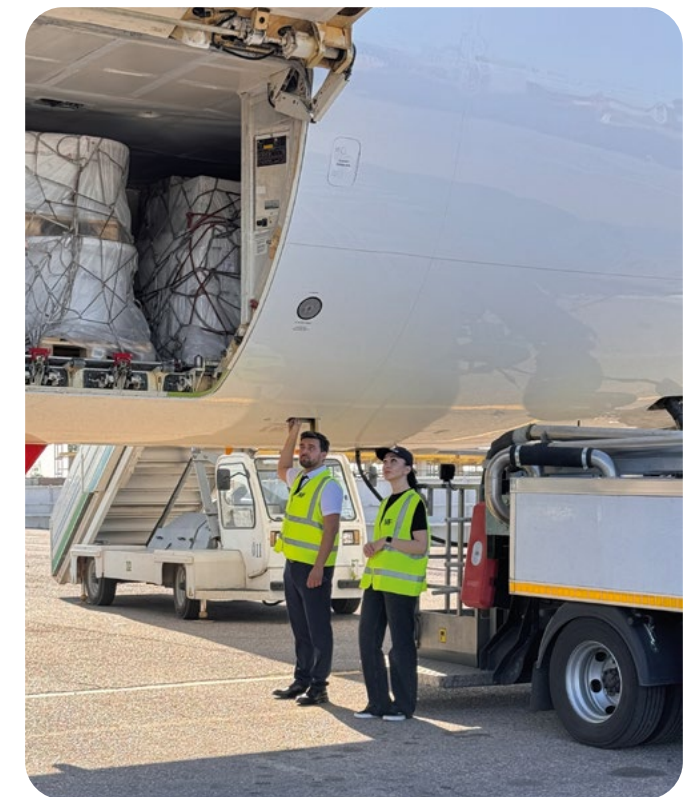
Bu sahnaning bosh qahramonlari – loudmasterlar. Ular muvozanat, og'irlik va mahkamlash haqida barcha narsani bilishadi. Bortdagi har bir kilogramm o'z joyida bo'lishi va ishonchli mahkamlanishini nazorat qilishadi. Ba'zida ular aeroportda qolishadi, ammo ko'pincha ekipaj bilan birga uchishadi. Har biri o'nlab mamlakatlarda bo'lgan, osmonda minglab soatlar va son-sanoqsiz xizmat safarlarini o'tkazgan. Loudmasterlarning mehnati ko'zga tashlanmaydi, biroq ular samolyotning har bir xotirjam uchishini va yumshoq qo'nishini ta'minlovchi kishilardan hisoblanishadi.

## ALBERT GATAULIN

– Siz aviatsiya sohasida ishlashni orzu qilganmisiz yoki bu shunchaki hayot taqozosimi?

– Ko'pchilik aviatsiya ishqibozlari singari, menda ham samolyotlarga bo'lgan muhabbat juda erta paydo bo'lgan. Yerdan, suvdan va ayniqsa osmonda harakatlanadigan barcha narsalar meni qiziqtirardi. Sayohat qilishni, dunyoni ko'rishni va buni ish bilan uyg'unlashtirishni orzu qilardim. Loudmasterlik kasbini egalashni to'liq rejalashtirmagan bo'lsam-da, mening orzularim ro'yobga chiqdi.

O'sha paytda yangi tashkil etilgan My Freighter aviakompaniyasiga kirish taklifini qabul qilganimda, nimalarga duch kelishimni va bu sohada o'z o'rnimni topa olishimni yaxshi tasavvur qilolmagandim. Biroq qiziquvchanligim va sayohatlariga bo'lgan ishtiyoqim ustun keldi. Mana, uch yildirki, men o'zim uchun yangi ufqlarni kashf etib kelmoqdaman.







Начинал на земле: обслуживал пассажирские рейсы в Ташкенте, контролировал загрузку, следил за работой наземных служб, подготовкой полётной документации, обеспечением нужной техникой со стороны аэропорта. Позже начал летать как лоудмастер – сначала на грузовом Boeing 747, затем на 767.

Мне нравится быть в полёте, быть частью команды, которая делает важную и интересную работу. Здесь пригодились и мои инженерные знания – в некоторых ситуациях они действительно выручают.

#### – В чём заключается ваша работа на рейсе?

– В организации и контроле наземного обслуживания самолёта. Я должен убедиться, что необходимая техника – трапы, заправщики, наземное электропитание, погрузчики – была подана вовремя. Если на борту есть пассажиры с ограниченной подвижностью, обязательно требуется амбулифт.

Особое внимание уделяется загрузке и разгрузке. Нужно следить, чтобы всё проходило безопасно: груз не повредил самолёт и не опрокинул его на хвост. Важно также контролировать, как именно размещают и закрепляют груз. Иногда даю инструкции, как правильно фиксировать нестандартные предметы, иногда делаю это сам. Например, креплю запасные колёса или оборудование ремнями, чтобы в полёте они не сдвинулись и не повредили ничего в отсеке.

В ряде случаев рассчитываю центровку и план загрузки – это необходимо, чтобы багаж и груз разместили правильно. Я всё время остаюсь на связи с центром управления полётами компании, чтобы при необходимости совместно принять решение, например, об изменении времени вылета.

Yerda ish boshladim: Toshkentda yo'lovchi reyslariga xizmat ko'rsatdim, yuklash jarayonini nazorat qildim, yer usti xizmatlari ishini kuzatdim, parvoz hujjatlarini tayyorlashni tekshirdim, aeroport tomonidan kerakli texnika bilan ta'minlanishini nazorat qildim. Keyinchalik loudmaster sifatida uchishni boshladim – dastlab Boeing 747 yuk samolyotida, so'ngra 767 rusumli samolyotda.

Parvozda bo'lish, muhim va qiziqarli ishni qiladigan jamoaning bir qismi bo'lish menga yoqadi. Bu yerda mening muhandislik bilimlarim ham asqotadi – ayrim vaziyatlarda ular juda qo'l keladi.

#### – Reysdagi ishingiz nimalardan iborat?

– Samolyotga yerdagi xizmat ko'rsatishni tashkil etish va nazorat qilishda ishtirok etaman. Men zarur texnika vositalari – traplar, yonilg'i quyish moslamalari, yer usti elektr ta'minoti, yuk ko'taruvchi uskunalari o'z vaqtida keltirilganiga ishonch hosil qilishim kerak. Agar bortda harakatlanish imkoniyati cheklangan yo'lovchilar bo'lsa, albatta ambulift talab qilinadi.

Yuklash va tushirishga alohida e'tibor qaratiladi. Barcha jarayonlar xavfsiz kechishini nazorat qilish lozim: yuk samolyotga zarar yetkazmasligi va uning dumiga ag'darib yuborilmasligi kerak. Yukning joylashtirilishi va mahkamlanishini kuzatib borish muhim. Ba'zan nostandart yuklarni to'g'ri mahkamlash bo'yicha ko'rsatmalar beraman, ba'zida buni o'zim bajaraman. Masalan, ehtiyot g'ildiraklar yoki jihozlarni parvoz vaqtida siljib ketmasligi, bo'limdagi boshqa narsalarga zarar bermasligi uchun tasmlar bilan bog'layman.

Ba'zida bagaj va yuklarni to'g'ri joylashtirish uchun markazlash va yuklash rejasini hisoblayman. Kompaniyaning parvozlarni boshqarish markazi bilan doimiy aloqada bo'laman, chunki zarur hollarda, uchish vaqtini o'zgartirish bo'yicha birga qaror qabul qilishimiz kerak bo'lishi mumkin.



#### – Где вы побывали в качестве лоудмастера?

– Благодаря работе я побывал во многих странах Европы и в разных уголках Китая. Особенно запомнился Мадрид с его темпераментными и гостеприимными жителями, и очень поразили Шэньчжэнь и Гуанчжоу своей удивительной кухней, живописными местами и добродушными людьми. В начале работы мы часто летали в жаркий Дубай.

Были и особые рейсы: например, гуманитарные. Однажды нас экстренно направили в Герат после разрушительного землетрясения. Мы доставили 100 тонн гуманитарной помощи от правительства Узбекистана – продукты, палатки, всё необходимое для временного размещения пострадавших. Сложность была в том, что накануне ночью мы только вернулись с другого рейса. И всё же весь следующий день и ночь готовили груз, загружали борт и ранним утром вылетели. Посадка и взлёт были возможны только днём: в Герате не было электричества, светосигнальное оборудование не работало, и полёты в тёмное время суток были запрещены. Но мы понимали, что нас ждут, и несмотря на усталость сделали всё, чтобы успеть прибыть утром, разгрузиться и улётеть до заката. Это был волнительный и важный рейс. Приятно было осознавать, что ты – часть команды, которая действительно помогает людям.

#### – На ваш взгляд, сложно ли стать лоудмастером?

– Если погружаться в это с нуля, потребуются упорство, готовность к интенсивному обучению и, конечно, хорошая физическая форма. Обучение проходит очень насыщенно. Первый самолёт, с которым я работал, был грузовой Boeing 747, а он совсем непростой, с массой нюансов. Порой мы с ребятами сидели до трёх ночи после целого учебного дня, чтобы выполнить домашнее задание – рассчитать загрузку и центровку тренировочного рейса. Часто правильное решение было только одно, и нужно было просчитать всё до мелочей, соблюдая все параметры.

#### – Siz loudmaster sifatida qayerlarda bo'lgansiz?

– Ishim tufayli Yevropaning ko'plab mamlakatlarida va Xitoyning turli burchaklarida bo'ldim. Ayniqsa, Madrid o'zining jo'shqin va mehmondo'st aholisi bilan xotiramda chuqur iz qoldirdi. Shen-jen va Guanchjou esa o'zining hayratlanarli taomlari, manzarali joylari va samimiy odamlari bilan juda katta taassurot qoldirdi. Ish faoliyatimizning boshida tez-tez issiq Dubayga uchardik.

Maxsus reyslar ham bo'lgan: masalan, insonparvarlik reyslari. Bir safar bizni kuchli zilziladan keyin Hirota shoshilinch ravishda yuborishdi. Biz O'zbekiston hukumati tomonidan yuborilgan 100 tonna insonparvarlik yordami – oziq-ovqat, chodirlar, jabrlanganlarni vaqtincha joylashtirish uchun zarur barcha narsalarni yetkazdik. Qiyin tomoni shunda ediki, bundan bir kecha oldin biz boshqa bir reysdan endigina qaytgandik. Shunday bo'lsa-da, keyingi kun va tun davomida yuklarni tayyorladik, samolyotni yukladik va erta tongda uchib ketdik. Faqat kunduzi qo'nish va uchish mumkin edi: Hirotda elektr yo'q edi, yorug'lik-signal uskunalarini ishlamasdi va tungi parvozlarga ruxsat berilmasdi. Ammo bizni kutishayotganini bilardik va charchoqqa qaramay, ertalab yetib borish, yukni tushirish va quyosh botishidan oldin uchib ketish uchun barcha imkoniyatlardan foydalandik. Bu hayajonli va muhim parvoz edi. O'zingni chindan ham odamlarga ko'mak beradigan jamoaning bir qismi ekanligingni anglash yoqimli edi.

#### – Sizningcha, loudmaster bo'lish qiyinmi?

– Agar bu ishni mutlaqo noldan o'rganish kerak bo'lsa, qat'iyat, jadal o'rganishga tayyorlik va albatta, yaxshi jismoniy holat talab qilinadi. Mashg'ulotlar juda qizg'in o'tadi. Men ishlagan birinchi samolyot yuk tashuvchi Boeing 747 edi, u esa juda murakkab, ko'plab nozik jihatlarga ega. Ba'zan biz yigitlar bilan kun bo'yi o'qib, keyin tungi soat uchgacha o'tirib, uy vazifasini bajarardik – mashq parvozining yuk taqsimoti va muvozanatini hisoblashga urinardik. Ko'pincha faqat bitta to'g'ri yechim bo'lar, barcha parametrlarni hisobga olgan holda har bir mayda-chuydasigacha puxta o'ylab chiqish zarur edi.







Когда осваиваешь второй, третий, четвертый тип самолёта, становится проще: база уже есть, многое интуитивно понятно, но на первом этапе не всем удастся справиться. Кроме того, работа требует выносливости. График ненормированный, перелёты утомительные, командировки частые. Порой просыпаться утром в другом городе и пытаешься сообразить: где ты, который час, не пора ли на рейс.

Некоторые не выдерживают – отказываются от полётов, предпочитая стабильную работу на земле за меньшую зарплату, но с обычным расписанием. Ещё один сложный момент – это постоянные разлуки с близкими. Не каждый к этому готов.

**– Насколько длительны обычно ваши командировки?**

– По-разному. Бывает, вылетаешь на одну ночь, а возвращаешься через десять дней. Чаще всего командировки длятся от одного до нескольких дней, поэтому у меня всегда с собой небольшой чемодан с вещами на пару-тройку суток – на случай задержки рейса или если внезапно появится новый маршрут из промежуточного аэропорта.

Но для меня плюсы однозначно перевешивают минусы. Каждый рейс – это новый опыт, новая страна или знакомый город, в котором хочется побывать снова. Сегодня ты загораешь на песчаном берегу Средиземного моря, а через пару дней уже гуляешь по узким улочкам старинного европейского города. А потом возвращаешься домой с чемоданом впечатлений и гостинцев после долгой командировки – разве это не здорово?

**– Что бы вы хотели пожелать тем, кто только начинает этот путь?**

– За время работы я познакомился со множеством замечательных людей – пилотами, инженерами, сотрудниками наземных служб в разных странах. Профессия лоджмастера дала мне понять, что коммуникация очень важна в нашей сфере. Умение общаться – не просто полезный навык, это ключ к новым возможностям и личностному росту.

Каждый раз, отправляясь в аэропорт, я предвкушаю встречу с коллегами и уже заранее знаю, что рейс будет интересным. Поэтому новичкам хочу пожелать именно такого отношения к своей работе: с открытостью и любопытством к новому. Эта профессия дарит путешествия, впечатления, и, если подойти к ней с душой, может стать настоящим делом жизни. Пусть полёты будут спокойными, а путешествия – захватывающими.

Ikkinchi, uchinchi, to'rtinchi turdagi samolyotni o'rganiganingizda ish osonlashadi: asosiy bilim bor, ko'p narsa intuitiv tushunarli bo'ladi. Ammo dastlabki bosqichda hamma ham buning uddasidan chiqavermaydi. Bundan tashqari, bu kasb chidamlilikni talab qiladi. Ish vaqti tartibga solinmagan, parvozlar charchatadi, safarlar tez-tez bo'ladi. Ba'zan tongda boshqa shaharda uyg'onasiz-u, qayerda ekaningizni, soat nechaligini, reysga chiqish vaqti kelganini anglashga urinasiz.

Ba'zi odamlar bunga chiday olmaydi – parvozni tashlab, kamroq maoshli, ammo odatdagi ish jadvali bilan yerda ishlashni afzal ko'rishadi. Yana bir qiyin jihat – bu yaqinlaringizdan doimiy uzoqda bo'lish. Bunga hamma ham tayyor emas.

**– Xizmat safarlaringiz odatda qancha vaqt davom etadi?**

– Har xil bo'ladi. Ba'zan bir kechaga uchib ketasiz-u, o'n kundan keyin qaytasiz. Ko'pincha xizmat safarlari bir necha kundan iborat bo'ladi, shuning uchun men doimo yonimda ikki-uch kunlik kiyim-kechak solingan kichik chamadon olib yuraman. Bu reys kechikkan yoki oraliq aeroportdan yangi yo'nalish paydo bo'lib qolgan hollarda juda asqotadi.

Ammo men uchun ijobiy tomonlar salbiylardan ancha ustun. Har bir parvoz – bu yangi tajriba, yangi mamlakat yoki qayta borishni xohlaydigan tanish shahar. Bugun O'rta yer dengizining qumli sohilida quyoshda toblanasiz, oradan bir necha kun o'tib esa Yevropadagi qadimiy shaharning tor ko'chalarida sayr qilasiz. Keyin esa uzoq xizmat safaridan bir dunyo taassurotlar va sovg'alar bilan uyga qaytasiz – bu ajoyib emasmi?

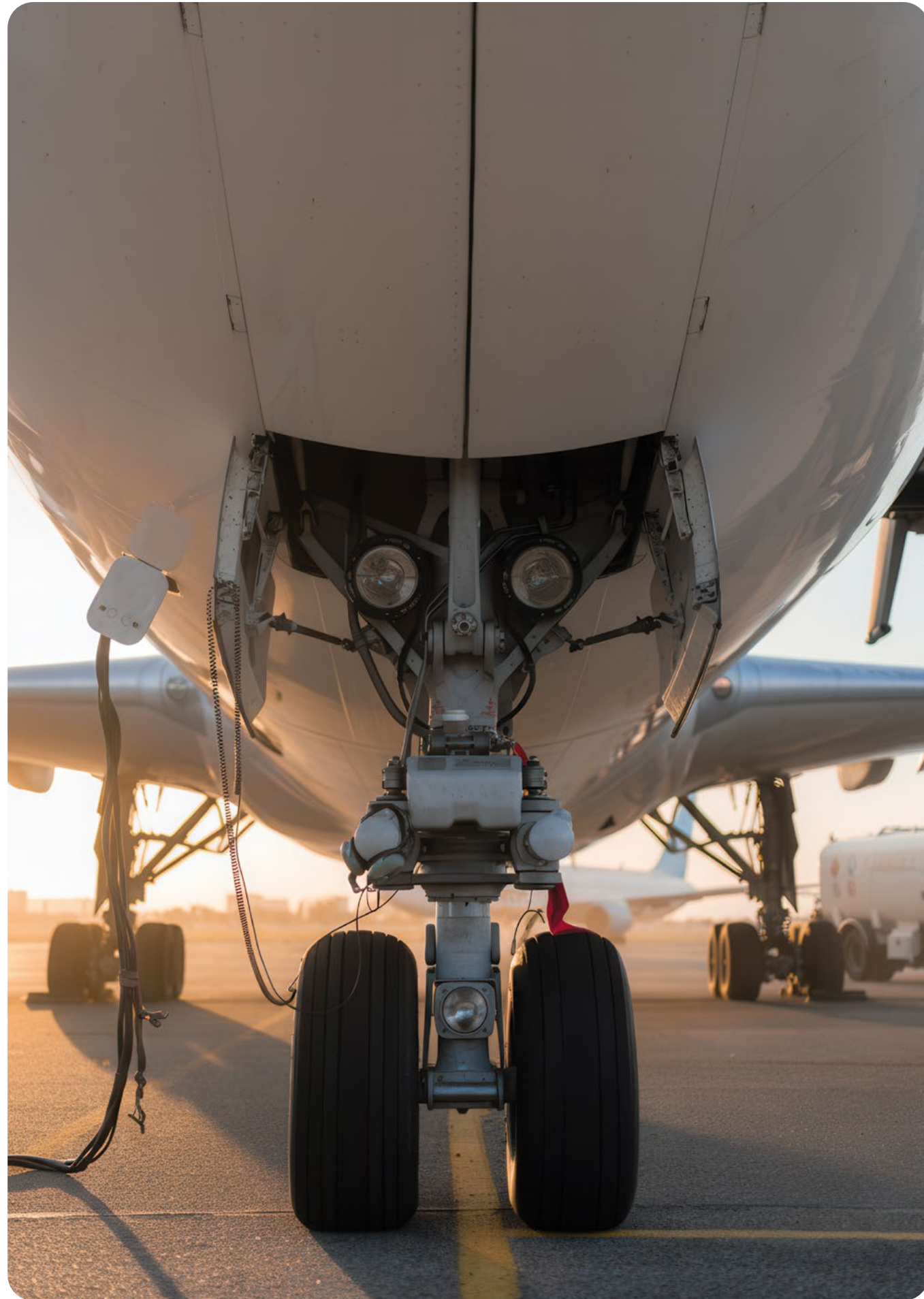
**– Bu kasbga endigina qadam qo'yayotganlarga qanday tilaklaringiz bor?**

– Ish faoliyatim davomida men juda ko'p ajoyib insonlar – uchuvchilar, muhandislar, turli mamlakatlardagi yer usti xizmati xodimlari bilan tanishdim. Loudmaster kasbi menga bizning sohada muloqot juda muhimligini anglatdi. Muloqot qilish mahorati shunchaki foydali ko'nikma emas, balki yangi imkoniyatlar va shaxsiy rivojlanishning kalitidir.

Doim aeroportga yo'l olganimda, hamkasblarim bilan uchrashishni intilqlik bilan kutaman va parvoz qiziqarli bo'lishini sezaman. Shu bois, yangi kelganlarga o'z ishlariga aynan shunday munosabatda bo'lishlari, yangilikka ochiqlik va qiziquvchanlik bilan qarashlarini tilayman. Bu kasb sayohatlar va taassurotlar hadya etadi, unga chin dildan yondashilsa, haqiqiy hayot ishiga aylanishi mumkin. Parvozlaringiz osoyishta, sayohatlaringiz esa hayajonli bo'lsin.





**ИВАН ЛУЖНЕЦКИЙ****– Как вы стали лодмастером?**

– С самого детства меня тянуло к небу – самолёты, космос, приключения. Я увлекался авиамоделированием, зачитывался научной и фантастической литературой, смотрел документальные фильмы вроде «Подводной одиссеи Жака-Ива Кусто». Всё это сформировало мой взгляд на мир и желание связать жизнь с авиацией. И к профессии лодмастера я шёл осознанно. Начинал с работы в аэропорту, в службе наземного обслуживания воздушных судов. Параллельно искал возможности пройти обучение, чтобы в будущем летать в составе экипажа.

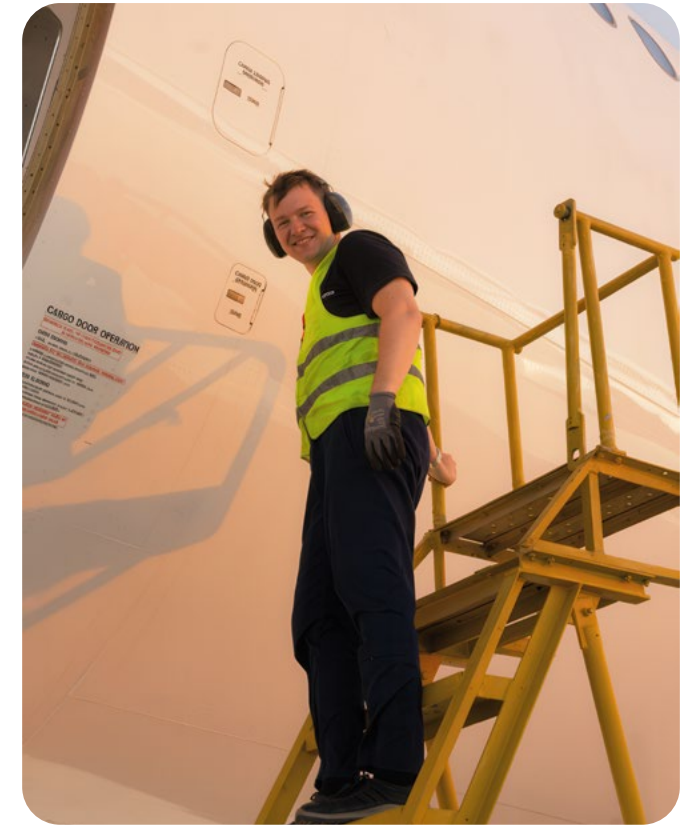
Как правило, подготовку лодмастеров организуют сами авиакомпании в зависимости от своих типов самолётов и стандартов. В этом смысле мне повезло: в My Freightier обучение было серьёзным и насыщенным, но благодаря прежнему опыту многое было знакомо. Уже на этапе теории мы ясно понимали, с чем предстоит столкнуться – это и помогло быстрее влиться в работу.

**– Что в вашем деле приносит наибольшее удовольствие?**

– Прежде всего – ощущение, что ты часть команды, которая делает непростую, но важную работу. Нравится чувствовать, что справляешься с задачами, от которых многое зависит. А ещё сам процесс полёта: вид из кабины, облака, звёздное небо ночью... На эшелоне звёзды выглядят совсем иначе, чем с земли – ярче, ближе. А когда ночью обходишь грозовой фронт и видишь, как внутри туч сверкают молнии, – это зрелище завораживает.

**– На грузовом самолёте удобнее летать, чем на пассажирском?**

– На грузовых Boeing 767 предусмотрено несколько дополнительных сидений для экипажа. Конечно, это не бизнес-класс, но для длительного перелёта вполне комфортно. А вот на меньшем по размеру Boeing 757 всего лишь двойное откидное кресло, как у бортпроводников, так что многое зависит от типа самолёта.

**IVAN LUZHNETSKIY****– Qanday qilib loudmaster bo'ldingiz?**

– Bolaligidan osmonga intilaman – samolyotlar, kosmos, sarguzashtlar. Men, aviamodellashtirish bilan shug'ullanar, ilmiy va fantastik adabiyotlarni o'qir, «Jak-Iv Kustonin suv osti odiseyasi» kabi hujjatli filmlarni tomosha qilardim. Bularning barchasi dunyoqarashimni shakllantirib, hayotimni aviatsiya bilan bog'lash istagini uyg'otdi. Loudmaster kasbiga esa men ongli ravishda keldim. Faoliyatimni aeroportda, havo kemalariga yer usti xizmat ko'rsatish bo'limida boshladim. Shu bilan birga, kelajakda ekipaj tarkibida uchish uchun o'qish imkoniyatlarini izladim.

Odatda, loudmasterlarni tayyorlashni aviakompaniyalarning o'zlari o'z samolyot turlari va standartlariga qarab tashkil etadilar. Bu borada menga omad kulib boqdi: My Freightier'da ta'lim olish jiddiy va mazmunli edi, ammo avvalgi tajribam tufayli ko'p narsa tanish tuyuldi. Nazariy bosqichidayoq biz qanday vaziyatlarga duch kelishimizni aniq tasavvur qildik – bu esa ishga tezroq kirishib ketishimizga yordam berdi.

**– Faoliyatingizda sizga nima eng ko'p zavq beradi?**

– Eng avvalo, sen murakkab, ammo muhim ishini qilayotgan jamoaning bir qismi ekaningni his qilish. Ko'p narsalarga bog'liq bo'lgan vazifalarni uddalayotganingni bilish ham yoqadi. Yana parvoz jarayoni: kabinadagi manzara, bulutlar, tunda yulduzli osmon... Eshelonda yulduzlar yerdagidan butunlay boshqacha – yorqinroq, yaqinroq bo'ladi. Tunda momaqaldiroq frontini aylanib o'tayotib, bulutlar ichida chaqmoqlar chaqnashini ko'rish esa – unutilmas manzara.

**– Yuk samolyotida uchish yo'lovchi samolyotiga qaraganda qulayroqmi?**

– Boeing 767 yuk tashuvchi samolyotlarida ekipaj uchun bir nechta qo'shimcha o'rindiqlar bor. Albatta, bu biznes-klass emas, lekin uzoq parvozlarda uchun yetarlicha qulay. Kichikroq Boeing 757'da esa bort kuzatuvchilarinikiga o'xshash faqatgina ikkita ochilib-yopiladigan o'rindiq bor, shuning uchun ko'p narsa samolyot turiga bog'liq bo'ladi.







#### – А что самое сложное в работе лоудмастера?

– Многозадачность. Часто приходится одновременно контролировать сразу несколько процессов. Например, пилоты ещё в пути из отеля, а к самолёту уже подъехал топливозаправщик: нужно срочно решать вопрос с заправкой. И тут же поступает информация, что на рейс добавили дополнительный груз. Значит, диспетчер должен пересчитать объём топлива, а ты – заново рассчитать центровку и оперативно передать агенту инструкцию по загрузке. А у агента, между прочим, не только твой рейс – у него ещё пара регулярных, и на каждом нужно всё успеть. И если вовремя не скоординировать все службы, то рейс задержится, пострадает расписание. Это действительно непросто, но в этом и интерес. лоудмастер – это связующее звено между всеми наземными службами. Можно сказать, дирижёр на технической сцене, от которого зависит, будет ли вся наземная операция выполнена без сбоев.

#### – В каких странах мира вам понравилось больше всего?

– Больше всего впечатлили Израиль и Китай. В Израиле – море и возможность заняться серфингом, если появляется свободное время, а в Китае мне близки культура, язык, архитектура. Плюс это отличная возможность практиковать языки – помимо английского, я знаю немецкий и китайский.

#### – А до работы лоудмастером вам уже доводилось путешествовать по миру?

– Да, ещё до прихода в My Freighter я успел многое повидать. Год работал в Сенегале учителем астрономии, три года преподавал английский в Китае, участвовал в археологических раскопках в Германии, погружался с аквалангом на Филиппинах, в Египте, Турции и снова в Сенегале. Путешествовал по Альпам, Кавказу, Тянь-Шаню, Саянам.

#### – Loudmastering ishida eng qiyin narsa nima?

– Ko'p vazifalilik. Ko'pincha bir vaqtning o'zida bir nechta jaryonni nazorat qilishga to'g'ri keladi. Masalan, uchuvchilar mehmonxonadan chiqib, yo'lda kelishmoqda, ammo samolyotga yoqilg'i quyish mashinasi kelib bo'lgan: bu masalani tezda hal qilish kerak. Shu payt reysga qo'shimcha yuk qo'shilgani haqida xabar keladi. Demak, dispatcher yoqilg'i hajmini qayta hisoblashi, sen esa markazlashtirishni yangidan hisoblab, yuklash bo'yicha ko'rsatmani agentga tezda yetkazishing zarur.

Aytgancha, agent faqat sening reysing bilan emas – u yana bir nechta muntazam reys bilan shug'ullanyapti va har biriga ulgurishi kerak. Agar xizmatlar vaqtida muvofiqlashtirilmasa, reys kechikadi va jadval buziladi. Bu, albatta, oson emas, lekin ishning qiziq tomoni ham aynan shunda. Loudmaster – barcha yer usti xizmatlari o'rtasidagi bog'lovchi bo'g'in. Aytish mumkinki, u texnik sahnadagi dirijyor, yer ustidagi barcha operatsiyalarni uzluk-siz bajarilishini ta'minlaydi.

#### – Dunyoning qaysi mamlakatlari sizga juda yoqdi?

– Eng katta taassurot qoldirgan mamlakatlar Isroil va Xitoy. Isroilda dengiz bor, bo'sh paytda syorfing bilan shug'ullanish mumkin. Xitoyning madaniyati, tili va me'morchiligi menga juda yaqin. Bundan tashqari, bu tillarni amalda qo'llash uchun ajoyib imkoniyat – ingliz tilidan tashqari, men nemis va xitoy tillarini bilaman.

#### – Loudmaster bo'lib ishlashdan oldin ham dunyo bo'ylab sayohat qilganmisiz?

– Ha, My Freighter'ga kelishimdan oldin ham ko'p joylarni ko'rganman. Bir yil Senegalda astronomiyadan, uch yil Xitoyda ingliz tilidan dars berdim, Germaniyada arxeologik qazishmalarda qatnashdim, Filippin, Misr, Turkiya va yana Senegalda akvalang bilan sho'ng'idim. Alp, Kavkaz, Tyanshan va Sayan tog'larini kezdirdim.



Путешествия всегда были важной частью моей жизни и, по сути, привели меня к тому, чем я занимаюсь сейчас.

#### – Приходилось ли вам оказываться в сложных или рискованных ситуациях?

– Приключений действительно хватало. Один раз я приехал на Филиппины заняться дайвингом и как раз началось извержение вулкана Тааль. Туристов будто бы сдуло – остались только я и несколько китайских дайверов. Честно говоря, мне даже понравилось: тишина, никаких толп. Вулкан, к счастью, успокоился быстро и без серьёзных последствий.

А вот другая ситуация была куда серьёзнее: в Африке я заболел малярией. Болезнь коварная: сильная лихорадка, высокая температура, а ещё в разных регионах разные штаммы, так что лечение может отличаться. Я обошёл четыре местные больницы, чувствовал себя всё хуже, а диагноз никто поставить не мог. На третий день слёг окончательно и думал, всё, «приплыли». Спасло то, что меня экстренно доставили в клинику французского Иностранного легиона, где оказался врач с нужным опытом. Он быстро распознал симптомы и назначил правильное лечение.

#### – При полётах в качестве лоудмастера как-то учитываются риски заболеваний?

– В нашей компании – да. Например, перед полётами в регионы с повышенным риском нам делают прививки, в том числе от жёлтой лихорадки. Кроме того, у нас есть страховка, которая покрывает медицинскую помощь во время командировок. Это важная часть подготовки, особенно когда работа связана с частыми перелётами в разные климатические зоны.

#### – Как семья реагирует на ваши длительные командировки?

– Думаю, каждый, кто выбирает такой путь, должен быть готов к долгим отлучкам. Когда ты моложе, это воспринимается проще, а с возрастом становится тяжелее. Но кто-то же должен делать эту непростую работу. Здесь, наверное, нужен определённый склад характера, с долей авантюризма. У «воздушного кочевника» просто не может быть другой жизни.

Сайоҳатлар doimo hayotimning muhim qismi bo'lgan va aslida, meni hozirgi faoliyatimga olib kelgan.

#### – Siz murakkab yoki xavfli vaziyatlarga tushib qolganmisiz?

– Sarguzashtlar yetarlicha bo'lgan. Bir safar men Filippinga dayving bilan shug'ullanish uchun borganimda, aynan o'sha payt Taal vulqoni otila boshladi. Sayyohlar go'yo shamol uchirib ketgandek yo'q bo'ldi – faqat men va bir nechta xitoylik dayverlar qoldi. Rostini aytsam, menga hatto yoqdi: tinchlik, hech qanday olomon yo'q. Yaxshiyamki, vulqon tezda tinchidi va jiddiy oqibatlar bo'lmadi.

Lekin boshqa bir holat ancha jiddiy bo'ldi: Afrikada men bezgakka chalinganman. Bu juda ayyor kasallik: kuchli isitma, yuqori harorat, ustiga-ustak, har bir hududda turli shtammlar uchraydi, shuning uchun davolash ham farq qilishi mumkin. Men to'rt marta mahalliy shifoxonalarga bordim, ahvolim tobora yomonlashdi, ammo hech kim aniq tashxis qo'ya olmadi. Uchinchi kuni butunlay yotib qoldim va o'yladim: «Tamom, yetib keldik». Meni qutqargani shoshilinch ravishda Fransiya Chet el legion klinikasiga olib borishdi, u yerda kerakli tajribaga ega shifokor bor ekan. U tezda alomatlarini aniqladi va to'g'ri davolashni tayinladi.

#### – Loudmaster sifatida parvozlarda kasallik xavflari qanday hisobga olinadi?

– Bizning kompaniyada bu e'tibordan chetda qolmaydi. Masalan, xavf darajasi yuqori bo'lgan hududlarga parvozdan oldin bizga emlashlar qilinadi, jumladan, sariq isitma kasalligiga qarshi. Bundan tashqari, bizda xizmat safarlari vaqtida tibbiy yordamni qamrab oladigan sug'urta bor. Bu tayyorgarlikning muhim qismi hisoblanadi, ayniqsa ish turli iqlim mintaqalariga tez-tez uchishlar bilan bog'liq bo'lgan hollarda.

#### – Oilangiz uzoq safarlaringizga qanday munosabatda?

– O'ylaymanki, bunday yo'lni tanlagan har bir kishi uzoq muddatli safarlarga tayyor bo'lishi kerak. Yoshligingda bu ancha oson qabul qilinadi, lekin yosh o'tgan sayin qiyinlashadi. Ammo bu murakkab ishni kimdir qilishiga to'g'ri keladi. Bu yerda, ehtimol, ma'lum bir fe'l-atvor turi, biroq sarguzashtga moyillik kerak. «Havo ko'chmanchisi» uchun boshqa turdagi hayot bo'lishi mumkin emas.







## АЛЕКСЕЙ ГРЕБИНЯК

## – Как складывался ваш путь в авиации?

– Авиацией увлекался с детства, хотя в семье с ней никто не был связан: отец был офицером, мама – учительницей. В мои дошкольные годы мы часто летали летом к бабушкам и дедушкам, и я обожаю смотреть на облака, самолёты, вертолёты. Конечно, мечтал стать лётчиком, но зрение подвело.

В небо я погрузился уже после школы – прыгал с парашютом в аэроклубе, читал книги об авиации. Студентом устроился в службу организации пассажирских перевозок аэропорта, но самолёты видел только через окно терминала, а хотелось быть ближе к реальному полю, «под бортом».

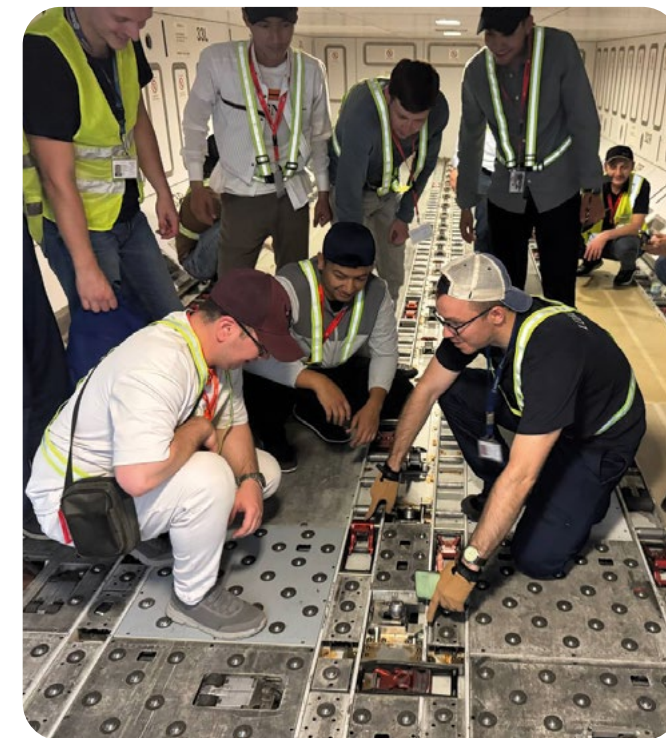
После университета отслужил срочную службу, а затем устроился в крупную грузовую авиакомпанию. Нас обучали с нуля: перевозка опасных грузов, расчёт загрузки и центровки, подготовка грузов к перевозке. Сначала работал на перроне, затем перешёл в офис, где занимался обработкой заявок коммерческой службы, но параллельно продолжал летать лодмастером, что позволяло не терять связь с реальной работой. С тех пор всегда стараюсь ориентироваться на производственные потребности, а не на «теорию из кабинета».

Когда компания My Freighter только запускала полёты, меня пригласили участвовать в запуске операционной деятельности. Много было знакомо, но появилось и немало новых задач. Однако именно это и ценно – новые вызовы, новый опыт.

## – Сколько в среднем длится обучение лодмастера?

– В среднем – не меньше месяца интенсивной теории, а затем практика: сначала в базовом аэропорту, потом в реальных рейсах. Подготовка лодмастера – это подготовка штучного специалиста, не все её вытягивают: кто-то не проходит по здоровью, у кого-то не получается освоить расчёты или планирование загрузки.

Есть международные требования к базовым знаниям и навыкам: лодмастер должен разбираться в правилах перевозки опасных грузов, знать конструктивные ограничения самолёта, уметь рассчитывать загрузку и центровку, подготавливать груз к перевозке, работать на перроне и строго соблюдать требования авиационной безопасности.



## АЛЕКСЕЙ ГРЕБИНЯК

## – Aviatsiyadagi yo'lingiz qanday boshlangan?

– Bolaligidan aviatsiyaga qiziqqanman, garchi oilamda bu soha bilan shug'ullangan hech kim bo'lmagan: otam ofitser, onam esa o'qituvchi edi. Maktabgacha yoshimda yozda ko'pincha buvi va bobolarimga uchib borardik va men bulutlar, samolyotlar, vertolyotlarga qarashni juda yaxshi ko'rardim. Albatta, uchuvchi bo'lishni orzu qilardim, ammo ko'rish qobiliyatim bunga yo'l qo'ymadi.

Maktabni tugatganimdan so'ng osmonga sho'ng'ib ketdim - aeroklubda parashyutdan sakrashni boshladim, aviatsiya haqidagi kitoblarni o'qidim. Talabalik paytimda aeroportning yo'lovchi tashishni tashkil qilish xizmatiga ishga joylashdim, lekin samolyotlarni faqat terminal oynasidan ko'rardim, menga esa haqiqiy maydonga, «bort ostiga» yaqin bo'lish yoqardi.

Universitetdan so'ng muddatli harbiy xizmatni o'tab, yirik yuk aviakompaniyasiga ishga kirdim. Bizni noldan o'qitishdi: xavfli yuklarni tashish, yuklash va markazlashni hisoblash, yuklarni tashishga tayyorlash. Avval perronda ishladim, so'ngra ofisga o'tdim, u yerda tijorat xizmatidan kelgan so'rovnomalarni qayta ishlardim, ammo parallel ravishda loudmaster sifatida uchishda davom etdim, bu esa haqiqiy ish bilan aloqani uzmaslikka yordam berdi. Shundan beri har doim ishlab chiqarish ehtiyojlariga e'tibor qaratishga, «kabinet nazariyasi» bilan cheklanmaslikka harakat qilaman.

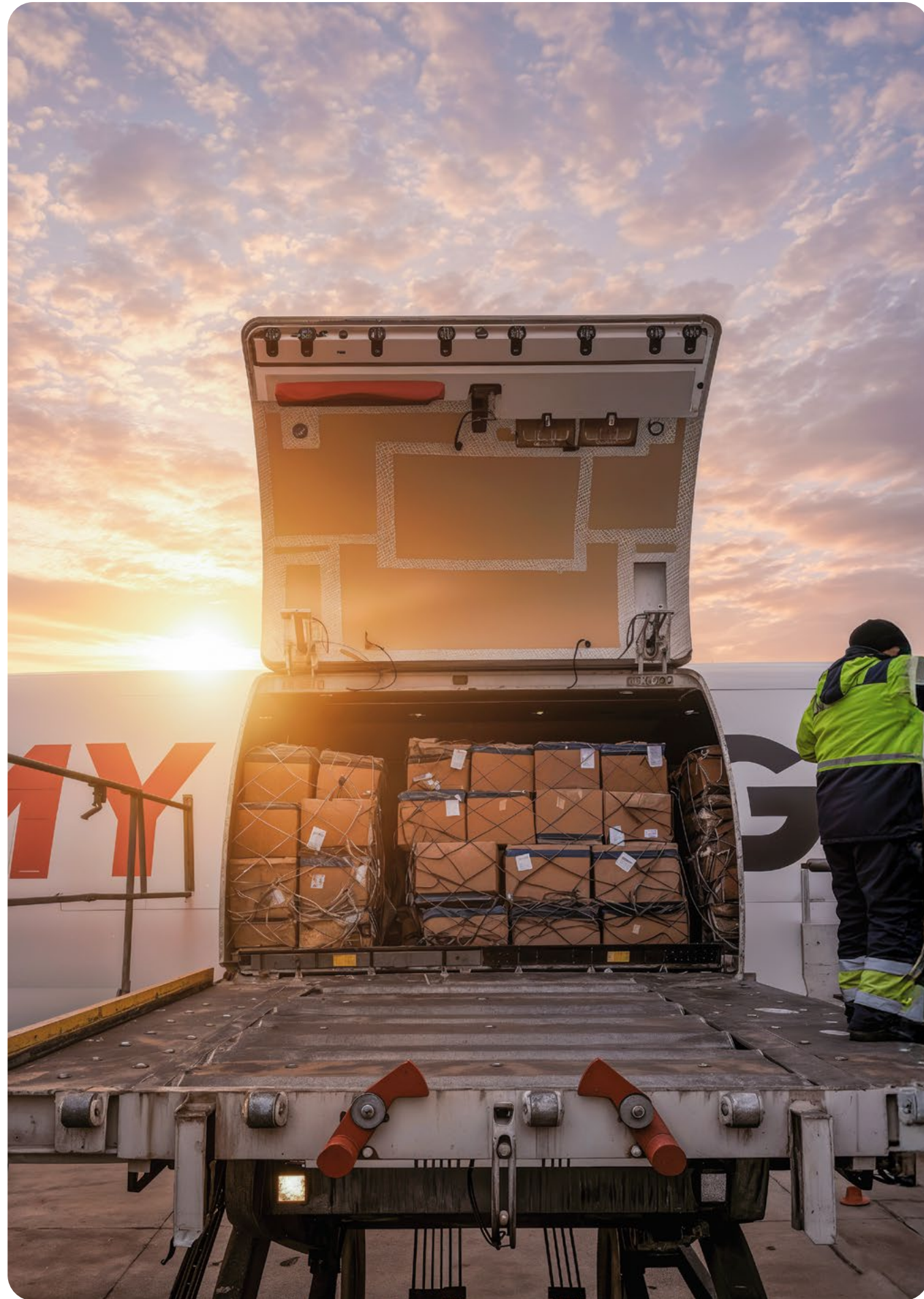
My Freighter parvozlari endi boshlayotganida meni operatsion faoliyatni ishga tushirishga taklif qilishdi. Ko'p narsalar tanish bo'lsa-da, yangi vazifalar ham paydo bo'ldi. Ammo aynan shu narsalar qadrlı – yangi chaqiriqlar, yangi tajribalar.

## – Loudmaster o'rtacha qancha vaqt o'qiydi?

– O'rtacha hisobda kamida bir oy intensiv nazariya bo'ladi, so'ng amaliyot: avval bazaviy aeroportda, keyin esa haqiqiy reyslarda. loudmasterni tayyorlash –bu noyob mutaxassisni yetishtirish jarayoni bo'lib, buni hamma ham uddalay olmaydi: kimdir salomatligi bo'yicha o'ta olmaydi, kimdadir yuklash hisob-kitoblari yoki rejalashtirishni o'zlashtirish qiyin kechadi.

Xalqaro talablarga ko'ra, loudmaster xavfli yuklarni tashish qoidalarini bilishi, samolyotning konstruktiv cheklolarini tushunishi, yuklash va markazlash hisoblarini qila olishi, yukni tashishga tayyorlashi, perronda ishlashi hamda aviatsiya xavfsizligi talablariga qat'iy rioya qilishi kerak.





**– Насколько разнообразна география вашей работы?**

– Только за первые девять лет полётов я побывал примерно в шестидесяти странах на пяти континентах. Где-то день-два, как в Африке или Европе, где-то в длительных командировках. Ещё до работы в My Freighter мне довелось месяц прожить в Японии и месяц в Южной Корее, совмещая удалённую офисную работу с обслуживанием рейсов. У других коллег тоже были интересные маршруты – кто-то летал в Штаты на несколько месяцев, кто-то по три месяца выполнял рейсы в Антарктиду с ночёвками там. Уже работая в My Freighter, я побывал в Китае, Чехии, Вьетнаме, Египте, летал с гуманитарной помощью в Афганистан, перевозил грузы из Пакистана, так что если повезёт – география впечатляющая.

**– Что чаще всего становится профессиональным вызовом?**

– Удерживать внимание на мелочах и сохранять ритм в командировках. Ты знаешь, как всё должно работать в идеале, но на практике идеал – редкость, и это добавляет стресса. Иногда именно дотошность и внимательность становятся тем, что предотвращает инциденты и ошибки.

**– Бывало ли, что вы ошибались в расчётах или рутинных операциях?**

– Конечно, все мы люди, ошибки случаются, особенно на фоне усталости и недосыпа. Когда несколько ночей толком не спишь, риск промахнуться возрастает, поэтому важно чётко знать порядок действий и проверок на рейсе – это основа безопасности. Всегда подчёркиваю при обучении новичков: уставший человек – главный кандидат на критическую ошибку, а в нашей работе это недопустимо.

**– Что бы вы порекомендовали тем, кто мечтает о работе в авиации и хочет летать?**

– В первую очередь учите английский. Он нужен и для изучения технической литературы, и для общения с инструкторами и коллегами по всему миру. Следите за здоровьем и физической формой: полёты здоровья не прибавляют, а мы, лодмастеры, часто работаем буквально на высоте: грузовая палуба может быть в трёх-пяти метрах над землёй, и в дождь и ветер приходится карабкаться по лестницам. Конечно, здоровье космонавта не требуется, но голова не должна кружиться от усталости. Ну и самое главное – это желание учиться и не расслабляться. В нашей профессии не работает принцип «выучил – сдал – забыл». Физика – не место для импровизации. Здесь важно всё: знания, точность, внимание. ➤

**– Ish geografiyasi qanchalik keng?**

– Faqat dastlabki to'qqiz yilgi parvozlarim davomida besh qit'adagi oltmishta mamlakatda bo'ldim. Ba'zi joylarda – Afrikada yoki Yevropada – bir-ikki kun, boshqa joylarda esa uzoq xizmat safarlari bo'lgan. My Freighter'ga kelishimdan oldin ham Yaponiyada bir oy, Janubiy Koreyada bir oy yashab, masofadan turib ofis ishini reyslarga xizmat ko'rsatish bilan birga olib borganman. Hamkasblarim orasida ham qiziqarli yo'nalishlarga ega bo'lganlar bor – kimdir AQShga bir necha oyga uchgan, yana kimdir uch oy davomida Antarktida reyslarini bajarib, u yerda tunab qolgan. My Freighter'da ishlash davrida Xitoy, Chexiya, Vetnam, Misrga borganman, Afg'onistonga insonparvarlik yordami olib borganman, Pokistondan yuk tashidim – agar omad kelsa, geografiya hayratlanarli.

**– Kasbiy jihatdan eng katta chaqiriq nima?**

– Xizmat safarlarida mayda detallarni nazorat qilish va ish ritmini saqlab qolish. Qog'ozda hammasi mukammal ishlashi kerak, ammo amaliyotda mukammallik juda kam uchraydi, bu esa stressni oshiradi. Ba'zida aynan sinchkovlik va diqqat e'tibor hodisalarni yoki xatolarni oldini olishda hal qiluvchi bo'ladi.

**– Hisob-kitob yoki oddiy jarayonlarda xato qilgan holatingiz bo'lganmi?**

– Albatta, biz ham odammiz, ayniqsa charchoq va uyqusizlik fonida xatolar bo'lishi mumkin. Bir necha kecha yaxshi uxlamasangiz, xato qilish xavfi oshadi, shuning uchun reysda harakatlar va tekshiruvlar tartibini aniq bilish juda muhim – bu xavfsizlikning asosi. Yangi ishchilarni o'qitishda har doim ta'kidlayman: charchagan odam – tanqidiy xatoga eng asosiy nomzod, bu esa bizning ishimizda mutlaqo yo'l qo'yib bo'lmaydigan holat.

**– Aviatsiyada ishlashni orzu qiladigan va uchishni xohlaydiganlarga nima tavsiya qilasiz?**

– Eng avvalo ingliz tilini o'rganing. U texnik adabiyotlarni o'rganishda ham, butun dunyodagi instruktorlar va hamkasblar bilan muloqotda ham zarur. Salomatlikni nazorat qiling: parvozlarda sog'liqni mustahkamlamaydi, biz loudmasterlar esa ko'pincha so'zning to'g'ri ma'nosida balandlikda ishlaymiz – yuk palubasi yer sathidan uch-besh metr baland bo'ladi, yomg'irda ham, shamolda ham narvonlardan chiqamiz. Kosmonavt sog'lig'i talab qilinmaydi, lekin charchoqdan bosh aylanishiga yo'l qo'yib bo'lmaydi. Va eng asosiysi – o'rganishga ishtiyoq va bo'shashmaslik. Bizning kasbda «o'rgandim – topshirdim – unutdim» ishlamaydi. Fizika – improvizatsiya uchun joy emas. Bu yerda hamma narsa muhim: bilim, aniqlik, diqqat. ➤



# BIRINCHILAR OSMONDA

ПЕРВЫЕ В ВОЗДУХЕ



**Н**аво – bu faqat biz nafas oladigan unsur yoki muhit emas, balki qahramonliklar tugʻilib, orzular roʻyobga chiqadigan makon. Oʻzbekiston uchun havo birinchilikka erishish maydoniga aylandi: bu yerda mintaqadagi ilk samolyot parvoz qildi, birinchi aeroportning darvozalari ochildi va birinchi milliy uchuvchi osmonga koʻtarildi. Mualliflik ustunida kino boʻyicha PhD darajasi sohibi, Istanbul kino akademiyasi akademigi, butun Rossiya davlat kinematografiya instituti Toshkent filialining asoschisi Eldar Yuldashev – oʻzbek osmonining tarixi haqida soʻz yuritadi. U bu tarix oddiy voqealarning bayoni emasligini, balki jasorat, ilgʻorlik va xotira haqidagi ilhomlantiruvchi hikoya ekanligini taʼkidlaydi.

**В**оздух – это не только стихия, которой мы дышим, но и пространство, в котором рождаются подвиги и сбываются мечты. Для Узбекистана воздух стал ареной первенства: здесь взлетел первый самолёт региона, распахнулись ворота первого аэропорта и в небо поднялся первый национальный лётчик. В авторской колонке Эльдар Юлдашев – обладатель степени PhD по кино, академик Стамбульской киноакадемии, организатор Ташкентского филиала ВГИК, рассказывает о том, что история узбекского неба – это не просто хроника, а вдохновляющая история о смелости, первенстве и памяти.



Так уж было суждено, что родиной первого воздушного судна и первой воздушной гавани Центральной Азии стал Ташкент. И объединяет их фигура, ставшая символом узбекской авиации, – первый национальный лётчик **Абдусамат Тайметов**. Именно он позже встанет у штурвала легендарного самолёта и возглавит Ташкентский аэропорт.

Эта история словно «золотой треугольник» регионального первенства: лётчик, самолёт и аэропорт, и она нашла отражение в документальной ленте **«Тайметов. Вестник Победы»** – единственном масштабном проекте в Узбекистане, посвящённом 80-летию окончания Второй мировой войны.

Фильм, созданный при поддержке Uzbekistan Airports, сразу стал событием и за пределами страны. Его премьера прошла в одном из старейших кинотеатров мира – московском «Художественном» на Арбатской площади. Именно здесь в 1926 году впервые показали лучший фильм всех времен и народов «Броненосец Потёмкин», в 1931-м – первую звуковую картину «Путёвка в жизнь», в 1936-м – первый цветной фильм «Груня Корнакова». И вот в 2025-м – узбекскую ленту о Тайметове.

Уже за первый месяц картина завоевала три международных награды. Она получила диплом «Лучший фильм» на XIX Международном медиафоруме «Диалог культур», признание как «Лучший дебют» на XXXIV Кинофоруме «Золотой Витязь» и стала обладателем приза прессы на «Евразия-Кинофест», обойдя девяносто конкурсных картин, в том числе и работы мэтров узбекского кино: «Умида. Сон о Фудзияме» Зулфикара Мусакова и «Махтумкули Фираги» Музаффара Эркинова. Показ фильма также совпал с 34-й годовщиной независимости Узбекистана: в честь этого лента была представлена в странах СНГ и Китае – от Алматы до Харбина.

История Тайметова и узбекского неба – настоящая сага о первенстве, мужестве и героизме целого народа. Итак, разложим её по полочкам.

Taqdir taqozosiga koʻra, Markaziy Osiyodagi ilk havo kemasi-ning va birinchi havo bandargohining vatani aynan Toshkent boʻldi. Oʻzbek aviatsiyasining ramziga aylangan shaxs – birinchi milliy uchuvchi **Abdusamat Taymetov** ularni birlashtiradi. Aynan u keyinchalik afsonaviy samolyot shurturaliga oʻtiradi va Toshkent aeroportiga rahbarlik qiladi.

Bu voqea mintaqaviy birinchilikning «oltin uchburchagi»ga oʻxshaydi: uchuvchi, samolyot va aeroport. U **«Taymetov. Gʻalaba darakchisi»** nomli hujjatli filmda oʻz aksini topgan. Mazkur film Ikkinchi jahon urushi tugaganining 80 yilligiga bagʻishlangan Oʻzbekistondagi yagona keng qamrovli loyiha hisoblanadi.

Uzbekistan Airports koʻmagida yaratilgan film qisqa fursatda mamlakatdan tashqarida ham katta shov-shuvga sabab boʻldi. Uning premyerasi dunyoning eng qadimiy kinoteatrlaridan biri – Moskvaning Arbat maydonidagi «Xudojestvenniy»da boʻlib oʻtdi. Aynan shu yerda 1926-yilda barcha davrlarning va xalqlarning eng sara filmi hisoblangan «Bronenosets Potyomkin» ilk bor namoyish etilgan, 1931-yilda birinchi ovozi film «Putyovka v jizn», 1936-yilda esa birinchi rangli film «Grunya Kornakova» tomoshabinlarga taqdim etilgan edi. Endi esa, 2025-yilda – Taymetov haqidagi oʻzbek filmi shu sahnada namoyish qilindi.

Birinchi oynning oʻzidayoq film uchta xalqaro mukofotga sazovor boʻldi. U XIX Xalqaro «Madaniyatlar muloqoti» media forumida «Eng yaxshi film» diplomini qoʻlga kiritdi, XXXIV «Oltin Vityaz» kinoforumida «Eng yaxshi debyt» sifatida eʼtirof etildi va «Yevrosiyo-Kinofest»da matbuot mukofotiga sazovor boʻldi. Film tanlovga taqdim qilingan toʻqsonta filmlarni, shu jumladan, oʻzbek kinosi ustalarining asarlarini – Zulfiqor Musoqovning «Umiida. Fudziyama haqidagi tush» va Muzaffar Erkinovning «Maxtumlul Firogʻiy» filmlarini ortda qoldirdi.

Film namoyishi Oʻzbekiston mustaqilligining 34 yilligiga ham toʻgʻri keldi: shu munosabat bilan kartina MDH mamlakatlari va Xitoyda – Olmaotadan to Xarbingacha boʻlgan hududlarda taqdim etildi.

Taymetov va oʻzbek osmoni tarixi – butun bir xalqning peshqadamligi, jasorati va qahramonligi haqidagi haqiqiy dostonidir. Keling, uni batafsil koʻrib chiqaylik.







*Борис Лисун*  
советский авиаконструктор,  
организатор производства  
самолёта Ли-2

*Boris Lisunov*  
sovet aviakonstruktori, Li-2  
samolyotini ishlab chiqarish  
tashkilotchisi

**ПЕРВОЕ ВОЗДУШНОЕ СУДНО ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ**

В декабре 1941 года в Ташкент из подмосковных Химок на 17 эшелонах были эвакуированы сотрудники и оборудование авиазавода. Всего через девять месяцев при поддержке руководства республики и всего народа здесь поднялась в небо совершенно новая крылатая машина – первый самолёт Ли-2, созданный на базе ПС-84 инженером Борисом Лисуновым.

Однако в 1942 году, с началом формирования авиации дальнего действия, выяснилось: тяжёлых бомбардировщиков в стране катастрофически не хватает. Решение нашли быстро: переоборудовали Ли-2 в ночной бомбардировщик. Эти воздушные суда участвовали в ключевых операциях войны: от бомбардировок и разведки до эвакуации раненых и доставки боеприпасов. И если на земле символами Победы стали танк Т-34 и «Катюша», то в воздухе это был ташкентский Ли-2.

Наши самолёты стали главным воздушным мостом осаждённого Ленинграда: перебрасывали продовольствие и продукты питания, а обратным рейсом перевозили гражданское население, в том числе квалифицированных рабочих, специалистов, ученых и детей. Именно таким образом в Ташкент была эвакуирована Ленинградская консерватория.

Выполняя по два рейса в день, они доставляли в город до 150 тонн продовольствия. Так, за несколько месяцев в город доставили 5 тысяч тонн продуктов и вывезли 50 тысяч человек. В память об этом в центре экспозиции музея «Дорога жизни» в Санкт-Петербурге установлен именно Ли-2.

Всего ташкентский завод выпустил 4276 таких самолётов, половину из них – в тяжёлые годы войны. Сегодня памятники легендарному борту установлены по всему миру – от острова Диксон до Варшавы, а Народный банк Китая выпустил банкноту с его изображением. Примечательно, что один такой самолёт все ещё в строю – он входит во флот венгерской авиакомпании Malév и назван именем авиационного инженера Теодора фон Кармана.

**MARKAZIY OSIYONING BIRINCHI HAVO KEMASI**

1941-yil dekabrda Toshkentga Moskva yaqinidagi Ximkidan 17 ta eshelon orqali aviatsiya zavodining xodimlari va uskunalari evakuatsiya qilindi. Atigi to'qqiz oy o'tgach, respublika rahbariyati va butun xalqning qo'llab-quvvatlashi natijasida bu yerda mutlaqo yangi qanotli mashina – muhandis Boris Lisunov tomonidan PS-84 asosida yaratilgan birinchi Li-2 samolyoti havoga ko'tarildi.

Biroq, 1942-yilda uzoq masofali aviatsiya tashkil etila boshlangach, mamlakatda og'ir bombardimonchi samolyotlar nihoyatda yetishmasligi ma'lum bo'ldi. Yechim tez topildi: Li-2'ni tungi bombardimonchiga aylantirishdi. Ushbu havo kemalari urushning eng muhim operatsiyalarida: bombardimonlar va razvedkadan tortib, yaradorlarni evakuatsiya qilish hamda o'q-dorilarni yetkazib berishda faol qatnashdi. Yerda T-34 tanki va «Katyusha» g'alaba ramzlariga aylangan bo'lsa, osmonda bu – Toshkentning Li-2 samolyoti edi.

Bizning samolyotlarimiz qamal ostida qolgan Leningrad uchun asosiy «havo ko'prigi»ga aylandi: ular oziq-ovqat va boshqa zarur mahsulotlarni yetkazib berdi, orqaga qaytishda esa fuqarolarni – malakali ishchilar, mutaxassislar, olimlar va bolalarni tashidi. Ana shu yo'l bilan Leningrad konservatoriyasi ham Toshkentga evakuatsiya qilindi.

Kuniga ikki marta reys bajarib, ular shaharga 150 tonnagacha oziq-ovqat yetkazib berardilar. Bir necha oy ichida ular 5 ming tonna mahsulot olib kelib, 50 ming kishini evakuatsiya qilgan. O'sha kunlardan xotira sifatida, bugun Sankt-Peterburgdagi «Hayot yo'li» muzeyi ekspozitsiyasining markaziga aynan Li-2 o'rnatilgan.

Toshkent zavodi jami 4276 ta shunday samolyotni ishlab chiqargan bo'lib, ularning yarmi urushning og'ir yillarida tayyorlangan. Bugungi kunda bu afsonaviy samolyotga bag'ishlangan yodgorliklar butun dunyo bo'ylab – Dikson orolidan to Varshavagacha o'rnatilgan, hatto Xitoy Xalq banki uning tasviri tushirilgan banknot chiqargan. E'tiborli jihati shundaki, bunday samolyotlardan biri hanuz parvozda – u Vengriyaning Malev aviakompaniyasi parkida bo'lib, mashhur aviatsiya muhandisi Teodor fon Karman nomi bilan ataladi.



**ПЕРВАЯ ВОЗДУШНАЯ ГАВАНЬ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ**

Первый аэропорт региона тоже появился в Ташкенте. 12 мая 1924 года отсюда отправился первый пассажирский рейс Ташкент – Бишкек – Алматы. За год через новый аэродром прошло около тысячи пассажиров, пять тонн груза и 200 килограммов почты, а Узбекистан стал главным авиаузлом региона.

Вскоре Ташкент связал не только города Центральной Азии, но и международные маршруты: в 1927 году открылась линия Ташкент – Кабул, а в 1930-м были приняты первые рейсы из Москвы.

В 1958 году аэропорт (и снова первым в регионе!) получил статус международного I класса. Он стал площадкой и для авиапремьер: 20 сентября 1972 года именно сюда совершил свой первый рейс сверхзвуковой Ту-144, а 26 декабря 1982 года ташкентский аэропорт стал единственным в Центральной Азии и вторым после Москвы аэродромом, способным принимать и обслуживать четырёхдвигательный среднемагистральный широкофюзеляжный пассажирский самолёт первого класса Ил-86.

Сегодня Международный аэропорт «Ташкент» им. Ислама Каримова переживает масштабное обновление и продолжает удерживать позицию одного из главных авиаузлов региона.

**MARKAZIY OSIYODAGI BIRINCHI HAVO BANDARGOHI**

Mintaqadagi birinchi aeroport ham Toshkentda barpo etilgan. 1924-yil 12-may kuni bu yerdan ilk yo'lovchi reysi – Toshkent – Bishkek – Olmaota yo'nalishi amalga oshirildi. Bir yil davomida yangi aerodrom orqali mingga yaqin yo'lovchi, besh tonna yuk va 200 kilogramm pochta tashildi, O'zbekiston esa mintaqaning asosiy aviatsiya markaziga aylandi.

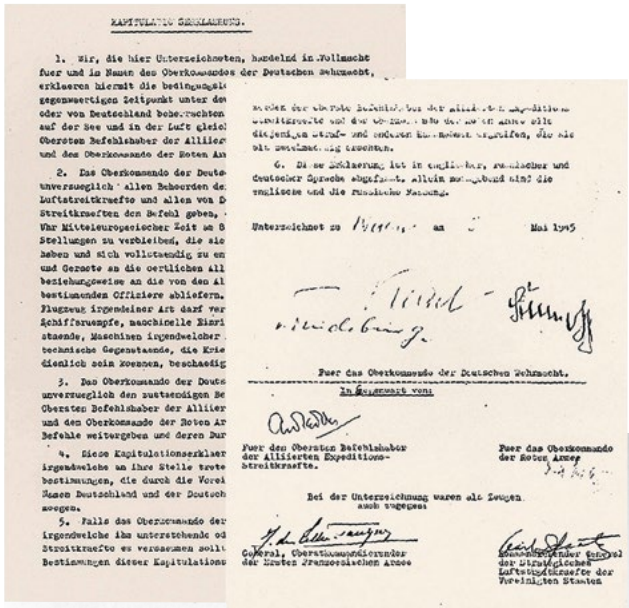
Oradan ko'p o'tmay, Toshkent nafaqat Markaziy Osiyo shaharlarini, balki xalqaro yo'nalishlarni ham o'zaro bog'ladi: 1927-yilda Toshkent – Qobul yo'nalishi ochildi, 1930-yilga kelib esa Moskvadan birinchi parvozlari qabul qilina boshlandi.

1958-yilda aeroport (yana mintaqada birinchi bo'lib!) xalqaro I toifa maqomini oldi. U aviatsiya premyeralari uchun ham maydon bo'ldi: 1972-yil 20-sentyabrda aynan shu yerga o'ta tezkor Tu-144 ilk reysini amalga oshirdi, 1982-yil 26-dekabrda esa Toshkent aeroporti Markaziy Osiyoda yagona va Moskvadan keyin ikkinchi bo'lib, to'rt dvigatelli, o'rta masofaga mo'ljallangan, keng fyuzelyajli birinchi toifadagi Il-86 yo'lovchi samolyotini qabul qilish va xizmat ko'rsatish imkoniyatiga ega bo'ldi.

Bugun Islom Karimov nomidagi Toshkent xalqaro aeroporti keng ko'lamli yangilanish jarayonini boshidan kechirmoqda va mintaqaning eng muhim aviatsiya markazlaridan biri sifatida o'z mavqeini mustahkamlashda davom etmoqda.







ПЕРВЫЙ УЗБЕК В ВОЗДУХЕ

С первых дней войны с фашистской Германией почти весь личный состав авиационных подразделений узбекского гражданского флота был включен в военно-воздушные силы: на фронте сражались 2500 авиаторов из Узбекистана. Среди них – Абдусамат Тайметов. Именно он 9 мая 1945 года доставил из Берлина в Москву главный документ для всего человечества – Акт о безоговорочной капитуляции Германии, то самое знамя Победы с Рейхстага и штандарты для парада на Красной площади.

Его путь к этому историческому дню был непрост. С 1941 по 1943 годы Тайметову отказывали в отправке на фронт. Лишь в 1944-м он оказался в самой гуще войны, но за этот год выполнил около 200 ночных вылетов за линию фронта, десантировал разведчиков и диверсантов. В 1945 году он уже служил капитаном 19-го авиаполка особого назначения.

OSMONNI ZABT ETGAN BIRINCHI O'ZBEK

Fashist Germaniyasiga qarshi urushning dastlabki kunlaridanoq O'zbekiston fuqarolik aviatsiyasi bo'linmalarining deyarli barcha shaxsiy tarkibi harbiy – havo kuchlari tarkibiga kiritildi: frontda 2500 nafar o'zbek aviatori jang qildi. Ular orasida Abdusamat Taymetov ham bor edi. Aynan u 1945-yil 9-may kuni Berlindan Moskvaga butun insoniyat uchun muhim hujjat – Germaniyaning so'zsiz taslim bo'lishi to'g'risidagi Aktini, Reyxstagdan olingan G'alaba bayrog'ini va Qizil maydondagi tantanali parad uchun mo'ljallangan shtandartlarni olib kelgan edi.

Uning bu tarixiy kunga yetib kelishi oson kechmadi. 1941-yildan 1943-yilgacha Taymetovni frontga yuborishmadi. Faqat 1944-yilda u urushning eng qizg'in nuqtalariga kirib bordi va bir yil ichida 200 ga yaqin tungi parvozni amalga oshirib, razvedkachilar va diversantlarni dushman ortiga tashladi. 1945-yilga kelib, u maxsus topshiriqli 19-aviapolk kapitani sifatida xizmat qildi.

AYNAN ABDUSAMAT TAYMETOV 1945-YIL 9-MAY KUNI BERLINDAN MOSKVAGA BUTUN INSONIYAT UCHUN MUHIM HUJJAT – GERMANIYANING SO'ZSIZ TASLIM BO'LISHI TO'G'RISIDAGI AKTNI OLIB KELGAN EDI

ИМЕННО АБДУСАМАТ ТАЙМЕТОВ 9 МАЯ 1945 ГОДА ДОСТАВИЛ ИЗ БЕРЛИНА В МОСКВУ ГЛАВНЫЙ ДОКУМЕНТ ДЛЯ ВСЕГО ЧЕЛОВЕЧЕСТВА – АКТ О БЕЗОГОВОРЧНОЙ КАПИТУЛЯЦИИ ГЕРМАНИИ



И вот 6 мая 1945 года капитан Тайметов возвращается с важного задания из далёкого Тегерана на подмосковную военную базу, даже не догадываясь, что уже на следующий день ему будет суждено выполнить особо секретную операцию, которая поставит точку во Второй мировой войне. Об этом не говорили долгие десятилетия, молчал и он сам, так как подписал документы о неразглашении государственной тайны. До снятия грифа «секретно» оставался в неведении весь народ.

После войны Тайметов вернулся в Узбекистан, но уже в систему гражданской авиации. Сначала летал сам, затем много лет возглавлял ташкентский аэропорт. Именно при нём он получил статус международного аэропорта первого класса.

Нужно сказать, что первым Тайметов был всегда и во всём. Именно он был руководителем первого учебного учреждения по подготовке лётчиков, которое когда-то находилось в Сырдарье. Также он является инициатором первой пенсионной реформы для лётного состава, благодаря которой в разы увеличились пенсионные выплаты ветеранам-авиаторам.

Не менее известна была и его супруга – Бибинисо Балтабаева. Будучи первой в истории узбекской парашютисткой, она совершила немало подвигов во благо Родины. Но это уже другая история... ➔



Shunday qilib, 1945-yil 6-may kuni kapitan Taymetov uzoq Tehrondan Moskva yaqinidagi harbiy bazaga muhim topshiriqni bajarib qaytar ekan, u oradan bir kun o'tib, Ikkinchi jahon urushiga nuqta qo'yadigan maxfiy operatsiyani amalga oshirishi kerakligini hatto tasavvur ham qilmagan edi. Bu haqda uzoq o'n yilliklar davomida gapirilmadi, davlat siri bo'yicha maxfiylik hujjatlariga imzo chekkani uchun Taymetovning o'zi ham sukut saqladi. Faqat «maxfiy» grifi olib tashlangach, butun xalq bu voqeadan xabardor bo'ldi.

Urushdan so'ng Taymetov O'zbekistonga qaytdi, biroq endi fuqarolik aviatsiyasi tizimiga qaytdi. Avval o'zi parvoz qildi, so'ngra ko'p yillar davomida Toshkent aeroportiga rahbarlik qildi. Aynan uning davrida aeroport birinchi toifadagi xalqaro aeroport maqomini oldi.

Aytish kerakki, Taymetov har doim va hamma narsada birinchi edi. Aynan u bir paytlar Sirdaryoda joylashgan uchuvchilar tayyorlash bo'yicha birinchi o'quv muassasasining rahbari bo'lgan. Shuningdek, u uchuvchilar uchun birinchi pensiya islohoti tashabbuskori bo'lib, bu islohot tufayli aviatsiya faxriylariga to'lanadigan pensiya miqdori bir necha baravar oshdi.

Uning turmush o'rtog'i – Bibiniso Baltabayeva ham mashhur edi. U o'zbek tarixida birinchi parashyutchi ayol bo'lib, Vatan ravnaqi yo'lida ko'plab jasoratlarini amalga oshirgan. Lekin bu boshqa bir hikoya... ➔



# ПРОФЕССИЯ – НЕБО

## OSMONGA OSHNO QILGAN KASB

*Что общего между небом и женщиной, которая выбрала его своей профессией? Обоим не нужны доказательства – только высота и точность. Она говорит о своём деле спокойно, без громких слов, но с тем блеском в глазах, по которому сразу понятно: это любовь. Настоящая, требующая дисциплины, терпения и внутренней тишины. В этом номере – разговор Гюо Кардавы с Сюзан Мамедовой, пилотом Centrum Air, о внимании и терпении, небе без пафоса и свободе без романтики. О профессии, в которой главное – не страх, не адреналин, а уважение.*

*Osmon va u bilan bog'liq kasbni tanlagan ayol o'rtasida qanday o'xshashlik bor? Ikkalasiga ham isbot kerak emas – faqatgina balandlik va aniqlik muhim. U o'z ishi haqida xotirjamlik bilan, balandparvoz gaplarsiz, ko'zlari chaqnab gapirardiki, bu muhabbat ekanligini darhol anglash mumkin edi. Haqiqiy, intizom, sabr-toqat va ichki osoyishtalikni talab qiladigan muhabbat. Ushbu sonda Gyo Kardavaning Centrum Air uchuvchisi Syusan Mamedova bilan e'tibor va sabr, dabdabasiz osmon va romantikasiz erkinlik haqidagi suhbatini keltirilgan. Ular asosiy jihati – qo'rquv yoki adrenalini emas, balki hurmat bo'lgan kasb to'g'risida suhbatlashadilar.*

– Скажите, что вы в начале карьеры слышали чаще всего? Было ли что-то вроде «Это не женская профессия» или «Ты молодец, так держать»?

– Я начинала летать в Европе, и там, честно говоря, к этому как-то проще относятся. Поэтому никаких предрассудков по поводу женщины в кабине не было. Это достаточно частое явление, и никто не делает из этого сенсации. Ни дискриминации, ни разговоров вроде «это не женская профессия» я там не слышала. Ни разу.

– А насколько большой у вас опыт полётов в Европе?

– Достаточно много летала на маленьких однодвигательных самолётах, причём самостоятельно – без второго напарника или кого-то ещё. Летала в Вильнюсе, по всей Словакии, Австрии, так что опыт есть.

– Вы уже слегка затронули эту тему, но всё же хочется копнуть глубже. Как обстоит дело с отношением к женщинам-пилотам там, где вы летаете?

– В целом где бы я ни работала, не сталкивалась с предубеждением, что девушка не может быть пилотом. Отношение скорее профессиональное: если ты делаешь свою работу хорошо, то неважно, мужчина ты или женщина. В Европе давно такого нет. В Америке – я сейчас летаю именно по американской лицензии, – наоборот, слышу: «Go ahead! Только вперёд! Молодец! Go, girl!».

Узбекистан движется в сторону светлого будущего, поэтому девушки в «мужской» профессии здесь уже не единичные явления. Да, по одной-две в каждой компании, но всё же. В нашей компании я первая, но, думаю, будут ещё. Потихоньку приходит понимание, что девушка может освоить любое дело, каким бы сложным оно ни было. А профессия пилота – действительно сложная и ментально, и физически.

– Есть ли у вас комьюнити девушек-пилотов? Условно — чат в Telegram?

– Так как нас здесь мало, лично я ни с кем не знакома, но состою в группе Female Pilots на Facebook. Там девушки-пилоты со всего мира делятся успехами, обсуждают проблемы, в том числе дискриминацию. Кстати, чаще всего такие истории именно из Америки, как бы странно это ни звучало.

ЕСЛИ ТЫ ДЕЛАЕШЬ СВОЮ РАБОТУ ХОРОШО,  
НЕВАЖНО, МУЖЧИНА ТЫ ИЛИ ЖЕНЩИНА

АГАР ИШНИ YAXSHI BAJARAYOTGAN BO'LSANG,  
ERKAK YOKI AYOL BO'LISHING MUHIM EMAS

– Ayting-chi, siz kasbiy faoliyatingiz boshida qaysi gaplarni ko'p eshitgansiz? «Bu ayollar kasbi emas» yoki «Barakalla, shunday davom et» degan gaplar bo'lganmi?

– Men uchishni Yevropada boshlaganman. Rostini aytsam, u yerda, bunga ancha oddiy qarashadi. Ayol kishining uchuvchi kabinasida bo'lishi hech kimni ajablantirmaydi. Bu tez-tez uchraydigan hodisa, hech kim uni shov-shuvga aylantirmaydi. Hech qanday kamsitish yoki «bu ayollar kasbi emas» degan gaplarni men u yerda eshitmaganman. Biror marta ham.

– Yevropada uchish bo'yicha tajribangiz kattami?

– Kichik, bir dvigatelli samolyotlarda anchagina uchganman. Ko'pincha yolg'iz o'zim – ikkinchi hamrohsiz yoki boshqa birovlar-siz parvoz qilganman. Vilnyusda, butun Slovakiya va Avstriya bo'ylab uchib yurganman, shu sababli bu borada tajribam bor.

– Siz bu mavzuga biroz to'xtaladingiz, ammo baribir batafsil bilmoqchimiz. Siz uchadigan joylarda ayol uchuvchilarga munosabat qanday?

– Umuman olganda, qayerda ishlamay, «qiz bola uchuvchi bo'lolmaydi» degan qarashlarga men duch kelmaganman. Munosabat esa professional darajada: agar ishni yaxshi bajarayotgan bo'lsangiz, erkak yoki ayol bo'lish muhim emas. Yevropada bunday stereotiplar allaqachon yo'qolib ketgan. Amerikada – men hozir aynan Amerika litsenziyasi bilan uchaman – aksincha, «Go ahead! Faqat oldinga! Barakalla! Go, girl!» degan so'zlarni eshitganman.

O'zbekiston porloq kelajak sari odimlamogda, shu bois bu yerda ayol uchuvchilarning uchrashi kamyob hodisa emas. Ha, har bir aviakompaniyada bittadan-ikkita, ammo baribir ayol uchuvchi bor. Bizning kompaniyada men birinchiman, yana boshqalar ham keladi deb o'ylayman. Qanchalik murakkab bo'lmasin, ayol kishi istalgan kasbni egallashi mumkin, degan tushuncha shakllanmogda. Uchuvchilik – haqiqatan ham ruhiy, ham jismoniy jihatdan murakkab kasb.

– Sizda ayol uchuvchilarning hamjamiyati bormi? Masalan, Telegramda guruh?

– Bu yerda ozchilik bo'lganimiz sababli, shaxsan men hech kim bilan tanish emasman. Ammo Facebook'dagi «Female Pilots» guruhiga a'zoman. Guruhda dunyoning turli burchaklaridagi ayol uchuvchilar o'z yutuqlari haqida so'zlashadi, muammolarni, shu jumladan kamsitish holatlarini ham muhokama qilishadi. Qanchalik g'alati tuyulmasin, bunday voqealar ko'pincha aynan Amerikadan kelib tushadi.

Ba'zida izohlarni o'qiymen, qizlar shikoyat qilishadi: komandir achchiq gapirdi, biri salom bermadi, kimdir «hazillashdi». Ularning hikoyalarini o'qish menga qiziq – har kimning vaziyati boshqacha va ba'zida o'ylab qolasiz: «Mana bu yo'!! Qoyil, qizlar!»



ВНИМАНИЕ К ДЕТАЛЯМ — ОДНО ИЗ САМЫХ ВАЖНЫХ  
КАЧЕСТВ В НАШЕЙ ПРОФЕССИИ

ТАФСИЛОТЛАРГА Е’ТИБОР – БИЗНИНГ КАСБИМИЗДАГИ  
ENG MUHIM FAZILATLARDAN BIRIDIR

Иногда читаю ветки и вижу, что девушки жалуются: командир сказал что-то колкое, с тобой не поздоровались, кинули какую-то шуточку. Мне интересно читать их истории – у всех всё по-разному, и иногда думаешь: «Вот это путь! Молодцы, девочки».

– Сколько там участниц?

– Несколько тысяч. В основном из Америки, Мексики, но вообще, девушки отовсюду.

– А сталкивались ли вы с предрассудком, что «если пилот – женщина, я не сяду на этот борт»?

– Да, кстати! Когда в Instagram опубликовали пост о том, что в «Центруме» появилась женщина-пилот, под ним было несколько комментариев такого характера. И что интересно, больше от девушек, чем от мужчин. Мужчины чаще пишут в шуточной форме, а вот девушки – серьёзно. Я, честно, была удивлена. Не отвечала, конечно – у каждого своё мнение, но были очень категоричные комментарии: «Нет, я не сяду на самолёт, где пилот – женщина».

Недавно был комментарий: «Главное, чтобы поворотники не забывала включать». Правда, таких комментариев – один-два, не больше, поэтому я даже не реагирую. Обычно это не самые образованные, не самые счастливые люди, которые просто пишут неприятные вещи.

Критика есть и должна быть, но конструктивной. Вот на неё действительно стоит реагировать. Если это просто сотрясение воздуха – значит, это неправда. А по большей части комментарии приятные. Люди поддерживают, пишут тёплые слова. Это чувствуется.

– А есть какие-то ярко выраженные женские качества, которые вам помогают в профессии?

– Да. Внимание к деталям очень помогает. И вообще, это одно из самых важных качеств в нашей профессии. Мы ведь контролируем разные параметры систем самолёта – много дисплеев, данных, цифр, показателей. Нужно всё время быть сосредоточенной. Плюс, насколько я знаю, у женщин лучше развито периферийное зрение. Поэтому даже если не смотришь прямо на дисплей, можешь краем глаза заметить изменения. Это тоже важно. Внимательность к мелочам, усидчивость, наверное. Хотя сложно сказать, что это сугубо женская черта. И ещё терпеливость. Иногда она особенно нужна в работе с коллегами. Люди очень разные, и нужно к каждому найти подход. Так что да, терпение тоже очень помогает.

– Что в вашей профессии самое мужское и самое женское?

– Помимо внимательности и терпения... Думаю, да, женщины всё же более терпеливы, чем мужчины. А вот что самое мужское – да всё, наверное, начиная с формы.

Ещё отмечу сосредоточенность и холодный рассудок – то, без чего в нашей профессии никак. Нужно уметь не поддаваться эмоциям. Девушки всё-таки более эмоциональные существа, и это бывает сложно – особенно когда слышишь что-то, что можно воспринять двусмысленно. Но важно понимать: коллега говорит тебе это как профессионалу, не как женщине. И воспринимать всё именно в этом ключе.

К женскому ещё отнесу заботу о коллеге. Это, считаю, обязательно должно быть, ведь в авиации большое внимание уделяется CRM (*прим. ред.: Crew Resource Management – система управления командными ресурсами, направленная на эффективное взаимодействие и коммуникацию внутри экипажа*).

– У yerda nechta a’zo bor?

– Bir necha mingta. Asosan AQSh, Meksika uchuvchilari, lekin umuman olganda, butun dunyodan uchuvchi-qizlar.

– Siz «agar uchuvchi ayol bo’lsa, men bu samolyotga chiqmayman» degan fikrga duch kelganmisiz?

– Ha, aytgancha! Instagram’da «Sentrum» da ayol uchuvchi paydo bo’lgani haqida post chiqqanda, ostida shunday mazmundagi bir nechta izohlar qoldirilgan edi. Qizig’i shundaki, bu izohlar erkaklardan ko’ra ko’proq ayollardan kelgan. Erkaklar ko’pincha hazil tarzida yozishsa, ayollar jiddiy ohangda yozishgan. To’g’risini aytсам, bunga hayron qoldim. Albatta, javob bermadim – har kimning o’z fikri bor, lekin juda qat’iy izohlar ham bo’ldi: «Yo’q, ayol-uchuvchisi bo’lgan samolyotga chiqmayman».

Yaqinda yana bitta izoh yozildi: «Muhimi, burilish chiroqlarini yoqishni unutmang». To’g’ri, bunday izohlar bir-ikkita, undan ko’p emas, shuning uchun ularga e’tibor ham bermayapman. Odatda bunday fikrlarni bilimsiz yoki baxtsiz odamlar yozishadi, ular shunchaki noxush gaplarni qoldirib ketishadi.

Tanqid bor va bo’lishi kerak, ammo u konstruktiv bo’lmog’i lozim. Ana shunday tanqidga chindan ham e’tibor qaratish zarur. Agar bu shunchaki quruq gap bo’lsa, demak, u haqiqatga to’g’ri kelmaydi. Aksariyat izohlar esa yoqimli. Odamlar qo’llab-quvvatlaydilar, samimiy so’zlar bitadilar. Buni his etish mumkin.

– Sizga kasbingizda yordam beradigan aniq ayollarga xos fazilatlar bormi?

– Ha. Tafsilotlarga e’tibor juda katta yordam beradi. Umuman olganda, bu bizning kasbimizdagi eng muhim fazilatlardan biridir. Axir biz samolyot tizimlarining turli parametrlarini nazorat qilamiz – ko’plab monitorlar, ma’lumotlar, raqamlar, ko’rsatkichlar bor. Har doim diqqatni jamlab turish kerak.

Bundan tashqari, bilishimcha, ayollarda periferik ko’rish yaxshiroq rivojlangan. Shuning uchun hatto to’g’ridan-to’g’ri monitorga qaramasangiz ham, ko’z qiri bilan o’zgarishlarni ilg’ashingiz mumkin. Bu ham muhim. Ehtimol, mayda detallarni payqash, sabr-toqat, diqqat – bularning barchasi yordam beradi. Lekin bu faqat ayollarga xos xususiyat deb aytish qiyin. Yana bir muhim jihat – bu sabr. Ba’zan u hamkasblar bilan munosabatda bo’lishda ayniqsa zarur. Odamlar juda xilma-xil va har biriga o’ziga xos yondashish kerak. Demak, ha, sabr ham katta yordam beradi.

– Sizningcha, kasbingizda eng «erkaklarga xos» va eng «ayollarga xos» jihatlarni nimalar?

– Diqqat va sabr-toqatdan tashqari... Ha, o’ylaymanki, ayollar bari-bir erkaklarga qaraganda sabrliroq. Ammo «erkakona» tomoniga kelsak – deyarli hammasi, shekilli, hatto forma ham aslida erkaklar uchun mo’ljallangan.

Shuningdek, diqqatni jamlash va sovuqqon fikrlashni aytgan bo’lardim – bu bizning kasbimizda eng zarur narsalardan biri. Hissiyotlarga berilmaslik kerak. Axir qizlar tabiatan hissiyotga beriluvchan, bu ba’zida qiyin bo’ladi – ayniqsa, ikki xil ma’no-da tushunish mumkin bo’lgan gaplarni eshitganingizda. Lekin hamkasbingiz buni sizga ayol sifatida emas, mutaxassis sifatida aytayotganini anglash muhim. Barcha narsani aynan shu nuqtayi nazardan qabul qilish kerak.

Ayollarga xos jihat deb hamkasbga g’amxo’rlikni ham aytgan bo’lardim. Bu, menimcha, albatta bo’lishi kerak. Aviatsiyada axir CRM (*tahr. izohi: Crew Resource Management – ekipaj ichidagi resurslarni boshqarish tizimi, u samolyot ekipaji a’zolari o’rtasida samarali o’zaro hamkorlik va muloqotni ta’minlashga qaratilgan*) – ya’ni ekipaj ichidagi samarali muloqot va hamkorlik tizimiga katta e’tibor qaratiladi. Bu jamoaviy muvofiqlik, kabinadagi muhitdir. U qulay, osoyishta, tarang bo’lmasligi kerak. Komandir – buyruq beruvchi rahbar emas, balki ikkinchi uchuvchi va bort kuzatuvchilar fikrini hurmat qiladigan hamkasb. Masalan, men g’amxo’rlikni shunday ko’rsataman: ko’pincha parvozlar erta tongda – soat besh-oltida bo’ladi. Bilaman, hamkasbim nonushta qilishga ul-







Это командная синергия, атмосфера в кабине. Она должна быть комфортной, спокойной, не напряжённой. Командир – не авторитарный начальник, а коллега, который уважает мнение второго пилота и бортпроводников. Вот, например, я стараюсь проявлять заботу так: часто бывают ранние вылеты – в пять-шесть утра. Понимаю, что коллега, может быть, не успел позавтракать. Поэтому беру с собой батончик – в заводской упаковке, конечно, и угощаю. Кажется, мелочь, но человеку приятно и полезно. На голодный желудок летать не стоит – надо думать о работе, а не о еде. Сон и питание – основа летания.

**– Вам случалось быть «мамой» на борту – той, кто опекает, следит, чтобы всё было под контролем?**

– Я бы скорее сказала не мама, а заботливый друг. Стараюсь проявить внимание в каждом полёте – неважно, с кем лечу, даже если впервые вижу человека, интересуюсь, может, что-то нужно? Иногда прошу девочек-бортпроводниц помочь, если капитан занят. Мне несложно, если вдруг выдалась свободная минутка, а у второго пилота их, честно говоря, почти не бывает.

**– То есть спросить, как ты себя чувствуешь, как ты сегодня, тоже важно?**

– Да, очень важно. Такие простые вещи создают настроение, особенно когда день начинается рано или полёт длинный.

**– Где вы чувствуете себя увереннее? На земле или в воздухе?**

– Хороший вопрос. Когда ты только начинаешь летать, опыта ещё мало, и уверенность не стопроцентная. Процедуры знаешь, но пока не прожил разные ситуации в полёте – внутри остаётся лёгкая неуверенность. Это не слабость, просто этап.

До этого я шестнадцать лет работала бортпроводником, была профессионалом, знала, что делаю, и делала это не просто хорошо, а отлично. Работала на хорошей должности, и меня не хотели отпускать – работодателю сложно найти ответственного бортпроводника, который заботится о пассажирах и делает их полёт комфортным, запоминающимся. Так что там я чувствовала себя абсолютно уверенно. Думаю, со временем и в пилотировании придёт та же уверенность.

**– Если бы у вас была возможность полететь одной – без пассажиров, маршрута, расписания, куда бы вы полетели?**

– А я так уже летала. Когда получала лицензию в Европе, нужно было налетать определённое количество часов в соло. Ты сам решаешь, когда лететь. Позавтракал, приехал на аэродром, если самолёт свободен, направляешь и летишь cross-country flight (прим. ред.: перелёты между странами и городами, требующие использования навигационных процедур) просто ради удовольствия. Я летала в основном в горной местности – Словакия, Австрия, Венгрия. Очень красиво, незабываемо. Чувствуешь абсолютную свободу: ты не привязан ни к пассажирам, ни к расписанию. Летишь, пока не закончится топливо. Есть в этом кайф, конечно. Мне вообще очень нравится то, чем я сейчас занимаюсь. Нравится, что есть куда расти, что нет потолка.

**– Скажите, что было сложнее: изучить все хитрости профессии или доказать людям, что вы действительно заслуживаете быть пилотом?**

– Конечно, выучить систему. Сто процентов. А доказывать я никому ничего не собираюсь – я доказываю самой себе. Мне не так важно, что обо мне думают люди, которых я, возможно, вижу первый и последний раз в жизни. Тратить энергию на переубеждение – значит пускать её не в то русло.

КОМАНДИР — НЕ НАЧАЛЬНИК, А КОЛЛЕГА, КОТОРЫЙ УВАЖАЕТ МНЕНИЕ ВТОРОГО ПИЛОТА И БОРТПРОВОДНИКОВ

КОМАНДИР – БУЙРУҚ БЕРУВЧИ РАҲВАР ЕМАС, БАЛКИ ИККИНЧИ УЧУВЧИ ВА БОРТ КУЗАТУВЧИЛАР ФИКРИНИ ҲУРМАТ ҚИЛАДИГАН ҲАМКАСБ

gurmagan bo'lishi mumkin. Shuning uchun yonimda zavod qadoqlarida «batonchik» olib yuraman va ularni mehmon qilaman. Mayda narsa, lekin odamga yoqimli va foydali. Och qoringa uchish yaramaydi, fikr ishda bo'lishi kerak, ovqatda emas. Uyqu va to'g'ri ovqatlanish – parvozning asosi.

**– Sizga samolyotda «ona» bo'lish – ya'ni, hammani nazorat qilib, g'amxo'rlik qilish holati tanishmi?**

– Men buni «ona» emas, g'amxo'r do'st deb atagan bo'lardim. Har bir parvozda, kim bilan uchishimdan qat'i nazar, hatto u odamni birinchi marta ko'rsam ham e'tiborli bo'lishga harakat qilaman. «Biror narsa kerakmi?» deb so'rayman, agar kapitan band bo'lsa, ba'zan styuardessa qizlardan yordam so'rayman. Men uchun bu qiyin emas – agar bo'sh daqiqalar topilsa. Ochig'ini aytganda, ikkinchi uchuvchida bo'sh daqiqalar deyarli bo'lmaydi.

**– Ya'ni o'zingizni qanday his qilyapsiz, bugun kayfiyatingiz qanday deb so'rash ham muhimmi?**

– Ha, juda muhim. Shunday oddiy narsalar kayfiyatni belgilaydi, ayniqsa kun erta boshlanganda yoki parvoz uzoq davom etsa.

**– O'zingizni qayerda ishonchliroq his qilasiz – yerda yoki osmonda?**

– Yaxshi savol. Uchishni endigina boshlaganingizda, tajriba oz bo'ladi va o'zingizga to'liq ishonmaysiz. Jarayonlarni bilasiz, lekin hozircha parvozda turli vaziyatlarni boshdan kechirmagansiz – izingizda biroz ishonchsizlik bor. Bu zaiflik emas, shunchaki bir bosqich, xolos.

Bungacha men o'n olti yil davomida bortkuzatuvchi bo'lib ishlaganman. O'z ishining ustasi edim, nima qilayotganimni bilardim va uni nafaqat yaxshi, balki a'lo darajada bajarardim. Yaxshi lavozimda ishlardim, meni qo'yib yuborishni istashmadi – ish beruvchiga yo'lovchilarga g'amxo'rlik qiladigan va ularning parvozini qulay, esda qolarli qiladigan mas'uliyatli bort kuzatuvchisini topish qiyin. Shuning uchun u yerda o'zimni to'liq ishonchli his etardim. O'ylaymanki, vaqt o'tishi bilan uchuvchilikda ham xuddi shunday ishonch paydo bo'ladi.

**– Agar sizga yolg'iz – yo'lovchilarsiz, yo'nalishsiz, jadvalsiz uchish imkoniyati berilsa – qayerga uchgan bo'lardingiz?**

– Men allaqachon bunday parvoz qilganman. Yevropada litsenziya olayotgan paytimda ma'lum miqdorda solo soatlar to'plash kerak edi. Qachon uchishni o'zing hal qilasan: nonushta qilasan, aerodromga borasan, agar samolyot bo'sh bo'lsa – yoqilg'ini to'ldirib, shunchaki zavq uchun cross-country flightga (tahr. izohi: mamlakatlar va shaharlar o'rtasidagi parvozlarda bo'lib, ular navigatsiya protseduralaridan foydalanishni talab qiladi) chiqasan. Asosan tog'li hududlarda – Slovakiya, Avstriya, Vengriya bo'ylab uchganman. Juda chiroyli, unutilmas manzaralar. Mutlaq erkinlikni his etasan: na yo'lovchilarga, na jadvalga bog'liqsan. Yoqilg'i tugagunga qadar uchasan. Bunda zavq bor, albatta. Umuman olganda, hozirgi mashg'ulotim menga juda yoqadi. O'sish imkoniyatlari mavjudligi, chegara yo'qligi meni quvontiradi.

**– Ayting-chi, qaysi biri murakkabroq edi: kasbning barcha nozik tomonlarini o'rganishmi yoki odamlarni siz uchuvchi bo'lishga loyiq ekaningizga ishontirishmi?**

– Albatta, tizimni o'rganish. Yuz foiz. Men hech kimga hech narsani isbotlamochki emasman – faqat o'zimga isbotlayapman, xolos. Menga hayotimda birinchi va so'nggi marta ko'rgan odamlar nima deb o'ylashi unchalik muhim emas. Energiya sarflash kerak bo'lsa, uni ishonch uchun emas, bilim uchun sarflash kerak.

Ammo samolyotni, uning turlarini, butun tizimini o'zlashtirish – bu haqiqatan ham murakkab. Bu jiddiy texnika. Uni faqat bilish emas, hurmat qilish ham kerak. Zamonaviy samolyot – bu uchuvchi kompyuter, bu kasbda umr bo'yi o'qish kerak. Ikkinchi uchuvchi bo'lib, keyin komandir darajasiga yetdingizmi – hammasi tugadi, endi dam olsa bo'ladi, degan gap yo'q. Aksincha, har kuni yangi narsalarni o'rganasiz, oldingi bilimlaringizni takrorlaysiz va yangilaysiz.



СОВРЕМЕННЫЙ САМОЛЁТ — ЭТО ЛЕТАЮЩИЙ КОМПЬЮТЕР,  
И УЧИШЬСЯ ТЫ ВСЮ ЖИЗНЬ

ZAMONAVIY SAMOLYOT - BU UCHUVCHI KOMPYUTER,  
VA BU KASBDA UMR BO'YI O'QISH KERAK

А вот освоить самолёт, его типы, сами системы – это действительно сложно. Это серьёзная техника. Её нужно не просто знать – её нужно уважать. Современный самолёт – это летающий компьютер, и в этой профессии учишься всю жизнь. Нет такого, что ты стал вторым пилотом, потом командиром – и всё, расслабился. Нет, ты каждый день что-то учишь, повторяешь, обновляешь знания.

Постоянно выходят новые материалы, журналы, статьи.мотришь расследования инцидентов и катастроф, чтобы понять, как избежать ошибок. Это бесконечный процесс. Если ты профессиональный пилот, ты всегда ученик.

– **Слушая вас, создаётся впечатление, что вы настоящий «гик» своей профессии в самом хорошем смысле этого слова...**

– Ну, наверное, да (*улыбается*). Мне действительно это всё интересно. Кажется, в эту профессию вообще идут люди, которые «болеют» небом. Это не просто работа – это образ жизни. Профессия ведь физически тяжёлая: постоянные перелёты, ночные и утренние рейсы, отсутствие дома, пропущенные праздники, дни рождения, встречи с близкими.

Ты действительно многим жертвуешь ради этой профессии, и если бы не любовь к ней – настоящая, искренняя – выдержать всё это было бы очень трудно.

– **А откуда у вас такая любовь к полётам?**

– У меня папа был военным инженером-механиком. Служил на Камчатке, Чукотке. Очень хотел стать пилотом, но по каким-то обстоятельствам не получилось. Помню, что в детстве у меня были игрушки-самолётики. Думаю, папа подсознательно заложил во мне любовь к авиации. Он показывал свой дембельский альбом – там были рисунки истребителей, акробатические фигуры, красивые эскизы. Наверное, всё это отложилось где-то глубоко.

Хотя, если честно, я никогда не думала, что стану пилотом. Даже не представляла, что вообще буду летать: моё попадание в профессию не было запланировано.

Решение стать пилотом пришло позже. Просто в какой-то момент поняла, что могу больше, чем быть старшим бортпроводником. Инструктором я никогда не хотела быть – хотелось летать, а не сидеть в офисе. И когда ощутила, что у меня есть силы, потенциал, решила попробовать воплотить это в жизнь.

Попробовала – и понравилось. Лёгкие пути вообще не для меня. Мне нравится сложное, интересное, то, что требует усилий. Этот путь был долгим и непростым, как и у многих, кто приходит в авиацию. Но, наверное, именно поэтому он и ценен.

Когда проходишь через испытания, ошибки, ситуации, которые тебя закаляют, – всё это добавляет внутренней ценности. Да и вкус победы становится особенным.

Каждый шаг – победа. Получил PPL (*нрим. ред.: Private Pilot License – лицензия частного пилота, первый серьёзный этап в лётной карьере*) – победа. Доказал себе, что можешь. Первый раз поднял самолёт в воздух – пусть маленький, но сам, своими руками – тоже победа. Каждый пилот помнит этот день – момент, который остаётся с тобой навсегда.

– **Расскажите про этот момент.**

– С удовольствием расскажу. Это было в 2016 году в Вильнюсе. Я довольно быстро отлетала программу – примерно за три месяца, параллельно с работой. Летала в Москву, работала, зарабатывала деньги на полёты, возвращалась в Вильнюс, сдавала экзамены, налётывала часы.

Doim yangi materiallar, jurnallar, maqolalar chiqib turadi. Xatolardan saboq olish uchun hodisalar va halokatlar tahlillari-ni o'rganasiz. Bu cheksiz jarayon. Agar siz professional uchuvchi bo'lsangiz – demak, siz hamisha o'quvchi bo'lib qolaverasiz.

– **Sizni tinglayotganimda, kasbining eng yaxshi ma'nodagi haqiqiy «gik»i, degan taassurot uyg'onadi...**

– Ehtimol, shunday (kuladi). Chindan ham bularning barchasi menga qiziq. Umuman, bu kasb bilan osmonga «oshno» bo'lgan odamlar shug'ullanadi. Bu shunchaki ish emas – bu hayot tarzi. Axir bu kasb jismonan og'ir: doimiy parvozlar, tungi va ertalabki reyslar, uyda bo'lmaslik, o'tkazib yuborilgan bayramlar, tug'ilgan kunlar, yaqinlar bilan uchrashuvlar.

Bu kasb uchun ko'p narsadan voz kechishga to'g'ri keladi. Agar unga bo'lgan muhabbat haqiqiy va samimiy bo'lmaganda edi, bularning barchasiga bardosh berish juda qiyin kechardi.

– **Sizda uchishga bunday ishtiyoq qayerdan paydo bo'lgan?**

– Otam harbiy muhandis-mexanik edi. U Kamchatka va Chukotkada xizmat qilgan. Uchuvchi bo'lishni juda xohlagan, lekin nimadir sabab bo'lib, uddalamagan. Esimda, bolaligimda mening samolyot o'yinchoqlarim bor edi. Menda aviatsiyaga bo'lgan muhabbatni otam uyg'otgan, deb o'ylayman. U menga o'zining dembel albomini ko'rsatardi – unda qiruvchi samolyotlar, akrobatik figuralar, chiroyli chizmalar bor edi. Shu narsalar ongimda chuqur iz qoldirgan, shekilli.

To'g'risini aytsam, hech qachon uchuvchi bo'laman deb o'ylamaganman. Hatto uchishni tasavvur ham qilmaganman. Bu kasbga kirib qolishim: to'liq tasodif.

Uchuvchi bo'lish to'g'risidagi qaror keyinroq keldi. Shunchaki bir payt katta bort kuzatuvchisi bo'lishdan ko'ra ko'proq narsaga qodir ekanligimni angladim. Hech qachon instruktor bo'lishni istamaganman – ofisda o'tirishdan ko'ra uchishni xohlaganman. O'zimda kuch va salohiyat borligini his qilganimda, buni hayotga tatbiq etishga ahd qildim.

Urinib ko'rdim – menga yoqdi. Oson yo'llar menga to'g'ri kelmaydi. Men murakkab, qiziqarli va kuch talab qiladigan narsalarni yoqtiraman. Ko'pchilik aviatsiyaga kelganlar singari, bu yo'l men uchun ham uzoq va mashaqqatli bo'ldi. Ehtimol, u aynan shu sababli qadrlidir.

Har bir qadam – bu g'alaba. PPL (tahrir. izohi: Private Pilot License – shaxsiy uchuvchi litsenziyasi, uchuvchilik faoliyatidagi birinchi jiddiy bosqich) – bu g'alaba. Qo'limdan kelishini o'zimga isbotladim. Birinchi marta samolyotni havoga ko'tarding – kichik bo'lsa ham, o'zing, o'z qo'ling bilan. Har bir uchuvchi bu kunni – o'zi bilan umrbod qoladigan daqiqani eslab qoladi.

– **Shu lahza haqida so'zlab bersangiz.**

– Mamnuniyat bilan aytib beraman. Bu 2016-yilda, Vilnyusda bo'lgan edi. Men o'quv dasturini anchayin tez tugatdim – taxminan uch oy ichida, ish bilan bir qatorda. Moskvaga uchib borardim, ishlardim, parvozlar uchun pul topardim, keyin Vilnyusga qaytib, imtihon topshirardim, soat to'plardim.

Nihoyat, 18-avgust kuni keldi. Bu kunni juda uzoq vaqt kutgandim: ob-havo ko'p hollarda uchishga ruxsat bermasdi – Vilnyusda avgust oyida yon tomondan esadigan kuchli shamollar boshlanadi, ular havo parvozigaga to'sqinlik qiladi. Shamol kuchining ma'lum chegarasi bor – undan oshsa, xavfli hisoblanadi. Shu sababli, bir necha kun davomida shunchaki kutishga majbur bo'ldim.

O'sha kuni biz instruktor bilan aerodrom ustida uch marta aylanib uchdik. Men bu «o'sha» kun bo'lishini bilmasdim. Odatiy parvoz deb o'ylagandim. Shunda instruktor to'satdan: «Samolyotni to'xtat, motorni o'chirma, men tushaman» dedi. Men: «Qayoqqa ketyapsiz?» deb so'rasam, u: «Bo'ldi, uchaver. Uchta uchish va uchta qo'nish mustaqil ravishda». Shu xolos. Darhol anglab yetasiz: mana, shu daqiqa. Endi yoningizda hech kim yo'q – na instruktor, na hamroh. Faqat siz, samolyot va ob-havo.





И вот настало 18 августа. Этот день я ждала очень долго: по-года часто не позволяла летать – в августе в Вильнюсе уже начинаются ветра – боковые, сильные, которые не дают взлетать. Есть предел по силе ветра – если превышает, это небезопасно. Поэтому несколько дней я просто ждала.

В тот день мы отлетали три круга над аэродромом с инструктором. Я не знала, что сегодня будет «тот самый» день. Думала, обычный полёт. И вдруг инструктор говорит: «Останови самолёт, не глуши, я выйду». Я спрашиваю: «Куда вы?», а он отвечает: «Всё, летай. Три взлёта и три посадки самостоятельно». И всё. В этот момент ты понимаешь: вот оно. Рядом больше никого – ни инструктора, ни коллеги. Только ты, самолёт и погода. На удивление, не было паники. Было волнение, сильные эмоции, но не тот стресс, который мешает думать. Скорее, восторг и осознание: ты делаешь то, о чём мечтал.

Мой инструктор ни разу не вмешался, не сказал ничего по радию. Конечно, стоял на земле, смотрел, переживал, как любой инструктор за своего «птенчика». Потом подбежал, когда я приземлилась, с телефоном в руках – снимал мой полёт. Спрашивал: «Ну как? Какие эмоции?». Это всё на видео есть, и я пересматриваю иногда. Этот день я запомню на всю жизнь, потому что в тот момент я впервые доказала себе: могу.

– **Классно. А вы помните момент, когда сказали себе: «Я – пилот»?**

– Наверное, я ещё проживаю этот момент. Пока до конца не поняла.

– **Синдром самозванца?**

– Да. Я всегда собой недовольна. Кажется, что недостаточно хороша, что можно лучше. Сейчас я только прошла проверку, программу с закреплённым командиром, завтра начинаю проверку с инструктором. После неё уже смогу летать с любым командиром.

Сейчас настолько интересный период – очень насыщенный! Программа ввода была сложная, но невероятно увлекательная. И у меня были замечательные инструкторы – каждый вложил в меня часть своего опыта, знаний, отношения к профессии. Я всем им очень благодарна.

Особенно благодарна тому, кто готовил меня к проверке. Я обожаю его всем сердцем – как наставника, коллегу, друга. Он поверил в меня как в профессионала, и это дорогого стоит. Когда в тебя верят, у тебя вырастают крылья. Понятно, опыта ещё мало, сомнения есть, но именно такие инструкторы, какие были у меня, учат не бояться, а действовать.

А дальше уже сам от себя требуешь многое. Часто даже неадекватно завышенные ожидания. Но со временем понимаешь: нужно просто спокойно работать, делать выводы из ошибок, а не заикливаться на них. Ошибки – часть пути. Главное – их распознать и исправить.

Недавно выложила у себя фразу: «Дай себе время расти». Это как раз про меня. Очень интересный период сейчас.

– **Это прекрасно. Пусть он длится как можно дольше – в плане интересности, а не неопределённости.**

– Да, очень хочется не останавливаться. Хочется быть профессионалом, с которым комфортно и безопасно работать. Чтобы люди чувствовали рядом надёжность. И, может быть, чтобы мой путь стал примером. Наверняка в нашу компанию ещё придут девушки. Может, я чуть-чуть проложила им тропинку. Это ответственно, сложно, но безумно интересно.

ОШИБКИ — ЧАСТЬ ПУТИ.  
ГЛАВНОЕ — РАСПОЗНАТЬ И ИСПРАВИТЬ

XATOLAR – YO'LNING BIR QISMI.  
ENG MUHIMI – ULARNI TAN OLISH VA TUZATISH

Hayratlanarli tomoni, hech qanday vahima yo'q. Hayajonlanish, kuchli his-tuyg'ular bor edi, ammo bu fikrlashga to'sqinlik qiladigan stress emas edi. Aksincha, orzu qilgan ishingizni amalga oshirayotganingizni anglash va zavqlanish hissi mavjud edi.

Instruktorim biror marta ham aralashmadi, radio orqali ham hech narsa demadi. Albatta, yerda turib, kuzatgan, hayajonlangan – har qanday instruktor o'z «polaponi» uchun shunday qiladi. Keyin men qo'nganimda yugurib keldi, qo'lida telefon – parvozimni videoga olayotgan edi. So'radi: «Xo'sh, qanday? Nimanis his qilding?». Barchasi videoga olingan, men ba'zida ularni qayta-qayta ko'raman.

Bu kunni bir umr eslab qolaman, chunki aynan o'sha paytda o'zingma ilk bor buni uddalay olishimni isbotladim.

– **Zo'r. O'zingizga «Men uchuvchiman», degan lahzani eslaysizmi?**

– Ehtimol, men hali ham shu lahzani yashayapman. To'liq tushunib yetganim yo'q.

– **Soxta shaxs sindromi?**

– Ha. Men doimo o'zimdan qoniqmayman. Go'yo yetarlicha yaxshi emasman, yanada yaxshiroq bo'lishim kerakdek tuyuladi. Hozir men yangi tekshiruvdan o'tdim, birlashtirilgan komandir bilan dasturdan chiqdim, ertaga esa instruktor bilan yakuniy tekshiruvni boshlayman. Shundan keyin istalgan komandir bilan uchishim mumkin bo'ladi.

Hozir shunday qiziqarli davr – juda sermazmun! Kirish dasturi murakkab bo'lgan, ammo hayratlanarli darajada zavqli edi. Ajoyib instruktorlarim bo'lgan – har biri menga o'z tajribasining, bilimining va kasbga bo'lgan munosabatining bir qismini berdi. Ularning barchasidan chin dildan minnatdorman.

Ayniqsa, meni tekshiruvga tayyorlagan instruktorimga alohida minnatdorchilik bildiraman. Uni murabbiy, hamkasb va do'st sifatida butun yuragim bilan yaxshi ko'raman. U menga professional sifatida ishonch bildirdi, bu esa juda katta qadriyat. Qachonki sizga ishonishsa, sizda ham qanotlar paydo bo'ladi. Albatta, tajriba hali kam, shubhalar ham bo'ladi, lekin aynan menga duch kelgan shunday instruktorlar insonni qo'rqmaslikka, harakat qilishga o'rgatishadi.

So'ng o'zingizdan ko'p narsani talab qila boshlaysiz. Ko'pincha hatto haddan tashqari yuqori talablar qo'yasiz. Ammo vaqt o'tishi bilan xotirjam ishlash, xatolardan saboq olish kerakligini, ularga o'ralashib qolmaslikni tushunasiz. Xatolar – hayot yo'lining bir qismi. Eng muhimi – ularni anglash va tuzatish.

Yaqinda o'z sahifamga «O'sish uchun o'zingga vaqt ber» degan iborani joylagan edim. Bu aynan men haqimda. Hozirgi davr men uchun juda qiziqarli kechmoqda.

– **Bu juda ajoyib. U qiziqarli bo'lishi jihatidan iloji boricha uzoqroq davom etsin, noaniqlik nuqtai nazaridan emas.**

– Ha, men ham to'xtab qolishni istamayman. Hamkasblar bilan ishlash qulay va xavfsiz bo'ladigan professional bo'lishni istayman. Odamlar yonimda o'zlarini ishonchli his qilishlari kerak. Ehtimol, mening yo'lim boshqalarga namuna bo'lar. Shubhasiz, kompaniyamizga yana qizlar keladi. Balki men ularga ozgina yo'l ochib bergandirman. Bu mas'uliyatli, murakkab, ammo juda qiziqarli ish.

– **Unda, iltimos, ayting-chi bizning suhbatimizni o'qib, uchuvchi bo'lishni orzu qilgan qizlarga nima degan bo'lardingiz?**

– Jasoratli bo'ling! O'z maqsadlaringizni albatta amalga oshirish kerak. Agar o'zingizda salohiyat his qilsangiz, urinib ko'ring. Qo'rqmang. O'zingizdan boshqa hech kimni tinglamang. Atrofingizda doimo maslahatchilar bo'ladi: «Bu senga nega kerak?», «Bu qimmat!», «Bu uzoq vaqt oladi!», «Sen oila qurishing kerak-ku!», «Bolalar-chi?». Hech kimni eshitmang. O'zingizni, yuragingizni tinglang. Hozir imkoniyatlar juda ko'p – barcha ma'lumotlar qo'l ostingizda. Ingliz tilini bilmayapsizmi? O'rganing. YouTube, kurslar, video darslar – barchasi mavjud. Eng muhimi, maqsadga e'tiborni qaratish va unga qadam-baqadam erishishdir.



ЕСЛИ ЧУВСТВУЕШЬ В СЕБЕ ПОТЕНЦИАЛ — ПРОБУЙ.  
НЕ БОЙСЯ. НЕ СЛУШАЙ НИКОГО, КРОМЕ СЕБЯ  
AGAR O'ZINGIZDA SALOHİYAT HIS QILSANGIZ,  
URINIB KO'RING. QO'RQMANG. O'ZINGIZDAN  
BOSHQA HECH KIMNI TINGLAMANG

– Что бы вы сказали девушке, которая прочитает наше интервью и захочет стать пилотом?

– Смелей на мяч! Обязательно нужно воплощать свои цели. Если чувствуешь в себе потенциал – пробуй. Не бойся. Не слушай никого, кроме себя. Вокруг всегда будут советчики: «Зачем тебе это?», «Это дорого!», «Это долго!», «Тебе же семью строить!», «Как же дети?». Не слушай. Слушай себя и своё сердце. Сейчас столько возможностей – вся информация есть вокруг. Не знаешь английский? Учись. YouTube, курсы, видеоуроки – всё доступно. Главное – сконцентрироваться на цели и идти к ней шаг за шагом.

Будет трудно. Иногда захочется сдаться. Может показаться, что «это не моё». Но главное – не останавливаться. Всё возможно, если ты действительно хочешь летать.

Да, будет казаться, что... Нет, даже не казаться, а действительно захочется иногда сдаться. Пару раз у меня такое случалось – было очень сложно. Думала: может, это не моё, столько преград. Может, судьба подсказывает, что не нужно. Но потом просто нужно отдохнуть денёк-два, и снова в бой. По-другому никак.

– Предлагаю сейчас немного заземлиться и рассказать о математике профессии. В плане того, сколько вообще стоит стать пилотом – примерный расчёт.

– Знаю, что в России можно поступить на бюджет в одно из училищ – их несколько, либо в институт в Москве или Санкт-Петербурге. Пройти конкурс и отучиться бесплатно. Также можно учиться платно, но я не знаю точно, сколько это стоит в России, потому что получала лицензии в Европе и Америке.

По Европе могу сказать: на тот момент самое минимальное – с нуля до CPL – стоило где-то 70–100 тысяч евро. И это без travel costs (*прим. ред.: расходы на перелёты*), без еды и проживания. Сейчас, думаю, чуть дороже. Плюс ещё type rating (*прим. ред.: специальная квалификация пилота на управление конкретным типом воздушного судна*). Я вкладывала свои собственные деньги. Раньше бывало, что компания вкладывает в тебя, а ты потом выплачиваешь процент из зарплаты. Ну, процент не такой уж маленький, но всё же. Сейчас это встречается реже.

Поэтому, возвращаясь к предыдущему вопросу, нужно вкладываться в себя. Чем больше ты развиваешься как профессионал, чем больше вкладываешь, тем интереснее ты на рынке. Будучи готовым пилотом у тебя выше шансы найти работу даже с маленьким налётом. Это дорого, да, но всё возможно. Нужно работать. Или брать кредиты – знаю, многие так делают. Мне повезло: у меня была хорошо оплачиваемая работа, и я могла себе это позволить. Да, сложно – всё уходило в учёбу, ничего не оставалось, но я смогла это сделать. Европейская лицензия обошлась мне примерно в 70 тысяч, американская – около 50.

– Если говорить про личность, что вам пришлось изменить в себе, чтобы влиться в профессию, обучиться, вообще стать пилотом?

– Собираться быстро, действовать оперативно и в стрессовых ситуациях быть не эмоциональной, а сохранять холодный рассудок. Этому тоже нужно учиться. Девушки ведь чаще сентиментальны, эмпатичны, эмоциональны. Поэтому приходится тренировать не столько стрессоустойчивость, сколько именно эмоциональное самообладание, умение оставаться нейтральной. Это очень помогает в профессии.

Qiyin bo'ladi. Ba'zida taslim bo'lgandek tuyuladi. «Bu mening yo'lim emas», degan fikrlar keladi. Ammo eng muhimi – to'xtamaslik. Agar chin dildan uchishni istasangiz, hamma narsani uddalash mumkin.

Ha, ba'zida shunday tuyuladi... Yo'q, hatto shunchaki tuyulmaydi, balki haqiqatan ham taslim bo'lgandek his qilasiz. Menda ham bir-ikki marta shunday bo'lgan – juda og'ir davr edi. «Balki bu mening yo'lim emasdir, bu qadar to'siqlar bejiz emasdir», deb o'ylaganman. Ammo keyin bir-ikki kun dam olib, yana jangga kirish kerak. Boshqa iloji yo'q.

– Endi biroz amaliy jihatga o'tib, kasbning matematik tomonini tushuntirishni so'rayman. Ya'ni, uchuvchi bo'lish uchun qancha mablag' kerak bo'lishi haqida taxminiy hisob-kitob qilamiz.

– Bilishimcha, Rossiyada uchuvchilar tayyorlaydigan bir nechta o'quv yurtlari bor – ularda byudjet asosida o'qish yoki Moskvadagi, Sankt-Peterburgdagi institutlarga kirish mumkin. Tanlovdan o'tsangiz, o'qish bepul. To'lov asosida ham o'qish mumkin, lekin aniq narxni bilmayman, chunki men litsenziyalarni Yevropada va Amerikada olganman.

Yevropada o'sha paytda eng minimal narx – noldan CPL darajasi-gacha – taxminan 70–100 ming yevro edi. Bu summaga travel costs (*tahrir. izohi: parvoz xarajatlari*), ovqatlanish va yashash xarajatlari kirmagan. Hozir, o'ylaymanki, biroz qimmatroq. Bundan tashqari, yana type rating (*tahrir. izohi: uchuvchining muayyan turdagi havo kemasini boshqarish uchun maxsus malaka sertifikat*) ham kerak bo'ladi. Men o'qish uchun o'z mablag'imni sarflaganman. Ilgari kompaniyalar o'qishga sarmoya kiritib, keyin maoshdan foiz ushlab borardi. To'g'ri, foiz unchalik ham kam emasdi, lekin baribir imkoniyat bor edi. Bugungi kunda bunday holat kamroq uchrayapti.

Shuning uchun, avvalgi savolga qaytadigan bo'lsak, o'zingizga sarmoya kiritishingiz kerak. Qanchalik o'zingizni professionallar darajasida rivojlantirsangiz, shunchalik mehnat bozorida qiziqarli bo'lasiz. Tayyor uchuvchi sifatida, hatto parvoz soatlari kam bo'lsa ham ish topish imkoniyati yuqoriroq bo'ladi. Bu qimmat, albatta, lekin hammasini iloji bor. Mehnat qilish kerak. Yoki kredit olish – ko'plar shunday yo'l tutadi. Menga esa omad kulib boqdi: yaxshi maosh to'laydigan ish joyim bor edi, shuning uchun bunga imkon topdim. Ha, bu oson emas edi – hamma mablag' o'qishga ketar, hech narsa ortmasdi. Ammo men uddaladim. Yevropa litsenziyasi menga taxminan 70 ming yevroga, Amerika litsenziyasi esa 50 ming yevroga tushgan.

– Shaxs sifatida, uchuvchilik kasbiga kirish, o'qish va umuman uchuvchi bo'lib yetishish uchun o'zingizda qanday o'zgarishlar qilishingizga to'g'ri keldi?

– Tez harakat qilish va operativ bo'lishni o'rganish va stressli vaziyatlarda hissiyotlarga berilmaslik, aksincha, sovuqqonlik bilan fikrlash zarur. Bunga ham o'rganish kerak. Axir ayollar ko'pincha hissiyotli, mehribon, sezgir bo'lishadi. Shuning uchun bu kasbda stressga chidamlilikdan ham ko'ra, emotsional o'zini tuta bilish, holatni betaraf tahlil qilish muhim. Bu kasbimizda juda yordam beradi. Shuningdek, eng qisqa vaqt ichida tayyorlanishni o'rgandim. Ko'zingizni ochganingizdan to' uydan chiqib ketguningizgacha yarim soatdan ortiq vaqt o'tmasligi kerak. Buni bir necha yil davomida o'rganishimga to'g'ri keldi, chunki men uydan tartibsiz holatda chiqq olmayman. Baribir odamlar bilan uchrashasiz, odamlar esa avvalo tashqi ko'rinishingizga qarab baho berishadi. Hech bo'lmaganda ozoda va saranjom bo'lish lozim.

Yana nima? Aniqlik va vaqtga sodiqlik. Menda bu jihat avvaldan bor, lekin aviatsiyada bu ayniqsa muhim. Men ishga har doim 15–20 daqiqa, ba'zan yarim soat oldin kelaman – kech qolishdan doim qo'rqaman. Shuncha yillik ish tajribam davomida biror marta ham kech qolmaganman. O'ylaymanki, reysga uxlab qolish – bu har qanday aviatsiya xodimi uchun eng dahshatli tush. Har bir styuardessa yoki uchuvchi buni tasdiqlaydi.



Научилась собираться за максимально короткое время. С того момента, как ты открыл глаза, до того, как вышел из дома, должно пройти полчаса. Этому пришлось учиться несколько лет, потому что я не могу выйти из дома неопрятной. Всё-таки ты встречаешь людей, а люди в первую очередь судят по внешнему виду. Как минимум нужно быть аккуратным и чистым.

Что ещё? Пунктуальность. Она у меня была всегда, но в авиации это особенно важно. Я прихожу на работу за 15-20 минут, иногда за полчаса до начала смены – всегда боюсь опоздать. За все годы работы я ни разу не опоздала. Думаю, это самый страшный сон для любого авиаработника – проспать рейс. Любой бортпроводник или пилот подтвердит это.

**– А скажите, пожалуйста, есть ли у вас внутренний страх, что женщинам-пилотам меньше прощают ошибок, чем мужчинам? У меня есть ощущение, что это может быть так.**

– Не думаю, что это близко к реальности. Потому что как только мы заходим в кабину, садимся в кресло, мы не мужчина и женщина, а два профессионала. Поэтому никаких «мальчиков» и «девочек» там нет – есть коллега. Я ни разу не почувствовала, что ко мне предъявляли какие-то особые требования или ожидания, отличающиеся от тех, что предъявляют к молодым вторым пилотам-мужчинам. Нет, честно, со мной такого не было.

**– А что самое неприятное в вашей работе?**

– Ночные полёты. Не просто редкие ночные рейсы, а когда они идут один за другим. Организм ведь всё-таки настроен так, что ночью нужно спать, а мы в это время работаем и должны быть максимально сконцентрированы. Сбитые циркадные ритмы – один из главных минусов профессии. Но, с другой стороны, мы сами её выбрали, мы её любим, она нам интересна. И ради этого ощущения, когда ты взлетаешь и сажаешь самолёт, – жертвуешь многим. Без любви к профессии здесь никак.

**– А есть какая-нибудь запрещённая тема, о которой не принято говорить среди пилотов, но всё равно все шепчутся?**

– Да всё банально и просто. У нас это даже прописано. Мы не обсуждаем политику, рейтинги – то есть кто, где и сколько летает. А какие-то сокровенные темы... Мне сложно сказать, о чём мужчины разговаривают между полётами. Я пока не настолько влилась в коллектив, чтобы знать. Но, насколько я вижу, всё довольно приземлённо. Кто-то хочет интересный рейс, но ему не ставят, или наоборот: кому-то поставили классный маршрут и он всем уши прожужжал от радости – бытовые разговоры, рабочие шутки. Мы такие же люди, обсуждаем свои радости и невзгоды.

**– Часто психологи, чтобы отстраниться от проблем, советуют представить себя парящей птицей, которая смотрит на всё свысока. В силу своей профессии вы ведь действительно наблюдаете мир с высоты нескольких километров, возникает ли у вас чувство некоего божественного существования, смотрящего на людские проблемы? Или, наоборот, усиливается ощущение хрупкости жизни?**

– Ни того, ни другого. Но возникают очень приятные эмоции, когда я смотрю за борт самолёта. Это невероятная красота. Каждый раз убеждаюсь, что сделала правильный выбор. Поэтому – нет, не чувствую себя над кем-то, не ощущаю себя выше. Напротив, когда смотришь на мир сверху, понимаешь, какие мы все песчинки в этой вселенной. Но радость от того, что выбрала именно этот путь – сложный, но интересный, есть всегда. Находясь в полёте, я думаю: «Да, это того стоило».

В КАБИНЕ НЕТ МУЖЧИН И ЖЕНЩИН —  
ЕСТЬ ДВА ПРОФЕССИОНАЛА

BIZ KABINAGA KIRGAN ZAHOTI ERKAK HAM,  
AYOL HAM EMAS — IKKI PROFESSIONALMIZ

**– Iltimos, ayting-chi, sizda ayol uchuvchilarning xatolarini erkak uchuvchilarga qaraganda kamroq kechirishadi, degan ichki qoʻrquv bormi? Menda shunday boʻlishi mumkin, degan taxmin bor.**

– Yoʻq, menimcha, bu haqiqatga yaqin emas. Chunki kabinaga kirishimiz, oʻrindiqqa oʻtirishimiz bilan biz erkak va ayol emas, ikki professionalmiz. Shuning uchun u yerda hech qanday «oʻgil bolalar» va «qizlar» yoʻq – hamkasb bor. Yosh yigit-ikkinchi uchuvchilarga qoʻyiladigan talablardan farqli oʻlaroq, menga qandaydir alohida talablar qoʻyilganini hech qachon sezmaganman. Yoʻq, rostini aytsam, menda bunday boʻlmagan.

**– Sizning ishingizdagi eng yoqimsiz narsa nima?**

– Tungi parvozlar. Faqat vaqti-vaqti bilan boʻladigan tungi reyslar emas, balki ketma-ket reyslar. Axir organizm shunday tuzilganki, kechasi uxlash kerak, biz esa aynan shu paytda ishlaymiz, maksimal darajada diqqatni jamlashimiz kerak.

Buzilgan sirkadiyal ritmlar – bu kasbning eng katta kamchiliklaridan biri. Ammo, boshqa tomondan, biz bu yoʻlni oʻzimiz tanlaganmiz, uni yaxshi koʻramiz, bizga bu ish yoqadi. Aynan oʻsha lahza uchun – samolyotni havoga koʻtarganingda yoki qoʻndirganingda his qilinadigan tuygʻu uchun koʻp narsani qurbon qilasan. Bu kasbga koʻngil qoʻymaslikning iloji yoʻq.

**– Uchuvchilar orasida gapirish taqiqlangan, lekin baribir hamma shivirlashib soʻzlashadigan biror man etilgan mavzu bormi?**

– Hammasi juda oddiy va aniq. Bizda hatto bu haqida yozib qoʻyilgan. Siyosatni muhokama qilmaymiz, reys reytinglari – kim qancha va qayerda uchgan degan narsalar haqida gaplashmaymiz. Qolgan sirli mavzularga kelsak... erkaklar parvozlar orasida nimalarni gaplashishadi, aniq ayto olmayman. Hali jamoaga toʻliq singishimga vaqt kerak. Ammo hozirgacha koʻrgan narsalarimdan kelib chiqib aytsam, hammasi yerga yaqin, oddiy mavzular. Kimdir qiziqarli reysga chiqishni orzu qiladi, ammo jadvalga kiritilmagan; boshqasiga esa ajoyib yoʻnalish tushgan – u esa quvonchdan buni hammaga aytadi. Hammasi oddiy – kundalik suhbatlar, ishdagi hazillar. Biz ham shunchaki odamlarmiz, oʻz quvonchlarimizni, tashvishlarimizni baham koʻramiz.

**– Psixologlar koʻpincha shunday maslahat berishadi: muammolardan uzoqlashish uchun oʻzingni osmonda uchayotgan qush sifatida tasavvur qil, u hamma narsaga balanddan boqadi. Kasbingiz tufayli siz chindan ham dunyoni bir necha kilometr balandlikdan kuzatib turasiz. Shunday ekan, odamlarning muammolariga nazar solayotgan ilohiy zot kabi his paydo boʻladimi sizda? Yoki aksincha, hayotning nechogʻlik moʻrtligi haqidagi tuygʻu yanada kuchayib boradimi?**

– Yoʻq, na unisi, na bunisi. Ammo samolyot bortidan tashqariga qaraganimda, har safar yoqimli his-tuygʻular paydo boʻladi. Bu – tasvirlab boʻlmas darajadagi goʻzallik. Har safar tanlagan yoʻlim toʻgʻri ekanligini his qilaman. Har kuni quyoshni koʻraman. Shu bois, yoʻq, oʻzimni birovdan balandroq his qilmayman. Aksincha, dunyoga tepadan qarasangiz, bu koinotda barchamiz shunchaki mayda qum zarralari ekanligimizni anglaysiz. Biroq, aynan shu yoʻlni – murakkab, ammo qiziqarli yoʻlni tanlaganimdan quvonaman. Parvoz chogʻida xayolimdan: «Ha, bu shunga arziydi» degan oʻy oʻtadi.

**– Eng goʻzal manzara qachon va qayerda boʻlgan?**

– Har safar quyosh botishida uchgan paytimda. Bu aql bovar qilmas darajada goʻzal. Quyosh botayotgan paytdagi bulutlar goʻyo sehrli dunyo. Baʼzan shunday shakllar, shunday ranglar uchraydiki, nafasingiz ichingizga tushib ketadi. Men uchishdan qoʻrqadigan odamlarga tez-tez aytaman: illyuminatordan tashqariga qarang, u yerda ajoyib goʻzallik bor. Qoʻrquvlaringizni unutib, boshqa olamga nazar tashlang.

Samolyot bulut ichiga kirib ketgan yoki uning yonidan oʻtib borayotgan lahzani juda yoqtiraman. Oʻzingni xuddi bulutlar us-



– А когда и где был самый прекрасный вид?

– Всегда, когда летишь в закат. Это невероятно красиво. Об- лака в закате – просто волшебство. Иногда попадаются такие формы и цвета, что дух захватывает. Я часто говорю людям, которые боятся летать: вы просто посмотрите в иллюминатор, там же красиво. Отвлекитесь от страхов – там другой мир.

Мой любимый момент, когда влетаешь в облако или про- ходишь совсем рядом с ним. Такое ощущение, будто сёрфишь по облакам. Это кайф. Сидишь, смотришь прямо в эту красо- ту – как зритель на первом ряду, и это одно из самых потряса- ющих чувств в нашей профессии.

– Немного предвосхитили ответ на мой следующий вопрос. У вас ведь профессия про чёткость, алгоритмы: всё выве- рено, последовательно. Есть ли в этой чёткости место для магии, волшебства?

– Магия и волшебство – за окном. Это невероятно! Каждый раз видеть закат, рассвет – это очень ценно. Об этом нельзя за- бывать. Люди, особенно зимой, наблюдают лишь серое небо – солнце в европейской части континента появляется редко. А у нас с солнцем всё хорошо – мы его видим каждый день.

– Тема номера – «Воздух». Не могу не спросить: чему вас научило воздушное пространство, пребывание в нём?

– Скорее, не научило, а одарило. Дало чувство свободы. Оно на- поминает, что все наши проблемы – это такая мелочь! Когда ты поднимаешься вверх, а под тобой города, страны, моря, океаны, понимаешь, насколько всё, что казалось огромным, на самом деле ничтожно. Все наши тревоги – это просто пыль на ветру.

– Немного философии, да?

– Да, у меня сейчас такой период жизни – философский.

– Скажите, что происходит, когда у пилота включается ре- жим автопилота? Вот вы включили, и всё, расслабились?

– Не совсем. Разве что чуть-чуть: спинку кресла можно от- кинуть, конечно, чтобы было комфортно сидеть, но на самом деле работа продолжается. Мы наблюдаем за системами, па- раметрами, ведём радиосвязь с диспетчерами, следим за ав- топилотом: действительно ли он делает то, что должен. Нельзя просто довериться системе и расслабиться. Мы находимся там именно для того, чтобы её контролировать.

– Мы с пилотами часто обсуждаем ритуалы. У вас есть свой?

– Когда захожу в самолёт; первое, что делаю ещё на трапе – пра- вой рукой глажу борт у двери и говорю: «Привет, мой хороший!». Это мой главный ритуал. Я отношусь к самолёту как к живому существу, напарнику, а не просто как к железной машине. С ним нужно разговаривать, и тогда всё проходит идеально.

– Вы говорили про жертвы, которые приходится приносить людям вашей профессии. А есть некий разграничитель, момент, когда вы приземляетесь и превращаетесь просто в женщину, дочь, подругу? Например, у многих актёров с этим трудно: они и в жизни остаются в образе.

– У нас всё по-другому. Всё-таки актёры настраивают себя эмоционально, а у нас есть процедуры, этапы полёта – всё чёт- ко расписано. Поэтому, когда выполняю работу, я не вживаюсь в роль пилота, а просто работаю по процедурам. Когда прихо- дишь домой, снимаешь форму, вешаешь её – всё, ты обычный человек. С такими же бытовыми, земными делами, как у всех: Наоборот, дома отдыхаешь. Профессия напряжённая, требую- щая концентрации, поэтому в кругу семьи, с детьми, близкими пилоты, конечно, отдыхают. Какого-то особого тумблера нет – просто приходишь домой и думаешь: как же хорошо!

– А ваше отношение к слову «контроль» изменилось после сотен часов налёта?

– Не думаю, что это связано с числом полётов. Скорее, с тем, что я пришла работать на большой самолёт, серьёз- ную технику. Здесь огромное количество процедур, всё чёт- ко расписано, и профессия требует постоянного контроля.

tida syorf qilayotgandek his qilasan. Bu o'ta zavqli. O'tirib, xuddi birinchi qatordagi tomoshabindek, bevosita shu go'zallikka qa- raysan. Bu esa kasbimizning eng hayajonli his-tuyg'ularidan biri hisoblanadi.

– Keyingi savolimga javobni biroz oldinroq aytib qo'yingiz. Sizning kasbingiz aniqlik va algoritmlar bilan bog'liq-ku: ham- ma narsa puxta o'ylangan, izchil. Shunday aniqlikda sehrli va mo'jizaviy narsalarga o'rin bormi?

– Sehr va mo'jiza – bort ortida. Bu ajoyib-ku! Har safar quyosh bo- tishi va tong otishini ko'rish juda qadrli. Buni unutmashlik kerak. Odamlar, ayniqsa qishda, faqat kulrang osmonni kuzatishadi – qit'aning Yevropa qismida quyosh kamdan-kam ko'rinadi. Biz esa quyoshni har kuni ko'rib turamiz.

– Ushbu sonning mavzusi – «Havo». So'ramaslikning iloji yo'q: havo bo'shlig'i, unda bo'lish sizga nimalarni o'rgatdi?

– Aksincha, o'rgatmadi, balki in'om qildi. Erkinlik tuyg'usini ber- di. U barcha muammolarimiz arziyas narsa ekanligini eslatib turadi! Yuqoriga ko'tarilganingda, pastda shaharlar, mamlakat- lar, dengizlar, okeanlar bo'lganida, ulkan tuyulgan hamma narsa aslida qanchalik ahamiyatsiz ekanligini anglab yetasan. Barcha tashvishlarimiz shamolda uchib ketuvchi changdan boshqa narsa emas.

– Biroz falsafa, shundaymi?

– Ha, hozir mening hayotimda shunday davr – falsafiy.

– Ajoyib. Uchuvchi avtopilot rejimini yoqqanda nima sodir bo'ladi? Shunchaki yoqib qo'yib, butunlay xotirjam bo'la ola- sizmi?

– Unchalik emas. Faqat birozgina: kresloning suyanchig'ini orqa- ga tashlash mumkin, albatta, qulay o'tirish uchun, ammo aslida ish davom etaveradi. Biz tizimlarni, parametrlarni kuzatamiz, dispatcherlar bilan radioaloqa qilamiz, avtopilotni kuzatamiz: u haqiqatan ham kerakli ishni qilyaptimi. Shunchaki tizimga ishonib, xotirjam o'tirib bo'lmaydi. Biz aynan uni nazorat qilish uchun u yerda turibmiz.

– Biz uchuvchilar bilan marosimlar haqida tez-tez suhbat- lashamiz. Sizning o'z marosimingiz bormi?

– Samolyotga kirganimda, birinchi navbatda, zinapoyada turib, o'ng qo'lim bilan eshik yonidagi bortni silab: «Salom, azizim», deyman. Bu mening asosiy marosimim. Men samolyotga temir mashina deb emas, tirik mavjudot, hamroh sifatida qarayman. U bilan gaplashish kerak, shunda hammasi joyida bo'ladi.

– Siz, bu kasb vakillari voz kechishi kerak bo'lgan narsalar haqida gapirgan edingiz. Lekin biror chegara, qandaydir lahza bormi, yerga qo'nganingizda, oddiy ayol, qiz yoki do'stga ayla- nasizmi? Masalan, ko'pchilik aktyorlar uchun bu qiyin masala: ular haqiqiy hayotda ham o'z rollarida qolib ketadilar.

– Bizda boshqacha. Aktyorlar o'zlarini hissiy jihatdan sozlasa- lar, bizda aniq belgilangan tartib-qoidalar va parvoz bosqichlari mavjud. Shu sababli, men vazifamni bajarayotganimda uchuv- chi rolini o'ynamayman, balki shunchaki belgilangan tartib-qoi- dalarga rioya qilaman.

Uyga kelganingizda, formani yechasiz, ilgakka osasiz – tamom, siz oddiy insonga, boshqalar kabi oddiy, kundalik ish- lari bor insonga aylanasis. Aksincha, uyda haqiqiy dam olish mumkin. Kasb juda mas'uliyatli, e'tiborni jamlashni talab qiladi- gan, shuning uchun oila davrasida, farzandlari va yaqinlari bilan uchuvchilar, albatta, dam olishadi. Biror maxsus tumbler yo'q – shunchaki uyga kelasiz-u, o'ylaysiz: qanday yaxshi!

– Yuzlab soatlik parvozdan so'ng «nazorat» so'ziga munosa- batingiz o'zgardimi?

– Bu parvozlari soni bilan bog'liq narsa, deb o'ylamayman. Ko'proq, katta samolyotda, murakkab texnikada ishlashga kel- ganim bilan bog'liq bo'lsa kerak. Bu yerda juda ko'p tartib-qoida- lar mavjud, barcha narsalar aniq belgilab qo'yilgan va kasbimiz doimiy nazoratni talab qiladi.





НАВЕРНОЕ, В ПРОШЛОЙ ЖИЗНИ Я БЫЛА ПТИЧКОЙ,  
А В ЭТОЙ — СТАЛА ПИЛОТОМ

BALKI, AVVALGI HAYOTIMDA MEN QUSH BO'LGANDIRMAN,  
BU HAYOTIMDA ESA – UCHUVCHI BO'LDIM

Ты должен следовать им безупречно, и «контроль» становится, наверное, одним из самых важных слов в нашей работе. Это постоянное наблюдение, анализ, внимание – процесс не прекращается ни на секунду. Иногда бывает утомительно, особенно на длительных перелётах, но это основа безопасности.

Вначале мне было трудно – это ведь сидячая работа, ты всё время в кресле, при этом ментально всё время в тонусе. Потом, когда появляется опыт, операционная память разгружается и становится легче, появляется больше места в голове для новых задач. Но контроль – это наша суть. Без этого мы бы не летали.

– **А вы помните, было ли вам когда-нибудь страшно? Не в теории, а по-настоящему.**

– Да, бывало пару раз. Однажды в Калининграде селись в очень сильный, порывистый ветер. Я тогда ещё работала стюардессой. Все самолёты тогда улетали, а мы селись. Мы были единственным бортом, который тогда сел. Все развернулись, а наш командир решил сесть – и сел.

А так, в целом, я не боюсь летать. Не чувствую напряжения, даже когда лечу как пассажир. Многие пилоты или бортпроводники, наоборот, становятся тревожными, когда не контролируют процесс, а у меня такого нет. Я просто надеваю наушники, пристёгиваюсь, смотрю в окно – и всё.

– **Наверное, у каждого из нас есть знакомые-аэрофобы. Что бы вы им сказали? Как можно утешить аэрофоба с точки зрения профессионала?**

– Мне кажется, аэрофобу в первую очередь нужен психолог. Это ведь вопрос внутренний, психологический. У всех свои причины страха: кто-то насмотрелся новостей, кто-то пережил неприятный полёт, кто-то просто тревожный по натуре. Поэтому универсального совета нет. От себя могу сказать одно: посмотрите в иллюминатор, там очень красиво. Отвлечитесь от страха, просто наблюдайте.

– **Хочу завершить разговор в романтическом ключе. Если бы у вас была возможность перевоплотиться, вы бы снова стали пилотом?**

– Думаю, да. Это невероятная профессия, очень интересная. Каждый день поднимать эту птицу в небо и сажать её – это чувство ни с чем не сравнимо. И оно не замыливается, каждый раз по-новому, по крайней мере у меня пока так. Я только в начале профессионального пути, но думаю, что у моих коллег те же ощущения: каждый рейс – как впервые.

Нет одинаковых полётов. Разная погода, разное настроение, даже внутреннее состояние у тебя другое. Каждый раз всё по-новому, и каждый раз – эмоция.

Если бы у меня была возможность перевоплотиться, может, я бы стала птицей. Иногда смотрю, как птицы парят в потоке – свободные, лёгкие. Думаю: «Как же им кайфово, они просто летят». В детстве мне даже снились сны, будто я лечу, не над горами, не куда-то, а просто лечу и чувствую полёт. Наверное, это и есть жажда свободы и красоты. Так что, может быть, в прошлой жизни я была птичкой, а в этой – стала пилотом, чтобы видеть то же самое.

– **Какой именно птичкой?**

– Какой-нибудь небольшой. Не лебедем – они так высоко не летают. Может, какой-то маленькой, лёгкой, что умеет держаться в потоке и не боится ветра. Пусть будет ласточка. Она ведь всегда в небе – спит, ест, живёт в полёте. Очень по-нашему. ➤

Har bir qadamni mukammal bajarish kerak, va «nazorat» – ehtimol, bizning ishimizdagi eng muhim so'zlardan biri. Bu doimiy kuzatuv, tahlil, e'tibor, bir daqiqa ham to'xtamaydigan jarayon. Ba'zan, ayniqsa uzoq parvozlarda, charchatadigan bo'lishi mumkin, ammo bu xavfsizlikning asosidir.

Dastlab menga qiyin bo'lgan – axir bu o'tirib ishlanadigan ish, siz doim kresloda o'tirasiz, shu bilan birga ruhan doim tetik bo'lasiz. Keyinchalik, tajriba ortganda, operatsion xotira yengilashadi va osonlashadi, miyada yangi vazifalar uchun ko'proq joy paydo bo'ladi. Ammo nazorat – bu bizning mohiyat. Busiz ucha olmasdik.

– **Esingizdami, qachondir chinakamiga qo'rqqanmisiz?**

**Nazariy jihatdan emas, balki haqiqiy ma'noda.**

– Ha, bir-ikki marta bo'lgan. Bir safar Kaliningradda juda kuchli, shiddatli shamolda qo'nganmiz. U paytlar men hali styuardessa bo'lib ishlar edim. Barcha samolyotlar uchib ketayotgan bir vaqtda, biz qo'nishga urindik. O'sha kuni faqat bizning samolyotimiz qo'na oldi. Boshqa hamma samolyotlar burilib ketdi, ammo bizning komandirimiz qo'nishga qaror qildi va buni uddaladi.

Umuman olganda, men uchishdan qo'rqmayman. Hatto yo'lovchi sifatida uchayotganimda ham zo'riqishni his etmayman. Ko'p uchuvchilar yoki styuardessalar, aksincha, jarayonni nazorat qilmaganda, bezovta bo'lib qolishadi. Menda esa unday emas. Men shunchaki quloqchin taqaman, kamarni bog'layman, tashqariga qarayman – hammasi joyida.

– **Ehtimol, hammamizning aerofob tanishlarimiz bor. Ularga nima deb maslahat berasiz? Mutaxassis sifatida, aerofobiya-dan aziyat chekayotgan odamni qanday yupatish mumkin?**

– Menimcha, aerofobiya – bu, avvalo, psixologik masala. Bu holatda insonga, birinchi navbatda, psixolog kerak. Har kimning qo'rquvi o'ziga xos: kimdir yangiliklardan qo'rqadi, kimdir yomon parvozni boshdan kechirgan, kimdir tabiatan xavotirli. Shu bois, hammabop maslahat yo'q.

Faqat bir narsani aytishim mumkin: illyuminatorga qarang, tashqari juda chiroyli. Qo'rquvni unutib, shunchaki kuzating.

– **Suhbatni biroz romantik ohangda yakunlamoqchiman. Agar sizda qayta tug'ilish imkoniyati bo'lsa, yana uchuvchi kasbini tanlarmidingiz?**

– O'ylaymanki, ha. Bu ajoyib, juda qiziqarli kasb. Har kuni shu «qush»ni osmonga ko'tarish va uni yerga qo'ndirish – bu tuyg'uni hech narsa bilan solishtirib bo'lmaydi. U o'z ta'sirini yo'qotmaydi, har safar yangicha tuyuladi, har holda hozircha menda shunday. Men kasbiy faoliyatning boshidaman, ammo hamkasblarim ham xuddi shunday tuyg'ularni boshdan kechirayotgan bo'lsa kerak, deb taxmin qilaman: har bir parvoz go'yo ilk martadek tuyuladi.

Bir xil parvozlار bo'lmaydi. Ob-havo ham, kayfiyat ham, hatto ichki holatimiz ham har safar boshqacha. Har gal hammasi yangicha kechadi, har safar yangi his-tuyg'ular.

Agar qayta tug'ilish imkonim bo'lganida, ehtimol, men qush bo'lib tug'ilardim. Ba'zan osmonda erkin uchayotgan qushlarni kuzataman – yengil, ozod. «Ularga qanchalik yaxshi – shunchaki uchishmoqda» deb o'ylayman. Bolaligimda hatto tushimda – tog'lar uzra emas, balki shunchaki osmonda, erkin, havoni his qilib uchganman. Bu erkinlik va go'zallikka bo'lgan chanqoqlik bo'lsa kerak. Shunday qilib, balki, o'tgan hayotimda men qush bo'lgandirman, bu hayotimda esa o'sha manzarani yana ko'rish uchun uchuvchi bo'ldim.

– **Qanday qush bo'lardingiz?**

– Qandaydir, kichikroq bir qush. Oqqush emas, ular baland ucha olmaydi. Ehtimol, kichik, yengil, havo oqimida suzadigan va shamoldan qo'rqmaydigan bir qush. Qaldirg'och bo'la qolsin. Axir u doim osmonda – uxlaydi, ovqatlanadi, parvozda yashaydi. Xuddi biz kabi. ➤





BESHQOZON

# BESHQOZON: AFSONAGA AYLANGAN TA'M

BESHQOZON: ВКУС, СТАВШИЙ ЛЕГЕНДОЙ

*O'zbekistonda palov - oddiy taom emas. U bayramning xushbo'y ifori, oiladagi mehr-oqibat, mehmondo'stlik va an'analarning timsoli hisoblanadi. O'rta Osiyo palov markazi nomi bilan ham mashhur bo'lgan Beshqozon bu an'anaviy taomni ko'rib, his etib, tatib ko'rgach, xotirangizga umrbod muhrlanib qolishi uchun uni unutilmas gastronomik tajribaga aylantiradi.*

*В Узбекистане плов – не просто еда. Это аромат праздника, тепло домашнего очага, символ гостеприимства и традиций. Beshqozon, также известный как Среднеазиатский центр плова, превращает этот культовый вкус в гастрономический опыт – увидеть, почувствовать, попробовать, чтобы запомнить навсегда.*

## ОТ СЕМЕЙНОГО ОЧАГА – ДО НАЦИОНАЛЬНОГО СИМВОЛА

С 1999 года Beshqozon соединяет уважение к традициям с современными стандартами качества. Из небольшого заведения бренд вырос в сеть с четырьмя филиалами в Ташкенте, которые ежегодно принимают более пяти миллионов гостей.

Скоро откроется пятый филиал – ещё одно место, где люди встречаются, чтобы разделить тепло и вкус настоящего плова. Новые форматы и будущие открытия позволяют бренду расти вместе с городом.

## OILA O'CHOQ'IDAN - MILLIY RAMZGACHA

1999-yildan beri Beshqozon an'analarni hurmat qilishni zamonaviy sifat standartlari bilan uyg'unlashtirib keladi. Kichik oshxonadan boshlangan brend bugun Toshkentda to'rtta filialga ega tarmoqqa aylangan va har yili millionlab mehmonni kutib oladi.

Tez orada beshinchi filial ham ochiladi - bu haqiqiy palovning isi va mazasini baham ko'rish uchun odamlar uchrashadigan yangi maskan bo'ladi. Yangi formatlar va loyihalar brendga shahar bilan birga o'sish imkonini bermoqda.



## НОВЫЙ ОБЛИК ЛЕГЕНДАРНОГО ВКУСА

Недавно Beshqozon провёл полный ребрендинг. Сохранив уважение к традициям, бренд приобрёл современный, выразительный визуальный стиль: обновлённая графика, палитра и типографика передают атмосферу гостеприимства и динамику большого города.

Обновление затронуло всё – от оформления филиалов до цифровых сервисов. Теперь Beshqozon стал ещё ближе к своей аудитории: понятнее, ярче и современнее, но при этом остаётся верен своей культовой истории.

## ИННОВАЦИИ, СТАВШИЕ ТРАДИЦИЕЙ

Beshqozon стал пионером отрасли: первым в Узбекистане внедрил особый сорт риса, разработал технологию приготовления плова в больших объёмах и вместе с тем предложил однопорционные ляганы. Именно здесь казы, перепелиные яйца и каватак впервые стали привычными ингредиентами классического блюда.

Сегодня бренд знаменит и своим трёхтонным казаном – гастрономическим чудом, способным накормить тысячи посетителей за один раз.



## AFSONAVIY TA'MNING YANGI QIYOFASI

Yaqinda Beshqozon to'liq rebrending o'tkazdi. An'analarga hurmatni saqlagan holda, brend zamonaviy va ta'sirchan ko'rinishga ega bo'ldi: yangilangan grafika, ranglar uyg'unligi va shriftlar mehmondo'stlik muhitini hamda katta shahar ritmini aks ettirmoqda.

Yangilanish filiallardagi bezaklardan tortib raqamli xizmatlarga gacha bo'lgan barcha jihatlarni qamrab oldi. Endilikda Beshqozon o'z auditoriyasiga yanada yaqinlashdi: u yanada tushunarliroq, yorqinroq va zamonaviyroq ko'rinishga ega bo'ldi, shu bilan birga, o'zining afsonaviy tarixiga sodiq qoldi.

## AN'ANAGA AYLANGAN INNOVATSIYALAR

Beshqozon soha kashshofi bo'ldi: O'zbekistonda birinchi bo'lib guruchning maxsus navini joriy etdi, katta hajmda palov tayyorlash texnologiyasini ishlab chiqdi va shu bilan birga, palovni bir kishilik laganlarda taqdim etishni yo'lga qo'ydi. Aynan shu yerda qazi, bedana tuxumi va kavatak ilk bor an'anaviy taomning odatiy tarkibiy qismiga aylandi.

Bugun brend o'zining uch tonnalik qozoni bilan ham mashhur – bu gastronomik mo'jiza bir paytning o'zida minglab tashrif buyuruvchilarni to'ydira oladi.







#### ПЛОВ, ИЗВЕСТНЫЙ ВО ВСЁМ МИРЕ

Популярность Beshqozon давно вышла за пределы Узбекистана. Так, канадский фуд-блогер снял видео в филиале Beshqozon Teleminora, и ролик собрал более 425 миллионов просмотров за один день, а общий охват видео о бренде в сети превысил 1 миллиард просмотров. Это неудивительно, ведь каждый сюжет показывает магию ташкентского плова и делает бренд узнаваемым во всём мире.

#### BUTUN DUNYOGA MASHHUR PALOV

Beshqozonning shuhrati allaqachon O'zbekiston chegaralaridan tashqariga yoyilgan. Xususan, kanadalik food-blogger Beshqozonning Teleminora filialida suratga olgan video bir kunda 425 milliondan ortiq ko'rilgan, brend haqidagi videolarning umumiy onlayn tomoshasi esa 1 milliarddan oshgan. Buning ajablanarli joyi yo'q, chunki har bir lavha Toshkent palovining seyrini namoyon etadi va Beshqozonni butun dunyoda tanilgan brendga aylantiradi.

#### ЦИФРОВОЙ КОМФОРТ И ЗАБОТА О ГОРОДЕ

Современные технологии – важная часть философии Beshqozon. Через сайт и мобильное приложение можно заказать плов в несколько кликов, получить персональные рекомендации, бонусы и участвовать в акциях. Более 70 процентов заказов поступает от жителей Ташкента, что подтверждает: Beshqozon стал естественной частью городской жизни.

В ближайшее время вся доставка перейдёт на экологичную биоразлагаемую упаковку – так мы делаем шаг к чистоте улиц и свежему воздуху. Это пример того, как гастрономия может сочетать традиции и заботу об окружающей среде.

Сегодня плов от Beshqozon – больше, чем блюдо. Это история о городе, людях и памяти, которая передаётся через вкус. Каждый визит – возможность прочувствовать дух Ташкента, прикоснуться к культурному наследию и разделить с близкими то, что делает настоящий узбекский плов поистине легендарным.

#### RAQAMLI QULAYLIK VA SHAHAR HAQIDA QAYG'URISH

Zamonaviy texnologiyalar – Beshqozon falsafasining muhim qismi. Brendning veb-sayti va mobil ilovasi orqali atigi bir necha bosqichda palov buyurtma qilish, shaxsiy tavsiyalar olish, bonuslar to'plash va aksiyalarda qatnashish mumkin. Buyurtmalarining 70 foizdan ortig'i toshkentliklardan kelayotgani Beshqozon shahar hayotining ajralmas qismiga aylanganini tasdiqlaydi.

Yaqin orada barcha yetkazib berish xizmati ekologik toza, biologik parchalanuvchi qadoqlardan foydalanishga o'tadi – shu tariqa ko'chalarimiz tozaligi va havomiz musaffoligi uchun hissa qo'shamiz. Bu gastronomiyaning an'analar va atrof-muhitga g'amxo'rlikni qanday uyg'unlashtirishi mumkinligiga misol bo'ladi.

Bugun Beshqozon palovi – shunchaki taom emas. Bu shahar, odamlar va ta'm orqali avlodlar-avlodga o'tadigan xotira haqidagi hikoya. Har bir tashrif – Toshkent ruhini his etish, madaniy merosga aloqador bo'lish va chin o'zbek palovini haqiqatan afsonaviy qiladigan jihatlarni yaqinlaringiz bilan baham ko'rish imkoniyatidir.



# SAYOHAT TA'MDAN BOSHLANADI

ПУТЕШЕСТВИЕ НАЧИНАЕТСЯ СО ВКУСА



ГОВОРЯТ, НА ВЫСОТЕ ВКУС РАСКРЫВАЕТСЯ ПО-НОВОМУ. МЫ РЕШИЛИ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ЭТО ВОЛШЕБСТВО НЕБА И РАЗРАБОТАЛИ ДЛЯ ВАС ДЕВЯТЬ ВИДОВ СПЕЦИАЛЬНОГО ПИТАНИЯ – ОТ ЛЁГКОГО ВЕГЕТАРИАНСКОГО ДО КЛАССИЧЕСКОГО КОШЕРНОГО. КАЖДОЕ БЛЮДО – ЭТО МАЛЕНЬКАЯ ИСТОРИЯ О ВКУСЕ, ЗАБОТЕ И ВДОХНОВЕНИИ, КОТОРЫЕ СОПРОВОЖДАЮТ ВАС В ПУТИ. НАСЛАЖДАЙТЕСЬ КАЖДЫМ КИЛОМЕТРОМ ПОЛЁТА ВМЕСТЕ С CENTRUM AIR!

AYTISHLARICHA, BALANDLIKDA TA'M O'ZGACHA TARZDA SEZILAR EKAN. BIZ OSMONNING SHU SEHRIDAN FOYDALANISHGA QAROR QILDIK VA SIZ UCHUN TO'QQIZ XIL MAXSUS OVQAT TURINI - YENGIL VEGETARIAN TAOMLARIDAN TORTIB KLASSIK KOSHERGACHA ISHLAB CHIQDIK. HAR BIR TAOM - BU TA'M, G'AMXO'RLIK VA ILHOM HAQIDAGI KICHIK BIR HIKOYA, U BUTUN PARVOZ DAVOMIDA SIZGA HAMROHLIK QILADI. CENTRUM AIR BILAN PARVOZNING HAR BIR KILOMETRIDAN ZAVQ OLING!

1



## АЗИАТСКОЕ ВЕГЕТАРИАНСКОЕ ПИТАНИЕ

Голубцы в виноградных листьях с гарниром из макарон, брокколи и запечённых томатов, сырная закуска, овощной салат, булочка со специями и молочное пирожное с лимоном.

## OSIYOCHA VEGETARIAN TAOMLARI

Makaron, brokkoli va pechda pishirilgan pomidorli garnir va uzum bargiga kavatok dolma. Pishloqli gazak, sabzavotli salat, ziravorli bulochka va limonli sutli pirojniy.

2



## ДЕТСКОЕ ПИТАНИЕ (от 2 до 12 лет)

Куриный рулет, сыр, греческий салат, хрустящие куриные палочки с гарниром из риса с овощами, кекс брауни, яблочная нарезка и сок.

## BOLALAR TAOMLARI (2 yoshdan 12 yoshgacha)

Tovuq ruleti, pishloq, grek salati, qarsildoq tovuq tayoqchalari bilan sabzavotli guruchli garnir, «Brauni» keksi, olma bo'lakchalari va sharbat.

3



## ДИАБЕТИЧЕСКОЕ ПИТАНИЕ

Мясная закуска из колбасы «Парвоз» и куриного рулета, сырная закуска, салат «Цезарь», филе птицы с гарниром из отварной гречки и запечённых томатов, безглютеновый хлеб, лимонный десерт.

## DIABETIK TAOMLAR

«Parvoz» kolbasasi va tovuq ruletidan tayyorlangan go'shtli gazak, pishloqli gazak, «Sezar» salati, pishirilgan pomidor va qaynatilgan grechkali garnir bilan parranda filesi, glyutensiz non va limonli desert.

\*ПИТАНИЕ НА БОРТУ МОЖЕТ ОТЛИЧАТЬСЯ ОТ ИЗОБРАЖЕНИЙ

\*BORTDA TAQDIM ETILADIGAN TAOMLAR TASVIRDAGIDAN FARQ QILISHI MUMKIN



4

**ФРУКТОВОЕ АССОРТИ**

Свежий круассан, фруктовая нарезка из яблок и апельсинов, сухофрукты (курага, кишмиш, грецкий орех), конфитюр и лимон.

**MEVALI ASSORTI**

Yangi kruassan, olma va apelsindan tayyorlangan meva bo'lakchalari, quritilgan mevalar (quritilgan o'rik, mayiz, grek yong'og'i), murabbo va limon.

5

**БЕЗГЛЮТЕНОВОЕ ПИТАНИЕ**

Холодная закуска из мяса говядины и птицы, овощной салат, праздничный плов с говядиной, десерт из сезонных фруктов.

**GLYUTENSIZ TAOMLAR**

Mol go'shti va parranda go'shtidan tayyorlangan yaxna gazak, sabzavotli salat, mol go'shtli bayramona palov, mavsumiy mevalardan tayyorlangan desert.

8

**НЕМОЛОЧНОЕ ПИТАНИЕ**

Овощной салат, овощное рагу «Хинди», десерт из сезонных фруктов, сухофрукты (курага, кишмиш, миндаль, очищенные орехи).

**SUT MAHSULOTLARISIZ TAOMLAR**

Sabzavotli salat, «Hindi» sabzavotli ragusi, mavsumiy mevalardan tayyorlangan desert, quritilgan mevalar (quritilgan o'rik, mayiz, bodom, tozalangan yong'oqlar).

9

**КОШЕРНОЕ ПИТАНИЕ**

Нежный хумус, ржаная булочка, овощной салат и куриное филе с разваренным рисом.

**KOSHER TAOMLARI**

Yumshoq xumus, javdar bulochkasi, sabzavotli salat va yumshoq guruch bilan taqdim etiladigan tovuq filesi.

6

**ИНДИЙСКОЕ ПИТАНИЕ**

Холодные закуски (мясо птицы, два вида сыра твердых сортов), овощной салат, горячее блюдо «Чикен Чили», слоёный пирожок с куриным филе и кекс брауни.

**HIND TAOMLARI**

Yaxna gazaklar (parranda go'shti, ikki turdagi qattiq pishloq), sabzavotli salat, «Chicken Chili» issiq taomi, tovuq filesi solingan qatlamali pirog, «Brauni» keksi.

7

**СТРОГОЕ ВЕГЕТАРИАНСКОЕ ПИТАНИЕ**

Овощной салат, фруктовая нарезка, сухофрукты (курага, кишмиш, миндаль, орехи), специи, прохладительные и горячие напитки.

**QAT'IY VEGETARIANCHA TAOMLAR**

Sabzavotli salat, meva bo'lakchalari, quritilgan mevalar (quritilgan o'rik, mayiz, bodom, yong'oqlar), ziravorlar, salqin va issiq ichimliklar.

**ГДЕ ЗАКАЗАТЬ**

- При бронировании билетов на нашем сайте;
- После покупки – через Личный кабинет в разделе «Управление бронированием» на нашем сайте;
- Через агента или туристическую компанию, если вы покупали билеты через них;
- Через Центр поддержки по телефону +998 55 518 88 88. Будьте готовы назвать номер маршрутной квитанции и фамилию, указанную при бронировании.

**ВАЖНО!**

- Услуга является платной в тарифах Base и Optimal, в тарифе Comfort она оформляется бесплатно.
- На рейсах длительностью до 2 часов предлагаются только прохладительные напитки и снеки; заказ специального меню невозможен.
- На рейсах длительностью более 2 часов вы можете оформить заказ не позднее, чем за 24 часа до вылета.

**QAYERDA BUYURTMA BERISH MUMKIN**

- Saytimizda chiptalarni band qilish vaqtida;
- Sotib olgandan so'ng – saytimizdagi «Bronni boshqarish» bo'limidagi Shaxsiy kabinet orqali;
- Agar chiptalarni agent yoki sayyohlik kompaniyasi orqali sotib olgan bo'lsangiz – ular orqali;
- Qo'llab-quvvatlash markazi orqali. Telefon raqami: +998 55 518 88 88. Bron vaqtida ko'rsatilgan yo'nalish raqamini va familiyangizni aytishga tayyor turing.

**MUHIM!**

- Ushbu xizmat Base va Optimal tariflarida pullik, Comfort tarifida esa bepul taqdim etiladi.
- 2 soatgacha bo'lgan parvozlarda faqat salqin ichimliklar va yengil gazaklar taklif etiladi; maxsus menyu buyurtma qilish imkonini yo'q.
- 2 soatdan ortiq parvozlarda maxsus ovqat buyurtmasini jo'nashdan kamida 24 soat avval rasmiylashtirish mumkin.

\*ПИТАНИЕ НА БОРТУ МОЖЕТ ОТЛИЧАТЬСЯ ОТ ИЗОБРАЖЕНИЙ

\*BORTDA TAQDIM ETILADIGAN TAOMLAR TASVIRDAGIDAN FARQ QILISHI MUMKIN

\*ПИТАНИЕ НА БОРТУ МОЖЕТ ОТЛИЧАТЬСЯ ОТ ИЗОБРАЖЕНИЙ

\*BORTDA TAQDIM ETILADIGAN TAOMLAR TASVIRDAGIDAN FARQ QILISHI MUMKIN





H World International объединяет силу проверенных временем брендов с международным опытом в гостиничной сфере. Компания представлена в Европе, на Ближнем Востоке, в Индии, Африке и Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Восемь уникальных гостиничных брендов работают под эгидой H Rewards – удобной платформы бронирования и эксклюзивной программы лояльности, насчитывающая более **277 миллионов участников** по всему миру.

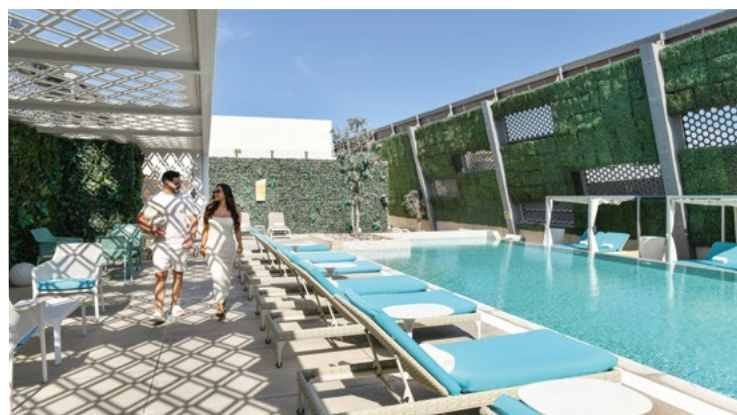
H World International является частью H World – одной из крупнейших и самых динамично развивающихся гостиничных групп в мире.

Больше информации на сайте: [hrewards.com](https://hrewards.com)

### Steigenberger Hotel & Residence Doha – сочетание немецкой точности и катарского гостеприимства

Отель расположен в деловом центре Дохи, всего в 7 км от Международного аэропорта Хамад. К услугам гостей – 208 элегантных номеров и люксов, а также 278 полностью оборудованных резиденций с просторными жилыми зонами и современными удобствами. Для отдыха – The Opal Spa, 1 700 кв. м роскошного городского оазиса, а также бассейн на крыше.

Гастрономическое разнообразие представлено в ресторане Olea Terrace и ещё четырёх заведениях, включая Social Loft для гостей длительного проживания. Для мероприятий – большой банкетный зал и четыре конференц-зала. Steigenberger Hotel & Residence Doha – это непревзойдённое сочетание комфорта и изысканности.



### Steigenberger Alcazar – роскошный отдых в Шарм-эль-Шейхе

Всего в 15 минутах от аэропорта Шарм-эль-Шейха расположился курорт с территорией в 35 000 кв. м и частным пляжем с живописным подводным миром. Гостям доступны 610 номеров, включая просторные люксы и семейные варианты. В отеле – рестораны a la carte, бары, бассейны, спа-центр с индивидуальными программами.

Любителей приключений ждут красочные коралловые рифы недалеко у берега и водные виды спорта. Для семей предусмотрены детские зоны, а для пар – уединённые Adults Only-пространства.



РЕКЛАМА



### Steigenberger Resort Ras Soma – современный комфорт и очарование Красного моря

Расположенный в живописной бухте с песчаным пляжем, отель сочетает современную элегантность с природной красотой региона. К услугам гостей – 409 номеров, люксов и частных вилл, рестораны и бары с блюдами местной и мировой кухни, бассейны, спа и wellness-программы.

Активных путешественников ждут кайтсерфинг, дайвинг, снорклинг и водные виды спорта. Для романтического отдыха предлагаются номера с частным бассейном, а для особых событий – изысканные площадки для свадеб и торжеств.



### Steigenberger Aldau Beach Hotel – Хургада в самом ярком её воплощении

Независимо от того, что вам ближе – пляж, гастрономия, wellness или гольф – этот обновлённый комплекс сочетает стильный дизайн и комфорт прямо на берегу Красного моря. Гостям доступны 10 ресторанов, баров и лаунжей, а также новый Pure Spa с хаммамом и талассо-терапией.

На территории – бассейн площадью 5 000 кв. м, а любителей гольфа ждёт 9-луночное поле с панорамными видами на море.



### Steigenberger Aqua Magic – лучший семейный отдых в Хургаде

Ориентированный на семейный отдых курорт предлагает 718 номеров, включая 294 семейных сьюта с максимальным комфортом и приватностью. Гостей ждёт собственный пляж, бассейны и знаменитый аквапарк Aqua Mania с горками, аттракционами и игровыми зонами.

Гостям доступны 12 ресторанов и баров, а также фитнес-центр с профессиональными тренерами, чтобы поддерживать форму даже в отпуске.



STEIGENBERGER  
HOTELS & RESORTS

IntercityHotel

Zleep  
HOTELS

J1 HOTEL  
金華酒店

B  
HOUSE OF BEATS

Jaz  
in the city

Maxx



# Biz bilan millionlar yuboradi

## Oddiy yuborish, qulay qabul qilish

Rossiyadan pul o'tkazmalari:  
O'zbekiston, Qirg'iziston  
va boshqa davlatlarga



CHEKLOVLAR MAVJUD. MA'LUMOT 20.10.2025 HOLATIGA KO'RA DOLZARB BO'LIB, ISTALGAN VAQTD O'ZGARTIRILISHI MUMKIN. CHEKLOVLAR, TARIFLAR, AMALDAGI YO'NALISHLAR VA XIZMAT KO'RSATISH SHARTLARI HAQIDA BATAFSIL MA'LUMOTNI RNKO.RU SAYTINING «ONLAYN PUL O'TKAZMALARI» BO'LIMIDA TOPISHINGIZ MUMKIN. PUL O'TKAZMALARI OPERATORI – CREDIT UNION «PAYMENT CENTER» LTD., ROSSIYA BANKINING 2014-YIL 14-APRELDAGI № 3166-K LITSENZIYASI ASOSIDA FAOLIYAT YURITADI, MANZIL: NOVOSIBIRSK SHAHRI, KIROV KO'CHASI, 86, OGRN 1025400002968. CREDIT UNION «PAYMENT CENTER» LTD.

7+



**KoronaPay**



ТЕПЛО,  
ПЕРЕДАЮЩЕЕСЯ  
ИЗ ПОКОЛЕНИЯ  
В ПОКОЛЕНИЕ

the  
БАНИ

EST. 2023

ТЕЛЬМАНА

КРУПНЕЙШИЙ БАННЫЙ  
КОМПЛЕКС УЗБЕКИСТАНА

АДРЕС: УЛ. МОВАРОУНАХР, 21  
CENTRAL PARK, АКВАКОМПЛЕКС «МОРЕ»  
ОРИЕНТИР: БЫВШИЙ ПАРК «ТЕЛЬМАНА»

+998 (33) 538-88-88 | +998 (33) 138-88-88

     
thebani\_telmana

  
thebani.uz

by  THE GROUP  
 www.thegroup.uz