

КОРДОН

лінія безпеки

2013

№1

PATRICIA
KAAS

ЛЕГЕНДАРНА
«ПРИКОРДОННИЦЯ»

стор.46

ДІПС

МІСІЯ ЗДІСНЕННА

стор. 4

**ОПЕРАЦІЯ
«ПОДІЛЛЯ»:**

ДІЄВО ТА ЕФЕКТИВНО

стор. 11

**ВОЛИНСЬКЕ
ЕМБАРГО**

**2,4 МЛН КОНТРАБАНДНИХ
ДОЛАРИВ США**

ВИЛУЧИЛИ ПРИКОРДОННИКИ ЛУЦЬКОГО ЗАГОНУ

стор. 9

актуально

паралелі

**«УКРАЇНСЬКИЙ»
LOW-COST**

ДЛЯ КОГО ВІДКРИТЕ НЕБО?

стор. 16

**СЛАЛОМ
ЧЕМПІОНА**

ДВІ КАР'ЄРИ КАПІТАНА СТРИЖИКА

стор. 30





11 дайджест
ОПЕРАЦІЯ «ПОДІЛЛЯ»:
ДІЄВО ТА ЕФЕКТИВНО

КОРДОН

Центральний друкований орган
 Державної прикордонної служби України
 №1 (83) 2013

ГОЛОВНИЙ РЕДАКТОР:

Микола ЗОРИК
 E-mail: nigo@ukr.net

ЗАСТУПНИК ГОЛОВНОГО РЕДАКТОРА:

Дмитро СЛИВНИЙ
 E-mail: sd-media@ukr.net

РЕДАКЦІЯ ВИСЛОВЛЮЄ ВДЯЧНІСТЬ ЗА ДОПОМОГУ У ПІДГОТОВЦІ НОМЕРА:

Андрію ДЕМЧЕНКУ
 Олексію КОНОНЕНКУ
 Мар'яні МАРКОВИЧ
 Ярославі МЕЛЬНИК
 Юрію ПОВХУ

ІНФОРМАЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ:

Тетяна ФІЛІПЕНКО

ЛІТЕРАТУРНИЙ РЕДАКТОР:

Валентина БОЖОК

ДОДРУКОВА ПІДГОТОВКА:

ТОВ «КЖД «Софія»

ХУДОЖНЄ ОФОРМЛЕННЯ:

Люди́ла ДЬОМІНА

Адреса редакції: 02099
 м. Київ, вул. Ялтінська, 11
 Тел./факс: (044) 566-43-30
 E-mail: kordon@pvu.gov.ua

В журналі розміщені ФОТОГРАФІЇ:

Сергія БРОВКА
 Сергія ГУДАКА
 Сергія КОТЕЛЬНИКОВА
 Валерія ОЛІЙНИКА
 Дмитра СЛИВНОГО

Виготовлено: ТОВ «КЖД «Софія»,
 08000, Київська обл., смт. Макарів,
 вул. Першотравнева, 65.

Підписано до друку: 20.02.2013.
 Наклад: 6034 примірники.
 Свідоцтво про реєстрацію:
 КВ№8070 від 28.10.2003.

Рукописи матеріалів, що не замовлялися
 редакцією, не редагуються та не
 повертаються. Думки авторів публікацій
 журналу не завжди збігаються з
 позицією редакції. Відповідальність
 за достовірність фактів, власних імен
 та інших відомостей несуть автори
 публікацій.

Деякі з фотографій не є прямими
 ілюстраціями до текстів.
 При використанні матеріалів посилання
 на журнал «Кордон» обов'язкове.

Підписний індекс: 48736

© «Кордон», 2013



На обкладинці фото Сергія БРОВКА

4 подія

ДІПС: МІСЯ ЗДІЙСНЕННА

6 пульс кордону

ГАРЯЧІ КОЛЕСА

11 дайджестОПЕРАЦІЯ «ПОДІЛЛЯ»:
ДІЄВО ТА ЕФЕКТИВНО**12 дата**УКРАЇНСЬКО-РОСІЙСЬКИЙ
КОРДОН: АРХІТЕКТУРА
ДРУЖБИ**14 компетентно**

ЛЬВІВСЬКІ СТАНДАРТИ

16 актуально

«УКРАЇНСЬКИЙ» LOW COST

28 практикум

ПСИХОЛОГІЯ БРЕХНІ

30 паралелі

СЛАЛОМ ЧЕМПІОНА

34 арсеналSMITH & WESSON:
ПЕРШИЙ ВАРТОВИЙ
ІМПЕРСЬКИХ КОРДОНІВ**38 слов'янський світ**

ЗБРОЯ ТА БОЙОВІ ОБЛАДУНКИ

40 слов'янський світ

ВІЙСЬКО ДАЖДЬБОГА

42 ексклюзив

ТАЙНА ВЛАСТИ

44 амур

ВІН І ВОНА

46 наш гістьПАТРИСІЯ КААС: ЛЕГЕНДАРНА
«ПРИКОРДОННИЦЯ»



ДІПС МІСІЯ ЗДІЙСНЕННЯ

В Адміністрації ДПСУ відбулися заходи з відзначення кращих дільничних інспекторів прикордонної служби за підсумками 2012 року. Вже традиційний зліт прикордонних «дільничних» став для них знаковим: хтось отримав службове авто чи квадроцикл, хтось – грошову винагороду або ж чергове військове звання.

Відкриваючи захід, Голова Держприкордонслужби України генерал армії України Микола Литвин подякував дільничним інспекторам прикордонної служби за вагомий особистий внесок у забезпечення надійної охорони державного кордону. За його словами, ця категорія персоналу є однією із найбільш свідомих і відповідальних ланок у системі відомства, що повно й цілеспрямовано відстежує обстановку на визначених ділянках рубіжів і здатна професійно забезпечити безпеку державному кордону.

Підтвердив дієвість ДІПСів в охороні кордону і начальник управління прикордонної служби генерал-майор Валерій Суботін, зокрема зазначивши, що підсумки оперативно-службової діяльності дають право стверджувати: роль дільничних з кожним роком зростає. Відтак лише минулого року за незаконне перетинання державного кордону затримано понад 1,5 тис. порушників та 250 незаконних мігрантів (30% від загальних показників Служби за рік), близько 8,6 тис. осіб – за порушення прикордонного режиму (80%), виявлено 80 одиниць зброї (66%) та контрабандних товарів на загальну суму 12,2 млн гривень (33%). Окремо він зупинився на найбільш вагомих затриманнях, реалізованих саме дільничними інспекторами.



Прикладом відданості справі з охорони державного кордону, відваги й мужності ДІПСів по праву можна назвати затримання злочинців, які перебувають у міжнародному розшуку правоохоронними органами Європейського Союзу, Російської Федерації за скоєння злочинів у країнах Західної Європи та СНД. Слід згадати й про припинення спроб незаконного переміщення великих

партій контрабанди прикордонниками Луцького, Львівського, Мукачівського та групові затримання нелегальних мігрантів персоналом Чопського і Мукачівського загонів. На особливу увагу заслуговує затримання значних обсягів морепродуктів та виявлення засобів вилову риби дільничними інспекторами Бердянського й Сімферопольського прикордонних загонів.

Та однією із найбільш резонансних для прикордонного відомства подій стало припинення у грудні минулого року дільничними ВПС «Доманове» Луцького загону спроби незаконного переміщення через державний кордон валюти в розмірі 2 млн 400 тис. доларів США. Суттєво, чи не так? До речі, під час зльоту інспектори, які брали участь у цьому затриманні, отримали непоганий стимул – по 20 тис. гривень грошової винагороди та відзнаку «Кращий дільничний інспектор прикордонної служби 2012 року». Крім того,



Також під час заходу були відзначені кращі серед ДІПСів за результатами змагань, що відбулися наприкінці минулого року. Найкращими в командній першості стали прикордонники Східного регіонального управління. Водночас в індивідуальній першості найвищих результатів досяг начальник відділення дільничних інспекторів прикордонної служби відділу прикордонної служби «Тячів» Мукачівського загону прапорщик Володимир Рибалко. Слід віддати на-



окрім виконання своїх безпосередніх обов'язків, дільничні прикордонники, та й увесь персонал в цілому, мають бути взірцем правоохоронця на державному рубежі, нести власним прикладом високу культуру, не допускати проявів корупції та втягування у протиправну діяльність. Насамкінець очільник відомства зазначив: «Хочеться побажати, щоб ви та й усі охоронці рубежу дивилися у майбутнє з оптимізмом. Нехай кожен з вас на своєму місці робить ту справу, якій присвя-



трьом військовослужбовцям Сумського, Ізмаїльського та Бердянського прикордонних загонів Голова Служби вручив ключі від службових автомобілів «Нива Шевроле», а кращим прикордонним дільничним Мостиського та Луцького загонів – службові квадрицикли марки POLARIS. Не обійдені увагою й інші. Так, за сумлінне виконання обов'язків Микола Литвин нагородив усіх відомчими відзнаками, грамотами, грошовими преміями та цінними подарунками.

лежне цьому військовослужбовцю, адже упродовж останніх років він постійно займає призові місця у змаганнях та службовій діяльності. До когорти кращих слід віднести й старших прапорщиків Ігоря Мозоля та Олександра Іванова, старшину Віктора Пеха, старшого сержанта Романа Строгана, сержанта Олега Омельчишина та багатьох інших.

Підсумовуючи урочистий захід, Голова Держприкордонслужби відзначив, що,

тив частину свого життя, та досягати на цій ниві найвищих здобутків. Пишайтеся службою у прикордонному відомстві, зміцнюйте його корпоративність і при цьому в обов'язковому порядку переймайтеся результатами своєї роботи, лише тоді можна говорити, що ми гідно виконуємо свою місію». к

МАКСИМ СІБУРОВ,
ФОТО ВАЛЕРІЯ ОЛІЙНИКА



Поплатилися авто

Невдача спіткала водія позашляховика BMW X5 з молдовськими номерами, що прямував з Угорщини в Україну, в пункті пропуску «Тиса». Прикордонники Чопського загону та митники з'ясували, що іномарка за вказаним номером кузова на території Республіки Молдова не зареєстрована. До того ж, за базою Інтерполу авто числиться як викрадене в Італії. Транспортний засіб, вартість якого сягнула понад 230 тис. гривень, було вилучено.



За двома «Ямахами»

Прикордонники старанно патрулювали територію на околиці села Лукашівка Великописарівського району, що на Сумщині, адже напередодні отримали повідомлення про можливе переміщення транспортних засобів до Росії. На стрільця, як-то кажуть, і звір біжить – невдовзі вартіві рубежу помітили чоловіка, поряд з яким було два мотоцикли марки «Ямаха» без держномерів. 42-річний громадянин України документів на транспортні засоби надати не зміг, але повідомив, що нібито щойно отримав їх поштою. Недешеві мотоцикли вилучили та передали співробітникам Сумської митниці для з'ясування обставин.



ГАРЯЧІ КОЛЕСА

Мабуть, у нашій державі занадто багато недешевих авто, що є неабиякою спокусою для нечистих на руку ділків. По той бік закону сформувалася ціла сфера міжнародних злочинних угруповань, які використовують сучасні технології для злому автомобілів та підробки документів. Причому тенденцією останнього часу є те, що викрадені авто продають не в країні угону, а за її межами. Прикордонникам все частіше доводиться викривати такі об'єкти. На підтвердження цього – серія останніх затримань.



У пункті пропуску «Бачівськ» прикордонники відділу «Сопич» Сумського загону спільно з митниками вилучили та передали співробітникам Глухівського МВ УМВСУ в Сумській області Porsche Cayenne 2008 року випуску. Під час перевірки, враховуючи явне занепокоєння водія, 24-річного українця, транспортний засіб вивели для додаткового огляду. База даних ДАІ видала інформацію, що під реєстраційним номером вказаного авто значиться мотоцикл «Ямаха».

На українсько-російському кордоні прикордонники відділу «Білопілья» Сумського загону спільно з митниками вилучили Lexus 2010 року випуску. Транспортний засіб вивели для додаткового огляду, помітивши знервованість водія, 34-річного громадянина України. «Пробивши» по базі даних ДАІ реєстраційний номер вказаного автомобіля, правоохоронці з'ясували, що він належить мешканці Києва. До речі, вона дуже здивувалася повідомленню про затримання її авто, адже була впевнена, що воно перебуває на автостоянці.



На прикордонно-митний контроль в пункт пропуску «Юнаківка», що в Сумській області, прибув Lexus GX 470 молдовської реєстрації, яким наш співвітчизник прямував до Росії. Під час ідентифікації номерів агрегатів автомобіля прикордонники та митники виявили елементи підробки, які вказували на те, що цей транспортний засіб, імовірно, є викраденим. Іномарку 2008 року випуску вилучили та відправили на експертизу.

ЛИХО НЕ БЕЗ ДОБРА



Співробітники ДПСУ на ділянці відділу «Ягодин» Луцького загону затримали порушника, водночас врятувавши йому життя. Пізньої ночі прикордонний наряд помітив чоловіка років п'ятдесяти на вигляд, який тільки-но перетнув державний кордон з Польщі в Україну поза пунктом пропуску. Він був у тяжкому стані – ледве говорив та пересувався, маючи явні ознаки переохолодження та обмороження. Затриманий таки спромігся розповісти, що є громадянином Латвії і у такий спосіб намагався дістатися з Риги до родичів у Кіровоград. У польському пункті пропуску перетнути кордон не вдалося, тому вирішив піти в обхід. Мандрівник виявився неабияким екстремалом, оскільки у 15-градусний мороз наважився переплисти Західний Буг, що тільки частково вкрився кригою. Чоловік був доставлений до районної лікарні.

Ще одному порушникові врятували життя прикордонники відділу «Фараонівка» Білгород-Дністровського загону, затримавши його ввечері за кількост метрів від держрубежу, поряд з населеним пунктом Дальнічень, що поблизу кордону з Молдовою. Чоловік подорожував у незвичний спосіб, долаючи снігові кучугури в одних шкарпетках. На момент затримання мандрівник також потребував невідкладної медичної допомоги, бо його ноги мали ознаки обмороження та кривавили. Правоохоронці доставили його до лікувального закладу селища Старокозаче.

ЕКСТРИМ-ВОЯЖ

Багато іноземного люду в пошуках кращого життя усілякими правдами й неправдами прагне «підкорити» український рубіж і пішки з компасом, і вплав крижаною водою, і потягами та літаками за чужими чи підробленими документами (іноді навіть оформленими з орфографічними помилками!), покладаючись на те, що якось воно та буде.

«Зеленим кашкетам» у світлі останніх резонансних затримань за їхньою участю довелося не лише забезпечувати дотримання прикордонного режиму, в тому числі, затримуючи нелегалів, але й врятувати від вірної загибелі порушників кордону, та, навіть, виявити зниклого безвісти громадянина.

Видали помилки

В аеропорту «Бориспіль» прикордонники ОКПП «Київ» під час оформлення пасажирів, які прибули з «Шереметьєво», затримали 25-річну китайку, яка надала для контролю посвідку на проживання в Україні. Однак вартіві кордону виявили, що документ виданий некомпетентним органом, бо в ньому були орфографічні помилки та підроблені відтиски печаток. Пояснювати, де придбала фальшивку, мандрівниця, яка прямувала до Одеси, відмовилася. Жінку відправили зворотнім рейсом до країни вильоту.

Романтики нашого часу

Нещодавно прикордонники Чопського загону затримали двох росіян, які намагалися незаконно перетнути державний кордон зі Словаччиною. Задля здійснення своєї мрії 21-річні парубки з гітарою та саксофоном вирішили подолати засніжені гори, маючи лише компас. Та молодики, мабуть, не сподівалися, що їхня мандрівка Карпатами закінчиться так швидко й безрезультатно, адже на підступах до держрубежу «туристів» затримав прикордонний наряд відділу «Новоселиця». Жителі Московської області пояснили, що дуже хотіли потрапити до Іспанії, де сподівалися знайти роботу й оселитися. Наразі порушникам на певний час доведеться відкласти здійснення своєї мрії і відповідати за свої вчинки згідно з чинним законодавством України.



За підробку – до відповідальності

У пункті пропуску «Чоп – пасажирська станція» прикордонники Чопського загону під час оформлення потягів «Москва – Братислава» та «Москва – Будапешт» виявили у двох громадян Туреччини та громадянки Конго болгарські й бельгійські паспорти з ознаками підробки, що до того ж не належали пред'явникам. Про це було повідомлено працівників МВС. Громадян притягнуто до адміністративної відповідальності. Ще одного порушника викрито в пункті пропуску «Тиса». В цьому випадку наш співвітчизник автомобілем «Форд» спробував перетнути державний кордон за чужим паспортом. 53-річного українця передано в слідчий відділ Ужгородського РВ УМВС.

Знайшовся зниклий безвісти

На Закарпатті співробітники відділу «Гута» Чопського загону виявили неподалік держ-рубежу 16-річного порушника, який ішов у напрямку українсько-словацького кордону. Жодних документів при собі хлопець не мав і спочатку назвався громадянином Молдови. Та вже у підрозділі зізнався, що є жителем Дніпропетровщини, мешкав у тітки, бо не має батьків, але через погане ставлення до нього родичів вирішив втекти з дому. Під час перевірки прикордонники встановили, що юнак перебував у розшуку як зниклий безвісти. Втікача передано представникам МВС України.

Кохання – страшна сила

Прикордонний патруль відділу «Ягодин» Луцького загону виявив на контрольно-слідовій смузі сліди людини і вже за кілька хвилин наздогнав невідомого, який ішов в обхід пункту пропуску. Затриманий пояснив, що тривалий час проживає й працює у Німеччині і вже отримав німецьке громадянство, однак при собі мав посвідчення громадянина Туреччини. Про те, чому намагався потрапити до України, чоловік розповів доволі таки романтичну історію. Він начебто поспішав на побачення з турчанкою, з якою познайомився в соціальній мережі й домовився зустрітись у Києві, оскільки та не змогла отримати німецької візи. Згодом з'ясувалося, що порушник за два дні до того вже намагався перетнути український кордон, пред'явивши на контроль в пункті пропуску «Ягодин» ідентифікаційну картку громадянина Німеччини. Однак українські правоохоронці відмовили йому через те, що згаданий документ не дає права перетинати український кордон. А ось свій закордонний паспорт чоловік начебто забув удома. Суд призначив затриманому адміністративне покарання у вигляді однієї доби арешту, а прикордонники заборонили йому в'їзд на територію України терміном на три роки.



Сигаретні проліски

На Буковині прикордонники відділу «Красноільськ» Чернівецького загону виявили майже 56 ящиків сигарет марки «Вічерой», які порушники намагалися переправити до сусідньої Румунії. Перевіряючи інформацію щодо можливої протиправної діяльності на згаданому напрямку, правоохоронці помітили сліди, що вели в бік державного рубежу. Ретельно оглянувши прилеглу територію, прикордонний наряд знайшов приховані під снігом тютюнові вироби. Нині розшукуються причетні до протиправної діяльності особи.

ТЮТЮНОВИЙ КОНВЕЄР

Поки владні структури очікують зиску від гармонізації антютюнового законодавства і, відповідно, збалансування цін на сигарети з країнами ЄС, що мало зумовити синхронне підвищення в Україні, Білорусі, Молдові та Росії акцизів на тютюн, «тіньовий» ринок не сидить склавши руки. Останнім часом у нашій державі пошавилася діяльність перевізників тютюнових виробів, які використовують її не тільки для задоволення, так би мовити, «внутрішніх» потреб, а й як транзитну. І український рубіж з державами ЄС видається їм для цього досить привабливим. Прикордонникам же останнім часом додалося роботи – їм доводиться докладати неабияких зусиль, щоб стримувати лавину контрабанди. Ось лише деякі приклади останніх затримань.



Маскхалат не допоміг

Правоохоронці відділу «Лиманське» Білгород-Дністровського загону, перевіряючи інформацію щодо можливого переміщення контрабандної продукції через Кучурганський лиман, затримали нашого співвітчизника, який прямував з Молдови в Україну з неабияким вантажем – віз 23 ящики сигарет на санчатах. До того ж, аби його не помітили, порушник одягся в білий маскхалат і прикрив свій вантаж білим простиралдом. Вилучене куриво, попередня сума оцінки якого становить понад 80 тис. гривень, прикордонники передали працівникам митниці.

ВТРАТИВ АВТО ЧЕРЕЗ СИГАРЕТИ

Перевіряючи вантажівку «Івеко», яка прямувала з України через пункт пропуску «Ужгород», прикордонники Чопського загону спільно з працівниками митниці виявили за обшивкою кабіни та панеллю приладів 310 пачок сигарет. Знайдені тютюнові вироби разом з авто вартістю майже 500 тис. гривень передано митникам.

ДАРМОВЕ КУРИВО

Наряд відділу «Висоцьк» Луцького загону на березі річки Західний Буг виявив сліди гужових саней, що вели в бік державного кордону. За кілька метрів від річки було знайдено 15 ящиків нічийних сигарет білоруського та молдовського виробництва, попередня вартість яких (7,5 тис. пачок) сягнула майже 45 тис. гривень. Тривають заходи з пошуку причетних до протиправної діяльності осіб.

ЗУПИНИЛИ «КОНВЕСР»

Прикордонники відділу «Саловка» Чопського загону затримали вісьмох наших співвітчизників, які намагалися перемістити до Угорщини сигаретну контрабанду. На землю впали сутінки, коли за кількасот метрів від українсько-угорського кордону наряд затримав шістьох чоловіків з 13-ма ящиками білоруських сигарет Jing Ling. Через кілька годин потому на березі Тиси прикордонники того ж відділу перестріли ще двох українців з 10-ма ящиками сигарет марки «Фест». Контрабандистів було доставлено до підрозділу для з'ясування обставин правопорушення та складання адміністративно-процесуальних документів. Тютюнові вироби передано працівникам митниці.

БЕНЗОБАК ІЗ СИГАРЕТАМИ

Відвідавши Буковину, 32-річний громадянин Румунії вирішив підзаробити на сигаретах. Повертаючись додому через пункт пропуску «Порубне», для проходження прикордонно-митного контролю він скерував свій «Шевроле» спрощеною смугою руху. Але правоохоронці Чернівецького загону отримали попередню інформацію щодо можливого незаконного переміщення контрабанди через кордон. Авто відразу направили на поглиблений огляд, під час якого всередині паливного бака було виявлено 4980 пачок сигарет марок Monte Carlo та Viceroy українського виробництва. Разом з тютюновими виробами у підприємливого румуна вилучили мікроавтобус 1991 року випуску. Загальна сума конфіскації – близько 90 тис. гривень.

ДЖЕНТЛЬМЕНСЬКИЙ НАБІР

Асортимент іншої вилученої охоронцями рубежу контрабанди на початку нинішнього року видається доволі солідним і різноманітним. Це і рекордна сума американських доларів, і викриття незадекларованої картини, найвірогідніше, пензля Пікассо, а також шахтне обладнання, господарські рукавички на півмільйона гривень, більше тонни спирту, контрабандна риба та відносно «нерозкручений» на чорному ринку продукт – узбецький насвай.

ВОЛИНСЬКЕ ЕМБАРГО

Під час патрулювання поблизу населеного пункту Сільця прикордонники Луцького загону помітили двох порушників, які пробиралися в білих маскхалатах до білоруського села Мокрани. Під час затримання вони намагалися втекти, але їх наздогнали й затримали за сто метрів від кордону. Під маскувальним одягом у них знайшли рюкзак та поліетиленовий пакунок, у яких правоохоронці виявили рекордну суму грошей – близько 2,4 млн американських доларів. Як стало відомо згодом, затримані є громадянами Білорусі, які напередодні потрапили в Україну через пункт пропуску «Доманове». Тривають спільні дії з представниками прокуратури, СБУ, митниці та податкової.



РОКОВІ БАРСЕТКИ

Незадекларовані гроші вилучили нещодавно співробітники Сумського загону та митники у двох наших співвітчизників, які прямували в Україну на «Шевроле» через пункт пропуску «Бачівськ», що на кордоні з Росією. Для проходження контролю водій спрямував своє авто спрощеною смугою руху, але, оформляючи транспортний засіб, так нервував, що привернув до себе увагу прикордонників. Тому вони ініціювали додатковий огляд автомобіля, де у двох барсетках знайшли 178 тис. американських доларів.

ПОЛЮВАННЯ НА 375 ТИС. ГРИВЕНЬ

Набої та значну кількість валюти виявили в одному з пунктів пропуску на Сумщині співробітники Держприкордонслужби та працівники митниці. Громадянин Росії, який намагався в'їхати в Україну через пункт пропуску «Бачівськ», спрямував своє авто спрощеною смугою руху, однак охоронці кордону, отримавши попереднє повідомлення про можливу спробу перевезення заборонених предметів, ініціювали ретельніший огляд транспортного засобу. Під панеллю приладів салону автомобіля працівники пункту пропуску знайшли 10 мисливських набоїв 16-мм калібру, споряджені сталевими кулями, та дві упаковки капсул до мисливських патронів по 150 штук кожна. Крім того, знайдено 20 тис. євро та 20 тис. російських рублів. Виявлені набой, капсули та валюту, еквівалент якої становить 225 тис. гривень, а також автомобіль Toyota Corolla 2006 року випуску вартістю близько 150 тис. гривень вилучено. На порушника складено відповідні процесуальні документи.

ЗАБУВ ПРО ПІКАССО

На Волині співробітники Луцького загону та митники виявили картини, серед яких, цілком імовірно, твір відомого художника Пабло Пікассо. Вантажівку «Рено», за кермом якої був громадянин України, в пункті пропуску «Ягодин» вивели для додаткової перевірки. Прикордонно-митна оглядова група знайшла пакунок, загорнутий у папір та поліетилен з п'ятьма картинами та однією ліногравюрою.

Із шести полотен, що знайшли працівники пункту пропуску, наш 32-річний співвітчизник задекларував тільки чотири, пояснивши, що інші дві він начебто забув вписати у документ. Про даний факт повідомлено співробітників СБУ у Волинській області. Правове рішення буде прийнято після висновків експертів, які мають встановити культурну та історичну цінність полотен.



ТЕМРЯВА – НЕ СОЮЗНИК

Прикордонники відділу «Краснодон», що на Луганщині, помітили вантажівку «ЗІЛ» з шахтним обладнанням, що прямувала в напрямку Росії. Транспортний засіб зупинили неподалік українського села Королівка. Скориставшись темрявою, кинувши авто та вантаж, водій спробував втекти, однак прикордонники за допомогою тепловізора виявили і затримали 22-річного українця. Вилучені 37 одиниць шахтного обладнання та автомобіль, загальна вартість яких – близько 360 тис. гривень, передано до митниці.



РУКАВИЧОК НА ПІВМІЛЬЙОНА

Прикордонники та митники під час спільних дій виявили в Одеському морському торговельному порту товар на суму майже півмільйона гривень, отримати який мала одна з українських фірм. Але в результаті поглибленого огляду двох контейнерів з вантажем трикотажних та господарських рукавичок, які прибули з Китаю, було встановлено, що їх кількість на сотні тисяч перевищувала вказану в документах. Так, замість зазначених 58 тис. насправді було майже 640 тис. пар. Товар, попередня вартість якого сягає близько 450 тис. гривень, вилучено. **К**

НАСВАЙ, ПРОЩАВАЙ!

У пункті пропуску «Харків» прикордонники спільно з митниками виявили в міжстельовому просторі двох вагонів потягу «Ташкент – Харків» 37 пакунків насаваю загальною вагою 170 кг. Сховок з гранульованою речовиною визнали своєю власністю провідники – громадяни Узбекистану. Також вони повідомили, що цей тютюновий виріб, попередня вартість якого сягає 17 тис. гривень, збиралися вигідно реалізувати в Україні.

КОНТРАБАНДНИЙ СПИРТ

На Одещині прикордонники відділу «Степанівка» Білгород-Дністровського загону затримали партію контрабандного спирту. За попередньою інформацією правоохоронці встановили осіб, імовірно причетних до протиправної діяльності на кордоні, а згодом затримали двох наших співвітчизників поблизу населеного пункту Лучинське, які рухалися мікроавтобусом Ford. В транспортному засобі було виявлено шість пластикових діжок з 1150 л спирту. Документів на товар українці надати не змогли. Затриману продукцію вилучено та передано до Роздільнянської митниці.

БУЛО, ТА ЗА ВОДОЮ ПІШЛО

Нещодавно прикордонники відділу «Керч» Сімферопольського загону затримали в Азовському морі трьох браконьєрів. Перевіривши маломірний плавзасіб, що пристав до берега неподалік селища міського типу Щолкіне, правоохоронці знайшли незаконні знаряддя лову та 30 мішків з рибою – усього 1560 кг пеленгасу. На браконьєрів складено протоколи про адміністративні правопорушення та повідомлено співробітників МВС в АР Крим.



Україна – Білорусь

КОНСТРУКТИВНА ЗУСТРІЧ

У Гомелі відбулася зустріч Голови Державної прикордонної служби України генерала армії України Миколи Литвина та Голови Державного прикордонного комітету Республіки Білорусь полковника Олександра Боєчка. Під час зустрічі керівники прикордонних відомств проаналізували ситуацію на українсько-білоруському державному кордоні й обговорили кроки подальшої співпраці.



Під час перемовин Микола Литвин та Олександр Боєчко відзначили, що завдяки високому рівню взаємодії

між прикордонними службами обох країн минулого року вдалося ефективно протидіяти протиправній діяльності на державному кордоні, зокрема незаконній міграції, переміщенню наркотичних, психотропних речовин та контрабандних товарів. Водночас значно активізувалися спроби переміщення з Білорусі в Україну тютюнових виробів, що пов'язано із зростанням цін в Україні на цю продукцію.

Окремо було визначено напрями розвитку подальшої співпраці. Так, спільні зусилля будуть спрямовані на покращення взаємообміну інформацією в інтересах охорони державного рубе-

жу, проведення спільної оцінки загроз прикордонної безпеки та активну участь у проектах міжнародно-технічної допомоги. Після обговорення цих питань головні прикордонники України та Білорусі підписали План розвитку співробітництва між Державною прикордонною службою України та Державним прикордонним комітетом Республіки Білорусь на 2013–2014 роки. Крім того, було підписано Угоду між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Білорусь про порядок перетинання спільного кордону жителями прикордонних районів. Документ передбачає, що мешканці Рокитнівського

району Рівненської області та Столінського району Брестської області матимуть можливість з 15 червня по 15 листопада 2013 року перетинати українсько-білоруський державний кордон у трьох місцевих пунктах пропуску та перебувати на території суміжної держави в межах обумовлених територій. Передусім це пов'язано з тимчасовим сезонним пропуском громадян для збору дикоросів. Пропуск, згідно домовленостей, здійснюватиметься в тимчасових пунктах пропуску «Дроздинь», «Познань» та «Березове». **К**

ІГОР ПЛЕТЕНЬ



ЄС

ОПЕРАЦІЯ «ПОДІЛЛЯ»: ДІЄВО ТА ЕФЕКТИВНО

В Одесі у штаб-квартирі Місії ЄС з прикордонної допомоги Молдові та Україні (EUBAM) представники Інтерполу, Європолу та партнерських служб EUBAM підбили підсумки спільної операції «Поділля», що проводилася в ключових точках українсько-молдовського кордону.

Операція «Поділля», метою якої було підвищення ефективності прикордонного та митного контролю, запобігання й боротьба з транскордонними злочинами та поліпшення співпраці між відомствами, що працюють на кордоні, стала десятою за рахунком, що проводиться Місією ЄС спільно з українськими та молдовськими партнерами, міжнародними організаціями і правоохоронними органами країн – членів ЄС. Операція здійснювалася за підтримки Національного координаційного бюро Інтерполу в Києві, Європолу, Центру SELEC (Центр правопорядку Південно-Східної Європи), Регіонального оперативного офісу зв'язку для Центральної та Східної Європи СОТ (RILO/ECE), баварської поліції, агенції FRONTEX, а також прикордонних і митних відомств Польщі, Румунії, Словаччини та Угорщини. У ній також брали участь офіцери зв'язку з Польщі, Німеччини, Італії та Нідерландів. У ході операції «Поділля» в певних пунктах пропуску через кордон і внутрішніх митних постах було створено оперативні групи, орієнтовані на окремі типи злочинів. Відтак створювалися чотири види спеціальних груп, кожна з яких концентрувала свою діяльність на боротьбі з економічною контрабандою, порушеннях митних правил, нелегальною міграцією та контрабандою наркотиків. Так, лише в



Державній прикордонній службі України було створено 22 спеціальні групи. Крім цих груп, «зелені кашкети» задіяли до операції 160 патрулів та здійснили перевірку понад 1200 транспортних засобів. Підтримку забезпечували представники EUBAM, а також міжнародні експерти. Відтак вони передавали «зеленим кашкетам» спеціальні знання, сприяли взаємодії та надавали логістичну підтримку. Такі дії дали свої плоди. Партнерські служби повідомили, що під час оперативної фази операції зафіксовано 94 події, проти яких було спрямовано роботу правоохоронців. Зокрема, вилучено понад 800 пачок цигарок, 17 транспортних засобів, один кілограм марихуани, понад 600 л контрафактного алкоголю, 1,5 кг ртуті та майже 16 млн російських

рублів. 24 особи затримано за незаконне перетинання державного кордону, до 54 осіб застосовано санкції за порушення прикордонного режиму. В 11-ти випадках виявлено не задекларованих товарів на загальну суму 600 тис. євро. Учасники зустрічі в Одесі дійшли висновку, що ця спеціальна операція була успішною в усіх напрямках: посилено прикордонний та митний контроль, поліпшено співпрацю як між молдовськими та українськими відомствами, так і партнерськими службами й міжнародними організаціями. Також обговорювалися питання результативності протидії транскордонній злочинності у сферах незаконного переміщення заборонених товарів через кордони країн ЄС, наркотрафіку та торгівлі людьми. Учасниками наради відзначено позитивний вплив проведення спільної операції на стабілізацію обстановки в прикордонних регіонах. Всіма присутніми відзначено якісну роботу офіцерів Південного та Західного регіональних управлінь ДПСУ у складі групи оперативної координації, які забезпечили безперерйне отримання та передачу оперативної інформації зацікавленим структурам і своєчасне нарощування зусиль в інтересах виконання завдань з охорони кордону. **К**

МАКСИМ СІБУРОВ

АРХІТЕКТУРА ДРУЖБИ

Будівництво державного кордону – завдання не одного дня, витонченої дипломатії й повного порозуміння та партнерства між безпосередніми виконавцями двосторонніх домовленостей. Відтак одним із найважливіших завдань країни, яка щойно здобула незалежність і створила власні прикордонні війська, було налагодження прикордонного співробітництва з колишніми республіками СРСР. Одним із головних партнерів України у цьому процесі стала Російська Федерація. Країни домовилися будувати відносини на основі взаємоповаги до суверенної рівності, територіальної цілісності й непорушності кордонів, уклавши 31 травня 1997 року Договір про дружбу, співробітництво і партнерство. Цьому документу передували міжурядові угоди про співпрацю і взаємодію з прикордонних питань, про пункти пропуску через кордон та міжнародне автомобільне сполучення, безвізові поїздки громадян України й Росії. Окрім того, прикордонники обох країн зафіксували на законодавчому рівні процеси обміну інформацією про обстановку на кордоні, розвитку існуючих та створення нових каналів зв'язку, співробітництва у підготовці кадрів.





Особливої активізації взаємодія прикордонних служб-партнерів набула з 2003 року. Підписано десятки міжвідомчих протоколів про співпрацю оперативно-розшукових органів, здійснення прикордонного контролю та роботу пунктів пропуску. Найважливішим у цей період став процес реформування прикордонних військ у прикордонні служби. 2006 рік позначився започаткуванням експерименту з підготовки моделі функціонування консультативних пунктів «Гоптівка» та «Матвєєв Курган».

Нового позитивного імпульсу прикордонному співробітництву з Російською Федерацією надали домовленості президентів обох країн, досягнуті під час зустрічі 17 вересня 2010 року в м. Глухові. На їх виконання правоохоронці розпочали активну роботу щодо спрощення формальностей та створення комфортних умов для перетинання українсько-російського кордону, впровадження технологічних новацій і подальшого співробітництва. Інноваційним рішенням стало започаткування у грудні 2010 року процесу здійснення контрольних процедур для пасажирського поїзда №1/2 сполученням «Київ – Москва – Київ». Це дозволило уникнути нічних зупинок пасажирських поїздів на держкордоні та створити максимально комфортні умови для пасажирів.

Упродовж 2007–2008 років значна увага приділялася розвитку Морської охорони Державної прикордонної служби України. Працюючи над підвищенням надійності охорони морських просторів України, прикордонники динамічно розвивали міжнародне співпрацю, зокрема в рамках Форуму Чорноморського співробітни-

незаконному вилову риби, забрудненню моря й захисту морського середовища, налагодження співпраці у пошуково-рятувальній діяльності.

Окрім того, налагоджено двосторонні відносини з керівництвом Чорноморсько-Азовського регіонального управління Прикордонної служби ФСБ Російської Федерації, відпрацьовано алгоритм дій та через закриті інформаційну мережу запроваджено щоденний, а за потреби і негайний, взаємний обмін графічною й базовою інформацією про перебування на промислі російських та українських рибпромислових суден в Азовському і Чорному морях.



Федерацією про демаркацію спільного рубежу започаткувала заключний етап договірно-правового оформлення кордону між країнами. На відміну від делімітації, процес позначення держкордону на місцевості є більш копітким і трудомістким процесом, бо пов'язаний із залученням широкого кола фахівців. Безумовно, його початок був би неможливим без проявленої лідерами обох держав волі.

Не менш важливою у процесі будівництва спільного кордону стала й чітка взаємодія на рівні Головних прикордонних уповноважених – керівників прикордонних служб – генерала армії України Миколи Литвина та генерала армії Російської Федерації Володимира Пронічева. Будуючи співпрацю на фундаменті кращих традицій охоронців державних рубежів, керівники прикордонних відомств завжди зосереджують увагу на тому, що лінія державного рубежу не повинна роз'єднувати, навпаки – об'єднувати наші держави й народи. Нецінний досвід керівника Прикордонної служби ФСБ Росії у поєднанні з новаторським підходом до модернізації служби з боку Голови Держприкордонслужби України дозволили успішно реалізувати низку унікальних двосторонніх проектів.

Виходець з українського Мелітополя Володимир Пронічев 1974 року успішно закінчив Алма-Атинське вище прикордонне командне училище КДБ при Раді Міністрів СРСР ім. Ф.Е. Дзержинського. Служив у прикордонних військах Закавказького, Східного та Північно-Західного округів, пройшовши шлях від заступника начальника застави до заступника начальника військ округу. 1981-го закінчив Військову академію ім. М.В. Фрунзе. У 1986–1989 роках брав участь у війні в Афганістані. З 1994-го працював в органах ФСБ Російської Федерації. У 2003 році Указом Президента РФ на базі Федеральної прикордонної служби РФ створено Прикордонну службу ФСБ РФ, керівником якої був призначений саме генерал-полковник Пронічев. 9 травня 2005 року керівникові російського прикордонного відомства присвоєно звання генерала армії.

1 березня 2013 року Володимир Егоричев виповнює шістьдесят років. Керівництво та увесь персонал Державної прикордонної служби України щиро вітає ювіляра, бажає всіх благ та міцного здоров'я і висловлює сподівання, що робота, зроблена спільними зусиллями, матиме своє продовження задля посилення безпеки на спільному кордоні та збереження вічних цінностей «зелених кашкетів».

1 березня 2013 року Володимиру Пронічеву виповнюється шістьдесят років. Керівництво та увесь персонал Державної прикордонної служби України щиро вітає ювіляра, бажає всіх благ та міцного здоров'я і висловлює сподівання, що робота, зроблена спільними зусиллями, матиме своє продовження задля посилення безпеки на спільному кордоні та збереження вічних цінностей «зелених кашкетів».

цтва. Керівники прикордонних відомств України, Росії, Румунії, Болгарії, Грузії та Туреччини домовилися скоординувати зусилля для запобігання міжнародному тероризму, контрабанді наркотичних речовин, зброї, радіоактивних речовин та палива морським шляхом, нелегальній міграції,

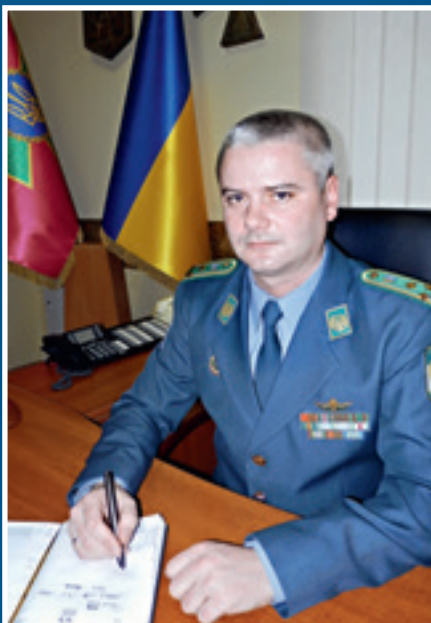
Яскравим свідченням успішної роботи спільної українсько-російської демаркаційної комісії стала знакова подія наприкінці минулого року. На стику кордонів трьох держав – України, Росії та Білорусі відбулося урочисте відкриття першого прикордонного знака. Угода між Україною та Російською

ЛЬВІВСЬКІ СТАНДАРТИ

Поєднання процесу підготовки до Єврочемпіонату і оперативно-службової діяльності в умовах динамічної обстановки стало характерною ознакою роботи багатьох органів та підрозділів охорони кордону в минулому році. Здавалося б, за таких обставин достатньо було забезпечити стабільні показники ОСД на тому ж рівні, максимально зосередившись на формуванні позитивного іміджу господарів Євро-2012. Щоправда, принципи, за якими впродовж останніх кількох років працюють українські прикордонники, створили ефект перевершених сподівань. «Зелені кашкети» успішно впоралися із заявленим прискоренням пропускних операцій, і разом з тим примножили здобутки у протидії порушникам прикордонного законодавства. Особливої уваги на тлі загальних результатів Держприкордонслужби заслуговують саме досягнення правоохоронців Львівського прикордонного загону. Відтак, сьогодні наш співрозмовник начальник загону полковник Олександр АДАМЧУК.

– Олександр Валерійовичу, від самого початку минулий рік обіцяв бути напруженим, адже правоохоронцям необхідно було виконати чимало важливих завдань. На яких з них зосереджувалася головна увага персоналу Львівського загону?

– Безперечно, пріоритетом були рішення Колегії Адміністрації Держприкордонслужби та Західного регіонального управління щодо необхідності посилення протидії незаконній міграції відділами прикордонної служби «Пархоменкове», «Павловичі», «Белз», «Рава Руська», «Салаші», «Грушів». Основні зусилля планувалося спрямувати на припинення спроб контрабандного переміщення тютюнових виробів поза пунктами пропуску на волинській ділянці. Разом з тим, правоохоронці працювали над підвищенням результативності прикордонного контролю з безпекових питань. Щоб домогтися бажаних результатів, ми покращили стан організаційної діяльності. Так, впродовж року персоналом управління загону здійснено 433 виїзди у підпорядковані підрозділи. В рамках цієї роботи проведено 19 цільових та 102 раптові перевірки. Успішними були й заходи з посилення охорони державного кордону – «Мігрант 2012», «Рубіж 2012», «Пілігрим», «Листопад 2012». Їх реалізація дозволила в 353-х випадках затримати 414 порушників законодавства з прикордонних питань та в 129-ти – контрабандного товару на загальну суму понад 1,5 млн гривень.



Особлива увага впродовж 2013 року приділятиметься забезпеченню високої якості пропускних операцій в пунктах пропуску, всебічному дотриманню відомчих стандартів прикордонного контролю. Будемо докладати максимум зусиль для підвищення рівня підготовки чергових сил, резервів прикордонного загону та підпорядкованих підрозділів.

– На сьогодні Львівський прикордонний загін на 90 відсотків укомплектований дільничними інспекторами прикордонної служби. Наскільки ефективною є дана ланка в системі охорони держкордону?

– Їхня службова діяльність зазнає постійного вдосконалення, відтак зростає й результативність. Упродовж минулого року дільничні надали в 632-х випадках інформацію про можливу протиправну діяльність. Реалізуючи її, прикордонники затримали 24 особи, які намагалися незаконно перетнути кордон поза пунктами пропуску. Виявлено майже дві сотні порушників прикордонного режиму, складено близько трьохсот протоколів про адміністративні правопорушення.

– У 2012 році Львівському загону вдалося істотно покращити показники застосування мобільних сил. За рахунок чого це стало можливим?

– Ми запровадили систему тренінгів чергових сил, забезпечили готовність мобільної застави до дій за умови ускладнення ситуації на держкордоні і, зрештою, укомплектували підрозділ на сто відсотків. Ці заходи, на мою думку, і дали приріст у 12 відсотків, щодо затримання порушників законодавства з прикордонних питань. Мобільна заставка стала серйозною перешкодою на маршрутах доставки порушників у Закарпатську область. Так, лише за рахунок несення служби на залізничному вокзалі Львова впродовж року в 54-х випадках прикордонники надали випереджувальну інформацію про можливу протиправну діяльність стосовно 89 осіб. Окрім того, за рахунок використання мобільного підрозділу нам вдалося збільшити щільність перекриття двох важливих ділянок відповідальності загону.

– До речі, якщо говорити про конкретні ділянки відповідальності, то, напевне, слід згадати про сегмент Волинської області, який зазвичай додає львівським прикордонникам чимало клопоту. Якою є ситуація там сьогодні у порівнянні з минулорічною?

– Що стосується даної ділянки рубезжу, яка відзначається активними спробами протиправної діяльності, то на сьогодні тут вдалося в цілому досягти стабілізації обстановки. Сім заходів з

посилення охорони кордону проводилися саме на цьому сегменті рубежу. Позитивну роль відіграли й координаційні наради з керівництвом правоохоронних органів Володимир-Волинського та Іванічівського районів Волинської області. Найпереконливіше про покращення ситуації говорить порівняльна таблиця результатів оперативно-службової діяльності, яка свідчить, що за поточний рік на даній ділянці підрозділами загону припинено 14 спроб незаконного переміщення тютюнових виробів, в результаті чого вилучено майже 123 тис. пачок сигарет на загальну суму 701 тис. 600 гривень. Приміром, за підсумками 2011-го ми констатували лише чотири затримання із сумарним результатом вилучення – 297 тис. гривень!

– Покращення якості прикордонного контролю стало головним завданням щодо забезпечення належного рівня пропускних операцій під час проведення Євро-2012 та літнього туристичного сезону. Яким чином вдалося впоратися з проблемою, що найчастіше стає причиною нарікань подорожуючих?

– Щоб не допустити накопичення автотранспорту перед пунктами пропуску, довелося застосовувати ситуативні групи на чолі з офіцерами управління за-

гону, посилити координаційний вплив на державні та контрольні органи в ППр. Певні управлінські заходи стосувалися й недопущення утворення черг на автошляхах міжнародного сполучення. Скажімо, в Устилузі створено консультаційний пункт, біля якого встановлено спеціальне інформаційне табло, на яке виводиться інформація стосовно правил перетинання кордону в пунктах пропуску. Окрім того, така ж інформація поширюється і через електронні та друковані ЗМІ. З метою посилення контролю за ситуацією в пунктах пропуску внесено корективи в роботу системи відеоспостереження. Тепер ми маємо постійний он-лайн відеоконтроль за ППр з розміщення центру управління службою загону. До того ж, вжито заходів щодо підвищення пильності несення служби в пунктах пропуску та недопущення провокаційних дій відносно персоналу прикордонного загону. Зокрема, був визначений перелік ситуацій провокаційного характеру та алгоритм дій за ними.

Результатом вжитих заходів щодо покращення прикордонного контролю стало зростання у порівнянні з минулорічними показниками виявлення чужих паспортів у 1,6 раза, недійсних – вдвічі, технічно несправних документів – на 23%, зброї – на 16%, боєприпасів – у 15

разів, наркотичних речовин – у 97 разів, психотропних речовин та прекурсорів – абсолютне збільшення.

– Промовисті цифри – не лише доказ плідної роботи, а й неабиякі зобов'язання, адже, піднявши планку оперативно-службової діяльності на такий високий рівень, необхідно принаймні утримувати її. Тож які завдання Ви ставите перед собою та персоналом загону на поточний рік?

– Керівництву прикордонного загону слід зосередити увагу на роботі у відділах прикордонної служби, щоб підвищити ефективність їхньої роботи. Не залишати поза увагою волинську ділянку кордону. Персоналу ж варто активніше протидіяти використанню в протиправній діяльності підземних комунікацій та малої авіації. Особлива увага впродовж 2013 року приділятиметься забезпеченню високої якості пропускних операцій в пунктах пропуску, всебічному дотриманню відомчих стандартів прикордонного контролю. Будемо докладати максимум зусиль для підвищення рівня підготовки чергових сил, резервів прикордонного загону та підпорядкованих підрозділів. **К**

Спілкувалися ДМИТРО СЛИВНИЙ
ТА ЯРОСЛАВА МЕЛЬНИК



«УКРАЇНСЬКИЙ»

LOW-COST

ДЛЯ КОГО ВІДКРИТЕ НЕБО?





DEUTSCHE LUFT
6. Anschlussflug zur
Südamerikafahrt 19
des Luftschiffs GRAF ZEPPELIN
BERLIN-FRIEDRICHSHA

Мріючи про подорожі, ми часто заздriamo мешканцям закордоння. Нам здається, що у них набагато більше можливостей побачити світ, і передусім у плані фінансів. Але якщо розібратися, то справа тут в іншому. Насправді іноземці ніколи не пускають гроші на вітер. Вони заздалегідь продумують до найменших дрібниць деталі своєї мандрівки, і знаходять безліч способів заощадити.

НЕЗВАЖАЮЧИ НА ТЕ, що банальні питання щодо рівня доходів наших співвітчизників підливають масла у вогонь, середньостатистичний українець, за бажання та доклавши певних зусиль, також може здійснити захоплюючу і, головне, недорогу поїздку. Любителі подорожей знають, що лівову частку її вартості становить саме ціна квитка на літак. Але далеко не всі мають уявлення про те, що політ на борту авіалайнера сьогодні можливий за цілком адекватну суму завдяки приходу на ринок лоукост-перевізників. Назва говорить сама за себе: з англійської *low* – низький, *cost* – вартість.



Важливо те, що бюджетні авіалінії не економлять на безпеці пасажирів: більшість дискаунтерів мають сучасний повітряний парк, що складається з нових лайнерів кількох моделей, що дозволяє здійснювати польоти без простоїв на ремонт та економити на тренінгах льотного персоналу. До безпеки польотів авіакомпанії підходять дуже відповідально: перед кожним рейсом літак проходить технічний огляд та перевірку всіх систем і важливих вузлів. До речі, згідно зі статистикою, повітряне судно вважається найбезпечнішим видом транспорту.

ЦІНА ПИТАННЯ

На сьогодні у світі існує понад сто бюджетних авіакомпаній з різною ціновою політикою та ступенем комфортності. За допомогою лоукостерів є реальна можливість за 20 євро здійснити переліт, наприклад, з одного європейського міста до іншого. Все що потрібно – бажання, Інтернет і трохи уміння.

У деяких країнах бюджетні авіалінії настільки популярні й доступні, що з успіхом конкурують із залізницею. Вони перебрали на себе значну частину пасажирів, які прямують на відстані понад 400–500 км. Їхні ціни на переліт можна порівняти з витратами на таксі у межах міста. В Євросоюзі зазвичай середня ціна перельоту на борту такого авіаперевізника становить близько 30–35 євро.

Періодично лоукостери влаштовують розпродаж, завдяки якому переміщуватися, скажімо, у межах Європи можна вже не за 20–30, а за 2–5 євро. Та для цього вам доведеться їх цілеспрямовано «ловити».

ЛОУКОСТ ПО-УКРАЇНСЬКИ

Перша бюджетна авіакомпанія з'явилася на наших теренах у 2008 році. Саме тоді український підрозділ молодоті, але досить амбітної угорської Wizz Air здійснив перший рейс з київського «Борисполя» до Сімферополя. Спочатку компанія була орієнтована на внутрішні рейси і з'єднавала найбільші міста України – Київ, Львів, Сімферополь, Харків, Одесу та Запоріжжя. Заявлена до продажу ціна квитків була більш ніж доступною – прилетіти з Києва до Одеси можна було за 79 гривень. Для порівняння: квиток на фірмовий по-

ПРИНЦИПИ І КОЗИРИ

Основні принципи роботи лоукостерів – це використання містких літаків, прагнення максимально заповнити салон, через що квитки починають продаватися з гранично низьких цін, які потім в декілька разів зростають. Також для бюджетних авіакомпаній характерний високий рівень оборотності повітряних суден, що, як правило, здійснюють до шести – семи рейсів на добу, перебуваючи у небі по 10–12 годин. Найважливішим фактором успішності лоукост-авіакомпаній є ефективність ведення бізнесу. Вони мають більше годин нальоту, відповідно, більше прибутку на кількість співробітників і менше витрат на кожне пасажирське крісло. Кожна має свої принципи роботи, але існують і загальні правила. Основний козир лоукостерів – постійна економія на паливі, яка досягається переважно шляхом зниження ваги літака. Саме тому багато авіабюджетників користуються єдиною мірою перевезення багажу – не більше 10 кг безкоштовної ручної поклажі та 15 кг на одне багажне місце, за яке вже доведеться заплатити. Вартість багажу іноді може перевищувати ціну самого авіаквитка.





ВИХІД НА РИНОК БЮДЖЕТНИХ АВІАКОМПАНІЙ НЕВБЛАГАННО ВЕДЕ ДО ЗНИЖЕННЯ ЦІН НА КВИТКИ У КОМПАНІЙ, ЩО ПРАЦЮЮТЬ ЗА КЛАСИЧНОЮ СХЕМОЮ. ВІТЧИЗНЯНІ АВІАПІДПРИЄМСТВА, ЧИМАЛО З ЯКИХ ЛЕДЬ ЗВОДЯТЬ КІНЦІ З КІНЦЯМИ, МОЖУТЬ ТАКОЇ КОНКУРЕНЦІЇ ПРОСТО НЕ ВИТРИМАТИ.

тяг, який курсує між цими містами, коштував на той час 89 гривень.

Сьогодні Wizz Air Ukraine по праву вважається найбільшим лоукостером України. Вона постійно розширює географію польотів, практично повністю перейшовши на міжнародні перевезення, в основному на країни Східної й Центральної Європи. Із внутрішніх рейсів, на жаль, залишився лише переліт з Києва до Сімферополя. В інші країни за допомогою Wizz Air Ukraine можна вилетіти тільки з української столиці.

Нині на вітчизняному ринку присутні також інші бюджетні авіакомпанії. Наприклад, латвійська Air Baltic охоплює Європу, Скандинавію, Росію, СНД та Близький Схід, виконуючи рейси з трьох українських міст – Києва, Одеси і Сімферополя. А в ОАЕ можна дістатися за допомогою компаній Air Arabia і flydubai, що літають з Києва, Донецька і Харкова. Крім того, в кінці 2011 року турецька авіакомпанія Onur Air відкрила лінію «Стамбул – Одеса». Турецький Pegasus здійснює польоти до Стамбула з Харкова, Донецька і Львова. Норвезька компанія Norwegian Air Shuttle Airlines літає з Києва в Осло, румунська Carpatair – до Львова і Чернівців.

На жаль, 2010 року через нерентабельність польоти в Україну припинила німецька авіакомпанія Germanwings, що намагалася конкурувати з Wizz Air на своєму єдиному маршруті в Україну «Київ – Кельн», а з січня 2013-го й італійська Air One, яка вийшла на український

ринок у вересні 2012 року, виконуючи рейси між Міланом та Києвом. Імовірно, вона вирішила згорнути діяльність, також не витримавши конкуренції з Wizz Air, яка восени минулого року почала літати з Києва до розташованого за 45 км від Мілана аеропорту «Бергамо».

ПРОТИРІЧЧЯ

Заздалегідь спланувавши подорож і придбавши переліт у лоукостерів, багато хто з наших співвітчизників примудряється за кілька днів облетіти всю Європу, витративши всього 150–200 євро. До речі, в Інтернеті можна знайти багато розповідей наших сусідів-росіян про те, як, діставшись до українських аеропортів, вони все тими ж лоукостерами подорожують далі.

Парадоксально, але таке саме задоволення у межах України, якщо скористатися регулярними авіарейсами вітчизняних авіакомпаній і поставити собі за мету, скажімо, вилетівши з Києва, за кілька днів відвідати Львів, Одесу, Сімферополь, Донецьк і Харків, може обійтися в кругленьку суму – від тисячі євро і вище. До того ж, пересування в Україні між цими населеними пунктами потягами та автобусами також перевищить за ціною грамотно організовану подорож Європою.

Добре, якби саме лоукостери розвивали ті маршрути, до яких у великих класичних авіакомпаній руки не доходять. Для нашої, зовсім не маленької країни це актуальне питання. Україна тільки виграє, якщо підуть польоти з Полтави, Черкаса, Тернополя, Запоріжжя та інших міст.



ЕВРИКА

Лоукост-авіакомпанії (дискаунтери, або бюджетні авіакомпанії) побудували абсолютно нову модель бізнесу, в основі якої лежить висока продуктивність праці та низькі витрати. Заявлені ними ціни помітно відрізняються від пропонувананих традиційними перевізниками. Батьківщина першого лоукостера – США. Піонер концепції – авіакомпанія Pacific Southwest Airlines – успішно «демпінгує» на квитках з 1949 року. Часто цю першість приписують Southwest Airlines, які почали функціонувати з 1971-го і декларували доходи щороку, починаючи з 1973-го. На початку дев'яностих бізнес-модель

поширилась за океан. В Ірландії її випробувала авіакомпанія Ryanair, що перебувала в той час на межі банкрутства. Результати були вражаючими! Вже за перший рік роботи в новому амплуа вона отримала значні прибутки. Слідом за Європою лоукост перевезення поширилися по всьому світі. Вхідження нових країн зі Східної Європи в Європейський Союз і зміна його законодавства щодо тих, хто ще не приєднався, зумовили підписання угод про «Відкрите небо». Це дало поштовх подальшому розвитку лоукост-концепції в Європі – з'явилися нові оператори.



REGISTERED
19 MAR 58
C.F.O.



ЗАЗДАЛЕГІДЬ СПЛАНУВАВШИ ПОДОРОЖ І ПРИДБАВШИ ПЕРЕЛІТ У ЛОУКОСТЕРІВ, БАГАТО ХТО З НАШИХ СПІВВІТЧИЗНИКІВ ПРИМУДРЯЄТЬСЯ ЗА КІЛЬКА ДНІВ ОБЛЕТІТИ ВСЮ ЄВРОПУ, ВИТРАТИВШИ ВСЬОГО 150–200 ЄВРО.



Але лоукост завойовує український ринок вкрай повільно зважаючи на багато факторів, що не дозволяють використовувати основні ознаки моделі бюджетних авіаперевезень.

Цікаво, що американський Southwest Airlines, винахідник бюджетних перевезень, зважувався на ризиковані кроки – інвестував в інфраструктуру маловідомих аеропортів, переконував владні структури витратити гроші з муніципальних бюджетів на те, щоб побудувати до аеропорту дорогу, облаштувати автостоянку, або пропонував зробити це за свої гроші за умови, щоб, приміром, рік літати безкоштовно в цей аеропорт. І таки доходили консенсусу. Через певний час ці маршрути починали давати прибуток. Потім, як ми уже розповідали вище, така схема поширилася по всьому світі. Але в Україні вона поки що не працює.

Існує думка, що у нас не створена ринкова база – не так багато напрямків з великим пасажиропотоком, тому авіакомпанії не можуть «зіграти» на масовості та обсягах перевезень. Інша річ – ціни, яким у нашій країні просто не дозволять «опуститися». Така невтішна для простих авіапасажирів картина склалася

через те, що монополісти завищують ціни на авіагас. Зважаючи на це, різні види податків і зборів для українських і західних авіакомпаній відрізняються в кілька разів. І якщо звичайні компанії можуть собі це дозволити, долучивши згадані витрати до вартості квитків, то бюджетні не спроможні, адже вони повинні тримати певний рівень цін. До речі, за словами генерального директора «Візз Ейр Україна» Аюша Буша, компанія не виключає можливості повернення на внутрішній ринок, якщо будуть внесені певні зміни до законодавства, що дозволить знизити собівартість рейсів у межах України.

На протипагу цьому є припущення, що головна причина труднощів розвитку лоукост-перевезень – це лобі з боку найбільших авіакомпаній країни, яким вкрай не вигідне існування бюджетної альтернативи для пасажирів. Як відомо, вихід на ринок бюджетних авіакомпаній невблаганно веде до зниження цін на квитки у компаній, що працюють за класичною схемою. Вітчизняні авіапідприємства, чимало з яких ледь зводять кінці з кінцями, можуть такої конкуренції просто не витримати.



їні ж максимальна тривалість польоту – півтори години (стільки триває переліт зі Львова у Донецьк). Тож дії Wizz Air Ukraine, що пішла з внутрішнього ринку, здаються досить обґрунтованими. Генеральний директор компанії Акош Буш розповів, чому перевізник сьогодні виконує лише один внутрішній рейс:

– Наш повітряний флот не зовсім підходить для роботи на внутрішньому ринку, враховуючи відстані між містами та кількість пасажирів. Тим більше, що тут спрацювають ще інші правила: для конкурентного продукту слід пропонувати високу періодичність перельотів – мінімум раз на добу. На лінії «Київ – Донецьк», наприклад, щодня виконується 4–5 рейсів, що дозволяє бізнес-па-

У світлі нещодавньої новини про фінансовий колапс у найбільшому українському перевізнику «Аеросвіт» стає прикро за нашу державу. Якщо вірити більш ніж стриманим коментарям авіакомпаній, то це стандартний технічний дефолт. Але, враховуючи майже чотирикратне перевищення боргів над активами, компетентні люди кажуть, що банкрутство «Аеросвіту» фіктивне. Неофіційно більшість експертів вважають, що справжня причина криється не у фінансовій кризі та погіршенні становища на ринку, а в суперечках акціонерів і тиску на них сил, які прагнуть отримати контроль над ринком. Чи захочуть при такому розкладі співробітничати з Україною інші перевізники, прогнозувати складно. Існує думка, що цей скандал спричинить «великий перерозподіл неба».

СИЛИ І МОЖЛИВОСТІ

Для лоукостерів український ринок внутрішніх перевезень не такий цікавий, як може здатися. Їхній бізнес побудований на основі середньомагістральних літаків, а в Україні напрямів, за якими можна повністю заповнити літаки такого типу, практично немає. Найбільш доцільним, з економічної точки зору, є політ тривалістю не менше двох годин. В Укра-

ОРІЄНТОВНІ ВИТРАТИ НА КВИТКИ З УКРАЇНИ

Якщо ви можете дозволити собі планування поїздки за півроку, можна відвідати багато європейських міст, витративши на переліт відносно невеликі кошти.

З урахуванням того, що вартість квитків у компанії ближче до дати вильоту дорожчає, точно вирахувати її можна тільки тоді, коли вже все сплановано. Наведені нижче ціни (в один бік) – орієнтовні, взяті з урахуванням планування поїздки в середині квітня 2013 року. Авіакомпанії нерідко проводять акції, так що ціни можуть бути ще привабливішими.

- переліт Київ – Рига рейсом Air Baltic обійдеться в 132 євро (стандартний тариф);
- Wizzair виконує рейси практично в усі країни Центральної та Східної Європи. Мінімальна ціна квитка стартує від 341 гривні;
- Air Arabia (OAE) виконує рейси з Києва в Шарджу, що знаходиться в рідній країні перевізника. Вартість перельоту «арабським повітрям» – від 1822 гривень;
- до Стамбула з Одеси на борту Onur Air можна дістатися за мінімальною ціною – 59 євро;
- подорож у Дубай із Києва на літаку Flydubai коштуватиме від 221 долара;
- Carpatair доставить у Тімішоару зі Львова за ціною квитка від 51 євро;
- до Стамбула з Донецька на Pegasus – від 47 доларів.



БАЖАНІ Й ДОВГОЖДАНІ

RYANAIR – найбільша європейська лоукост-авіакомпанія, що обслуговує понад тисячу напрямків між 164-ма містами в 27 європейських країнах. Її девіз: «Незабаром квитки стануть безкоштовними!» Час від часу Ryanair дійсно роздає квитки майже даром – регулярно влаштовує їх розпродаж за ціною від 1 до 10 фунтів (а на деяких рейсах тариф взагалі нульовий фунтів, береться лише плата за аеропортові збори). За таку вартість, наприклад, можна придбати квиток на переліт Лондон – Осло. Ті ж поляки користуються послугами Ryanair, щоб дістатися до Німеччини, Франції, Британії за ціною, яка дорівнює, скажімо, платі за таксі з центру Києва до аеропорту «Бориспіль». На жаль, українцям залишається лише заздрити. Розмови про те, що Ryanair ось-ось завітає на український ринок, ведуться вже

давно. Хочеться вірити, що найближчим часом з переліку лоукостерів, про яких мріють українці, Ryanair перейде до когорти лоукостерів, якими вони літатимуть.



EASYJET

Ціни у британської Easyjet переважно вищі, ніж у їхнього головного конкурента Ryanair. Але EasyJet, на відміну від Ryanair, часто здійснює польоти в основні аеропорти, що дозволяє заощадити на трансфері, тому порівнювати тарифи не дуже коректно. EasyJet також часто пропонує акційні квитки. Так, промотариф на переліт «Лондон – Мілан» коштує всього 35 доларів.



AIR BERLIN

Найбільша бюджетна авіакомпанія Німеччини виконує рейси в 85 міст світу. В Україну вона не літає, зате виконує рейси до Москви і Санкт-Петербурга. Переліт «Москва – Берлін», наприклад, обійдеться від 68 євро.



сажиру економити час. В сучасних реаліях оптимальним рішенням є машина ємністю 50, 70 або 75 крісел. У наших Airbus – 320–180 місць. Якщо літатимемо кілька разів на тиждень – навряд чи це буде вигідно. У 2008 році ми навіть відкривали продаж квитків на Харків і Запоріжжя, але так і не виконали жодного рейсу. Перевезення в межах України, швидше за все, розвиватимуться за рахунок ближньомагістральних літаків. Витрати на одного пасажера на такому судні нижче на 30–40 %, ніж при перевезенні на аналогічну відстань у реактивному літаку такої ж пасажиромісткості.

Найдешевші лоукостери використовують аеропорти, віддалені на 50–100 і більше кілометрів від головних мегаполісів. Приміром, польський Катовіце – 81 км від Кракова, британський Лутон – 55 км від Лондона, німецькі Любек – 80 км від Гамбурга, Меммінген – 116 км від Мюнхена. З цієї точки зору можливі попит з боку лоукостерів, які почнуть працювати на українському ринку, на відносно віддалені від столиці аеродроми – як діючі, так і ті, які ще можна реанімувати. До речі, далеко не всі регіональні аеропорти можуть приймати Boeing-737 і Airbus-320, які зазвичай використовують лоукостери. Але якщо врахувати, що найближчим часом буде проведена реконструкція більшості регіональних аеропортів, ця проблема може бути вирішена.

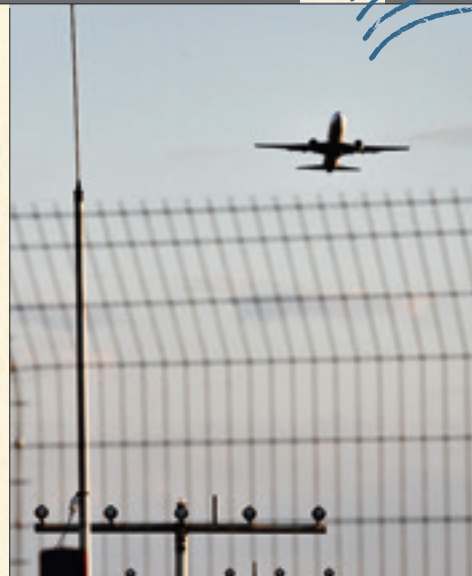
Поліпшенню становища з внутрішніми авіаперевезеннями, коли політ Київ – Варша-

ва в Україні дешевший, ніж політ Київ – Львів, на переконання колишнього віце-прем'єр-міністра України – міністра інфраструктури Бориса Колеснікова, також сприятиме відміна ПДВ на продаж квитків.

«БАШ НА БАШ»

Україна, зважаючи на потенціал для бюджетних перевезень, серйозно налаштована стимулювати лоукостерів активніше працювати на своїй території і завантажити аеропорти, наростивши до 2015 року число пасажирів таких авіакомпаній до п'яти мільйонів. Заради цього вітчизняна влада згодна оформляти перевізникам дозвіл за два тижні. Мінінфраструктури заманює перевізників спрощеною дозвільною системою.

Збільшити настільки обсяг перевезень реально, але зробити це буде досить складно з огляду на економічну ситуацію в країні, адже лоукост-сегмент у нас зможе динамічно розвиватися лише зі зростанням добробуту громадян, для яких сьогодні навіть бюджетні ціни на авіаквитки залишаються недоступними. Крім усього іншого, Україна не є членом «Відкритого неба», тож іноземним компаніям потрібен дозвіл для польотів над нашою територією. Саме у зв'язку з цим виходу кожної нової лоукост-компанії на український ринок передувє низка тривалих переговорів та узгоджень. Вільний доступ до українського неба Україна може надати тільки тим державам, з якими немає візових відносин. Одним із можливих



УСПІХИ ЛОУКОСТЕРІВ НЕ ДАЮТЬ СПОКОЮ ВЕЛИКИМ АВІАКОМПАНІЯМ – ВОНИ ЗАПУСКАЮТЬ БЮДЖЕТНІ ПІДРОЗДІЛИ, ЩОБ НЕ ЗАЛИШИТИСЯ ОСТОРОНЬ.



ЕКОНОМНА ЕКОНОМІЯ

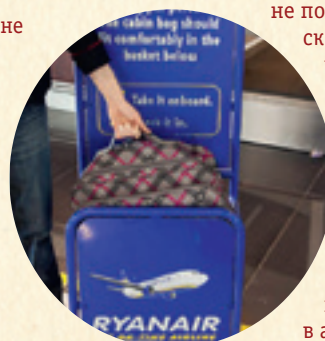
доведеться залучати додатковий персонал і сплачувати аеропорту за послуги.

- Лоукостери часто літають у віддалені від «цивілізації» аеропорти, де менші аеропортові збори та вигідніші умови базування. Використовують вузький набір послуг аеропорту. Приміром, на літак вас попросять пройти, а не поведуть автобусом.
- Продаж квитків – через Інтернет, що дає економію на бланках та утриманні офісів з продажу, адже витрати традиційної авіакомпанії на комісійну винагороду агентам або утримання міських авіакасів становить близько 10% вартості квитка.
- Реєстрація на рейс – також через Інтернет, реєстрація і здача багажу в аеропорту – за окрему плату, інакше

- Чимало видів сервісу (право першим зайти на борт і зайняти краще місце, напої і харчування на борту, додаткове місце для ніг тощо) – за додаткову плату.
- Оптимізація роботи бортового персоналу: стюарди не лише обслуговують пасажирів під час перельоту, а й прибирають салон.
- Перельоти винятково з точки А до точки Б без стикувань виключають витрати на міжпольотне транспортування багажу.
- Повернення квитка або зміна дати вильоту в багатьох лоукостерів неприпустимі. Деякі ж якщо й дозволяють це, то зі значними штрафами. Є й такі авіалінії, що пропонують придбання гнучкої опції, і також за окрему плату.
- Якщо рейс, виконуваний дискантером, не заповнюється до кри-

тичної позначки, компанія може його відстрочити. Тож слід мати в запасі кілька днів.

- У кожній авіакомпанії свої хитрощі, тому часто зазначений на сайті тариф не є остаточним. Багато авіаперевізників заявляють нульову вартість деяких маршрутів, до якої в реальності додається ціна реєстрації пасажирів і багажу, бронювання місця й обробка банківських карт, «операційні витрати». Всі ці платежі не повертаються навіть у разі скасування польоту з вини компанії. Також ручна поклажа ретельно перевіряється на відповідність вазі й розмірам та обкладається високим штрафом у разі перевищення. Ryanair, наприклад, вимагає, щоб усі товари, придбані в аеропорту, навіть журнал чи газета, вміщалися всередині ручної поклажі.



варіантів розвитку бюджетних перевезень може стати сполучення з містами-мільйонниками Російської Федерації – цей напрям поки що недостатньо розвинутий.

До того ж програма «Відкрите небо» є каменем спотикання в питаннях міжнародних перельотів. Україна є безвізовою для багатьох країн. У той же час українцям потрібні візи, зокрема, до країн ЄС, куди, власне, і літають лоукости, що оперують на коротких дистанціях. За словами колишнього віце-прем'єр-міністра України – міністра інфраструктури Бориса Колеснікова, Україна підпише «Відкрите небо», тільки-но буде реалізований безвізовий режим. Є й ще одне «але». Незалежний експерт Олександр Ланецький вважає, що держава зайшла у безвихідь – підписання договору «Про відкрите небо» з ЄС знищить наші авіакомпанії, які поки не спроможні конкурувати з європейськими перевізниками.

Водночас вітчизняне законодавство передбачає норми, що ускладнюють вихід в українське небо. Бюджетний перевізник має створити в нашій країні дочірню компанію, зареєструвати повітряні судна, що передбачає значні інвестиції, і тільки тоді отримає призначення за українськими квотами. В іншому випадку їх треба отримувати від європейських країн. Дискаунтерам для розширення діяльності в Україні потрібні ще й недороге обслуговування в аеропортах, дешеве паливо, доступ до кредитних ресурсів. Зрозуміло, українська влада за бажання лоукостерів співпрацювати готова йти на поступки.

ФАКТОР ЄВРО-2012

Турбота про інтенсифікацію повітряного руху де в чому продиктована не стільки потребами громадян, скільки необхідністю завантажити нові аеропорти, які навіть в пікові дні матчів Євро-2012 не задіяли всіх своїх потужностей. Тільки в будівництво нових терміналів напередодні чемпіонату держава і приватний бізнес інвестували понад 10 млрд гривень.

Швидшому поверненню коштів, вкладених у будівництво та реконструкцію аеропортів, сприяло б істотне зростання лоукост-авіаперевезень завдяки приходу в Україну нових компаній. Мінінфраструктури неодноразово заявляло про переговори з авіакомпаніями Іспанії, Італії, Франції, які, за словами чиновників, знаходяться в стані, близькому до завершення. Також, щоб окупити вкладені кошти, аеропорти вводять додатковий сервіс для пасажирів і авіакомпаній.

Однак повернути витрачені кошти не так-то просто: зростання пасажиропотоку сповільнюється і стримується візовим режимом з країнами Євросоюзу. Зможним співвітчизникам, які частіше літають, простіше отримати шенгенську візу, але ця категорія громадян звертається до традиційних авіа-



компаній. А лоукостом користується, в основному, середній клас, і багато його представників не можуть подорожувати через відсутність візи.

Експерти вважають такі великі інвестиції в регіональні аеропорти невиправданими, мотивуючи тим, що, наприклад, «Донецьк» обслуговує стільки пасажирів на добу, скільки його потужності дозволяють це робити за одну годину, а добовий пасажиропотік «Львова» – це половина його потенційної годинної пропускної спроможності. Однак керівництво аеропортів запевняє: всі показники свідчать про те, що незабаром пасажиропотоки будуть збільшуватися. При будівництві транспортних об'єктів такого рівня завжди потрібно закладати можливість, так би мовити, на виріст.

З надлишковою потужністю зіткнувся і столичний «Бориспіль»: нині його пропускна спроможність становить близько 25 млн осіб на рік, тоді як обслуговується в ньому зазвичай близько 9 млн. У керівництва є принципово новий для української аеропортової інфраструктури план. Після реконструкції терміналу D і переведення до нього всіх міжнародних та внутрішніх рейсів туг передбачається створення абсолютно нового продукту на базі терміналу F, призначеного для обслуговування лоукост-компаній та чартерних рейсів. Цей комплекс від самого початку був запланований як термінал для обслуговування бюджетних перевізників. Тут немає аеромостів (це додаткова послуга, яка не використовується бюджетними компаніями), він є максимально простим та зручним для здій-



ДОСВІД

У деяких країнах господарем великих аеропортів часто виступає держава, яка нерідко має контрольний пакет. Однак місцеві аеропорти переважно є власністю авіакомпаній або перевізники володіють солідною часткою їхніх акцій. Польоти у «свій» аеропорт дешевші з огляду на те, що стоянка безкоштовна або ж обходиться в копійки. За рахунок цього на всіх маршрутах, які ведуть у «своє» місто, авіакомпанія оголошує себе лоукостером і тримає низькі ціни.

Приміром, у Танзанії лоукостером оголосила себе державна компанія, якій належав і аеропорт. Тривалий час аеро- вокзал являв собою полотняний навіс – одним шматком тканини була накрита найбільша у світі площа у півтора гектара. Проте на злітно-посадкову смугу і приймаючу диспетчерську інфра- структуру грошей не пошкодували: тут могли сідати важкі Boeing і Airbus, які доставляли інвесторів, які врешті-решт побудували сучасний аеровокзал.



снення всіх необхідних формальностей. Звісно, пасажирів не будуть самостійно розвантажувати багаж, проте зменшений набір послуг бюджетним авіакомпаніям буде запропоновано.

Термін окупності вкладень в аеропорти буде різним, вважає генеральний менеджер оператора системи бронювання авіаквитків Amadeus в Україні Олексій Муровцев. З великих регіональних аеропортів перспективними експерти називають київські «Жуляни», «Донецьк», «Львів», «Одесу» і «Сімферополь». До речі, нещодавно український уряд схвалив Концепцію державної цільової програми розвитку аеропортів до 2023 року, до якої, зокрема, внесені аеропорти Сімферополя, Севастополя, Дніпропетровська, Одеси, Запоріжжя, а також окремі об'єкти в інших аеропортах. Проект згаданої цільової програми доручено розробити Міністерству інфраструктури разом із зацікавленими центральними органами влади.

ПРИКОРДОННИКИ НАПОГОТОВІ!

Жодних труднощів, пов'язаних з майбутнім збільшенням пасажиропотоку, українські прикордонники не бачать, оскільки отримали досвід в особливих умовах роботи на кордоні під час футбольного чемпіонату Євро-2012. Як відомо, з метою швидкого та комфортного пропуску громадян вони витрачали на перевірку однієї людини не більше 20 секунд.

Пасажиропотік у період турніру в повітряних пунктах зріс до 70 %. Враховуючи це, фахівці Держприкордонслужби визначили окремі моделі пропуску пасажирів, застосовувавши при цьому низку інноваційних прийомів. Зокрема, в аеропортах вильоту здійснювалася попередня перевірка, завчасно запитували від авіакомпаній списки пасажирів, застосовували технологію пропуску за допомогою ID-картки, оформленої в Україні тощо.

ПРИМАНКА – НЕ ПРИМАНКА!

На жаль, в Україні маленьких дешевих аеропортів майже немає, тому Мінінфраструктури підготувало проект постанови Кабміну «Про деякі питання щодо стимулювання розвитку низькобюджетних пасажирських авіаперевезень». Зокрема, в ньому звучить пропозиція ввести для лоукостерів істотні знижки на наземне обслуговування у наявних аеропортах в обмін на збільшення кількості рейсів, а значить, зростання за рахунок цього їхніх доходів. Так, передбачається, що аеропорт або його оператор буде домовлятися з лоукостером про обсяги аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів. Предметом «домовленості» пропонується зробити збір за зліт-посадку, обслуговування пасажирів в аеровокзалі, наднормативну стоянку повітряного судна, гарантування авіаційної безпеки.

Так, співробітники аеропортів відзначають: якщо згаданий проект буде втілено у життя, то збори можуть знизитися до 10 % від наявного рівня, однак все залежатиме від домовленостей перевізника з аеропортом. За словами топ-менеджера однієї з авіакомпаній, заправити літак на території нашої країни в декілька разів дорожче, ніж у будь-якій іншій європейській державі, тому, очевидно, що лише обсягом аеропортових зборів лоукостерів в Україну не заманиш.

ІНДИВІДУАЛЬНИЙ ПІДХІД – ПІДґРУНТЯ ДЛЯ КОРУПЦІЇ

Міністерство інфраструктури застосувало виважений підхід, чітко визначивши: домовлятися з аеропортом дозволять не всім. Щоб отримати право на індивідуальний підхід та звання лоукостера, авіакомпанія має відповідати кільком критеріям. Зокрема, серед обов'язкових характе-



ТРУДНОЩІВ, ПОВ'ЯЗАНИХ З МАЙБУТНІМ ЗБІЛЬШЕННЯМ ПАСАЖИРОПОТОКУ, УКРАЇНСЬКІ ПРИКОРДОННИКИ НЕ БАЧАТЬ, ОСКІЛЬКИ ОТРИМАЛИ ДОСВІД В ОСОБЛИВИХ УМОВАХ РОБОТИ НА КОРДОНІ ПІД ЧАС ФУТБОЛЬНОГО ЧЕМПІОНАТУ Євро-2012.

ристик – наявність у авіаперевізника не менше десяти повітряних суден одного типу, що належать йому на правах власності або за договором лізингу (крім лізингу з екіпажем), вік яких не перевищує десяти років. За оцінками експертів авіаринку, така вимога автоматично виключає зі списку потенційних «офіційних лоукостерів» практично всі українські авіакомпанії, парк яких і менший, і, як правило, старіший.

Так, задовольнити вимогу щодо кількості літаків в Україні змогли б, наприклад, «Міжнародні авіалінії України», однак вони позиціонують себе в зовсім іншому сегменті. Експерти авіатранспорту відзначають, що в Європі зараз не практикується репрофільювання авіакомпаній в категорію низькобюджетних перевізників. Як правило, якщо компанія зацікавлена у розвитку дешевих перевезень, вона створює дочірню структуру. Однак, враховуючи розміри флоту флагманських авіакомпаній України, така схема здається утопічною. Розширити ж його для виділення окремої бюджетної авіакомпанії з десятками літаків при невисоких можливостях авіаційної діяльності, наявних обмеженнях на ввезення авіатехніки і низькому кредитному рейтингу України,

який не дозволяє авіаперевізникам залучити фінансування, напевно, українським авіаперевізникам буде вельми складно.

Серед іноземних компаній отримати статус низькобюджетного авіаперевізника відповідно до запропонованих Міністерством інфраструктури критеріїв в Україні зможуть тільки угорська Wizz Air та ірландська Ryanair. Таку думку висловив генеральний директор компанії «Нью Системс АМ» (компанія-оператор Міжнародного аеропорту «Харків») Володимир Василенко, коментуючи розроблений Мінінфраструктури проект постанови про стимулювання розвитку низькобюджетних пасажирських авіаперевезень. «Прихід лоукостерів посилить конкуренцію на ринку, і щоб утримувати свої позиції, класичні перевізники також шукатимуть схеми зниження витрат на аеропортове обслуговування», – зазначив він.

Сьогодні ставки зборів в межах одного українського аеропорту однакові для всіх авіаперевізників. Індивідуальний підхід до лоукостерів при визначенні ставок аеропортових зборів може викликати обурення класичних авіаперевізників, адже він створює підґрунтя для корупції, і деяким з них не сподобається ідея платити



більше, ніж конкурент. До того ж, існує небезпека, що така політика стане перешкодою до входу України в європейське «Відкрите небо» – Єврокомісія навряд чи підпише угоду про єдиний повітряний простір з країною, у якій діють такі інструменти впливу на ринок.

ГОРДІВ ВУЗОЛ

Складається враження такої собі гри держави – «і вашим, і нашим». З одного боку, вона чекає масового приходу лоукостерів, з іншого, відчуваючи загрозу, що найближчим часом ті переманять значну частину пасажирів, не хоче погіршити непросте становище українських авіаперевізників. Це стосується й розвитку аеропортової інфраструктури: незважаючи на очевидний прогрес, стримуючим чинником є нереально висока ціна на послуги. І поки держава не обере єдину стратегію, ні про який ривок в розвитку авіаперевезень не варто й говорити.

Успіхи лоукостерів не дають спокою великим авіакомпаніям – вони запускають бюджетні підрозділи, щоб не залишитися осторонь. Однак тут найголовніше, щоб дочірні дешеві перевізники не переходили дорогу основному бізнесу авіакомпаній. Можливо, їхнім українським колегам варто перейняти досвід, тим більше що поле для діяльності у них є. І робити це якомога швидше, оскільки поява нових дискаунтерів на українському ринку неминуха.

Лоукостери працюють по всьому світі. І в кожному аеропорту буквально видавлюють собі знижки, натомість обіцяючи привести потік пасажирів. І дійсно приводять: сукупний світовий оборот низькобюджетних авіакомпаній більший від обороту класичних. Нові гравці на бюджетному авіаринку не тільки дають можливість громадянам літати за прийнятними цінами за межі країни, а й сприяють розвитку регіонів, за що їх дуже любить місцева влада. А це – польоти у другорядні аеропорти, освоєння маршрутів, яких ніколи не існувало, створення нових робочих місць, розвиток бізнесу, туризму тощо. В результаті структурних змін у галузі авіаперевезень сьогодні перемагають саме бюджетні компанії, і віриться, що майбутнє – за відкритим та доступним небом. **К**

Підготувала
Тетяна ФІЛІПЕНКО

ЩОБ МАКСИМАЛЬНО ЗДЕШЕВИТИ ПОЇЗДКУ

- Оформіть візи заздалегідь, тоді не доведеться платити великі штрафи за внесення змін у квиток;
- Купуйте квитки за 2–3 місяці – так можна придбати їх за найнижчою ціною;
- Не беріть з собою багато речей. Ручної поклажі для нетривалої подорожі зазвичай цілком достатньо. Якщо без багажу не обійтися, плануйте завчасно кількість валіз і оплачуйте перевезення багажу при купівлі авіаквитка. В аеропорту його вартість зростає в

кілька разів. Щоб не мати неприємних сюрпризів, краще зважте багаж удома;

- Будьте першими! Більшість дискаунтерів не вказують місця в білетах – на борту діє правило: хто перший – той і виграв;
- Якщо вам необхідні додаткові послуги, оплачуйте їх безпосередньо при купівлі квитка;
- Заздалегідь плануйте трансфер із місця прибуття. Вартість таксі з віддаленого аеропорту може звести нанівець всю економію на перельоті. Часто під лоукост-рейс є автобус-шатл. Наприклад, з популярного серед бюджетних перевізників аеропорту «Любек» безпосередньо до Гамбурга – 80 км. Переїзд на шатлі обійдеться в 10 євро за годину у дорозі.



КОРДОН



Фото Сергія ГУДАКА



ПСИХОЛОГІЯ БРЕХНІ ПРИКОРДОННА ПРАКТИКА

Аналіз на щирість



Цією публікацією ми закінчуємо серію матеріалів про невербальні прояви нещирості у поведінці осіб, які перетинають державний кордон. Мова йтиме про жести, які відображають психічний стан людини у конкретний момент часу. Кожен з них – як слово. Читаючи їх, ми відслідковуємо зворотний зв'язок, реакцію на наші слова і поведінку. Розглянемо деякі групи ознак за матеріалами американських фахівців Д. Ньюренберга та Г. Калеро.

У контролі за щирістю вашого співрозмовника допоможе аналіз жестів та ознак відкритості. До них можна віднести те, як він тримає руки – долонями догори чи донизу, розстібнутий у нього під час розмови піджак чи він його зняв. Науковці пов'язують ці ознаки з проявами відкритості у спілкуванні, розкутості, спокою, довіри. Водночас ховання рук за спину або у кармани свідчить про настороженість та відчуття провини. У таких випадках слід спробувати з'ясувати причини такої поведінки. Насторожувати мають також оборонні жести. Таким чином реагують на можливі загрози й конфліктні ситуації. Якщо ваш співрозмовник схрестив руки на грудях, скоріше за все він намагається уникнути обговорення питання, увагу на якому ви акцентуєте. Про намагання уникнути спілкування сигналізує також стискання рук у кулаки.

Про намагання приховати якусь інформацію свідчить прикривання рота рукою, уникання погляду співрозмовника. Періодичне розвертання ніг або всього тіла до виходу – ознака того, що людина якомога скоріше хоче закінчити розмову. Якщо тема її або запитання, які ви ставите, викликають сильну емоційну реакцію, зовні це проявляється коротким переривчастим диханням, яке супроводжується незрозумілими, неясними звуками. До цього також можна додати тісно сплетені, напружені руки. Якщо при цьому співрозмовник намагається переконати вас у своїй щирості – це свідчення того, що він говорить неправду. Якщо сильно стискає руки, то скоріше за все відчуває, що потрапив у халепу. У таких випадках до жестів, що видають його емоційний стан, додається нервозність. Так, покашлювання, прочищення горла свідчать про невпевненість і неспокій. При цьому він може ставити лікті на стіл пірамідкою, вершина якої – кисті рук на рівні губ. У такому разі вірогідно, що неправдиві відповіді він вважає неминучими. Якщо опускає руки на стіл, то не бажає або не готовий говорити відверто.

Якщо людина змушена говорити неправду або щось приховувати, її видаватимуть жести самоконтролю. Це можуть бути руки, заведені за спину і сильно стиснуті або поза «у стоматолога», коли, сидячи в кріслі, ви схрещуєте ноги і впираєтесь руками в підлокітники. Тут скоріше за все намагання впоратися з сильними почуттями й емоціями. Водночас нерухомість чи напруженість вказують на реакцію самозахисту, бажання уникнути контакту, закритість.



Дуже інформативною є верхня частина тіла. Наприклад, високо підняті плечі зі злегка зсутоленою спиною і втягнутим підборіддям свідчать про безпорадність, нервозність, хронічний страх, невпевненість. Коли вони віль-



но опущені, розслаблені, то людина опанувала своїми почуттями і володіє ситуацією. Положення ніг і стоп також може дати певну інформацію про стан і психологічні якості вашого співрозмовника. Впевнена в собі особа стоїть, тримаючи ноги на ширині не більше двох долонь, рівномірно розподіляючи вагу тіла. Динамічне змінювання положення в ситуації, яка не повинна викликати напруженості, часте перенесення опори з однієї ноги на іншу вказує на брак впевненості і страх. Сійка з широко розставленими ногами свідчить про потребу у самостверженні, завищену самооцінку або, навпаки, відчуття неповноцінності.

Багато про що скаже і поза співрозмовника. Так, закриті ноги і стопи зімкнуті – боїться контакту, бракує впевненості. Одна нога схована за іншу свідчить про гарний настрій, відсутність потреби у захисті в даний час. Якщо сідає на край стільця і тримає спину прямо – тим самим демонструє високий ступінь зацікавленості у предметі розмови. А посадка, коли одна стопа повністю стоїть на долівці, а інша на носку, свідчить про невпевненість і страх.

Нарешті, важливо розуміти, що розмовляти з людиною і одночасно відслідковувати й аналізувати її міміку, жести, зміни голосу та інші ознаки психологічного стану складно навіть професіоналам. Тому співбесіду з особами, які перетинають державний кордон, не-

обхідно проводити щонайменше вдвох. При цьому один прикордонник зосереджується на змісті запитань і відповідей, інший аналізує поведінку опитуваного і своєчасно вказує партнеру на вияви

“

РОЗМОВЛЯТИ З ЛЮДИНОЮ І ОДНОЧАСНО ВІДСЛІДКОВУВАТИ Й АНАЛІЗУВАТИ ЇЇ МІМІКУ, ЖЕСТИ, ЗМІНИ ГОЛОСУ СКЛАДНО НАВІТЬ ПРОФЕСІОНАЛАМ. ТОМУ СПІВБЕСІДУ З ОСОБАМИ, ЯКІ ПЕРЕТИНАЮТЬ ДЕРЖАВНИЙ КОРДОН, НЕОБХІДНО ПРОВІДИТИ ЩОНАЙМЕНШЕ ВДВОХ. ОДИН ПРИКОРДОННИК ЗОСЕРЕДЖУЄТЬСЯ НА ЗМІСТІ ЗАПИТАНЬ І ВІДПОВІДЕЙ, ІНШИЙ АНАЛІЗУЄ ПОВЕДІНКУ ОПИТУВАНОВОГО.

невпевненості, настороженості або неправдивих відповідей. Такий комплексний підхід дає можливість враховувати всі елементи поведінки людини і не пропустити важливих для прийняття рішення її складових. **к**

Підготували
кандидат психологічних наук,
доцент Дмитро КАРПІЛЯНСЬКИЙ,
кандидат технічних наук Юлія МИСЮК

СЛАЛОМ ЧЕМПІОНА

ДВІ КАР'ЄРИ КАПІТАНА СТРИЖИКА



Відірватися від сірої буденності, втекти від бруду й кіптяви зимового міста, піднятися високо-високо в гори і тільки там відкрити очі, що дивилися, але не бачили, випростати тіло, що функціонувало, але не жило, вдихнути на повні груди чистого повітря, а потім, одягнувши окуляри, зашпинувши блискавку куртки під саму шию, відштовхнутися і стрімголов помчати наввипередки з морозним вітром назустріч неймовірним відчуттям... Швидкість, видовищність, щедро приправлена адреналіном, і неймовірне задоволення від активного відпочинку – саме за цим сотні тисяч людей з усього світу приїждять сюди, до засніжених гірських вершин, а ще мільйони мріють зробити бодай перший крок до гірськолижного спорту. Українцям, можна сказати, пощастило, адже ми, не виїжджаючи за кордон, можемо насолодитися гірськолижним розмаїттям Карпат. Більше того, серед нас є люди, які можуть розповісти про всі особливості цього захоплюючого виду спорту, з огляду на досвід власної успішної спортивної кар'єри.



Сьогодні капітан Юрій Стрижик очолює відділення інспекторів прикордонної служби ВПС «Львів-аеропорт». Зустрівши його в пункті пропуску чи просто на вулиці, навряд чи хтось згадає, що декілька років тому ця людина підкорювала найскладніші гірськолижні траси світу. Він – перспективний офіцер-прикордонник, його поважають у колективі, на нього покладає великі надії керівництво, але сам Юрій переконаний – впевнено йти обраним шляхом і зрештою досягати мети його навчив саме спорт.

Йому навряд чи вдасться пригадати той день, коли він вперше почав кататися, адже це було ще у дворічному віці. Так-так, це не жарт. Майстер спорту СРСР з гірськолижного спорту Анна-Марія Фаб'як вирішила: як би не склалася доля її сина, а на лижі, як-то

кажуть, вона його поставить. Батько, майстер спорту з класичної боротьби, не перечив дружині. Можливо, він і хотів би, щоб Юрчик пішов його стопами, але, побачивши успіхи сина у лещетарстві (інша назва лижного спорту), вирішив, що тренером хлопцеві стане таки мама. Так з восьмирічного віку Юрко почав серйозно займатися гірськими лижами.

Загалом гірськолижний спорт складається з кількох зимових спортивних дисциплін, у яких спортсмени змагаються за найшвидший спуск з гори спеціально підготовленою трасою. На відміну від лижних перегонів у цьому виді спорту використовуються кріплення з фіксованою п'яткою. До гірськолижних відносяться змагання зі спеціального слалому, гігантського слалому, супергігантського



ньо спусків, то тут слід починати працювати ще з кінця серпня. Тож другою домівкою для українських професійних лижників зазвичай є Австрія. Чотири місяці інтенсивної роботи плавно переходять в період змагань, а потім, здобувши омріяні трофеї, знову тренування.

Так, прагнучи якомога більше удосконалити свою майстерність та змагатися, майбутній офіцер-прикордонник об'їхав півсвіту – побував у Канаді, навіть на Алясці, де спортсмени тренувалися на схилах згаслого вулкану. Вражень – маса, а ще більше – щоденної копійки праці. На ньому лежала особлива відповідальність, адже, виступаючи за команду, тренером якої є рідна матір, треба було завжди тримати певний баланс – тренуватися разом зі всіма, не привертати до себе особливої уваги і водночас показувати гарні результати, щоб не осоромити свою поважну спортивну родину. Юрію це вдалося – і, як результат, більше десяти перемог на чемпіонатах України, кубки з міжнародних змагань, участь у п'яти чемпіонатах світу.

Він напевне знав, чого прагнув, і завжди досягав поставленої мети. Однак рано чи пізно в житті будь-якого професійного спортсмена настає час завершувати кар'єру і визначитися відносно подальших життєвих перспектив. Навіть маючи кілька пропозицій щодо тренерської роботи, Юрій Стрижик обрав прикордонну службу. Існує думка, що за своє життя людина здатна повноцінно реалізувати себе в двох чи навіть

слалому, гірськолижної комбінації та швидкісного спуску, які належать до швидкісних дисциплін. Інша група об'єднана під загальною назвою «фрістайл». В цих дисциплінах важлива не лише швидкість, а й суддівська оцінка якості виконання.

Найшвидша з гірськолижних дисциплін – швидкісний спуск, де спортсмени можуть розганятися до понад ста кілометрів за годину. Найтехнічніша – слалом, у якому лижник має виконати велику кількість поворотів, щоб пройти через ворота, відзначені прапорцями. Юрій уподобав саме слалом та гігантський слалом. Різниця у відстані між поворотами: для слалому – близько 10–12 метрів, для гіганта – до 30 метрів. На той час Динамівська база олімпійського резерву в Славську дозволяла тренуватися майже всі дисципліни, за винятком швидкісного спуску, адже, попри всю унікальність гори Тростяня, протяжність схилу для високих швидкостей тут недостатня. Щоправда, справжні професіонали не могли обмежуватися лише місцевою базою.

Життя лижника, розповідає Юрій, – щонайменше півроку на лижах, тому Україна більше підходить для загальної фізичної підготовки. Вдома найпопулярнішим місцем навчально-тренувальних зборів команди була Алушта. Часто тренувалися і в Берегово, а ось щодо безпосеред-



ІСНУЄ ДУМКА, ЩО ЗА СВОЄ ЖИТТЯ ЛЮДИНА ЗДАТНА ПОВНОЦІННО РЕАЛІЗУВАТИ СЕБЕ В ДВОХ ЧИ НАВІТЬ ТРЬОХ ІПОСТАСЯХ. ЮРІЙ СТРИЖИК ВИРІШИВ, ЩО ЙОМУ ЦЕ ТАКОЖ ПІД СИЛУ – І НЕ ПОМИЛИВСЯ.



трьох іпостасях. Юрій вирішив, що йому це також під силу – і, як бачимо, не помилився. Зміни прикордонних нарядів під його керівництвом працюють професійно, долаючи на максимальній швидкості найскладніші ділянки «слалому» оперативно-службової діяльності, а він, як досвідчений тренер, будь-якої миті готовий прийти на допомогу і, зрештою, домогтися найвищого результату роботи своєї команди. Що ж до гірськолижного спорту, то він його не залишив. За кожної зручної нагоди складає в автомобіль спорядження і виривається з гамірного «полону», аби ще раз побувати в місцях своєї «бойової слави». Тим більше, що тепер він має з ким поділитися досвідом. Бабуся, не зраджуючи своїм життєвим принципам, вже поставила онуків – Ромчика та Андрійка – на лижі. І хоча старший у свої вісім, як і його дід Роман, займається боротьбою, обоє не дають татові спокійно спочивати на лаврах сімейної першості, помалу нарощуючи конкуренцію.

Популярність гірськолижного спорту в Україні зростає, і ця тенденція зберігатиметься, тим більше, що наша країна після успішного проведення Євро-2012 отримала значно більші шанси вибороти перемогу в боротьбі за право приймати зимові олімпійські ігри 2022 року. Та навіть якщо це лише надія, інвестиції у розвиток інфраструктури зроблять свою справу. Вносячи свій посильний внесок у популяризацію лещетарства та маючи нагоду поспілкуватися з професійним лижником, ми вирішили поцікавитися тим, на чому він справді найкраще знається, враховуючи його чималий досвід, а саме: які лижі обрати, щоб отримати максимальне задоволення від катання.

Насамперед слід визначитися з ціною та рівнем вашого професіоналізму. Чим краще ви володієте технікою їзди, тим якісніші і, відповідно, дорожчі лижі вам слід купувати. Розібратися у сучасному асортименті, розповідає Юрій Стрижик, важко навіть професіоналам. Щоправда, існують основні правила, яких слід дотримуватися при виборі гірськолижного спорядження. Загалом лижі поділяють на чотири класи. Найдешевші – класу «D» призначені для простих трас, доглянутих схилів і невеликої швидкості. Більш масовими є продукти класів «B» та «C». Для людей, які мають добре поставлену техніку, слід купувати гірські лижі класу «A». Довжина лиж має бути на 5–10 см меншою за зріст людини, з довгими буде складніше впорати-

ся. Вузькі лижі ідеально підходять для розчищених схилів і льодянистих трас. Широкі краще підійдуть для пухкого снігу. Для виконання глибоких та різких поворотів слід підбирати лижі з маленькою «сталією». Власне, на радіус повороту впливає глибина їх бічного вирізу. Максимальної маневреності і легкої керованості вам вдасться досягнути, обравши карвінгові і слаломні моделі, які мають великий виріз і низько загнутий носок. Для підкорення незайманих схилів ідеально підійдуть фрірайдові варіанти. Важливою є й жорсткість лиж. Скажімо, для новачків зручнішими будуть м'які – вони краще амортизуватимуть нерівності рельєфу і добре працюватимуть на незначних швидкостях. Тверді впевненіше йдуть по м'якому снігу і цілині, щоправда, вони підходять і для жорстких крижаних схилів, але вимагають від лижника технічної підготовленості й доброї фізичної форми. Важливим елементом хороших лиж є функція гасіння вібрацій, що дозволяє після ударів на нерівностях не втрачати контакт з поверхнею, зберігає надійність і керованість.

Отож якщо цього року ви не побували на жодному з гірськолижних спусків, у вас ще є шанс встигнути до закриття сезону. До того ж, його кінець – вдалий час для придбання лиж та спорядження з перспективою на наступну зиму, адже саме зараз магазини запропонують вам максимальні знижки. Навіть якщо вас задовольнять лижі напрокат, ви вже напевне знатимете, які краще обирати. [К](#)

ДМИТРО СЛИВНИЙ

SMITH & WESSON

ПЕРШИЙ ВАРТОВИЙ ІМПЕРСЬКИХ КОРДОНІВ

У новому році нашу постійну рубрику відкриває давній і рідкісний вид стрілецької зброї, який взяв участь у щонайменше чотирьох масштабних війнах та прослужив понад 50 років в армії й поліції. Знайомтеся – російський «Сміт Вессон».





«Кольт Неві» – перший масовий револьвер XIX ст.



Шитання переозброєння російської армії сучасними зразками стрілецької зброї у другій половині XIX ст. стояло дуже гостро – жорстка поразка у Кримській війні наочно довела відсталість стрілецького компоненту в російських лавах. Спроби вирішити цю проблему датуються 1859 та 1864 роками, але вони не мали суттєвих наслідків. Армія продовжувала використовувати дульнозарядні гладкоствольні та нарізні капсульні пістолети й гвинтівки.

Уроки Альми, Інкермана та Балаклави наочно показали переваги багатозарядної короткоствольної зброї, яка вже не була новинкою на початок Кримської війни. Штатні та особисті револьвери британських і французьких вояків надавали їм значної переваги на коротких дистанціях та в рукопашних сутичках. Історики відзначають лідерство продукції Семюеля Кольта. Його «Кольт Неві» (Colt Navy) став символом перемог військ Коаліції.

Ми звикли сприймати револьвер як вид зброї запатентований Семюелем Кольтом ще у 1836 році. Беззаперечною перевагою полковника було те, що він розпочав серійне виробництво. То були капсульні револьвери, які вирізнялися достатньо високою надійністю й швидкострільністю.

Громадянська війна у Північноамериканських Сполучених Штатах продовжила револьверний триумф. Технічна перевага та видатний піар авторства Семюеля Кольта зробив цю зброю досить популярною. За відсутності унітарного набою заряджання капсульного револьвера було досить складним і тривалим. На брандамори насувалися капсулі, всередину камор барабана засипався порох і вкладалися кулі круглої або конічної форми. Для додаткової ізоляції порохового заряду та фіксації кулі у каморі поверху наносився шар мастила. Однією із заслуг револьверів Кольта був винахід спеціального важеля для за-



ПОЯВА НОВОГО ВИДУ ЗБРОЇ ВНЕСЛА ЗМІНИ НЕ ЛИШЕ У ТАКТИКУ ПІХОТНОГО БОЮ, А Й У ВИДИ СТРІЛЬБИ. ДОСВІДЧЕНИЙ СТІЛЕЦЬ МІГ СПОРОЖНИТИ БАРАБАН ЗА ЛІЧЕНІ СЕКУНДИ, ПОКЛАВШИ ПРИ ЦЬОМУ КІЛЬКОХ СУПРОТИВНИКІВ. СТАРА ДОБРА ПРИКАЗКА ГОВОРИЛА: «ХТО ШВИДШЕ ОБМАХУЄ РЕВОЛЬВЕР, ТОЙ ДОВШЕ ЖИВЕ».

бивання порохового заряду та кулі, що дозволяв робити зарядку швидшою й комфортнішою.

Поява нового виду зброї внесла зміни не лише у тактику піхотного бою, а й у види стрільби. З'явився навіть такий вислів – «обмахувати револьвер», тобто долонею лівої руки зводився курок, правою натискався спуск. Досвідчений стрілець міг спорожнити барабан за лічені секунди, поклавши при цьому кількох супротивників. Стара добра приказка говорила: «хто швидше обмахує револьвер, той довше живе».

У 1859 році російські військові в черговий раз звернулися до Олександра ІІ з доповіддю про необхідність переозброєння піхоти. І за монаршим повелінням того ж року в Офіцерській стрілецькій школі були випробувані найкращі на той час револьвери систем Лефосе, Кольта, Адамса, Флобера, Лепажа, Гульє-Бланшара і Підо-Кордье. Кращими визнані капсульний револьвер системи Кольта і шпильковий Лефосе. Військові віддали першість системі Лефосе під унітарний патрон, переваги якої були очевидні. Але офіційно її все одно не дозволили у військах через виступаючу шпильку унітарного набою, оскільки





Горас СМІТ



Деніел ВЕССОН

ки вважалося, що ці патрони небезпечні у використанні. Незважаючи на заборону, деякі офіцери приватним чином все-таки закуповували систему Лефосе через її зручність.

Зрозуміло, що питання про озброєння револьверами армії Росії стояло дуже гостро. Але у 1860 році Збройова комісія виносить інше рішення: *«Вооружение револьверами массы нижних чинов едва ли будет удобным, как по причине дороговизны, не соответствующей пользе, которую извлек бы из револьвера кавалерийский солдат, так и по причине сложности механизма, теряющего способность действовать от влияния сырости и загрязнения и требующего такого тщательного содержания, которое трудно достигнуть, в особенности во время кампаний или похода...»*

У той же час з державної скарбниці були відпущені кошти на закупівлю 7100 револьверів Лефосе М1853 для чинів жандармського корпусу. У даній моделі, на відміну від револьвера Кольта, застосовувалися шпилькові унітарні боеприпаси. В камори барабана вкладалися вже готові цільнометалеві набії, і це, безумовно, було значно зручніше. До того ж, система мала достатньо м'який спуск, самозвідний ударно-спусковий механізм, що також вигідно піднімало практичність зброї на тлі того ж таки «Кольта».

Нічого не вийшло з переозброєнням російської піхоти та кінноти і в 1864 році. Тоді у російських джерелах вперше згадується компанія «Сміт Вессон» з її револьвером зразка 1863 року. Імперський флот також самостійно вирішував проблему переозброєння. 1870 року за підсумками

ретельних випробовувань морському офіцерові Миколі Баранову було дозволено замовити першу партію револьверів Галана, які згодом і стали офіційним короткостволом російського флоту.

Кардинально зрушити справу з мертвої точки зміг «хрещений батько» російського варіанта гвинтівки Бердан №1 уродженець Вінниччини полковник Олександр Павлович Горлов, який на той час був військовим агентом Російської імперії у Північноамериканських Сполучених Штатах. Ретельно відслідковуючи американський збройовий ринок, він визначив кілька фаворитів. Головними суперниками там на той час були пістолет «Ремінгтон» та револьвер «Сміт Вессон». У березні 1870 року в Сент-Луїсі в рамках роботи спеціальної американської збройової комісії відбулися випробовування 11-ти систем короткостволів. Про їх підсумки Горлов одразу доповів у Санкт-Петербург. Ця подія вкупі з наполегливістю полковника значно спростила рішення щодо вибору в російському військовому відомстві.

До свого тріумфу Горас Сміт та Деніел Вессон пройшли доволі складний шлях. Перша компанія, яку вони створили у Коннектікуті, зазнала фінансових проблем і їхній пістолет «Вулканік» з трубчастим магазином не мав великого успіху. Компаньйони повторили спробу організації нового виробництва вже у Спрингфілді (штат Массачусетс). Нова модель револьвера, так звана «№1» мала успіх завдяки досконалій конструкції та фірмовому набюю. Добре заробивши на громадянській війні у Сполучених Штатах, Сміт та Вессон розпочали активну комерційну діяльність не лише на Північноамерикан-



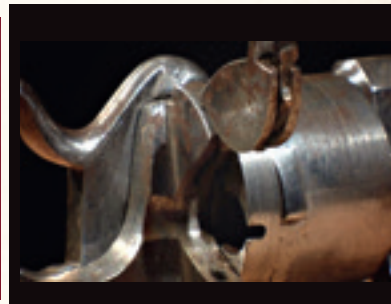
4.2 – лінійний револьвер зразка 1871 року



Револьвер Лефосе



Револьвер Галана



ському континенті, а й у Європі. Найбільшим успіхом у цьому напрямку, безумовно, був російський контракт. 1 травня 1871 року підписана перша угода на постачання в Росію 20 тисяч



«СМІТ ВЕССОНУ» ПРИПИСУЮТЬ ЧУДОВІ БОЙОВІ МОЖЛИВОСТІ. ЗОКРЕМА, У ДОВІДНИКАХ ТОГО ЧАСУ СТВЕРДЖУЄТЬСЯ, ЩО З НЬОГО ДОБРИЙ СТРЕЛЕЦЬ МІГ ПОЦІЛИТИ У РОСТОВУ ФІГУРУ НА ДИСТАНЦІЇ СТО КРОКІВ, У КОНЯ – З ДВОХСОТ, ХОЧА ДОСТАТНЬОЮ ВВАЖАЛАСЯ ДИСТАНЦІЯ У 45 КРОКІВ.



револьверів. Російські спеціалісти внесли численні зміни у конструкцію цієї зброї, аби подолати її «дитячі хвороби». Новий американсько-російський варіант отримав назву «4,2 лінійний револьвер зразка 1871 року». Пізніше, з появою подальших модифікацій, його називали «Першою моделлю».

Для фірми «Сміт Вессон» замовлення на 20 тисяч «стволів» було великим комерційним успіхом. Йдучи назустріч вимогам російського військового відомства, американці внесли певні зміни у цю модель і доопрацювали набій. Під назвою «№3 Russian First model» вона була запущена у виробництво. Замовлення виконувалося трьома серіями. Першу, у якій було випущено лише 500 одиниць револьверів, можна

відрізнити за рамкою – вона була «старого» (американського) типу з рівним низом, а вісь спускового гачка мала невеликий діаметр.

У «Першу модель» вже за результатами експлуатації у військах вносилися невеликі зміни. З'єднуючою ланкою між Росією та американською збройовою фабрикою був досвідчений офіцер та зброяр Ксаверій Ординець. Саме його тавро «КО» стоїть на російських «Сміт Вессонах», виготовлених у Спрингфілді. Наступну партію з серійними номерами від 500 до 3500 випустили без суттєвих змін. Певних доопрацювань зазнала третя серія. На вимогу Ординця збільшили діаметр вісі спускового гачка, оскільки за умови інтенсивного натискання (що не є рідкістю під час вогневого контакту) відбувалася деформація цієї деталі. Посилили й шарнір рамки – замість звичайного гвинта використали втулку, в яку вставлявся гвинт. Відповідно, після перерозпо-



Олександр ГОРЛОВ

стосувалися клямки замка, яка відтоді взаємодіяла зі спусковим гачком, а не з курком. Це змінило форму курка, спускового гачка та кришки рамки. Для посилення конструкції трохи змінили й форму рукоятки.

У 1873 році капітан Ординець запропонував додатково вдосконалити американський револьвер для російської армії. Змінили форму рамки та рукоятки, ствол скоротили до 7 дюймів (178 мм). Спицю курка збільшили для зручності ведення вогню, а на спускову скобу посадили додаткову «шпору» задля зручності утримання. Так народилася так звана «Друга модель» російського «Сміт Вессона». Головна її особливість полягала у зміні рукоятки, що отримала додаткову опору, аби під час ведення вогню за рахунок віддачі револьвер не провалювався в руці, як це було у першій моделі, а впирався у долоню. З'явилася й ще одна деталь – стопор, який заходив у виріз на курку. Він не дозволяв відкривати револьвер при спущеному курку.

Всі нововведення виявилися вдалими. «Друга модель» була наймасовішою, яку американці випускали для російської армії – загалом було випущено 70 тис. одиниць цього револьвера.

«Сміт Вессон» приписують чудові бойові можливості. Зокрема, у довідниках того часу стверджується, що з нього добрий стрілець міг поцілити у ростову фігуру на дистанції сто кроків, у коня – з двохсот, хоча достатньою вважалася дистанція у 45 кроків. **к**

МАТЕРІАЛ ПІДГОТУВАЛИ ОЛЕКСІЙ КЛІШИН,
ЮРІЙ КУДЕЛІН ТА ЮРІЙ ПОВХ,
ПРОДОВЖЕННЯ У НАСТУПНОМУ НОМЕРІ



На сторінках журналу «Кордон» ми раді презентувати нову рубрику «Слов'янський світ». Своєю появою вона завдягує незвичайній книзі — словнику-довіднику міфологічних уявлень, вірувань, обрядів, легенд та їх відлунь у фольклорі і пізніших звичаях українців, братів-слов'ян та інших народів. Ця праця знайомить з таривним світом праслов'янського міфосесвіту, з його магією, метаморфозами, з ієрархією у ньому богів, духів, з багатством народних обрядів. Її автори на основі різних досліджень, етнографічних праць, спостережень, розвідок по крихті дбайливо зібрали і систематизували великий матеріал — з маленьких осколків знань і відомостей, що дійшли до нас. З усього складається велична картина світобачення далекого слов'янського предка.

Серед іншого, окремим розділом детально розглядаються поява й розвиток у наших далеких предків зброярської справи та видозміни їхніх бойових обладунків. Зі знайомства з цим дослідженням ми і розпочинаємо...



...Слов'яни набагато менше прославилися у іноземних істориків, які за звичку слідували гromи битв і мало поважали пишчу велич народів... Пізніше, коли слов'яни, збуджувані прикладом гунів, аварів і булгар, почали криваві війни на Дунаї з греками, а на Ельбі з німцями, то й іноземні історики спали все більше говорити про них.

Шафарик

ЗБРОЯ ТА БОЙОВІ ОБЛАДУНКИ

Першою зброєю давньої людини, якою вона захищалася і за допомогою якої нападала й здобувала їжу, були камінь та палиця. А першим захисним обладунком були задубіла шкіра чи плаский шмат дерева. Протягом довгих літ тисячами поколінь ті камінь та палиця оброблялися, удосконалювалися, щоб набути найперших примітивних форм ножа, списа, довбні, сокири, булави, меча.



У період від II ст. до н.е. до II ст. н.е. на слов'янських теренах відбувалися сутички і війни праслов'янських племен між собою та з іншими племенами і народами, що сприяло удосконаленню зброї. На жаль, джерела, які свідчили б про зброю тих часів, дуже бідні. При розкопках зброя зустрічається рідко.

За свідченням давніх авторів, воїни тих часів мали на озброєнні списи, щити, дротики. Рідко у кого були мечі, панцирі, залізні чи шкіряні шоломи. У могильниках Пшеворської культури археологи знайшли кинджали, вістря стріл.

Прокопій Кесарійський свідчить про антів, що вони ідуть на ворога «...зі щитами і дротиками в руках. Панцирів вони ніколи не одягають, деякі не носять і сорочок, а лише штани».

Тацит пише про венедев: «...носять щити і рухаються пішки, і до того ж дуже швидко».

Отож, на межі тисячоліть у слов'янських воїнів були лук і стріли, списи і дротики, мечі й округлі щити, кинджали, бойові ножі, чекани, бойові сокири.

Починаючи з VI ст. н.е. за прикладом варягів у окремих слов'янських племенах створюються дружини піших воїнів. З X–XI ст. дружина стає кінною і вважається головною військовою силою.

«Дружина» – слово загальнослов'янське. Воно похідне від слова «друг», перше значення якого – «супутник», «товариш на війні». Дружинник – воїн з дружини, із загону, який об'єднаний навколо вождя племені (пізніше – князя). Дружина базується на взаємних зобов'язаннях між вождем і його загonom. Ймовірно, що колись у давнину «дружина» означала просто товаришів, супутників, домочадців, челядь, а також общину, членів общини, товариство, артіль. У пізніші часи до цих значень додалися нові: родова або племінна дружина на чолі з місцевим вождем, княжа дружина, військо взагалі. В історії давньоруської держави про княжі дружини згадується у XI ст. Занепад княжих дружин – з кінця XII до XIV ст.

Київська Русь знала княжу дружину, яка була не тільки військовою силою, але й політичною, соціальною опорою княжої влади. Поступово дружинники «осідали на землях», а сама дружина зросталася з княжим двором. Так з'явився клас землевласників-феодалів, дворян.

У Київській Русі основним способом розгортання війська, ядро якого склали княжі дружинники, було масове народне ополчення. Ополченець – воїн з ополчення, яке з найдавніших часів було формою організації всенародного озброєного опору ворогу. До складу ополчення на той час

входили вільні селяни і міські ремісники. Потім протягом багатьох століть в силу особливостей політичного та економічного розвитку слов'янських земель, системи комплектування і облаштування армії, ополченню належала значна роль у відбитті нападів іноземних загарбників.

Взагалі, необхідні навички ратного діла майбутні дружинники Київської Русі набували змалку. Дітей із семи років вчили стріляти з лука, володіти списом та арканом, їздити верхи, а з дванадцяти – управлятися щитом і мечем.

Військове спорядження IX–XIII ст. свідчить про світ матеріальної культури слов'ян досить повно. Наприклад, одяг мешканців Київської Русі не зберігся, про нього можна судити лише з опису сучасників та з небагатьох мальованих зображень. А зброї та бойового спорядження знайдено археологами досить багато: кілька тисяч наконечників стріл, 800 наконечників списів, 183 меча, 150 шабель, близько 600 бойових сокир, майже 130 кистенів, 37 шоломів, 112 кольчуг, залишки 23 щитів, а також предмети кінської зброї: вудила, стремена, вуздечки, шпори.

Вироби руських зброярів були відомі далеко за межами Київської Русі. Позолочені сфероконічні шоломи, у яких ходили княжі дружинники у другій половині X ст., були поширені в Угорщині і Польщі. Високо цінувалися, особливо у германців і прибалтів, руські мечі. «Добрі кольчуги, зроблені на Русі», знали у Франції. Постачала Русь мечі та панцири і в східні країни. Виробництво шоломів, кольчуг, щитів, мечів, списів, бойових сокир, ножів, луків і стріл було не тільки високоякісним, але й масовим.

У X–XIV ст. широко вдосконалюється зачіпна, колюча, рубляча, ударна та метальна зброя, а також захисні обладунки. Поряд з «ручною» зброєю для метання стріл (лук, а потім і арбалет) з'являються великі металеві пристрої – пороки (балісти, метавки).

У XIV ст. у слов'ян з'являється ручна вогнепальна зброя та гармати (пушки). Найперші гармати зварювали з металевих стрічок і стягували металевими кільцями. Спочатку їх перед стрільбою закопували в землю, потім з'явилися станки з колод, а у XVI ст. гармати почали встановлювати на колесні лафети. Гармати того часу були довжиною до 1 м, вагою від 120 до 250 кг, калібр – 50–60 мм. У XV–XVI ст. гармати почали відливати з бронзи. Цей вид зброї давав можливість вражати супротивника за фортечними мурами навісним вогнем. **к**

Продовження у наступному номері

О.А. КОНОНЕНКО, ТЕКСТ

В.А. КОНОНЕНКО, ХУДОЖНЄ ОФОРМЛЕННЯ



Давні слов'яни-язичники вірили, що на небесах живуть боги, які кермують світом, на землі поміж людей є герої, якими опікуються небесні боги, а увесь навколишній світ населений духами природи, добрими і злими. Вони були певні того, що сама природа – жива, що дерева, струмки, камені, кожна травиночка-билиночка мають душу, думають і розмовляють, як і люди. Боги ж стоять на чолі всього, правлять. І богів у слов'ян було не менше, аніж у інших народів.

Кожен слов'янський рід мав своїх духів-опікунів, поклонявся своїм божествам. Коли з родів склалися племена, божества і духи чисельніших, сильніших родів були вже основними для усього племені. А божества малих, слабших відсіювалися, забувалися. Слов'янські племена-народності мали між собою зв'язки, тому головні риси язичницького богослужіння у них дуже схожі.

Свідчення грецьких, арабських, германських та інших мандрівників, істориків, географів, давніх слов'янські літописи, пізніше – дослідження вітчизняних авторів XVI–XX століть підтверджують те, що, незважаючи на деякі місцеві особливості, міфи та легенди у слов'ян були схожими, подібними.

На відміну від грецької та римської міфології, які були записані багатьма авторами, художньо опрацьовані і склали визначені системи з родовими зв'язками, перекази слов'янської міфології, які передавалися усно і були записані лише уривками (в основному язичницька обрядовість), не могли бути систематизовані.

Літописи і літературні матеріали в якійсь мірі дозволяють відновити слов'янські легенди про могутність богів у природі, про їхній вплив на людину і світ.

З літописів ми дізнаємося про те, що давні слов'яни вірили в єдиного бога, володаря світу, неба і землі, називали його Прабогом і ставили найвище від усіх богів.

«Колись царював на землі Сварог (найвища істота, батько світла), навчив людину ковальському мистецтву і брати шлюб; потім царював син його Дажьбог, який ще мав наймення Сонце»

(Іпатівський літопис)

Перун (Грім), мабуть що, після Сварога один із головних богів слов'янського пантеону, бо ім'я його зустрічається в писемних пам'ятках частіше, ніж інші. Він теж син Сварога. Сварог, за переказами, виконав свою роботу по сотворінню світу і подався відпочивати, доручивши подальші роботи по упорядкуванню та управлінню світом своїм дітям. До них переходять його якості і атрибути, вони стають володарями світу.

Широко відомий пантеон язичницьких богів Київ-

ського князя Володимира на пагорбі над Дніпром (нині Володимирська гірка у Києві): Перун, Стрибог, Дажьбог, Хорс, Симаргл, Мокоша (Макоша).

Згадуються в літописах Волос (Велес), Ярило, Коляда, Купало, Тур, Радогост (Радегаст), Святovit (Світовид), Лад, Яровит, Поревит, Поренут, Руєвит (Ругівит), Троян, Триглав, Білобог, Чорнобог. Різні автори давніх часів записали імена жіночих божеств слов'янського пантеону: Лада, Дана, Діва, Жива, Дзевонна, Літниця, Лютиця, Мара, Хлипа, Дідилія, Моряна, Золота Баба, Леля, Карна, Желя.

У слов'янській міфології божества не мали чітко визначених функцій. Як подає український дослідник Яків Головацький: «Усі так звані боги значили одне й те саме: до кожного з них зверталися з молитвою про щастя; у кожного шукали відповіді небесної мудрості; перед кожним ворожили і приносили жертви; кожен був опікуном родючості, суспільного і сімейного щастя та війни».

Богам слов'яни посвячували дерева, птахів, звірів. Дуб і ясен – Перуну, птаху Перуна – півень, звір – вепр; березу – Ладі і Живі, птахою Живи вважалася зозуля; клен – Полелю; вербу – Березині; липу – Дані; калину – Коляді. Символом Місяця-Дідуха є вареники, пироги, а символ Сонця-Дажьбога – коровай, млинці. Якщо боги стоять на найвищій сходинці міфологічної ієрархії, то слідом за ними ідуть люди, які наділені надзвичайними властивостями, діти богів і людей, герої, які інколи навіть стають суперниками богів (Покотигорох, Боян, Крак, Кий).

Найнижчу сходинку міфологічної ієрархії посідають духи природи, яких у слов'ян відомо дуже багато. Вони уявлялися скрізь: у полі, в лісі, у воді, у повітрі, в домі. І не були вони, мабуть, на початку шкідниками: на добро відповідали людині добром, за лихе платили злом. Пізніше християнство засудило духів природи як персонажів язичницької віри, обізвавши їх усіх нечистими, чортами. Під впливом християнства, яке послідовно переслідувало язичницьку віру (поганство), відходили у забуття прабоги і прабогині. Та все ж багатьох християнство змушене було перебирати, переосмислювати, бо чіпка пам'ять народна зберігала віру пращурів. Тому функції Перуна перебрали святі Ілля та Юрій, Велеса – Влас, Святовита – святий Віт. Русалії стали Зеленими святками, а потім Трійцею; Веснянки-ладовиці – Великоднем, Паскою. Але ж дні святкування не змінилися. Природу не обманиш.

Язичництво, яке протягом багатьох століть народжувало і приймало у свій пантеон нових богів і богинь, залишило після себе цікаві духовні скарби, величезний міфопоетичний світ. В міфології беруть початок культура і мистецтво, філософія, право, релігія – все те, що у сукупності називається державою.



ЯРИЛО І МАТИ СІРА ЗЕМЛЯ



уло це давно. Навіть ще давніше, ніж дуже давно. Летіла наша планета Земля у темряві і холоднечі Всесвіту. Не було на ній нікого і нічого: ані людей, ані звірів, ані птахів, ні квітів, ні трав, ні тепла, ні світла. Була вона вологою, слизькою і незугарною.

Навкруг неї вилися похмурі темні хмари. А за хмарами високо-високо в небесах жив бог Ярило-Сонце. Він був ясним, гарячим, нестримним у своїх бажаннях.

Але нудився юний бог, бо на самоті проводив увесь свій час. Одного разу, кинув свої сліпучі промені Ярило на всі боки, спопелив чорні хмари і побачив Землю.

А Земля прокинулася, потягнулася до тепла і світла. Придивився Ярило – сподобалася йому Земля.

Обережно поцілував її Ярило теплими промінчиками, приголубив теплом лагідним і почав залицятися, солодкі речі мовити:

– Журно мені одному. Полюби мене, Земле, стань матір'ю моїх дітей. Прикрашу я тебе зеленою травицею, квітучими садами, червоними квітами, морями синіми, горами високими...

Припала до душі та розмова Землі, полюбила вона Ярила, покохалися вони, і від поцілунків їхніх розрослися трави-квіти, зазеленіли степиліси, розлилися блакитні ріки-озера.

Гарною стала Земля. Милувався нею Ярило, ще більше закохався.

І з'явилися на Землі звірі, риби, птахи, метелики та ще всяляка інша живина.

Останні чорні хмари розбив Ярило гарячими променями, і дух йому перехопило від тієї краси, яка постала перед очима.

– Люблю тебе, крале моя, Земле життєдайна, не зможу без тебе жити! – вигукнув Ярило.

– І мені без тебе не бути, Яриле-Сонечку, без твої ласки милої!... – шепотіла Земля.

Злилися в довгому поцілунку Ярило і Земля, полетіли щасливі у Всесвіті. Від кохання того неземного, від проміння сонячного благодатного народила Земля Людину.

Підвелася перша Людина, ще безпорадна, безпомічна, роззирнулася.

Замилувався Ярило своїм творінням, випустив золоті стріли-блискавиці, торкнувся Людини – дав їй розум.

Потім Ярило звернувся до свого сина, голос у нього – грім гримучий. Усе живе зі страху поховалося: птахи розлетілися, звірі розбіглися, риби в глибину метнулися. Тільки Людина підвела розумну голову до неба і заговорила.

Почули ту мову трави, дерева, риби, звірі і птахи – підкорилися Людині, назвали її царем природи.

А Земля-матінка квітла від щастя.

Але подули вітри холодні, змовкли птахи і звірі, зронили листя дерева. Зажурилася Земля і заплакала дощами. Просила вона Ярила:

– Не йди, не покидай мене і діток! Пропадуть вони без тебе, без твого тепла! Залишайся, любий!

Відповів Ярило:

– Не плач, Земле, мушу я покинути тебе на деякий час, щоб не згоріла ти від моїх поцілунків. Пов'януть трави і квіти, вкриє тебе снігова ковдра, мало буде тепла і світла, але промайне ця тужлива година і пришло я до тебе сестрицю свою – Весну Красну, а за нею і сам прийду. Не пропаде наше дитя кохане, Людина, подарую я їй вогонь!

Вдарив Ярило золотою блискавицею в каміння холодне, в дуби крислаті, – розтікся по них вогонь.

І пішов Ярило за хмари темні, налетіли вітри, принесли сніги, вкрили Землю. Все живе заховалося, поснуло. Тільки Людина

не боялася холоду і вітру, був у неї дар батька-Ярила – вогонь, – який Людина навчилася видобувати з каменя та дерева. Обігрівав вогонь, давав тепло і світло.

Таку легенду придумали давні наші предки про з'яву першої людини. Шанували вони Ярило-Сонце і Землю-Матінку, дари їм приносили – короваї пишні, пісень їм співали, хоровади на їхню честь водили. Коли дні життя людини закінчувалися, віддавали їй наші предки батькові-Ярилі – спалювали на вогнищі, або Матінці-Землі – закопували в землю. **к**

Олексій Кононенко



ТАЙНА ВЛАСТИ

*Тунис, 7 мая 1943 г.
Карфаген, 214 г. до н.э.*



Сколько времени довелось Наде пробыть в маленьком дворике столичного пригорода, прячась за оливковым деревом, понять было трудно. Повелительница Судеб, сидящая на небольшом кухонном табурете рядом, перебирала пальцами, перекладывая с ладони на ладонь свой перстень, монотонно проговаривая на непонятном языке долгую-долгую молитву. Вскоре очередным взрывом разнесло остаток стены, защищавшей оливковый дворик от улицы, где шёл бой. Теперь советская разведчица вновь видела англичан в коротких штанишках и смешных касках, похожих на металлические панамки от солнца с широкими полями. Бой постепенно смещался в глубь города, старшая подруга читала древнюю молитву, а Надя для спокойствия подвинулась к своей Повелительнице, прижавшись щекой к её плечу. Через некоторое время перед глазами разведчицы начали теряться очертания домов, людей, бронетехники и оливковых деревьев, голос Владычицы Судеб теперь звучал громче, а Надя инстинктивно потянулась к пальцам своей спутницы – туда, где жил неведомой, но всеильной жизнью могущественный перстень, имевший власть над бесконечным количеством человеческих жизней, стран и народов. Вскоре исчез грохот пушек, а вместо него вернулся приятный шум моря. Ещё немного – и перед двумя молодыми женщинами вновь открылась водная гладь,

пальмовая хижина, длинная полоса недавно вытоптанного войсками карфагенян песчаного пляжа. Вокруг не было людей, но где-то неподалёку слышалось множество голосов.

– Тебе тоже любопытно взглянуть, киска-шпионка, – сказала Владычица Судеб, увлекая за собой растерянную спутницу. – Думаю, если мы пройдем немного вдоль пляжа и вглубь пальмовой рощи, то увидим результаты моего тяжёлого труда.

Идти пришлось буквально несколько минут. Поднявшись на небольшую сопку, двум молодым женщинам в лучах заходящего солнца открылась трагическая картина недавнего сражения. Всюду, насколько

с Гансом такого поступка не предполагала. Не стоило так деликатничать даже с друзьями... Англичане же соблюдают столько условностей, столько формальностей. Им, чтоб увидеть в человеке врага, нужно провести ряд переговоров, обменяться ультиматумами, нотами... Я разочарована, очень, очень.

«Чем же она разочарована, – думала Надя. – Повелительнице мало этой горы трупов?! Хочется, чтоб погибло ещё больше людей? И для этого она использует свои неслыханные возможности... Владычица пытается менять ход истории, жонглируя тысячами судеб, бросая на алтарь своих желаний батальоны и полки! Вот

блики. Стрелковое оружие погибших англичан ливийские солдаты так и не смогли использовать по прямому назначению, не понимая, что с ним делать.

На следующий день по чьей-то подсказке практически не охраняемый никем обоз с английским трофейным оружием был захвачен разведотрядом римлян. Эти винтовки и патроны впредь ничем не напоминали о себе последующие двенадцать лет, после чего сыграли роковую роль в битве карфагенян с римлянами при Заме, решив исход Второй пунической войны. **К**

ДМИТРО АКИМОВ,
ДАЛІ БУДЕ

Владычица пытается менять ход истории, жонглируя тысячами судеб, бросая на алтарь своих желаний батальоны и полки! Вот они, герои, пропавшие без вести, ушедшие воевать за свободу британского народа, но сложившие свои головы под стенами Карфагена среди финиковых пальм

мог охватить глаз, среди пальм на песке лежали сотни безжизненных тел. Точнее даже, мертвецы были буквально навалены друг на друга. К ужасу и недоумению Нади значительную часть погибших солдат составляли британцы в коротких штанишках со смешными касками на головах. Видимо, в рукопашной схватке их винтовки с примкнутыми штыками выглядели достаточно бесполезно против копий тяжёлой ливийской пехоты. Глядя на трупы людей и животных, легко было представить англичан и новозеландцев, растерянных, обескураженных перед преобладающим противником – конницей и пехотой Карфагена. Отсутствие немцев, слоны вместо танков, дротики, которыми карфагеняне прошивали насквозь невиданных чужеземцев, первые встречные залпы по ливийским меченосцам, прикрывающимся от пуль деревянными щитами... Очевидно, что карфагеняне приняли светлокжих британцев за римлян и агрессивность пунов была объяснима. Англичане же, скорее всего, так ничего и не поняли, вряд ли смогли организовать оборону, а отступление превратилось в бегство.

– Жаль, я могла сюда направить немцев, они быстро понимают, кому следует стрелять, – словно разговаривая сама с собой, произнесла Владычица Судеб. – Но моя дружба

они, герои, пропавшие без вести, ушедшие воевать за свободу британского народа, но сложившие свои головы под стенами Карфагена среди финиковых пальм.»

Карфаген, 214 г. до н.э.

Несколько сот британских солдат, оказавшихся на пути карфагенян, ценой своих жизней дали возможность небольшому римскому десанту, только прибывшему на африканское побережье, закрепиться, избежать сражения и уйти на территорию местных племён, настроенных на ведение диалога с сенатом Римской республики





ВІН І ВОНА

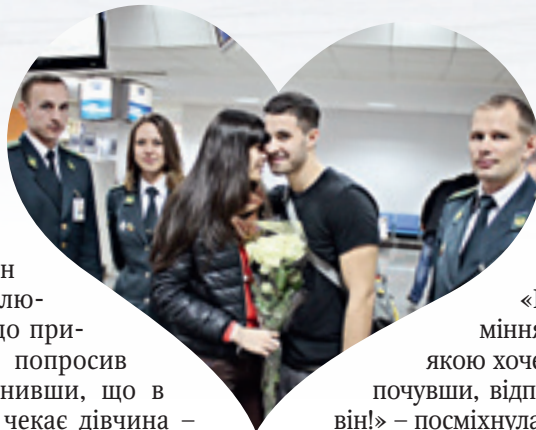


З життя про вігне...

Лютий не знаходив спокою! Він, такий холодний і суворий, шукав її. Морозним дотиком писав листи на склі, переглядав старі фото, застудженим голосом щось шепотів, пригадуючи забуті мелодії. Спостерігав, як люди декорують його червоними серцями, гуляв аеропортами, трусив зимове небо мокрим снігом і затримував літаки. Може там, в одному з них – Вона, та, на кого Він так чекає... Та все марно... Втомлено влаштувався в залі очікування і спостерігав за подорожуючими.



Проте одного суботнього дня, коли на місце зустрічей і прощань прийшла юна панянка, його серце забилося частіше. Дівчина поспішала, адже сьогодні вона зустрічала свого коханого, з яким не бачилася майже півроку. Він мав прибути з далекої Америки, і літак вже давно приземлився... Та серед тих, хто прибув, вона й досі не бачила свого єдиного, з яким познайомилася під час навчання в університеті.



Пасажири один за одним спокійно проходили паспортний контроль, та один з них помітно хвилювався. Підійшовши до прикордонника, юнак попросив про допомогу, пояснивши, що в аеропорту на нього чекає дівчина – кохання всього його життя, і саме їй він готовий сьогодні освідчитися. Хлопець тримав у руках обручку і пригадував, коли після листування в соціальній мережі уперше побачив її. В той день він складав іспити, тож не встиг навіть поспіяти. А вона пригостила його пиріжками... Потім був день Святого Валентина, перше побачення... І рішення поєднати долі прийшло так природно, бо розлука ще більше зблизила закоханих.

Роблячи перші кроки, він намагався опанувати свої почуття, адже запропонувати руку й серце – справа не з легких... Звісно, вартів кордону не могли відмовити хлопцю у допомозі. Вони почесним караулом супроводили юнака до зали очікування, де дівчина з нетерпінням шукала рідну посмішку серед сотень облич. І ось, нарешті, він. Хлопець став на коліна перед коханою і промовив: «Будь моєю дружиною...». І як легке зітхання, невловиме і в той же час таке відчутне й жадане, почулося у відповідь: «Звісно, так!»

Лютий стрепенувся, відчувши, як забилися його декоровані серця. Він зазирнув закоханим у вічі й запитав: «Що ж таке любов?» – «Розуміння того, що ти зустрів людину, з якою хочеш прожити все життя» – ніби почувши, відповів хлопець. – «Любов – це він!» – посміхнулася дівчина.

І тут Лютий зрозумів... У його любові також є ім'я. І незабаром він її зустріне... Впаде до її ніг сніговієм, а потім проросте ніжними пролісками... Він кликатиме її Весною... **к**

ЯНА КОВИЧ



PATRICIA KAAS

ЛЕГЕНДАРНА «ПРИКОРДОННИЦЯ»

НАПРИКІНЦІ МИНУЛОГО РОКУ В НАЦІОНАЛЬНІЙ ОПЕРІ УКРАЇНИ ВІДБУЛАСЯ АВАН-ПРЕМ'ЄРА ЯСКРАВОГО ВОКАЛЬНОГО ШОУ СПРАВЖНЬОЇ ЗІРКИ СВІТОВОЇ ЕСТРАДИ, ВОЛОДАРКИ ОДНІЄЇ З НАЙПОВАЖНИШИХ МІЖНАРОДНИХ МУЗИЧНИХ ПРЕМІЙ WORLD MUSIC AWARDS, «МАДЕМУАЗЕЛЬ, ЯКА СПІВАЄ БЛЮЗ» І ПРОСТО ЧАРІВНОЇ, СИЛЬНОЇ Й ВОДНОЧАС ТЕНДІТНОЇ ПАТРИСІЇ КААС ПІД НАЗВОЮ КААС CHANTE PIAF. ПІДГОТОВКА ПРОГРАМИ ЦЬОГО ВИСТУПУ, ПРИСВЯЧЕНОГО 50-РІЧЧЮ ПАМ'ЯТІ СЛАВНОЗВІСНОЇ ЕДІТ ПІАФ, ТРИВАЛА МАЙЖЕ ДВА РОКИ. РЕЗУЛЬТАТОМ СТАЛИ ФЕБРИЧНІ КОНЦЕРТИ, ЩО ВЖЕ ВІДБУЛИСЯ У КІЛЬКОХ НАЙПРЕСТИЖНИШИХ ЗАЛАХ СВІТУ. ЗІ ЩИРИМ ЗАХОПЛЕННЯМ ТА ГОЛОСНИМИ АПЛОДИСМЕНТАМИ ЇХ ЗУСТРІЧАЛА І ПРОВОДЖАЛА ВДЯЧНА ПУБЛІКА КОРОЛІВСЬКОГО АЛЬБЕРТ-ХОЛЛУ В ЛОНДОНІ, КАРНЕГІ-ХОЛЛУ В НЬЮ-ЙОРКУ, ОЛІМПІЇ В ПАРИЖІ, ТЕАТРУ ОПЕРЕТИ В МОСКВІ, КУЛЬТУРНОГО ЦЕНТРУ СЕЧЖОН В СЕУЛІ...

НЕПОВТОРНИЙ ГОЛОС ПАТРИСІЇ КААС, ЩО ВЖЕ СТАВ ЛЕГЕНДОЮ, СЬОГОДНІ ЗАВОРОЖУЄ УВЕСЬ СВІТ. КОЖНА ЇЇ ПІСНЯ – ЦЕ НАТХНЕННА РОЛЬ, НЕВІД'ЄМНА ЧАСТИНА ВЛАСНОЇ ДОЛІ, ЖИТТЄВИЙ ШЛЯХ, ЩО ВІДКРИВАЄ НОВІ ТВОРЧІ ГОРИЗОНТИ. 2013 РІК ДЛЯ ПАТРИСІЇ ПРОДОВЖИТЬ СВІТОВЕ ТУРНЕ З НОВОЮ ПРОГРАМОЮ. ПОПЕРЕДУ НОВІ ЗУСТРІЧІ І ВРАЖЕННЯ, НОВІ ЛЮДИ, НОВІ КРАЇНИ, ТРИВАЛА ПОДОРОЖ І БЕЗЛІЧ КОРДОНІВ, З ЯКИМИ СПІВАЧКУ ПОВ'ЯЗУЮТЬ ТЕПЛІ ДИТЯЧІ СПОГАДИ, АДЖЕ НАРОДИЛАСЯ ВОНА НА РУБЕЖІ ДВОХ КРАЇН. ЦЕЙ ФАКТ ЇЇ БІОГРАФІЇ МИ НЕ МОГЛИ ОМИНУТИ СВОЄЮ УВАГОЮ, ТОЖ ВІН І СТАВ ПРИВОДОМ ДЛЯ ПОЧАТКУ ОКРЕМОЇ РОЗМОВИ З НАШОЮ ГОСТЕЮ...







ЦІКАВІ ФАКТИ

У ВОСЬМИРІЧНОМУ ВІСІ

Патрисія перемогла в пісенному конкурсі, а

В ТРИНАДЦЯТЬ

уклала контракт з німецьким кабаре Rumpelkammer, в якому проспівала сім років. Її дебютний сингл «Ревнива» профінансував актор Жерар Депардье.

ПАТРИСІЯ КААС СТАЛА **першою** західною співачкою, яка приїхала в Ханой після В'єтнамської війни, в Корею, Японію, Камбоджу і Таїланд з благодійними концертами. **в ході цього туру вона дала концерт з метою збору коштів для жертв аварії на Чорнобильській АЕС перед**

30 000

ГЛЯДАЧІВ

Патрисія стала **першою** французькою співачкою, три альбоми якої були продані тиражем понад

МІЛЬЙОН

ПРИМІРНИКІВ.

З піснею *Il me dit que je suis belle* вона увійшла в десятку кращих синглів Франції.

У ЧЕРВНІ 2009 РОКУ ЗАПРОШЕНА МАЙКЛОМ ДЖЕКСОНОМ до СЕУЛА

(південна Корея) на добродійний концерт MICHAEL JACKSON AND FRIENDS. ЄДИНА СЕРЕД французьких виконавців, ПАТРИСІЯ ВИСТУПАЄ на одній сцені з такими світовими зірками, як МАРАЙА КЕРІ, ВАНЕССА МЕЙ, СТАТУС КВО, БОЙЗОН ТА ІН. НА ЗАПРОШЕННЯ АМЕРИКАНСЬКОЇ АКТРИСИ ВАНЕССИ РЕДГРЕЙВ вона їде в **КОСОВО** і разом з іншими зірками дає благодійний концерт. ВІРНА СВОЇМ ГУМАНІСТИЧНИМ ІДЕАЛАМ, ПАТРИСІЯ КОРИСТУЄТЬСЯ БУДЬ-ЯКОЮ НАГОДОЮ, ЩОБ ПІДТРИМАТИ французьких солдатів.



взяла участь у пісенному конкурсі «Євробачення». Цього ж року підтримала соціальну акцію Світлани Лобода «СКАЖИ «НІ!» НАСИЛЬСТВУ В СІМ'ї».



Світлана Лобода не раз демонструвала на публіці «сліди побиття» – грим, який є частиною соціальної програми. Патрисія Каас зробила спеціальну фотосесію з «побоями», що була розміщена на плакатах української співачки.

НА РАХУНКУ ПАТРИСІЇ КААС ДЕСЯТЬ СТУДІЙНИХ АЛЬБОМІВ

– Пані Патрисіє, Ви народилися в невеличкому прикордонному містечку, що знаходиться між Францією й Німеччиною. Що закарбувалося в пам'яті з того періоду Вашого життя?

– То був чудовий час, бо зростала я в сім'ї, де панувала любов. Оскільки моя мама була німкенню, а тато французом, то для мене Франція й Німеччина були однією країною – регіоном Саару та Лорейну, де я звикла співати й грати. Мені часто доводилося бувати по обидва боки кордону, де жили мої друзі й родичі.

– Сьогодні кордони країн – учасниць Євросоюзу за режимом їх перетину є доволі «прозорими». А як було за тих часів?

– Кордони існували завжди, але не для мене. Прикордонники добре знали свою Патрисію і були дуже люб'язними до мене. Я пам'ятаю, навіть, як одного разу мені випала честь 31 грудня опівночі розпочинати своїм виступом пряму трансляцію з урочистого відкриття кордону, що відбувалося неподалік мого дому. Пам'ятаю тоді було дуже холодно, та, незважаючи на прихливу погоду, ця подія стала справжнім святом і для мене, і для прикордонників, і для чисельних учасників цього заходу.

– Ви брали участь у великій кількості благодійних концертів і соціально значимих акцій та проектів, у тому числі й естрадних виступів на підтримку французьких військовослужбовців. Чим це зумовлено?

– Коли мій спів може допомогти, то я завжди намагаюся зробити все від мене залежне. Вважаю, дуже важливо частіше бувати у різних колективах, зокрема і військових.

Будь-яка людина, має свої естетичні уподобання та захоплення, право на особистий простір та відпочинок. Однак з огляду на особливості тієї чи іншої професійної діяльності менше можливостей задовольняти ці потреби. Я отримую справжню насолоду від того, що допомагаю цим людям бодай трохи відволіктися від напружених службових буднів. Щиро радію з того, що показую їм інший світ, прекрасний і неповторний, такий, яким бачу його я.

“ Мені подобається кийвська публіка – така безпосередня, емоційна... Із задоволенням прогулялася старим містом. Особливо мене вразила Національна опера, де пройшов мій концерт, присвячений Едіт Піаф.



– Патрисіє, Вам доводиться багато часу проводити в турне. Чи траплялися із Вами під час цих подорожей цікаві випадки при перетинанні кордону, про які можна розповісти нашим читачам?

– За весь час я жодного разу не мала якихось проблем із дотриманням прикордонного режиму та відповідних встановлених правил. Правда, іноді трапляються складнощі, пов'язані з собакою Текілою... Та врешті-решт все чудово влаштовується.

– Ваш домашній улюбленець завжди подорожує разом із Вами? Але ж це, мабуть, не так просто... Він потребує окремої уваги і, переконана, інколи дає про це знати?

– Так, моя Текіла завжди поруч зі мною. Це для мене багато значить. Але вона тиха й спокійна під час подорожей і ніколи не створює мені зайвого клопоту. А уваги я їй приділяю достатньо, через те, що давно звикла до собак... До неї у мене було ще двоє чотириліпих друзів.

– Нещодавно Ви отримали почесну нагороду «Людина року» в Україні. Чи стало це несподіванкою для Вас?

– Так, ця нагорода була неочікуваною, але тим більше я її ціную. Це визнання цілої країни і її мас-медіа. Я дійсно пишаюся таким званням.

– Де Вам вдалося побувати у Києві? І що запам'яталося найбільше?

– Мені дуже подобається кийвська публіка – така безпосередня, емоційна... Із задоволенням

прогулялася старим містом, відвідала храми, які можна вважати національними святинями. Особливо мене вразила Національна опера, де пройшов мій концерт, присвячений Едіт Піаф. Таке красиве, величне місце... У мене залишилися незабутні враження! Сподіваюся, що відвідуючи Україну з моїм наступним концертом, який відбудеться у жовтні в палаці «Україна», я зможу ще ближче познайомитися із вашою столицею.

– **З чим у Вас асоціюється Україна?**

– Зазвичай мої асоціації більше пов'язані з роботою – зйомками телепрограм, записами інтерв'ю, концертами, які я провела в декількох українських містах.

– **Ви зробили чимало на підтримку постраждалих від Чорнобильської аварії. Чим був цей крок особисто для Вас?**

– Це було дуже важливо для мене. Побувати в Славутичі й співати для людей, які так багато страждали... Я пригадую, що під час виступу було дуже холодно, мікрофон просто не тримався в моїх змерзлих пальцях. Та мене зігрівало тепло сердець тих людей, які прийшли мене послухати. Я його відчувала всіма фібрами своєї душі...

– **Не так давно Ви заспівали російською мовою. Це сталося завдяки Вашій творчій співпраці з групою UMA2RMAN. Чи можна сподіватися на те, що незабаром ми почуємо пісню українською мовою у Вашому виконанні?**

– Чому б і ні, адже згаданий вами дует був гарним досвідом, і пісня була чудовою...

– **Патрисіє, Ви підтримали українську співачку Світлану Лободу у соціальному протесті проти насильства. Яким чином Ви ще проявляєте свою громадську позицію щодо питань протидії нелегальній міграції, сексуального насильства та торгівлі людьми?**

– Ми зустрілися зі Світланою на пісенному конкурсі «Євробачення», що проходив у Москві. Я горджуся тим, що взяла участь в акції, спрямованій проти домашнього насильства. Надзвичайно важливо запобігати таким явищам у нашому суспільстві. Головне – не залишатися байдужим.

– **На українсько-польському кордоні щороку вже традиційно проводяться Дні добросусідства із залученням представників культури та мистецтва. Тобто відкриваються кордони і люди мають можливість знайомитися, спілкуватися, відпочивати й надалі підтримувати дружні стосунки. Вам доводилося брати участь у подібних акціях?**



“

Було дуже важливо для мене побувати в Славутичі й співати для людей, які так багато страждали... Коли мій спів може допомогти, то я завжди намагаюся зробити все від мене залежне.

– Я не чула про цей фестиваль, але вважаю, що це прекрасно. Люди мають спілкуватися на будь-якому рівні, незалежно від кордонів, які їх розділяють.

– **Як загалом Ви ставитеся до поняття «Кордон». Якщо його розуміти не буквально, чи є межа в житті та творчості, яку Ви не порушите ніколи?**

– Я переконана, що поняття кордону, в даному випадку певної межі, яку не можна порушувати, є дуже важливим у нашому особистому житті. Важливо контролювати свої думки і бажання відповідно до виховання, яке ми отримуємо. Слід завжди поводити себе як належить порядній людині. **к**

СПЕЦІАЛЬНО ДЛЯ ЖУРНАЛУ «КОРДОН»
ПІДГОТУВАЛА МАР'ЯНА МАРКОВИЧ

2002 р.

дебютувала як актриса у фільмі Клода Лелуша «А ТЕПЕР ... ПАНІ ТА ПАНОВЕ» (анг. *And now ... Ladies and Gentlemen*) разом з Джеремі Айронсоммене.

2012 р.

зіграла головну роль у фільмі «ASSASSIN» («Убита») режисера Thierry Binisti. Фільм йшов у травні 2012 р. по швейцарському і французькому ТБ. У Франції телепрем'єру переглянуло БІЛЬШЕ 5 МЛН глядачів.



ПЕРША І ЄДИНА БІОГРАФІЯ ПАТРИСІЇ КААС «ТІНЬ МОГО ГОЛОСУ» НАПИСАНА НЕЮ САМОЮ.

НЕЩОДАВНО ПАТРИСІЯ КААС ВИПУСТИЛА Свій ПЕРШИЙ ПАРФУМ, ЯКИЙ БУВ НАЗВАНИЙ К ВУ PATRISIA KAAS.

КОРДОН

