

СТИЛЬ МУЖЧИНЫ

МИР В ЕГО РУКАХ:

ДОРОГА ЧЕРЕЗ ВЕСЬ ЭКРАН

— 20 —

КАК ПОЛ СМИТ ПОДРУЖИЛСЯ

С ДЖОНОМ ЛОББОМ

— 39 —

ДЖАКОПО ЭТРО О РУССКОМ КАФТАНЕ

— 40 —

«МУЖСКАЯ ВСЕЛЕННАЯ»

ВЕРОНИКИ НИШАНЬЯН

— 44 —



27

**МУЖЧИНЫ РУЛЯТ
НАДЕЖНОСТЬ,
СКОРОСТЬ, МОЩНОСТЬ
В МУЖСКОЙ
МОДЕ**

Коммерсантъ

Тематическое приложение
к газете «Коммерсантъ» №39

Fantasi FENDI
POUR HOMME

НОВЫЙ АРОМАТ ДЛЯ МУЖЧИН





- МОСКВА
гум, красная площадь, 3
петровский пассаж, ул. петровка, 10
весна, ул. новый арбат, 19
смоленский пассаж, смоленская площадь, 3
- САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
невский проспект, 11
- САМАРА
ул. куйбышева, 133
- ЕКАТЕРИНБУРГ
проспект ленина, 25
- СОЧИ
морской вокзал, ул. войкова, 1
- WWW.BOSCO.RU
+7 (495) 660 0550



E

T

R

O

007[™]
КООРДИНАТЫ
СКАЙФОЛЛ

В КИНО С 26 ОКТЯБРЯ

ВЫБОР ДЖЕЙМСА БОНДА.



СКАЙФОЛЛ © 2012 Данжак и Сообщество Художников, СР II. 007 и Джеймс Бонд, ТМ Данжак.



пекрaмa www.omegawatches.ru


OMEGA



ЖЕСТ, ВЫРАЖАЮЩИЙ ЭМОЦИЮ.
УТОНЧЕННОЕ УДОВОЛЬСТВИЕ ЧУВСТВОВАТЬ
СЕБЯ УНИКАЛЬНЫМ.

CANALI

34

ПЕДАЛЬ
В ПОЛ:
СЕЗОННАЯ
ЭКВИПРОВКА
«ФОРМУЛЫ-1»



| 20 **Руль предрержащие**
Михаил Трофименков
**о таксистах,
водителях
и гонщиках
на экране**

| 27 **Шофер на подиуме**
Марина Прохорова
**о тенденциях
осень-зима
2012/13**

| 39 **Цвет**
**Британской
империи**
Алексей Тарханов
**о том, как Paul
Smith подружился
с John Lobb**

| 40 **«Etro сохраняет
историю костюма»**
Джакомо Этро
**о русских
кафтанах
и турецком
огурце**

| 42 **«Три цвета —
это уже много»**
Эрманно Даэлли
**о минимализме
как о роскоши**

| 44 **«Hermes для тех,
кто живет своим
умом»**
Вероника Нишаньян
**о вещах на все
случаи жизни**

| 46 **«Роскошь надо
уважать»**
Анджело Галассо
**о джинсах
и манжетах**

| 47 **Винтажная
высота**
Юрий Хнычкин
**о новой
пилотской
коллекции Zenith**

| 48 **Часовые
скорости**
Тимур Бараев
**о том, зачем
часовщики
экипируют
гонщиков**

| 52 **В небе
над Москвой**
Екатерина Истомина
**об «Альбатросах»
Breitling Jet
Team**

| 54 **Быстродействующие
аппараты**
Хасан Ганиев
**о Парижском
автомобильном
салоне**

| 58 **Гонщик
за секундами**
Алексей Тарханов
**о Джеке
Хойере**

| 61 **Бонд за
1,6 миллиона фунтов**
Татьяна Маркина
**об аукционах
Christie's**

| 62 **Океан чувств**
Алексей Тарханов
**о Royal BARRIÈRE
в Довиле**

**ГАРДЕРОБ
НА РАЗНЫХ
СКОРОСТЯХ**

| 33 **«Париж—Дакар»**
| 34 **Formula 1**
| 35 **Mille Miglia**
| 36 **Carrera
Panamericana**
| 37 **Goodwood Circuit**

генеральный директор ИД «Коммерсантъ» *павел филинков* | шеф-редактор ИД «Коммерсантъ» *азер мурсалиев* | главный редактор неделовых изданий *елена нусинова* | дизайн-проект *анатолий гусев* | главные редакторы *екатерина истомина, алексей тарханов* | текст-редактор *мария мазалова* | главный художник *дмитрий гусев* | художник *денис ландин* | бильд-редактор *светлана шаповаленко* | выпускающий редактор *наталья ковтун* | корректура *елена вилкова* | верстка *константин шеховцев, дмитрий шиньрев, марина мединская* | директор объединенной службы рекламных продаж *валерия любимова* | дирекция по рекламе: отдел продаж *надежда ермоленко ermolenko@kommersant.ru* | отдел размещения *наталья чупахина chupahina@kommersant.ru* (499) 943 9108, (499) 943 9110, (499) 943 9112, (495) 101 2353 | Учредитель ЗАО «Коммерсантъ. Издательский Дом». Адрес издателя и редакции: 125080 г. Москва, ул. Врубеля, д. 4. Журнал «Тематическое приложение к газете „Коммерсантъ“» зарегистрирован Роскомнадзором, свидетельство о регистрации ПИ № ФС77-38790 от 29.01.2010 г. Отпечатано в Финляндии. Типография PunaMusta, Kosti Aaltosen tie 9, 80140 Joensuu. Тираж 75 000 экз. Цена свободная
Фото на обложке: Актер и гонщик Стив Маккуин в фильме «Ле-Ман», 1971, фото DIOMEDIA/ Mary Evans

Материалы на таком фоне публикуются на правах рекламы



ЛЕОНАРДО ДИ КАПРИО И ЕГО
ХРОНОГРАФ CARRERA CALIBRE 1887



TAGHeuer
SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860

Бутики
TAG Heuer

Москва, Тверская улица, 19, [495] 699-38-39
Москва, Столешников переулок, 14, [495] 623-09-17
Санкт-Петербург, Невский проспект, 15, Талеон Клуб, [812] 458-85-88
Екатеринбург, улица Бориса Ельцина, 8, Hyatt Regency Hotel, [343] 359-40-49



Алексей Тарханов

Рыцари с большой дороги

С тех пор, как мужчины перестали носить шпагу, они сели за руль. Шпага, которую автомобиль успешно заменил, теперь носит их сама.

Этот номер рассказывает о благородном шоферстве. О рыцарях большой дороги, о том, как изменил моду шоферский стиль, появившийся в начале XX века вместе с автомобилем. Автомобиль не остался курьезом — напротив, он проник в нашу жизнь так глубоко, что мы теперь даже не можем притормозить и подумать, как он ее изменил.

Шофер начала XX века — герой, первопроходец, наездник сразу нескольких лошадей, спрятанных под капотом.

Он по локоть в машинном масле, свой кожаный шлем он носит с такой же гордостью, как современный пилот-истребитель — свою летную каску.

Он сверяет время по часам, установленным на приборной доске его авто, и только и ждет момента, когда часовщики придумают ему хронометр, который можно надевать на руку.

Знаменитый германский гонщик Манфред фон Браухич вспоминал, что его родители были против его автомобильной карьеры, пока на первых же гонках не обнаружили, что в кабинах машин сидят сплошь аристократы.

Автомобильный спорт остался аристократическим, хотя в него пришли люди с улиц и даже с окраин. Большие автомобильные гонки — будь то Carrera

47
СТР.
ZENITH ZABEL
НОВОЕ ЛЕТНОЕ
ВРЕМЯ



54
СТР.
JAGUAR
F-TYPE: БИТВА
СПОРТКАРОВ
НА ПАРИЖСКОМ
АВТОСАЛОНЕ





BOSS
HUGO BOSS

Panamericana или Mille Miglia — известны так же, как великие военные кампании. Автомобили стали чем-то вроде символов — люди верны одним и тем же маркам, почти как цветам национального флага.

Но нас волнуют не просто автомобили, моторы, победы. Нас волнует человек за рулем. Его манера одеваться, его особенности, привычки, его мифология и его среда обитания. Человек, рожденный ездить, должен ходить пешком совершенно по-особенному.

И точно так же, как шпага позволила сменить рыцарские латы на простой придворный камзол, автомобиль изменил нашу одежду. А уж образ шофера — в кожаных крагах и очках-баранках на манер Козлевича или, наоборот, в визитке на манер нового Джеймса Бонда — дал нам массу новых вещей и идей. Фрак, придуманный когда-то, чтобы садиться на лошадь, съезжился до смокинга, в котором легко залезать в авто. Сапоги сменились автомобильными туфлями с подошвой на пятке. Да и сама возможность за полчаса переноситься из одного конца города в другой была чем-то ранее невиданным. Понадобилась одежда на все случаи жизни, на весь день с утра до вечера, и машина превратилась в домик улитки, который мы тащим на себе.

Ничего столь революционного в моде не было вплоть до изобретения компьютера и мобильного телефона, которые позволят нам однажды вообще никогда не одеваться.

61

CHRISTIE'S
ОКОНЧАТЕЛЬНО
РАЗДЕЛ
ДЕВУШЕК БОНДА:
10 ТЫСЯЧ
ФУНТОВ
ЗА ПЛЯЖНОЕ
ПЛАТЬЕ ОЛЬГИ
КУРИЛЕНКО



35

СТР.

ПОД КОТЕЛКОМ:
СЕЗОННАЯ
ЭКИПИРОВКА
GOODWOOD
CIRCUIT
И MILLE MIGLIA

37

СТР.



MONTBLANC TIMEWALKER CHRONO VOYAGER UTC



Этот идеальный компаньон для путешествий по всему миру сочетает в себе функции высокоточного хронографа и второго часового пояса в соответствии с откорректированным мировым временем (Universal Time Coordinated). В его выразительном и высокотехнологичном корпусе с сатинированным безелем, 24-часовой шкалой и индикацией день/ночь соединяются традиции часового мастерства и современные дизайнерские решения. Корпус из нержавеющей стали диаметром 43 мм с сатинированным безелем и кнопками хронографа. Хронограф с автоподзаводом, центральными 12-часовым и 30-минутным счетчиками и индикатором второго часового пояса. Изготовлено на мануфактуре Montblanc в Ле Локле, Швейцария. MONTBLANC. ИСТОРИЯ, КОТОРУЮ СТОИТ РАССКАЗАТЬ.

реклама

**MONT
BLANC** 

WWW.MONTBLANC.COM



Екатерина Истомина

33

ОРУЖИЕ РАЛЛИ
«ПАРИЖ—ДАКАР»



ПРЕДОСТАВЛЕНО TAG HEUER

58

СЕМЕЙНЫЕ
ТАЙНЫ В ДОМЕ
TAG HEUER:
ИСТОРИЯ ДЖЕКА
ХОЙЕРА



27

ОДЕЖДА
ПРОСТОГО
ШОФЕРА

Любовь без правил

Фелипе Масса, ныне гонщик команды Ferrari, готовился поступить в красную «конюшню». Тогда он предпочитал ездить на Porsche 911. «Отличная машина, конечно!» — говорил мне Масса, выжимая на треке под Марбельей под две сотни. Сегодня Фелипе Масса гоняет на красном мотороллере Vespa. Именно на нем он приезжал в пит-стопы Гран-при Монако 2012 года.

Британский гонщик Дерек Белл, ныне работающий в Bentley, пятикратный победитель 24 Heures du Mans, на протяжении всей карьеры ездил на Porsche. «Немецкий автопром — вот это вещь! Какие конструкции, какие настройки, движки...» — говорил мне Белл, выжимая на зеленом болиде Bentley, построенном для суточных гонок, под триста сотен. Впрочем, и в современных купе Bentley Continental GT Белл с легкостью находил что-то немецкое, уверяя меня, что нынешний хозяин марки, Volkswagen Group, оказывает на британские машины явное немецкое влияние.

Автомобильный журналист Питер Браун, проживающий в немецком Мангейме, много лет назад создал журнал под названием Ferrari Magazine. Он мог бы любить родные машины. Не любишь швабов, так возьми баварцев: разве мало делают автомобилей на землях Шиллера, Бисмарка и Гете? Однако Браун, воспевавший на своих глянцевых страницах роскошные итальянские красные болиды с вздыбленным жеребцом на капоте, — поклонник

ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

Реклама. Товар сертифицирован. * Первый X.O.



Hennessy X.O

THE ORIGINAL*



Весь мир с Air France*

10 ежедневных рейсов из Москвы в Париж и более 990 направлений по всему миру в партнерстве с авиакомпаниями альянса SkyTeam.

Руль придерживающие Таксисты, водители, гонимые — на экране

Михаил Трофименков |



«ШОФЕР МИСС ДЭЙЗИ», 1989



«ТРИ ТОПОЛЯ НА ПЛЮЩИХЕ», 1967

**КРЕПЧЕ ЗА БАРАНКУ ДЕРЖИСЬ,
ШОФЕР!** Впереди еще много тысяч
километров дорог и пленки

СЦЕНАРИЙ культового «Места встречи» (1979) Станислава Говорухина выстроен как ряд дуэлей: Жеглова и Фокса, Шарапова и Горбатого, Шарапова и Жеглова. Но есть еще одна, мистическая, дуэль шоферов. Баранку штопаного муровского автобуса крутит мудрый Копытин, отец родной оперативной братии. Иван Алексеевич — ангел жизни: он отвезет отчаявшегося Шарапова в роддом за приемным сыном. Бандитским фургоном с глумливой надписью «Хлеб» рулит ангел смерти: на заточке, которой убили Васю Векшина, его пальчики.

В «Орфее» (1950) Жана Кокто шоферит у самой Смерти тоже не кто иной, как черный ангел Эртебиз. Пресловутый Хрусталеv из фильма Алексея Германа (1998), и вовсе не появляющийся на экране, — тот же Эртебиз, увозящий в небывшие не Лаврентия Палыча, а целую эпоху.

Шофер — как почталдон из новеллы Честертона «Невидимка». Никто его не замечает, он — деталь автомобиля. И одновременно — один из ключевых героев экранной мифологии.

Однажды из побежденной, но цветущей ФРГ в Польшу, привычно несчастную, въехал за рулем ослепительного лимузина одетый с иголочки господин («Возвращение» Ежи Пассендорфера, 1960). До бывшей родины снизошел тот, кого товарищи знали как Седого, лихого боевика подпольной Армии крайовой. У товарищей жизнь не задалась: бывший командир — полоумный скряга, романтическая связная — истеричная баба. Наглядевшись на их убожество, Седой прикурил от Вечного огня и — восво-яси. Восво-яси же, лебезя перед хозяином, поблагодарил его за одолженный мерс.

«Миллионер» оказался шофером, слугой, рабом — какое падение!

Между тем в социальной иерархии шоферов персональные водители — высшая каста.

Кто-то из них, конечно, раб. Сержант-карьерист («Водитель для Веры» Павла Чухрая, 2004), которому генерал хочет сплавить свою дочь-хромоножку. Жвачное животное с «ниггерской» кличкой Рафинад, «чистильщик» при губернаторе-демагоге («Вся королевская рать» Наума Ардашников и Александра Гутковича, 1971). Вчерашний эзк, втюрившийся, как пацан, в дорогую шлюху Симону («Мона Лиза» Нила Джордана, 1986). А помните, в «Семнадцати мгновениях весны» (1973) Татьяны Лиозновой проводят по экрану жертву гестапо: «Несмотря на изуродованное лицо, Штирлиц узнал его. Это был шофер Бормана».

Кто-то — раб, а кто-то — царь.

Ник («Ночная сиделка» Уильяма Уэллмана, 1931) — Кларк Гейбл — в черных лакированных сапогах, черных галифе и черной рубашке — чистый эсэсовец. Шофер и любовник миллионерши, он спаивает ее, поддерживая организованный хаос непрерывных оргий, и морит голодом ее детей, смачно выпивая даже предназначенное крошкам молоко.

Макс («Бульвар Сансет» Билли Уайльдера, 1950), старик в ливрее, покорен капризами звезды, отлученной от Голливуда с приходом звука, укрывшейся в иллюзорном мире, где она по-прежнему любима и незаменима. Между тем никакой он не шофер, а муж безумной Нормы, режиссер ее лучших фильмов.

Конечно, не всегда все так запущено. Самый известный фильм о персональном шо-

Dress-code по-итальянски

Ферутдин Закиров о трендах в современной мужской моде



пущено 10 экземпляров). Кроме того, можно будет заказать костюм из лимитированных тканей от Dormeuil и Scabal, изготовленных только для Feгу. Этот тренд сохранится. Поэтому на следующую зиму я уже заказал Logo Piana коллекцию лимитированных тканей из кашемира, ткани с добавлением викуны, ткани из 100% викуны и уникальные «фантазийные» ткани.

По мнению экспертов ваш конек — эклектика. Действительно, Feгу — это бренд, в котором гармонично сочетаются модерн и классика. Остромодные элементы гардероба отшиваются лучшими итальянскими потомственными портными по всем сарториальным канонам. В этом и есть уникальность бренда — аналогов в мире просто нет. Вот почему каждая вещь — это настоящее произведение искусства.

Расскажите, пожалуйста, об этом подробнее.

Высшая категория — сарториальные костюмы, отшитые полностью вручную, когда один портной производит строго определенную

СЕГОДНЯ ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПОШИВ — ЭТО МАРКЕТИНГОВЫЙ ХОД.

На самом деле, если костюм отшит по правильным лекалам на настоящей сартории, 80% мужчин можно одеть, не прибегая к bespoke или made to measure

Каковы основные тренды в мужской моде?

Главный тренд — сочетание классики и fashion. Законодатель стиля — Том Форд. Он вернул в моду деловой костюм, но в своей интерпретации. Предложил четкий приталенный силуэт, чуть подобрал пиджак, добавил одну пуговицу. В этом направлении движутся Brioni, Kiton и другие известные бренды. Вообще, мужская мода стала менее формализованной. У мужчин появилось больше свободы в самовыражении, и им это нравится. Я сужу об этом по продажам в бутиках Feгу, где есть устойчивый спрос на авторские casual коллекции. Мужчины в восторге от охотничьих пиджаков с кожаными вставками и молниями и спортивных пиджаков. Лично меня очень радует, что в России появляется все больше истинных знатоков и ценителей стиля, которые следят за модными тенденциями.

Еще один хит сезона — эксклюзивные ткани...

Это действительно так. В осенне-зимнем сезоне Feгу представит пиджак limited edition из 100% викуны от Logo Piana (всего будет вы-

пущено несколько пунктов контроля качества, на которых capo sarto (инспектора-портные — прим.ред.) проверяют качество сделанной работы на каждом этапе, не допущено ли какого-то брака. Feгу делает именно сарториальные костюмы самого высокого качества.

Вас называют противником bespoke. Почему?

Я по своей натуре перфекционист и мне важно, чтобы каждый мужчина мог носить вещи самого высокого качества, не прилагая для этого слишком много усилий. Если костюм отшит по правильным лекалам на настоящей сартории, 80% мужчин можно одеть, не прибегая к индивидуальному пошиву. Многолетний поиск совершенства, лучшие итальянские портные, уникальные ткани и широкий диапазон размеров — от 44 до 66 (включая дробные размеры: 47, 49, 51 и т.д.) — помогают выбрать в бутиках Feгу костюм, который будет сидеть просто идеально и в котором отражены все самые актуальные тренды сезона.

Стильные секреты

Хороший костюм (01) — это только ручная работа, которая не видна невооруженным глазом. Ценность такого костюма можно оценить только в сравнении, при длительной эксплуатации.

Верх изящества — приталенный пиджак (02).

Синий и серый (03) — лидирующие цвета этого сезона в мужском гардеробе.



Правила хорошего вкуса

Яркий цветовой акцент (04) добавит образу завершенности.

Пиджаки на двух пуговицах (05) правят балом. Впрочем, в моду возвращаются и пиджаки на трех пуговицах.

Шотландская клетка тартан (06) — главный must have этого сезона.



Casual с модным акцентом

Бомбер из 100% кашемира или викуны с крупной вязкой (07) в 5 ниток на меху бобра или норки — прекрасная модная альтернатива осенне-зимней куртке.

Брюки без защипов (08) — образец хорошего вкуса. Брюки с двумя защипами определяют истинного ценителя стиля и актуальных модных трендов.





«Горожане», 1975



«Такси», 1998



«Мона Лиза», 1986

ШОФЕР БЫВАЕТ и засланным агентом классового врага, а то и агентом небытия

фере — «Шофер мисс Дэйзи» (1989) Брюса Бересфорда: чернокожий Хоук становится ближайшим другом взбалмошной, престарелой еврейки из расистской Атланты конца 1940-х.

Да и для безотказного комического хода — перевертыша социальных ролей — фигура шофера идеальна при любом строе. В одной из самых смешных голливудских комедий — «Весело мы живем» (1938) Нормана Маклеода — абсурд набирает обороты, стоит лишившемуся автомобиля модному писателю постучаться в дверь виллы, принадлежащей невменяемой семейке. Хозяйка примет его за нищелюба, клянчащего доллар, и милостиво возьмет в шоферы. В откровенном «Шофере поневоле» Надежды Кошеверовой (1958) «главначпу» Иван Петрович Пастухов испытает прелести бездушного бюрократизма, подменив своего шофера, сраженного радикулитом.

Смех смехом, но шофер бывает и засланным агентом классового врага, а то и агентом небытия. В кровавом гиньоле Аки Каурисмяки «Гамлет занимается бизнесом» (1987) выживут лишь шофер и служанка, внедренные в дом отморозка Гамлета профсоюзом. «Конформистом» (1970) сделает героя Бернардо Бертолуччи шофер, развративший его в детстве. Тут до соучастия в кровавом фашистском разбое недалеко. Шофер пустит в притче Элио Петри «Тодо модо» (1976) пулю в затылок хозяину, спровадившему на тот свет всех соперников в борьбе за оккультную власть.

Чуть ниже персональных шоферов — интернационал таксистов. Данила Багров («Брат-2» Алексея Балабанова, 2000) единственный раз удивится, опознав в заокеанском сквернословье двойника мо-

сковского водителя: «Простите, а у вас в Москве брата нет?»

Неспящему интернационалу Джим Джармуш спел лирический гимн «Ночь на Земле» (1991). Оторва из Лос-Анджелеса отказывается променять баранку на актерскую карьеру. Иммигрант из ГДР, отставной клоун не справляется с топографией Нью-Йорка. Чернокожий парижанин расспрашивает прекрасную слепую, какова вечная ночь. Римский обормот убивает епископа исповедью о сексе с тыквами и овцами. Финн, напротив, рассказом о своей скорбной жизни доводит клиентов до слез.

Так хочется верить, что Трэвис («Таксист» Мартина Скорсезе, 1976), сбрендивший от одиночества ветеран, одержимый насилием и случайно ставший, учинив кровавую баню в борделе, национальным героем, — паршивая овца в талантливейшем племени таксистов.

Никто не умеет так выразительно молчать и смотреть, как Олег Ефремов в «Трех тополях на Плющихе» (1967) Лиозновой. Никто не поет так сладко голосом Сергея Лемешева, как Петя Говорков в «Музыкальной истории» (1940) Александра Ивановского и Герберта Раппапорта. Никто не спасет родной Марсель от белокурых бестий, якудза, преступных Санта-Клаусов и бельгийских террористов, кроме лихача Даниэля из «Такси» (1998) Жерара Пиреса и сиквелов Жерара Кравчика (2000, 2003, 2007).

Таксисты вроде бы обслуга, беззащитная в городских джунглях. Один — уже старик — убивает наемника конкурентов, протаранившего его машину («Такси!» Рой Дель Рука, 1932), и умирает в тюрьме. Другой так поражает своим мастерством клиента-киллера («Соучастник» Майкла



«Такси», 1932





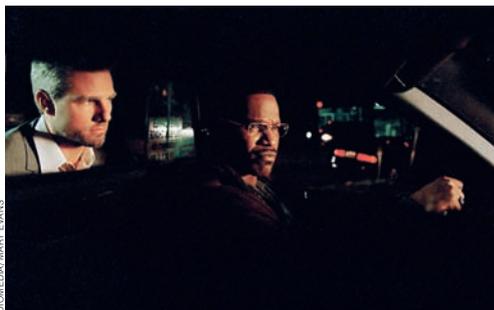
«ВОДИТЕЛЬ ДЛЯ ВЕРЫ», 2004



«БУЛЬВАР САНСЕТ», 1950



«ГОСПОДИН ТАКСИ», 1952



«СОУЧАСТНИК», 2004

ГЛАВНЫЙ МИФ О ВОДИТЕЛЯХ

породила не советская,
а французская культура

Манна, 2004), что тот берет его в заложники и принуждает к соучастию в расправах.

Зато таксист — сам себе голова, знает, что почем в жизни, выручает хороших людей, строго судит дурных. Явить глазами таксиста панораму страстей человеческих — любимый прием советского кино: «Я — шофер такси» Льва Цуцурковского (1963), «Зеленый огонек» Вилена Азарова (1964), «Люди и манекены» Аркадия Райкина (1974), «Горожане» Владимира Рогового (1975) с невыносимо человечным Николаем Крючковым — таксистом-фронтовиком Батей. Да и не только советского: в «Господине Такси» (1952) Андре Юнебеля «французский Крючков», восхитительно уродливый Мишель Симон, забыл о сне и покое, разыскивая итальяночку, забывшую в машине 300 тыс. франков.

В СССР со временем фигура таксиста оказалась скомпрометирована. Иван Шлыков, жлоб-выжига, размахивая мясницким топором, спяну горланит про «гордый „Варяг“» («Такси-блюз», 1990). Правда, Павел Лунгин запутался в показаниях. Иван для него — харя «совка», а харя-то у Ивана такая именно потому, что он в «совке» был пионером товарно-денежных отношений. Но дело сделано: был таксист герой, да весь сплыл.

Отдуваются за утративших моральный авторитет таксистов дальнбойщики. Всеобщие мужья: главная забота героя «Семьянина» (1991) Сергея Никоненко — не перепутать имена «жен», их у него в каждом кишлаке, как у моряка — в каждом порту. Всеобщие отцы: чертыхаясь, герой «Мухи» (2007) Владимира Котта прикипает мозолистым сердцем к дикой и чужой девчонке. Всеобщий брат: только в компании дальнбойщика оттаивает в чуждой Швеции «Интердевочка» (1989) Петра Тодоровского. Всеобщий защитник: дальнбойщики пер-

выми преградили путь международному терроризму, атаковавшему горный отель и детский санаторий («Выкуп» Александра Гордона, 1986).

Да и поют дальнбойщики не хуже, чем Говорков-Лемешев. В «Трио» (2003) Александра Прошкина один из них — правда, это опер, изображающий шофера, — выводит аж оперные арии.

Жива, однако, советская традиция. В фильме Юрия Лысенко «Мы, двое мужчин» (1962) Михаил (Василий Шукшин) отвезил в город соседского пацана за школьным костюмчиком нехотя, а возвращался, чувствуя себя чуть ли не его отцом. Другой шофер — мальчишка в душе — оказался идеальным пионервожатым в фильме Алексея Салтыкова и Александра Митты «Друг мой Колька!» (1961).

Шоферы-работяги не только возили, погибая за баранкой, «Большую руду» (Алексей Ордынский, 1964) или — на прицеле у преступников — импортную кожу («Двойной обгон» Александра Гордона, 1984). Они везли на себе все советское кино, за что родина щедро поила их, как героя «Мирового парня» (1971) Юрия Дубровина, березовым соком.

«Теорию бесконфликтности» воплотил Владимир Немоляев («Счастливый рейс», 1949): умелец Синичкин боролся со злым нарушителем ПДД Зачесовым за право водить не битую полторку, а ЗИС-101, и сердце заправщицы Фенечки. «Дело Румянцева» (1955) Иосифа Хейфица об оступившемся, исправившемся, но оклеветанном шофере возвестило о восстановлении ленинских норм соцзаконности. Символом оттепели во всем мире стал Андрей Соколов, узник нацизма, один-единственный на всем белом свете, с усыновленным сиротой на руках («Судьба человека» Сергея Бондарчука, 1959).

ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

* Особая серия Chivas Regal, от дизайнера и производителя эксклюзивной обуви Тима Литтла, специально для современных джентльменов. Реклама



Tim Little *

MADE FOR GENTLEMEN

LIMITED EDITION BY TIM LITTLE
DESIGNER AND SHOEMAKER





«Орфей», 1950



«Таксист», 1976



«БРАТ-2», 2000

«Ночь на Земле», 1991

ТАКСИСТ САМ СЕБЕ ГОЛОВА.

Выручает хороших людей,
строго судит дурных

Шофер Пашка, знающий каждый ухаб на Чуйском тракте, воплотил на экране щедрую русскую душу («Живет такой парень» Василия Шукшина, 1964): пришла мода на народность. Шофер Сергей подбросил в город монгола Пагму за презервативами, а на родину привез венецианское золото, которое завоевала «Урга» (1991) Никиты Михалкова. Первая ласточка ностальгического советского ретро — фильм Александра Котта «Ехали два шофера» (2001). Самое мрачное высказывание и о советском прошлом, и о ментовском настоящем — «Счастье мое» (2010) Сергея Лозницы: дальнбойщик Георгий проходит все круги ада, теряя память, речь, имя.

Правда, и химичили они с учетом пробега («Порожний рейс» Владимира Венгерова, 1962), и использовали транспорт в личных целях («Очередной рейс» Рафаила Гольдина, 1958), и левачили («Авария» Александра Абрамова и Наума Бирмана, 1965), и в аварии попадали («Карпухин» Венгерова, 1972). Но какое-нибудь стихийное бедствие, пурга или наводнение, помогало им вспомнить о рабочей гордости.

Их коллегам в США куда тяжелее. Единственный профсоюзный лидер, удостоенный байопика («Хоффа» Дэнни Де Вито, 1992), — председатель профсоюза водителей грузовиков Джимми Хоффа. Рабочий паренек на пике своей карьеры отмывал через шоферский пенсионный фонд деньги мафии и чуть ли не был замешан в убийстве президента Кеннеди. Попав за решетку, он был помилован президентом Никсоном и бесследно пропал в июле 1975-го. Криминальное нутро шоферских профсоюзов, бесстыдство их боссов — тема не одной социальной драмы («Легкие миллионы» Роулэнда Брауна, 1931; «Они ехали ночью» Рауля Уолша, 1940).

И все-таки янки любят: как не любить грязных странников, воплотивших национальный идеал безбрежного идеализма, — своих дальнбойщиков. Хотя бы за то, что их быт — отличная фактура для современных вестернов («Лихорадка на белой полосе» Джонатана Каплана, 1975), где вместо коней — грузовики, вместо бандитов — продажные шерифы, а именам лихачей — Резиновый Утенок или Человек-паук («Конвой» Сэма Пекинпа, 1978) — позавидуют и вожди шайеннов.

Но главный миф о водителях породила не советская, не американская культура, а французская. «Плату за страх», бестселлер писателя-авантюриста (его как-то судили по обвинению в убийстве отца и тети) Жоржа Арно, одно время работавшего в Гватемале барменом, экранизировал (1953) Анри-Жорж Клузо. Изгои цивилизации возили по горным дорогам, если это можно назвать дорогами, цистерны с нитроглицерином: добравшиеся до цели завидовали погибшим в пути. Авторы ремейков зачем-то меняли природу груза. В «Адской дороге» (1958) Говарда Коха это были компоненты новейшего ракетного топлива, в «Колдуне» (1977) Уильяма Фридкина — списанные динамитные шашки.

Французы не были бы французами, не сними они фильм-противоядие от чернухи Клузо. В «Ста тысячах долларов на солнце» (1964) Анри Вернье такие же «шоферы удачи» старались обставить друг друга на дорогах Марокко и захватить грузовик с сокровищами, награбленными немцем-наемником. Шоферов играли Жан-Поль Бельмондо и Лино Вентура: зрители не могли усомниться в том, что шоферское ремесло — пик романтики.

Крепче за баранку держись, шофер! Впереди, несомненно, еще много тысяч километров дорог и пленки.

Шофер на подиуме

Тенденции осень-зима 2012/13

Марина Прохорова |



JIL SANDER

ОДЕЖДА для вождения не выходит из моды с тех пор, как появился первый автомобиль. И за прошедшие без малого полтора века она не столько даже изменилась, сколько стала более разнообразной.

Правда, в современных дизайнерских коллекциях наиболее популярны традиционные представления об идеальном шоферском стиле. Это элегантный, откровенно дорогой и при этом не слишком вызывающий стиль casual. И в коллекциях классических костюмных брендов от сезона к сезону появляется все больше таких, не отличающихся излишней формальностью вещей. Силуэты, цветовая гамма и даже материалы подобной одежды становятся все разнообразнее. Но тут главное — качество: материалы, из которых сделаны вещи для водителей, должны быть самыми лучшими.

Шоферский стиль подразумевает удобную обувь на гибкой подошве. Всевозможные мокасины, не только шипованные, придуманные специально для вождения, но и обыкновенные мягкие лоферы — такие можно обнаружить в коллекциях любых занимающихся обувью мужских марок. Плюс кроссовки-сникерсы, с лета не вышедшие из моды «пустынные» ботинки на каучуке и абсолютно все виды гибридной обуви, то есть высоких ботинок и почти настоящих «оксфордов» на мягкой

ШОФЕРСКАЯ ОДЕЖДА

знакома нам еще по немому кино

спортивной подошве. Для автомобилей такие гибриды и были придуманы.

Шоферская одежда знакома нам еще по немому кино. Зимой будут выглядеть стильно не только джинсы, но и брюки из шерстяной фланели или тонкого твида. Брюки необязательно очень широкие, но ни в коем случае не обтягивающие. И еще с высоким поясом: сильно заниженные брюки давно потеряли актуальность. К брюкам — куртка-бомбер с планкой понизу или же прямая недлинная куртка-кабан. Очень хорошо, если она будет кожаной, замшевой или из дубленой овчины. Экзотические кожи по-прежнему в моде, но слишком откровенный блеск успешности больше не принят: куртка из крокодила должна быть матовой, замшевой. Зато цвет, особенно цвет виски, коньяка или портвейна, по-прежнему приветствуется.

Также очень модны в этом сезоне куртки из твида на меху. Кашемировые или мериносовые. Однотонные, пестротканые «соль с перцем» или же в крупную отчетливую клетку. В высшей степени популярны подбитые мехом куртки из трикотажа крупной ручной вязки. Как и куртки клетчатые, они придают образу человека за рулем умеренно демократичный и расслабленный оттенок.

Для создания образа плейбоя стоит подобрать более яркий, но ни в коем случае не кричащий, цвет куртки или же найти элегантное укороченное пальто, как у Джеймса Бонда 1960-х годов. Более прямые намеки на желание произвести неизгладимое впечатление, как и всегда, будут



DOLCE & GABBANA



GIORGIO ARMANI



GIORGIO ARMANI



DIOR



BURBERRY



DIOR



HERMES



GIVENCHY



JEAN PAUL GAULTIER



LOUIS VUITTON

БРЮКИ НЕОБЯЗАТЕЛЬНО ОЧЕНЬ ШИРОКИЕ, но ни в коем случае не обтягивающие. Материал: тонкий твид, шерстяная фланель



ICEBERG



BURBERRY



ICEBERG



ICEBERG

смотреться не слишком эффектно. И так, тут необходимы всевозможные оттенки королевского синего, травянисто-зеленый, малахитовый, терракотово-оранжевый, баклажанный и дынно-желтый цвета, а также жгуче-черный. Гладкие и суховатые фактуры — кожа, в том числе цветная, или шерстяной габардин. И при этом обязательно подчеркнута жесткие силуэты одежды. Излишнего декорирования, вроде золотых заклепок, лучше избегать.

Для водительской верхней одежды весьма активно используются высокотехнологичные материалы. Они незаменимы для создания спортивного или футуристического образа. В дизайнерских и классических коллекциях этого сезона широкий выбор стеганых небольших по объему курток в спортивном стиле. У модных же и концептуальных дизайнеров можно обнаружить свободные объемные куртки из нейлона и плотного толстого джерси, подчеркнута лаконичные либо, напротив, снабженные шнурами, карманами и хлястиками. А также такой остромодный предмет мужского гардероба, как сшитый из плотной непромокаемой ткани последнего поколения, надевающийся через голову уличный зимний свитер.

Спортивный и футуристический стиль обязательно потребует обуви с высокими голенищами: ботинки со шнуровкой в первом случае или сапоги на резинках или молниях во втором. Брюки к ним лучше выбрать слегка зауженные книзу. Футуристический водитель может предпочесть эластичные трикотажные штаны: они уже

ВСТАВКИ ИЗ ТКАНИ И КОЖИ

НЕОБХОДИМЫ. Это могут быть и традиционные укрепляющие карманы застёжки или же заплатки на локтях



LOUIS VUITTON



BURBERRY



HERMES



LOUIS VUITTON



GIORGIO ARMANI

ГЛАДКИЕ И СУХОВАТЫЕ ФАКТУРЫ —
кожа, в том числе цветная, или
шерстяной габардин

ШОФЕРСКИЙ СТИЛЬ подразумевает удобную обувь на гибкой подошве: мокасины, мягкие лоферы, кроссовки-сникерсы и ботинки на каучуке



LOUIS VUITTON



YVES SAINT LAURENT

несколько сезонов настойчиво предлагают нам в большинстве дизайнерских коллекций и уже перестали считаться экстравагантными. Единственное ограничение здесь — трикотаж. Он должен быть очень плотным и гладким. То есть вызывать ассоциации не с егерским бельем, а с лыжной формой середины XX века.

Если вещи из плотного гладкого джерси подходят в первую очередь для футуристического стиля, то не менее актуальный рельефный трикотаж ручной вязки из толстой шерстяной или кашемировой пряжи — удачный вариант самого расслабленного варианта шоферского образа. Толстые кардиганы, свитеры, джемперы и очень модные тройеры с короткой застежкой у горла, позволяющей носить воротник и как стойку, и как отложной, — отличный вариант верхней одежды для вождения.

Кстати, именно трикотаж в соответствии с последними сдержанными трендами в мужской одежде может быть декорирован довольно беззастенчиво. Вставки из ткани и кожи не только допустимы, но и необходимы. Причем это могут быть и вполне традиционные укрепляющие карманы и застежки, треугольники-монашки, и заплатки на локтях, и сшитые из другого, более прочного, нежели трикотаж, материала манжеты, воротники и карманы, и даже совершенно нефункциональные пластроны и кокетки.

И, наконец, детали. Обязательны перчатки из толстой кожи, желательно цветные. Обязательны толстые вязаные шарфы либо широкие пашмины из кашемира. Шляпы лучше оставить, а вот вязаные шапки, шлемы и небольшие кепки превосходно дополнят образ.



LOUIS VUITTON

СВИТЕР JIL SANDER

КАРДИГАН
GIORGIO ARMANI

РЮКЗАК
BALENCIAGA

СУМКА
ERMEGILDO
ZEGNA

КУРТКА
DOLCE & GABBANA

ФУТБОЛКА
RALPH LAUREN

ПЕРЧАТКИ
ERMEGILDO
ZEGNA

КУРТКА
RALPH LAUREN

КУРТКА LANVIN

ПЕРЧАТКИ
GIORGIO ARMANI

КУРТКА
EMPORIO ARMANI

БРАСЛЕТ
YVES SAINT
LAURENT

БОТИНКИ
BALLANTYNE

ШАРФ ETR0

ЧАСЫ IWC

БОТИНКИ АКЕТОНИ

БОТИНКИ
RALPH LAUREN

САПОГИ
EMPORIO ARMANI



«ПАРИЖ—ДАКАР»
Ралли-марафон «Дакар» более известно как «Париж—Дакар»: в первый раз раллийные автомобили стартовали в 1979 году от Трокадеро в Париже, а финишировали в столице Сенегала. Кроме раллийных машин в состязании принимают участие грузовики, мотоциклы и квадроциклы. Логотипом ралли является черно-белое графическое изображение туарега, представителя одного из племен, обитающих в Сахаре. Гонка «Париж—Дакар» всегда привлекала гонщиков не только сложными географическими условиями, но и этнической окраской: маршрут пролегал через опасные, но и живописные районы Сахары. Увы, туареги, «вынесенные» в логотип, а также другие племена и народности, проживающие в районах прохождения гонки, в конце концов сыграли свою отрицательную роль. В 2009 году по причинам безопасности ралли было перенесено на территорию Южной Америки.



FORMULA ONE

«Формула-1» (FIA Formula One World Championship) — это самый дорогой и престижный вид автоспорта. «Формулу-1» называют королевскими гонками: суботняя квалификация и последующие воскресные соревнования Гран-при собирают рекордное число телезрителей, а от гонщиков, конструкторов болидов, от обслуживающего персонала «конюшен» требуются необыкновенные усилия, чтобы победить. «Формула-1» стартовала в 1950-м, однако золотой век этих гонок пришелся на 1980–2000 годы. С начала 2000-х годов «Формулу-1» не раз сопровождали различные громкие скандалы как этического, так и технического свойства. Однако «Формулу-1», кажется, не может заменить в сердцах болельщиков ни одна другая гонка в мире.



ПЕРЧАТКИ
ERMANNO SCERVINO

СВИТЕР KENZO

ШЛЯПА
ARMANI COLLEZIONI

ПИДЖАК
RALPH LAUREN

СВИТЕР
BALLANTYNE

ПИДЖАК KITON

СВИТЕР
RALPH LAUREN

СВИТЕР ETRU

ПАПКА
BALENCIAGA

ЧАСЫ CHOPARD

ШАРФ ETRU

ШЛЯПА
ERMEGILDO
ZEGNA

СУМКА BRIONI

ТУФЛИ BILLIONAIRE

МОКАСИНЫ
ERMEGILDO ZEGNA

ЧАСЫ TAG HEUER

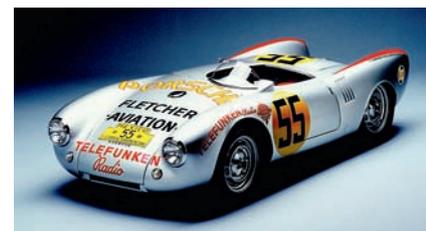
МОКАСИНЫ
RALPH LAUREN

ЗАПОНКИ
YVES SAINT LAURENT



MILLE MIGLIA

Итальянская «Тысяча миль» (Mille Miglia) — это самое главное в мире ралли классических автомобилей. Гонка проходит ежегодно в начале мая и собирает не более 360 автомобилей-участников, среди которых великие машины прошлого, вроде «Крыльев чайки» Mercedes-Benz или же Bentley Speed Six. Маршрут непростой и длинный: за двое суток гонщики должны проехать 1600 км (или же тысячу миль) от Бреши до Рима и обратно до Бреши. Он пролетает не по широким и удобным автобанам, а по узким проселочным дорогам и опасным горным трассам. Стать участником «Тысячи миль» очень сложно (нужны хорошие рекомендации и редкий автомобиль), здесь нередки и летальные случаи, однако ничто не может остановить желающих прокатиться в духе ретро, в духе старой доброй dolce vita.



CARRERA PANAMERICANA
 Гонка Carrera Panamericana, впервые проведенная при содействии правительства Мексики в мае 1950 года, была американским ответом европейским гонкам Mille Miglia и Targa Florio. В первоначальном виде Carrera Panamericana просуществовала всего до 1955 года, однако успела оставить огромный след в истории автомобильного спорта: так, например, великая модель Porsche Carrera 911 получила свое название именно в честь этой гонки (кроме того, у Porsche есть и еще одна машина — представленная в 2009 году Panamera, чье название также отсылает к гонке). Культовый хронограф TAG Heuer Carrera с помощью скопированного названия тоже напомнил публике о легендарной гонке. В 1988 году Carrera Panamericana была возрождена.



GOODWOOD CIRCUIT
 Гонимый трек Goodwood Circuit в Западном Суссексе был построен в 1936-м, после этого много раз перестраивался и в своем окончательном виде открылся лишь в 1948 году. Goodwood Circuit — один из самых легендарных исторических британских треков, где и сегодня проводятся различные гоночные мероприятия. Правда, в настоящий момент эти мероприятия носят в большей степени джентльменский характер. Два главных — Festival of Speed и Goodwood Revival — это парады антикварных достижений автопрома, машин и мотоциклов, выпущенных в 1920–1980-х годах. И публика в Goodwood Circuit соответствующая: почтенные джентльмены в полосатых гетрах, твидовых пиджаках, клетчатых кепи и с «дедушкиными» карманными часами. Негласным патроном сельских гоночных джентльменов является баронет Чарльз Матч, владелец Goodwood House.

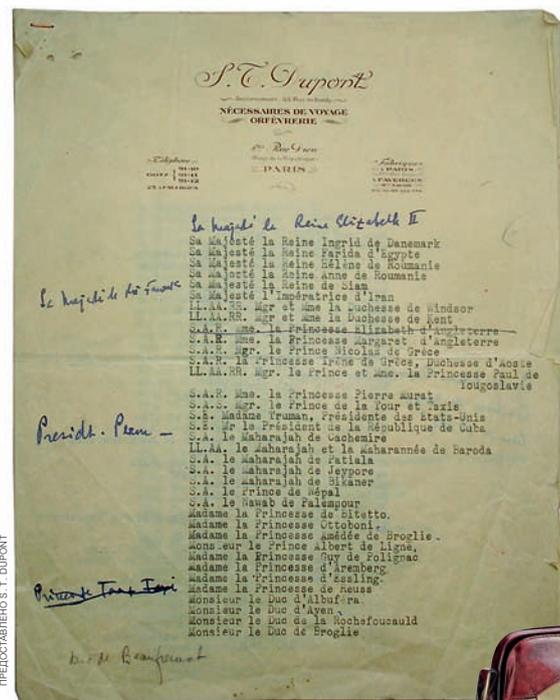
Дорожный кадр

S. T. Dupont отметил в Париже 140-летие

Екатерина Истомина |



ХАМФРИ БОГАРТ БЫЛ В СПИСКЕ ЗНАМЕНИТЫХ КЛИЕНТОВ СЕМЕЙСТВА ДЮПОНОВ



ПРЕДОСТАВЛЕНО S. T. DUPONT



ДОРОЖНАЯ СУМКА BOGIE ПЕРЕИЗДАНА К 140-ЛЕТИЕМУ ЮБИЛЕЮ ДОМА: НЕПРОМОКАЕМАЯ ХОЛЩОВАЯ ТКАНЬ ПЯТИ ОТТЕНКОВ, ДЕТАЛИ — ТРЕХЦВЕТНАЯ ПОЛОСКА, КОЖАНЫЕ ВСТАВКИ, ЗОЛОТЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ ЗАСТЕЖКИ

ФРАНЦУЗСКИЕ провинциалы быстро добивались успеха в буржуазном Париже Второй империи. Как основных триумфаторов в сфере производства товаров роскоши стоит назвать сундучника Луи Витгона, ювелира Фредерика Бушрона и производителя галантерейной продукции Симона Тиссо-Дюпона, то есть основателей тех самых марок, которые сохранились до наших дней и процветают, правда, уже в составе международных финансовых корпораций.

В 1872 году 25-летний сын мельника Дюпона из Савойи открыл в Париже свой первый магазин кожаных изделий и принадлежностей для курения табака. С тех пор дорожные сумки, табачные кистеты и зажигалки так и оставались главными предметами, которые производила семья Дюпона. Братья Андре и Люсьен Дюпоны, сыновья основателя, стремились выделиться среди коллег по цеху. Ставку они де-

лали не только на ручной труд и качество, но и на модный артистизм. В изделиях Дюпонов можно было заметить и экзотические кожи, и дорогие породы дерева, и драгоценные элементы, и гравировки, и детали из цветного стекла, столь актуального для стиля ар-деко.

У Дюпонов получалось удивлять публику: братья имели тонкий вкус и тягу к изобретениям. В эпоху ар-деко, или, как принято говорить на Западе, «в период между двумя войнами», предприятие Дюпонов стало одним из основных законодателей декоративно-прикладных мод: именно этой семье поручили оформление интерьеров трансатлантического лайнера «Нормандия». Дюпоны выполнили ряд панно и ширм в китайском стиле. Китайская тематика возникла случайно: в 1935 году один из мастеров марки Жорж Новосильцев нашел способ нанесения традиционного китайского лака на металли-

ческую поверхность. До сих пор предметы с китайским лаком (например, карманные бензиновые зажигалки, придуманные Дюпонами в 1941 году, или перьевые ручки) остаются фирменными для бренда.

140-летие марки праздновали не слишком пышно, скорее по-деловому — показом юбилейной коллекции, созданной в честь великого актера Хамфри Богарта.

«Актерская» сумка называется Bogie: в 1947 году легкую дорожную сумку заказал у Дюпонов сам Богарт. Он, впрочем, очень хотел соригинальничать и поставил перед французами два условия. Первое — сумка должна быть сшита из непромокаемой ткани. Второе — она не могла повторять другие известные образцы дорожных сумок. Если с водоотталкивающей тканью проблем не было, то с дизайном Дюпонам пришлось помучиться. В итоге они остановились на саквояже, напоминавшем докторскую сумку. Богарт эскиз одобрил. После этого

Дюпоны обильно украсили саквояж ставшими уже традиционными для их стиля «роскошными» элементами: вставками из кожи крокодила, покрашенной в цвет кофьяка, и текстильными полосками цветов французского флага с нанесенными на них инициалами актера.

Современная линия Bogie немного отличается от той сумки, которую носил в путешествиях Богарт. Линии стали мягче, и теперь сумка меньше напоминает докторский саквояж. Холщовая ткань — в коллекции есть зеленая, бежевая, серая и синяя — осталась непромокаемой. Есть и вставки, и трехцветная полоска, и даже золотые элементы. Традиционно к багажу S.T. Dupont добавляют аксессуары. На этот раз ими стали зажигалка серии Line 2 и ручки — шариковая и перьевая. О том, что эта серия «актерская», напоминает выгравированное изображение силуэта Хамфри Богарта.

Цвет Британской империи

Как Paul Smith подружился с John Lobb

Алексей Тарханов |



«Я СПЕЦИАЛЬНО приехал на фабрику John Lobb, чтобы увидеть, как делаются мои оксфорды, от начала до конца. Это просто фантастика, — говорит Пол Смит. — Для меня марка John Lobb — символ британской классики. Какое счастье, что традиции обувного производства сохранились в Нортгемптоне».

Он обожает обувь. Когда сэр дизайнер вспоминает знаменитые модели, он закатывает глаза от удовольствия. Молодым он заказал себе пару ботинок, которые носили The Beatles, — на кубическом каблучке. «Я хотел тогда стать таким же, как они», — говорит Смит.

Допустим, битлом он не стал, но оказался в итоге таким же символом английского вкуса. Это про него говорят «Мистер Бин на Сэвил-роу». Потому что его одежда придумана с настоящим английским юмором: тонким, сложным и никогда не грубым. И вот теперь он выпускает серию новых ботинок в своих фирменных авангардных цветах вместе с самым классическим из классических английских обувщиков.

Компания John Lobb шьет обувь на заказ с 1866 года. С 1984-го она начала выпускать еще и серии pret-a-porter. В 1994-м ее производство разместилось в Нортгемптоне. Надо сказать, что трехэтажная кирпичная фабрика John Lobb выглядит так, будто бы она находится здесь уже лет сто. Вместе с креативным директором John Lobb Андресом Эрнандесом мы проходим по всей

производственной линии. Над каждой парой обуви там осуществляется 196 ручных операций: от раскроя кожи для верха до полировки подошвы. Работают в основном люди средних лет. Когда я спрашиваю, приходят ли на фабрику молодые, мне отвечают, что для этих операций нужен изрядный опыт, спокойствие и терпение и что молодежь, конечно, нынче не та. Впрочем, есть и целые семьи, которые здесь работают: и мне представляют трех женщин, бабушку, маму и внучку.

Здесь не экономят ни времени, ни труда, ни материала — в этом можно убедиться, посмотрев на пол возле закройщиков, который устлан слоем кусков кожи, уходящих в брак из-за мельчайших недостатков, невидимых иногда невооруженным глазом. Отходы — до 45%, и они неминуемы. Некоторые модели John Lobb сделаны из единого куска кожи — это признак обуви высшего класса. Когда вы видите в магазине обувь, простроченную во многих местах, собранную сложным образом, имейте в виду, это означает не только то, что у дизайнера буйная фантазия, но и то, что использованная здесь кожа не лучшего качества. Гораздо дешевле собрать модель из небольших кусков, а то и из чужих обрезков.

«Представьте себе, что в наших бродягах, — говорит Эрнандес, — 500 дырочек и каждую надо сделать от руки и на точном расстоянии одна от другой». Традици-

онная технология сложная, трудоемкая, очень затратная, не каждый может себе ее позволить, потому что не каждому готовы платить такие деньги, каких стоит John Lobb. Единственный признак современности — пластиковая пленка, которой затянуты лежащие на стеллажах ботинки. Цвет и нежная поверхность кожи не могут быть повреждены. Особенно когда речь идет о цветах Paul Smith.

— Вы сразу работаете с цветной кожей или красите ее потом? — спрашиваю я Эрнандеса. «Ботинки рождаются со своим цветом кожи, зачем их перекрашивать, — отвечает он. — Кожу окрашивают еще на кожевенных предприятиях, а мы тщательно выбираем цвета. В сущности, в этом и была идея сэра Пола. Цвет у нас не меняется».

Креативный директор — маленький изящный человечек, с высоким лбом и седой бородкой, похожий на тренера олимпийской команды гномов по художественной гимнастике. Его ботиночки безукоризненны, на вид — 38-го или 39-го размера. Это тоже John Lobb, но явно сшитые на заказ: в линейке pret-a-porter таких нет. Андрес Эрнандес родом из Венесуэлы, он учился на Карибах в католической школе и, приехав в Британию, стал дизайнером-обувщиком. К ботинкам он относится как к волшебным существам, которые дали ему в жизни все, что он имеет.

Он большой британец, чем другие британцы, не пользуется мобильным

телефоном и компьютером, ненавидит электронную почту. «Секретарша распечатывает письма для меня и я складываю их на столе в три стопочки. Обязательные, важные и ненужные. Когда вы смотрите на эти стопочки, вы понимаете, что электронная почта на девять десятых приносит вам мусор», — говорит Эрнандес. Он очень гордится тем, что на высоких заседаниях Hermès (знаменитая французская марка владеет John Lobb с конца 1970-х) он единственный, у кого нет мобильного телефона. В Hermès вообще умеют уважать отклонения от правил и творческих людей, живущих вне обычного порядка.

Эрнандес разработал вместе с Полом Смитом три модели, которые получили сложные смитовские цвета: светлая ляпис-лазурь, интенсивный коричневый, мышино-серый зеленый, синий. Это оксфорды Westbourne с кожаным узором на носке ботинок, это замшевые дерби Willoughby и лоферы Lussa, которые можно надевать и дома и на улице. Дизайнер дал им цвет, обувщик — настоящее джонлоббовское достоинство.

— Когда покупаешь одежду, — говорит Смит, — выбираешь интересные и острые вещи, потому что мода стремительна. Когда покупаешь ботинки — выбираешь качество, потому что мужская обувь не меняется, и чем дольше они с тобой, тем лучше они будут выглядеть.

«Etro сохраняет историю костюма»

Джакомо Этро — о русском кафтане и итальянском барокко



ЕКАТЕРИНА ИСТОМИНА



MAXTREE

ETRO, ОСЕНЬ-ЗИМА
2012-2013



50-ЛЕТНИЙ миланец Джакомо Этро в этом году празднует еще один юбилей — 30 лет работы в семейной компании. С 1982 года в качестве креативного директора Etro он отвечает за аксессуары, текстиль, кожу, коллекции для дома. Джакомо Этро — коллекционер, он собирает не только ткани, но и предметы, напоминающие ему о смерти.

— Как часто вы бываете в России и что вы знаете о национальном русском костюме?

— Не скрою, я хотел бы приезжать чаще. Мне нравится Москва и Петербург. И хотя это совершенно разные города, они очень русские: это две стороны медали по имени Россия. Мне очень интересны национальные костюмы, больше всего меня привлекают турецкие, индийские, китайские, японские и, конечно, русские. Очень хорош русский кафтан: он теплый, из толстых тканей, но при этом удивительным образом стройнит, сужает фигуру. Фантастически скроенная вещь! Хороши и русские краски: там есть теплые цвета, которые я очень люблю. Красный, золотой, оранжевый. Восхитительны и русские фактуры: меха, шерсть. Кстати, хорошую шерсть в царской России носила не только аристократия, но и крестьяне. В следующий раз, как я буду в Петербурге, я хочу посетить ваш Этнографический музей. Мне его очень советовали.

— Как вы думаете, почему национальный костюм никогда не бывает простым? Вы назвали турецкий, индийский, русский — это разные, но всегда сложные вещи и по крою, и по орнаментам.

— Любой национальный костюм устроен как русская матрешка. Я говорю о наслоении: многие детали, рисунки, орнаменты появляются со временем. Например, столь

любимый и почитаемый в Etro турецкий огурец возник не вдруг. Такое богатство красок и сложность орнамента невозможно выдумать сразу. Национальный костюм создается даже не годами, а столетиями, как и любой другой предмет декоративно-прикладного народного искусства, будь то турецкая кушетка или русская прялка. Каждый пользователь, как сказали бы сегодня, добавляет что-то свое. Национальный костюм — это коллективное творчество, цельная история народа.

— Какие исторические стили вы цените больше всего?

— Таких стилей два — это барокко и ар-деко. В ар-деко я ценю чистые, выверенные формы, в барокко — богатство орнаментов, сложность и пышность отделки. Собственно, мой творческий метод заключается в том, чтобы наполнять чистые формы и объемы ар-деко орнаментами барокко. Я словно наполняю сосуд. Но в любом случае для нас в Etro на первом месте всегда находится художественная традиция. Любой эксперимент, шаг в сторону от традиции, обязан быть продуманным, так как мы воспринимаем свою семейную марку именно как компанию, которая сохраняет историю костюма. Причем не только итальянского. Создавая сезонные коллекции, мы одновременно пишем и энциклопедию костюма. Это непросто, ведь сезонные линии — это постоянный, непрекращающийся процесс, и важно за всевозможными переменами не потерять главного.

— Почему же вы почти не используете, например, кружево, столь традиционный элемент народного костюма? И не собираетесь ли вы написать настоящую книгу о костюме?

— Нет, я сейчас не могу взять на себя смелость написать книгу. Я не готов к этому, ведь я не историк и не исследователь. Исто-



рия костюма — это огромный научный труд, быть может, на пенсии я и соберусь написать что-то подобное. Что касается кружева, то это не самый важный для стиля Etro элемент. Ткани, которые мы покупаем и изготавливаем в Бергамо, Прато и Комо, уже богаты на рисунки, и украшать их кружевом — излишество. К тому же я скорее предпочту вышивку, чем кружево, если нужно будет что-то добавить.

— Вы коллекционируете что-нибудь еще кроме тканей?

— Да, я собираю предметы, напоминающие мне о смерти, например различные изображения черепов. Это увлечение, наверное, связано с моей любовью к итальянскому барокко. Так, у меня дома много ковров и гобеленов, где изображены черепа. Есть тематическая посуда и картины.

— Не страшно вам жить в таком мрачном могильном окружении?

— Послушайте, ведь все конечно в этом мире! Тем более я верю, что существует жизнь после смерти. Я не могу знать, как она выглядит, рай ли это с голубыми облаками или ад с горячими сковородками, но я абсолютно уверен, что там дальше что-то есть. Черепа и прочие предметы, связанные со смертью, не страшны, они просто напоминают мне об этой другой жизни. Я боюсь совсем других вещей. Я боюсь мировой войны, я боюсь за Европу, за свою родную Италию. Все мои страхи связаны с происшествиями этой жизни. Я боюсь потерять энергию, перестать работать. Как и все люди, я боюсь немощи, старости.

— У вас есть любимые книги? Можете назвать три?

— Библия, Коран и Камасутра. А еще я очень люблю кино, у меня есть и три любимых режиссера — Феллини, Висконти и Ларс фон Триер.

Беседовала Екатерина Истомина



ETRO, ОСЕНЬ-ЗИМА 2012-2013

Я НАПОЛНЯЮ ЧИСТЫЕ ФОРМЫ
АР-ДЕКО пышными орнаментами
 итальянского барокко

«Три цвета — уже много»

Эрманно Даэлли — о минимализме как роскоши



ГРЕГ ШЕЛКУНОВ



ERMANNO SCERVINO,
ОСЕНЬ-ЗИМА
2012-2013



В МОИХ ВЕЩАХ ВСЕГДА ЕСТЬ

внутренняя логика. Я, как скульптор, люблю отсекал все лишнее

ЭРМАННО ДАЭЛЛИ,

один из основателей бренда Ermanno Scervino, созданного во Флоренции в 1997 году, любому формальному костюму предпочитает casual. Мужские коллекции Ermanno Scervino выходят с 2003 года, и Эрманно Даэлли уверен, что именно его вещи — это есть настоящий современный итальянский casual.

— Как бы вы определили задачи мужского направления бренда?

— Для меня важно придумывать вариации классики. То есть, сохраняя историческую базу спортивного элегантного итальянского костюма, предлагать клиентам что-то новое, свежее. Сделать это трудно, ведь мы обновляем линии два раза в год. Каждый раз это похоже на игру: я удаляюсь от классических образцов на какое-то расстояние и экспериментирую. Главное — не убежать от эталонов итальянской мужской моды слишком далеко. Для нашего бренда риск и эксперименты со стилем недопустимы.

— Почему вы любите именно casual? И в чем отличие итальянского casual от, положим, британского?

— Для итальянцев очень важны фактуры и цвета. Мои любимые цвета — белый, коричневый, синий. Трех цветов в итальянском варианте casual, на мой взгляд, уже достаточно. В женских коллекциях я могу использовать три-четыре цвета в одной вещи, в мужских — меньше, мужская мода обязана быть более лаконичной. Отличие в том, что итальянская одежда более пластична, более архитектурна, у итальянских вещей больше мягкости, текучести. Британскую одежду casual всегда выделяет не цвет и не фактура,

а четкий каркас: вы понимаете, как шит английский пиджак. Итальянские вещи устроены более хитро: даже простой предмет — такой, как дневная рубашка, может быть создан, скроен, сшит очень сложно. И вы никогда не поймете, как именно это сделано.

— Разве важно сохранять сегодня такие хитрости?

— В их сохранении и есть роскошь. Мало использовать дорогие ткани, мало делать все вещи вручную. В Италии много отличных тканей, много работает и мастеров, например на нашей фабрике в Тоскане. А вот придумать трюк, изобрести некую внутреннюю историю вещи — это и есть настоящее творчество. Если вам нужны любые брюки, не стоит тратить деньги на наши вещи. Если вам нужна одежда, в которой есть логика, тогда вам прямая дорога к нам, в Ermanno Scervino.

— Что такое логика вещи? Это практичность?

— С одной стороны, да. Наши мужские вещи всегда практичны, они функциональны. Я сам много путешествую и сужу по себе: куртка, ботинки, перчатки, сумки, ремни должны быть крепкими, выносливыми, качественными, они не могут вас подвести. С другой стороны, логика вещи — это ее красота. Если все элементы в предмете подобраны правильно, то есть логично, если нет ничего лишнего, ненужного, то и результат всегда будет красив. Мне нравится сравнивать fashion-дизайн с архитектурой или даже с созданием скульптуры. Как мастер работает с мрамором? Он отсекает все лишнее. Так же работаю и я. Это буквальный творческий метод: на этапе эскизов я убираю все лишнее, не только детали, но и цвета.



ERMANNO SCERVINO,
ОСЕНЬ-ЗИМА
2012-2013



ERMANNO SCERVINO,
ОСЕНЬ-ЗИМА
2012-2013

— Почему вы предпочитаете обходиться несколькими цветами?

— Человек не птица, ему не нужно оперение. Для меня красота костюма — это не количество красок. Цветовой минимализм важен потому, что при небольшом количестве цветов и оттенков лучше видна суть, более заметно предназначение вещи. Ведь, например, дешевая молодежная одежда, обувь и тем более аксессуары всегда очень яркие. Почему? Потому что именно их яркость, многоцветие скрывают отсутствие качества, отсутствие идеи. Сделать предмет роскошным и запоминающимся только лишь при помощи белого и синего цветов куда сложнее. Но зато такую вещь можно считать произведением искусства.

— Обязаны ли европейские марки, тем более с мануфактурным производством, следовать вкусам новых рынков?

— Я итальянец, я живу и работаю в Италии, хотя жил когда-то и в Париже, где учился. Цена Старой Европы в том, что она — Европа. Флоренцию и Тоскану нельзя перенести в Пекин. У Пекина, как и у всех китайцев, — своя цивилизация. У них отличный шелк, в Китае огромная национальная история костюма, фантастические палитры — красный, золотой, синий, черный. Но нас там любят за то, что мы из Тосканы, из Италии. Старая Европа ведь потихоньку исчезает, быть может, итальянские ремесленники вместе с французскими ювелирами и швейцарскими часовщиками и являются ныне одними из тех, кто пытается сохранить ее.

— Часто ли вы бываете в России и что вы можете сказать о вкусах ваших российских клиентов?

— Россия и Италия — очень близкие страны. вспомните, кто строил Санкт-Петербург, кто строил Кремль в Москве? Итальянцы! Мы отдавали вашей стране то, чем гордились сами, — архитектуру, музыку, оперный театр. Русские платили нам страстной и искренней любовью к нашей стране. Состоятельная русская публика, русская аристократия всегда путешествовала по Италии: от Сорренто, Неаполя и Капри до Рима, Тосканы и Венеции всюду можно найти русские следы, мемориальные таблички, церкви. Сегодня я невероятно счастлив, что мы можем дарить России и нашу моду. Российские клиенты и здесь отвечают нам взаимностью, у нас в России очень много покупателей, и это люди с хорошим вкусом, ценящие роскошь, качество тканей, отделки, исполнения. Русские, как и итальянцы, любят одеваться, они любят иметь большой гардероб. Они любят выглядеть шикарно в самых разных условиях, не только на вечеринках или в театре, но и в семейных, частных, частных путешествиях, в своих загородных домах. И это очень хорошо: значит, вы одеваетесь в первую очередь для себя.

— Но русские не любят минимализм, который так приветствуете вы!

— Говоря о минимализме, я не имею в виду намеренную скромность и специальную художественную бедность. Это не мой творческий язык. Минимализм моей мужской моды — это силуэт, который сделает вашу фигуру лучше, это два-три цвета, дающие настроение, это очень сложный крой и роскошные ткани.

Беседовала Екатерина Истомина

«Hermès для тех, кто живет своим умом»

Вероника Нишаньян — о вещах на все случаи жизни



СЕРЖЕ БЕЛАНЖЕ / HERMÈS



IMAXTREE



IMAXTREE

МУЖСКАЯ МОДА СЕЙЧАС НА ПОДЪЕМЕ, ПОТОМУ ЧТО САМИ МУЖЧИНЫ ИЗМЕНИЛИСЬ. Они наконец-то поняли все преимущества моды, всю забавность этой игры

ВЕРОНИКА Нишаньян отвечает в доме Hermès за мужскую моду. И даже больше. Ее задача сформулирована как «мужской мир» и даже «мужская вселенная».

— Вы отвечаете за всю мужскую вселенную?

— Да, такова моя должность в Hermès — отвечать за всех мужчин сразу.

— Приятно встретить женщину, которая за тебя отвечает. Но в мужской вселенной есть и другие планеты кроме Hermès. Что же отличает вашу марку?

— Ее разнообразие. Посмотрите, можно носить только Hermès — и все равно это не будет монотонным. Эта марка умеет быть такой разнообразной не только потому, что в ней есть качество, тонкость и настоящая рафинированность. Hermès включает целый мир, целую вселенную, где еще вы найдете вещи на все случаи жизни: от прогулки верхом до званого обеда?

— Но можно ли одеваться только в Hermès?

— Я люблю свободные отношения с модой и не сторонница total look. Но и в этом смысле дом Hermès уникален, потому что он позволяет смешивать наши вещи с теми вещами, которые вы носили раньше и, возможно, хотите сохранить.

— Вас не обидит такая всеядность клиента?

— В этом смысле я не ревнива. Вы можете конструировать свой образ не под мою диктовку, а по собственному убеждению. Вот в чем смысл мужской вселенной Hermès: она у каждого своя. Она строится согласно вашим желаниям, вашему телу и вашему характеру.

— Но разве не женщина всегда одевает мужчину?

— Нет. Вовсе нет. Особенно теперь. Прошло время, когда женщины выбирали одежду

для своих мужей или мужа приходили в магазины исключительно с женами. Теперь мужчины приходят одни, они знают себя и могут выбрать именно то, что подчеркнет их индивидуальность, а не сделает их «не хуже других».

— Hermès — марка французская. Как, по вашему мнению, можно отличить французского мужчину от итальянца или англичанина?

— Мне кажется, что французы сконцентрированы прежде всего на персональности, индивидуальности. Француз — индивидуалист, он хочет быть единственным в своем роде. Итальянцы, которых я очень люблю, больше следуют актуальным кодам, в моде для них важны последние тенденции, они не желают отстать от других. Английская элегантность, которой нельзя не восхищаться, тоже весьма традиционное и кодифицированное понятие. Она имеет общие и неукоснительные правила. Французы идут дальше, легко смешивая стили и тенденции. Удастся им это или нет, смелости им не занимать. И я всегда предпочту мужчину, который делает вкусовые ошибки, допускает рискованные сочетания вещей, человеку, одетому как с модной витрины.

— Но ведь считается, что как бы мы, мужчины, ни смешивали стили, в нашем облике должна быть одна главная вещь.

— Конечно. По этой вещи вас запомнят женщины. И, как правило, в моих коллекциях это вещь из кожи, потому что в Hermès издавна работали с кожей, это великолепный материал, и мы располагаем самыми тонкими и прекрасными образцами. И не только кожа! У нас лучший кашемир, бархат, ангора, тончайший шелк.

— Откуда вы их берете?

— Мир открыт для Hermès, и я выбираю лучшее, преимущественно в Европе. У французов, у итальянцев, у англичан. В



IMAXTREE



IMAXTREE

HERMES, ОСЕНЬ-ЗИМА 2012-2013



IMAXTREE



IMAXTREE

HERMES, ОСЕНЬ-ЗИМА 2012-2013



IMAXTREE

Азию я забираюшь разве что за японскими тканями, я их очень люблю, японцы делают удивительные вещи.

— А китайские ткани?

— Нет, пока нет. Им еще предстоит добиться нужного качества. Это не так-то просто. Даже в Европе надо знать места. Например, шерсть я покупаю не в Британии, а в Ирландии. И мы не просто берем готовые ткани. Я много путешествую и обожаю подолгу торчать на фабриках. Вместе нам удастся создавать специальные смешанные ткани, текстильные коктейли, собранные специально для нас.

— Для вас главное — традиционные материалы? Но ведь даже свои знаменитые седла Hermes собирает с помощью космических технологий.

— Мы уже полчаса говорим о смелости сочетаний! Не только традиции важны, я люблю и современные материалы, мне кажется, что надо уметь использовать сильные стороны лайкры или неопрена. Нужно жить в своей эпохе.

— Если говорить об эпохах, как изменилась мужская мода за те годы, которые вы работаете в Hermes.

— Мужская мода сейчас на подъеме, потому что сами мужчины изменились. Они наконец-то поняли все преимущества моды, все удовольствия, которые она может дать, всю забавность этой игры. Раньше они покупали вещь, руководствуясь более практическими соображениями. Причем почти всегда одно и то же. А теперь они открыли цвета, материалы — все, что позволяет им выразить их личность, подчеркнуть свою индивидуальность, свой вкус. Они прямо-таки упиваются этим. Они одеваются прежде всего для себя. Вот в этом и сила такой марки, как Hermes. Это марка для тех, кто живет своим умом. Она говорит сначала с вами, прежде чем начать говорить о вас с другими.

Беседовал Алексей Тарханов



IMAXTREE

«Роскошь надо уважать» Анджело Галассо — о джинсах и манжетах



СЕРГЕЙ КИСЕЛЕВ



ПРИТОРИИ СОВЕЧКО



СЕРГЕЙ КИСЕЛЕВ



СЕРГЕЙ КИСЕЛЕВ

МАГАЗИН ANGELLO GALASSO НА УЛИЦЕ БОЛЬШАЯ ДМИТРОВКА ПОХОЖ НА МУЗЕЙ НЕОБЫЧНЫХ ВЕЩЕЙ: ЗДЕСЬ ЕСТЬ ДАЖЕ МРАМОРНЫЙ БЮСТ, КОТОРЫМ ГОРДИТСЯ САМ ХОЗЯИН

РОСКОШНАЯ ЖИЗНЬ НЕ ЗНАЕТ ГРАНИЦ. Вы начинаете с пяти пар очень дорогих ботинок, и вам только лишь кажется, что этого достаточно

ДИЗАЙНЕР Анджело Галассо вслед за магазинами в Лондоне и Милане открыл бутик в Москве. Одежду, обувь и аксессуары Angello Galasso отличает продуманная конструкция: так, например, дизайнер считает себя изобретателем совершенно особенной манжеты — со специальным отверстием для часов.

— В Москве много магазинов мужской одежды. Почему публика должна прийти именно к вам?

— У меня есть не только опыт создания роскошных вещей, но и опыт роскошной жизни. Золотые часы, гоночные автомобили, гонки, балы, яхты и курорты — поверьте, я знаю толк в этих вещах. Я не только портной и дизайнер, я человек с большим опытом роскошной европейской жизни.

— Вы и правда считаете, что русские еще ничтожно мало осведомлены о яхтах, часах и гоночных автомобилях?

— Опыт ведь надо умножать! Роскошная жизнь не знает границ: вы начинаете с пяти пар очень дорогих ботинок, и вам кажется, что этого достаточно. А я знаю людей,

у которых 5 тыс. пар, и им хочется купить еще. Мужчины только притворяются, что одежда их совсем не интересует. Это неправда. Лукавство. Хитрости. Мужчины любят одеваться не меньше, чем женщины. Просто говорить об этом как-то не принято. Особенно, как я заметил, в России.

— Выходит, смысл жизни в трате денег? — Не будем заниматься демагогией и делать вид, что нищета — восхитительно прекрасная штука. Оставим эти рассуждения на совести марксистов. Посмотрите, например, на мои фирменные джинсы. Подкладка, строчка, ткань, крой — все сделано идеально. Мои джинсы сделают любую фигуру лучше, чем она есть. Или посмотрите на обувь — на цвета, лак, кожу. Крокодил, бархат всех оттенков, кисточки, вышивка, гербы. Разве моя мода может не нравиться?

— Мне очень нравятся ваши часы. Никогда не видела такой модели. Что это за Patek Philippe?

— Это часы, которые я придумал сам. Они золотые. А механизм швейцарский. Часы я сконструировал специально для того,

чтобы носить их с манжетой собственного изобретения. Видите, здесь есть дырка. Через нее нужно продеть корпус, чтобы не отворачивать рукав, когда вы хотите узнать время. Я потратил целый год на тестирование такой манжеты. И еще полтора — на создание своих часов. И манжета, и часы запатентованы.

— Ваш юный сын участвует в рекламной кампании Angelo Galasso. Хотите с его помощью приобщить к роскоши неопытную молодежь?

— В роскоши нет ничего безнравственного. Просто не каждый может в этом честно признать. Мол, быть бедным — это хорошо. А быть богатым — плохо. Но роскошные вещи, в том числе и моего производства, подчас заставляют забывать о многих жизненных неприятностях. Если роскошь может быть лекарством от депрессии, так что же в ней плохого? Роскошь нуждается в уважении и защите. Ведь и заработать на нее нелегко. Что касается моего сына, то он просто помогает мне в бизнесе. А молодых клиентов в Москве у меня как раз больше, чем в Лондоне и Милане.

— Отличаются ли вещи, которые ваша марка поставляет на русский рынок, от тех, что идут в Лондон?

— Есть, разумеется, отличия, хотя в Лондоне у меня много русских покупателей. В Москве больше пойдут мех и кожа, тяжелая верхняя одежда, Лондону — формальные костюмы, а также casual. Casual, кстати, отлично продается и в Милане. А вот китайский рынок — в декабре я открываю свой первый магазин в Шанхае — схож во вкусах с русским. В любом случае все мои вещи — это продукты, сделанные вручную. В наших магазинах клиент всегда может все подогнать под себя.

— Ваш магазин чем-то похож на музей необычных вещей. Даже мраморный бюст есть.

— Мой магазин — это и ателье, и клуб, и салон, и гостиная. Мой магазин — продолжение моего стиля. Да, вы правы, это стиль богачей — состоятельных, опытных, знающих себе цену мужчин. Но именно такие мужчины так нравятся женщинам. Не так ли?

Беседовала Екатерина Истомина

Винтажная высота Премьера пилотской коллекции Zenith в Париже

Юрий Хнычкин |



ГЛАМУРНЫЕ
АВИАТОРЫ ZENITH НА
ВЕЧЕРИНКЕ В ПАРИЖЕ



ZENITH, PILOT MONTRE
D'AERONEF TYPE 20,
2012: ХРОНОГРАФ
И ЧАСЫ С ЗАПАСОМ
ХОДА

КАЖДАЯ уважаемая часовая марка, покопавшись в своей как минимум 150-летней истории, способна предъявить миру доказательства своей причастности к любому достижению человечества, будь то покорение Северного полюса, погружение в Марианскую впадину, полет на Луну или пересечение впасть Атлантики. Так уж удачно, по крайней мере для часовых компаний, сложилось, что механические часы являются верным спутником людей, совершающих исторические поступки.

Вот и мануфактура Zenith, объявившая в нынешнем году о запуске коллекции Pilot, немедленно сообщила множество интересных фактов. Выяснилось, что часы этой марки сопровождали в 1909 году Луи Блерио во время первого в истории пересечения Ла-Манша моторным летательным средством и Леона Морана, которому в 1910-м удалось разогнать аэроплан быстрее 100 км/ч. Затем были десятилетия поставок хронографов и других бортовых измерительных приборов Zenith военно-воздушным силам различных европейских держав, участие в воздушных экспедициях на Южный полюс и рекордные кругосветные перелеты. Но это все дела давно минувших дней, а что марка подготовила для современных любителей пилотских часов?

Коллекция, впервые показанная в рамках выставки BaselWorld 2012 года и дополнительно «засвеченная» на вечер в парижском Музее декоративно-прикладного искусства, включает три модели. Все они выдержаны в традиционном для авиаторских часов стиле милитари: облегчающие считывание показаний черные матовые циферблаты, покрытые

люминесцентным составом стрелки и крупные арабские цифры в качестве часовых меток.

Винтажную составляющую коллекции защищает модель Pilot Montre d'Aeronef Type 20, название которой позаимствовано у бортовых часов образца 1939 года. Она приводится в действие огромным (50 мм в диаметре) ручным калибром 5011K. Гигантские размеры и низкая рабочая частота (18 тыс. полуколебаний в час, или же 2,5 Гц) намекают, что механизм обладает необыкновенной надежностью и выдающейся точностью. Об этом свидетельствуют и успехи его прямого предшественника — карманного калибра 5011, которому в 1967-м астрономическая обсерватория Невшателя присвоила звание самого точного в мире хронометра, точность же наследника подтверждена сертификатом COSC.

Солидные размеры механизма Pilot Montre d'Aeronef Type 20 потребовали применения весьма крупного — 57,5 мм в диаметре — корпуса, а чтобы часы не вышли неподъемными, его изготовили из относительно легкого титана. На циферблате симметрично друг другу расположены шкала малой секундной стрелки (в положении «9 часов») и индикатор запаса хода (в положении «3 часа»), рассчитанный на 48 часов. Широкий ремешок с крупной прострочкой и гигантская луковича заводной коронки довершают ретро-стиль модели, которая будет выпущена ограниченной 250 экземплярами серий.

Выбором прагматиков будет модель Pilot Doublematic, сочетающая сразу три усложнения: хронограф, индикацию времени второго часового пояса и будильник. Источником вдохновения для новинки

стал первый в мире хронограф с индикацией всемирного времени, выпущенный мануфактурой в 1955 году. Центральная стрелка с красным кончиком указывает в 24-часовом формате время второго пояса напротив названия соответствующего города, а ее установкой «заведует» дополнительная коронка, находящаяся напротив отметки «10 часов». За завод и активацию будильника отвечает другая коронка со встроенной кнопкой — в положении «8 часов», при этом режим активации будильника и его завод отображаются на индикаторах, находящихся в левой половине циферблата. Хронограф оснащен центральной секундной стрелкой и по современной моде одним 30-минутным счетчиком, над которым размещено окно «большой даты». Завод энергоемкого будильника обеспечивает дополнительный заводной барабан. Корпус часов диаметром 45 мм может быть выполнен из стали или розового золота.

Наконец, завершающая летное звено новинка выглядит монументом, возможно, самому знаменитому ныне механизму хронографа — высокочастотному (36 тыс. полуколебаний в час) калибру El Primero, с 1969 года украшающему производственную программу Zenith. Подчеркнуто функциональный хронограф Pilot Big Date Special с 30-минутным счетчиком и двойным индикатором даты, выходящий в стальном корпусе диаметром 42 мм, напоминает, помимо всего прочего, о такой почти позабытой в наше время черте высококлассных часов, как доступность. Нынешняя ценовая политика мануфактуры Zenith (и это относится не только к пилотской коллекции) являет собой приятный образец демокра-

тичности, в отличие от абсолютного большинства конкурентов, загнавших и без того немалые цены на вполне серийные часы к сияющим шестизначным (в твердой валюте) высотам. Славная история, стопроцентная автономия (все механические модели марки комплектуются собственными механизмами), сбалансированный дизайн, разумные цены — достаточный набор критериев для вынесения часам Zenith рекомендации «strong buy».

ZENITH, HISTORICAL
LOUIS BLERIOT
MONTRE —
ИСТОРИЧЕСКИЕ
«ПИЛОТСКИЕ» МАРКИ
ИЗ ЛЕ-ЛОКЛЯ



Часовые скорости

Как часовщики экипируют гонщиков

Тимур Бараев |



Часовщик РИШАР МИЛЛЬ (СПРАВА) ПОДДЕРЖИВАЕТ ГОНЩИКА КОМАНДЫ FERRARI ФЕЛИПЕ МАССА С ПОМОЩЬЮ ЧАСОВ RICHARD MILLE RM 056 TOURBILLON SPLIT SECONDS COMPETION CHRONOGRAPH FELIPE MASSA SAPPHIRE



ГОНЩИК VODAPHONE MCLAREN MERCEDES ДЖЕЙСОН БАТТОН ПРЕДСТАВИЛ В РАМКАХ ГРАН-ПРИ МОНАКО-2012 ЧЕТЫРЕ НОВЫЕ МОДЕЛИ TAG HEUER, В ТОМ ЧИСЛЕ И MONACO TWENTY-FOUR CALIBRE 36 CHRONOGRAPH

СОЮЗЫ часовщиков и производителей автомобилей стали возникать еще в начале XX века. И одним из первых считается сотрудничество швейцарской мануфактуры Jaeger-LeCoultre с британским автомобильным ателье Aston Martin. Впрочем, часовые мастера конструировали тогда вовсе не наручные часы, а приборы для панельных досок. Позднее, уже в 1930-х, к панельным приборам стали прибавляться и хронометры, считавшие минуты и секунды автомобильных гонок. Сегодня многие часовые марки изготавливают модели в честь гонок, великих или модных гонщиков, автомобильных конкурсов красоты. Хотя, конечно, главной приманкой остаются соревнования «Формулы-1».

Отношения «Формулы-1» с высоким часовым искусством, как ни странно, складывались непросто. Роман начался лишь в конце 1960-х годов, когда мир окончательно оправился от последствий Второй мировой войны и снова вспомнил о роскоши. В начале XX века профессионального спорта, кроме скачек и бегов, не существовало. Даже многие английские футболисты работали на заводах, в шахтах или офисах, а тренировались и играли в свободное

от работы время. Да и сам спорт считался уделом бездельников, которые вместо того, чтобы зарабатывать деньги, наращивают мускулы, покрываются загаром и выглядят, как крестьяне. В ту пору только швейцарская компания Longines создавала хронометры и секундомеры для спортивного хронометража. Неудивительно, что именно марка Longines стала в 1933 году первым хронометристом автогонок на Гран-при Бразилии. Это была уже очень серьезная аппаратура даже по современным меркам: прибор Chronocinegenes работы часовщиков из Longines представлял собой кварцевые часы, дополненные камерой Paillard-Volex H16, снимавшей со скоростью 100 кадров в минуту. Агрегат позволял не только фиксировать результат, но и визуализировать время на финишной линии. Правда, был столь сложен, что существовал в единственном экземпляре.

Война заставила забыть о производстве сложных и чрезвычайно дорогих секундомеров для автоспорта, и первый чемпионат «Формулы-1» 1950 года хронометрировался с помощью обычных ручных секундомеров с точностью до одной десятой секунды.

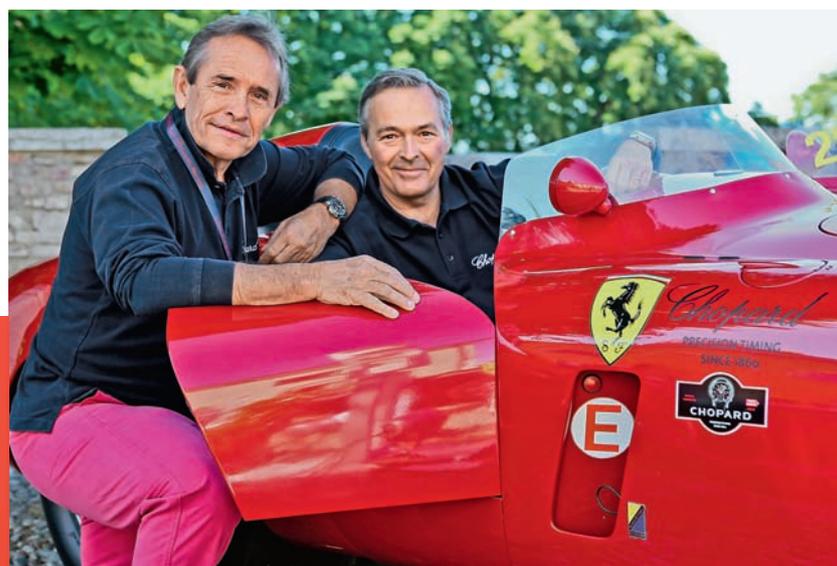
У финишной линии сидели за столом люди с хронометрами и записывали результаты и позиции в табличку. К ним то и дело бегали операторы информационного табло, чтобы переписать время, а после гонки эти данные получали и журналисты. При таком хронометраже возникало множество ошибок и споров, поэтому команды обязательно держали штат собственных хронометристов как для работы на тренировках, так и для контроля официального хронометража. Как правило, они оспаривали результаты квалификации и, случалось даже, добивались своего. Так, однажды на Гран-при Сиракуз в 1967-м пилоты Ferrari Скарфиотти и Паркс показали результат с разницей в пределах 0,1 секунды. Так как системы фотофиниша не было, то победителями были объявлены оба!

В общем, никто никому не верил. Даже гонщики не доверяли командным хронометристам и просили своих жен засекают результаты. Те стойчески выносили оглушительный рев двигателей, ядовитые испарения обогащенного топлива, рисковали жизнью (о современных стандартах безопасности и барьерах из шин и металла можно было только мечтать), но дублирова-

ли хронометристов. Кстати, именно благодаря этому в архивах «Формулы» мы можем найти множество изображений таких красавиц, как Бетти Хилл, Хелен Стюарт, Маргарет Брэхэм, Нора Тиррелл.

Но, как рассказал мне Джек Хойер, ныне почетный президент компании TAG Heuer, именно благодаря этой всеобщей паранойе его компания сумела пробиться в мир «Формулы-1».

— Как-то в 1972 году у одного ресторана в городе Ла-Шо-де-Фон мы увидели два роскошных автомобиля Ferrari, — вспоминает Джек Хойер. — Разумеется, зашли посмотреть, кто это к нам пожаловал. Оказалось, ребята из «конюшни» Ferrari. Они обсуждали на французском языке с парнями из Longines сроки поставки секундомеров. Когда парни из Longines ушли, я услышал, как «ферраристы» перешли на родной язык и начали ворчать: «Да не верю я этим французам. Ну не могут наши новые болиды быть такими медленными. Что-то не чисто с их секундомерами». Тут надо сказать, что я хорошо говорю по-итальянски и со мной был коллега Жан Кампиче — швейцарец итальянского происхождения. Мы тут же подошли к



ПРЕДОСТАВЛЕНО CHOPARD

ЛЕГЕНДАРНЫЙ ПИЛОТ, ШЕСТИКРАТНЫЙ ПОБЕДИТЕЛЬ 24 HEURES DU MANS ДЖЕККИ ИКС (СЛЕВА) СЕГОДНЯ ВЫСТУПАЕТ В КЛАССИЧЕСКОМ РАЛИ MILLE MIGLIA ВМЕСТЕ С ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТОМ CHOPARD, ХРОНОМЕТРИСТОМ ГОНКИ, И С ЧАСАМИ CHOPARD MILLE MIGLIA CHRONO GMT



ЖАН-КЛОД БИВЕР (ВТОРОЙ СЛЕВА), ГЛАВА HUBLOT, В 2011 ГОДУ ЗАКЛЮЧИЛ КОНТРАКТ С «КОНЮШНЕЙ» FERRARI. В 2012 ГОДУ В HUBLOT ВЫПУСТИЛИ МОДЕЛЬ BIG BANG FERRARI MAGIC GOLD (В ЦЕНТРЕ). ЭТО УЖЕ НЕ ПЕРВЫЕ «АВТОМОБИЛЬНЫЕ» ЧАСЫ МАРКИ: В 2010-М БЫЛА ПОКАЗАНА МОДЕЛЬ Ayrton SENNA KING POWER CHRONOGRAPH (СЛЕВА). КЛАССИЧЕСКИМИ ЧАСАМИ, СДЕЛАННЫМИ ДЛЯ КОМАНДЫ FERRARI, СЕГОДНЯ СЧИТАЮТСЯ ЧАСЫ GIRARD-PERREGAUX POUR FERRARI, 1994



ПРЕЗИДЕНТ BLANCPAIN МАРК ХАЙЕК НОСИТ ЛИМИТИРОВАННЫЕ ЧАСЫ BLANCPAIN SUPER TROFEO CHRONOGRAPH НЕ ТОЛЬКО НА ГОНОЧНОМ ТРЕКЕ «ВЫХОДНОГО ДНЯ». МАРК ХАЙЕК ГОНЯЕТ НА LAMBORGHINI GALLARDO С ЕГО СОБСТВЕННЫМ ИМЕНЕМ НА БОРТУ

их столу, представились и заговорили на чистом итальянском языке об их проблемах. Я сказал им, что у нас есть отличный секундомер с точностью до одной сотой секунды — Micrograph. В общем, очень скоро мы подписали с Ferrari двухгодичный контракт о сотрудничестве. Коммендаторе Энцо Феррари поручил нам разработать электронную систему хронометража, которая автоматически фиксировала бы время пилотов не только на финише и старте, но и на промежуточных секторах домашней трассы в Маранелло. Жан Кампиче стал официальным хронометристом «конюшни». Мы создали ее за полтора года, установив датчики буквально в каждом повороте, и... не всем это понравилось. Потому что система помогала понять, кто именно — пилот, инженеры, настройщики или шинники — и где недоработали. Правда, через три года ко мне подошел великий гонщик Ники Лауда и все же поблагодарил, сказав, что эта система помогла сделать команде огромный шаг вперед. Уже в 1975-м Ferrari после долгого перерыва вернула себе Кубок конструкторов, а Ники Лауда стал чемпионом мира. Для компании Heuer, да и для всего

часового бизнеса наш контракт с маркой Ferrari стал настоящей маркетинговой революцией. Марка Ferrari была фантастически велика и популярна, а вместе с ней неизмеримо вырос и наш авторитет. Все думали примерно так: «Если эти ребята работают с Ferrari, значит, они столь же хороши». Но, к сожалению, вскоре наступил кварцевый кризис, и банки-кредиторы заставили меня уйти из «Формулы-1». Это был 1979-й».

Опять же Джек Хойер первым создал в 1968 году часы для известного гонщика — швейцарца Джо Зифферта — и подписал с ним первый рекламный контракт на 25 тыс. франков. Пилот команд Lotus, Brabham и BRM рекламировал хронограф Heuer Autavia 1163T Siffert с 30-минутным счетчиком. После гибели Зифферта в 1971-м актер Стив Маккуин выбрал именно эти часы для съемок в легендарном фильме «Ле-Ман». Сегодня эта модель известна как Monaco TAG Heuer.

Сказать, что после союза Heuer и Ferrari часовщики из других компаний прямо-таки завалили гонщиков рекламными контрактами, как ни странно, нельзя. Ну, сделал тот же Heuer хронографы Carrera

для Ники Лауды и Айртон Санны. Этим, собственно, сотрудничество и ограничилось, а после нескольких перепродаж компании Heuer и отстранения Джека Хойера от руководства и вовсе сошло на нет. Разве что Rolex проявлял рекламную активность, да и то главным образом не в Европе, а за океаном. Правда, один из культовых хронографов Rolex Oyster Perpetual Cosmograph Daytona был выпущен в честь шотландского трехкратного чемпиона мира в гонках «Формулы-1» Джеки Стюарта. Сегодня новейшую версию Cosmograph Daytona — корпус 40 мм из полированного розового золота с черным моноблочным ободком из материала керахром — носит и восьмикратный победитель легендарных гонок «24 часа Ле-Мана» Том Кристенсен.

Гонщики и роскошные часы продолжали жить в параллельных мирах вплоть до нынешних времен. Может, поэтому большая часть пилотов в часах не разбирается и носит что попало или что менеджер подсунет. Например, великий и уже девятикратный чемпион мира по ралли Себастьян Лоб носит хронограф Marvin Loeb Special Edition. Двукратный чемпион «Формулы-1» и один из главных претендентов на этот

титул сегодня Фернандо Алонсо зачем-то изменил TAG Heuer со скромной маркой Visageo, а звезда американских автодромов и женщина, прекрасная во всех отношениях, Дэника Патрик рекламирует Tissot.

Более роскошные марки твердили, что спортивные болельщики — не их клиентура, а массовый маркетинг — не их удел, и оставались в стороне. Не способствовал дружбе и тот факт, что в «Формуле-1» существуют строгие ограничения по весу. «Конюшни» рассчитывают экипировку пилотов буквально до грамма, порой ограничивая их даже в количестве воды, что заливается перед гонкой во фляжку, чтобы в течение двухчасовой битвы с соперниками и временем гонщики не теряли сознания от обезвоживания организма. Согласитесь, в таких условиях ни о каких часах на запястье пилота и речи быть не может.

Многое изменилось, когда в «Формулу-1» пришли многомиллионные контракты от продажи телевизионных прав и рекламы. Пилоты превратились в мультимиллионеров и в желанных клиентов. Среди них появились настоящие поклонники высокого часового искусства, такие как, например, Михаэль Шумахер и Рубенс Баррикелло,



Эволюция культовой модели TAG Heuer Monza: 1933, 2011



PHOTOSHOT/GETTY IMAGES/FOURBANK

Британский журналист из Top Gear Джереми Кларксон любит не только гоночные машины, но и часы Omega. Кларксон носит Omega Seamaster Planet Ocean в стальном корпусе 42 мм и с калибром Omega-2500



SHELL/HELIX



МАРИЯ СЫПЕЛЬНИКОВА



Михаэль Шумахер много лет рекламировал часы Omega. Два года назад он «пересел» на хронографы Audemars Piguet. Audemars Piguet, Royal Oak Offshore Grand Prix Chronograph, 2011

часовой гардероб которых состоит почти из сотни моделей самых престижных домов. Еще одной причиной внезапной страсти стала огромная популярность часов класса sport de luxe. Кому, кроме героев «Формулы-1», рекламировать этот товар?

Символично, что все это совпало с возвращением Джека Хойера, который тут же взялся вновь продвигать часы в мир автоспорта. И вновь ему это удалось: TAG Heuer — абсолютный лидер по числу посланников среди пилотов. Это чемпионы «Формулы-1» Алэн Прост, Кими Райкконен, Льюис Хэмилтон и Дженсон Баттон, многообещающие новички Карун Чандхок и Ромэн Грожан, раллист Себастьян Ожье. В 1992-м TAG Heuer вновь стала официальным хронометристом F1, потеснив сменивший ее в 1980-м итало-швейцарский тандем Olivetti—Longines. В 2003 году TAG Heuer покинула «Формулу-1», так как ее руководство отказалось внедрять изобретенный швейцарцами прибор с точностью до одной десяти тысячной секунды. Этот самый точный хронометр в мире теперь фиксирует результаты в американском чемпионате IRL.

Полюбил «Формулу-1» и независимый дом Audemars Piguet, переманив у Omega в качестве посланника бренда семикратно го чемпиона мира Михаэля Шумахера. Так-

же Audemars Piguet выпустил персональные хронографы Royal Oak Offshore для многолетнего шумахеровского партнера по Ferrari Рубенса Баррикелло и для талантливого Себастьяна Буэми. За великими брендами в «Формулу-1» потянулись и небольшие компании. Так, Oris наладил сотрудничество с Williams, Certina — с Sauber, компания Eberhard выпустила серию хронографов в честь гонщика Таццо Нуволари, который в Италии считается великим.

Следует сказать, что особым разнообразием часы гощиков не отличаются. Как правило, это хронограф с раскрашенным в цвета команды циферблатом. Исключение — замечательные стильные часы швейцарской компании Hublot, официального хронометриста «Формулы-1» с 2010 года. Взять хотя бы новый турбийон с хронографом Hublot Big Bang Chrono Tourbillon Ferrari 44mm в потрясающе комфортном легком корпусе из углепластика и каучука. Несмотря на то что в названии модели присутствует слово «турбийон», в механизме HUB7300 вместо него установлена карусель. Этот модуль выполняет те же функции, что и турбийон. Но если каретка турбийона является частью колесной передачи механизма, то карусель связана с калибром отдельной передачей. Хронограф-монопуссуар (то есть с

одной кнопкой) имеет колонное колесо. Механизм с пятисуточным запасом хода скелетонизирован, платина и мосты имеют стильное черно-никелевое покрытие. Эти часы, кстати, имеют титул «официальных часов Scuderia Ferrari».

Ну а на вершине авточасовой пирамиды расположились великолепные модели авангардиста часового искусства Ришара Милля. Для современного часового дела его часы имеют то же значение, что и сама «Формула-1» для автомобилестроения. Каждая модель являет собой совершенную во всех аспектах и деталях машину, созданную по самым высоким на сегодняшний день стандартам. В конструкции используются материалы и решения, которые никогда не использовались в часовом деле. Особенно силен Милль в приручении hi-tech-сплавов, которые он разрабатывает и изучает совместно со знаменитым авиакосмическим концерном Aerospatiale Matra Group. ARCAP, LITAL, TITALIT, Phynox представляют собой сплавы титана, алюминия, лития, ниобия, цинка и т. п. в разных пропорциях и разной молекулярной структуры. Всем им свойственна необыкновенная легкость в сочетании с потрясающей прочностью.

В 2002 году Ришар Милль потряс мир часами с турбийоном для пилота Ferrari

Фелипе Масса в фирменном титановом корпусе (48x39,3 мм) весом менее 30 г! А в 2010-м Милль презентовал турбийон RM027, который весит менее 13 г! Габариты корпуса остались прежними, правда, сделан он из так называемого кованого карбона. Премьера этого года — модель Richard Mille RM056 Felipe Massa Sapphire — турбийон со split-хронографом в полностью прозрачном сапфировом корпусе (55,5x42,7 мм). Механизм RMCC1 имеет ручной завод, трехсуточный запас хода, индикаторы запаса хода, выбора функций и динамометр, то есть индикатор момента силы, с которой заводная пружина воздействует на узел «баланс-спираль». Эта функция помогает решить извечную проблему часовщиков — постоянство силы (когда часы при полном взводе заводной пружины отстают, а при ее ослаблении убегают вперед). Рекомендое динамометром давление спирали должно колебаться от 53 до 65 дН/мм (дециньютон на миллиметр). Зеленый сектор показывает временной промежуток, когда часам можно доверять полностью. Счастливчик Фелипе Масса, талант которого Милль заметил, еще когда тот был тест-пилотом команды Sauber, единственный гонщик, на чьем рукаве во время гонки можно увидеть часы.

Привод с запасом хода

Седьмая версия Jaeger-LeCoultre для Aston Martin

Екатерина Истомина |



ТИТАНОВЫЙ КОРПУС 44 мм в диаметре, МАНУФАКТУРНЫЙ МЕХАНИЗМ CALIBRE 756. ТЕХНИЧЕСКАЯ ОСОБЕННОСТЬ ЧАСОВ — ИНДИКАТОР ЗАПАСА ХОДА, ВСТРОЕННЫЙ В БЕЗЕЛЬ. ЛОГОТИПЫ ВЫГРАВИРОВАНЫ НА ЗАДНЕЙ КРЫШКЕ. AMVOX7 ПОСВЯЩЕН НОВОЙ МОДЕЛИ ASTON MARTIN VANQUISH

ЦИФЕРБЛАТ AMVOX7: великолепная иллюзия крутящегося колеса

ЧАСОВАЯ мануфактура из Валле-де-Жу Jaeger-LeCoultre представит в первых числах ноября новую версию своей автомобильной модели AMVOX — хронограф с запасом хода. Полное название часов звучит как AMVOX7. У них круглый легкий титановый корпус 44 мм в диаметре, дата и запас хода в 65 часов — индикатор размещен на ободке корпуса, что и является технической особенностью модели. В AMVOX7 установлен мануфактурный механизм Jaeger-LeCoultre Calibre 756, выдающий 28 800 полуколебаний в час. Логотипы часовой и автомобильной марок традиционно выгравированы на задней крышке корпуса.

Часы Jaeger-LeCoultre для Aston Martin, а на сегодняшний день выпущено уже шесть моделей AMVOX, всегда привлекают внимание: ведь сотрудничество между двумя брендами началось еще в середине 1910-х, когда Эдмон Жежер разрабатывал приборы для панельных досок новоиспеченного британского автомобильного ателье. Так что союз этих марок — самый древний в автомобильно-часовой истории.

Сегодня подобные кооперации между часовыми и автомобильными компаниями считаются делом совершенно обыкновенным: так, Breitling с 2003 года экипирует Bentley и делает приборы для панельных досок для Continental GT. TAG Heuer сотрудничает с Tesla, Blancpain — с Lamborghini, Hublot — с Ferrari, а в Vlgari в мае этого года неожиданно выпустили часы в честь Maserati, заменив давнего «поставщика» итальянцев марку Audemars Piguet.

Все часовщики, сотрудничающие с автомобильными компаниями, стараются привнести автомобильный стиль в стиль часовой. Так, Vlgari размещают на задней крышке хищный «трезубец» Maserati, на циферблате Hublot красуется «жеребец» Ferrari, Breitling имитирует рисунок шин на каучуковом браслете, а Blancpain шьет ремешки из того же материала, что в Lamborghini используют для обивки салона своей модели Gallardo. И только часовые инженеры Jaeger-LeCoultre подходят к собственным автомобильным часам как к самостоятельному художественному и техническому продукту. Задача здесь куда более сложная: не просто отметить ярким логотипом, а попытаться выразить в часах суть данного автомобиля. А суть здесь —

турным часовым правилам. Циферблат устроен таким образом, что напоминает графический рисунок, технический чертеж детали машины. В круг корпуса вписан круг циферблата, на котором, в свою очередь, и проступает этот самый «чертеж». Так получается великолепная иллюзия крутящегося колеса, постоянного привода, непрерывного автомобильного движения. Еще большей динамики добавляет палитра: антрацит, черный и красный цвета.

В серии AMVOX были и турбийон (AMVOX3 Tourbillon GMT), и будильник (AMVOX1 Alarme), и хронограф (AMVOX5 World Chronograph), теперь есть и часы с запасом хода. В AMVOX3 Tourbillon GMT был встроен ключ, которым можно было открыть дверь и завести Aston Martin Rapide. AMVOX7 никаким инновационным ключом не оснащен, но зато отсылает к другой модели Aston Martin — Vanquish (рисунок решетки радиатора повторяется на циферблате). И совершенно неважно, владеете ли вы Aston Martin. AMVOX Jaeger-LeCoultre — самостоятельный инженерный и артистический продукт.

Сегодня подобные кооперации между часовыми и автомобильными компаниями считаются делом совершенно обыкновенным: так, Breitling с 2003 года экипирует Bentley и делает приборы для панельных досок для Continental GT. TAG Heuer сотрудничает с Tesla, Blancpain — с Lamborghini, Hublot — с Ferrari, а в Vlgari в мае этого года неожиданно выпустили часы в честь Maserati, заменив давнего «поставщика» итальянцев марку Audemars Piguet.

Все часовщики, сотрудничающие с автомобильными компаниями, стараются привнести автомобильный стиль в стиль часовой. Так, Vlgari размещают на задней крышке хищный «трезубец» Maserati, на циферблате Hublot красуется «жеребец» Ferrari, Breitling имитирует рисунок шин на каучуковом браслете, а Blancpain шьет ремешки из того же материала, что в Lamborghini используют для обивки салона своей модели Gallardo. И только часовые инженеры Jaeger-LeCoultre подходят к собственным автомобильным часам как к самостоятельному художественному и техническому продукту. Задача здесь куда более сложная: не просто отметить ярким логотипом, а попытаться выразить в часах суть данного автомобиля. А суть здесь —



ДВЕ ПРЕДЫДУЩИЕ «АВТОМОБИЛЬНЫЕ» МОДЕЛИ JAEGER-LECOULTRE: AMVOX2 CHRONOGRAPH CONCEPT EDITION (СЛЕВА) И AMVOX3 TOURBILLON GMT

В небе над Москвой С Breitling Jet Team

Летала Екатерина Истомина |



«Альбатросы» BREITLING JET TEAM ИСПОЛНЯЮТ ФИГУРЫ ВЫСШЕГО ПИЛОТАЖА

МОЙ ПИЛОТ из Breitling Jet Team Кристоф Декетелер по прозвищу Дуки сидит впереди меня, накрытый воздушным стеклянным колпаком. Я сижу сзади, во второй кабине курсанта. С Дуки мы общаемся через черный шнур коммуникатора: меня очень волнует то, что я не знаю, как катапультироваться, хотя мне объясняли, прежде чем надеть на меня комбинезон. Дуки долго говорит по-французски (он родом, на мое счастье, из Дижона), что нужно будет «дернуть за грушу, выдавить стекло». Дуки рекомендует мне не нервничать, начинает присвистывать «Богему» Шарля Азнавура и обещает, что, как только мы начнем заходить на «мертвую петлю» (он говорит, впрочем, просто «петля»), он предупредит меня.

«Альбатросы» (L-39C Albatros) — военные тренировочные самолеты, построенные в Чехии и приобретенные Breitling Jet Team в постсоветской Эстонии. На мой женский взгляд, это немного переформатированные советские «МиГи», тем более в кабине можно обнаружить надписи на русском языке «Курсант! Дерни за грушу! Выдави стекло» (я цитирую, конечно, приблизительно). «Альбатросы» летают стаями — минимум по четыре в каждой. Задача

— шоу-пилотаж, исполнение воздушных трюков. Нам с Дуки (плюс еще трем «Альбатросам», которые летят в нашей группе) предстоят две «петли Нестерова». Сказать ли, что это страшно? Я видела, что после «петель», после приземления курсантов, подобных мне, выносят из кабин на руках.

Это не страшно, это круто. Когда-то, в 2003 году, я уже летала с этим Дуки на испано-португальской границе. На таком же «Альбатросе»: мы тогда сделали три «петли» и одну «бочку». Удивительное ощущение, когда самолет ложится спинкой на воздух и земля вдруг оказывается небом, на котором висят домики. Самолет лежит на спине всего минуту с небольшим, но «небесные» домики запоминаются навсегда.

Дуки рассказывает через коммуникатор, как он любит свой «Альбатрос». И я люблю самолеты: они очень трогательные, со своими храбрыми крыльями, с вздернутым хвостом, с шасси, которое убирается в железный пухлый животик. Трудно сказать, кто в этой жизни налетал больше часов: я или Дуки? Не имеет значения. В нашей с ним жизни еще на один час полета стало больше.



ПРЕДОСТАВЛЕНО BREITLING

Дождливая
московская погода
не внесла коррективов
в расписание полетов



ПРЕДОСТАВЛЕНО BREITLING

ПРЕДОСТАВЛЕНО BREITLING



ПРЕДОСТАВЛЕНО BREITLING

БРЕЙТЛИНГ ДЖЕТ ТИМ
БАЗИРУЮТСЯ В ДИЖОНЕ



ПРЕДОСТАВЛЕНО BREITLING

Руководитель Breitling
Jet Team Жак Ботлен:
10 500 часов налета
и прозвище в команде
Быстрый

Быстродействующие аппараты На Парижском автосалоне

Побывал Хасан Ганиев |



BENTLEY
CONTINENTAL GT3



ОНИ совсем не практичны, не экономичны и, как правило, не экологичны. На них опасно ездить, и для них очень мало подходящих дорог. Они очень дороги, и их покупают единицы. Но зато о них мечтают миллионы. Они главные звезды любого шоу. Спорткары — бесподобно красивые, бессмысленно мощные, безудержно быстрые и бесконечно желанные. Последний Парижский автосалон вновь подтвердил старую истину: все преходящее, а иррациональная любовь к спортивным автомобилям вечна.

Премьера нового Jaguar F-Туре стала едва ли не главным событием нынешней автомобильной осени и главного французского автошоу. Закрытый показ модели состоялся как раз накануне первого дня работы салона. Местом презентации был выбран Музей Родена, чтобы ни у кого не возникло сомнений: новый родстер метит прямоком в вечность, то есть в классику, какой сегодня единодушно признано творение Малкольма Сойера — знаменитый E-Туре. Главный дизайнер Jaguar F-Туре

— шотландец Ян Каллум, который, по его собственному признанию, и профессию выбрал после того, как мальчиком увидел тот самый Jaguar. С детства начав рисовать скетчи и отсылать их в резиденцию компании Jaguar на Браунс-лейн, Каллум, по его словам, оставался в плену «жгучего желания» сделать нечто сравнимое с идеалом. Burning desire — это не только суть творческого метода автора новой модели, но и свежесочиненный гимн F-Туре, исполненный на премьере автомобиля американской певицей Ланой Дель Рей. Как сказал один из боссов Jaguar, эту исполнительницу и F-Туре роднит уникальное сочетание аутентичности и современности. F-Туре действительно аутентичен, но в то же время в нем есть дизайнерское своеобразие — взять, к примеру, спрятанные в двери ручки, которые выдвигаются навстречу ладони водителя при нажатии. Или такой же потайной, при поверхностном взгляде принимаемый за часть багажника задний спойлер, поднимающийся на скоростях свыше 100 км/ч. Традиционным смотрит-

ся мягкий тент, который, однако, является частью вполне современной конструкции крыши, складывающейся и раскладывающейся всего за 12 секунд. У владельца заднеприводного родстера есть выбор в том, что будет рычать под капотом автомобиля, — либо один из двух шестицилиндровых двигателей объемом 3 л и мощностью 340 и 380 л. с., либо пятилитровая «восьмерка» мощностью 495 л. с. Последняя разогнается до сотни всего за 4,3 сек, а от 80 до 120 км/ч за 2,5 сек. Максимальная скорость автомобиля составляет 300 км/ч. Все модели оснащены восьмиступенчатым автоматом Quickshift.

Сопоставимой по красоте и духу серийной новинкой Парижского салона стал кабриолет Maserati GranCabrio MC. Однако эффектным в этом автомобиле, дизайн которого во много унаследовал черты уже демонстрировавшегося купе, можно считать исключительно динамические характеристики. Цифры «от нуля до сотни за 4,9 сек.», а также максимальная скорость в 289 км/ч делают GranCabrio MC самым быстрым ка-

бриолетом марки за всю ее историю. Под капотом у автомобиля тот же 4,7-литровый бензиновый V8 (460 л. с.), что стоит на GranTurismo MC Stradale и GranTurismo Sport. Шестиступенчатая автоматическая коробка передач с лонч-контролем может работать в разных режимах: Auto-Normal и Auto-Sport или Manual-Normal и Manual-Sport. Но какой бы режим водитель ни выбрал, он может быть уверен, что автомобиль просто подчиняется его мыслям, меняя ступени не просто быстро, а неувлимо быстро. Короче — мгновенно.

Обычно к стенду компании Lamborghini лишь во вторую очередь приходят посмотреть на энергичное выступление лучезарного президента Стефана Винкельмана и эротический перформанс итальянских «бамбини». Первичный объект любопытства — автомобили. Однако в этот раз компания из Санта-Агаты выступила достаточно скромно, показав формально новую, но все же серийную модель Gallardo. Предвидя, что некоторым автолюбителям будет недостаточно мелких заводских поправок,



JAGUAR F-TYPE



ГИБРИДНЫЙ 3,7-ЛИТРОВЫЙ
двигатель V8 новой серийной модели
Lamborghini Gallardo выдает 600
«лошадей». Общий вес автомобиля
ничтожен: 1100 килограммов



LAMBORGHINI
GALLARDO LP 560-4

компания предоставила им самим заниматься украшательством. И предложила целую линейку новых колесных дисков, а также так называемых стильных пакетов с особо выкрашенными спойлерами, решетками и другими навесными деталями. Для самых решительных предназначена версия Edizione Tecnica с радикально матово-черным кузовом, оранжевыми стойками и оранжевыми воздухозаборниками, задранном до небес антикрылом и карбонокерамическими тормозами.

Mercedes-Benz CLS Shooting Brake, по своей сути, не что иное, как универсал. С задним мягким диваном на трех пассажиров, багажником на 590 л с полом, выложенным пижонскими деревянными рейками. Mercedes-Benz CLS Shooting Brake, пройдя через руки специалистов AMG, которые готовы поставить свой 5,5-литровый двигатель V8 с двумя турбинами мощностью около 530 л. с. даже на самокат, способен стряхнуть полуденную дрему с водителя за считанные секунды. Если быть совсем точным — за 4,4 сек. Тип автомоби-

ля, который представители шуттгартской компании без всяких угрызений совести называют «купе-универсал», будоражит мысль и провоцирует на дополнительные творческие изыскания. Неудивительно, что свою тюнинг-версию модели представило и ателье Brabus. Оно еще немного зарядило и без того огнедышащие моторы автомобиля, а кроме того, придало ему гоночный вид, установив подвеску с регулируемыми амортизаторами Bilstein, более мощные тормозные механизмы и 20-дюймовые колесные диски Brabus Monoblock.

Однако по-настоящему выстрелила на Парижском автосалоне другая новинка от Mercedes. Представленная как «самый мощный и быстрый в мире электромобиль» модель SLS AMG Electric Drive уже практически готова к запуску на конвейере. Представители компании уже называют ориентировочную цену, по которой он будет продаваться в Европе со следующего года, — €415 тыс. Этот окрашенный в какой-то фантастический голубой, люминесцирующий цвет под названием AMG electricbeam magno

полноприводной электрокар начисто лишен «экологического греха» своих бензиновых собратьев. Автомобиль работает от энергии разработанных британской фирмой High Performance Engines литиево-ионных батарей с водяным охлаждением емкостью 60 кВт•ч. Для их зарядки от обычной сети требуется 20 часов. На специальных станциях этот процесс сокращается до трех часов. Суммарная мощность четырех электромоторов, которые установлены на колесах машины, составляет 751 л. с., что значительно больше, чем у обычного SLS AMG. Максимальный крутящий момент — 1000 Нм. С места и до 100 км/ч машина весом всего 2095 кг разгоняется за 3,9 сек. Максимальная скорость ограничена 250 км/ч. Зато дальность пробега на одной подзарядке весьма внушительная — 250 км. Водитель вправе выбрать режим передвижения, в котором он будет расходовать запасы электроэнергии: Comfort (C), Sport (S) или Sport plus (S+). Для каждого режима записан специальный «рев» мотора, который по природе своей вообще-то абсолютно лишен голоса.

Лавры самого быстрого серийного электрокара у Mercedes мог бы отобрать французский автомобиль Exagon Furtive-eGT. Заявленные динамические характеристики этого детища гонщиков команды Exagon Engineering действительно выглядят отлично: разгон до «сотни» — 3,5 сек., максимальная скорость — 250 км/ч с электронным ограничением и около 300 км/ч без ограничений. Однако помимо двух электродвигателей Siemens на задней оси, суммарная мощность которых составляет 402 л. с., у автомобиля есть на всякий случай и двигатель внутреннего сгорания: он заметно увеличивает дальность пробега гибрида с 360 км по городу или 290 км по трассе до 800 км. Водитель Exagon Furtive-eGT может выбрать на свой вкус один из четырех режимов движения: City, Eco, Standard или Sport.

Еще один эффектный гибридный спорткар Парижского салона — концепт Peugeot Onyx. Двери и крылья этого автомобиля сделаны из отполированной до зеркального блеска и совершенно лишенной ла-



PEUGEOT ONYX



MERCEDES-BENZ SLS
AMG COUPE
ELECTRIC DRIVE

SLS AMG ELECTRIC DRIVE
MERCEDES-BENZ заявлен как
«самый мощный и быстрый
в мире электромобиль»



PORSCHE 911
CARRERA 4

кокрасочного покрытия листовой меди. Со временем медь должна окисляться и, приобретая оттенок естественной патины, принимать благородный скульптурный вид. Другие детали кузова выполнены из черного матового углеродного волокна. Из монолитного углепластика сделана рама автомобиля, которая состоит из 12 частей и весит всего 100 кг, ничтожен и общий вес — лишь 1100 кг. Гибридный 3,7-литровый двигатель V8 выдает 600 л. с., крутящий момент передается на задние колеса через шестиступенчатую секвентальную коробку передач. Электромотор благодаря литиево-ионным батареям, которые могут аккумулировать кинетическую энергию торможения, добавляют автомобилю еще 80 л. с. В оформлении интерьера суперкара использованы совершенно оригинальные материалы. Например, передняя панель выполнена из так называемого газетного дерева — структура дерева симитирована при помощи спрессованных старых газет, и на них даже заметна типографская краска. Пол, стены и потолок Опух обтянуты

напоминающим войлок материалом, сшитым без единого шва.

Британская компания McLaren подарила публику своим футуристическим суперкаром с карбоновым монококом McLaren P1. Это пока еще концепт, но «готовый уже практически на 95%», так что в следующем году из него обещают сделать живой образец: всего 500 экземпляров по цене около £800 тыс. за каждый. Управляющий директор McLaren Энтони Шерифф пообещал, что это будет «самый впечатляющий, самый технологически продвинутый и самый динамичный суперкар, который когда-либо выпускался». И хотя, каковы будут технические характеристики, он не признался, английские журналисты уже пишут, что автомобиль с большой долей вероятности получит ту же силовую установку, что и модель McLaren MP4-12C. Соотношение мощности и веса P1 составит более 600 л. с. на тонну, при этом вес нового суперкара будет около 1300 кг. Автомобиль получит систему рекуперации кинетической энергии KERS, аналогичную той, что стоит

на болидах «Формулы-1». Управлять этой системой можно будет при помощи кнопок на рулевом колесе. Активный задний спойлер будет выдвигаться на 120 или 300 мм в зависимости от скорости автомобиля, обеспечивая ему достаточную прижимную силу.

Спортивный универсал Panamera Sport Turismo отражает будущие тенденции в дизайне спорткаров Porsche. Автомобиль помимо 3-литрового бензинового двигателя V6 мощностью 333 л. с. оснащен параллельной гибридной силовой установкой. Есть еще и 95-сильный электромотор, исключительно на его тяге можно набрать скорость до 130 км/ч. До сотни машина разгоняется быстрее, чем за 6 сек., а среднему расходу топлива при смешанном цикле позавидует любая малолитражка — 3,5 л на 100 км.

Дизайнерским экспериментом по большей части можно признать и новый концепт Lexus LF-CC, в котором воплощены черты будущего семейства IS. Однако ничуть не меньше в автомобиле привлекают оригинальная головная оптика, уникальный цвет кузова, Fluid Titanium, новая

силовая установка из 2,5-литрового четырехцилиндрового бензинового двигателя и электромотора совокупной мощностью 200 л. с. и, конечно, выполненный в рамках философии Human Machine Interface салон, где царит «прогрессивная роскошь» и особо выделяется приборная панель, состоящая из двух ярко выраженных зон — с многофункциональным монитором сверху и инновационным сенсорным экраном для управления различными системами автомобиля внизу.

Впрочем, по части экспериментов никто в Париже не смог переплюнуть концепт Espera Sbarro 8. Этот углеволоконный хотрод с 360-сильным двигателем от Maserati был создан студентами школы дизайна Espera Sbarro Montbeliard всего за восемь недель. Веселые студенты, очевидно, не особо занимались аэродинамикой и технической частью автомобиля, зато поспешили снабдить его магнитолой на базе Android и планшетным компьютером, для выхода в интернет и связи с онлайн-рынком Asteroid Market.

Мемориальный заезд Sergio Pininfarina в музее Ferrari

Екатерина Истомина |



FERRARI DINO 206 GT, 1968

26 ОКТЯБРЯ президент и председатель совета директоров Ferrari Лука ди Монтедземоло, вице-президент компании Пьеро Феррари и представители семьи Пининфарина открывают в музее марки экспозицию, посвященную автомобилям великого дизайнера Серджио Пининфарина. Серджио Пининфарина, возглавлявший предприятие своего отца Баттисты Фарини с 1961 по 2001-й, скончался в Турине 3 июля 2012 года. Нынешняя экспозиция в музее Ferrari — первая, посвященная ему после его смерти.

Автомобильная выставка, которая продлится до 7 января будущего года, будет разделена на три части. В первой, названной «Pininfarina and races», окажутся гоночные машины: например, 250 LM, модель, побеждавшая в суточной французской гонке 24 Heures du Mans, 250 SWB, на которой легендарный британский гонщик сэр Стирлинг Мосс выиграл Touring Trophy, и экспериментальная модель Formula 1 Sigma.

Во второй — «Pininfarina and concept cars» — покажут и иные кузовные эксперименты мастера, созданные им в студии в Турине. Это и Modulo, и P6, и экстравагантный концепт Pinin («Пинин», или же «Малыш» на пьемонтском диалекте — семейное прозвище отца Серджио) — единственная в мире машина Ferrari, имеющая четыре двери.

И, наконец, последняя часть, которую в Ferrari считают самой важной, получи-

ла название «Pininfarina and Grand Turismo cars»: 11 блистательных автомобильных моделей, включая и Berlinetta. Экспозиция будет сопровождаться рисунками, эскизами, уменьшенными автомобильными моделями, а также рядом записанных на кинолентку интервью. В одном из них, например, Энцо Феррари рассказывает о Серджио Пининфарине: о том, как они познакомились (это было 60 лет назад), как работали вместе, как дружили.

Итальянский автомобильный дизайн второй половины XX века представлен выдающимися авторами. Это Джорджетто Джуджаро с его космическими, футуристическими моделями. Кстати, пять лет назад на Комо, на «Конкурсе элегантности» мне повезло увидеть его великий «Бумеранг» 1972 года, почти плоский автомобиль, в котором водитель и пассажир размещаются как в современном болиде, практически лежа. Это и семья Бертоне, Джованни и Нуччио, делавшие образцы для Lancia, Mercedes-Benz, Lamborghini, Volvo, Fiat и, конечно, для Alfa Romeo. Это и ателье Ghia, много работавшее для американского автомобильного рынка, для гигантов вроде Chrysler и Ford, но не забывавшее и о собственных национальных брендах вроде Maserati, Lancia, Alfa Romeo, Ferrari и Fiat, а также о Bugatti, Simca и Jaguar.

И футурист Джуджаро, и аристократы Бертоне, и промышленники из Ghia, и Пининфарина были заодно: в период индустриального промышленного бума и

превосходства конвейерного производства они не переставали отстаивать первичность и важность художественного почерка в автомобилестроении. Они воспринимали автомобиль не только как средство передвижения, позволяющее попасть из точки А в точку Б. Они воспринимали автомобиль как художественный объект, как результат творческих исканий и настоящего искусства.

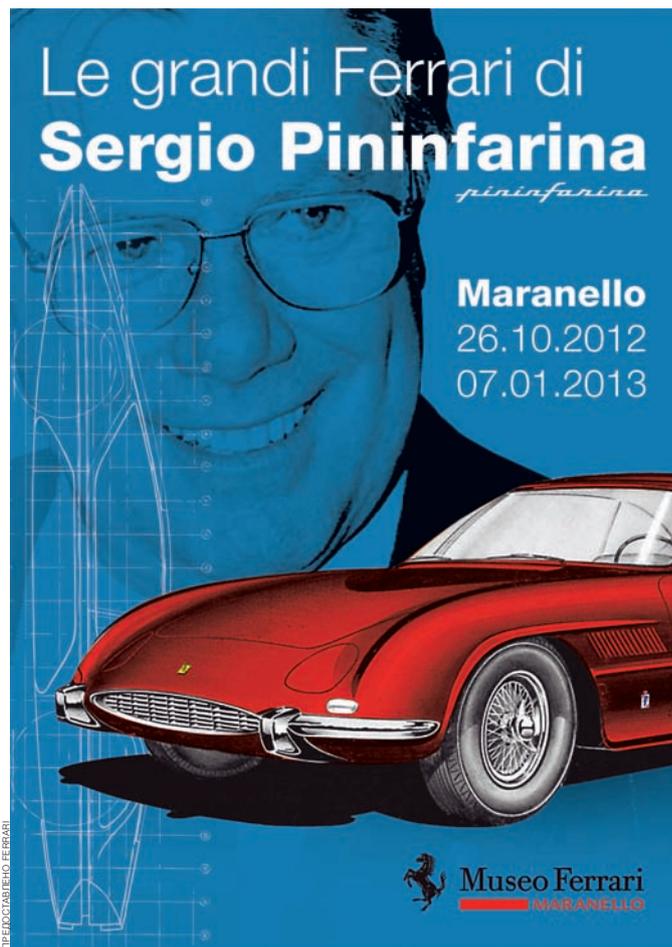
В заслугу Пининфарине, профессору Туринского политехнического университета, ставится и еще одно: он сумел доказать, что авторские автомобили не являются любопытными игрушками из допотопных ателье, старых carrozzeria, кузовных мастерских. К концу жизни Серджио Пининфарина у его компании Pininfarina было три собственных завода, которые выпускали до 50 тыс. автомобилей в год. Пининфарина соединял собственный стиль и коммерческое производство, породу машины и ее ходовые качества. Вот почему все его автомобили достойны музея.



FERRARI PROTOTIPO P6, 1968



FERRARI BERLINETTA GT, 1962



ДИЗАЙНЕРЫ БЕРТОНЕ И ДЖУДЖАРО, бюро Ghia и Pininfarina доказали, что авторские автомобили выдерживают коммерческое производство

Гонщик за секундами

Джек Хойер и его время

Алексей Тарханов |



ИНЖЕНЕР, ЧАСОВЩИК И ГОНЩИК-ЛЮБИТЕЛЬ ДЖЕК ХОЙЕР — ПРАВНУК ЭДУАРДА ХОЙЕРА, ОСНОВАВШЕГО ЧАСОВУЮ КОМПАНИЮ В 1887 ГОДУ. ДЖЕК ХОЙЕР ВЕРНУЛСЯ В TAG HEUER БЛАГОДАРЯ ПРЕЗИДЕНТУ МАРКИ ЖАН-КРИСТОФУ БАБЕНУ

ГОНКИ — ЭТО СИМВОЛ НАШЕГО МИРА, который с каждым годом становится все быстрее и быстрее. Я счастлив, что мои часы измеряли это время

УДИВИТЕЛЬНОЕ, наверное, ощущение — вернуться в часовую компанию, которую создали твои предки, которая когда-то тебе принадлежала и которую у тебя отобрала кварцевая революция.

Джек Вильям Эдуард Хойер — правнук Эдуарда Хойера, основавшего марку в 1887 году, напоминает мне седого военспеца в Красной армии, которого умные комиссары выбрали командиром. Джек провел вдали от TAG Heuer несколько лет, и надо отдать должное президенту компании Жан-Кристофу Бабену, после того, как TAG Heuer был куплен группой LVMH, Бабен пригласил Джека Хойера стать почетным президентом старинной швейцарской часовой марки. Его задача — представлять историю марки по всему миру, следить за преемственностью и беседовать с любопытными журналистами во всех странах, где носят часы TAG Heuer.

Ему исполнилось восемьдесят, но это привычная для него работа. В последний раз мы встречались с Джеком Хойером в

Москве в кофейне отеля Hyatt на Петровке. Встреча была назначена на раннее утро, я зевал и спасался кофеином, а Джек был свеж, молод и весел, при том что у меня было как-никак два часа форы по Гринвичу. Таких людей теперь не делают, это иное поколение часовых менеджеров. Как и их предки, великие швейцарские часовщики XIX века, они готовы сорваться с места и лететь за океаны с чемоданчиком хронографов и одной сменной белья.

Интересно, готовился ли он с детства занять место отца, или в те годы у молодого швейцарца были другие планы? Может быть, часовое дело казалось ему тогда скучноватым?

— Отчасти, — говорит Хойер. — Мой дед и мой отец все время пропадали на часовой фабрике. Она была рядом с домом. Когда к нам приходили гости, это были по большей части коллеги или клиенты, и разговор чаще всего заходил о часах. Мне нравилась техника, но хотелось чего-то менее традиционного.

Молодой Хойер отправился учиться в политехническую школу в Цюрихе, одну из самых влиятельных в мире инженерных институтов. Он изучал электронику, и это заставило его вернуться к проблемам часов и хронометража. Компания Heuer как раз была известна хронографами, применявшимися для измерения скорости на автомобильных гонках. В то время спортивный «таймкипинг» переходил на электронные устройства, которые лишь дублировались механическими.

Работать он начал в американской компании в Бостоне, но вскоре семья призвала его домой. Впрочем, связи с Америкой остались и не раз сослужили ему хорошую службу. С именем Джека связаны, по крайней мере, три замечательные часовые истории. Это изобретение автоматического хронографа. Это создание серии Carrera. И наконец, это один из лучших в мире примеров часовой рекламы — фильм «Ле-Ман» с участием Стива Маккуина.

В конце 1960-х часовщики включились в гонку за автоматический хронограф, невиданную ранее комбинацию двух часовых усложнений. Хронографы, гибриды часов и секундомера, позволявшие запускать и останавливать секундную стрелку, измеряя короткие отрезки времени, делали многие. Выпускались и «автоматы» — часы с механизмом, заводящимся от движения руки. И то и другое в одном корпусе не делал никто. Два друга, два часовых президента Джек Хойер и Вилли Брайтлинг договорились разработать автоматический хронограф вместе. Внешне идея была проста. Они решили сложить появившиеся механизмы с автоподзаводом фирмы Vignep с хронографом, разработанным другой фирмой — Dubois-Dergraz, знаменитой своими «усложнениями», которые они добавляли к часам по заказам разных марок. Но технически это было очень непростой задачей.

— Мы хотели снабдить хронограф автоматическим подзаводом. О кварце и батарейках тогда еще не было и речи, а потому



Гонщик Хуан Мануэль Фанхио, участник Ралли Carrera Panamericana (слева), а также актер и гонщик Стив Маккуин носили часы Джека Хойера и были послами часового искусства марки



МОДЕЛЬ CARRERA TAG HEUER CALIBRE 17 JACK HEUER 80TH BIRTHDAY, СОЗДАННАЯ НА МАНУФАКТУРЕ В ЧЕСТЬ 80-ЛЕТИЯ ДЖЕКА ХОЙЕРА. ДИЗАЙН ЭТИХ ЧАСОВ, КАК И ДИЗАЙН ОРИГИНАЛЬНОЙ МОДЕЛИ 1964 ГОДА, БЫЛ ВЫПОЛНЕН САМИМ ХОЙЕРОМ. ДЛЯ ЮБИЛЕЙНОЙ МОДЕЛИ ОН ВЫБРАЛ СЕРЕБРИСТО-СЕРЫЕ ТОНА, А СТРЕЛКИ СЧЕТЧИКОВ ХРОНОГРАФА, ВИНТАЖНЫЙ ЛОГОТИП HEUER И ЦИФРУ 80 ТАХИМЕТРИЧЕСКОЙ ШКАЛЫ ДЖЕК ХОЙЕР ПОМЕТИЛ КРАСНЫМ ЦВЕТОМ

избавить человека от необходимости завести часы значило намного опередить конкурентов, дать нашим часам совершенно новое качество.

К Базельскому салону 1969 года Breitling и Heuer выпустили сотню новых механизмов. Созданный сборной командой часовщиков автоматический хронограф положил начало одной из самых знаменитых моделей марки — Мопасо, которые и блеснули на руке у Стива Маккуина в фильме «Ле-Ман». Отныне все знают, что эти часы про гонки и гонщиков.

Мопасо стал первым в мире водонепроницаемым хронографом в квадратном корпусе. Ранние серии с заводной головкой на левой стороне и кнопками хронографа на правой оказались в Голливуде благодаря швейцарскому гонщику Жо Сифферу.

— Он был национальным героем, — говорит Хойер. — Еще бы: первый швейцарец, выигравший «Формулу-1». Он любил наши часы и покупал их с большой скидкой, а за это носил на своем комбинезоне логотип Heuer и ставил наш знак на все машины, на которых он участвовал в соревнованиях.

В итоге Жо Сиффер стал, как это сейчас называют, «послом марки» — совершенно новый ход в часовой рекламе, который придумал Джек.

Фильм снимали в Ле-Мане, и одним из инструкторов Маккуина был приглашен как раз Жо Сиффер. Как вспоминает Хойер, они очень подружились с Маккуином, и швейцарец стал для Стива примером для подражания. В кадре он стал носить точно

такой же комбинезон с логотипом Heuer и надел на руку Мопасо с голубым циферблатом. Лучшей рекламой для марки нельзя было и придумать — имя и лицо Маккуина до сих пор завораживает клиентов. Недаром те самые часы, которые он носил на съемках, были недавно проданы с аукциона за \$799,5 тыс.

Квадратные Мопасо появляются каждый год в новой расцветке, в новых материалах и даже с новыми механизмами. Форма болидов «Формулы-1» — гениальный компромисс между торчащими, как у трехколесного велосипеда, колесами и корпусом, слепленным по лекалам реактивных истребителей. Дизайн классического хронографа Мопасо — гениальный компромисс между кругом циферблата и прямоугольным корпусом с квадратными хронографическими шкалами, между тонким изгибом боковых граней и скошенными кнопками отсчета секунд. Часы стали более «причесанными», более гламурными, менее пестрым, но — надо отдать часовщикам должное — они ухитряются не потерять тот бунтарский дух семидесятых, который оживил эти часы благодаря предвидению Джека Хойера.

Именно Джек Хойер установил связи с главными «конюшнями» «Формулы-1», и прежде всего с Ferrari. Запатентовав в 1965-м электронный хронограф, способный измерять одну тысячную долю секунды, марка стала опекает самые главные автомобильные соревнования. Когда Энцо Феррари понадобились специалисты

по хронометражу, именно Heuer оказала им помощь и была за это вознаграждена постоянным местом на капоте их гоночных болидов и машин Gran Turismo, а потом и возможностью сделать для итальянцев специальные часы в цветах Ferrari.

Из любви к автомобилям родилась и Carrera, выдающийся хронограф своего времени, остающийся до сих пор одной из главных линий TAG Heuer. Своим именем она также обязана Джеку. «Каррерой» она была названа в честь знаменитой мексиканской гонки Carrera Panamericana. В 1950-х это была самая опасная и самая модная автомобильная гонка. Джек сразу оценил возможности названия: «Оно оказалось эмоциональным, динамичным, элегантным, легко произносимым на всех языках». Но еще важнее был дизайн, который он до сих пор считает предельно функциональным, воплощающим в себе знаменитый принцип европейской авангардной архитектуры, — «форма следует функции».

Carrera сделалась образцом для двухкнопочных хронографов в круглом корпусе и до сих пор остается самой продаваемой из линий TAG Heuer. Недаром в подарок к 80-летию Джека Хойера была выпущена именная Carrera с автографом человека, благодаря которому компания удержалась на треке времени.

«Гонки — это символ нашего мира, который с каждым годом становится все быстрее и быстрее. Я счастлив, что мои часы измеряли это время», — говорит Джек Хойер.



Ящик виски The Macallan в честь Питера Блэйка

Илья Нагибин |



СЭР ПИТЕР БЛЭЙК, ОСНОВАТЕЛЬ БРИТАНСКОГО ПОП-АРТА, ПОПОЛНИЛ СВОЮ КОЛЛЕКЦИЮ РАРИТЕТОВ ИМЕННЫМ ВИСКИ THE MACALLAN



САМАЯ ИЗВЕСТНАЯ РАБОТА ПИТЕРА БЛЭЙКА — ОБЛОЖКА ДЛЯ АЛЬБОМА THE BEATLES «ОРКЕСТР КЛУБА ОДИНОКИХ СЕРДЕЦ СЕРЖАНТА ПЕППЕРА», СНЯТАЯ 30 МАРТА 1967 ГОДА



ШОТЛАНДСКИЙ производитель виски The Macallan выпустил арт-объект в честь 80-летия сэра Питера Блэйка — художника, которого называют основателем британского поп-арта. Это не просто произведение искусства, а произведение искусства, наполненное коллекционным виски. Можно совсем ничего не рассказывать про картины и выставки Питера Блэйка, а назвать всего лишь одну его работу, чтобы стало понятно все, — ее точно хотя бы раз видел каждый. Это обложка альбома The Beatles «Оркестр клуба одиноких сердец сержанта Пеппера».

Цветастый коллаж из «Битлов», их восковых двойников, изображений всевозможных знаменитостей, наклеенных на картон, и кучи разных предметов стал темой бесчисленных диссертаций. Как пишут искусствоведы: «Выбирая метод коллажа, автор демонстрирует свою „непричастность“ к созданному образу, так как он сознательно фиксирует готовые изображения, не интерпретируя их». Зато интерпретации получившейся картинке посвятило себя не одно поколение меломанов. Теоретики заговоров даже усмотрели в обложке десятки «свидетельств» гибели Пола Маккартни — в

1960-е существовала конспирологическая, но при этом расхожая версия о том, что настоящий Маккартни погиб в автокатастрофе.

Обложка Питера Блэйка не раз признавалась лучшим оформлением альбома всех времен и народов в рейтингах самых разных журналов и радиостанций, а также удостоилась премии Grammy. Сюжет с концерта пластинки не раз цитировался, пародировался и воссоздавался, в том числе и самим художником.

«По-моему, у них даже была готова униформа, они решили, что оркестр сержанта Пеппера должен выглядеть именно так, — вспоминает Питер Блэйк. — Я подумал, что неплохо было бы сфотографировать их на фоне огромной толпы, состоящей из великих личностей: и из знаменитостей, и из литературных персонажей, и из героев народных сказок... Я составил список тех, кого предполагал снимать. The Beatles отвергли всех и принялись составлять свои списки: Джон и Пол не обошли вниманием даже генералитет, а Джордж Харрисон хотел фотографироваться на фоне двухсот своих знакомых гуру. Ринго Старр бездельничал два дня, а потом сказал: „Я заранее одобряю выбор всех остальных“».

Историческая фотосъемка «Оркестра клуба одиноких сердец сержанта Пеппера» состоялась 30 марта 1967 года.

Название коллекционного релиза 2012 года тоже звучит длинно: «The Macallan и сэр Питер Блэйк празднуют восьмидесятилетие». Современная инсталляция — это дубовый бокс, разделенный на восемь секций. В них находятся миниатюрные копии виски The Macallan каждого десятилетия (с 1930-х по 2000-е) с этикетками, созданными Блэйком. Каждая ячейка содержит набор символов: среди миниатюрных копий любимых предметов самого художника есть, кстати, и изображение The Beatles. Эти вещицы и символы олицетворяют четыре стихии — воду, огонь, воздух и землю, которые, в свою очередь, связаны с процессом изготовления виски. По полочкам разложены самый выдержанный в коллекции виски The Macallan 1937 года, затем — сорта, изготовленные в 1949, 1952, 1969, 1976, 1989, 1997 и 2002 годах.

The Macallan тоже имеет право на искусствоведческие исследования. Этот бренд, например, знаменит самыми маленькими перегонными кубами во всем Спейсайде (долина реки Спей в Шотлан-

дии). От формы и размера куба зависит характер виски — чем пузатее и меньше луковица, тем насыщеннее вкус и аромат. При производстве спирта используется только 16% дистиллята, так называемое сердце. Компания ежегодно тратит миллионы фунтов на закупку в Испании дубовых бочек из-под хереса, а в Америке — из-под бурбона, и здесь знают по именам мастеров, обжигающих бочки.

Директор направления винтажей и раритетов The Macallan Дэвид Кокс говорит о проекте так: «Мы отобрали сорта виски, которые наилучшим образом отражают то, как менялся характер нашей продукции на протяжении этих восьми десятилетий. И мы уверены, что они вызовут огромный интерес у коллекционеров The Macallan и любителей искусства во всем мире». Совместное творение The Macallan и Питера Блэйка выпущено тиражом в 250 экземпляров, небольшая часть лимитированной серии будет распространяться через сайт www.themacallan.com, оставшаяся — продаваться по ориентировочной цене £4,5 тыс. В комплект также входит книга о творчестве сэра Питера Блэйка.

Бонд за 1,6 миллиона фунтов Christie's продал машины, часы и трусы шпиона

Татьяна Маркина |



OMEGA PLANET OCEAN
УШЛИ ЗА £157 ТЫС.



ASTON MARTIN 6 LITRE V12
DBS 2-DOOR COUPE УЕХАЛ
С АУКЦИОНА ЗА £241 ТЫС.



ПЛЯЖНОЕ ПЛАТЬЕ
ДЛЯ КОКТЕЙЛЯ, КОТОРОЕ НОСИЛА
ОЛЬГА КУРИЛЕНКО
В «КВАНТЕ МИЛОСЕРДИЯ»,
ПРОДАЛИ ЗА £10 ТЫС.



ГОЛУБЫЕ ПЛАВКИ LA PERLA
УПлыли за £45 тыс.



ASTON MARTIN DB5
В ОДНУ ТРЕТЬ ВЕЛИЧИНЫ:
ИЗ НОВОЙ СЕРИИ SKYFALL, 2012

ЮБИЛЕЙ бондианы из всех сил отмечают все компании и марки, когда-либо участвовавшие в создании цикла легендарных фильмов. Аукционные дома не остались в стороне: Christie's отпраздновал «50-летие Джеймса Бонда» двумя аукционами. Первый прошел в Лондоне, второй — онлайн; лоты обоих разошлись подчистую и вкуче принесли £1,6 млн.

Живые торги Christie's решил превратить в светское мероприятие: вход туда был возможен только по приглашениям. Еще бы, среди гостей были Роджер Мур, игравший Бонда семь раз, Джуди Денч, исполняющая роль суровой начальницы агента 007, Люси Флеминг, племянница создателя Бонда Яна Флеминга.

Продавалось всего десять лотов, зато каких — из только что отснятого фильма «Координаты Скайфолл». Положение Бонда среди персонажей поп-культуры настолько незыблемо, что нашлись сотни охотников, еще не видевших нового фильма, но уже готовых выкладывать десятки тысяч фунтов за предметы, связанные с их героем. Надо отдать должное и предприимчивости аукционного дома, который каким-то образом заполучил все эти объ-

екты меморабилии прямо со съемочной площадки.

Тут, конечно, была машина Бонда. Правда, она не совсем настоящая — это модель Aston Martin DB5 в одну треть величины. В процессе съемок модель сканировали, обрабатывали на компьютере и приставляли к живому Дэниелу Крейгу. Настоящий автомобиль попал на торги со съемочной площадки предыдущего фильма «Квант милосердия». Конечно, это тоже Aston Martin — машина этой марки, в отличие от девушек, Джеймс Бонд уже полвека сохраняет верность. Двухдверный шестилитровый Aston Martin 6 Litre V12 DBS 2-Door Coupe был оценен в £100–150 тыс. и продан за £241 тыс.

Неотъемлемая часть бондовской меморабилии — наручные часы. В новом фильме Бонд, как и раньше, носит Planet Ocean от Omega, сделанные компанией специально для экшен-съемок в титановом корпусе. Они были проданы за £157 тыс.

Походу приключений своего героя Дэниел Крейг смог не помять два костюма от Tom Ford — темно-синий из шерсти и серый шелковый. Они проданы за £47 тыс. и £30 тыс.

Прикоснуться к самым интимным сторонам жизни непобедимого агента мож-

но было, приобретя его голубые плавки La Perla. Подобные предметы — новость для аукционов бондовской меморабилии. С годами Бонд становится все человечнее, и если раньше было не очень ясно, есть ли у него под костюмом что-то, кроме верности королеве, то теперь ситуация начинает проясняться. Вся прибыль от проданных плавков — £45 тыс. — поступила благотворительной организации «Женщины — женщинам».

Второй аукцион Christie's решил устроить онлайн, то есть обеспечить к предложенным лотам поистине глобальный доступ. Афиши, книги, предметы из фильмов были расположены по хронологии, начиная с первого издания книжки Яна Флеминга «Доктор Ноу» и пепельницы из «Голдфингера», стоявшей на тумбочке в спальне Бонда в отеле Майями.

Некоторые этапы бондианы были представлены только афишами, из других удалось подобрать весьма любопытные предметы. Например, присоски на руки и колени, с помощью которых Бонд — Шон Коннери карабкался по отвесной стене, чтобы проникнуть в логово злодея Блофельда в фильме «Живешь только дважды» (проданы за £15 тыс.). Или странная

штука из металла и резины, которая якобы преобразовывала солнечную энергию в электрическую в фильме «Человек с золотым пистолетом» (£55 тыс.).

Довольно много тут было и одежды Бонда — поношенные Пирсом Броснаном костюм и ботинки из фильма «И целого мира мало» и его же кожаный костюм и высокие ботинки из «Умри, но не сейчас». Предметы гардероба Бонда после аукционов обычно оказываются в витринах частных музеев или коллекций. Иное дело — костюмы девушек Бонда, которые можно и надеть. Например, шелковый сарафан в цветах, который можно заметить на Хэлли Берри, прежде чем она его сбросит и нырнет в море в ярко-розовом бикини (в фильме «Умри, но не сейчас»). Или коктейльное платье Prada, в котором Ольга Куриленко бродит по пустыням Боливии («Квант милосердия»). Оба платья проданы за £10 тыс.

Завершили торги два специальных юбилейных лота: афиша с автографом Крейга и изображением всех актеров, игравших Бонда, выпущенная всего в 25 экземплярах, и набор винтажного шампанского Bollinger, которое агент 007 пьет уже четыре десятилетия.

Океан чувств

На берегу Атлантики в Royal Barriere

Алексей Тарханов |



АЛЕКСЕЙ ТАРХАНОВ



АЛЕКСЕЙ ТАРХАНОВ

ROYAL BARRIERE
МОГ БЫ СТОЯТЬ
И ВО ФРАНЦУЗСКОЙ
СТОЛИЦЕ



АЛЕКСЕЙ ТАРХАНОВ

ЯРЛИНГИ, БЕГОВЫЕ ЛОШАДИ,
НА СТАРОМ ИППОДРОМЕ
В ДОВИЛЕ

ГОРОДОК Довиль мы знаем не хуже французов. На то нам дан фильм «Мужчина и женщина», который снял здесь Клод Лелуш. В Довиле есть площадь Клода Лелуша и мемориальная доска, говорящая о том, что на этом самом месте в 1966 году французский режиссер начал работу над фильмом, который принес ему «Оскара» и Золотую пальмовую ветвь в Канне и еще 47 разнообразных наград.

Для Лелуша это был успех, но куда большим успехом это было для города. Странно, что здесь еще не поставлен памятник режиссеру с шашкой и на коне. Лелуш создал новый образ всем знакомого Довиля. Город построил в качестве парижского морского курорта герцог Шарль де Морни, сановник и богач эпохи Наполеона III, женатый на русской княжне Трубецкой. Довиль был создан им для жизни при ярком солнце, для морских купаний и поло на зеленой траве. На зиму город закрывался вместе с дачами и отелями.

Лелуш мифологизировал Довиль вне сезона, превратив его в самый романтичный осенний французский город. Все помнят фигуру старика с собакой на набережной — он напоминает героям скульптуру Джакомоцетти. Помнят проходы Жан-Луи Трентиньяна и Анук Эме на фоне моря и пирса. Почти физическое ощущение морского довьильского ветра, дождя, рваного ритма со впадо с воздушной стилистикой новой волны и при этом стало идеальной декорацией для мелодрамы. Но декорации нужны не только зрителям, но и нумерованные места: кресла и кровати.

У Довиля есть несколько точек притяжения — например, ипподром, где проводятся состязания поло и идут знаменитые аукционы по продаже будущих беговых лошадей, чистокровных одноножков — ярлингов. Или не менее знаменитое казино,

открытое еще в прошлом веке. Но центром жизни и точкой наблюдения остается Hotel Royal Barriere, который в будущем году отметит столетие. «Мужчину и женщину» здесь каждый день можно смотреть из окон.

Настоящий «палас», пришелец из эпохи великих отелей, стоит лицом к океану вдоль наиглавнейшей улицы Довиля — Promenade des Planches. Это даже не улица, а палуба, деревянная набережная, проложенная вдоль огромного пляжа из светло-серого песка, на котором умелым колористом расставлены цветные пятна зонтиков. Ее построил в 1923 году из железного дерева азобе архитектор Шарль Адда — чтобы дамы не мели песок платьями.

С одной стороны — море и пляж, с другой — кабинки для переодевания, отдыха и терапевтического приема устриц с шампанским. На кабинках — имена тех, кто в них веселился: от Коко Шанель до Юла Бриннера, от Стивена Спилберга до Грегори Пека. Прогулка по Promenade des Planches и глоток холодного воздуха предвзвещает проход по первому этажу отеля — и глоток чего-нибудь потеплее в любом уголке между баром и двумя ресторанами. По пышности и красоте декора мы тотчас узнаем руку Жака Гарсии — кому кроме самого французского из декораторов доверили бы самый французский из отелей.

Если жить в Довиле, то только в Royal Barriere или, в крайнем случае, в соседней с ним «Нормандии», выстроенной в стиле местной фахверковой архитектуры. Можно, конечно, сказать, что «Нормандия» — лучший местный отель, а Royal Barriere — отель парижского вида и парижского класса, который вполне мог бы стоять и в столице. А не просто в «двадцать первом округе Парижа», как иногда называют Довиль.

Здесь ходит поезд, путь с вокзала Сен-Лазар занимает всего два часа, но большинство гостей приезжает на машине. Дорога в Довиль — такая же часть местной мифологии. Недаром одно из традиционных событий года — пробег старинных машин по маршруту Довиль—Париж, который устраивают осенью.

Можно понять, почему героем «Мужчины и женщины» стал автомобильный гонщик. Автомобиль — один из героев фильма. Это «Форд Мустанг», на котором едет герой Трентиньяна и которым он дает порулить своему маленькому сыну. В этом же автомобиле происходит длинная сцена, там Анук Эме и Трентиньян возвращаются из Довиля в Париж (она опоздала на поезд), и там, собственно, начинается любовь. Эта сцена — с ее неожиданным дерзким рваным монтажом, где монтаж следует за эмоциями и обгоняет их, так непохожа на классические автомобильные сцены из старого кино с бегущей за спинами героев обратной проекцией. И так же важен путь обратно — когда, получив телеграмму с признанием в любви, Трентиньян на машине мчится сначала в Париж, а потом в Довиль, где находит Анук Эме на том же пляже — с обоими детьми.

Энергетика и витальность картины похожа на энергетику бешеной гонки. Мало слов и диалогов, много чувств, на то и есть город в двух часах от Парижа, в котором можно насладиться океанским воздухом, морем и любовью.

«Когда что-то в жизни не ладится, я отправляюсь в Довиль, — говорил Лелуш. — Так и в этот раз я гулял по пляжу и вдалеке увидел женщину, которая тоже шла по набережной. Издалека она казалась такой красивой. Я попытался понять, что она думает, и вот так, на прогулке, я и написал историю «Мужчины и женщины»».



ДИОНЕВИЯ АЛАМУ

«Мужчина и женщина»,
Клод Лелуш, 1966;
два «Оскара» и Золотая
пальмовая ветвь в Канне

Коммерсантъ всегда на ваших экранах



Бесплатный сервис Издательского дома «Коммерсантъ» — приложение «Коммерсантъ» для мобильных платформ iPhone (iPod-touch), Windows Mobile, Android и Windows Phone. Газета «Коммерсантъ», журналы «Коммерсантъ Weekend», «Коммерсантъ Власть», «Коммерсантъ Деньги», «Коммерсантъ Секрет фирмы», «Огонёк». Новостная лента, полный доступ к статьям, видео- и фотогалереям, удобный тематический рубрикатор, простая навигация, закладки для быстрого доступа, поиск по архивам, доступ к контенту из других приложений, экспорт в социальные сети с возможностью комментариев.

Пошаговая инструкция по установке мобильных приложений — на сайте kommersant.ru/mobile

Теперь и для Windows Phone!





CORNELIANI

Corneliani

МОСКВА ■

гум, красная площадь, 3
петровский пассаж, ул. петровка, 10
весна, ул. новый арбат, 19

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ■

большой проспект п.с., 59

WWW.BOSCO.RU ■
+7 (495) 660 0550

